



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

**LUANA LIMA BANDEIRA ARAÚJO**

**TURISMO REGIONAL NO LITORAL DO NORDESTE BRASILEIRO**

**FORTALEZA**  
**2018**

LUANA LIMA BANDEIRA ARAÚJO

TURISMO REGIONAL NO LITORAL DO NORDESTE BRASILEIRO

Tese de Doutorado apresentada ao Curso de Doutorado em Geografia do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Ceará, como parte dos requisitos para obtenção do título de Doutora em Geografia.

Área de Concentração: Dinâmica territorial e ambiental.

Orientador: Prof. Dr. Eustógio Wanderley Correia Dantas

FORTALEZA  
2018

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação  
Universidade Federal do Ceará  
Biblioteca Universitária

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

---

Araújo, Luana Lima Bandeira.

Turismo Regional no Litoral do Nordeste Brasileiro / Luana Lima Bandeira Araújo. – 2018.  
247 f. : il. color.

Tese (doutorado) – Universidade Federal do Ceará, Centro de Ciências, Programa de  
Pós-Graduação em Geografia, Fortaleza, 2018.

Orientação: Prof. Dr. Eustógio Wanderley Correia Dantas.

1. Turismo Regional. 2. Turismo Difuso. 3. Políticas Públicas de Turismo. I. Título.

CDD 910

---

LUANA LIMA BANDEIRA ARAÚJO

TURISMO REGIONAL NO LITORAL DO NORDESTE BRASILEIRO

Tese de doutorado apresentada ao Curso de Doutorado em Geografia do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Ceará, como requisito parcial para a obtenção do grau de Doutora em Geografia.

Área de Concentração: Dinâmica territorial e ambiental.

Aprovada em: 15/06/2018.

BANCA EXAMINADORA

---

Prof<sup>o</sup>. Dr. Eustógio Wanderley Coreia Dantas (Orientador)  
Universidade Federal do Ceará (UFC)

---

Prof<sup>o</sup>. Dr. Fábio de Oliveira Matos  
Universidade Federal do Ceará (UFC)

---

Prof<sup>o</sup>. Dr. Tiago Vieira Cavalcante  
Universidade Federal do Ceará (UFC)

---

Prof<sup>a</sup>. Dra. Larissa da Silva Ferreira Alves  
Universidade Estadual do Rio Grande do Norte (UERN)

---

Prof<sup>o</sup>. Dr. Bertrand Roger Guillaume Cozic  
Universidade Federal de Pernambuco (UFPE)

Às minhas filhas, Ana Sophia e Valentina,  
e ao meu Amor, Erick Henrique.

## **AGRADECIMENTOS**

Talvez, os agradecimentos sejam a parte mais difícil de escrever, visto que são sempre inferiores à dedicação de algumas pessoas que tornaram a realização deste trabalho possível. Entre os meus caminhos geográficos, poderia aqui destacar muitos momentos e pessoas importantes que me tornaram uma melhor profissional e, principalmente, melhor pessoa.

Em primeiro lugar, quero agradecer a Deus, pelo dom da vida e por ter me dado todo o suporte espiritual, por me guiar e me dar tranquilidade nos momentos mais difíceis.

Entre os familiares, agradeço imensamente aos meus pais, Leopoldo e Kátia, pelas palavras de carinho e incentivo e por também me apoiarem em todas as minhas decisões, além do imenso amor dedicado às netas. Ao meu irmão Leonardo que, do seu jeito, incentivou-me e levantou minha autoestima.

Aos meus sogros Leorne e Eudes por mostrarem que sempre é possível ir mais além. Agradeço também a minha cunhada Camylla e ao seu esposo Allberson pelas conversas e apoio.

Aos meus familiares: Joana Darc, Juliana, Emilyane, Ricardo, Tia Cristina, Vô Juraci, Vó Antonieta, Vó Socorro, por me apoiarem nessa etapa e me fazerem acreditar no meu potencial, a vocês meu muito obrigada.

Agradeço especialmente ao meu esposo, Erick, por todo apoio e amor, por ter se dedicado e se disposto a pesquisar comigo se aventurando nas idas em campo, na paciência com as observações dos lugares e da leitura cuidadosa da tese. A minha linda filha Sophia, minha fonte de inspiração, que desde seu nascimento é minha companheira no mundo acadêmico, sempre com um sorriso meigo no rosto e um abraço reconfortante. A minha Valentina, que ainda em meu ventre, já me trouxe forças para continuar e finalizar este trabalho. Noites mal dormidas, isso nós tirávamos de “letra”.

Também gostaria de agradecer ao Professor Eustógio, que desde a graduação até o doutorado confiou em meu potencial e por quem tenho profunda

admiração. Sua palavra amiga, seus conselhos e principalmente suas orientações foram fundamentais nessa longa caminhada. Muito obrigada por toda apoio e confiança!

Aos amigos do Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFC, Marlon, Bruna, Thiago, Paulo Roberto, Frederico, Nayrisson, Fátima, Eciane e Enos. Aos meus amigos do Laboratório de Planejamento Urbano e Regional (LAPUR).

Agradeço, em especial, às amigas, que desde a graduação estão ao meu lado, Juliana Bandeira por toda a paciência e ensinamentos sobre o ArcGis, além da ajuda na construção de alguns mapas, e a “pequena” Ivna pelos incentivos e palavra amiga.

Aos Professores do Departamento da Universidade Federal do Ceará, que fizeram parte da minha formação, especialmente a Professora Clélia Lustosa com sua inteligência e conhecimentos geográficos ímpares, auxiliando nas ponderações durante a qualificação deste trabalho, e ao Professor Alexandre pelas conversas nos corredores da universidade, além das reflexões na disciplina de Geografia do Litoral, elas foram fundamentais.

Agradeço também ao Professor Tadeu Arrais, com suas observações primordiais desde a realização do meu mestrado até a qualificação do doutorado.

E não poderia deixar de agradecer ao professor Fábio Matos pelas observações na minha defesa, assim como, pela ajuda com o tema “Meio-Norte”, que desde o mestrado foi sendo desvendado. Aos professores Tiago Cavalcante, Larissa Alves e Bertrand Roger que também fizeram parte da minha banca de defesa e foram essenciais para a finalização desta tese.

Meus sinceros agradecimentos a todos.

"Quem não se movimenta não conhece as correntes que o prendem"

(Rosa Luxemburgo)

## RESUMO

O presente trabalho tem como objetivo principal analisar o Turismo Regional no espaço litorâneo do Nordeste brasileiro em especial nas regiões do Meio-Norte, do Sertão e da Zona da Mata. A intenção é compreender a construção de um Nordeste turístico fragmentado, vislumbrando uma lógica cuja densidade histórica suscita um maior nível de integração entre os estados da Zona da Mata, se comparado aos estados do Sertão e do Meio-Norte. A matriz fundante encontra-se no modo como estas parcelas da região, no passado, instituíram uma tônica de urbanização da zona costeira e que, na contemporaneidade, mostram a existência de um fluxo de turistas da própria região. Para tanto, parte-se da premissa da existência de pontos turísticos, capazes de aglomerarem grande parte dos fluxos de visitantes devido às intervenções e beneficiamentos de políticas governamentais, auxiliando a construção/reformas de vias rodoviárias que articulam essas localidades e dinamizam a região. Os procedimentos metodológicos usados foram: a pesquisa bibliográfica; a construção da base de dados estatísticos, alcançados através de dados secundários disponibilizados pelas instituições governamentais ou reguladoras, como também dados primários obtidos (*in loco*) em alguns Estados (CE, RN, PB, PE e AL). Ao estudar essa dinâmica, notou-se que, embora o turismo no Nordeste brasileiro tenha se desenvolvido a partir de um mesmo processo de estruturação da atividade turística de sol e praia, principalmente pelo viés de programas estruturantes, como o PRODETUR, há a existência de fatores históricos e políticos na região do Meio-Norte, do Sertão e da Zona da Mata, que definiram, ao longo do tempo, uma maior integração entre os estados ou não. Esse espaço construído no passado, também denominado de Rugosidade, dinamiza a rede urbana, concretizando um turismo regional e difuso no Nordeste. Assim, as Políticas Públicas como o PRODETUR I e II, PRODETUR Nacional e o próprio PAC deram impulso para as transformações espaciais, estimulando não só o fluxo turístico internacional, mas passaram a contribuir com a intensificação do fluxo turístico em escala regional, visto o beneficiamento das infraestruturas, principalmente na implementação e reestruturação de vias rodoviárias no litoral nordestino.

**Palavras-chave:** Turismo Regional. Turismo Difuso. Políticas Públicas de Turismo.

## ABSTRACT

This study has the objective to analyze the regional tourism in the coastal areas of the Northeast of Brazil especially in the Meio-Norte, Sertão and Zona da Mata regions. The intention of this analysis is to understand the construction of a fragmented tourism in the Northeast of Brazil, using a logic whose historical density gives rise to a higher level of integration between the states of Zona da Mata when compared to the states of Sertão and Meio-Norte. Plots of the region have in the past instituted a trend of urbanization of the coastal zone that shows the existence of a flow of tourists from the region itself. The study is based on the premise of the existence of tourist attractions capable of agglomerating a large part of the visitor flows due to the interventions and improvements of government policies, aiding the construction / remodeling of roadways that articulate these localities and dynamize the region. The methodological procedures used were bibliographic research and a statistical database. The statistical database was achieved through secondary data provided by governmental or regulatory institutions, as well as primary data obtained through research in some states (Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco and Alagoas). Studying this dynamics we can observe that there is the existence of historical and political factors in the Meio-Norte, Sertão and Zona da Mata areas, which defined a greater integration between the states or not, although tourism in the Brazilian Northeast developed from the same process of structuring the tourism activity of sun and beach, mainly due to the bias of structural programs, such as the *Programa de Desenvolvimento do Turismo* (Tourism Development Program) - PRODETUR. This space built in the past, also called *Rugosidade*, dynamizes the urban network, materializing regional and diffuse tourism in the Northeast region of Brazil. We can conclude that Public Policies such as PRODETUR I and II, *PRODETUR Nacional* (National PRODETUR) and the *Programa de Aceleração do Crescimento* (Growth Acceleration Program) - PAC gave impulse to the spatial transformations, stimulating not only the international tourist flow, but they began to contribute to the intensification of the tourist flow in regional scale, since the beneficiation of infrastructures, mainly in the implementation and restructuring of roadways in the Northeastern Coast of Brazil.

**Keywords:** Regional Tourism. Diffuse Tourism. Public Tourism Policies.

## RESUMEN

Este estudio tiene como objetivo principal analizar el turismo regional en el espacio costero del Nordeste brasileño, en especial en las regiones Meio-Norte, Sertão y de la Zona da Mata. La intención de este análisis es comprender la construcción de un Nordeste turístico fragmentado, objetivando una lógica cuya densidad histórica suscita un mayor nivel de integración entre los estados de la Zona da Mata si se compara a los estados del Sertão y del Meio-Norte. Partes de la región en el pasado instituyeron una urbanización tónica de la zona costera y que en tiempos contemporáneos, muestran la existencia de un flujo de turistas de la región. Se parte de la premisa de la existencia de puntos turísticos capaces de aglomerar gran parte de los flujos de visitantes debido a las intervenciones de políticas gubernamentales, auxiliando la construcción / reformas de vías viales que articulan esas localidades y dinamizan la región. Los procedimientos metodológicos usados fueron: la investigación bibliográfica; la construcción de la base de datos estadística, obtenidos a través de datos secundarios ofrecidos por las instituciones gubernamentales o reguladoras, así como datos primarios obtenidos (in situ) en algunos estados brasileños (Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco y Alagoas). En el estudio de esta dinámica se notó que factores históricos y políticos en la región del Meio-Norte, del Sertão y de la Zona de la Mata, que definieron, a lo largo del tiempo, una mayor integración entre los estados o no aunque el turismo en el Nordeste brasileño se desarrolló a partir de un mismo proceso de estructuración de la actividad turística de sol y playa, principalmente por el sesgo de programas estructurantes, como los Programas Regionales de Desarrollo del Turismo (PRODETUR). Este espacio construido en el pasado, también denominado de *Rugosidade*, dinamiza la red urbana, concretando un turismo regional y difuso en el Nordeste. Así, las Políticas Públicas como PRODETUR I y II, PRODETUR Nacional y el propio Programa de aceleración del crecimiento (PAC) dieron impulso a las transformaciones espaciales, estimulando no sólo el flujo turístico internacional, sino que pasaron a contribuir con la intensificación del flujo turístico a escala regional, visto el beneficiamiento de las infraestructuras, principalmente en la implementación y reestructuración de vías viales en el litoral nordestino.

**Palabras clave:** Turismo Regional. Turismo Difuso. Políticas Públicas de Turismo.

## LISTA DE MAPAS

Mapa 1	– Divisão do Nordeste em Regiões fitogeográficas com base em Andrade (1973) .....	29
Mapa 2	– Localização da BR-10 .....	32
Mapa 3	– Localização Geral da Área de Estudo .....	34
Mapa 4	– Nível de Integração Regional nas Regiões do Meio-Norte e Sertão .....	42
Mapa 5	– Caminhos do povoamento no Nordeste .....	57
Mapa 6	– Evolução das Ferrovias no Nordeste Anos 1854 – 1890 .....	63
Mapa 7	– Evolução das Ferrovias no Nordeste Ano 1854 – 1910 .....	65
Mapa 8	– Rede Rodoviária Brasileira 1957-1964 .....	69
Mapa 9	– Rodovias 1964 .....	71
Mapa 10	– Rodovias Federais 1970 .....	74
Mapa 11	– Municípios que compõem a Rota das Emoções .....	93
Mapa 12	– Área de abrangência do Plano de Desenvolvimento Sustentável da Região Turística (PDSRT) do Meio-Norte .....	94
Mapa 13	– Obras Prioritárias do PDSRT na Rede Rodoviária .....	95
Mapa 14	– Processo de Duplicação na BR-101 .....	97
Mapa 15	– Acesso Rodoviário de São Luís para Barreirinhas/MA .....	121
Mapa 16	– Percurso feito de Barreirinhas à Parnaíba pela BR-222 .....	123
Mapa 17	– Vias de Acesso para a Rota das Falésias .....	130
Mapa 18	– Rodovias Federais e Unidades de Conservação do Meio-Norte	157
Mapa 19	– Investimento em Rodovias Litoral Leste .....	164
Mapa 20	– Investimentos em Rodovias Prodetur I e II RN .....	167
Mapa 21	– Investimentos Prodetur I PB .....	169
Mapa 22	– Principais estados emissores de turistas para a Região Nordeste em 2011.....	196
Mapa 23	– Demanda Turística por Meio de Transporte .....	204
Mapa 24	– Fluxo Turístico por Estado .....	206
Mapa 25	– Demanda Domestica e Internacional no ano de 2017 nas localidades de estudo .....	209

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1	– Diferença entre Rota e Roteiro Turístico .....	113
Figura 2	– Distâncias entre os municípios e as capitais e os principais fluxos de turistas na Rota das Emoções .....	114
Figura 3	– Dinâmica atual do movimento dos fluxos de visitantes da Rota das Emoções .....	118
Figura 4	– Cidade de Barreirinhas/MA .....	120
Figura 5	– Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses .....	120
Figura 6	– Construção da Rodovia estadual MA-315.....	122
Figuras 7	– Delta do Parnaíba.....	125
Figuras 8	– Delta do Parnaíba.....	125
Figura 9	– Mapa da Rota das Emoções.....	126
Figura 10	– Rota das Falésias.....	130
Figura 11	– Entrada na rua central – Broadway – Canoa Quebrada/ CE....	131
Figura 12	– Orla Marítima de Tibau/RN.....	132
Figura 13	– Praia de Pipa/RN .....	135
Figura 14	– Praia de Pipa/RN .....	135
Figura 15	– Acesso Praia de Pipa/RN .....	136
Figura 16	– Acesso Praia de Pipa/RN pela RN-003 .....	136
Figura 17	– Travessia de balsa no rio Catu .....	137
Figura 18	– Piscinas naturais de Sibaúma .....	137
Figura 19	– PB-008 que dá acesso à praia de Coqueirinho .....	138
Figura 20	– Praia de Coqueirinho/PB .....	138
Figura 21	– Passeio de jangada em Porto de Galinhas .....	140
Figura 22	– Porto de Galinhas/PE .....	140
Figura 23	– Orla Marítima de Maragogi .....	141
Figura 24	– Margens da via AL-101 nas proximidades de Maragogi .....	141
Figura 25	– Roteiros “Aracaju-Xingó”, Litoral Sul e Roteiro Cidades Histórica .....	143
Figura 26	– Investimentos do Pordetur I, litoral oeste do Ceará .....	155

Figura 27	– Investimentos do Pordetur Nacional Sergipe.....	176
Figura 28	– Investimentos Rodovias PAC .....	179
Figura 29	– Investimentos em Rodovias PAC 2 .....	182
Figura 30	– Lugares Sonhados e Desejados pelos Turistas .....	198
Figura 31	– Lugares Sonhados e Visitados por classe de renda .....	199
Figura 32	– Avenida Baía dos Golfinhos em Reforma (2015) .....	214
Figura 33	– Avenida Baía dos Golfinhos .....	214
Figura 34	– Avenida Baía dos Golfinhos e variedades de restaurantes .....	215
Figura 35	– Casas de Nativos na Avenida Baía dos Golfinhos .....	215
Figura 36	– Hotel Tambaú .....	215
Figura 37	– Hotel Tambaú .....	215
Figura 38	– Estabelecimentos de grifes em Porto de Galinhas .....	217
Figura39	– Passeios de jangada para as piscinas naturais em Porto de Galinhas .....	217
Figura 40	– Crianças fazendo e vendendo suas pinturas em azulejos em Porto de Galinhas.....	217
Figura41	– “Ponto de Encontro” a principal atração noturna em Maragogi .	218
Figura 42	– Restaurantes fechados a noite em Maragogi .....	218
Figura 43	– Passeio de lancha em Maragogi/AL .....	219
Figura 44	– Lixo acumulado na orla de Maragogi/AL .....	219
Figura 45	– Esgoto a céu aberto .....	219
Figura 46	– Orla de Atalaia-SE .....	220
Figura 47	– Porto Seguro-BA .....	221

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1	– Investimentos do PRODETUR I nos estados participantes do CEPIMA comparados aos investimentos dos Governos Locais .....	118
Tabela 2	– Aplicações por Estado e Fonte de recursos (em \$) do PRODETUR/NE I no componente de transportes .....	154
Tabela 3	– Investimento do PRODETUR/NE – Tibau do Sul .....	168
Tabela 4	– Investimentos nos estados nordestinos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) - 1ª fase 2007 a 2010 .....	178
Tabela 5	– Fluxo Turístico na Região Nordeste – 2003/2014 .....	191
Tabela 6	– Lista das 15 cidades que mais recebem turistas no Brasil .....	192
Tabela 7	– Participação dos estados do Nordeste no Fluxo de Turismo Domestico Brasileiro no período de 2010/2011.....	197
Tabela 8	– Destinos Turísticos mais desejados por Região de Origem e Destino .....	198

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Rotas Turísticas nas Regiões Fitogeográficas do Nordeste .....	24
Quadro 2 – Estruturação da tabela a partir de dados secundários .....	39

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Orçamento do Programa de Aceleração do Crescimento.....	177
Gráfico 2 – Dados da movimentação de passageiros entre os anos de 2013-2017 nos municípios que compõem a Rota das Emoções .....	211
Gráfico 3 – Dados da movimentação de passageiros entre os anos de 2013 – 2017 nos municípios de Aracati e Tibau .....	213
Gráfico 4 – Dados da movimentação de passageiros entre os anos de 2013 – 2017 nos municípios da Zona da Mata .....	222

## LISTA DE ABRAVIATURAS E SIGLAS

AAE-CN	A Avaliação Ambiental Estratégica na Costa Norte
ABIH-RN	Associação Brasileira da Indústria de Seção Rio Grande do Norte
ADRS	Agência de Desenvolvimento Regional Sustentável
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
APA	Área de Proteção Ambiental
BAHIATURSA	A Superintendência de Fomento Ao Turismo do Estado da Bahia
BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
BNB	Banco do Nordeste do Brasil
BNDS	Banco Nacional de Desenvolvimento
CEPIMA	Ceará, Piauí e Maranhão
CNTur	Conselho Nacional de Turismo
COMBRATUR	Comissão Brasileira do Turismo
CVC	Carlos Vicente Cerchari
DETRAN	Departamento Estadual de Trânsito
DER	Departamento de Estradas de Rodagem
DERT	Departamento Estadual de Rodovias
DNER	Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
DNEF	Departamento Nacional de Estradas de Ferro
DNOCS	Departamento Nacional de Obras Contra a Seca
DNIT	Do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
EMBRATUR	Empresa Brasileira do Turismo
FIPE	Fundação Instituto de Pesquisa Econômica
FGV	Fundação Getúlio Vargas
GTDN	Grupo de Trabalho para o Desenvolvimento do Nordeste
GTI	Grupo de Trabalho Interministerial
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDHM	Índices de Desenvolvimento Humano Municipal

IFOCS	Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas
INFRAERO	Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
IPECE	Instituto de Pesquisa Economica do Ceará
IPLANCE	Instituto de Pesquisa e Estratégia Economica do Ceará
ISPER	Informações para o Sistema Público de Emprego e Renda
IOCS	Inspetoria de Obras Contra as Secas
MTUR	Ministério do Turismo
ODM	Objetivos de Desenvolvimento do Milênio
OMT	Organização Mundial do Turismo
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PACET	Pesquisa Anual de Conjuntura Econômica do Turismo
PDITS	Plano de Desenvolvimento Integrado de Turismo Sustentável
PDRS	Planos de Desenvolvimento Regional Sustentável
PDSRT	Plano de Desenvolvimento Sustentável da Região Turística do Meio-Norte
PLANTUR	Plano Nacional e Turismo
PMJP	Prefeitura de João Pessoa
PND	Plano Nacional de Desenvolvimento
PNDR	Política Nacional de Desenvolvimento Regional
PNLT	Programa Nacional de Logística e Transportes
PNMT	Programa Nacional de Municipalização Do Turismo
PNT	Plano Nacional do Turismo
PPA	Plano Plurianual
PRF	Polícia Rodoviária Federal
PRODETUR	Programa de Desenvolvimento do Turismo
PRODETUR/NE	Programa de Desenvolvimento Turístico Do Nordeste
PRODETURIS/CE	Programa de Desenvolvimento do Turismo em Áreas Prioritárias do Ceará
PRT	Programa de Regionalização do Turismo
PTP	Planejamento Territorial Participativo
SEBRAE	Serviço Brasileiro de Apoio à Micro e Pequenas Empresas
SETUR	Secretarias do Turismo

SETUR/CE	Secretária de Turismo do Ceará
SETUR/MA	Secretária de Turismo do Maranhão
SETUR/PI	Secretária de Turismo do Piauí
SNRHos	Sistema Nacional de Registro de Hóspedes
SUDENE	Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b> .....	<b>22</b>
<b>2</b>	<b>TURISMO REGIONAL NO NORDESTE: OS LIMITES DA INTEGRAÇÃO REGIONAL</b> .....	<b>49</b>
<b>2.1</b>	<b>O início da Formação Territorial do Nordeste</b> .....	<b>54</b>
<b>2.1.1</b>	<i>A construção das Ferrovias e a integração regional</i> .....	<b>60</b>
<b>2.1.2</b>	<i>A implantação das vias rodoviárias no Nordeste</i> .....	<b>70</b>
<b>2.2</b>	<b>Ensaio Do Fluxo Do Turismo Regional No Nordeste</b> .....	<b>79</b>
<b>2.2.1</b>	<i>O Turismo e os Limites da Integração Regional</i> .....	<b>84</b>
<b>2.2.2</b>	<i>Uma Breve Caracterização do Turismo no Meio-Norte, Sertão e Zona da Mata</i> .....	<b>90</b>
<b>3</b>	<b>REGIONALIZAÇÃO E ROTEIRIZAÇÃO TURÍSTICA NO NORDESTE BRASILEIRO</b> .....	<b>99</b>
<b>3.1</b>	<b>Os Propósitos da Regionalização Turística</b> .....	<b>103</b>
<b>3.2</b>	<b>A Roteirização Turística nas Sub-Regiões do Nordeste</b> .....	<b>110</b>
<b>3.2.1</b>	<i>CEPIMA: A Rota das Emoções e a Regionalização Turística do Meio-Norte</i> .....	<b>113</b>
<b>3.2.1.1</b>	<i>Caminhos da Rota das Emoções</i> .....	<b>119</b>
<b>3.2.2</b>	<i>ROTA DAS FALÉSIAS no Litoral do Sertão: Entre o Ceará e o Rio Grande do Norte</i> .....	<b>127</b>
<b>3.2.3</b>	<i>ROTA 101: Roteirização Turística na Zona da Mata</i> .....	<b>132</b>
<b>3.3</b>	<b>As Dinâmicas Espaciais entre Sergipe e Bahia</b> .....	<b>142</b>
<b>4</b>	<b>AS POLÍTICAS PÚBLICAS DE TURISMO E A INTEGRAÇÃO REGIONAL DO NORDESTE</b> .....	<b>147</b>
<b>4.1</b>	<b>As Principais Obras para Integração Regional do Meio-Norte</b> ...	<b>148</b>
<b>4.1.2</b>	<i>PRODETUR Nacional e o Meio-Norte</i> .....	<b>158</b>
<b>4.1.3</b>	<i>Programa de Aceleração do Crescimento – PAC no Meio-Norte</i> .....	<b>159</b>
<b>4.2</b>	<b>Sertão e a sua Reestruturação Turística Litorânea</b> .....	<b>162</b>
<b>4.3</b>	<b>As Principais Obras para Integração Regional da Zona Da Mata</b> .....	<b>166</b>
<b>4.3.1</b>	<i>O PRODETUR NACIONAL e a Zona da Mata</i> .....	<b>174</b>

4.3.2	<i>A contribuição do PAC na Integração Regional da Zona da Mata</i> .....	177
5	<b>FLUXOS DO TURISMO REGIONAL NO LITORAL DO NORDESTE BRASILEIRO</b> .....	184
5.1	<b>O Turismo Doméstico Interestadual do Nordeste</b> .....	186
5.2	<b>Demandas estatísticas do Fluxo Turístico doméstico no Nordeste</b> .....	194
5.3	<b>O Turismo Interestadual no Nordeste</b> .....	201
5.4	<b>FLUXO TURÍSTICO DOMÉSTICO: Uma visão geral entre as sub-regiões nordestinas</b> .....	208
6	<b>CONCLUSÃO</b> .....	224
	<b>REFERÊNCIAS</b> .....	231

## 1 INTRODUÇÃO

Considerado um fenômeno típico da sociedade capitalista pós-revolução industrial, o Turismo se difundiu pelo mundo, tornando-se, supostamente, uma poderosa ferramenta de desenvolvimento econômico e social capaz de transformar o espaço geográfico. Essa atividade se estabelece pela valorização do lugar<sup>1</sup> através da execução de melhorias infraestruturais, introduzidas tanto pelo poder público como pela iniciativa privada, o que conseqüentemente intensifica o fluxo turístico.

Dados da Organização Mundial do Turismo (OMT) mostram que o turismo mundial cresceu 6% em 2017, mais de 1,3 bilhões de pessoas viajaram pelo mundo mantendo o oitavo ano consecutivo de crescimento desde 2009. O Brasil, em 2014, de acordo com a mesma instituição em parceria com a Fundação Getúlio Vargas, liderou a lista de países sul-americanos no turismo receptivo, chegando a receber mais de um milhão de visitantes. Essa marca pode ser explicada pela realização da Copa do Mundo no país que também intensificou o crescimento do turismo interno (80,2% dos brasileiros tinham a intenção de viajar pelo próprio país nesse período).

Essa perspectiva não é diferente no Nordeste brasileiro. Frente à realidade social e espacial da região, políticas públicas federais, regionais, planos estaduais e municipais, voltados para o setor turístico, apresentam-se como propulsores de desenvolvimento, e intensificam a crescente urbanização turística da região, principalmente, na zona litorânea. As frações do território brasileiro, antes lembradas por imagens da seca e da miséria, transformam-se em um local propício para as novas formas de desenvolvimento socioeconômico, tendo destaque o turismo de sol e praia.

Visto as potencialidades naturais do Nordeste, foram criadas políticas públicas de turismo para essa região. Silva (2006) divide essas políticas em dois processos distintos e ao mesmo tempo complementares que se apropriam e produzem os espaços pelo turismo e para o turismo. O primeiro seria a urbanização

---

<sup>1</sup>Para Coriolano (2003, p.103) "O turismo, assim como outra atividade econômica, não se desenvolve uniformemente nos territórios. Algumas áreas se apresentam mais favoráveis ao desenvolvimento das atividades turísticas que outras, por possuírem fortes atrativos, contudo quando os atrativos naturais não estão presentes, podem ser construídos atrativos artificiais".

turística dos lugares com implantação de infraestrutura, constituindo um processo de urbanização simultânea à urbanização turística do lugar, a exemplo dos megaprojetos turísticos. Já o segundo seria a urbanização para o turismo. Neste caso, cria-se a infraestrutura suporte para a atividade turística; urbaniza-se prevendo o uso turístico futuro, a exemplo do Programa de Desenvolvimento do Turismo do Nordeste (PRODETUR/NE) I e II, Programa de Desenvolvimento do Turismo Nacional ou mesmo o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).

Essas políticas deram impulso para as transformações espaciais, principalmente nas regiões metropolitanas, estimulando o fluxo turístico internacional na região. No entanto, elas passaram a contribuir com a intensificação não só do turismo de massa, mas também contribuíram com a dinâmica do fluxo turístico em escala regional, visto o beneficiamento das infraestruturas construídas pelo incentivo dessas políticas, principalmente na realização e reestruturação de vias rodoviárias.

Este fato nos leva a deslumbrar a existência de um importante fluxo na Zona Costeira, composta por regiões fitogeográficas: Meio-Norte, Sertão e Zona da Mata, pautado em um sistema viário consolidado no tempo cuja densidade histórica suscita um maior nível de integração entre os estados localizados na Zona da Mata, possibilitando uma maior vazão para os fluxos turísticos na contemporaneidade. Por outro lado, encontramos uma menor faixa de integração no Sertão e principalmente no Meio-Norte o que vem justificar a existência de um plano de caráter regional, entre os estados do Ceará, Piauí e Maranhão (CEPIMA), para a implementação de infraestrutura.

Dessa forma, o presente trabalho tem como objetivo principal entender o Turismo Regional, no litoral do Nordeste brasileiro, em suas diferentes regiões fitogeográficas na busca de comprovar a tese da existência de um turismo difuso<sup>2</sup> caracterizado em uma lógica de articulação interestadual litorânea na região. A matriz fundante encontra-se no modo como estas parcelas da região, no passado,

---

<sup>2</sup> De acordo com Ayllón Trujillo (2001) o turismo difuso seria caracterizado pelos turistas chamados de mochileiros. Estes entram no país por qualquer via de acesso, com ou sem a agência de viagens, por muitas vezes, viajando com o seu carro, e seleciona diferentes rotas, hotéis, restaurantes e outras atividades, se adaptando e gastando perante suas possibilidades. A autora afirma que o “boom” econômico que ocorre no modo de desenvolvimento local do turismo difuso é geralmente maior do que o turismo de massa de grandes operadores turísticos. Portanto, os grandes operadores são concorrentes do turismo aberto, difuso ou livre, sendo tipicamente jovem, que utilizam o seu próprio carro ou alugam um veículo após a viagem aérea para visitarem determinada localidade.

instituíram uma tônica de urbanização da zona costeira e que, na contemporaneidade, mostram a existência de um fluxo de turistas da própria região. Cabe salientar, que as infraestruturas realizadas pelas políticas públicas de turismo, contribuíram não só para o turismo de massa, mas, indiretamente, influenciaram o turismo em escala regional, por terem sido direcionadas principalmente para os sistemas de vias rodoviárias.

Esses investimentos influenciaram na integração regional de forma desigual, visto que os estados componentes no Meio-Norte (Maranhão e Piauí) e Sertão (Ceará e Rio Grande do Norte – litoral oeste) possuem um nível de integração inferior, quando comparados à região da Zona da Mata (Rio Grande do Norte; Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Sergipe e Bahia). Este fato pode ser explicado por várias razões, entre elas a própria historicidade colonial, bem como as diversidades e características naturais.

Vale salientar que, entre essas sub-regiões, existem rotas turísticas que as dinamizam (Quadro 1):

**Quadro 1:** Rotas Turísticas nas Regiões Fitogeográficas do Nordeste.

<b>ROTAS TURÍSTICAS NAS REGIÕES FITOGEOGRÁFICAS DO NORDESTE</b>		
<b>REGIÃO FITOGEOGRÁFICA</b>	<b>ROTA</b>	<b>ESTADOS E MUNCÍPIOS PARTICIPANTES</b>
<b>MEIO-NORTE</b>	CEPIMA	Envolve cinco cidades do Maranhão (Barreirinhas, Paulino Neves, Araióses, Tutóia e Santo Amaro); quatro no Piauí (Ilha Grande, Parnaíba, Luís Correia e Cajueiro da Prata) e cinco no Ceará (Barroquinha, Camocim, Chaval, Cruz e Jijoca de Jericoacoara).
<b>SERTÃO</b>	Rota das Falésias	A Rota envolvia inicialmente oito municípios do litoral Leste do estado cearense que formam a Costa do Sol Nascente (Aquiraz, Eusébio, Pindorama, Cascaval, Beberibe, Fortim, Aracati e Icapuí e Aracati). Em 2016, cinco municípios do Rio Grande do Norte (Tibau, Grossos, Areia Branca, Porto do Mangue e Mossoró) localizados no polo Costa Branca, passaram a integrar esta Rota.

<p style="text-align: center;"><b>ZONA DA MATA</b></p>	<p style="text-align: center;">Rota 101</p>	<p>A rota tem como principal objetivo promover o turismo nos quatro estados beneficiados pela duplicação da BR-101 (Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagoas) fomentando o turismo em um percurso de 600 Km na rodovia BR-101 e passando por destinos conhecidos nacionalmente como Porto de Galinhas (PE) e Pipa (RN), Maragogi (AL) além das capitais Natal, João Pessoa, Recife e Maceió.</p>
--	---	--

**Fonte:** Elaborado pela autora.

Dentro dessas rotas, o Ceará passa a ser um grande dinamizador com o Meio-Norte, visto que Jericoacoara juntamente com Parnaíba/PI e Barreirinhas/MA formam a chamada Rota das Emoções, também conhecida como CEPIMA, assim como o litoral oeste do estado do Rio Grande do Norte e litoral leste do Ceará formam a chamada Rota das Falésias, destacando-se os municípios de Aracati/CE com a Praia de Canoa-Quebrada, Tibau/RN além de Mossoró/RN. Já entre o litoral leste do RN até a Bahia destacaremos a Rota 101, evidenciando os destinos: Praia de Pipa/RN; Tambaú/PB, Porto de Galinhas/PE e Maragogi/AL. Os estados de Sergipe e Bahia formam uma quarta dinâmica na região, essa dinâmica é notória, uma vez que o estado da Bahia tem grande influência urbana e metropolitana sobre Sergipe. Em Sergipe, os próprios moradores costumam viajar mais para o estado vizinho, a Bahia, do que para o próprio estado, diferente dos demais estados da região, onde a maioria dos moradores costuma viajar pelo próprio estado (FIPE, 2012).

Dessa forma, além da falta de integração a nível regional, em alguns estados, nota-se a existência de um importante fluxo turístico doméstico na região, localizado não apenas nas capitais, mas extrapolando os limites da região metropolitana. Na região, existem pontos turísticos capazes de aglomerar grande parte desses fluxos, devido às intervenções e beneficiamentos de políticas governamentais, balizadas nas construções/reformas de vias rodoviárias que articulam localidades turísticas e, conseqüentemente dinamizam o espaço. Para a demonstração desse fato, foram selecionados os principais pontos turísticos de cada estado, embasados nas pesquisas de órgãos dedicados aos estudos sobre o turismo, são eles:

- **Meio-Norte:** Barreirinhas/MA; Parnaíba/PI.
- **Sertão:** Jericoacoara/CE; Canoa Quebrada/CE; Tibau do Norte (RN).
- **Zona da Mata:** Pipa (RN); Tambaú (PB); Porto de Galinhas (PE); Maragogi (AL); Atalaia (SE) e Porto Seguro (BA).

Tendo em vista esses aspectos, essa Tese de doutoramento iniciou-se pela pesquisa realizada no mestrado<sup>3</sup> a qual teve como destaque o projeto CEPIMA (Ceará, Piauí e Maranhão), também conhecido como Rota das Emoções. Nesta pesquisa, enfatizou-se a construção e a implementação de uma política pública regional intitulada: PDSRT do Meio-Norte (Plano de Desenvolvimento Sustentável da Região Turística do Meio-Norte). O principal objetivo desse plano foi à integração entre as três entidades federais participantes (CE, PI, MA), trazendo como base integradora as principais atrações turísticas de cada estado (Jericoacoara-CE, Delta do Parnaíba-PI e Lençóis Maranhenses-MA), com o intuito de elevar o desenvolvimento socioeconômico dos noventa municípios participantes, caracterizados como os mais pobres da região. Dessa maneira, o turismo surge como uma ferramenta para o crescimento econômico e o desenvolvimento regional desses estados.

Ao analisar essa política de regionalização do turismo (2009), percebeu-se uma falsa preocupação desenvolvimentista. O turismo foi usado como ferramenta para alavancar a economia e diminuir a miséria dos municípios participantes, além disso, ao propor uma integração, notou-se a priorização dos espaços litorâneos, principalmente dos municípios que fazem parte da “Rota das Emoções” (Jericoacoara/CE; Delta do Parnaíba/PI; Lençóis Maranhenses/MA), eixo motriz do Plano. Diante dessas conclusões, no findar da dissertação, surgiu à seguinte argumentação: Por que projetos como o CEPIMA, com toda a lógica de integração regional através de vias rodoviárias, não foram replicados em outros estados?

---

<sup>3</sup>ARAÚJO, L.L.B. **A regionalização do turismo nos estados do Ceará, Piauí e Maranhão a partir do Plano de Desenvolvimento Sustentável da Região Turística (PDSRT) do Meio-Norte.** Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Ceará, Departamento de Geografia, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Fortaleza, 2013. O principal foco do estudo foi à estruturação da regionalização do turismo e sua inserção no Nordeste brasileiro, em particular dessa política pública criada por meio do Decreto federal s/n. de 6 de novembro de 2008.

Acredita-se que essa interrogação pode ser respondida a partir do entendimento das principais estratégias utilizadas para a atração de investimentos no setor em diferentes regiões do Nordeste. A rota de integração regional do turismo criada nos estados que compõem a região da Zona da Mata, tem uma perspectiva diferente da região CEPIMA. Enquanto a Rota 101 foi criada no intuito de dinamizar os pontos turísticos já existentes entre os estados do Rio Grande do Norte até Alagoas, por conta do beneficiamento das duplicações da principal via litorânea que liga os estados, a BR-101; o CEPIMA tem em seu contexto de estruturação a busca de investimentos que concretizem uma infraestrutura de integração regional ainda em construção, seja ela por vias rodoviárias ou através da construção de aeroportos.

É importante lembrar que um dos motivos para a promoção da imagem do litoral nordestino foi reverter os aspectos negativos arraigados às consequências das condições inóspitas geomorfoclimáticas (seca), criando assim atributos positivos de extrema importância para a prática do lazer e da atividade turística na região. As formas associadas aos parcelamentos urbanos, como vias rodoviárias e as próprias edificações de segunda residência, são exemplos representativos da materialização do urbano no espaço litorâneo (PEREIRA, 2012). Santos (1996) aborda essa racionalidade existente no espaço, manifestada nos objetos e nas ações. Para o autor, “a localização de infraestruturas é resultado de um planejamento que, sobretudo, interessa aos atores hegemônicos da economia e da sociedade” (p.203). Para o autor, existe uma racionalidade nas formas espaciais, que é a materialidade de uma ordem abstrata e racional.

Destarte, a utilização da linha de pesquisa sobre o fluxo turístico regional é um assunto pertinente. Dentre as principais linhas de pesquisas voltadas para a compreensão da dinâmica do turismo litorâneo no Nordeste brasileiro dentro do departamento de Geografia da Universidade Federal do Ceará – UFC, em especial no Laboratório de Planejamento Urbano e Regional- LAPUR, podemos deslumbrar de um arcabouço de pesquisas, dentre elas: A urbanização litorânea e a vilegiatura marítima, como um vetor de metropolização e internacionalização do litoral nordestino em especial na região metropolitana da Bahia, Pernambuco, Rio Grande do Norte e Ceará (PEREIRA, 2012); o processo de expansão da urbanização da vilegiatura marítima na cidade de Tibau, no Rio Grande do Norte (GOMES, 2013); o mercado Imobiliário-Turístico e suas implicações no reordenamento espacial da

região Nordeste (SILVA, 2013); as políticas públicas de turismo aplicadas à reestruturação produtiva na Costa do Sol Poente no Ceará (CASTRO, 2016); a compreensão das configurações socioespaciais do turismo nos espaços litorâneos da Região Metropolitana de Fortaleza (ARAÚJO, 2012).

Tais pesquisas, de forma geral, caracterizam a dinâmica turística na urbanização paralela à zona costeira a partir do auxílio de políticas como o PRODETUR, pautado na implementação de infraestruturas de lazer e na busca de intensificar o fluxo turístico, principalmente o internacional, ou seja, o turismo de massa, e também na atração de investimentos privados.

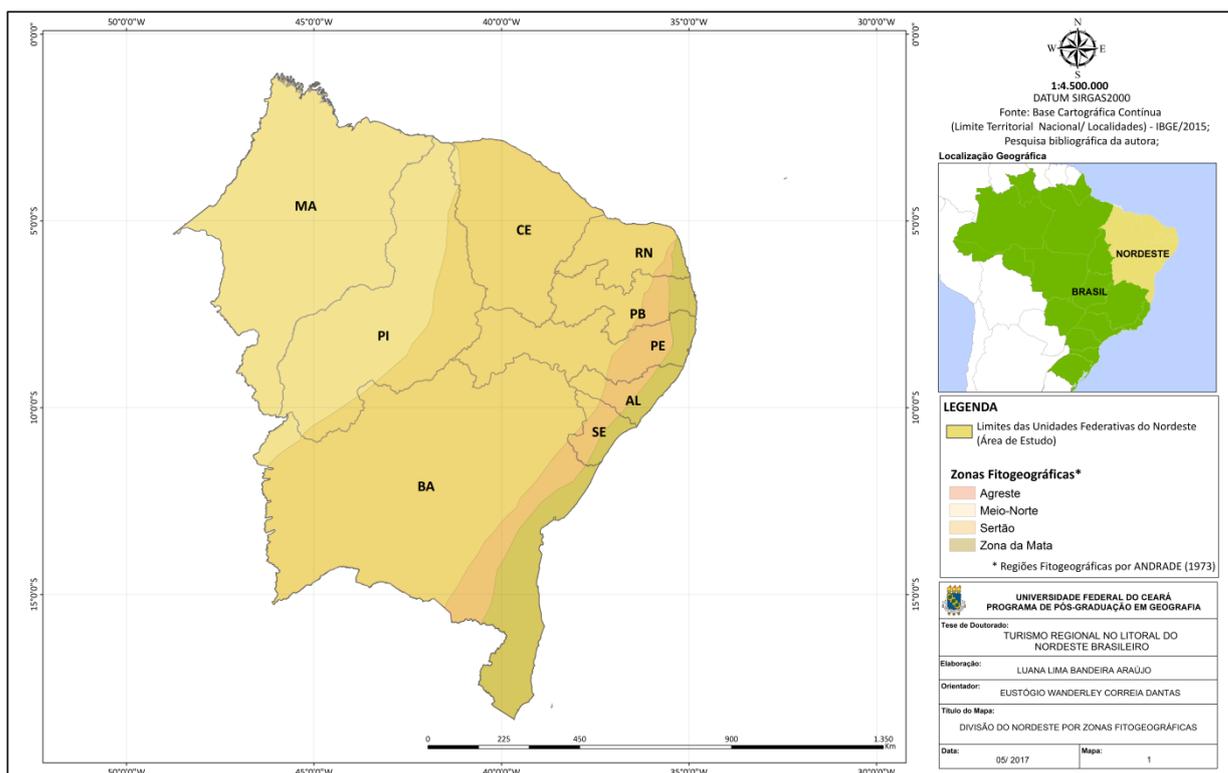
Assim, a pesquisa em foco é um diferencial nos estudos já realizados dentro do laboratório, onde o tratamento de dados sobre o fluxo turístico regional ainda é pouco evidenciado. Ressalta-se que o Turismo Regional, no Nordeste brasileiro, já existe há muito tempo, mas visto a falta de atenção dada pelos próprios governos estaduais, que comumente buscam a concretização do turismo internacional, não se tem um direcionamento de políticas que viabilizem o fortalecimento do fluxo regional. No entanto, podemos constatar que esse fluxo, assim como o crescimento das segundas residências no litoral que se deu de uma forma não planejada e principalmente sem uma política específica, vem se beneficiando de toda a infraestrutura pensada e projetada para a atividade turística.

A dinâmica relacionada às segundas residências ocorre de forma semelhante ao Turismo Regional, no qual existe um beneficiamento das infraestruturas direcionadas para o turismo de massa e que acaba gerando um maior fluxo turístico entre os estados nordestinos. No entanto, esse turismo regional que se utiliza principalmente das vias rodoviárias tem na duplicação e integração destas um importante fator para a sua existência. Infelizmente, o levantamento de dados ainda é um grande embate, visto que a contagem de pessoas que se deslocam pelas estradas, muitas vezes em seus carros próprios, tendo como motivo da viagem o lazer, ainda é um grande desafio para os órgãos federais como o Ministério do Turismo.

Logo, os diferentes tipos de atrações e fluxos turísticos perpassam pelas divisões clássicas, associadas à divisão de Manuel Correia de Andrade (1973) com indicação das regiões fitogeográficas: a zona da mata, duas regiões de transição (o

agreste e o meio-norte), e o sertão (Mapa 1) que nos leva a vislumbrar uma lógica de integração a nível regional distinta e revela um Nordeste turístico diferenciado em cada sub-região, caracterizado pelo desigual beneficiamento de políticas para cada estado.

**Mapa 1:** Divisão do Nordeste em Regiões fitogeográficas com base em Andrade (1973).



**Fonte:** Elaborado pela autora com base em Andrade (1973).

O resgate de Andrade (1973) apresenta o conceito de Nordeste como “região de contrastes” e utiliza sua divisão metodológica “natural e geográfica” para nos remeter a própria densidade temporal dos estados contidos na Zona da Mata (região composta pelo litoral leste do Rio Grande do Norte até o Sul da Bahia). Afinal, desde os primórdios da produção da cana-de-açúcar já havia a construção de vias rodoviárias necessárias para a articulação desse serviço. Assim, essas vias de acesso possibilitaram uma articulação maior entre os Municípios dessa região. Enquanto no Sertão (Litoral do Ceará, litoral oeste do Rio Grande do Norte) (DANTAS, 2003; RODRIGUES, 2006), não existia um sistema de vias carroçais no sentido paralelo à Zona Costeira, muito menos no Meio-Norte (estados do Maranhão e Piauí), que atualmente convive com a realidade da falta de estrutura, não só de

vias, mas de uma infraestrutura geral para a atividade turística em si (ARAÚJO, 2013) (MATOS, 2013).

Embora o turismo no Nordeste brasileiro tenha se desenvolvido a partir de um mesmo processo de estruturação da atividade voltada para o turismo de Sol e Praia, principalmente pelo viés dos programas estruturantes, como o PRODETUR, existem fatores históricos e políticos na região da Zona da Mata, Sertão e Meio-Norte que definiram, ao longo do tempo, uma maior integração entre os estados ou não. Políticas Públicas como o PRODETUR I e II, PRODETUR Nacional e o próprio PAC acabaram permitindo um maior beneficiamento das atividades turísticas em determinados estados, como as próprias duplicações de vias.

Desse modo, levantamos as seguintes reflexões:

Como podemos vislumbrar a dinâmica turística nas sub-regiões do Nordeste brasileiro e quais são suas influências para o Turismo Regional? Como explicar a lógica de integração regional no passado e como esta se coloca na atualidade a partir das intervenções e beneficiamentos de políticas públicas de turismo? A existência do Turismo Regional na região Nordeste significa dizer que as políticas públicas foram pensadas para esse tipo de turismo?

Destarte, os espaços litorâneos, que nascem na cidade, apresentam uma nova lógica de organização espacial paralela à zona da praia, novas vias litorâneas são criadas permitindo o prolongamento sobre o litoral. Dessa forma, a organização de todas as atividades sociais se concretiza, continuamente, pelo acréscimo de objetos técnicos e informacionais do espaço (SANTOS, 2002).

No litoral oriental da região NE, o que se evidencia é a reestruturação espacial, os sistemas de ação potencialmente modernizados que agem sobre as rugosidades<sup>4</sup>, produzindo, em concomitância, a necessidade permanente de criação de novos objetos. Essas premissas teóricas, segundo Pereira (2012), se explicam pelas mudanças promovidas pelos programas de “turistificação”<sup>5</sup> do litoral

---

<sup>4</sup> “Chamemos de rugosidade ao que fica do passado como forma, espaço construído, paisagem, o que resta do processo de supressão, acumulação, superposição, com que as coisas se substituem e acumulam em todos os lugares. As rugosidades se apresentam como formas isoladas ou como arranjos (SANTOS, 2002, p. 140).”

<sup>5</sup> “Entende-se assim por turistificação o processo pelo qual essas potencialidades se circunscrevem a um processo de planejamento que tem por objetivo convertê-las, material ou simbolicamente, em recursos e produtos substancialmente destinados ao consumo turístico (BENEVIDES, 2003, p.47).”

nordestino”. Dessa forma, se estabelece a seguinte problemática: como explicar o fluxo do turismo regional no espaço litorâneo nordestino através do beneficiamento do conjunto de políticas públicas de caráter regional (PRODETUR I, PRODETUR II e PRODETUR Nacional) e do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) nas diferentes regiões fitogeográficas?

Uma das hipóteses destacadas é a existência de projetos de integração regionais como o CEPIMA, projeto realizado apenas na região do Meio-Norte com o intuito de integrar por vias tanto rodoviárias como aeroviárias as principais atrações turísticas da região (Jericoacoara, Delta do Parnaíba e Lençóis Maranhenses). Projeto desse porte não acontece na região da Zona da Mata, visto que essa articulação já está posta. Logo, não há a necessidade da execução de projetos desse feito. Um exemplo que se destaca nessa região é a articulação por vias rodoviárias, principalmente a BR-101, na qual interliga toda a região pelo litoral e que se beneficia das rugosidades com sistemas e vias da época colonial, sendo remodeladas por duplicações. O que ocorre na atualidade é o projeto de integração turística entre os estados favorecidos pelas duplicações nesta via, a chamada Rota 101. Segundo o MTur, essa rota tem como principal objetivo, fomentar o turismo em um percurso de 600 Km na rodovia BR-101, que une os estados do Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagoas, passando por destinos conhecidos nacionalmente como Pipa (RN), Porto de Galinhas (PE) e Maragogi (AL), além das capitais Natal, João Pessoa, Recife e Maceió. Além disso, as duplicações ocorrem por toda a extensão da BR, beneficiando também os estados de Sergipe e Bahia (Mapa 2).

**Mapa 2:** Localização da BR-101

### 1.1 Localização da Área de Estudo

A área de estudo abrange o litoral do Nordeste brasileiro, onde se destacam seus principais roteiros turísticos. A região apresenta cerca de 3 mil quilômetros de extensão, abrangendo cerca de 45% do litoral brasileiro, oferecendo diferentes usos do espaço, além de diferentes atrativos e diversidade de belezas naturais. Considerada a região mais desejada de todo o Brasil, a região que antes era sinônimo de poucos recursos econômicos, encontra no turismo uma oportunidade de desenvolvimento principalmente atrelado às ações do Estado e da iniciativa privada.

Esse extenso litoral, além de suas belezas ímpares, possui diferentes níveis de desenvolvimento turístico, tendo em vista os diferentes processos de formação econômica de cada estado. Na década de 1970, nota-se que o auxílio da industrialização e o próprio investimento no turismo, dentre outras ações governamentais, geraram profundas transformações nas redes regionais e urbanas em todas as cidades nordestinas, principalmente nas grandes metrópoles. Com

diferentes níveis de desenvolvimento econômico e social, os estados nordestinos tiveram a necessidade de consolidar os seus fluxos econômicos. Não só as individualidades estaduais mantiveram força nessa época, mas a procura de uma forma de abranger a hierarquia urbana inter-regional.

No Nordeste, essas transformações são nitidamente perceptíveis a partir da década de 1990. Com o auxílio das políticas públicas de turismo, em especial o PRODETUR/NE; a região transforma-se em um dos principais destinos turísticos do país, onde as grandes metrópoles tornaram-se os principais “polos turísticos”, e conseqüentemente, passaram a ser responsáveis pela concentração de infraestruturas urbana e turística, o que as tornam dinamizadoras da rede de fluxos turísticos internacionais e nacionais.

Mesmo aquelas capitais não consideradas Metrópoles (aqui conceituada pelo IBGE e pelos principais estudiosos do assunto)<sup>6</sup>, como é o caso de São Luís (MA), Teresina (PI), João Pessoa (PB), Maceió (AL) e Aracajú (SE), as capitais são os principais destinos turísticos por estarem localizadas na franja atlântica (com exceção de Teresina/PI). Segundo Araújo (2015), a região metropolitana de João Pessoa, Maceió e Aracajú tem um papel funcionalista e/ou superficial pela sua “via secundária” na economia e no turismo da região.

Nesses espaços, existem localidades nas capitais que se enquadram na cultura da valorização do modelo sol/praias, funcionando como dinamizadoras dos fluxos turísticos locais, passando a sofrerem com intervenções urbanas para a priorização e promoção do turismo. Essas localidades são primordiais para o entendimento do fluxo do Turismo Regional e foram eleitas nesse trabalho como forma de defender a tese da existência de um turismo difuso caracterizado em uma lógica de articulação interestadual litorânea. Assim, em cada estado podemos notar um município “nó”, como destacado por Fratucci (2000), que juntos estabelecem um território-rede do turismo, e demonstram um importante papel na dinamização do turismo regional (Mapa 3).

---

<sup>6</sup> BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas. Regiões de Influência das Cidades. 2007. Disponível em: <https://bit.ly/2hdLuog>. Acesso em: 18 nov. 2017.

**Mapa 3:** Localização Geral da Área de Estudo



A região **Meio-Norte**, formada pelos estados do Maranhão e Piauí, ainda requer incentivos e investimentos turísticos. Segundo o *Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil (2013)*, o Estado do Maranhão possui os municípios com os mais baixos Índices de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) encontrados no Brasil, sendo o turismo usado, por vezes, como uma alternativa para auxiliar no seu desenvolvimento socioeconômico.

Dos lugares mais visitados do Maranhão, além da capital São Luís, **Barreirinhas** possui o maior percentual (33%) de visitantes (MARANHÃO, 2014). Por ser o principal portão de entrada para o Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses, e embora esteja localizado a aproximadamente 250 (duzentos e cinquenta) quilômetros da capital, possui uma grande influência turística no local. Dessa forma, o município se enquadra no valor estratégico do fluxo turístico regional.

Já no estado do Piauí o turismo também se vincula ao segmento sol e praia. Tendo o menor litoral dos estados do Nordeste, a sua capital, Teresina, é a única capital da região que não está situada no litoral. Quatro municípios estão

localizados na faixa litorânea do estado, e compõem o Polo Costa do Delta: Cajueiro da Praia, Luís Correia, Parnaíba e Ilha Grande. Como município âncora do estado, **Parnaíba** destaca-se por possuir a melhor oferta de infraestrutura urbana, bem como de serviços de interesse turísticos, atendendo às necessidades de infraestrutura básica, que são imprescindíveis para efetivação da atividade no local.

Referente ao **Sertão**, constituído pelos estados do Ceará e parte oeste do estado do Rio Grande do Norte, foram escolhidos dois municípios em cada estado. Essa dupla escolha é justificada, uma vez que a dinâmica regional encontrada nos estados do MA, PI e CE (Rota das Emoções), revela uma lógica semelhante à integração regional entre Sertão e Zona da Mata, do litoral leste do RN até AL (Rota 101). No Ceará as localidades escolhidas foram os municípios de **Jijoca de Jericoacoara** (localizada no litoral oeste do estado) e **Aracati** com destaque da praia de Canoa Quebrada (litoral leste).

A praia de **Jericoacoara** é um núcleo turístico consolidado nacionalmente e internacionalmente, sendo considerada uma das mais belas praias cearenses. Além disso, é um dos principais atrativos no litoral do Nordeste brasileiro. Já a praia de **Canoa Quebrada**, que se localiza a 170 km da capital Fortaleza e a 13 quilômetros de distância de **Aracati** que é considerada o polo receptor e dispersor de turistas para as praias locais, é o principal destino turístico do litoral leste cearense.

No Rio Grande do Norte, destacam-se a **praia de Tibau**, localizada no município de mesmo nome, e o balneário de **Pipa** localizada no município de **Tibau do Sul** (a 85 quilômetros de Natal). A cidade de Tibau após a sua urbanização, se tornou a segunda mais importante do Estado do RN, destacando-se a praia de Tibau que vivencia uma grande expansão da vilegiatura marítima (GOMES, 2013). Atualmente, este município juntamente com o município de Aracati/CE faz parte da Rota das Falésias.

A Praia de Pipa é bastante conhecida em âmbito nacional e internacional possuindo um posicionamento turístico forte principalmente pela proximidade da capital, além dos aspectos das belezas naturais do destino, fazendo parte da dinâmica do turismo da **Zona da Mata**. Com a pesquisa *in loco*, foi possível notar um movimento interestadual entre os estados do RN, PB, PE e AL. Essa movimentação é explicada, principalmente, pela proximidade entre os estados. Já nos estados de

SE e BA, nota-se a influência urbana e metropolitana da Bahia sobre Sergipe o que não deixa de influenciar os demais estados componentes da região.

Em Paraíba, João Pessoa, destacaremos a praia de **Tambaú** que apresenta uma intensa ocupação urbana e de infraestrutura turística situando-se no Litoral Norte de João Pessoa. Mesmo sendo localizada na capital, acreditamos que essa praia se destaca na formação do turismo interestadual do Nordeste. O lugar, além de abrigar o Hotel Tropical Tambaú, que é considerado um marco na cidade de João Pessoa, também possui atrativos como Picãozinho, um arrecife de corais que é amplamente visitado por turistas. Segundo Araújo (2015), a cidade de João Pessoa caracteriza-se como “polo” de desenvolvimento econômico e turístico, onde a capital, exclusivamente ela, consegue ter um papel notório quanto à articulação turística. O que nos faz destacar essa praia como uma das mais importantes para o fluxo turístico desse estado.

Em Pernambuco, no município de Ipojuca, encontra-se **Porto de Galinhas** (60 Km de Recife), que se destaca por ser um dos principais destinos turístico do Nordeste. Esta praia, que possui atrativos singulares como as piscinas naturais e reservas de manguezais, atrai vários turistas o ano todo. Em 2015, Porto de Galinhas recebeu em torno de um milhão de visitantes – 81% deles brasileiros, provenientes de Pernambuco (22%), São Paulo e interior paulista (16,72%), Minas Gerais (13,20%) e Rio de Janeiro (12,41%) (NATAL E PORTO DE GALINHAS..., 2016), o que demonstra a concentração do fluxo de visitantes no local.

Em Alagoas, **Maragogi** é o segundo município mais visitado do estado. As belas piscinas naturais são o principal atrativo turístico. Atualmente, o turismo se destaca como um dos importantes setores de desenvolvimento socioeconômico na região, gerando tanto empregos diretos como indiretos. Uma das principais obras que permitiram o aumento do fluxo do local foi à reestruturação da rodovia estadual AL-101. Atualmente, Maragogi faz parte dos 65 Municípios indutores do turismo no Brasil.

Já em Sergipe, a capital Aracaju recebe praticamente 90% dos turistas. A capital concentra a oferta de atrativos e equipamentos, ficando localizada no Polo Costa dos Coqueirais, principal portão de entrada do Estado, que é constituído por treze municípios. Dessa forma, a praia escolhida foi a **praia de Atalaia**, que é

considerada a praia mais atrativa da região, tendo como um dos motivos à proximidade do Aeroporto Internacional Santa.

Para finalizar, no estado da Bahia, **Porto Seguro** se destaca no quesito Turismo. Fazendo parte dos 65 Municípios indutores do turismo no Brasil, de acordo com o Ministério do Turismo. A praia possui belezas naturais reconhecidas em âmbito nacional e internacional, como Trancoso e Arraial D'Ajuda sendo o segundo portão de entrada de turistas no estado.

Nesse sentido, essas localidades secundárias permitiram a compreensão do fluxo turístico regional do Nordeste brasileiro. Barreirinhas/MA, Parnaíba/PI, Jericoacoara/CE, Canoa Quebrada/CE, Tibau/RN, Pipa/RN, Tambaú/PB, Porto de Galinhas/PE, Maragogi/AL, Atalaia/SE e Porto Seguro/BA, aparecem como exemplos mais extremos da criação de uma urbanidade voltada para o turismo e que conseqüentemente intensificam o turismo regional, levando a entender um Nordeste turístico diferenciado, onde a sua dinâmica não é mais só associada ao turismo de massa; mesmo possuindo os maiores níveis de investimentos, apresentam um fluxo turístico regional que acaba se beneficiando das infraestruturas desenvolvidas pelas políticas públicas do turismo. Esse beneficiamento, além de ser diferenciado nas sub-regiões, também favorece a intensificação de fluxos turísticos nesses pontos, onde a maioria não se localizam nas regiões metropolitanas.

É importante salientar que as políticas que são aqui analisadas, não de forma linear, mas de maneira a apreender o entendimento da totalidade, compreendem as transformações e as contradições das políticas de turismo que incidem nos territórios nordestinos turistificados.

## **1.2 Percurso da Pesquisa**

Partindo da perspectiva regional, buscaremos compreender o Turismo Regional a partir dos agentes e demais autores de desenvolvimento dessa atividade no litoral nordestino do Brasil. Para a construção de um caminho instrumental-metodológico que nos leve a vislumbrar a lógica do turismo difuso no espaço litorâneo dessa região, pensou-se em uma pesquisa de caráter teórico-metodológico

visando dar conta da complexidade do fenômeno de valorização desses espaços “sem abandonar a perspectiva regional, como estratégia”.

Dessa maneira, serão adotadas etapas metodológicas que conciliem abordagens qualitativas e quantitativas. Na abordagem quantitativa, consideramos a importância de dados estatísticos para melhor apreensão e interpretação dos processos investigados no litoral. Já o instrumento qualitativo será utilizado para a construção e sistematização de dados em quadros sintéticos, ou seja, a verificação e tabulação dos dados.

Como estratégia metodológica, organizou-se o estudo em dois níveis de análise: o primeiro caracteriza os fenômenos abrangendo a questão regional; e o segundo remete a uma análise comparativa das sub-regiões do nordeste brasileiro (Meio-Norte; Sertão e Zona da Mata), identificando os principais destinos turísticos litorâneos, buscando suas características específicas principalmente no que diz respeito aos desdobramentos na organização do espaço litorâneo através das ações dos Estados (políticas) e acessibilidades de vias de integração entre estes, que viabilizam a existência de um turismo doméstico, interestadual.

Essas indagações formam a linha de investigação abordada neste estudo sobre o espaço litorâneo do Nordeste e os fluxos turísticos interestaduais da região, que foram beneficiados, mesmo que indiretamente, pelas intervenções de políticas públicas de turismo, permitindo identificar as diretrizes e estratégias criadas a partir dessas sub-regiões. Dessa forma, para a elaboração da pesquisa, a área de estudo foi analisada nas seguintes etapas:

- 1. Fase de Organização e de Inventário;**
- 2. Fase de Análises;**
- 3. Fase Propositiva.**

Na fase de organização de inventário, foram realizados levantamentos bibliográficos nos quais incluíram análises de textos direcionados ao tema das políticas públicas relacionadas ao turismo no Brasil, em particular ao Nordeste brasileiro, incluindo a pesquisa de texto de cunho acadêmico (artigos, livros, capítulos de livros, dissertações e teses) e o material promocional (de publicidade e marketing). Essa revisão bibliográfica foi estruturada em eixos temáticos através dos

quais se construiu um banco de dados sobre: Turismo Regional; turismo difuso; políticas públicas de turismo; urbanização; cidades litorâneas; os fixos; os fluxos e as redes construídas pelo turismo do Nordeste.

Ainda na fase de organização de inventário, houve a elaboração de um banco de dados, composto por várias informações de diferentes órgãos municipais, estaduais e federais, postos à disposição na internet. Essa etapa foi de fundamental importância, pois, a partir dos dados secundários, pudemos reconhecer as transformações socioespaciais das regiões citadas, além dos dados relacionados ao fluxo turístico de cada estado.

Para atingir tais objetivos, foram feitos levantamentos de dados secundários: na Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT; no Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE); no Banco do Nordeste do Brasil (BNB); no Portal do Ministério do Trabalho (MTE); a partir das Informações para o Sistema Público de Emprego e Renda (ISPER). Também foram feitos levantamentos no Portal Acompanhamento Municipal dos Objetivos de Desenvolvimento do Milênio (ODM), além de outros dados voltados para o setor turístico através da Fundação Instituto de Pesquisa Econômica (FIPE); da Fundação Getúlio Vargas - FGV; da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO); do Ministério do Turismo (MTur) e das Secretarias do Turismo (SETUR). A coleta de dados secundários foi sistematizada de acordo com o Quadro 2.

**Quadro 2:** Estruturação de dados a partir de dados secundários.

ESTRUTURAÇÃO DE DADOS		
INFORMAÇÃO	VARIÁVEL	FONTE
GERAIS	Área	IBGE
	Dados Municipais	MTE
DEMOGRÁFIA	Densidade Demográfica	IBGE
	População Urbana	IBGE
	População Rural	IBGE
	População Total	IBGE
	Densidade Demográfica	IBGE
	Domicílios Totais	IBGE
ECONÔMICAS	Empregos relacionados ao setor de serviços	MTE
	Emprego e Renda	MTE
	PIB	IBGE
	IDH	IBGE/ODM

SETOR DO TURISMO	Investimento/Recursos	BNB
	Crescimento no Setor	MTUR
	Oferta Hoteleira	SETUR
	Demanda turística internacional/domestica	FIPE
	Movimento de passageiros nos aeroportos brasileiros	ANAC
	Movimentação de passageiros em rodoviárias do Brasil	ANTT
	Boletim de desempenho econômico do turismo	Mtur/FGV
FLUXO TURÍSTICO	Fluxo do turismo Inter-regional	Mtur/FIPE
	Registro de Hóspedes	Mtur/SNRHos

**Fonte:** Elaborado pela autora, 2017.

O grande fator limitante para os estudos sobre o turismo é a falta de dados que facilitem a sistematização sobre o fluxo turístico. Embora estes dados sejam de grande importância para o entendimento do turismo, eles não aprofundam uma leitura que poderia levar ao entendimento da dinâmica do desenvolvimento regional em sua totalidade. Essa falta de dados sistematizados não é realidade somente do Nordeste, mas do país inteiro, que ainda não despertou para a importância da organização de tais dados para o planejamento de políticas regionais. Infelizmente, os trabalhos acadêmicos acabam se limitando a estes indicadores e buscando uma forma de aprimorar a busca de dados que realmente comprovem o que está se propondo. Assim, buscamos a obtenção de dados primários que nos possibilitasse perceber o nível de articulação entre os municípios das sub-regiões estudadas.

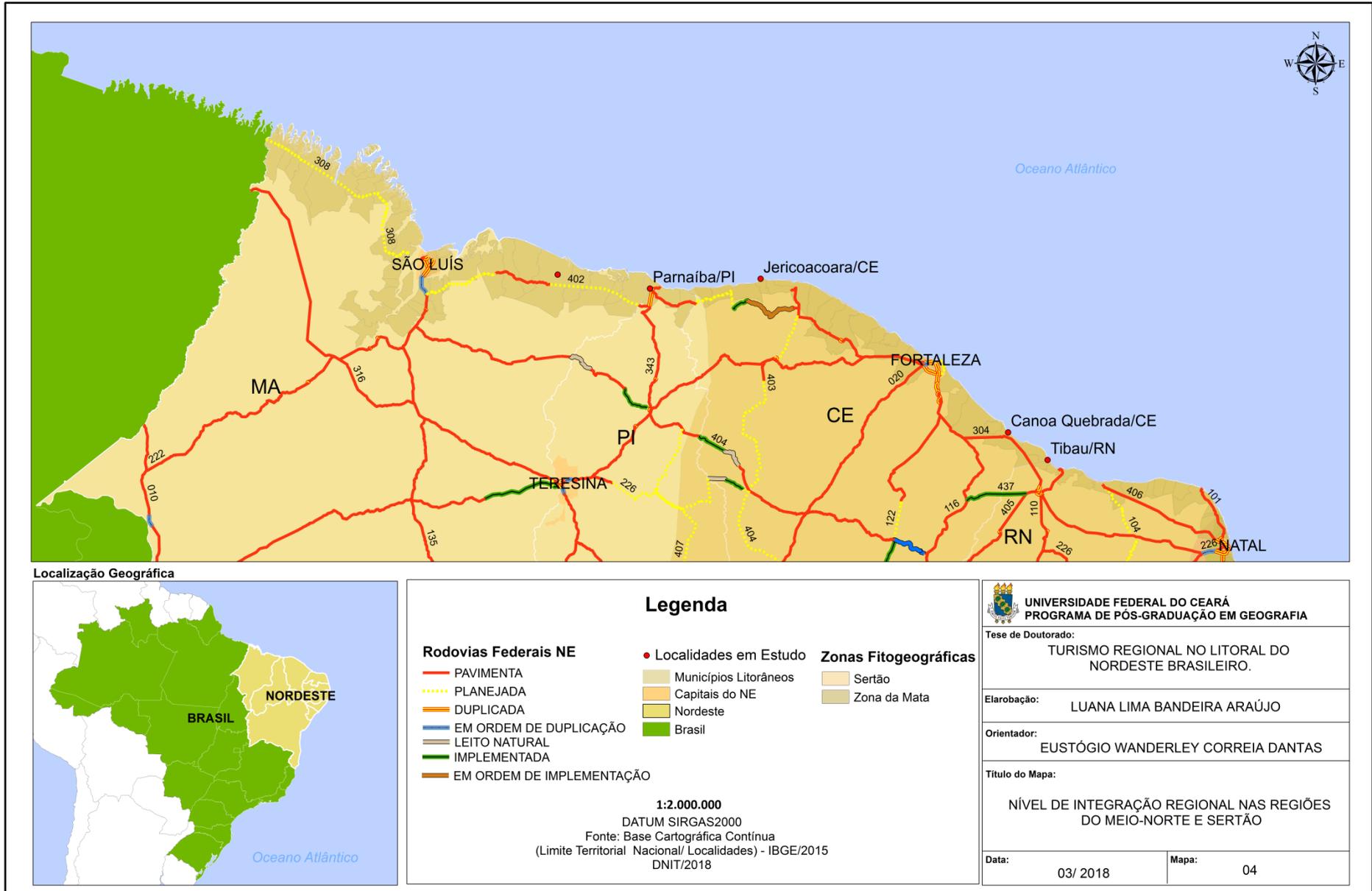
Como anteriormente mencionado, no Sertão (Ceará e parte do litoral Oeste do Rio Grande do Norte), não existiu um sistema de vias carroçais no sentido paralelo à Zona Costeira, como ocorria na Zona da Mata (parte do litoral Leste do Rio Grande do Norte até o sul da Bahia), muito menos no Meio-Norte (Maranhão e Piauí) que atualmente ainda convive com a realidade da falta de estrutura, não só de vias, mas de uma infraestrutura para a atividade turística em si (Mapa 4).

No Mapa 4, podemos visualizar que a grande parte das vias litorâneas, principalmente no Maranhão, ainda estão em um processo de planejamento. Em alguns pontos estão em Leito Natural ou em Ordem de Implementação. Dentre os

motivos para a falta de integração entre o estado do Maranhão e Piauí é a presença de fatores naturais como o próprio Parque dos Lenções Maranhenses, onde a existência de dunas impede a construção de vias de acesso. Recentemente foi construída uma estrada estadual entre os municípios de Barreirinhas/MA e Paulino Neves/MA, a MA-315, que atualmente está em fase de pavimentação. Mesmo fazendo parte dos investimentos do Estado para a Rota das Emoções, essa nova estrada estadual está localizado sobre as dunas, o que gera várias discussões nos âmbitos econômicos, sociais e ambientais, sendo abordado no Capítulo III.

Já entre os estados do Ceará e Rio Grande do Norte, grande parte das vias estão pavimentadas, mas poucas se encontram em processo de duplicação, as duplicações ocorrem apenas na região metropolitana de Fortaleza.

**Mapa 4:** Nível de Integração Regional nas Regiões do Meio-Norte e Sertão



Deste modo, buscou-se um método para vislumbrar essa lógica da densidade histórica no tempo e como esta se explica na atualidade. Como comprovar a existência de um fluxo turístico regional e uma maior articulação na Zona da Mata em comparação as demais regiões? Para isso, pesquisaram-se várias formas metodológicas que permitissem o levantamento de dados.

Primeiramente, é importante ressaltar que não existem iniciativas de programas federais que busquem entender o fluxo turístico interestadual a partir das rodovias federais, visto que é na via rodoviária que o turismo regional se concretiza. Temos como exemplo a BR-101 que interliga todos os estados da Zona da Mata. Através de busca pela *internet* pôde-se perceber a existência de iniciativa dos governos estaduais para medir o fluxo de turistas pela BR-101 com o objetivo de entender a origem e o destino do turista que visita a Capital do estado. Cabe salientar que, nessa iniciativa, o levantamento de dados foi realizado antes e depois da duplicação da via.

Essa pesquisa foi realizada pela Prefeitura de João Pessoa (PMJP), por meio de sua Secretaria Executiva de Turismo (SETUR). O intuito da SETUR era realizar um planejamento da atividade e saber quais os efeitos da obra para o turismo pessoense. A primeira etapa (iniciada em 2006), das quatro etapas da pesquisa, foi efetivada por uma equipe de pesquisadores e contou com o apoio do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e da Polícia Rodoviária Federal (PRF) (PESQUISA DA SETUR..., 2006).

Essa etapa da pesquisa foi dividida em três fases: a primeira entre os dias 13 e 19 de dezembro; a segunda de 10 a 16 de janeiro e a terceira entre os dias 24 e 30 de janeiro de 2007. Este período é classificado como alta estação, época em que a cidade mais recebe os turistas. As informações foram colhidas por meio de um questionário de 19 perguntas sobre características socioculturais e comportamentais dos entrevistados.

Já no estudo de fluxo foi verificado o número de veículos em circulação pela via, dando uma ideia do número de turistas transitando pela BR-101 até João Pessoa, ajudando a estabelecer o universo de amostragem da pesquisa qualitativa. Já a segunda etapa ocorreu logo após o término das obras de

duplicação da BR-101. Os pesquisadores foram distribuídos em dois locais de coleta de informações: um no Posto da Polícia Rodoviária Federal, em Bayeux, e outro na unidade da PRF que fica localizada em Mata Redonda. Para a realização da pesquisa, foi oferecido um sorteio de um fim de semana em João Pessoa aos visitantes que colaborassem com a realização da pesquisa.

Infelizmente, esse relatório não está disponibilizado via online, o que impossibilitou a utilização dos dados para esta pesquisa. Assim, para dar continuidade a fase de organização de inventário, foi realizado o trabalho de campo nos Estados do CE, RN, PB, PE, AL. Como método para o levantamento de dados primários, foram selecionados os principais destinos turísticos de cada estado (como citado anteriormente).

Para especificar o conjunto de fluxos que podiam ser destacados entre diferentes pontos e entender seu papel para o turismo regional, pensou-se primeiramente em fazer um levantamento das placas de carros a partir da escolha de postos rodoviários estratégicos localizados nas proximidades interestaduais. Todavia, essa metodologia não teve êxito, uma vez que o campo só foi possível ser realizado com duas pessoas. A contagem de placas de carro, dessa forma, seria irrelevante.

Em um segundo momento, pensou-se averiguar a rotatividade dos veículos dentro de um estacionamento em um dos principais hotéis das praias selecionadas, visto que uma das principais motivações dos turistas que se destinam a praia é o lazer. Mas, a margem de erro desse método seria alta, uma vez que existia grande possibilidade de os carros serem de empresas de locação veículos, que são emplacados em outros estados (principalmente Minas Gerais, Goiás e Paraná), ou serem carros de outros estados sem atualização no Departamento Estadual de Trânsito - DETRAN local. Logo, o estudo não iria condizer e explicar se determinado carro emplacado com a placa de Alagoas, por exemplo, fosse realmente desse estado ou pertencente a uma locadora, ou ainda, tivesse sido emplacado em outro local, mas sem atualização cadastral.

Pensou-se também na aplicação de questionário com o intuito de recolher informações dos turistas. Foram elaboradas algumas questões que buscavam

interpretar o interesse dos entrevistados sobre aspectos turísticos do local escolhido e principalmente como este se dirigiu ao local na tentativa de entender a dinâmica do fluxo turístico em cada ponto escolhido. Mas, o questionário com perguntas fechadas não permitia uma conversa, mais “informal” com o turista, mesmo que este tivesse poucas questões, a maioria não apresentava disponibilidade para respondê-lo.

Para solucionar tal eventualidade, foi decidido fazer viagens a campo, a fim de observar as dinâmicas turísticas existentes. Logo, foi possível ter uma visão sobre o turismo nas localidades visitadas dos estados do RN, PB, PE e AL, realizada em dezembro de 2015, e no CE, em dezembro de 2016, que também possibilitou a conversa com os moradores e comerciantes.

Outra ferramenta metodológica, utilizada para a obtenção de informações sobre o fluxo turístico doméstico interestadual, foi a busca por dados da pesquisa da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (FIPE), *Caracterização e dimensionamento do turismo doméstico no Brasil – 2010/2011*. Por ser um relatório que esboça os principais resultados do turismo doméstico no Brasil, torna-se uma ferramenta essencial para este trabalho, possibilitando caracterizar o turismo nacional e fazer um recorte para o regional, abordando os seus principais fluxos no Nordeste.

Além desta pesquisa, também foram utilizados dados atuais do Sistema Nacional de Registro de Hóspedes – SNRHos. O sistema foi desenvolvido e efetivado pelo Ministério do Turismo, permitindo avaliar, através das fichas dos hóspedes, dados referentes à cidade de residência dos hóspedes, meio de transporte utilizado e motivo da viagem. O período do levantamento de dados se estabelece entre 01/01/2013 a 01/05/2017. Cabe ressaltar que o conjunto de dados e informações, aqui exposto, é resultado de pesquisas secundárias e em alguns estados de pesquisas primárias (Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagoas). Esses dados foram significativos para a realização do diagnóstico; entretanto, as informações disponíveis sobre o SNRHos são relativas ao turismo de cada estado do Nordeste Brasileiro. Alguns dados foram possíveis serem visualizados em uma escala municipal, no entanto a indisponibilidade dos dados de

Ipojuca/PE, Tibau /RN e Tibau do Sul/RN impossibilitou a comparação entre todos os municípios selecionados.

Para o entendimento desse fluxo nas vias rodoviárias, também foram utilizados os dados da Agência Nacional de Transportes Terrestre–ANTT, através de Estatísticas e Estudos Rodoviários - Dados Operacionais, visto que o ônibus de linha é também um dos meios de transportes mais utilizados nas viagens domésticas segundo a pesquisa do Ministério do Turismo em conjunto com a Fipe (2012).

Por fim, para a caracterização do espaço litorâneo, fez-se necessário o levantamento e o delineamento das ações executadas por vias do PRODETUR I e II, PRODETUR NACIONAL e o próprio PAC que, mesmo não sendo uma política pública voltada exclusivamente para o turismo, contribui com uma boa porcentagem dos investimentos em infraestrutura no Nordeste. Para tanto, foi necessário a:

i) Identificação e delimitação das linhas de investimentos realizados principalmente no âmbito de vias rodoviárias.

ii) Identificação da distribuição dos recursos desse componente para cada estado.

Posterior à realização da organização de inventário, foi iniciada a **fase de análise**, que se refere à interpretação, tabulação e representação dos resultados obtidos, mediante dados secundários, durante levantamento bibliográfico e geocartográfico. Nessa etapa, foram elaborados mapas temáticos que tiveram como principal ferramenta (programa) o Sistema de Informação geográfica (SIG – GIS) de software livre, em especial o Quantum GIS 2.8 *Wien* e o ArcGis 10, permitindo a realização da análise, integrando os dados coletados e possibilitando a construção de mapas temáticos.

A **fase propositiva** se deteve a conclusão da pesquisa em foco, objetivando a elaboração de documentos que auxiliaram no entendimento entre os destinos pertencentes à região em estudo, tratando de suas similaridades, diferenças e potencialidades; trazendo à tona as atuais políticas públicas envolvidas e as que poderão ser instituídas a partir dessas análises.

### 1.3 Estrutura textual da tese

Para tanto, a tese ora apresentada está estruturada em quatro capítulos, além da Introdução: Capítulo 2 - Turismo Regional no Nordeste: Os Limites da Integração Regional; Capítulo 3 - Regionalização e Roteirização Turística no Nordeste Brasileiro; Capítulo 4 - As Políticas Públicas de Turismo e a Integração Regional do Nordeste; Capítulo 5 - Fluxos do Turismo Regional no Litoral do Nordeste brasileiro.

No capítulo intitulado *“Turismo Regional no Nordeste: Os Limites da Integração Regional”* foram abordados aspectos sobre a fragmentação do Nordeste, buscando compreender não só a transformação de uma “região problema” em uma “região turística”, mas entender como a herança agroexportadora contribuiu para a formação da rede urbana dos dias atuais. Teceremos algumas considerações acerca das características assumidas pela composição da rede regional, mostrando aspectos da criação das ferrovias e rodovias na região, buscando compreender como a atual configuração espacial e regional foi efetivada pelo turismo.

No Capítulo *“Regionalização e Roteirização Turística no Nordeste Brasileiro”* faremos breves explanações sobre os principais roteiros turísticos comercializados no Nordeste, entre eles, a Rota das Emoções; Rota das Falésias e a Rota-101 que contemplam as sub-regiões aqui descritas (Meio-Norte, Sertão e Zona da Mata). A intenção é entender como as criações desses roteiros juntamente com as ações das políticas públicas de turismo auxiliaram a integração regional do Nordeste. Percebe-se que as ações das políticas públicas, beneficiaram a reestruturação de vias, principalmente as que favoreceram o turismo de sol e praia na Zona da Mata, mas, nota-se que esse beneficiamento foi realizado de forma diferenciada em cada região. No Meio-Norte, observa-se a construção de um roteiro, o CEPIMA, a fim de buscar uma concretização na integração regional entre os estados componentes.

No Capítulo *“As Políticas Públicas de Turismo e a Integração Regional do Nordeste”* foi realizado um levantamento das principais obras de integração, a nível regional, voltado principalmente para o sistema rodoviário do PRODETUR I,

PRODETUR II, PRODETUR NACIONAL e PAC. Buscou-se entender como estas políticas auxiliaram na dinâmica da reestruturação do espaço litorâneo através da construção/reforma de vias rodoviárias que modificaram o fluxo turístico inter-regional no Nordeste. Aliado a isso, procurou-se compreender como estas obras acabaram beneficiando a construção de rotas turísticas e também fortaleceram a integração entre os principais pontos turísticos da região.

O capítulo *“Fluxos do Turismo Regional no Litoral do Nordeste brasileiro”* apresenta dados que efetivam o Nordeste como um destino turístico altamente competitivo a nível regional. Foram tecidas algumas considerações acerca das características assumidas pelo turismo na contemporaneidade, analisando algumas estatísticas sobre fluxo turístico, principalmente o turismo doméstico, através de dados primários e secundários.

Assim, os itens acima descritos aparecem como elementos das construções e transformações pelos quais a demanda turística vem modificando a realidade dos lugares turísticos do Nordeste. Espera-se que esta tese dê contribuições perante a temática do Turismo Regional no Nordeste brasileiro, apresentando o papel e as contribuições das políticas públicas voltadas para esse setor a fim de compreender os fluxos turísticos domésticos interestaduais. Além disso, deseja-se que este trabalho sirva de inspiração para novas pesquisas que permitam expandir os debates acerca desse assunto.

## 2 TURISMO REGIONAL NO NORDESTE: OS LIMITES DA INTEGRAÇÃO REGIONAL

Compreender a temática regional vai além da discussão sobre a divisão de áreas, seja a homogeneidade versus a heterogeneidade ou mesmo a questão de escalas. Esse debate se reflete no próprio discurso da ciência geográfica, onde a região já era discutida antes mesmo da geografia se tornar ciência no século XIX. Neste aspecto, a própria região Nordeste, dentro de um discurso regional, está ligada ao debate sobre as diferenciações do seu processo de formação territorial no que se referem às raízes socioeconômicas e estruturais, que formam as suas trajetórias históricas no tempo e que refletem na atual organização de sua rede urbana.

Essas trajetórias deixaram marcas de um Nordeste que sempre perpassou por heterogeneidades de desenvolvimento econômico em relação às demais regiões, principalmente às regiões Sul e Sudeste. Dentre essas heterogeneidades, destaca-se a lucratividade, explorada pela elite, sobre a “Indústria da Seca”, onde se criava uma imagem exacerbada sobre a dimensão do problema da seca com o intuito de angariar recursos para a realização de investimentos em meios privados. Dessa forma, a natureza ora aparece como um recurso a ser explorado, ora como empecilho para o progresso do desenvolvimento regional.

O Nordeste, aqui expressado, não se detém apenas a uma configuração da região geográfica, mas sim a uma região constituída por atores e por imagens que colocaram em evidência a seca, a miséria e a pobreza, transformando-se em um local propício a novas formas de desenvolvimento socioeconômico, como o turismo. Todavia, não abordaremos neste trabalho, de forma exacerbada, a formação dessa região, estes aspectos já foram muito bem explicitados por autores renomados como: (ALBUQUERQUE JUNIOR (2006); CASTRO (1986,1992,1997, 2000); CELSO FURTADO (1970); ANDRADE (1973, 1987); dentre tantos outros). Busca-se assim compreender não só a transformação de uma “região problema” em uma “região turística”, mas entender como a herança agroexportadora contribuiu para a formação da rede urbana dos dias atuais, no qual vem sofrendo transformações, reestruturando-se e adaptando-se ao desempenho de novas

funções, como o desenvolvimento da atividade turística na região; além de analisar como estes fatores, na atualidade, impulsionaram o fluxo turístico regional.

É fato que não só as concepções bem como as delimitações geográficas do Nordeste, conhecidas hoje, perpassaram por longos caminhos de transformação. Como bem coloca Bernardes (2007, p. 43) o “processo histórico da formação do Nordeste significa ter presente que a região não existiu desde sempre e as concepções sobre suas características, ou mesmo, suas delimitações geográficas sofreram mudanças ao longo do tempo”. O autor lembra que a formação do que um dia viria a ser o Nordeste está diretamente ligada à história do espaço colonial brasileiro, marcada por uma territorialidade expressa pela apropriação dos colonizadores, visando à extensão de sua própria cultura e principalmente de seus objetivos econômicos. Esses fatores coloniais deixaram resquícios que permanecem até os dias atuais.

Perpassados os longos anos coloniais, foram trilhados acontecimentos importantes para a região, como a criação da SUDENE (Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste) em 1959. Aos poucos, o imaginário da fome e da miséria foi dando espaço às belezas dos elementos paisagísticos que recortam o litoral nordestino, passando a ganhar destaque na configuração espacial da região.

Não deixamos de observar as importantes trajetórias dessa região e o seu processo de formação ou “formação do complexo nordestino”, na expressão de Celso Furtado, que, no período colonial, teve como estruturação econômica os ciclos da cana-de-açúcar, da pecuária e do algodão, formando as estruturas espaciais que se readequaram no tempo. A história econômica da região foi pontuada por ciclos sucessivos, que deram origem ao processo de ocupação do espaço. Leonardo Guimarães Neto (1997) traz estes elementos exportadores em uma das três fases da economia do Nordeste, sendo destacado o “Complexo Econômico do Nordeste”, no qual se inicia a fixação estrutural de uma economia agroexportadora<sup>7</sup>. “Assim, as

---

<sup>7</sup> Guimarães Neto (1997, p. 38-39) traz em seus estudos sobre as trajetórias econômicas do Nordeste as fases mais relevantes desde os primórdios da colonização até os anos recentes. A primeira fase seria: do momento de *consolidação* de uma estrutura econômica e social que tradicionalmente se identificou como o *Complexo Econômico do Nordeste*, constituído de vários segmentos exportadores os quais, associados a algumas atividades econômicas mais voltadas para o mercado interno,

trocas e as relações inter-regionais eram de tal modo inexpressivas que não foi criada uma rede eficiente de transportes, e a integração do mercado interno brasileiro não foi sequer cogitada” (BREITBACH, 2004, p. 173).

De fato, essa estruturação inicialmente voltada para o abastecimento do mercado europeu nos traz à tona os contrastes ocasionados desde a era colonial e que atualmente continuam tendo reflexo nos dias atuais. Como recorda Araújo (1997), no Nordeste, nunca houve uma economia homogênea. A autora argumenta que, historicamente, em virtude de diferentes processos de ocupação, era possível destacar pelo menos três subconjuntos socioeconômicos característicos, que seriam:

- O “Nordeste” que se estendia do Rio Grande do Norte até Alagoas, onde a economia açucareira e a pecuária gestavam duas poderosas oligarquias e uma incipiente burguesia industrial. Dele já se distinguia o Ceará, onde o complexo gado/algodão/agricultura de alimentos conformava uma oligarquia sertaneja que se expandia na acumulação comercial, e onde não existia o complexo canavieiro;
- O “Nordeste” de Sergipe e Bahia é comandado por Salvador, cidade portuária e mercantil, onde desde cedo se desenvolveu uma burguesia banqueira. No interior, a cana, o cacau e as zonas sertanejas dominavam. O oeste baiano era um vazio econômico e mesmo demográfico, até décadas recentes;
- O “Nordeste” do Piauí e Maranhão, mais conhecidos como espaço de transição entre o Nordeste seco e a região amazônica, era chamado por alguns estudiosos de “meio norte”, e visto como área aberta à expansão da fronteira agrícola regional. (Ibidem, p. 16).

inclusive a atividade pecuária que a partir de determinado momento passou a ter dinâmica própria, revelou intensa capacidade de absorção de força de trabalho. A Segunda: momento no qual este complexo regional volta-se para o mercado interno e passa a se *articular, da perspectiva comercial*, como produtor ou como consumidor, com os demais espaços nacionais, num movimento mais geral de constituição e consolidação do *mercado interno* brasileiro; e Terceira: momento que consistiu na *superação* da articulação comercial anterior, caracterizado, em fase mais recente e correspondente à consolidação dos segmentos mais importantes da indústria pesada no país – pela transferência para as regiões periféricas, inclusive o Nordeste, de frações do capital produtivo, público e privado, que, explorando novas oportunidades de investimento nesses espaços, promoveriam uma *integração produtiva* dessas regiões, já articuladas comercialmente desde a fase anterior.

Neste contexto, podemos perceber os “vários nordestes”, que mesmo iniciando-se como uma “Região Problema”, dando destaque ao discurso de miséria e pobreza que ocasionou a construção do imaginário político regional, transforma-se em uma região propícia ao desenvolvimento de atividades econômicas voltadas principalmente ao turismo e à agricultura irrigada. Logo, pode-se observar uma região fragmentada em suas parcelas do espaço.

Neste novo panorama, é notável uma fragmentação da Região, uma vez que o direcionamento econômico privilegia parcelas do espaço. Nesse contexto, sobressai-se, grosso modo, o litoral, as zonas de várzea, os tabuleiros e o cerrado. O litoral nordestino, com adoção de políticas de desenvolvimento, se converte em zona turística, evidenciada na importância econômica atribuída a esta atividade, principalmente nos Estados do Ceará, Bahia, Pernambuco e Rio Grande do Norte. O turismo se transforma, neste sentido, num poderoso instrumento de poder argumentativo a serviço da Região, notadamente na produção de um fator econômico capaz de salvar a economia regional. As zonas de várzea, os tabuleiros e o cerrado nordestino, são convertidos em espaços privilegiados da produção agrícola, cultura irrigada e produção de grãos nobres (soja). Nestes termos, elaboram-se planos de exploração de pequenos territórios, rigorosamente selecionados, ou polos de irrigação, utilizados por uma agricultura diferenciada da tradicional (produção de grãos: milho, feijão, arroz, etc.). Aqui a ciência e a tecnologia servem de pano de fundo, ou melhor, de parâmetro de sucesso desse arcabouço econômico. (Dantas et al., 2006, p. 23)

Esses fatores nos evidenciam uma urbanização calcada nos desafios econômicos que irão perpassar por delimitações lineares, fragmentadas e sazonais nas diferentes regiões fitogeográficas descritas por Andrade (1973). Nota-se que essas modificações da organização espacial da região foram inicialmente influenciadas pelas diferentes propostas de combater o fenômeno das secas, dentre elas a construção de estradas - ferrovias e rodovias – que ligaram o sertão às capitais e ao litoral. Na atualidade, algumas dessas estradas, que foram construídas ainda no período Colonial, tornaram-se essenciais para a integração regional do Nordeste. Constatou-se que essa integração, ou a falta dela, foi influenciada por fatores econômicos, históricos e também naturais, que a partir da construção de ferrovias, inicialmente, e seguida pela construção de rodovias, posteriormente, passaram a concentrar-se na zona costeira localizada na Zona da Mata. Como exemplo, temos a Rodovia Governador Mario Covas, ou simplesmente, Translitorânea, que também é conhecida como BR-101, na qual percorre trechos próximos ao litoral, no intuito de integrar as três principais regiões do país: Nordeste,

Sudeste e Sul. No Nordeste, essa via é uma das principais ações do PAC para o turismo da região.

Já as demais sub-regiões, principalmente o Meio-Norte, não possuem uma integração por vias rodoviárias que estabeleçam tal processo. Compreende-se que o próprio modelo histórico da estruturação da rede urbana regional atribuiu padrões de desigualdade inter-regional. Esse fato é lembrado por Coelho (1991), em seu trabalho sobre o Sistema Urbano Nordestino a autora destaca como a dinâmica da estruturação do sistema urbano da região foi condicionada pelo processo histórico de produção do espaço regional, concentrando as atividades produtivas em polos regionais polarizados em três metrópoles regionais: Recife e Salvador (Zona da Mata) e Ceará (Sertão). Na atualidade, com a ampliação das infraestruturas, estabeleceram-se novas dinâmicas e surgiram novos fluxos turísticos, aumentando a polarização não só das grandes metrópoles, mas permitindo o crescimento considerável de outras capitais, como por exemplo, Natal.

Dessa forma, para que se possa chegar a um entendimento das características assumidas pela composição regional do Nordeste brasileiro em suas divisões clássicas, admitindo a atual configuração espacial e regional efetivada pelo turismo, faz-se necessário a construção de um caminho que, primeiramente, identifique os elementos da formação territorial do Nordeste brasileiro e como estes influenciaram na construção de políticas regionalizadas e regionalistas do turismo na região. Nesta dimensão histórica, incorporada pela função turística, é que destacaremos os diferentes atores e as interações de interdependência entre o local e o global, podendo assim apreciar como a fragmentação socioeconômica e o surgimento das políticas públicas de turismo influenciaram na integração regional perante as sub-regiões aqui especificadas.

Assim, consideraremos essas premissas iniciais para podemos introduzir um arcabouço conceitual e histórico geográfico das representações de um Nordeste calcado num imaginário miserável, que a partir dos anos 1990 reverte esse cenário, devido ao aparecimento de interesses políticos circunscritos no lazer e nas transformações espaciais trazidas pelo turismo.

## 2.1 O início da Formação Territorial do Nordeste

Compreender as características principais da formação territorial do Nordeste dentro de uma representação socioeconômica, política e cultural é passo fundamental para a apreensão dessa região na contemporaneidade. Eventualmente, não queremos aqui expressar de forma exaustiva todo o processo de formação de uma região. Mas, entendemos que o levantamento das principais características de sua formação regional trará elementos fundamentais para esboçarmos como o processo de urbanização, existente desde a época colonial, caracterizado pela economia algodoeira no litoral e pecuarista no sertão, influenciou a formação da sua atual rede urbana. Além disso, poderemos vislumbrar a transformação de um Nordeste caracterizado pela seca e pela fome para um Nordeste de sol e praia, considerando o desenvolvimento de políticas voltadas para o turismo.

Pretende-se então complementar essas informações, relacionando-as às trajetórias de uma geografia histórica, percebendo como as rugosidades, aqui tratadas no conceito de Milton Santos, podem se estender e se reestruturar no tempo, ganhando novas utilidades na contemporaneidade. Essas rugosidades se destacam a partir da construção vias carroçais que posteriormente são utilizadas para a estruturação das estradas de ferro. Com a decadência da economia cafeeira e o crescimento da industrialização, as ferrovias foram perdendo sua função na economia nacional sendo priorizada a construção de rodovias que passaram a ter um papel importante para a integração econômica nas diferentes regiões do Brasil (GALVÃO, 1996). No Nordeste, nota-se que a própria seca, influenciou na construção dessas vias, principalmente com a criação da Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas-IFOCS criando plano de obras contra a seca.

Essas rodovias que, na atualidade, passam por um processo de reestruturação, principalmente com o auxílio das políticas governamentais, dentre elas as políticas de turismo no século XX e XXI, trouxeram novas dinâmicas para o turismo Regional, em especial, para o Nordeste.

Para essa região, Araújo (1997)<sup>8</sup> caracteriza algumas visões parciais nos dias presentes, alegando que mudanças importantes ocorreram nas últimas décadas e que acabaram remodelando a realidade econômica nordestina. O mesmo questiona visões tradicionalmente consagradas sobre a região, como “Nordeste região problema”, “Nordeste da seca e da miséria”, que “não refletem a atual e crescente complexidade da realidade econômica regional e não permitem desvendar uma das mais marcantes características do Nordeste atual: a grande diversidade, a crescente heterogeneidade de suas estruturas econômicas” (Ibidem, p. 13).

Naturalmente, o recorte da região Nordeste que hoje conhecemos, composto pelos estados que vão do Maranhão à Bahia, foi institucionalmente criada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE (IBGE, 2012) no ano de 1942 e revista em 1960<sup>9</sup>. Essa formação era diferente na época colonial. A divisão administrativa era baseada nas capitanias hereditárias, transformando-se em províncias na segunda década do século XIX. Essa divisão regional<sup>10</sup> logo se tornaria a delimitação da divisão do Brasil entre o Norte e o Sul, como já citado por Chacon (2001)<sup>11</sup> e que também foi referida nos estudos de Bernardes (2007, p. 54):

A própria localização da corte, no Rio de Janeiro, contribuiu para uma nova territorialidade ao, de alguma maneira, dividir o país em duas grandes regiões: o Norte e o Sul. Ou seja, na primeira localizavam-se as províncias situadas ao norte da corte, que compreendia da Bahia ao Amazonas, e ao sul, as que compreendiam de São Paulo até o Rio Grande do Sul.

---

<sup>8</sup>Estes “vários Nordeste” possuem suas particularidades e seus atores: O Nordeste do oeste baiano, o Nordeste canavieiro do litoral do Rio Grande do Norte e de Alagoas, o Nordeste agroindustrial do sub-médio do São Francisco, o Nordeste cacauzeiro do sul da Bahia, o Nordeste minero-metalúrgico e agroindustrial do Maranhão, o Nordeste semiárido, etc. (Araújo, 1997, p.38).

<sup>9</sup>Antes mesmo da criação do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) na década de 1930 a divisão do território brasileiro já havia sido proposta em 1913 realizada por Delgado de Carvalho no qual influenciado pela Escola Determinista Ambiental e pelo conceito de “região natural”. Mas, somente depois da criação do Instituto Nacional de Estatística, transformado em 1938 no (IBGE) e, em 1937, o Conselho Nacional de Geografia ocorreu à oficialização da primeira divisão regional do território brasileiro.

<sup>10</sup>Assim como afirma Haesbaert (2010) a Temática Regional, embora não se restrinja aos limites epistemológicos da Geografia, envolvem amplas questões, abrangendo “as relações entre parte e todo, particular e geral, singular e universal, idiográfico e nomotético ou, em outros termos, num enfoque mais concreto, centro e periferia, moderno-cosmopolita e tradicional-provinciano, global e local...” (idem, p.3)

<sup>11</sup>Essa realidade da construção regional é evidenciada ainda na própria distinção de Região Nordeste. Afinal, há pouco tempo atrás muitos não sabiam distinguir entre o “Norte” e o “Nordeste” do Brasil, “como se tudo fosse uma coisa só, acima do Rio de Janeiro então capital federal. Em seguida veio a diferenciação, mas em termos de um único Nordeste, quando, na realidade, existem vários Nortes e diversos Nordeste” (CHACON, 2001, p.171).

Essa distinção entre as províncias “Norte” e “Sul” tinha razões econômicas. Carvalho (2014) elenca alguns fatores dessa distinção como: a diminuição da importância da economia do açúcar no século XVIII; a influência do ciclo do ouro (1700-1760) que teve como consequência a transferência da capital do Brasil de Salvador para o Rio de Janeiro, aumentando a população e o peso econômico do Sudeste brasileiro; o desenvolvimento do primeiro produto exportado, o café, que solidificou o centro da economia brasileira no Sudeste. Essa nova configuração econômica tanto criou as “províncias do Sul” mais ricas, como destacou, na área antiga e empobrecida, as “províncias do Norte”.

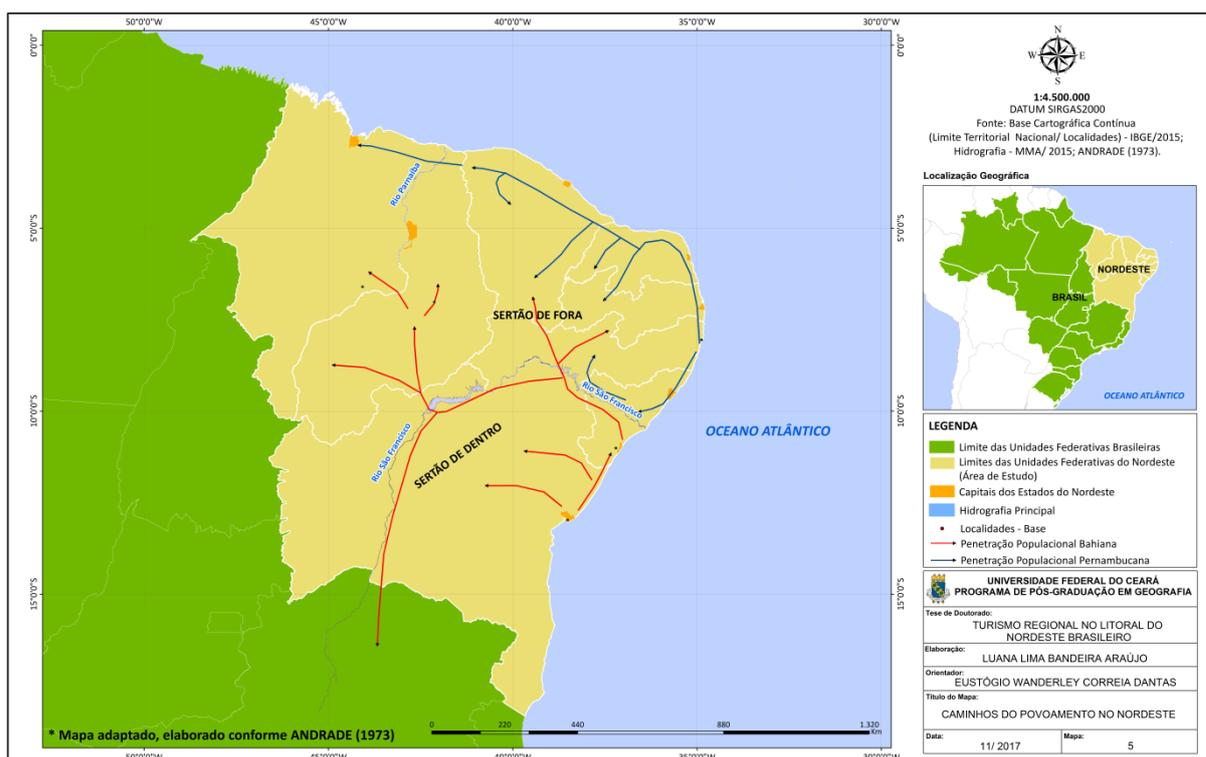
As raízes históricas que deram origem à Região Nordeste estão relacionadas à ocupação do espaço brasileiro pelo eixo litorâneo. Ocupado inicialmente pela Zona da Mata, grupos de mestiços, integrantes da sociedade colonial portuguesa passaram a ocupar o interior do País, territórios inicialmente habitados por índios. Seguindo os rios pelos caminhos de penetração antigos, esses grupos estabeleceram-se primeiro no Agreste e, posteriormente, no Sertão (DANTAS, 2010). Essa forma de ocupação também pode ser relacionada à construção de uma rede de integração distinta nas regiões voltadas principalmente aos ciclos econômicos diferenciados que iriam abrir caminhos para a construção de vias de acesso em todo o território nordestino.

Outra característica que influenciou a forma de ocupação e organização social foram as acentuadas diferenças nas condições geoambientais da região, vinculadas na existência de duas zonas geoambientais bem distintas, uma úmida (litoral) e outra semiárida (interior). Portanto, a colonização dos portugueses iniciada no Nordeste levou ao enceto da formação econômica de seu território. As primeiras mudas de cana-de-açúcar, trazidas de Portugal, em meados do século XVI, foram cultivadas no litoral da Zona da Mata, principalmente no que hoje pertence aos Estados de Pernambuco e Bahia. Mas, como afirma Bernardes (1987, p.209) “Não foi o massapê que atraiu a cana-de-açúcar, mas sim a inserção da região na economia mundial realizada pelo capital na fase colonial que viabilizou as potencialidades geográficas que a mesma apresentava”. Logo, com a decadência do açúcar perante a concorrência das Antilhas, no século XVII, a pecuária, que no início se apresentava de uma forma complementar, passa a ganhar força no período

colonial levando à dominação dos portugueses pelo interior do Nordeste: “[...] É em grande parte o gado que cria os caminhos terrestres do Brasil no período colonial, sendo o século XVII uma época de expansão em várias regiões da colônia” (MORAES, 2001, 234).

As dificuldades dos senhores de engenho em promover, no mesmo espaço geográfico, a criação de gado e as plantações de cana-de-açúcar foi um fator preponderante para a ocupação do interior do Nordeste. A ocupação da hinterlândia do Nordeste teve assim dois pontos de irradiação: Salvador e Olinda, como podem ser visualizados no Mapa 05. Foi a partir desses núcleos urbanos que o gado estabeleceu rotas de penetração em direção ao interior, ocupando a Caatinga e consolidando a “Sociedade do Couro” (CAVALCANTE, 2015).

**Mapa 5:** Caminhos do povoamento no Nordeste.



Segundo Barros e Souza (2016), as primeiras tentativas de colonização do Sertão partiram de Salvador e Olinda e tiveram como premissa a busca de minas de metais preciosos e riquezas naturais no interior baiano e pernambucano. Os autores lembram que os longos caminhos de gado foram de fundamental importância para o povoamento da região. O gado partia do Maranhão, passando

pelo Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba até Olinda ou cruzava o Piauí para chegar a Salvador, criando uma rede de atividade complementar a da agricultura canavieira, garantindo o suprimento de matéria-prima à lavoura açucareira.

Essa leitura político-econômica na formação do nordeste brasileiro é muito bem esboçada por Celso Furtado (1970) em sua conhecida obra “Formação econômica do Brasil”. O autor considera que as trajetórias do atrofimento dos dois sistemas (o açucareiro e o pecuário) constituiu o processo de formação “do que no século XIX viria a ser o sistema econômico do Nordeste brasileiro, cujas características persistem até hoje” (idem, p.66). O mesmo afirma que o declínio do açúcar acaba levando a um lento processo de migração da população para a pecuária e esta migração, por sua vez, acabava buscando como alternativa a pecuária e a agricultura de subsistência. Dessa forma:

A formação da população nordestina e a de sua precária economia de subsistência - elemento básico do problema econômico brasileiro em épocas posteriores - estão assim ligadas a esse lento processo de decadência da grande empresa açucareira que possivelmente foi, em sua melhor época, o negócio colonial-agrícola mais rentável de todos os tempos (idem, p.68).

O litoral nordestino perde o foco perante a decadência da economia do açúcar devido à concorrência das Antilhas. “Em contrapartida, dá-se o início de uma nova era econômica para a região, que fora reordenada territorialmente para o seu sertão, a partir da atividade pecuária entre os séculos XVII e XVIII” (ALVES, 2013, p.74).

Segundo Manoel Correia de Andrade, este sistema de produção criou quadro histórico favorável ao desenvolvimento de certas culturas, estruturadas no estabelecimento de relações de trabalhos específicas em cada uma das zonas em foco, e em função de suas características: a) físicas – de uma parte, espaços úmidos, de outra, espaços semiáridos; b) técnicas e sociais – de um lado, a cultura da cana-de-açúcar baseada no trabalho escravo e, de outro, a criação extensiva de gado fundada no trabalho livre. Ambas engendram a produção de tipos humanos diferenciados, o Senhor de Engenho e seus escravos na Zona da Mata, o Coronel e seus vaqueiros no Sertão e os pequenos produtores no Agreste (ANDRADE, 1964 apud DANTAS, 2010, p. sem pág.).

Essa desvalorização do açúcar e a primazia do sertão com a pecuária traz à tona a imagem da seca na região. A imagem rústica e pobre do local origina

significações em vários campos, principalmente na literatura, como as obras consagradas de Euclides da Cunha em *Os Sertões*; Gilberto Freyre; Rodolfo Teófilo e Rachel de Queiroz. Nasce assim, no final do século XIX o “Nordeste das Secas” (CASTRO, 1997). Esse caráter determinista, associando as causas das mazelas regionais ao clima semiárido, transforma-se em discurso para a elite regional que usufrui da imagem da seca como elemento para a obtenção de auxílios do governo federal.

Segundo o relato de Diniz (2009), desde o início do século XX, em 1904, foram criadas várias comissões para analisar o problema da seca em alguns estados. No mesmo ano, também foi criada a Inspetoria de Obras Contra as Secas (IOCS), transformada em Inspetoria Federal de Obras Contra as Secas (IFOCS), e posteriormente em Departamento Nacional de Obras Contra as Secas (DNOCS) no ano de 1945.

Este fato, fez com que as imagens da seca e da fome ficassem ligadas negativamente a essa região, surgindo uma visão focada na ideia de pobreza, o que impediu a apreensão dos desdobramentos a favor de seu desenvolvimento econômico. Este imaginário, como demonstra Dantas (2009), surge quando a seca se torna uma referência. A região é tocada por uma condição hostil, que suscita problemas socioeconômicos (a fome, a miséria, o subdesenvolvimento). Esse caráter determinista foi aproveitado pela elite da oligarquia nordestina buscando a inserção no modelo de constituição do Estado Nacional marcado pela dominação da então desenvolvida região Sudeste (CASTRO,1997).

Esses subsídios do governo para o desenvolvimento regional, segundo DANTAS (et al, 2006, p. 23), foram pautados, no início, com o reforço da estrutura fundiária e manutenção da lógica agroexportadora “a) (inicialmente a cana-de-açúcar, na zona da mata, e, posteriormente, o algodão no sertão), nos meados do século XIX aos anos 1950 do século XX; b) em implementação de política de industrialização direcionada pela SUDENE, dos anos 1960 aos anos 1980.”

Essa evolução histórica, destacada por Dantas, está ligada ao início da organização do espaço regional nordestino, entrelaçado ao desenvolvimento do capitalismo comercial das economias centrais europeias, concentrando-se

essencialmente na Zona da Mata. Este fator, segundo Coelho (1992) permitiu a modernização do sistema de transportes a partir da economia açucareira e prosseguiu com o surto algodoeiro, alterando significativamente a dinâmica das polarizações. As numerosas cidades portos que existiam ainda nos anos de 1850 comandavam a hinterlândia. Existiam assim dois portos principais - Recife e Salvador - é a partir deles que são instituídas as primeiras ferrovias, ampliando as suas áreas de influência. Ainda de acordo com a autora, no estado do Ceará a expansão de ferrovias foi condicionada pelo surto algodoeiro o que acarretou a ampliação da área polarizada por Fortaleza. A partir da segunda metade do século XIX, Fortaleza passou a assumir o comando dos fluxos econômicos da hinterlândia cearense, antes sob o domínio de Aracati.

### ***2.1.1 A construção das Ferrovias e a Integração Regional***

O período que antecede a criação da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE) é caracterizado pela agricultura comercial com a exportação de produtos como a cana-de-açúcar, o algodão e o cacau. Para a exportação desses produtos e para a própria integração regional, era fundamental a construção de estradas que permitissem assim o escoamento dessas mercadorias. Sobre este assunto, os estudos de Guimarães Neto (1986) trazem importantes contribuições teóricas relativas à formação econômica do Nordeste. O autor destaca que o transporte mais utilizado para transportar produtos como o açúcar e o algodão, além das barcaças, eram os carros de boi, caravanas de mulas e cavalos constituídos por custos reconhecidamente altos, dadas a precariedade das estradas<sup>12</sup>.

Inicialmente, as grandes vias de penetração eram os rios navegáveis, substituídos, onde não havia rios, pelos caminhos do gado. Com o estímulo do mercado internacional pelo algodão, esses caminhos de gados foram transformados em caminhos de algodão, melhorando-os modestamente. Somente no século XIX,

---

<sup>12</sup> Ocorre nesta época a introdução do vapor no transporte fluvial, quebrando o isolamento de muitas áreas afastadas do Maranhão e do Piauí e intensificando, no Recôncavo e no Sul da Bahia, a navegação costeira e fluvial, completando e adensando a articulação Maceió-Salvador-Caravelas (Sul da Bahia) com linhas regulares a vapor (ibidem).

surgirão as primeiras preocupações das autoridades provinciais com a construção de estradas, melhorando consideravelmente os caminhos tradicionais.

Logo mais, na primeira metade do século XIX, essas estradas foram aproveitadas para a construção de ramais ferroviários. O Governo Imperial passou a construir um conjunto de ferrovias que partiam dos principais portos e adentravam pelo interior<sup>13</sup>. Inicialmente, esses núcleos urbanos não tinham qualquer vinculação entre si, servindo como ponto de escoamento para o exterior e como entrada de importações. Dessa forma, em um primeiro momento, as estradas de ferro foram construídas mais por objetivos políticos do que econômicos, pois a preocupação do Estado era proteger as fronteiras nacionais para manter a integração do território (FICI, 2007).

Os portos espalhados ao longo da costa, além de ter dado origem às principais cidades litorâneas, sobretudo às capitais nordestinas cujos centros urbanos tiveram grande influência na construção das vias férreas.

A partir da segunda metade do século XIX começaram a ser implantadas estradas de ferro que partindo desses portos, adentraram a região, em busca de produtos agrícolas primários para exportação, principalmente açúcar e algodão. Assim, as cidades de São Luis/MA, Fortaleza/CE, Recife/PE e Salvador/BA foram beneficiadas, já que tais ferrovias partiram de seus respectivos portos, ampliando o poder de influências sobre suas hinterlândias. Porém, a área polarizada pelo Recife, como centro ferroviário, foi bem mais ampla, abrangendo os estados do Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagoas, fato que repercutiu na centralização logística exercida por essa metrópole (CAVALCANTE, 2015, p. 26)<sup>14</sup>.

Na década de 1830, o Brasil lançou um plano nacional de ferrovias, que acabou não tendo êxito. No entanto, na década de 1850, com a política de atração

---

<sup>13</sup> Já nos primórdios do período colonial, o governo português estabelecia, nos contratos de doação de sesmarias, uma cláusula que tornava obrigatória para os sesmeiros a construção de estradas dentro dos limites de suas propriedades. Nos séculos seguintes, Portugal fez constantes apelos às autoridades coloniais no Brasil para a construção de uma estrada de terra ligando o Sul ao Norte do país. O objetivo dessa estrada era o de fornecer um meio alternativo de comunicação entre as várias províncias brasileiras, em caso de um bloqueio marítimo por alguma potência estrangeira (Bastos, 1955, pág. 29, Silva, 1949, pág. 119 e Brito, 1980, pág. 257 apud Galvão, 1996).

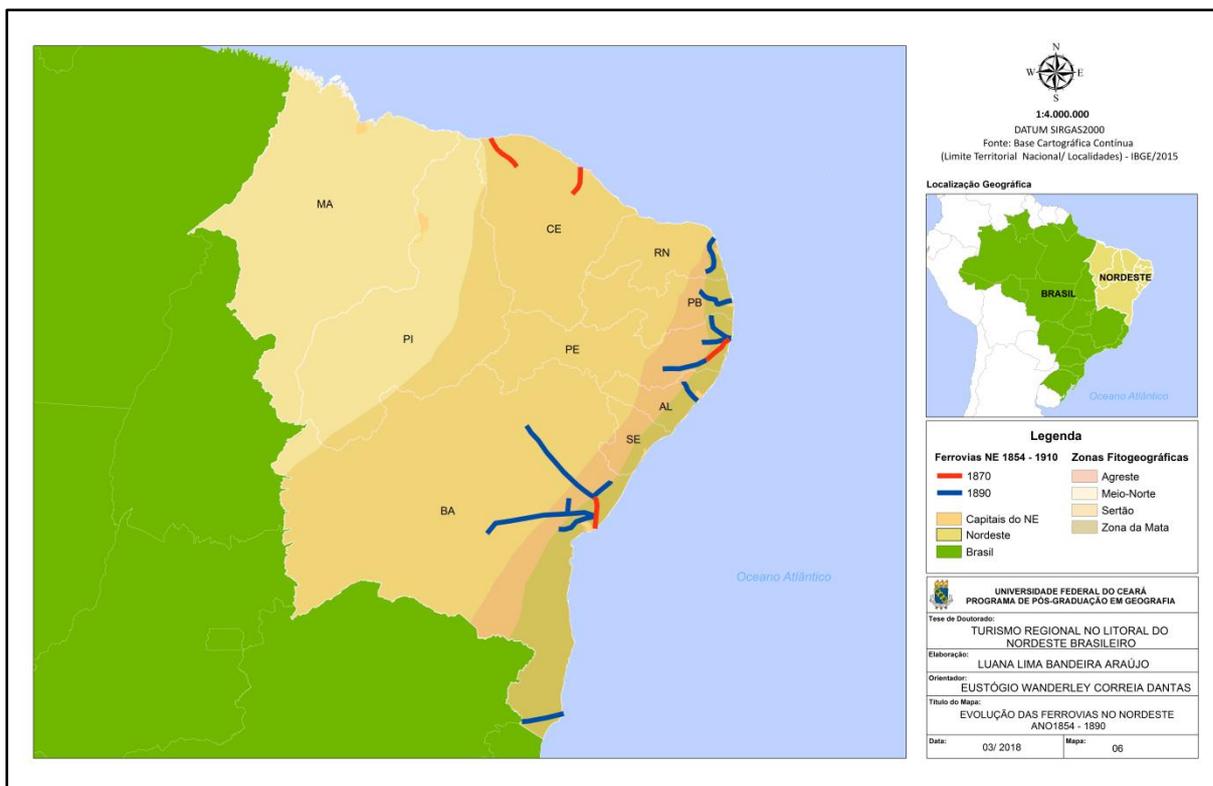
<sup>14</sup> Vale salientar que Fortaleza/CE não formou uma rede de cidades “Dentrítica” como São Luis/MA, Recife/PE e Salvador/BA. Dantas (2003) esclarece que o processo de ocupação do Ceará, historicamente realizado do interior (pecuária) para o litoral. As cidades interioranas como Aracati, Icó e Sobral tinham grande importância comercial, maior que da própria capital. Com o passar do tempo, Fortaleza passa a ter um papel de influência a partir da criação de ramais ferroviários diminuindo a influência dessas cidades interioranas além de uma independência com Recife.

de capital estrangeiro, foi iniciada a era ferroviária no país. Segundo Rodriguez, (2004) a formação da ferrovia no Brasil atendeu a dois objetivos básicos: propiciar a entrada de grandes investimentos estrangeiros e proporcionar o crescimento da economia exportadora.

Na tese de Camilo Filho (2000) o autor salienta que as estradas de ferro no Brasil podem ser divididas em quatro grupos distintos: ferrovia do café, ferrovia estratégica ou de embrenhamento, ferrovia do açúcar, e ferrovia da seca. As ferrovias do café se localizavam, sobretudo, no sudeste vista a produção deste produto na região. As ferrovias estratégicas e de embrenhamento foram construídas essencialmente para à questão de segurança, colonização e controle de território, sendo construída em todas as regiões do Brasil. No Nordeste, destacaram-se as ferrovias do açúcar que apresentaram resultados financeiros geralmente insatisfatórios e as estradas das secas, construídas no Nordeste com o propósito de amenizar os efeitos das estiagens periódicas que ocorrem na região. As ferrovias das secas são formadas pelas estradas de ferro de Sobral, construídas no Ceará, e de Paulo Afonso, no sertão de Alagoas e Pernambuco (ibidem).

A primeira estrada de ferro inaugurada no país foi a Estrada de Ferro Petrópolis no Rio de Janeiro em 1854. Já no Nordeste, o destaque foi Pernambuco, sendo a segunda província do Brasil a receber investimentos ferroviários, inaugurando o seu primeiro trecho em 1858, objetivando a exportação dos produtos brasileiros no sentido interior – litoral. Em boa parte dos casos, as estradas de ferro seguiram cursos de rios ou de antigas estradas que já haviam se consolidado. “Eram ferrovias de exportação. Serviam essas linhas principalmente ao transporte das mercadorias vindas dos locais mais remotos para os portos” (CARDOSO; ALBUQUERQUE, 2016, p. 98).

Enquanto Pernambuco e Bahia, principais centros urbanos, começavam a construir suas vias férreas entre 1850 e 1860, fortalecendo a hegemonia e a influência desses dois estados, as demais províncias, só iniciaram a partir de 1880 (Mapa 6).

**Mapa 6:** Evolução das Ferrovias no Nordeste Anos 1854 - 1890

**Fonte:** Adaptado de FERROVIAS EXISTENTES... (n.d.).

As ferrovias construídas nessa primeira fase, segundo Rodrigues (2006) atendiam à zona açucareira do Nordeste onde já existia uma rede de transporte que conectava estradas carroçáveis com os pequenos portos litorâneos. É importante salientar que as ferrovias do Nordeste tiveram o seu centro irradiador em Recife visto a sua força política e econômica.

Recife foi o centro difusor das estradas de ferro que atravessavam pela faixa litorânea (Zona da Mata), Agreste e até a uma extensão de 350 km em direção ao interior, áreas que compreendem o sertão e abrangem os estados da Paraíba e Rio Grande do Norte ao Norte e Alagoas ao sul. Embora cada Província já tivesse a sua própria ferrovia, foram as estradas de Pernambuco que em seus prolongamentos estabeleceram ligações com as demais; esse processo se deu no decorrer da década de oitenta e início de noventa, já no regime Republicano, quando ocorreram as ligações propriamente ditas (CAMELO FILHO, 2000, p.72).

Camelo Filho (2000) também destaca o atraso da parte setentrional do Nordeste, composto pelos estados do Piauí e Maranhão (Meio-Norte). Para o autor, esses estados ficaram de fora da corrida ferroviária, embora o Governo Imperial

tenha cogitado, com garantia de juros, construir a Estrada de Ferro de Caxias-MA à Teresina-PI, ligando as duas províncias. Este projeto fracassou porque politicamente era pouco representativo; “no jogo decisório do Poder Central e ainda sofria oposição de Parnaíba (cidade litorânea do Piauí), que pretendia romper a dependência do comércio piauiense em relação à praça de São Luís” (ibidem, p. 74)<sup>15</sup>.

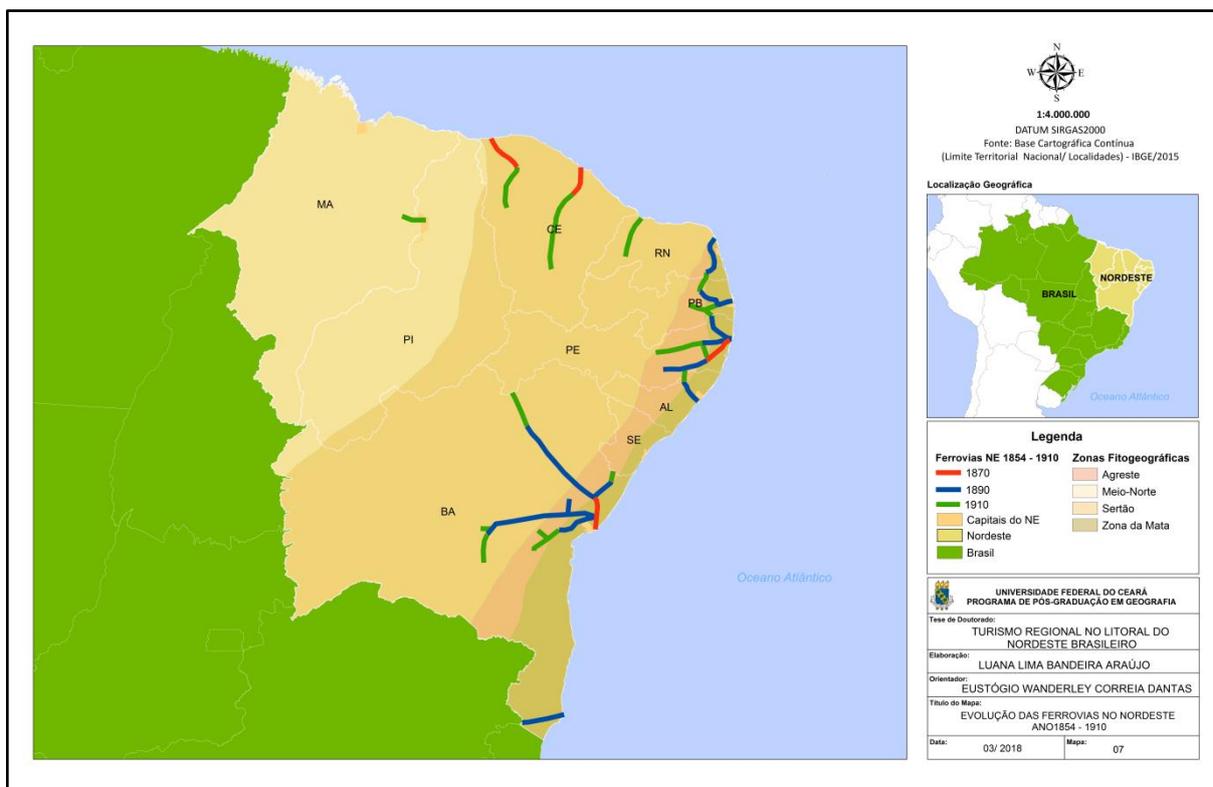
Com a queda da Monarquia e o início da República, a preocupação pela integração dos ramais ferroviários, ganha destaque a partir de 1902, vinculada à ampliação do adensamento populacional e início da formação de um mercado interno mais integrado. Ainda em 1890 é organizado o Plano Geral de Viação Federal para as rodovias, nessa época ocorre o surgimento da encampação e do arrendamento das ferrovias brasileiras por estrangeiros (Mapa 7).

A primeira rede ferroviária do Nordeste foi criada e administrada pela *Great Western of Brazil*, que ficou responsável pela construção da estrada de ferro Recife – Limoeiro, arrendando todas as ferrovias existentes entre o Rio Grande do Norte e Alagoas<sup>16</sup>, mantendo o controle da Rede Ferroviária por aproximadamente 50 anos, entre 1901 e 1950. As estradas de ferro do Ceará (propriedade da União), Sergipe e Bahia, foram arrendadas por outras empresas estrangeiras.

---

<sup>15</sup> Para se ter uma ideia, a ligação da estrada de ferro entre os dois estados só ocorreu em 1920 quando conseguiu suplantar o rio Parnaíba e chegar a Teresina, e só veio estabelecer ligação com a E.F. Central do Piauí, em 1969, e com a rede cearense em 1973, exatamente 84 anos após a sua concessão (CAMELO FILHO, 2000).

<sup>16</sup> Segundo documentos do I Centenário das Ferrovias Brasileiras, nos anos 40, esta rede foi dissolvida e com as mesmas estradas formou-se a Rede Ferroviária do Nordeste- RFN. A segunda foi a Rede de Viação Cearense- RVC, formada com as ferrovias do Ceará em 1910.

**Mapa 7:** Evolução das Ferrovias no Nordeste Ano 1854 - 1910

**Fonte:** Adaptado de FERROVIAS EXISTENTES... (n.d.).

O conceito de rede, segundo Ferreira Neto (1974) só poderia ser constatado, nesta época, em algumas regiões isoladas no país. Para o autor, existia um quadro de redes independentes entre si onde a maior de todas integrava as regiões sudeste, sul e centro-oeste, em segundo lugar, contemplava a região Nordeste onde abrangia Pernambuco, Rio Grande do Norte, Paraíba, Alagoas e Sergipe. O restante eram estradas isoladas, independentes.

Com a decadência das ferrovias, no final da década de 1920, surgiram as primeiras preocupações com a construção de rodovias<sup>17</sup>, visto a tendência de crescimento da industrialização, principalmente na região sudeste do país, que

<sup>17</sup> Nessa época, foram criados três planos rodoviários que propunham a construção dos grandes eixos rodoviários no Brasil, mas não foram planos oficiais e serviram de base para a elaboração dos planos nacionais de viação, nas décadas seguintes. Os três foram: “O “Plano Catramby” (1926/27), que propôs a construção de rodovias superpostas aos traçados ferroviários; o “Plano Luiz Schnoor” (1927), que propôs a construção da rede rodoviária, considerando a capital federal no planalto central; e o “Plano da Comissão de Estradas de Rodagem Federal” (1927), que propôs a construção da rede rodoviária, passando pelo planalto central, mas centrada no centro-sul e no nordeste do Brasil (MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, 1974)” (PEREIRA; LESSA, 2011, p.28).

necessitava integrar o mercado nacional, além do declínio da economia cafeeira. As ferrovias tinham um custo elevado para serem construídas e o tempo gasto era muito maior, dessa forma, a construção das rodovias se tornou uma alternativa para a integração nacional. No Nordeste, durante o governo de Epitácio Pessoa (1919-1922), a Inspetoria de Obras Contra as Secas (IOCS)<sup>18</sup> empenhou-se na execução de obras de grande porte, para a construção de estradas e portos, ficando responsável por organizar um Plano de Estradas para o Nordeste procurando conservar a população na região vitimadas pelas secas. As principais ações organizadas pela IOCS, em 1923, era um plano geral de obras contra as secas, listando em seu orçamento além dos poços, açudes e estradas (de rodagem, carroçáveis e ferrovias), já tradicionalmente associados à atuação da Inspetoria, a construção e reforma de portos, a expansão da rede telefônica e a criação de um serviço de coordenadas geográficas no Nordeste (FARIAS, 2008).

Em 1930 instrumentos importantes são criados para a implantação de rodovias no país, dentre eles, a criação do “Plano Rodoviário do Nordeste” (1931) sob coordenação do Departamento Nacional de Obras Contra as Secas – DNOCS, responsável pela construção de uma rede rodoviária no Nordeste.

Esse plano de Viação é muito superficial na elaboração da política rodoviária, destacando-se apenas a necessidade de melhorar a malha rodoviária, mas não especificando como seriam realizados os investimentos na infraestrutura rodoviária (BRASIL, 1934). O “Plano Nacional de Viação”, de 1934, coordenou a política nacional de transportes até o “Plano Nacional de Viação” de 1964, ancorado nas atualizações propostas por legislações específicas, criando planos de revisão e de atualização. No setor rodoviário, o PNV, de 1934, deu suporte para a criação do Departamento Nacional de Estradas de Rodagens – DNER, em 1937, órgão subordinado ao Ministério da Viação e Obras Públicas (PEREIRA; LESSA, 2011, p.29).

Com a criação do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), é criado um Plano Ferroviário em 1937, mas a sua efetivação não foi aprovada. Cinco anos depois, surge o DNEF (Departamento Nacional de Estradas de Ferro). Vale salientar que a crise mundial de 1929 resultou numa competição da produção do algodão entre as capitais do Sul, lideradas por São Paulo, e os agricultores nordestinos, que não puderam competir com as indústrias têxteis do “Centro-Sul”. Após a revolução de 1930, o Nordeste se encontrava em uma posição

---

<sup>18</sup> O IOCS tornou-se IFOCS (Inspetoria Federal) na gestão do paraibano Epitácio Pessoa, em 1919, e, depois, DnoCS (Departamento) em 1945, sob o governo Getúlio Vargas.

periférica no sistema produtivo nacional por conta da nacionalização e centralização do capital no Centro-Sul urbano-industrial (OLIVEIRA,1981).

Galvão (1996) afirma que até a década de 1940, o Governo Federal priorizava as ferrovias, porém com a crescente industrialização e a decadência da economia cafeeira, as ferrovias foram perdendo sua função na economia nacional, pois não apresentavam condições de realizar a integração econômica no território. Com a chegada dos primeiros automóveis e caminhões, houve a abertura e o melhoramento dos antigos caminhos. Cavalcante (2004) destaca que, curiosamente, a necessidade de abrir estradas teve a participação não só por parte de iniciativas não governamentais, mas também de fazendeiros, que viram no transporte rodoviário um meio rápido e de menor custo de implantação. Na verdade, como destaca Farias (2008), as estradas de rodagem eram uma evolução direta das antigas estradas para carroçais e carros de boi; poucas dessas vias tinham boas condições técnicas, e seu desenvolvimento fora praticamente paralisado quando teve início a adoção das ferrovias no país. O autor completa afirmando que:

Apenas na década de 1930 seria delineado um plano geral para o Nordeste, no qual figuravam quatro grandes linhas rodoviárias: Recife Central do Rio Grande do Norte (de Natal/RN a Limoeiro/CE) e Central do Piauí (de Icó/CE a Floriano/PI). Essas linhas e diversas subsidiárias começaram a ser construídas em caráter emergencial em 1932, como “socorro” aos sertanejos deslocados pela seca que se iniciara naquele ano. As estradas já existentes naquela ocasião foram creditadas como responsáveis da salvação de mais de um milhão de nordestinos, ao facilitar “o transporte de operários e famílias flageladas e o abastecimento de material e viveres a centenas de centros de serviço” (REVISTA DO CLUBE DE ENGENHARIA, 1936, p. 1050). O próprio ritmo de construção dessas estradas era relacionado à ocorrência das secas, recebendo um importante impulso com o influxo de mão-de-obra retirante e recursos emergenciais. Era, afinal, um sistema que - equipamentos e funcionamento à parte - era para os efeitos práticos do combate às secas muito semelhante ao sistema ferroviário (FARIAS, 2008, p. 125).

Em 1944, surge o primeiro Plano Rodoviário Nacional, segundo Lopes (2015) foi aprovado oficialmente pelo governo, não considerando a Capital Federal no planalto central, sendo a cidade de São Paulo o principal centro irradiador de rodovias. Lopes também afirma que o Decreto, que aprovou esse Plano, estabeleceu critérios para as rodovias federais, recomendando evitar a superposição com os troncos ferroviários.

A discussão dos prós e contras de ferrovias e rodovias continuaria por décadas. O que se verificou, de fato, foi à lenta decadência do sistema de

estradas de ferro e o domínio completo do modelo rodoviarista no Brasil a partir da década de 1950. Ambas contribuíram, não obstante, para diminuir o isolamento da zona afetada pelas secas, tendo sempre como meta possibilitar a circulação: de retirantes, de operários, de mercadorias, de materiais construtivos, de água, de mantimentos, e circulação de informação, que seriam responsáveis pela modernização técnica e cultural do sertão. As propostas formuladas pelos engenheiros demonstravam que aqueles homens não só tinham plena consciência desse potencial, mas também estavam convencidos de tipo de ferramenta que poderia ser utilizada para moldar o espaço na escala regional, fortalecendo ou mesmo criando núcleos populacionais através do comércio, hierarquizando esses núcleos através de suas redes, e direcionando a colonização do território ao longo de suas linhas. No Nordeste em particular, as estradas estiveram sempre associadas às obras hídricas de combate as secas, o que a um só tempo facilitava a construção de ambas e aumentava a influ que, conjugadas, exerceriam sobre seu entorno (FARIAS, 2008, p. 127).

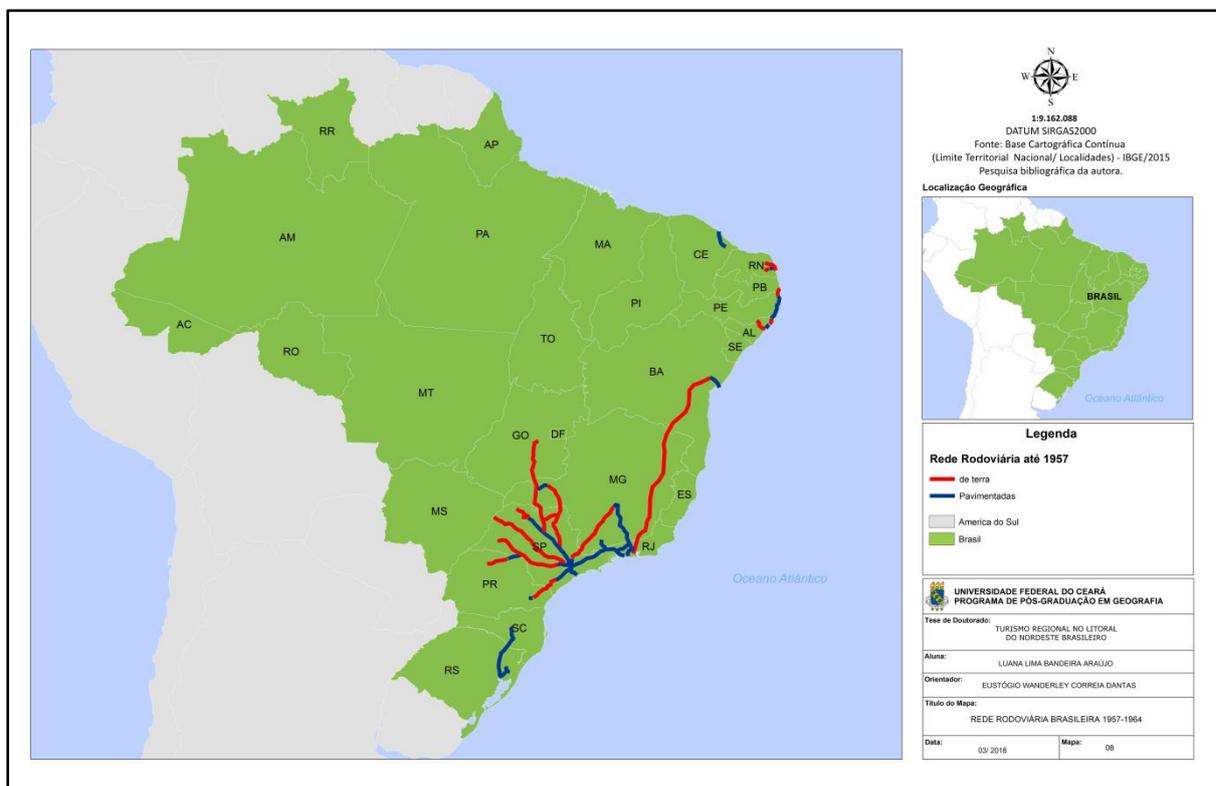
É na segunda metade da década de 1950, marcada pelo avanço do processo de industrialização e urbanização brasileira, que ocorrerá novos investimentos públicos na região Nordeste. Nessa época também surge o Plano de Viação, pondo fim à supremacia das ferrovias, dando primazia às rodovias sob qualquer outro modal. “A visão de intermodalidade é deixada de lado, não se evitando o paralelismo entre os modais, além de criar um plano para cada modalidade (rodovias, ferrovias e hidrovias)” (LOPES, 2015, p.17).

Fatores como a falta de políticas de incentivos financeiros e fiscais e a própria execução do Plano de Metas, dirigido pelo então presidente Juscelino Kubitschek, em 1956, cujas regiões mais industrializadas do país se beneficiavam e concentravam os maiores investimentos públicos na época, faziam com que a questão nordeste não prevalecesse nas pautas políticas. Observando a importância do debate das desigualdades regionais, Kubitschek tentava encontrar ações governamentais que respondessem às demandas sociais na época.

Becker (1996) faz menção à “classe média dos fuscas” ao relacionar o planejamento do turismo no país em 1958, no governo de Juscelino Kubitschek (JK), com projetos de integração nacional aliados principalmente ao mercado de automotivos e construção de estradas, passando a desenvolver os próprios mercados turísticos brasileiros. Esse processo de integração regional se limitou em torno do estado de São Paulo, visto que a expansão industrial se iniciou no Sudeste, tornando o estado o polo mais dinâmico (Mapa 8). “A ligação Nordeste-Centro Sul foi iniciada nos anos 50 com a construção da Rodovia Rio-Bahia, a melhoria das

estradas estaduais e com a realização de grandes obras de engenharia (CAVALCANTI;PAIVA,1993, p. 51 e 52).”

**Mapa 8:** Rede Rodoviária Brasileira 1957-1964



**Fonte:** Adaptado de ATLAS DO BRASIL...,(n.d.) .

Dessa forma, é criado o Grupo de Trabalho para o Desenvolvimento do Nordeste, também conhecido por GTDN que passou a ser coordenado por Celso Furtado, objetivando a industrialização da Região Nordeste com o modelo de substituição de importações. Em 1959, nasce a SUDENE, como um desdobramento do GTDN, tendo como principal função a de diagnosticar e planejar o desenvolvimento da Região Nordeste. A implantação da SUDENE fomentou a intensificação dos investimentos industriais e conseqüentemente mudanças no quadro econômico regional.

### **2.1.2 A implantação das vias rodoviárias no Nordeste.**

Os anos de 1960 trouxeram grandes mudanças no entendimento da região nordeste, sendo introduzida nesta uma política agressiva de industrialização. Assim, investimentos em outros ramos econômicos, como o próprio turismo, são deixados de lado. Essa década também é marcada pelo grande fluxo de pessoas para as regiões do Norte, Centro-Oeste e principalmente para a região Sudeste, onde a forte industrialização atraiu os nordestinos em busca de melhores condições de vida. Esta migração também perdura nas décadas de 1970 e 1980.

No ano de 1960, com auxílio da SUDENE, várias foram as ações que levaram a uma nova configuração regional. Pensada em um aspecto econômico, a estrutura dos sistemas de transporte ganha relevância. Percebe-se que no Nordeste, como todo o Brasil, o primeiro meio de transporte a ser utilizado, que representou o eixo motriz para a construção das estradas carroçais, foi a tração animal, que logo passou a ser substituída pela estrada de ferro, tornando-se a via pioneira para a penetração da costa ao interior, objetivando ainda a ligação dos portos às zonas agrícolas. De acordo com Leonardo Guimarães Neto (1986) as rodovias do Nordeste foram ampliadas consideravelmente em razão das “obras contra as secas”.

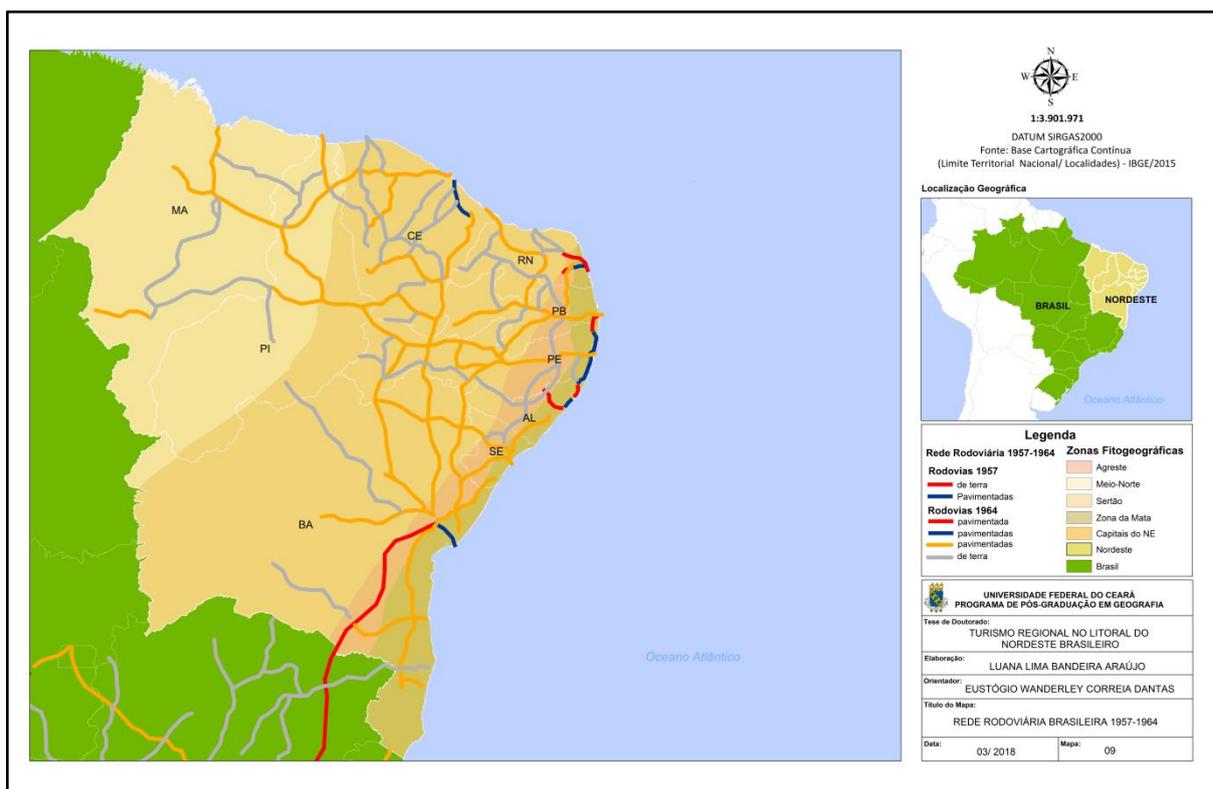
“São responsáveis por esse crescimento vários fatores, quer de ordem geográfica, quer de ordem social. Entre os primeiros estão às comunicações terrestres que garantem a hierarquia dos núcleos na malha urbana nordestina. Primeiramente foram as vias de circulação natural e as estradas de ferro que presidiram à evolução e prosperidade dos núcleos urbanos. Após 1950 são, principalmente, as rodovias as responsáveis pelo crescimento; desempenhando papel importante na ampliação da rede urbana” (REVISTA DE GEOGRAFIA, 1960, p. 490).

No final da década de 1960 as construções das rodovias começam a tomar um novo rumo (Mapa 9), enquanto as ferrovias deixam de ser lucrativas. Este fato pode ser explicado em razão do crescimento econômico nordestino vivido entre 1961 e 1967, onde a economia nordestina cresceu mais que a economia brasileira perante os resultados imediatos da política de desenvolvimento regional, adotada a partir da criação da SUDENE (GUIMARÃES, 1986).

A propósito, os próprios Planos Diretores I e II da SUDENE alegam que:

O Nordeste é a região do Brasil onde as condições se apresentam favoráveis para a construção de rodovias, pois as características do terreno – excetuando a zona litorânea desde o sul da Bahia até o sul do Rio Grande do Norte – e a abundância de mão de obra, fazem que o custo de construção e a conservação seja geralmente inferior, em comparação a outras partes do país (Ibidem, p. 39, 1966)<sup>19</sup>.

**Mapa 9:** Rodovias 1964



**Fonte:** Adaptado de ATLAS DO BRASIL...,(n.d.) .

No Nordeste, em razão das secas e da ação do IFOCS (posteriormente DNOCS), foram construídas grandes extensões de rodovias que anos depois foram incorporadas à rede básica do país e da região. Dentre elas, está a BR-11 (Atual BR-101 que na época englobava Parnamirim-RN – João Pessoa-PB – Recife-PE – Maceió-AL – Sergipe-SE – Feira de Santana-BA) que tinha sua continuação natural com a BR-5 (denominada de estrada do Rio-Bahia Litorânea localizada na divisa entre ES-BA-Feira de Santana) rodovias denominadas pelo Plano Diretor I da SUDENE, onde a BR-11:

<sup>19</sup> Cabe destacar que mesmo o eixo da rodovia que liga o Sul da Bahia ao Sul do Rio Grande do Norte obteve, na época, um destaque negativo, devido às dificuldades de rodagem.

[...] É a continuação natural da BR-5, formando com ela a rota litorânea principal do Nordeste, dentro da sua faixa territorial de maior produção e densidade demográfica. Os limites extremos atuais são João Pessoa e Feira de Santana. Tendo em vista a importância da ligação rodoviária das capitais do Nordeste, é plenamente justificada o seu prolongamento até Boqueirão de Cesário, para encontrar a “Translitorânea” (BR-13), cuja ponto inicial é Fortaleza. [...] Devido a sua grande importância no ponto de vista regional, a BR-11 deveria ter merecido a mais alta prioridade. Entretanto, nem mesmo a sua instalação básica está concluída. Falta construir vários trechos nos estados da Bahia, Sergipe e Alagoas, num total de 146 km admitindo que, em 1960, sejam construídos 77 km. Existem, porém, 347 km pavimentados no trecho João Pessoa – Maceió (PLANO DIRETOR I SUDENE, 1966, p.43-44).

Segundo Cavalcanti e Paiva (1993), após a criação da SUDENE, os dados apontam o crescimento do turismo no Nordeste:

(...) a rede hoteleira apresenta índices de crescimento de 4,3%, de 1960 a 1966. De acordo com uma pesquisa realizada pelo BNB em 1971, o movimento turístico nas capitais nordestinas, de Fortaleza até Salvador, durante o mês de julho de 1971, revelou um incremento de 48% em relação ao de julho de 1968. No período de 1966 a 1977, no tocante aos incentivos dos mecanismos 34/18, cerca de 37 hotéis foram implantados, sendo 14 na Bahia, 8 em Pernambuco e o restante nos demais Estados. As rodovias construídas no pós-64, que permitiram a dinamização do turismo da região e a integração ao território nacional foram as seguintes: BR 101, BR-316, BR-235, BR-110, BR-304 e BR-222. A partir do governo Geisel, o padrão de acumulação se deslocou para o setor de bens de produção, freando os investimentos em infraestrutura (Ibidem, p. 52).

As rodovias construídas na região, nesta época, não tinham como foco a integração regional, mesmo percebendo a importância destas para a integração econômica, eram dadas prioridades às estruturas de interesse dos próprios estados. Desse modo, a falta de integração regional tem, como um dos motivos, a pressão exercida pelos estados e municípios, fazendo com que os programas, tal como o Plano Rodoviário Nacional, não fossem empreendidos na estruturação em rede, devido à concorrência existente entre os estados da região.

A SUDENE juntamente com o Departamento de Estradas de Rodagem - DER, ainda na década de 1960, elaboraram um estudo para a construção de uma “*Rede Prioritária*” com o intuito de beneficiar a qualidade das rodovias e consolidar o movimento entre as capitais dos estados, principalmente entre os maiores centros de produção e de consumo, que seriam as capitais da região Sul. No que se diz respeito ao Litoral, a atual BR-101 passa a receber prioridade para o melhoramento da sua pavimentação, fato este justificado por representar grande importância, como via litorânea principal do Nordeste.

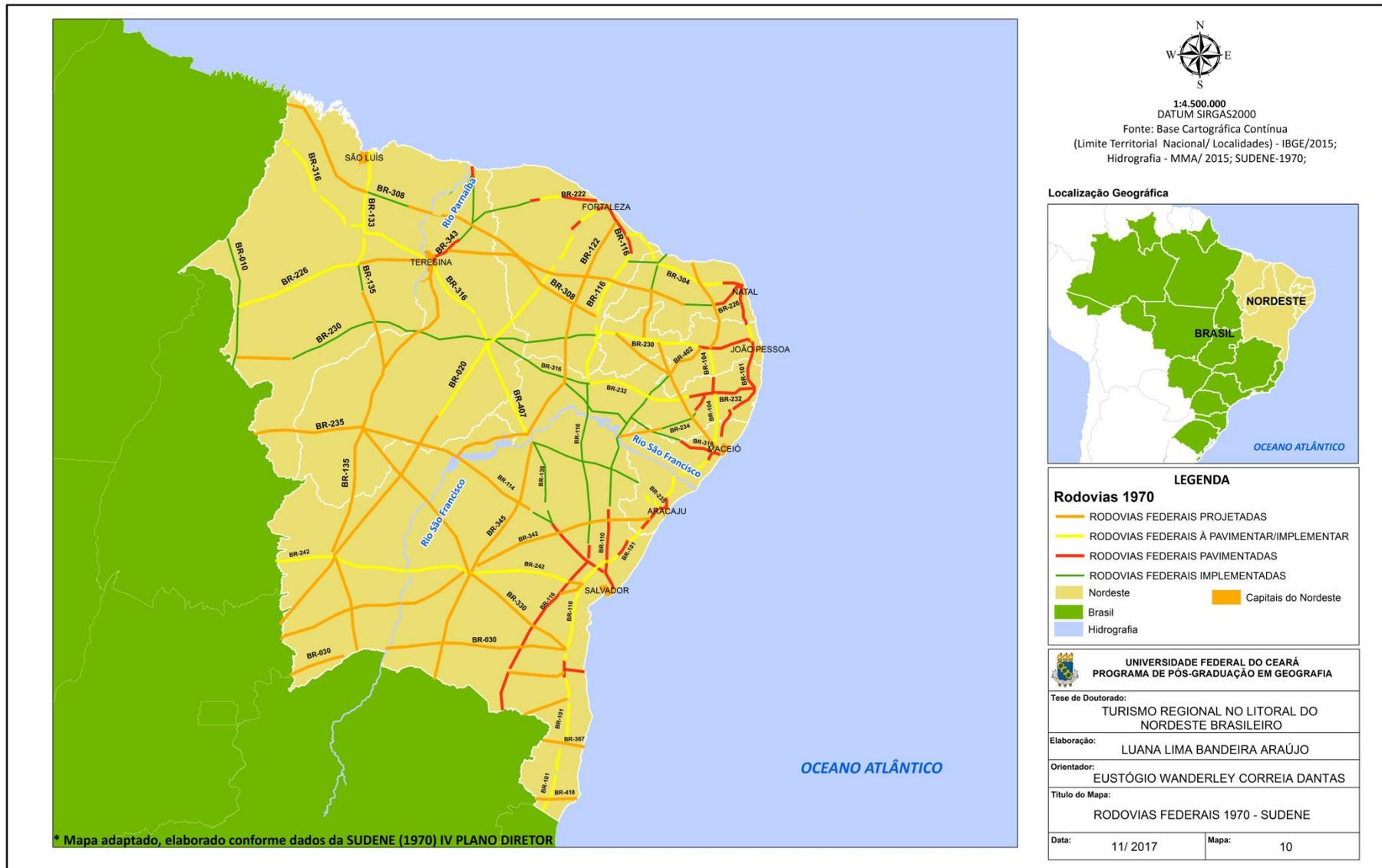
Este fato é destacado no Plano Diretor III da SUDENE que enfatiza a continuação da ampliação/construção de rodovias, dando prioridade à construção de vias que, além de propiciarem o melhoramento do transporte de passageiros e de bens na Região, priorize a ligação do Nordeste com os centros administrativos e econômicos do país, assegurando o fluxo de tráfico comercial com os estados do Centro-Sul. Dentre as rodovias de interesse nacional e regional destacavam-se: BR-101, entre Itabuna na Bahia e Natal, no Rio Grande do Norte; BR-116, no Ceará; BR-135, no Maranhão; BR-316, no Maranhão e Piauí; BR-304, no Ceará e Rio Grande do Norte. Os recursos, que a SUDENE destinou a essas Rodovias, eram acrescidos de outros oriundos do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, sobretudo para a BR-101 e BR-116 e, eventualmente, de recursos dotados pelos Estados.

É importante lembrar que na época do governo militar, a política de transporte era voltada para a colonização de vazios econômicos, deixando de lado o planejamento regional do Nordeste, mudando assim o foco da SUDENE, onde os programas regionais foram desmontados e passaram a se concentrar em projetos voltados para a indústria, agropecuária e turismo. Com relação ao turismo, em 1958, surgem as primeiras evidências de que o governo daria atenção a essa atividade, sendo criada a Comissão Brasileira de Turismo – COMBRATUR. Mas, foi extinta em 1962, comprovando a fragilidade da Política Nacional de Turismo, passando a ser reformulada em 1966 com a criação da Empresa Brasileira de Turismo – EMBRATUR, que, por sua vez, foi renomeada na atualidade para Instituto Brasileiro de Turismo.

Perante estes breves destaques, observa-se o grande nível de ações e recursos federais direcionados à industrialização com o intuito de priorizar o desenvolvimento econômico, aumentando, conseqüentemente, a concentração da urbanização. A SUDENE focou não só na industrialização, mas também no avanço da infraestrutura e da modernização conservadora da agricultura, “com a abertura de novas frentes proporcionadas pelo avanço da tecnologia, como a agricultura irrigada e a dos cerrados, afastando a ideia da reforma agrária” (Diniz, 2009).

As rodovias continuam sendo implantadas na década de 1970, sendo a BR-101 um dos principais destaques para os investimentos alocados (Mapa 10).

**Mapa 10: Rodovias Federais 1970**



Fonte: SUDENE (1970)

Esses investimentos são justificados, devido à Região possuir a maior faixa de concentração industrial e populacional, funcionando não só como via de ligação com o Centro-Sul, mas como importante vetor para a consolidação do mercado regional. Como alternativa, a BR-116 funcionava como importante eixo rodoviário do Nordeste, na ligação do Centro-Sul.

A década de 1970 é marcada pela crise internacional do petróleo. O país tentava buscar alternativas para encontrar o tão sonhado crescimento ocorrido nos anos de 1950, no conhecido “Milagre econômico”. Na busca pelo desenvolvimento econômico é criado o II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND, 1975 – 1979) que tinha como principal propósito realizar a estrutura da economia do Brasil, pautando-se no desenvolvimento industrial e urbano, além de investimentos na energia elétrica, no petróleo e na siderúrgica. Ademais, o II PND dá continuidade ao projeto de integração nacional, tendo Brasília como centro de irradiação das rodovias federais.

Dentre os caminhos alternativos para superação da crise econômica, a atividade turística aparece como potencialidade a ser desenvolvida na região. Segundo Alves e Dantas (2013b, p.90):

As principais preocupações do II PND em relação ao setor eram voltadas ao disciplinamento do processo de urbanização, à preservação das belezas e paisagens naturais, à preservação do patrimônio histórico-cultural de cidades serranas e, principalmente, à preservação das litorâneas para o desenvolvimento e a subsistência do turismo de lazer, não elaborando metas ou ações específicas no delineamento para o desenvolvimento da atividade.

Ainda de acordo com os autores, o referido documento é considerado um marco para o turismo no Brasil e no Nordeste, pois “além de ter sido o primeiro plano de caráter nacional que citou a atividade enquanto potencial promotora de desenvolvimento econômico interferiu diretamente nas ações políticas locais que promoviam o turismo” (Ibidem, p.90). Cabe ressaltar que, da expedição do decreto de 1966 ao início da década de 1970, nenhuma ação foi empreendida pelo Estado brasileiro no sentido de sistematizar a prática turística, tampouco os grandes planos nacionais de desenvolvimento elaborados naqueles anos fizeram menção a esse setor.

O reforço da industrialização aparece como motor de desenvolvimento econômico regional gerando fracos investimentos em outros domínios, como produção de alimentos e políticas de desenvolvimento do turismo, a exemplo da escolha feita em países da América Central (Dantas, 2010).

Na América Latina, a escolha pelos investimentos no turismo torna-se notória, devido ao sucesso do planejamento realizado pelo México na cidade de Cancun na década de 1970. Cancun torna-se o principal destino turístico da América Latina. Ao contrário da maioria dos lugares apropriados pelo turismo de Sol e Praia que se iniciam de forma espontânea e necessitam de investimentos públicos e privados para seu desenvolvimento e concretude turística, Cancún surge de forma contrária:

(...) o surgimento de Cancún como centro turístico de porte internacional resulta de um vigoroso programa estatal que envolve diversos setores governamentais e que assume papel de destaque nos Planos de Desenvolvimento Nacional do México. Dado o proeminente posicionamento da cidade mexicana entre os principais destinos turísticos em escala global, formou-se uma opinião quase consensual entre os estudiosos referendando a experiência desenvolvida em Cancún como um modelo para as políticas públicas dedicadas ao turismo em diversos países da América Latina, entre os quais o Brasil (BRANDÃO, 2013, p.74).

A partir das décadas de 1970 e 1980<sup>20</sup> verifica-se uma maior participação do governo nos investimentos de infraestrutura e no uso do turismo como instrumento de desenvolvimento regional, principalmente em 1980, perante a ampliação do foco das questões ambientais (HALL, 2001). O turismo surge no Nordeste brasileiro como uma alternativa econômica frente a sua “potencialidade” neste setor, sobretudo o turismo de “sol e praia”. O Estado, em face do seu papel de atuar na criação e efetivação de políticas públicas, promove as condições necessárias para a atração de investimentos, tornando-se o principal agente na produção do espaço e agindo diretamente no delineamento dos lugares turísticos.

No decorrer dos anos 1980, o Brasil passou pelo processo de redemocratização. A criação da Constituição de 1988 descentralizou recursos em favor dos estados e municípios. O planejamento da infraestrutura de transportes,

---

<sup>20</sup>Numa visão de um Estado neoliberalista, no qual tem como principal interesse a economia o desenvolvimento do espaço se volta para a atratividade da região.

entre os anos de 1980 e 1990 com a crise econômica e financeira, foi bastante afetado sobre a ótica de planejamento governamental e, conseqüentemente, os investimentos federais na infraestrutura rodoviária foram reduzidos, além disso, as principais fontes de financiamento da área de transportes foram extintas. Os estados da federação passaram a ter maior participação na elaboração da política de transporte rodoviário, através dos seus departamentos de estradas de rodagens, que investiram na pavimentação das rodovias estaduais para interligá-las às rodovias federais (PEREIRA; LESSA, 2011).

Com a chegada dos anos 1990, o governo federal passou a efetivar as políticas neoliberais, agravando a situação precária das rodovias brasileiras. Ocorre então, o gradual afastamento do Estado dos mais diversos setores da infraestrutura econômica. Para Acselrad (2008, p.33) o transporte “passou a ser visto como um custo adicional de produção, o ânimo desenvolvimentista do rodoviarismo deu lugar à subordinação da política viária à lógica do mercado: as estradas passaram a ser apresentadas como um elemento do chamado “Custo Brasil”. O autor afirma que o processo de formação de uma base econômica nacional integrada é inviabilizada por conta da abertura comercial e a prioridade dada à chamada “inserção competitiva”.

Esse período é marcado pelas baixas taxas de investimento em infraestrutura de transportes e pela realização de processos de privatização, colocados como alternativa diante da crise do Estado e na esteira da perspectiva neoliberal (SILVA et al, 2016). No governo de Fernando Henrique Cardoso, buscaram-se estratégias de desenvolvimento pautadas nos planos de governo; o Brasil em Ação (1996-1999) serviu como base para a estrutura do Plano Plurianual 2000/2003 — Avança Brasil.

Nos planos “Brasil em Ação” e “Avança Brasil”, o governo federal transferiu a administração de partes das rodovias federais para os estados da federação, que ficaram responsáveis em manter conservada a chamada malha rodoviária transitória, por meio de convênios firmados entre os Departamentos de Estradas de Rodagens dos Estados e o Departamento Nacional de Infraestrutura em Transportes – DNIT (PEREIRA; LESSA, p. 37, 2011).

O programa Brasil em Ação adotou a noção de “eixos de desenvolvimento” os chamados projetos estruturadores, agregados em 05 eixos de integração nacional: NORTE-SUL, OESTE, NORDESTE, SUDESTE, SUL, com o intuito de reduzir os desequilíbrios espaciais e designar espaços capazes de atrair capitais de investimentos articulados.

Já o Avança Brasil (Plano Plurianual - PPA 2000-2003), foi concebido para dar continuidade às reformas iniciadas pelo PPA 1996-1999<sup>21</sup>. O plano previa articular e integrar os investimentos em infraestrutura econômica (transporte, telecomunicações, energia) e sociais, sendo alicerçado em Grandes Eixos Nacionais de Integração e Desenvolvimento. O programa era constituído de 54 prioridades estratégicas. No setor de transportes, uma das principais preocupações era atender à crescente demanda de cargas e reduzir os custos em todo o País. Essa estratégia seria realizada através da criação de corredores multimodais, que interligariam rodovias, ferrovias, hidrovias, portos e aeroportos. Para facilitar o escoamento da produção agrícola e industrial e a integração internacional, foram nove corredores de transporte: Araguaia-Tocantins, Fronteira Norte, Leste, MERCOSUL, Nordeste, São Francisco, Oeste-Norte, Sudoeste e Transmetropolitano (MAGALHÃES, 2011). Foram criados os programas Segurança nas Rodovias Federais, Manutenção da Malha Rodoviária Federal e Manutenção de Rodovias em Regime de Gestão Terceirizada.

Com o intuito de recuperar o crescimento econômico, investindo principalmente em infraestrutura para melhorar os sérios problemas das malhas rodoviárias brasileiras, o governo de Luís Inácio Lula da Silva criou o “Plano Brasil de Todos” (2004 – 2007). Em detrimento à grande concentração do modo rodoviário na matriz de transportes brasileiros, as ações do PPA buscavam a multimodalidade. As ações do PPA tinham os seguintes objetivos prioritários para a área dos transportes:

[...] recuperar a malha rodoviária federal, concluir obras rodoviárias já iniciadas de impacto regional relevante e ampliar a capacidade operacional

---

<sup>21</sup> Vale salientar que na mesma época, em 1994, foi criado o PRODETUR/NE I que passou a integrar o elenco de projetos prioritários do Governo Federal no Programa Brasil em Ação, depois chamado de Programa Avança Brasil.

da malha rodoviária existente em segmentos próximos à 41 saturação; modernizar a malha ferroviária para solucionar gargalos operacionais e expandi-la em regiões selecionadas segundo seu impacto germinador de crescimento (ARAÚJO, 2006, p. 39).

Ainda em 2006 o governo lança o Programa Nacional de Logística e Transportes (PNLT, 2007) no intuito de corrigir as distorções regionais no setor de infraestrutura até 2023. Vinculado ao Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), em sua primeira (2007-2010) e segunda versão (2011-2014). O PAC também foi concebido com a proposta de retomar o planejamento e execução de grandes obras de infraestrutura fossem elas na parte social, urbana, logística e energética do país. Essa política traz relevantes contribuições em grandes obras de infraestrutura rodoviária (construção, pavimentação, duplicações e conservação de rodovias), além das concessões de trechos das rodovias federais.

O PAC, mesmo não sendo uma política pública específica para o turismo, é de grande importância para o setor, principalmente para a implantação de infraestruturas, não só rodoviárias, mas na construção e reformas de aeroportos e portos. As principais obras nas rodovias federais demonstram uma grande dinâmica para o turismo regional, em particular no Nordeste brasileiro.

Perante o que foi exposto, podemos notar que o turismo, por muito tempo, não foi vinculado às políticas públicas regionais. A integração regional ganha nova influência a partir da lógica de implantação de infraestrutura viária na distribuição espacial da região. Mas, a integração regional, relacionada às vias rodoviárias, ainda possui grandes desafios e problemas, que na atualidade interferem no desenvolvimento turístico e principalmente no fluxo do turismo doméstico da região.

## **2.2 ENSAIOS DO FLUXO DO TURISMO REGIONAL NO NORDESTE**

No período colonial, o grande interesse dos colonizadores era a exportação de produtos para a Europa, priorizando o transporte marítimo. Antes do crescimento industrial do país, a falta de integração entre as regiões prejudicava o desenvolvimento, constituindo-se um obstáculo para o desenvolvimento do mercado

interno (BARAT, 2007). Como bem afirma Barros (2015)<sup>22</sup>, com a construção das ferrovias no Brasil surgiu uma dinâmica diferenciada frente à Europa. Enquanto as vias férreas europeias foram projetadas para a integração do continente, as ferrovias brasileiras tiveram como propósito apenas o escoamento da produção até os portos, não existindo uma conexão entre elas. Na atualidade, os países da América Latina ainda dependem fortemente de transportes rodoviários.

Estas origens históricas podem simplificar o entendimento da dinâmica rodoviária utilizada para o turismo no Brasil, em especial no Nordeste. Essas mesmas prerrogativas, que culminaram numa integração regional distinta entre os estados Nordestinos, também auxiliaram na intensificação da dinâmica do fluxo do turismo a nível regional, principalmente na Zona da Mata, que no passado se destacava como principal área econômica, e que hoje, na contemporaneidade, apresenta-se como importante região para a dinâmica turística regional entre os estados do Rio Grande do Norte até a Bahia pela BR-101, que foram auxiliadas pelo desenvolvimento de políticas públicas voltadas para o turismo.

No entanto, não podemos esquecer que, como bem destaca Dantas e Alves (2016) em seu livro “Nordeste turístico e políticas de ordenamento do território”, a região Nordeste reflete diferentes propostas turísticas que ordenaram e modificaram o seu território através de distintas concepções ideológicas, “interesses e articulações políticas, em práticas culturais locais e modos de vida, os quais proporcionaram a cada estado nordestino a incorporação, em sua proposta turística, dos elementos que poderiam melhor vender e representar seu espaço local” (ibidem, p.8).

As transformações socioespaciais ocasionadas pelo turismo nas cidades litorâneas brasileiras são notórias, tendo importante relevância no Brasil a partir dos anos de 1970. No litoral Nordestino, o intenso processo de expansão urbana e de especulação imobiliária é mais recente, pois as políticas voltadas para este setor, somente a partir dos anos 1990, assumem uma posição de destaque visando o turismo de sol e praia. O poder público passa então a selecionar áreas das cidades,

---

<sup>22</sup> DESAFIOS DA LOGÍSTICA NA AMERICA LATINA, (2015). Disponível em: <https://bit.ly/2GGleLA>. Acesso em: 19 set. 2016.

construindo espaços para atender um padrão de consumo dos lugares, contribuindo para o avanço da urbanização turística.

Segundo Silveira e Rodrigues (2015), o processo de turistificação de vários lugares na zona costeira do país tem importante participação dos governos em nível federal, estadual e municipal, pois promovem a estruturação espacial e instituem as condições para a atração de investimentos privados por meio da implantação de infraestruturas urbano-regionais (aeroportos, rodovias, saneamento básico, eletrificação, reformas urbanas etc.) o que, conseqüentemente, contribui para direcionar os fluxos turísticos em escala nacional para regiões pouco turistificadas.

Para Cruz (2000) a relação entre o turismo e o urbano pode ser apreendida em três situações distintas: o urbano antecede o aparecimento do turismo – ou seja, o urbano antecede o turismo, a exemplo das capitais nordestinas; o processo de urbanização é, simultaneamente, um processo de urbanização turística do lugar – a infraestrutura turística; ou, ainda, esse processo pode ser posterior ao aparecimento do turismo e decorrente dele, sendo comum nos “balneários” nordestinos como: Pipa/RN; Porto de Galinhas/PI e Maragogi/AL.

No Nordeste, a ocupação do seu litoral teve seu processo resultante, inicialmente, dos ciclos econômicos: agricultura e pecuária. O processo de industrialização, a partir do século XX, da expansão das segundas residências e do crescimento da atividade turística que intensificaram o uso da zona costeira. Destacaram-se, como núcleos expressivos em relação ao número de habitantes, Salvador, Recife e Fortaleza.

Mas, a construção do turismo se deu de formas distintas entre os estados. No passado, existia um turismo de lugares, destacando-se no Nordeste os estados da Bahia e Pernambuco. A atividade turística de cunho regional foi pensada de uma forma pioneira nesses dois estados, principalmente na Bahia onde o poder público soube apropriar-se do discurso da baianidade, sendo o estado pioneiro no planejamento de políticas do cunho turístico (DANTAS; ALVES, 2016). Já em Pernambuco, as políticas eram marcadas pela origem tradicional oligárquica e industrial do sertão pernambucano, e os estudos sobre as potencialidades turísticas,

ainda segundo Dantas e Alves (2016, p. 22) seguiam uma conduta “político-cultural voltada, principalmente, à valorização dos espaços do interior pernambucano, bem como de seu patrimônio histórico-arquitetônico”. Para os autores, no Rio Grande do Norte e no Ceará, diferentemente da Bahia e de Pernambuco, o segmento sol e mar foi supervalorizado. “Estes estados não incluíram elementos de seu patrimônio histórico, opção política local que definiu o ordenamento do território desde o princípio e explica esforços mais concentrados em suas zonas costeiras” (ibidem, p.25).

A urbanização turística, nessa região, cria um maior impulso a partir da criação de políticas voltadas para o setor, promovendo o desenvolvimento socioeconômico. Entre essas políticas desenvolvidas, o PRODETUR viabilizou a ampliação da infraestrutura, principalmente no litoral, promovendo assim um expressivo crescimento do setor imobiliário-turístico. Dessa forma, o espaço assume uma importância estratégica, fundamental para a sobrevivência do capitalismo (LEFÉBVRE, 1973) onde o conjunto de transformações no processo de urbanização no nordeste brasileiro, implicou profundas mudanças na produção das cidades litorâneas.

A introdução de novos objetos urbanos valorizou novas áreas, não se restringido apenas as metrópoles onde a existência de infraestruturas já existia, mas foram introduzidas em lugares onde o turismo passou a ser potencializado. Nesse contexto, as transformações espaciais, decorrentes da atividade turística, têm como um dos principais agentes o Estado. Este atua em diversas instâncias, destacando-se a inserção/construção de infraestrutura além da idealização/implementação de políticas públicas. A responsabilidade de criação de infraestruturas (transportes, saneamento, energia, comunicações, etc), que são essenciais para viabilizar os deslocamentos entre centros emissores e receptores de turismo, cabe ao Estado, assim como tornar os lugares mais atrativos (PAIVA, 2014).

Analisando a produção do espaço no litoral do Nordeste brasileiro, a partir da efetivação das políticas públicas de turismo, principalmente o Programa de Desenvolvimento do Turismo – PRODETUR, além do Programa de Aceleração do Crescimento - PAC, identificou-se a implementação de infraestrutura básica (aeroportos, rodovias, viadutos) criando um sistema de relações que foi capaz de

aumentar a circulação de capital, produtos e pessoas, o que conseqüentemente contribuiu para o fluxo turístico das regiões beneficiadas. Para Cruz (2000, p 11) o PRODETUR-NE mesmo sendo uma política de turismo, 'faz às vezes' de uma política urbana ao limitar a implantação de infraestrutura urbana em locais considerados relevantes pelos estados nordestinos envolvidos para o desenvolvimento do turismo regional.

Apesar das políticas serem direcionada para os Estados, nota-se uma concentração de investimentos nas capitais e nos municípios litorâneos, o que intensifica as disparidades de investimento nos estados e um maior desenvolvimento turístico em determinadas regiões. Se fizermos um comparativo da distribuição desses investimentos nas sub-regiões nordestinas, notaremos que o Meio-Norte ainda se encontra distante de um desenvolvimento turístico concreto se comparado ao Sertão e Zona da Mata.

O turismo baseado em rotas de praias e de sol é fortalecido pelo turismo de massa à medida que este busca investimentos nacionais e internacionais para a sua consolidação, sendo criadas políticas, no caso o PRODETUR I e II, direcionadas para a valorização dos recursos naturais de cada estado que tenha priorizado o turismo de sol e mar para a atração de fluxos turísticos. Segundo Dantas e Alves (2016), estabelece-se uma logística vinculada ao aeroporto e articulada às vias litorâneas, instituindo uma racionalidade de ocupação paralela à zona costeira onde as capitais tem um papel de receptora e distribuidora dos fluxos turísticos instituindo-se, desse modo, uma urbanização linear-fragmentada, que aponta duas dinâmicas diferenciadas:

I) Do Nordeste semiárido e do Meio Norte, representativa da tentativa de constituição de infraestrutura possibilitadora da articulação entre os estados do Ceará, Piauí e Maranhão, e pautada no projeto pioneiro intitulado CEPIMA, que institui uma lógica de intervenção de caráter regional;

II) Do Nordeste úmido, Zona da Mata, cuja infraestrutura pretérita, herdada da época colonial, é reforçada, não justificando, portanto, a implementação de uma política turística suscitadora da articulação entre os estados que a compõem. Neste domínio, a lacuna deixada pela ausência de políticas regionais entre os estados é coberta por recursos provenientes de outros programas, como o PAC, cujos recursos destinados à ampliação da BR-101 propiciam o reforço das articulações preexistentes entre Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Bahia, Sergipe e Alagoas. As "rugosidades" (SANTOS, 1985) são assim reforçadas.

A existência do turismo regional no Nordeste brasileiro não é recente. Muito antes das primeiras políticas voltadas para o turismo, os estados da Bahia e Pernambuco já apresentavam um notório desenvolvimento para o setor, como já citado por Dantas e Alves (2016). Dessa forma, a mudança de imagem do Nordeste resulta da incorporação desta nova racionalidade, marcada, inicialmente, pelo discurso relacionado à imagem de pobreza e miséria e transformada para uma nova homília da região onde o litoral aparece com uma autonomia a partir da nova “invenção” de um nordeste turístico.

Essas breves observações, até aqui realizadas, demonstram o quadro de fragmentação da região, que teve de lidar com as oligarquias algodoeiristas e pecuaristas, que se aproveitavam do quadro simbólico das mazelas nordestinas e do recente discurso do espaço marcado pela pobreza; e com o interesse de grupos empresariais ligados ao agronegócio e ao turismo, que viam este mesmo discurso de pobreza como algo positivo para o desenvolvimento de seus negócios.

A partir do momento em que as diferentes esferas governamentais (federal, estadual e municipal), passaram a induzir as políticas de desenvolvimento econômico em diferentes localidades, principalmente no final dos anos 1980, como afirma Dantas et al. (2010), ocorre a criação de programas específicos para o setor turístico. É a partir da criação do PRODETUR/NE, em 1994, que a região se torna palco de uma espetacularização do espaço litorâneo, no qual, o governo, na busca de encontrar uma forma de consolidar tal dinâmica, passa a investigar os principais motivos de insucessos da atividade turística na região, ressalta-se, como uma das principais causas desse atraso, a falta de infraestrutura, bem como os limites e desafios da integração regional.

### ***2.2.1 O Turismo e os Limites da Integração Regional.***

A significativa reestruturação urbana, aliada aos investimentos em infraestrutura das políticas de turismo trouxeram expressivas transformações urbanas nas cidades litorâneas, ao mesmo tempo, que influenciaram na dinâmica de integração regional a partir da reestruturação de vias rodoviárias. Mas, essa

integração regional ainda é inexistente no âmbito nacional, principalmente quando voltada ao setor rodoviário, prejudicando diretamente no desenvolvimento do fluxo do turismo regional.

Para o crescimento do turismo, o desenvolvimento dos transportes e a criação de vias de acesso por meio de investimentos público e privados foram fundamentais. A possibilidade de visitação de um destino turístico passou a ser facilitada pela construção de vias que permitiram ao visitante o deslocamento da origem ao destino, e dentro do destino. O desenvolvimento dos meios de transportes<sup>23</sup> é perceptível após a Segunda Guerra Mundial, trazendo novos rumos para a atividade turística, induzindo importantes vetores de fluxos pelo mundo<sup>24</sup>. A movimentação das pessoas, seja ela em massa ou não, sempre dependeu de alguma estrutura que a levasse para o destino de lazer. As estradas criadas pelos romanos, bem como a criação do trem, do automóvel, e do avião possibilitaram o aumento do número de viagens, por tornarem os lugares mais acessíveis e atraentes devido ao conforto disponibilizado nestes novos meios de transporte.

O Brasil, desde os períodos colonial e imperial, buscava a integração regional para a exportação dos produtos primários, no entanto, a dimensão territorial e o diversificado conjunto fisiográficos, além da baixa tecnologia nos modais de transportes na época, representaram grandes empecilhos para a construção de vias. Nesse ponto, o papel dos bandeirantes no desbravamento de terras, possibilitou a criação de muitos caminhos e rotas no espaço geográfico brasileiro, onde se constituíram importantes eixos de transportes para o deslocamento de pessoas e produtos (MACARENHAS; RIBEIRO FILHO, 2016).

Nos estudos de Cavalcante (2015) sobre os sistemas logísticos de transportes na estruturação do território de Pernambuco, o autor traz importantes contribuições sobre a organização espacial do Brasil, sendo esta vinculada à implementação de vias de acesso ao longo da história desse país continental. Para

---

<sup>23</sup>Segundo Cavaco (2006, p.310) os novos transportes coletivos possibilitaram “a difusão espacial e social dos fluxos de férias e favoreceram as primeiras massificações ao nível da classe média que dispunha de tempo livre (mães domésticas, crianças e avós), pela baixa dos custos das deslocações.”

<sup>24</sup> Barretto (1995) afirma que em 1949 foi vendido o primeiro pacote aéreo, logo depois, na década de 1950, o turismo aéreo começou a ser preferido em relação ao turismo de cruzeiro visto o tempo ganho no deslocamento, além da introdução da tarifa turística e econômica por avião.

o autor, até a metade do século XIX, as infraestruturas de transporte instaladas nesse vasto território restringiam-se a um conjunto de portos, espalhados ao longo da linha de costa, que deram origem às principais cidades litorâneas, sobretudo às capitais nordestinas. Só a partir de 1890 houve a construção de ferrovias ao longo do território nacional que nunca foram interligadas a nível nacional, mas foi capaz de alterar a organização espacial do país. E, somente em 1930, “a classe dirigente optou pelo rodoviarismo, alegando ser uma forma mais rápida e barata à integração física do território nacional e à formação do mercado interno unificado” (Ibidem, p. 25).

No Nordeste, quando estruturamos essa dinâmica nas divisões das sub-regiões descritas por Andrade, podemos notar diferentes níveis de “turistificação do espaço”. Esse fato, atrelado ao diversificado quadro natural e cultural da região, trazem significativas potencialidades para o turismo em distintas modalidades. Os fatores históricos foram essenciais para a integração inter-regional e, ao analisar, são importantes fatores para o entendimento do fluxo turístico doméstico, principalmente no setor rodoviário na atualidade. As regiões do Sertão e Zona da Mata, por exemplo, possuem os principais estados massificados pelo reordenamento e reestruturação do litoral. Esse processo é observado com maior ênfase nos estados do: Ceará, Rio Grande do Norte, Pernambuco e Bahia, que possuem maior concentração de investimentos turísticos da região.

Dentro dessas observações, Araújo (1997) caracteriza algumas visões parciais sobre a região Nordeste nos dias presentes, alegando que mudanças importantes ocorreram nas últimas décadas e que acabaram remodelando a realidade econômica nordestina. O mesmo questiona as visões tradicionalmente consagradas sobre a região<sup>25</sup>, como “Nordeste região problema”, “Nordeste da seca e da miséria”, que “não refletem a atual e crescente complexidade da realidade econômica regional e não permitem desvendar uma das mais marcantes características do Nordeste atual: a grande diversidade, a crescente heterogeneidade de suas estruturas econômicas” (Ibidem, p. 13).

---

<sup>25</sup>Estes “vários Nordestes” possuem suas particularidades e seus atores: O Nordeste do oeste baiano, o Nordeste canavieiro do litoral do Rio Grande do Norte e de Alagoas, o Nordeste agroindustrial do sub-médio do São Francisco, o Nordeste cacauzeiro do sul da Bahia, o Nordeste minero-metalúrgico e agroindustrial do Maranhão, o Nordeste semiárido, *etc.* (Araújo, 1997, p.38).

Dessa forma, cria-se um imaginário associado a um clima e um solo característico da zona semiárida, dinamizada com a chegada do algodão, responsável pelo alavancamento do sertão à economia internacional (DANTAS, 2013). Andrade (1973) caracteriza essas dimensões regionais ao indicar as regiões fitogeográficas: a zona da mata, duas regiões de transição (o agreste e o meio-norte), e o sertão. Nos termos apresentados por Oliveira (1981) apud Dantas (2013), é entre a primeira e a última região fitogeográfica que se dá a luta por hegemonia política. Estabelece-se um embate, de um lado, uma elite açucareira e, de outro, uma elite algodoeira-pecuarista. Esses embates se reinventam na atualidade interagindo com novos objetos de fluxo e fixo, abrangendo uma dinâmica turística diferenciada entre essas regiões, que serão aqui apresentadas.

Essa hipótese pode ser justificada pelo processo de fragmentação do Nordeste, no qual deixa de ser vinculado à imagem da pobreza e às condições de semiaridez, passando a ser contemplado pelo conjunto de políticas associadas à zona costeira, que leva a uma lógica de integração do sistema rodoviário.

A Região da Mata e o Litoral Oriental (Zona da Mata) estão localizados na porção leste do Nordeste, entre os estados do Rio Grande do Norte e o sul da Bahia. Segundo Andrade (1973), a região é caracterizada pelas elevadas taxas pluviométricas, má distribuição das chuvas e pela influência da estrutura geológica na qual permitiu que a mata atlântica se desenvolvesse na área aluvial, enquanto a vegetação semelhante ao cerrado dominou as áreas interflúvios. Desde o período colonial, essa região foi ocupada e devastada, configurando o local onde surgiram as primeiras cidades. Ainda hoje, grande parte da população encontra-se nessa região. No período colonial, também se destacou a plantação de cana de açúcar como importante ciclo econômico. Andrade (1973, p.30) explica que:

[...] é intenso o movimento de derrubada das matas, sendo a cana cultivada no meio de tocos e de caules carbonizados, ficando o canavial emoldurado por florestas que ainda estão por ser derrubadas, lembrando uma paisagem pioneira, em área povoada faz mais de três séculos. Constitui esta política uma expansão da área canavieira, mas contribui muito para intensificar o desmatamento que vem sendo feito de forma impiedosa no Nordeste desde o século XVI.

O Sertão e o Litoral Setentrional, ainda de acordo com Andrade (1973), possui clima quente onde o regime de chuvas é dividido em duas estações bem

definidas: uma chuvosa e outra seca. Nessa área, encontra-se uma vasta diversificação regional que se estende até o litoral entre o estado do Ceará e o Rio Grande do Norte. No litoral, as praias são cobertas por campos de dunas móveis, dunas fixas, além da vegetação típica dos cajueiros, coqueiros e carnaubais.

No caso da Zona da Mata, existem vias que interligam todos os estados e que atualmente passam por um processo de reestruturação, ou seja, duplicação, como é o caso da BR-101, trazendo uma vantagem para os fluxos turísticos, principalmente o doméstico, visto que a movimentação e aproximação entre os estados tornam-se favoráveis para viagens desse tipo. Essa valorização é posta por fatores históricos, sendo que os caminhos, antes utilizados para a passagem do gado, foram reestruturados em modernas vias.

Notadamente, o Meio-Norte, constituídos pelos estados do Maranhão e Piauí, possui nítido atraso nos investimentos turísticos, e ainda carece de uma integração rodoviária que possa fortalecer o fluxo turístico regional a partir de vias rodoviárias. Essa dificuldade de integração pode ser explicada tanto pelas características naturais da região, como também pela carência de investimentos públicos e privados que auxiliam no desenvolvimento do local.

A região é, sobretudo, associada ao ecoturismo, visto as características amazônicas muito presentes no Maranhão. Suas características físicas, no passado, foram discutidas na própria divisão regional do Brasil, de forma a questionar se o Maranhão e o Piauí poderiam pertencer à região Norte.

Na obra, *A terra e o homem no Nordeste*, Andrade (1973) já abordava as dificuldades em delimitar a região denominada de Meio-Norte. Para o autor, o aparecimento da região Meio-Norte na composição da paisagem do Nordeste se deu através do clima, do regime pluvial e da vegetação. Os fatores físicos da região o levam a considerar o Meio-Norte como uma área de transição entre o Nordeste, o Norte e o Centro Oeste do País. Este também define a chamada *Guiana Maranhense*, uma porção amazônica que apresenta avanço do povoamento muito

semelhante ao do Meio-Norte, ao qual se encontra intimamente ligada, pois sua ocupação se fez em termos maranhenses<sup>26</sup>.

Fábio Guimarães (1942) retoma as discussões da inclusão do Piauí e Maranhão, alertando para o fato de esses estados estarem inclusos na região Nordeste por conta dos fatores geológicos, climáticos e botânicos. Segundo o autor, os estados do Maranhão e Piauí constituem realmente a transição entre o Nordeste semiárido e a Amazônia super-úmida.

Pelas condições geológicas, climáticas e botânicas, o oeste maranhense é tipicamente amazônico e o sudeste piauiense é francamente nordestino; a maior parte dos dois estados difere de uma e outra região, por condições próprias e é a flora, com seus “cocais” de babaçu, que dá a nota característica a essa parte. Desde que, numa divisão prática não podemos pensar em desmembrar unidades políticas, e sendo também inconveniente cairmos na sub-divisão excessiva, num grande número de regiões, somos forçados a incluir tais Estados na região vizinha à qual mais se assemelham. O Maranhão e o Piauí diferem das regiões vizinhas, mas diferem muito menos do Nordeste do que da Amazônia (Idem, 1942, p. 37).

Nos estudos de Costa (2013) sobre a expansão do turismo no litoral setentrional brasileiro, destacando os municípios litorâneos do Maranhão, o autor alega tais peculiaridades do estado do Maranhão e suas influências por se localizar na transição entre este litoral de interferência amazônica e o litoral nordestino. Para isso, o autor cita Moraes e suas considerações ao tratar as diferenciações do litoral brasileiro:

Esta distinção pode ser entendida também a partir das considerações de Moraes (2007) que, ao tratar do litoral brasileiro, classifica-o, de maneira geral, em dois grandes litorais, um estendendo-se do sul do país ao Ceará, apropriado sob formas capitalistas de uso; outro do Piauí ao Amapá, comportando assim a porção setentrional do litoral brasileiro, caracterizado como um espaço em vias de apropriação capitalista, onde o uso ainda se dá em parte dos lugares baseado em relações tradicionais, marcado pela presença de camponeses, comunidades extrativistas, com a apropriação capitalista do espaço estabelecida pontualmente, ficando o litoral entrecortado de espaços de reserva (COSTA, 2013, p.2).

Portanto, a própria formação histórica da região Nordeste nos demonstra essa falta de integração regional desde o Brasil Colônia. No entanto, a inserção de políticas governamentais transforma esse espaço, havendo o surgimento de projetos

---

<sup>26</sup> É válido lembrar os fatores históricos que existem nessa região, principalmente no período colonial. Ainda de acordo com Andrade (1973), essa região era dividida entre os estados do Piauí, com uma economia voltada para a pecuária, e do Maranhão, agropecuarista (principalmente para o cultivo do arroz).

que intensificam a reestruturação das vias, interligando não só as capitais dos estados, mas os pontos turísticos que passam a ter uma importância para o fluxo turístico e, na maioria das vezes, se localizam além da região metropolitana do estado.

### **2.2.2 Uma Breve Caracterização do Turismo no Meio-Norte, Sertão e Zona da Mata.**

Para melhor entendermos os diferentes níveis de transformações ocasionadas pela atividade turística nas sub-regiões aqui representadas e perceber como a maior aplicação de investimentos de políticas, como o PRODETUR e o PAC, influenciaram na dinâmica do fluxo turismo Regional, dando destaque à reestruturação das vias rodoviárias. Optou-se por escolher alguns dos principais pontos turísticos de cada estado<sup>27</sup>, sendo estes: Meio-Norte (Barreirinhas/MA; Parnaíba/PI). Sertão (Jericoacoara/CE; Canoa Quebrada/CE; Tibau do Norte/RN), Zona da Mata (Praia de Pipa/RN; Tambaú/PB; Porto de Galinhas/PE; Maragogi/AL; Praia de Atalaia/SE e Porto Seguro/BA).

Esses municípios tem grande importância para o fluxo turístico dos estados aos quais pertencem. Com a inserção das políticas de turismo, verificou-se uma maior atração de visitantes principalmente com a criação de rotas turísticas com o objetivo de formar um turismo regional. Esses fluxos são evidenciados pelas pesquisas de instituições do âmbito turístico, destacando-se os dados sobre a Demanda Turística Nacional (1998 / 2002 – 2006 / 2007 e 2012), e os dados atuais do Sistema Nacional de Registro de Hóspedes – SNRHos, que foram fundamentais para esse entendimento, e serão melhor abordados no decorrer desta tese.

Assim, apresentaremos de forma breve os pontos aqui selecionados, a fim de servir como base para o entendimento dessa dinâmica do turismo inter-regional e podermos compreender como os fatores históricos e as políticas do turismo puderam valorizar a turistificação do espaço litorâneo Nordeste. Iniciaremos assim pelos estados do Maranhão e Piauí, que compõem o Meio-Norte.

---

<sup>27</sup> De acordo com a nova **categorização do novo mapa do turismo** - “os municípios aqui selecionados estão entre as categorias A, B e C. Esses municípios concentram 93% do fluxo de turistas doméstico e 100% do fluxo internacional” (NOVO MAPA..., 2017, p.1).

Na atualidade, ainda é possível vislumbrar as peculiaridades dessa região comparadas às características ambientais e climáticas do Nordeste e como estes estados passaram a ter um maior destaque para o turismo, principalmente quando associados ao estado do Ceará. Essa junção trouxe uma nova perspectiva na região, que ainda carece de uma maior atenção das políticas governamentais do país. Dentre os pontos turísticos que possuem um importante destaque nos fluxos turístico regional, estão Barreirinhas/MA e Parnaíba/PI.

No Maranhão, o município de Barreirinhas é hoje considerado o portão de entrada para o Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses. Esse fato só foi possível depois da pavimentação da rodovia estadual MA-402. Embora localizado a aproximadamente 250 (duzentos e cinquenta) quilômetros da capital, é considerado um dos principais atrativos turístico da região. Além de integrar juntamente com os municípios Primeira Cruz e Santo Amaro a área do Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses (PNLM), o município situa-se próximo à foz do rio Preguiças, no povoado de Atins. Este rio é o principal recurso hídrico da região, sendo via de acesso às comunidades e ao Parque Nacional; fonte de alimentos e recursos; área de lazer e de trabalho (GRAÇA, 2007). Além disso, o rio Preguiças faz parte dos passeios que compõem as rotas turísticas da região.

No Piauí, o município de Parnaíba faz parte do Polo Costa do Delta, composto também pelos municípios litorâneos: Cajueiro da Praia, Luís Correia e Ilha Grande. O turismo está em fase de desenvolvimento na região, vinculado ao segmento de sol e praia. Parnaíba é o município que conta com a melhor oferta de infraestrutura social e urbana, bem como de serviços de interesse turísticos, além de significativo conjunto histórico arquitetônico. Atualmente, o turismo é a atividade que se encontra em maior expansão com significativa geração de trabalho, assim como as atividades de pesca e carcinicultura que também são significativas para a economia local.

Esse dois municípios ganham um maior destaque a partir do interesse do Governo Federal em promover a Regionalização do Turismo, criando em 2004 o Programa de Regionalização do Turismo (PRT) - Roteiros do Brasil<sup>28</sup>. A partir desse

---

<sup>28</sup> Para a sua implementação o MTur instituiu nove módulos operacionais criados no intuito de facilitar a operacionalização do Programa de Regionalização, sendo compostos de treze cadernos, um para

programa, a atividade turística no Brasil ganha novos rumos. Criado com o propósito de descentralizar a atividade turística nas diversas regiões do país, o programa se transforma em uma ferramenta para a diversificação do espaço e da oferta turística, tornando-se um meio de consolidação para a criação e o auxílio dos roteiros turísticos já existentes, tendo como principal objetivo a integração e a organização dos atrativos, serviços turísticos e principalmente de infraestrutura.

Fruto dessa nova proposta para o turismo regional, em 2005, surge a “Rota das Emoções”, criada em parceria entre os governos estaduais do Ceará, Piauí e Maranhão e também pelo Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (Sebrae). Iniciaria daí um projeto piloto de regionalização turística, que buscava além da priorização das atividades turísticas e culturais, o segmento de serviços entre áreas litorâneas dos três estados. Também conhecida como “CEPIMA”. Essa Rota caracteriza o uso das belezas naturais como produto do turismo, onde os investimentos e as ações são voltados essencialmente para a área litorânea.

Atualmente, a rota é formada por 14 municípios<sup>29</sup> envolvendo três unidades de conservação ambiental: Parque Nacional de Jericoacoara (CE), o Delta do Parnaíba (PI) e o Parque Nacional de Lençóis Maranhenses (MA) (Mapa 11). Dessa forma, Jericoacoara torna-se um eixo chave para a promoção deste roteiro e, conseqüentemente, viabiliza o fluxo turístico entre o Meio-Norte e o Sertão.

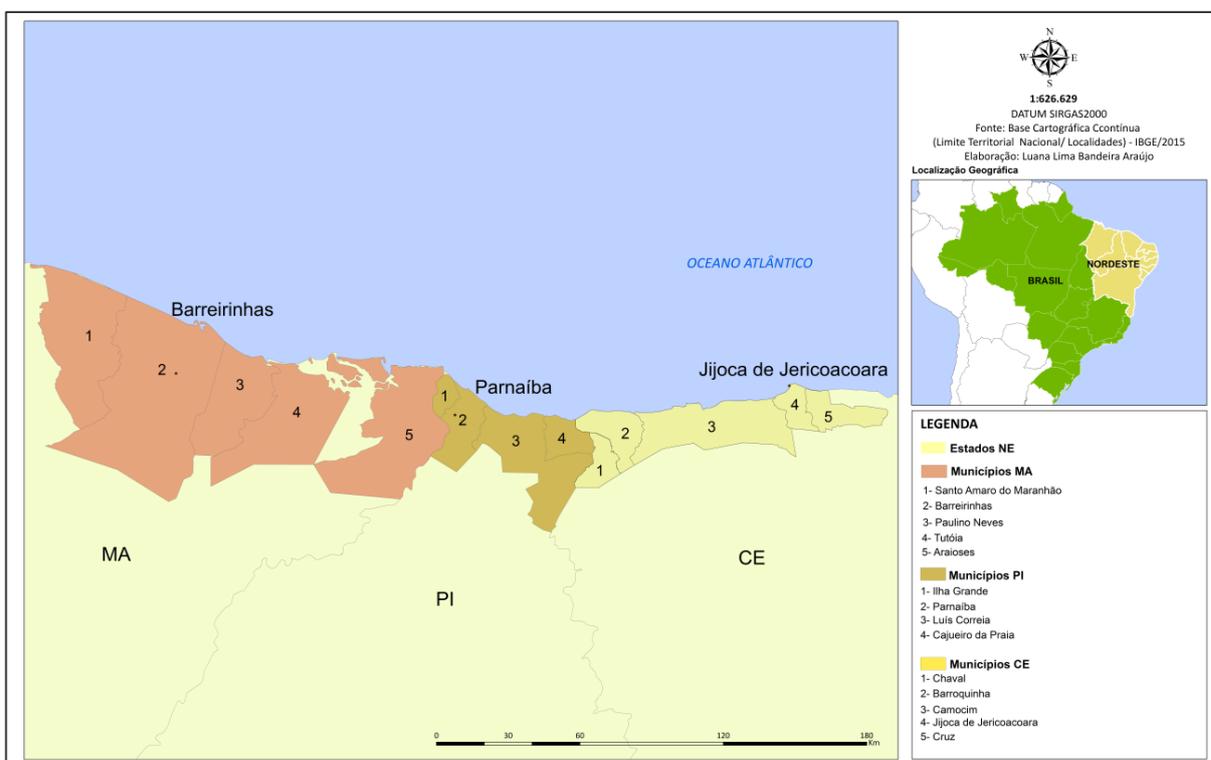
A vila de Jericoacoara, por sua vez, está situada no litoral oeste do estado do Ceará. Antes de sua consolidação e espacialização turística, era uma pequena comunidade de pescadores de difícil acesso e sem nenhum tipo de infraestrutura. No início dos anos de 1980, o local passou por um processo de valorização incentivado pelo marketing e iniciativas públicas e privadas. Atualmente, é um ponto turístico já consolidado no estado do Ceará, sendo o segundo mais visitado por

cada Módulo Operacional do Programa, levando em consideração os diferentes níveis de desenvolvimento turístico de cada região.

<sup>29</sup> A "Rota das Emoções" envolve cinco cidades do Maranhão (Barreirinhas, Paulino Neves, Araiões, Tutóia e Santo Amaro); quatro no Piauí (Ilha Grande, Parnaíba, Luís Correia e Cajueiro da Prata) e cinco no Ceará (Barroquinha, Camocim, Chaval, Cruz e Jijoca de Jericoacoara).

turistas conforme a SETUR/CE, tendo como principal via de acesso a capital Fortaleza.

**Mapa 11:** Municípios que compõem a Rota das Emoções

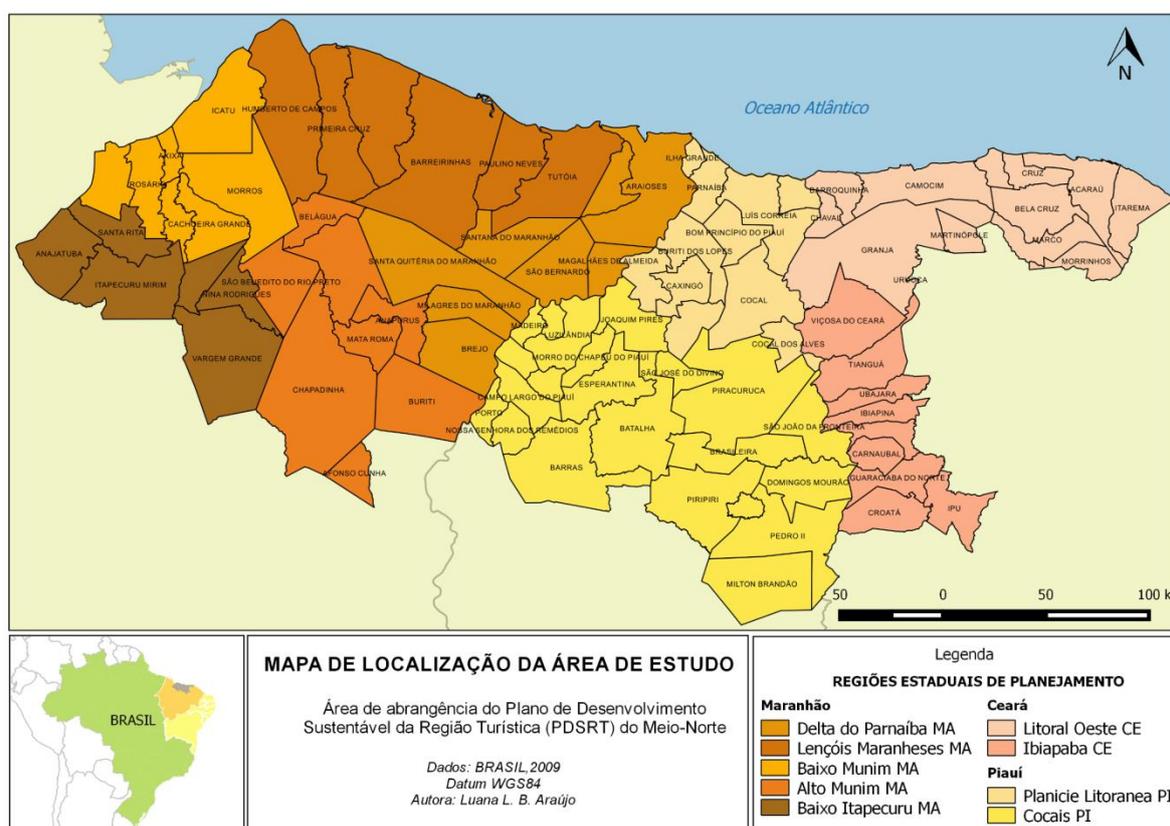


**Fonte:** MTur, 2015.

Considerando esses aspectos, políticas de incentivo ao turismo regional são criadas para essa localidade, a fim de expandir e valorizar lugares que antes não passavam de simples vilarejos pesqueiros. São criados novos acessos para a integração regional, para a construção e reestruturação de vias, facilitando o desenvolvimento turístico no local. Com a Rota das Emoções, Barreirinhas e Parnaíba passam a ter um maior reconhecimento turístico, mesmo que incipiente se relacionados a Jericoacoara. O estado do Ceará, uma vez já tendo o turismo consolidado e uma lógica de investimentos desde a criação do Programa de Desenvolvimento do Turismo no Litoral Cearense (PRODETURIS/CE), mantém-se como o principal estado diversificador do CEPIMA. Dentre destinos desta rota, Jericoacoara destaca-se por apresentar equipamentos turísticos mais sofisticados, atraindo principalmente o público estrangeiro.

Englobando, desse modo, o Meio-Norte e parte do litoral do Sertão, a Rota das Emoções passa a influenciar o fluxo turístico da região, acarretando uma forma de “dependência” do estado do Ceará para a concretização da mesma. Em decorrência desse roteiro, uma nova política é criada a fim de desenvolver o turismo e integrar a região. Em 2009, a política de integração regional, denominada de Plano de desenvolvimento sustentável da região turística do Meio Norte - PDSRT do Meio-Norte, surge com o discurso do desenvolvimento sustentável mediante integração turística de noventa municípios de três estados da região Nordeste: Ceará, Piauí e Maranhão (Mapa 12).

**Mapa 12:** Área de abrangência do Plano de Desenvolvimento Sustentável da Região Turística (PDSRT) do Meio-Norte.



**Fonte:** Araújo, 2015.

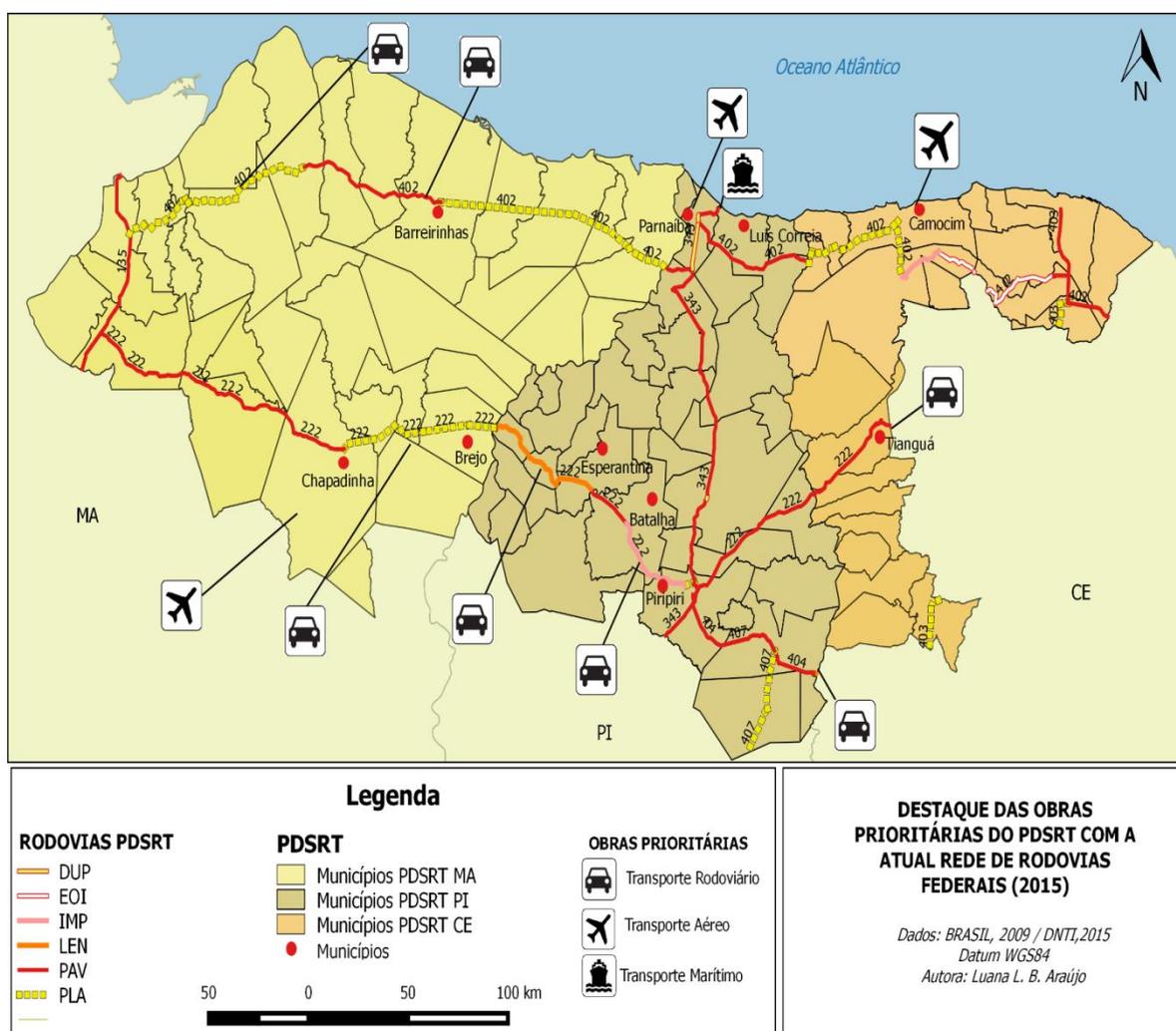
Fruto da Política Nacional de Desenvolvimento Regional<sup>30</sup> (PNDR), formada pelo Ministério da Integração em parceria com o Ministério do Turismo, o Plano apresenta como principal objetivo promover de forma integrada o

<sup>30</sup> A Política Nacional de Desenvolvimento Regional (PNDR) foi institucionalizada através do Decreto nº 6.047, de 22 de fevereiro de 2007 (BRASIL, 2007), tendo como principal objetivo: reduzir as desigualdades regionais e ativar as potencialidades das regiões no País. Esta política engloba todo o território nacional e é centralizada pelo Governo federal por intermédio do Ministério da Integração Nacional.

desenvolvimento sustentável dos municípios da região do Plano para alcançar a elevação da qualidade de vida da população (BRASIL, 2009)<sup>31</sup>.

Assim como a Rota das Emoções, a política traça como base integradora as principais atrações turísticas de cada estado (Jericoacoara-CE, Delta do Parnaíba-PI e Lençóis Maranhenses-MA), propondo uma série de “Ações Prioritárias” para a construção de infraestrutura que viabilize a integração regional entre os estados, como a construção/reestruturação de vias rodoviárias, priorizando as ações destinadas ao turismo de sol e praia (Mapa 13).

**Mapa 13:** Obras Prioritárias do PDSRT na Rede Rodoviária.



**Fonte:** Araújo, 2015.

<sup>31</sup> O Ministério da Integração Nacional, aprovado pelo Decreto nº 5.847, de 14 de julho 2006, é um órgão do Governo federal, que tem como principal desafio integrar as políticas públicas setoriais numa escala regional.

A regionalização das políticas públicas de turismo, voltada para os destinos turísticos do Ceará, induziu um crescimento de visitantes além da capital, é o caso tanto de Jericoacoara, como de Canoa Quebrada. No lado leste do litoral do Ceará, o destaque é para o município de Aracati, principalmente para a praia de Canoa Quebrada. Como a grande maioria dos municípios turísticos nordestinos, o fenômeno turístico em Aracati cresceu de forma desordenada e sem planejamento, o que ocasionou profundas transformações em seu espaço, devido à atividade turística, gerando diversos conflitos e problemas. De acordo com uma pesquisa recente da SETUR-CE sobre a ocupação hoteleira no estado cearense no feriado da Independência em 2017, foi registrada média de 80,6% de ocupação hoteleira onde o maior índice foi em Jericoacoara, com 94%, seguida por Canoa Quebrada (91,2%) (OCUPAÇÃO HOTELEIRA..., 2017), o que demonstra o grande fluxo turístico para essa localidade.

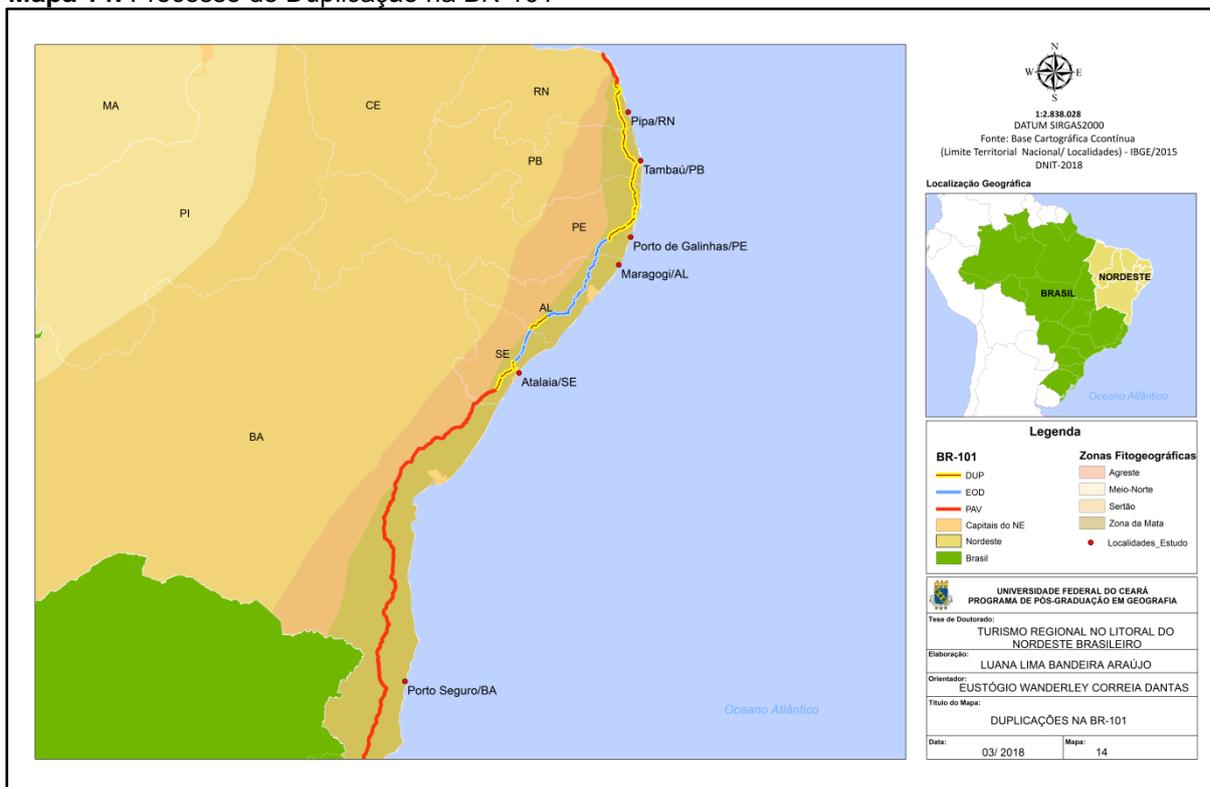
Canoa Quebrada também conta com a duplicação do trecho da CE-040, principal via de acesso às praias do Litoral Leste, onde o trecho de 25,2 quilômetros de extensão entre Guajiru a Aracati foi recentemente duplicado, investimento de R\$ 48,5 milhões, por meio do Prodetur, como parte do "Ceará de Ponta a Ponta: O Programa de Logística e Estradas do Ceará".

Essa duplicação também favorece a integração regional do Ceará com o estado do Rio Grande do Norte. Em especial com o litoral oeste desse estado, representado pelo município de Tibau. Localizado no Polo Costa Branca, este possui o turismo como uma das atividades econômicas que mais contribuem com o PIB da região. Com a duplicação da CE-040, a dinâmica entre os estados aumenta, o que fortalece novas rotas turísticas como a Rota das Falésias.

Já o litoral da Zona da Mata, ao contrário do Meio-Norte, não foi favorecido por políticas que objetivassem a integração regional no intuito de estabelecer uma rota turística. Os estados que a compõem se beneficiam de uma via construída desde a época colonial e que hoje passa por um processo de reestruturação. Temos assim a BR-101 que tem um importante papel para a dinâmica do turismo regional do Nordeste brasileiro. Nota-se que a sua existência, e principalmente, a sua duplicação, favorece a integração entre os estados da região, e beneficia o fluxo turístico (Mapa 14). No Nordeste, essa rodovia abrange os

seguintes estados: Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Sergipe e Bahia.

**Mapa 14:** Processo de Duplicação na BR-101



Podemos notar no Mapa 14 que, na atualidade, essa rodovia passa por um processo de reestruturação, sendo duplicada em todo o seu percurso através de investimentos públicos como o PAC. Destarte, uma nova rota é criada, a Rota-101, não tendo como principal intuito incentivar a infraestrutura para integração de vias entre os estados, mas potencializar o turismo nos estados de Alagoas, Paraíba, Pernambuco e Rio Grande do Norte, através das recentes duplicações da BR-101.

A rota tem como principal objetivo promover o turismo desses estados, fomentando-o em um percurso de 600 Km. O destaque é dado principalmente para os pontos turísticos mais relevantes de cada estado: Porto de Galinhas (PE) e Pipa (RN), Maragogi (AL) além das capitais Natal, João Pessoa, Recife e Maceió.

A criação deste trajeto mostra o interesse do governo de promover o turismo litorâneo na região, imprimindo pontos turísticos que vão além das capitais e

da região metropolitana. Essas transformações passam a ser mais claras a partir da criação de políticas governamentais, como o PRODETUR. Doravante a sua consolidação, esses espaços turistificados, como Porto de Galinhas (PE), Pipa (RN) e Maragogi (AL), passam a ganhar uma nova configuração pela chegada cada vez maior de turistas.

Assim, na Zona da Mata, encontramos uma turistificação espacial diferenciada das demais sub-regiões. Marcada tanto por fatores históricos, como pela evolução das próprias políticas voltadas para o turismo na região. Nos pontos turísticos: Pipa (RN), Porto de Galinhas (PE), Tambaú (PR) e Maragogi (AL), é possível perceber uma dinâmica ligada ao turismo de sol e praia, que passam por um processo de reestruturação recente. A proximidade entre os estados e a reestruturação da BR-101 possibilitaram o fortalecimento do turismo interestadual.

Destarte, a Praia da Pipa<sup>32</sup> é, junto com Natal, o grande destino turístico do Rio Grande do Norte<sup>33</sup> na atualidade. Localizada a 85 Km de Natal, em Tibau do Sul, é considerada o segundo maior polo turístico da capital. Pipa se destaca entre as praias mais belas da América do Sul, fazendo parte dos 65 Municípios indutores do turismo no Brasil de acordo com o Ministério do Turismo. Atualmente, a área vivencia grande dependência da atividade turística, principalmente do turismo estrangeiro. Inicialmente, esse fluxo ocorreu com a visita de turistas, mas, posteriormente, muitos passaram a se fixarem nesse lugar, montando seus próprios negócios e concorrendo para heterogeneização do local.

Ao contrário do Rio Grande do Norte, Pernambuco e Alagoas, em Paraíba não se destaca um ponto turístico que “extrapolasse” a importância da capital.

---

<sup>32</sup>“A vila recebeu este nome em referência ao formato de uma pedra vista pelos navegadores portugueses. Por sua semelhança com uma pipa (barril), a pedra passou a dar nome à praia que fora chamada de Praia da Pipa” (XAVIER, 2008, p.57).

<sup>33</sup>Em julho de 2016 ABIH-RN (Associação Brasileira da Indústria de Hotéis, seção Rio Grande do Norte) registrou quedas no setor hoteleiro. Nos três últimos meses do ano foi registrada uma queda em torno de 17%, se comparado ao ano de 2015, com destaque para o mês de maio, cuja redução, em relação ao ano passado, foi de 36%. Em contrapartida, dados da Superintendência Regional da Polícia Federal no Rio Grande do Norte confirmam um crescimento ainda maior da presença de turistas estrangeiros no Estado, frente aos índices divulgados pela própria Secretaria de Estado do Turismo. Segundo a Polícia Federal, o aumento foi de 43,77% de estrangeiros no primeiro semestre. Em números, o Aeroporto de São Gonçalo do Amarante e o Porto de Natal receberam 5.582 a mais que os 12.752 turistas internacionais registrados em 2015, somando agora 18.335 o que representou uma entrada de aproximadamente R\$ 15 milhões a mais na economia do RN. Disponível em: <https://bit.ly/2kfmPKj>. Acesso em: 09 ago. 2016.

Dessa forma, a escolha por Tambaú se deu por localizar-se em uma região com grande número de meios de hospedagem além de receber o maior fluxo turístico da região. Nesse contexto, a orla de Tambaú apresenta uma intensa ocupação urbana, ocasionada principalmente pelas transformações do Turismo na faixa marítima. Localizada no Litoral Norte de João Pessoa, a praia de Tambaú destaca-se pela construção do Hotel Tropical Tambaú que é considerado um marco na cidade de João Pessoa. Atualmente, o hotel que se transformou em “símbolo turístico” da Paraíba, tem o status de “resort”.

Em Pernambuco, Porto de Galinhas, que está localizado no município de Ipojuca, corresponde a um importante destino turístico do estado. Juntamente com Recife/Olinda e Fernando de Noronha, compõem os destinos turísticos de maior notoriedade. Desde a época colônia, o seu litoral foi um espaço destinado ao capitalismo comercial principalmente ligado ao setor primário: pesca, agricultura (predominante a exploração do coco) e cultivo da cana-de-açúcar. A decadência dessa atividade, na década de 1970, fez emergir a atividade turística como uma nova opção para o crescimento econômico local.

Já em Alagoas, a praia de Maragogi é considerada a segunda maior receptora de turistas do estado, sendo conhecida pelas belezas das Piscinas Naturais que representam seu principal atrativo turístico. As piscinas naturais são formadas por corais, que se configuram como uma das maiores do mundo, ficando localizadas em uma Área de Proteção Ambiental Marinha que conta com plano de manejo e conselho gestor ativo.

Em Sergipe, a praia de Atalaia está localizada na região metropolitana da capital. Assim como o exemplo de João Pessoa, com Tambaú/PR, o estado de Sergipe não possui um ponto turístico que tenha grande importância para o fluxo turístico se comparado aos que estão localizadas na capital. Dessa forma, a praia de Atalaia é considerada uma das praias mais famosas na região, sendo o ponto turístico mais visitado da capital. Como destacado anteriormente, Sergipe é o único estado do Nordeste onde os moradores costumam viajar mais para outro estado do que nele mesmo. A Bahia é o principal destino dos sergipanos. Esse fato pode estar relacionado aos grandes atrativos do estado vizinho que ganha visitantes sergipanos também pela sua proximidade.

Na Bahia, Porto Seguro destaca-se como um dos principais cartões postais do Brasil, localizando-se no território de identidade Costa do Descobrimento, no extremo sul da Bahia. Seu potencial de atração turística está associado tanto a fatores históricos, quanto naturais. Além disso, existe a fácil interconexão viária e aérea do local, sendo articulada através da BR-101 e de uma zona aérea de intercessão com voos que ligam as principais metrópoles brasileiras.

Nota-se a existência de uma competição interestadual entre os estados nordestinos. Mesmo com as propostas de políticas criadas para o desenvolvimento regional, os próprios Estados aumentam essa competitividade, elaborando projetos que direcionam os investimentos em áreas que já possuam um potencial turístico consolidado, como é o caso dos pontos turísticos localizados na Zona da Mata. Tais atitudes aumentam ainda mais as disparidades regionais entre os estados que se submetem a entrarem em um padrão “x” no intuito de receberem investimentos para o desenvolvimento local.

Logo, as Políticas Públicas como o PRODETUR I e II, PRODETUR Nacional e o próprio PAC acabam permitindo um maior beneficiamento das atividades turísticas em determinados estados, mesmo de forma desigual. No entanto, é preciso levar em consideração a existência de fatores históricos e políticos nas regiões aqui estudadas, uma vez que estes fatores definiram, ao longo do tempo, um diferenciado nível de integração entre essas regiões. Conclui-se que a infraestrutura construída, através dos investimentos dessas políticas, foi essencial tanto para o fortalecimento dessa integração, como para a atual configuração espacial e, conseqüentemente, permitiu o aumento do fluxo turístico regional.

### 3 REGIONALIZAÇÃO E ROTEIRIZAÇÃO TURÍSTICA NO NORDESTE BRASILEIRO

O processo de ocupação do litoral brasileiro, como mostrado no capítulo anterior, apresenta em sua gênese ações dos principais ciclos econômicos do país, que contribuíram para modificações do ambiente costeiro. Essas prerrogativas formaram uma base para o entendimento da composição da atual rede regional no Nordeste onde a densidade histórica no tempo revela aspectos da criação das rodovias e seu atual nível de integração regional. Nesse sentido, as sub-regiões do Nordeste brasileiro estabeleceram um maior nível de integração na Zona da Mata e uma menor integração no litoral do Sertão e principalmente no Meio-Norte.

Na atualidade, os planos de logística de transportes passaram a ser criados na busca de consolidar uma maior fluidez entre os lugares, dinamizando as redes urbanas e intensificando-as, permitindo um maior alcance e abrangência no espaço geográfico mundial. Essas redes – em especial, as redes de transportes e de comunicações – desempenham um importante papel no setor de prestação de serviços, e a qualidade das vias são fundamentais para a dinamização do fluxo, seja de mercadorias ou de pessoas.

Santos (2012) apresenta uma importante contribuição na classificação de rede, levando em consideração seu aspecto material (infraestrutura) e sociopolítico (imaterial - pessoas, mensagens e valores), em rede técnica e rede social. No aspecto material, a rede de infraestruturas pode ser encontrada nos sistemas de transportes. Segundo Dupuy (1987), esse tipo de rede pode ser classificado como rede técnica (e territorial), configurando-se como um suporte para o fluxo de materiais e informações no território, sendo assim essenciais para o trabalho de pôr em circulação mercadorias e pessoas.

A necessidade de transportar, sejam pessoas ou mercadorias, vem de uma demanda econômica capaz de auxiliar no desenvolvimento de regiões. No território brasileiro, o avanço da integração a partir da instalação de um novo conjunto de infraestruturas de transporte serviu principalmente para os grandes grupos econômicos estrangeiros e nacionais que produziam *commodities*

(especialmente as do chamado agronegócio) (PEREIRA, 2009), o que não foi diferente para o Nordeste.

Portanto, a criação das políticas de cunho regional, como o Prodetur I, Prodetur II e o enfoque nacional de atuação estadual proposto pelo PRODETUR Nacional, foram fundamentais para que os investimentos em infraestruturas ocorressem em áreas de expansão turística, beneficiando a população local e propiciando o desenvolvimento socioeconômico das áreas selecionadas. Outro importante programa de evidência regional é o PAC (Programa de Aceleração de Crescimento). Mesmo não sendo uma política de cunho turístico, tem um importante papel na construção de infraestrutura turística no Nordeste, voltada principalmente para a execução e reforma de aeroportos e vias rodoviárias.

Os municípios privilegiados na composição dessas políticas são aqueles localizados na franja litorânea, dando enfoque ao turismo de Sol e Praia onde as metrópoles exercem um papel de destaque, devido a sua força de fluxo de pessoas e mercadorias. Dessa maneira, algumas indagações podem ser levantadas: Qual o papel das políticas, aqui citadas, para a efetivação da integração regional entre os estados nordestinos na região litorânea? A integração regional favoreceu a dinamização do fluxo turístico interestadual no Nordeste?

As ações de planejamento, com a finalidade de ampliar a fluidez, são de suma importância na contemporaneidade tanto para a função de acessibilidade do modal rodoviário, quanto para a atividade turística no Nordeste. Percebe-se que as ações das políticas públicas voltadas para as questões de integração regional do turismo, beneficiam a reestruturação de vias, principalmente as que favorecem o turismo de sol e praia. Isso fica nítido ao se analisar as ações e as intencionalidades que edificam a criação dessas políticas, favorecendo a turistificação do espaço e a comercialização de roteiros turísticos.

Neste capítulo, a fim de notarmos como a integração regional diferenciada nas sub-regiões do Nordeste influencia a dinâmica turística local, daremos ênfase à construção da Regionalização Turística no Nordeste, em especial na dinâmica encontrada na zona costeira das sub-regiões aqui estudadas. Destacaremos, dessa forma, os roteiros integrados que compõem essa região, como a “Rota das

Emoções”, um exemplo de roteirização turística que abrange a região fitogeográfica do Meio-Norte. No Sertão evidenciaremos a “Rota das Falésias” que atualmente reúne treze destinos, oito municípios do Litoral Leste do Ceará (Aquiraz, Eusébio, Pindorama, Cascaval, Beberibe, Fortim, Aracati e Icaípu) e cinco municípios do Polo Costa Branca potiguar no Rio Grande do Norte (Tibau, Grassos, Areia Branca, Porto do Mangue e Mossoró).

Na Zona da Mata, observa-se a Rota-101, que tem como principal objetivo fomentar o turismo entre os estados do Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagoas, envolvendo destinos conhecidos nacionalmente e internacionalmente como Pipa (RN), Porto de Galinhas (PE) e Maragogi (AL).

Os estados de Sergipe e Bahia ainda não possuem um roteiro turístico integrado, além de rotas existentes individualmente em cada estado. No entanto, esses estados são beneficiados pelas reestruturações de vias, principalmente a BR-101. Além disso, é notória a importância da Bahia para a dinâmica do fluxo turístico regional, visto as suas influências com destinos turísticos conhecidos nacionalmente e internacionalmente.

É desse modo que discutiremos, a partir da terceira parte deste trabalho, a compreensão do processo de regionalização do turismo, abordando como as infraestruturas criadas pelas políticas de turismo auxiliaram, mesmo que indiretamente, na dinamização do turismo regional no Nordeste, induzindo a criação de rotas turísticas na zona litorânea.

### **3.1 OS PROPÓSITOS DA REGIONALIZAÇÃO TURÍSTICA**

Um marco no planejamento turístico no Brasil foi à criação da EMBRATUR, atualmente renomeada Instituto Brasileiro de Turismo. Criada nos primeiros anos da Ditadura Militar, em 1966, a Empresa Brasileira de Turismo teve o objetivo de reabilitar a imagem do Brasil no exterior, visto as representações negativas construídas durante o regime militar. Assim, o órgão passou a fazer a propaganda no exterior sobre as “maravilhas” do Brasil, principalmente ao estado do

Rio de Janeiro, tendo como ícones, além do Cristo Redentor e Pão de Açúcar, o carnaval e as belezas das mulheres brasileiras.

Mas, é somente na década de 1990 que o turismo no Nordeste passa a contar com o maior apoio de políticas voltadas para o âmbito regional, ligadas principalmente aos investimentos em infraestrutura. Nessa época, as ações do governo se voltam para o turismo visto o sucesso dessa atividade em cidades da América Latina, como Cancun e Acapulco.

Diferentemente dos países desenvolvidos, no Brasil, não eram pensadas políticas públicas nacionais referentes às potencialidades turísticas, já que a prioridade nos anos 1980 era a de desenvolver o país através do crescimento industrial. Somente no final dos anos 1980, a atividade turística recebe especial atenção nas políticas de desenvolvimento turístico. Dessa maneira, em 1992 é criado o PRODETUR/NE I, que só veio a ser implementado em 1994. Com o apoio do Governo Federal e financiamento do BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento), o programa teve como finalidade de promover o desenvolvimento socioeconômico da região Nordeste, tendo o turismo como principal atividade dinamizadora.

Nesta época, mesmo a atividade turística ainda sendo elementar na maior parte dos Estados nordestinos, somente a Bahia, o Pernambuco e o Ceará apresentavam uma maior expressão para o desenvolvimento do setor. Isso é confirmado, quando nos referimos às maiores parcelas dos investimentos do PRODETUR, conforme o Relatório Final do BNB, onde a Bahia (300 milhões de reais) e o Ceará (160 milhões de reais) receberam a maior parcela dos investimentos, representando 51% do volume de recursos totais. Os restantes 49% foram distribuídos entre os demais estados: Sergipe (76 milhões de reais); Maranhão (74 milhões de reais); Alagoas (71 milhões de reais); Pernambuco (64 milhões de reais); Parnaíba (54 milhões de reais); Piauí (54 milhões de reais de reais) e Rio Grande do Norte (47 milhões de reais). Essa distribuição de

investimentos já demonstrava a frágil intenção de reduzir as desigualdades regionais<sup>34</sup>.

O PRODETUR/NE I<sup>35</sup> encerrou-se em 2005 e a sua segunda fase foi iniciada no mesmo ano, findando-se em 2012. O PRODETUR/NE II teve como propósito, dar continuidade às propostas iniciadas em sua primeira fase. Dentre elas, destacam-se as relacionadas com a melhoria na eficiência da infraestrutura e do setor turístico. Logo depois do início da segunda fase do programa, em 2010, surge o PRODETUR Nacional abrangendo estados e municípios de todas as regiões brasileiras e não somente do Nordeste.

Vale ressaltar que, na década de 1990, o Nordeste se destacava como a região mais pobre do país com sérios problemas macroestruturais, como o forte número de desempregados, a falta de saneamento básico, altas taxas de analfabetos, além da metade de sua população viver abaixo da linha de pobreza. Dessa forma, o PRODETUR/NE I passa a promover a estrutura espacial da atividade turística do Nordeste ao implementar uma gama de infraestrutura básica nos destinos turísticos escolhidos, tendo um investimento de US\$ 700 milhões. Esse valor foi investido em aeroportos, estradas, ampliação e melhoramento dos serviços de abastecimento de água e tratamento de esgoto, sendo instalados mais de 700 quilômetros de rede de água e mais de 1.000 quilômetros de coletas de esgotos, além da pavimentação de quase 1.000 quilômetros de vias rodoviárias (BIB, 2011). Esses “fixos urbanos” deram auxílio para o aumento dos fluxos tanto de pessoas, como de capitais e mercadorias nas localidades beneficiadas.

---

<sup>34</sup> No total, foram investidos cerca de US\$ 670 milhões, sendo financiados 384 projetos. Os investimentos foram distribuídos da seguinte forma: aeroportos (34%), transportes (12%), saneamento básico (24%), recuperação do patrimônio histórico (5%), estruturação, capacitação, modernização (4%), preservação e proteção ambiental (3%), dedicados a outros (18%), dos quais não houve especificação.

<sup>35</sup> Vale esclarecer que, de acordo com o relatório Final do Prodetur/NE I o programa teve como principal objetivo: Reforçar a capacidade da Região Nordeste em manter e expandir sua crescente indústria turística contribuindo assim para o desenvolvimento socioeconômico regional através de investimentos em infraestrutura básica e serviços públicos em áreas atualmente de expansão turística. Os outros objetivos foram: • Atrair atividades turísticas privadas adicionais e de melhor padrão. • Gerar oportunidades de emprego. • Melhorar os níveis de renda. • Aumentar as receitas públicas. • Beneficiar a população de baixa renda das áreas selecionadas com disponibilização dos serviços de abastecimento de água, esgotos e acessos pavimentados. • Aumentar a capacidade dos Estados beneficiados de acompanhar a demanda por serviços básicos (BID, 2005).

Nesse contexto, Barbosa e Coriolano (2016, p.261) destacam as principais políticas de contemplação desse processo de reestruturação do espaço litorâneo nordestino:

Os Estados nordestinos são contemplados pelo PRODETUR nas diferentes fases. Destacam-se algumas particularidades em que no PRODETUR NE I, no Estado de Alagoas, apenas o município de Maceió recebeu ações do programa; e no PRODETUR NE II o programa inseriu o norte de Minas Gerais e Espírito Santo. No PRODETUR Nacional, além dos Estados, os municípios são contemplados com ações da política, expandindo, assim a área de atuação e de desenvolvimento do turismo. Daí a relevância da reflexão sobre as transformações e dinâmicas da política de turismo nos territórios nordestinos, a partir do PRODETUR.

A partir dos estudos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) no início da década de 1990, constatou-se que a inserção do turismo no litoral nordestino seria uma oportunidade para enfrentar os problemas sociais e econômicos. Cabe destacar que a política atingiu todas as capitais nordestinas em sua primeira fase, nas quais passaram a integrar, previamente, as regiões turísticas chamadas de polos turísticos: São Luís e entorno no Maranhão; Costa do Delta no Piauí; Costa do Sol no Ceará; Costa das Dunas no Rio Grande do Norte; Costa das Piscinas na Paraíba; Costa dos Arrecifes em Pernambuco; Costa dos Coqueiros em Sergipe; Costa dos Corais em Alagoas; Salvador e Entorno na Bahia, Chapada Diamantina, Litoral Sul, Costa do Descobrimento.

A adesão dos Estados ao Programa se inicia em 1995, primeiramente com os estados da Bahia, Sergipe e Rio Grande do Norte; em seguida pelo Ceará, Pernambuco e o município de Maceió/AL em 1996 (diferente dos demais estados, é a Capital Maceió que adere ao programa, visto que o Estado não estava apto a adquirir empréstimos); os estados da Paraíba e Maranhão em 1997, e os últimos a aderirem ao programa foram o Piauí em 1999 e o Estado de Alagoas em 2002 (BID, 2005).

Outro fator “espacial” relevante foi à definição de polos turísticos e a ampliação do seu raio de ação. A ampliação das abrangências dos polos é realizada na segunda etapa, no PRODETUR/NE II<sup>36</sup>. Tendo como proposta de continuar as

---

<sup>36</sup> Segundo Araújo (2015, p. 250) Os investimentos do PRODETUR/NE I envolvem maiores valores se comparado ao PRODETUR/NE II: enquanto o primeiro alcança cerca de US\$ 800 milhões, o segundo

diretrizes já iniciadas no Prodetur I, abrangendo os nove estados do Nordeste e ampliando para os polos turísticos de Minas Geras e Espírito Santo; apenas seis estados foram beneficiados com os recursos, continuando o destaque para os municípios litorâneos: (Bahia) Polo do Descobrimento, Polo Litoral Sul, Polo Salvador e Entorno, e Polo da Chapada Diamantina; (Minas Gerais) Polo do Vale do Jequitinhonha; (Rio Grande do Norte) Polo Costa das Dunas; (Pernambuco) Polo Costa dos Arrecifes; (Ceará) Polo Costa do Sol; e (Piauí) Polo Costa do Delta.

Se no PRODETUR/NE I todos os estados do Nordeste receberam recursos, mesmo que em aportes diferenciados, com o PRODETUR/NE II apenas seis deles foram contemplados. Foram excluídos a Paraíba, o Maranhão e Sergipe, sendo que Alagoas ficou na última posição, quanto aos valores de investimentos, cerca de US\$ 28,8 milhões, ou seja, 34% a menos que na fase anterior (cerca de US\$ 43,36 milhões). Desse modo, a prioridade de investimentos do Prodetur II foi direcionada aos estados mais ricos de economias sólidas, transformando-se em uma área de planejamento governamental, deixando os estados mais pobres economicamente em um patamar inferior, porém, ligados e integrados à lógica nacional-regional (ARAÚJO, 2015).

Baseando-se ainda na evolução das políticas de turismo no Nordeste, na década de 1990, percebe-se que a efetivação de políticas originadas de individualidades municipais, proposta realizada pelo Programa Nacional de Municipalização do Turismo (PNMT), torna a atividade turística mais presente na agenda governamental brasileira. O País, agora num regime democrático, iria permitir a transferência de recursos para os estados e municípios. Buscava-se com essa política, a descentralização das políticas públicas e o fortalecimento da atividade turística nos municípios.

A falta de sincronia entre as esferas municipais, estaduais e federais, além da falta de gerenciamento e isolamento de alguns municípios, segundo Anjos e

não passa de US\$ 400 milhões. A redução é drástica, pois a segunda fase corresponde à apenas 50% dos recursos da etapa inicial. Esta nova disponibilidade dos recursos “afunila” a seleção dos projetos e amplia a concorrência entre os estados.

Henz (2012), causaram a descontinuidade do PNMT<sup>37</sup>, mas o discurso institucional do turismo acaba sendo fortificado trazendo nova proposta descentralizadora em 2003, dessa vez, focando as regiões turísticas. Esse ano também foi marcado pela criação do Ministério do Turismo, inserindo o turismo na cadeia de prioridades do governo federal, tornando-o um dos principais ativos de desenvolvimento econômico e social do país.

Além da criação do Ministério de Turismo em 2003, foi lançado o Plano Nacional de Turismo (PNT): diretrizes, metas e programas, referente ao período 2003-2007. Esse programa teve como proposta fazer do turismo um gerador de emprego e renda, o que, conseqüentemente, viria, na teoria, a desenvolver a qualidade de vida das comunidades beneficiadas. Ainda nessa lógica de descentralização, o PNT-2003 traz, como seu principal plano de ação, o Programa de Regionalização do Turismo (PRT), cujo objetivo principal, seria a identificação das regiões turísticas, além da integração dos municípios e a criação de Roteiros Turísticos.

O PRT foi um importante passo para a iniciação de roteiros turísticos no Brasil, tornando-se uma das principais diretrizes na estruturação do setor no país. Essa notoriedade pode ser percebida pela atualização de suas propostas a cada quatro anos. Evidentemente, isto não significa dizer que toda sua estruturação tenha originado efeitos apenas positivos. Conforme as Diretrizes do Programa de Regionalização, o ato de regionalizar consiste em transformar a ação centrada unidade municipal em uma política pública mobilizadora, capaz de provocar mudanças, sistematizar o planejamento e coordenar o processo de desenvolvimento local e regional, estadual e nacional de forma articulada e compartilhada (BRASIL,

---

<sup>37</sup> O Plano Nacional de Municipalização do Turismo (PNMT) foi um programa voltado para o processo de municipalização do turismo tendo como ênfase a descentralização do setor, sendo estruturado no âmbito da Secretaria Nacional de Turismo e Serviços do Ministério da Indústria, Comércio e Turismo. Os próprios municípios se responsabilizam pela criação de uma política municipal de turismo tendo como base a Política Nacional de Turismo (DIAS, 2003). A estratégia de intervenção do PNMT contou com a elaboração e realização de oficinas em três fases, visando a: (a) sensibilização para a atividade turística como atividade econômica, desenvolvida com base nos pilares da sustentabilidade; (b) organização dos atores do turismo (prestadores de serviços turísticos, setor público, privado e terceiro setor), em âmbito municipal, até a organização deles em um conselho municipal (representativo e legítimo); e (c) construção do plano municipal de desenvolvimento do turismo (alinhamento de demanda e oferta turística), de forma participativa e coletiva, pelos conselhos municipais de turismo.

MTur, 2004, p. 11). Ou seja, prega-se uma regionalização que segue um modelo de gestão pública descentralizada e integrada tanto a nível Federal, quanto Estadual ou Municipal, buscando o fortalecimento do processo de desenvolvimento de uma forma geral.

Segundo Araújo e Bramwell (2002) o planejamento turístico em escala regional se torna um grande desafio:

As regiões geralmente incluem áreas com características físicas, espaço construído, recursos naturais, atividades econômicas, estilos de vida e conjunturas políticas espacialmente variáveis. Por isso, é muito difícil chegar-se a uma compreensão consistente de como esses elementos interagem entre si no contexto regional [...] (Ibidem, 2002, p. 95).

Conforme o MTur, a intensão de regionalizar essas regiões é buscar uma proposta de um turismo descentralizado que busque a desconcentração da oferta turística, dando foco à construção de novos destinos no interior do país e, conseqüentemente, conquistando tanto o mercado interno, quanto o mercado externo. No entanto, as realidades vivenciadas nos municípios, assim como nos estados, são diferentes, não podendo assim ser homogeneizadas em uma região com características sociais, econômicas e culturais únicas, pois cada destino deve ser pensado em seu próprio contexto territorial e também em sua influência regional ao se planejar e estruturar seus atrativos. Beni (2006, p.36) enfatiza que o problema do programa de regionalização é a frequência de “cenários de roteirização regionalizada em vez de regionalização sustentável do turismo, este sim o alvo e a meta do governo federal”.

Deste modo, o propósito é promover a convergência e a articulação das ações do Ministério do Turismo e do conjunto das políticas públicas setoriais nas regiões com foco na estruturação dos destinos turísticos, tendo como base o Plano Nacional de Turismo 2013-2016, no qual responde às demandas e define as contribuições do setor para o desenvolvimento econômico, social e a erradicação da pobreza. Tem ainda como insumo básico o Documento Referencial – Turismo no Brasil 2011- 2014 e destaca, no âmbito da gestão, as diretrizes que devem nortear o desenvolvimento do turismo brasileiro.

Logo, para compreender as mudanças socioespaciais nessas regiões, e a dinâmica turística, destacaremos as ações de infraestrutura realizadas por essas políticas (Prodetur I, II e Prodetur Nacional, além do PAC). Faremos assim, uma breve explanação das Rotas turísticas que compõem o litoral nordestino para posteriormente, no Capítulo IV, citar as principais obras de infraestruturas voltadas para o setor rodoviário, buscando entender como estas obras influenciaram na integração a nível regional e no fluxo do turismo doméstico na atualidade.

### **3.2 A ROTEIRIZAÇÃO TURÍSTICA NAS SUB-REGIÕES DO NORDESTE**

A tentativa de regionalização do turismo nacional está estritamente relacionada à busca em elevar a qualidade e a competitividade do turismo nas regiões do Brasil, impulsionando o país a consolidar-se como um dos destinos turísticos mundiais mais procurados, conseqüentemente melhorando sua posição no ranking dos países com melhores atrações turísticas.

A partir do Plano Nacional do Turismo (2003-2007), em 2004, foi criado o Programa de Regionalização do Turismo – Roteiros do Brasil, que foi responsável por elaborar o primeiro Mapa da Regionalização do Turismo, realizado através de *Oficinas de Planejamento e Definição de Estratégias* feitas em todos os estados brasileiros e no Distrito Federal, onde foram identificadas as 219 regiões turísticas. Em 2005, por conta da dinâmica dos municípios envolvidos na regionalização, foi realizado um novo mapeamento. O relançamento do mapa ocorreu em 2009 com a participação de 272 regiões. A quarta versão do mapa só ocorreu em 2013, instituído pela Portaria MTur nº 313, de 3 de dezembro de 2013, passando a possuir 303 regiões turísticas que contemplam 3.345 municípios. Nessa versão, utilizavam-se os critérios de atratividade e de organização do setor como meio de categorização dos municípios utilizando dados secundários.

Vale salientar que em 2015 foi realizada uma nova caracterização da política de regionalização do Turismo, onde foram identificados os principais destinos turísticos de cada estado, caracterizados a partir de quatro variáveis de desempenho econômico: número de empregos, de estabelecimentos formais no

setor de hospedagem, estimativas de fluxo de turistas domésticos e internacionais. No total, 3.345 municípios foram agrupados em cinco categorias, de A até E:

A categoria A, que representa os municípios com maior fluxo turístico e maior número de empregos e estabelecimentos no setor de hospedagem, tem 51 municípios, incluindo as 27 capitais brasileiras. Este agrupamento concentra destinos turísticos tradicionais de nove estados brasileiros como Porto Seguro (BA), Ipojuca (Porto de Galinhas/PE), Armação de Búzios (RJ), Campos do Jordão (SP), Guarapari (ES), Balneário Camboriú (SC), Foz do Iguaçu (PR), Gramado (RS) e Caldas Novas (GO). O grupo responde por 47% da estimativa de fluxo turístico doméstico do Brasil e 82% do internacional.

O grupo B tem 167 municípios, o equivalente a 5% das cidades categorizadas pelo Ministério do Turismo. São destinos turísticos de 20 estados, com participação expressiva de localidades das regiões Sudeste, Nordeste e Sul. Juntos os grupos A e B, representados por 218 municípios, respondem por 68% do fluxo doméstico brasileiro e 97% do internacional. Já o grupo C, com 504 municípios, representa 15% do total avaliado. O maior número de cidades do Mapa do Turismo, 2.623, ou 78% do conjunto avaliado concentram-se nos grupos D e E, que reúne municípios de menor fluxo de turistas e empregos formais no setor. A ideia é que, conhecidas as características de cada grupo de municípios, torna-se mais fácil proporcionar apoios adequados a cada um deles. (MUNICÍPIOS SÃO AGRUPADOS...,2015)

Em todo o país, foram identificados 2.175 municípios em 291 regiões turísticas, o Nordeste, por sua vez, foi classificado com 80 regiões turísticas, totalizando 489 Municípios.

Conforme o Mapa de 2016 do Programa de Regionalização do Turismo, no Brasil, a distribuição das regiões buscaram identificar os municípios que adotam o turismo como um dos fatores para desenvolver a economia local. No Nordeste, as regiões turísticas se dividem da seguinte forma: Pernambuco apresenta 16 regiões turísticas (57 municípios); Bahia apresenta 13 regiões e Ceará possui 12 (117 e 59 municípios, respectivamente). Em seguida, está o estado do Maranhão que possui 10 regiões turísticas (46 municípios); Paraíba com 8 (45 municípios); Piauí com 7 (35 municípios) e Alagoas com 6 regiões (28 municípios). Sergipe (37 municípios) e Rio Grande do Norte (65 municípios) possuem 5 regiões cada.

O mapa é o instrumento de orientação para o Ministério do Turismo servindo como meio de auxílio para divisão de investimentos. A partir dos mapas de regionalização turística foram selecionadas as regiões turísticas que estavam num estágio mais avançado de desenvolvimento para serem apresentados na primeira

edição do Salão do Turismo – Roteiros do Brasil, realizada em junho de 2005. Neste respectivo ano, houve a apresentação de 451 roteiros turísticos de 134 regiões turísticas brasileiras. Desses roteiros, 116 foram visitados e analisados pela empresa de consultoria.

No ano de 2006, o Ministério do Turismo apresentou os Roteiros do Brasil a serem trabalhados para obtenção de padrão de qualidade internacional, na época, com 92 roteiros turísticos, sendo que 05 deles foram apoiados somente pelas Unidades Federadas. Esses roteiros abrangeram 109 regiões turísticas e 485 municípios/distritos/regiões administrativas<sup>38</sup> (477 do Brasil, 2 da Bolívia, 1 do Chile, 1 da Argentina e 4 do Peru). Em 2009, a revista Roteiros do Brasil listou 87 roteiros turísticos, já na edição de 2010 e 2011 foram destacados 94 roteiros.

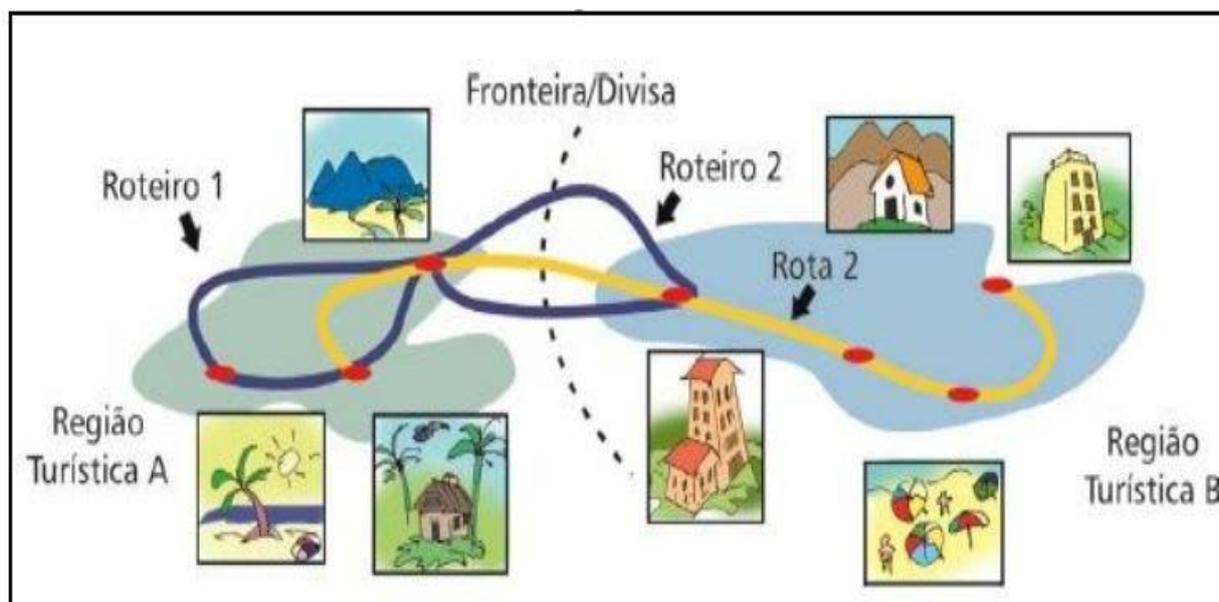
O PRT – Roteiros do Brasil estabeleceu a roteirização turística como uma de suas estratégias principais, propondo a estruturação de roteiros turísticos intermunicipais, com base nos princípios de “cooperação”, “integração” e “sustentabilidade ambiental, econômica, sociocultural e político-institucional” (BRASIL, 2010). Dessa forma, a roteirização tem como pressuposto promover a comercialização e a integração dos destinos e regiões turísticas através de rotas e roteiros turísticos.

De acordo com o Ministério do Turismo, há uma diferenciação entre os conceitos de Rota Turística e Roteiro Turístico. A primeira é definida como um percurso continuado e delimitado podendo contemplar vários roteiros e perpassar várias regiões. Ou seja, a rota apresenta ponto inicial e ponto final do percurso, com ordem sequenciada de visitação nos atrativos. Já o Roteiro é o itinerário caracterizado por um ou mais elementos que lhe conferem identidade, sendo definido e estruturado para fins de planejamento, gestão, promoção e comercialização turística. Um roteiro pode perpassar uma ou várias regiões, assim como uma ou várias rotas – sendo eminentemente temático (BRASIL, 2010). No entanto, os roteiros turísticos são mais flexíveis, não havendo uma sequência de visitação (Figura1).

---

<sup>38</sup> Na época, subtraindo os 5 roteiros a serem apoiados somente pelas Unidades Federadas totalizaram-se em 87 roteiros turísticos. Os 87 roteiros contemplaram 109 regiões turísticas e 483 municípios/distritos/regiões administrativas (475 do Brasil, 2 da Bolívia, 1 do Chile, 1 da Argentina e 4 do Peru).

**Figura 1:** Diferença entre Rota e Roteiro Turístico



Fonte: MTUR, 2007

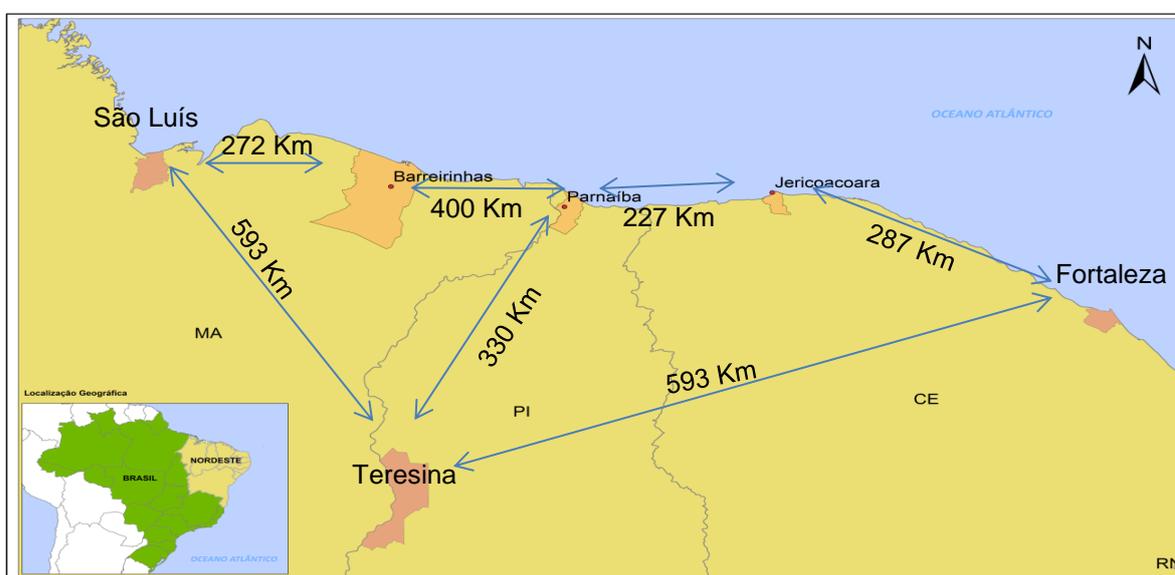
Para este trabalho, a fim de notarmos como a integração regional diferenciada nas sub-regiões do Nordeste influencia a dinâmica turística local, daremos alguns exemplos de roteiros integrados, como a “Rota das Emoções”, que abrange a região fitogeográfica do Meio-Norte. No Sertão destacaremos a “Rota das Falésias”. Já na Zona da Mata enfatizaremos a Rota-101. Nos estados de Sergipe e Bahia ainda não possuem um roteiro turístico integrado, além de rotas existentes individualmente em cada estado. Assim posto, poderemos vislumbrar tais apontamentos nos itens a seguir.

### **3.2.1 CEPIMA: A Rota das Emoções e a Regionalização Turística do Meio-Norte**

A partir do Programa de Regionalização do Turismo (PRT), a atividade turística no Brasil ganha novos rumos. Criado com o propósito de descentralizar a atividade turística nas diversas regiões do país, o programa se transforma em uma ferramenta para a diversificação do espaço e da oferta turística, tornando-se um meio de consolidação para a criação e o auxílio dos roteiros turísticos já existentes, tendo como principal objetivo a integração e organização dos atrativos, a consolidação de serviços turísticos e investimentos de infraestrutura.

Temos como exemplo da roteirização turística no Nordeste a “Rota das Emoções”, também conhecida como “CEPIMA”. Atualmente, é formada por 14 municípios<sup>39</sup> envolvendo três estados (Ceará, Piauí e Maranhão) além de três unidades de conservação ambiental: Parque Nacional de Jericoacoara (CE), o Delta do Parnaíba (PI) e o Parque Nacional de Lençóis Maranhenses (MA). Sua extensão equivale a mais de 600 km entre Barreirinhas (porta de entrada para os Lençóis Maranhenses) e a cidade de Jericoacoara (a Rota em sentido estrito) e de quase 1200 km entre São Luís e Fortaleza (a Rota em sentido largo) (Figura 2).

**Figura 2:** Distâncias entre os municípios e as capitais e os principais fluxos de turistas na Rota das Emoções.



Criada em parceria entre os governos estaduais do Ceará, Piauí e Maranhão e também pelo Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (Sebrae) a Rota das Emoções teve seu início em 2005, mas só foi oficializada em 2007 quando houve a assinatura do protocolo de intenções do Consórcio Interestadual pelos então governadores Jackson Lago (Maranhão), Wellington Dias (Piauí) e Cid Gomes (Ceará). Iniciaria daí um projeto piloto de

<sup>39</sup> A "Rota das Emoções" envolve cinco cidades do Maranhão (Barreirinhas, Paulino Neves, Araiões, Tutóia e Santo Amaro); quatro no Piauí (Ilha Grande, Parnaíba, Luís Correia e Cajueiro da Prata) e cinco no Ceará (Barroquinha, Camocim, Chaval, Cruz e Jijoca de Jericoacoara).

regionalização turística que buscava além da priorização das atividades turísticas e culturais, o segmento de serviços entre áreas litorâneas dos três estados.

Com o propósito de operacionalizar a rota, foi criada em 2008 a Agência de Desenvolvimento Regional Sustentável (ADRS). Tendo um prazo de 12 anos de atuação, a agência foi criada com o objetivo de promover e comercializar os produtos turísticos dos municípios integrantes. Em 2009 a ADRS passou a possuir duas Câmaras Técnicas – uma para o Desenvolvimento do Turismo e outra para o Desenvolvimento Regional Sustentável. Já em 2012, esta foi desativada e somente em 2016 houve o rateio do contrato para reativação da ADRS. O rateio foi assinado no dia 26 de fevereiro de 2016, pelos governadores Wellington Dias do Piauí, o governador do Maranhão, Flávio Dino, e do Ceará, Camilo Santana, além do secretário executivo do Ministério do Turismo, Alberto Alves.

Essa Rota caracteriza o uso das belezas naturais como produto do turismo. Os investimentos e as ações são voltados essencialmente para a área litorânea, tendo como principal destino turístico, já consolidado, a vila de Jericoacoara, destacando-se por apresentar equipamentos turísticos mais sofisticados, atraindo principalmente o público estrangeiro. Em 1994, o jornal “Washington Post” a escolheu como uma das dez mais belas praias do mundo e, em recente levantamento realizado por um site de viagens TripAdvisor<sup>40</sup>, a praia de Jeri foi eleita o 3º melhor destino turístico do Brasil e o 9º da América do Sul. A pesquisa foi baseada a partir da análise dos comentários das escolhas dos viajantes. A premiação trouxe os dez melhores destinos do país e do continente, mostrando o estado do Ceará como destaque no turismo tanto nacionalmente, quanto internacionalmente.

Em 2009, a Rota das Emoções recebeu o troféu “Roteiros do Brasil”, concedido pelo Ministério do Turismo na categoria “Melhor Roteiro Turístico do

---

<sup>40</sup> No Brasil, Jericoacoara permaneceu atrás apenas do Rio de Janeiro (RJ) e Gramado (RS) e ficou acima de destinos como Foz do Iguaçu (PR), Búzios (RJ) e Salvador (BA), 6º, 8º e 10º lugares, respectivamente. Em âmbito sul-americano, o destino cearense conquistou a nona posição, acima de Bogotá, na Colômbia. Os demais destinos brasileiros foram Rio de Janeiro em 3º e Gramado em 7º. Buenos Aires, capital da Argentina, lidera o *ranking*. **Ranking Nacional:** 1. Rio de Janeiro – RJ; 2. Gramado – RS; 3. Jericoacoara – CE; 4. Ipojuca – PE; 5. São Paulo – SP; 6. Foz do Iguaçu – PR; 7. Florianópolis – SC; 8. Armação de Búzios – RJ; 9. Natal – RN; 10. Salvador – BA. Disponível em: <https://bit.ly/2kexCuB>. Acesso em: 29 mar. 2016.

País", onde concorreu com 97 destinos turísticos. A Rota também foi premiada pelo Prêmio Braztoa de Sustentabilidade, devido à implantação do Programa de Sustentabilidade para os Meios de Hospedagem da Rota das Emoções em 2014.

Com o apoio do Ministério do Turismo e recursos do BID, além do auxílio do Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste PRODETUR, foi realizado relatório para a área de atuação da rota, composto pelos seguintes produtos: Produto II: Diagnóstico Estratégico Situacional; Produto III: Plano Estratégico; Produto IV: Planos Operacionais e Produto V: "Entrega de Resultados".

Antes da realização desse estudo, foi iniciado em 2005 um levantamento inicial da área que sustenta a roteirização. A Avaliação Ambiental Estratégica na Costa Norte - AAE-CN que visou produzir uma avaliação socioambiental das possíveis modalidades de turismo a serem fomentadas e suas implicações à sustentabilidade da região. Consistindo em uma iniciativa do Ministério do Turismo para subsidiar as decisões em torno do desenvolvimento do turismo na Costa Norte, a AAE-CN é formada por uma região litorânea que compreende 12 dos 14 municípios que fazem parte da Rota das Emoções e cerca de 11.400 km<sup>2</sup>, envolvendo três estados: Região dos Lençóis Maranhenses (MA): Araioses, Tutóia, Água Doce do Maranhão, Paulino Neves e Barreirinhas; Região do Delta (PI): Cajueiro da Praia, Luís Correia, Ilha Grande, Parnaíba; Região de Jericoacoara (CE): Jijoca de Jericoacoara, Camocim, Barroquinha.

Segundo Bastos (2010), a intenção do MTur ao realizar a AAE-CN era buscar um modelo sustentável de turismo através da adoção de uma ferramenta de planejamento capaz de orientar políticas e planos turísticos. Ainda segundo o autor, não houve tempo hábil para sua conclusão por conta da duração da administração 2003/2006. Mesmo perante as limitações da troca de gestão, o estudo exerceu grande influência nas demais ações de implementação do Ministério.

Outro fator interessante a ser abordado com relação à Rota das Emoções é o surgimento de uma política pública de desenvolvimento sustentável, intitulado Plano de Desenvolvimento Sustentável da Região Turística do Meio Norte - PDSRT do Meio Norte. O plano teve como principal objetivo a integração de 90 municípios dos estados do Maranhão, Piauí e Ceará. Antes de seu lançamento em 2009, houve

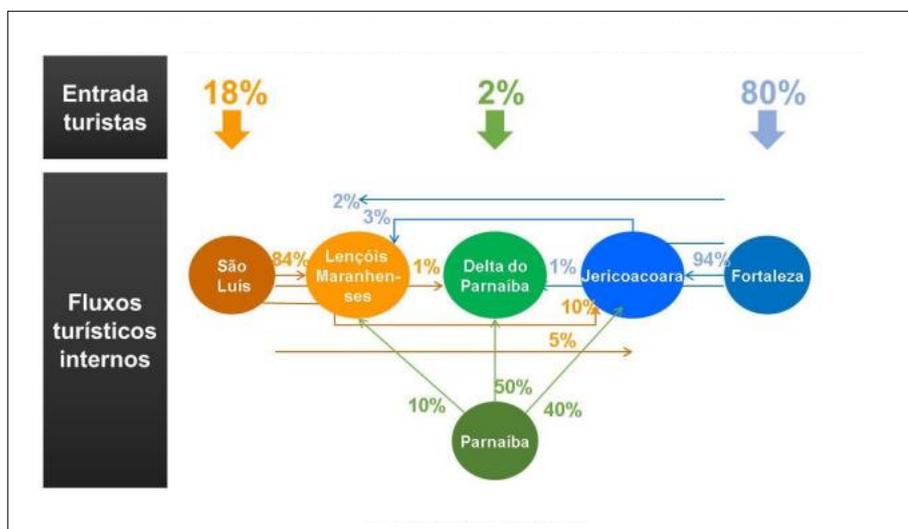
a criação do Consórcio Público do Meio Norte e, em seguida, foi criada a Agência para o Desenvolvimento Regional Sustentável – ADRS. Inicialmente conhecida como CEPIMA (Ceará-Piauí-Maranhão), após as ações do AAE-CN, o roteiro passou a ser intitulado “Rota das Emoções”.

Segundo Silva (2013) o roteiro da Rota das Emoções foi dividido em três etapas: atualmente está sendo implantada à terceira (2011-2020). A primeira foi realizada em (2005-2007) e já foi concluída, a segunda etapa, do período de 2008-2010, no qual se pode constatar uma evolução. Nessa terceira etapa o objetivo das duas primeiras fases tem sido mantido, que é de formatar e consolidar um roteiro turístico integrado, composto pelos atrativos naturais do Ceará (Jericoacoara), Piauí (Delta do Parnaíba) e Maranhão (Lençóis Maranhenses), além da busca da diversificação da oferta e ampliação do fluxo de visitantes, geração de emprego e renda, preservação dos patrimônios histórico, cultural e natural (Idem, 2013).

Atualmente, a responsabilidade pela gestão e planejamento do desenvolvimento turístico da Rota é feita pelo SEBRAE no qual seu papel se restringe a: “fomentar o empreendedorismo no território e orientar a promoção do destino e o acesso a mercados nacionais e internacionais, não cabendo a ele as ações de planejamento e desenvolvimento estrutural dos 14 municípios da Rota” (ARAYA, 2014).

Ao contrário da Rota 101, a Rota das emoções, mesmo sendo uma rota consolidada em termos de marketing turístico e também pelos interesses dos estados e do governo federal, ainda encontra dificuldades em concretizar o seu objetivo de integração regional. O fluxo turístico ainda é restrito no Polo Costa Norte. Segundo a pesquisa realizada pelo “Plano Estratégico de Desenvolvimento do Turismo Regional da Rota das Emoções”, a dinâmica interna do movimento do fluxo de visitantes da Rota se concentra nos extremos, ou seja, Jericoacoara (CE) e Barreirinha (MA) não havendo um número significativo de visitantes no centro da Rota (PI) (Figura 3).

**Figura 3:** Dinâmica atual do movimento dos fluxos de visitantes da Rota das Emoções.



Fonte: Sebrae, 2006

Essas diferenciações entre os Estados podem ser diagnosticadas principalmente pela evolução das políticas públicas vinculadas a cada participante. Dessa forma, o PRODETUR, assim como as demais políticas de turismo, tem um papel de extrema importância para a construção de uma infraestrutura que permita o fluxo turístico na região, seja ela voltada para a construção de rodovias, aeroportos ou investimentos em saneamento básico. Infelizmente, esse arcabouço de investimentos não é distribuído igualmente na região. Na tabela 1 podemos notar primeiramente os investimentos distribuídos nos três estados participantes do CEPIMA.

**Tabela 1:** Investimentos do PRODETUR I nos estados participantes do CEPIMA comparados aos investimentos dos Governos Locais.

ESTADO	(milhões R\$)		(milhões U\$)	
	BID	LOCAL	BID	LOCAL
CEARÁ	160	-	88,339	53,428
MARANHÃO	74	-	26,599	14,345
PIAUÍ	54	-	8,849	12,274

Fonte: BNDS, 2005 e Relatório Final do BNB, 2005 apud Dantas (et. al., 2010)

Notadamente, a distribuição dos investimentos para os três estados são bem diferenciadas. Os investimentos para o estado do Ceará são superiores aos destinados aos estados do Maranhão e Piauí. Segundo Araújo (2012), esse fato está ligado à existência de programas estaduais anteriores ao PRODETUR, no caso o Programa de Desenvolvimento do Turismo no Litoral Cearense (PRODETURIS/CE). Na proposta do PRODETURIS, o litoral cearense foi dividido em quatro regiões turísticas<sup>41</sup>, esse Programa se transforma no primeiro plano específico do turismo, diferenciando o litoral cearense a partir de regiões com características similares.

Sendo assim, o Estado do Ceará, que já tem uma lógica de investimentos desde a criação do PRODETURIS/CE, mantém-se como o principal estado do CEPIMA. Jericoacoara é um ponto turístico já consolidado no estado, sendo o segundo mais visitado por turistas, conforme a SETUR/CE.

Destarte, é fundamental apresentar breves explicações a respeito do papel de cada um dos destinos aqui representados, no que diz respeito à competitividade do mercado turístico em seus respectivos estados do Nordeste brasileiro. Isso nos permitirá entender a importância dos seus aspectos turísticos, econômicos e sociais em cada unidade federativa e como estes se apresentam na integração regional através de vias rodoviárias com o intermédio das políticas de turismo.

#### *3.2.1.1. Caminhos da Rota das Emoções*

Partindo do Maranhão, a rota das emoções inicia-se na capital São Luís em direção ao município de Barreirinha (Figura 4), onde se localiza a entrada para os Lençóis Maranhenses (Figura 5). De acordo com o Relatório do PDITS do Maranhão, dentre os lugares visitados no estado juntamente com São Luís, Barreirinhas aparece com o maior percentual (33%). Embora localizado a aproximadamente 250 (duzentos e cinquenta) quilômetros da capital, é normalmente ofertado nos pacotes para a visita ao Parque.

---

<sup>41</sup> A saber, conforme relatório do BANCO DO NORDESTE (2005 apud ARAÚJO, 2012, p 45), o litoral cearense foi dividido em quatro regiões turísticas: Região 1: Fortaleza, Aquiraz e Caucaia; Região 2: Caucaia, São Gonçalo do Amarante, Paracuru, Paraipaba e Itapipoca; Região 3: Aquiraz, Cascavel, Beberibe, Aracati e Icapuí; Região 4: Amontada, Itarema, Acaraú, Cruz, Camocim e Barroquinha.

**Figura 4:** Cidade de Barreirinhas/MA**Figura 5:** Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses

**Fonte:** <https://bit.ly/2ICjeac>. Acesso em: 19 set. 2017.

Dessa forma, a cidade de Barreirinhas é a principal via de acesso do fluxo turístico para o Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses. Esse fluxo turístico só foi possível, devido à forte articulação midiática, ao investimento de marketing do Estado e ao empresariado que propagaram discursos no sentido de mercantilizar esse patrimônio da natureza, incitando a demanda do turismo, inserindo assim o local na dinâmica global do capital.

Além do Parque, a sede do município de Barreirinhas fica situada à margem direita do Rio Preguiças, sendo o mais importante rio navegável da região dos Lençóis Maranhenses, destacando-se na economia e cultura local, além de estar inserido na parte dos passeios turísticos da região.

O principal acesso por via terrestre, a partir de São Luís para Barreirinhas, ocorre pela BR-135 até o município de Bacabeira, indo em direção a MA-402, até Barreirinhas (Mapa 15). Essa via foi finalizada em 2002, diminuindo o tempo de acesso ao local, o que estimulou o fluxo turístico. O aumento desse fluxo também foi intensificado pela divulgação e marketing e “pela exibição de duas novelas da Rede Globo (“O Clone” em 2000 e “Da Cor do Pecado” em 2003) e de um filme (“Casa de Areia” lançado em 2005) que foram gravados sobre as dunas” (MARTINS, 2008, p.79).

**Mapa 15: Acesso Rodoviário de São Luís para Barreirinhas/MA.**

No município também se encontram três dos quatro resorts presentes na costa maranhense. Todos são de capital nacional, sendo o resort Porto Preguiças com a maior área de implantação: 200.000m<sup>2</sup>. O resort localizado em São Luís pertence à Rede Accor e fica em São Luís (ARAÚJO, 2011).

De uma forma geral, a Rota das emoções engloba um percurso de 603 km. A maior parte das estradas de acesso aos municípios é pavimentada, com exceção do trecho entre os municípios de Sangue (200km de São Luís) e Santo Amaro/MA, onde a travessia deve ser feita de transporte 4x4. Outro trecho de grande importância para a integração da Rota é o trecho entre Barreirinhas/MA e Paulino Neves/MA pela MA-315. Esta nova estrada estadual está localizada sobre as dunas, sendo construída a partir da parceria entre o Governo do Estado do Maranhão e a empresa responsável pela implantação do primeiro parque eólico do Estado do Maranhão.

As obras estão sendo realizadas entre o Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses e a Área de Proteção Ambiental do Delta do Parnaíba. Para a

construção do parque eólico no município de Paulino Neves, foi necessária a construção dessa via a fim de permitir o deslocamento das peças, tornando-se uma importante via para o deslocamento entre as capitais maranhense e cearense – São Luís e Fortaleza, respectivamente, fortalecendo a integração regional da Rota das Emoções (Figura 6).

**Figura 6:** Construção da Rodovia estadual MA-315

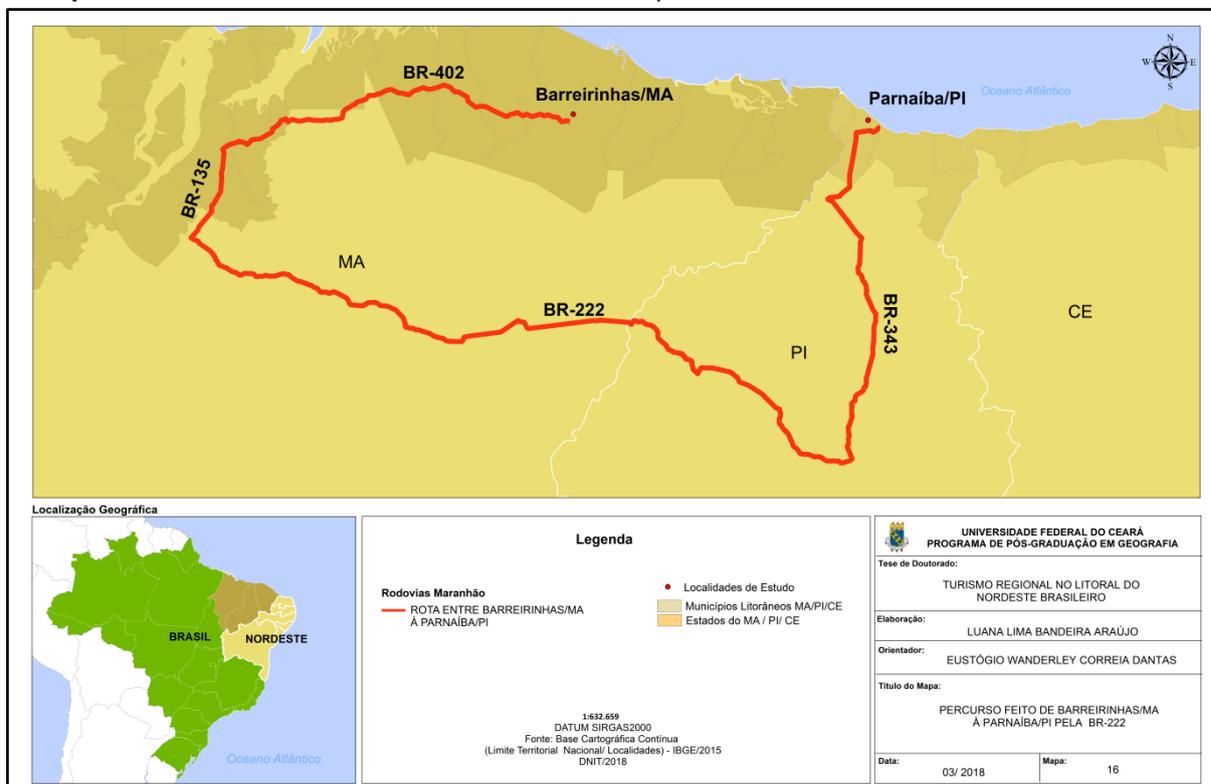


**Fonte:** SINFRA/MA (2017)

Segundo a SINFRA-MA a empresa ficou responsável pela primeira etapa de adensamento das dunas e compactação do terreno, já sendo possível a passagem de carros, com duração de 40 minutos. O alargamento da pista, correção das curvas perigosas, pavimentação asfáltica e sinalização horizontal e vertical, marcam a segunda etapa e serão realizadas pela Secretaria de Estado da Infraestrutura. Anteriormente, o percurso entre Barreirinhas para Parnaíba, entrada para o Delta, era realizado pela BR-222, rodovia com melhor infraestrutura de

acesso. Esse percurso durava em torno de 7 horas, sendo percorrido 620 km (Mapa 16).

**Mapa 16:** Percurso feito de Barreirinhas à Parnaíba pela BR-222.



Além disso, o Governo do Maranhão está construindo uma nova ponte no município de Paulino Neves, substituindo a ponte urbana anterior, de madeira e mão única. A nova ponte terá 60 metros de extensão, sendo de concreto o que possibilitará o tráfego em mão dupla.

Até 2015, a estrada entre Barreirinhas e Paulino Neves (crucial para quem quer seguir a Parnaíba) era de dunas e apenas as Toyotas jardineiras e jipões 4x4 podiam fazer esse percurso. No entanto, mesmo que esta construção traga um maior fluxo turístico para a região, auxiliando a integração regional, os embates ambientais devem ser levados em questão. Toda a região é parte da área de proteção ambiental da foz do Rio Preguiças. Dessa forma, as dunas estão sendo removidas numa unidade de conservação. Como se trata de dunas móveis, a eventual intervenção da areia na rodovia será possível, como ocorre na via de Sabiaguaba-CE. Para os ambientalistas os impactos são difíceis de medir.

Desse modo, o trecho entre Barreirinhas a Paulino Neves (37 km) pode ser realizado por carros de passeio. De Paulino Neves a viagem é percorrida até Tutoia na continuação da MA-315, seguindo viagem até Parnaíba pela MA-035 até chegar na BR-343 que dá acesso a cidade de Parnaíba.

Parnaíba está situada ao litoral norte do estado do Piauí, distante 350 km da capital Teresina. O município se destaca pelo maior fluxo de turistas, sendo o segundo maior e mais desenvolvido município do estado. O principal atrativo natural do local é o Delta do Parnaíba, o que envolve intervenções ligadas à perspectiva de regionalização através do roteiro da Rota das Emoções. Segundo (Silva 2004, p.30):

A área do delta é protegida pela Constituição Federal no artigo 20, que define os terrenos da marinha e as terras em continuidades às praias, como sendo bens da união, no artigo 225, parágrafo I, que proíbe alteração e supressão dos manguezais por atos de particulares ou do Poder Público pelo Decreto 4.771, de 15/09/65, do Código Florestal; pela Lei 6.938/81, que transforma em reserva, ou estação ecológica as florestas e demais formas de vegetação relacionadas no art. 2 da Lei 4.771.

As ações do PRODETUR proporcionaram a refuncionalização do local, transformando-o no principal destino turístico do estado. Essas ações também aumentaram o fluxo turístico direcionado principalmente para o Polo Costa do Delta, abrangendo os municípios de: Teresina, Parnaíba, Luís Correia, Ilha Grande e Cajueiro da Praia.

A inclusão de Teresina – a capital do Estado – no polo, se faz devido à sua importância como ponto de entrada. O município possui três características principais que justificam sua inclusão no programa: faz parte da macroestratégia do planejamento turístico do Estado; o desenho longitudinal do Estado dá uma caracterização diferenciada à região, uma vez que a faixa litorânea é pequena e a capital encontra-se no interior; o desenho do PRODETUR que tem como objetivo melhorar a qualidade de vida da população local. Atingindo apenas 4 municípios, a porcentagem de população atendida é de 6% do total, incluindo Teresina este número passa para 31,16%<sup>42</sup>.

Além disso, Teresina é um polo receptor/emissor do fluxo turístico, devido a sua centralidade geográfica, servindo como “portão de entrada”. No entanto,

---

<sup>42</sup> Disponível em: <https://bit.ly/2Lof8nJ>. Acesso em: 19 set. 2017.

Parnaíba ainda permanece como ícone do turismo piauiense, devido a sua localização litorânea e ao Delta.

O Delta do Parnaíba (Figuras 7 e 8) nasce na Chapada das Mangabeiras, no extremo sul do Piauí dividindo-se em cinco canais: Luís Correia, Canárias, Caju, Melancieira e Tutóia. Na área foi criada uma Unidade de Conservação de Uso Sustentável, a Área de Proteção Ambiental (APA) do Delta do Parnaíba, tratando-se da única formação deltaica das Américas localizadas em mar aberto (IBAMA, 2006). É importante ressaltar que o Delta do Parnaíba, ocupa uma área de 2.700 Km<sup>2</sup>, onde 35% estão localizados em território piauiense, o restante pertence ao estado do Maranhão. Assim, considerou-se a configuração geopolítica que se desenvolveu na região e a representatividade da maior e mais importante cidade (Parnaíba), para situar O Delta no estado do Piauí (SILVA, 2013).

**Figuras 7 e 8:** Delta do Parnaíba



Fonte: DELTA DO PARNAÍBA...(2017) Disponível em: <https://bit.ly/1GYB9EN>..Acesso em: 19 set. 2017.

Partindo da Parnaíba em direção à vila de Jijoca de Jericoacoara, é possível seguir pela BR-402. De Fortaleza para Jericoacoara o percurso é realizado pela CE-085 (Via Estruturante). A partir de Fortaleza há a opção de chegar a Jeri por ônibus + jardineira, carro 4x4 (que pode ser transfer ou alugado), helicóptero e atualmente de avião. Na (Figura 9) podemos visualizar todo o percurso da rota.

Figura 9: Mapa da Rota das Emoções



Fonte: <http://www.proparnaiba.com>

Dentre esses destinos, Jericoacoara destaca-se por apresentar equipamentos turísticos mais sofisticados, atraindo principalmente o público estrangeiro. Jeri, antes de se tornar um ponto turístico conhecido internacionalmente, era uma pequena comunidade de pescadores (década de 1970), sendo um local de difícil acesso. Essa realidade é transformada a partir da década de 1980 com a iniciativa do poder público e privado através de ações de marketing.

A Área de Proteção Ambiental - APA de Jericoacoara foi criada, em 1984, por meio do Decreto nº 90.379. Em 2002, tornou-se um Parque Nacional – PARNA, nos municípios de Cruz, Jijoca de Jericoacoara. O setor de serviços é predominante no município, de acordo com o Instituto de Pesquisa e Estatística Econômica do Ceará – IPECE, o setor de serviços é responsável por 91,9% do PIB municipal. Anteriormente, as atividades econômicas predominantes da vila eram basicamente a pesca artesanal e a agropecuária, hoje, essa última atividade corresponde a 3,1%.

Ao chegar à Jijoca de Jericoacoara, no sentido da vila de Jeri, há a opção de ir de Jardineira (carro 4x4) até a praia do Preá, depois o caminho é realizado por cima das dunas. Chegando à vila, não é permitida a entrada de veículos, sendo necessário deixar o carro no estacionamento. É válido salientar que, a partir do dia 21 de setembro de 2017, os turistas passaram a pagar um taxa diária de R\$ 5,00, sendo paga na entrada do estacionamento ou pelo site da própria prefeitura. De

acordo com a prefeitura, a taxa será cobrada apenas dos visitantes, sendo o valor arrecadado com a taxa revertido em manutenção, como serviços de limpeza das ruas, saúde e segurança.

Além desses embates, a inauguração do aeroporto de Cruz, município distante 22 km de Jericoacoara, traz novas apreensões para os impactos ambientais causados pelo aumento do fluxo de turistas para a região. O aeroporto teve a obra concluída em 2013, mas, apenas em junho de 2017 foi inaugurado. Atualmente, o aeroporto tem capacidade para receber, ao mesmo tempo, 800 passageiros, três aeronaves de grande porte, duas de médio porte e até quatro aviões executivos. Por ano, a capacidade é de até 1,2 mil voos (AEROPORTO DE JERICOACORA...,2017, p.1).

É importante ressaltar que a integração dos estados é um processo que vem sendo construído desde a criação do roteiro. As ações voltadas para a construção de rodovias foram beneficiadas pelas políticas governamentais e serão destacadas no próximo capítulo.

### ***3.2.2 ROTA DAS FALÉSIAS no Litoral do Sertão: Entre o Ceará e o Rio Grande do Norte***

Lançada em 2004, a Rota das Falésias foi estruturada pelo Programa de Regionalização do Turismo – Roteiros do Brasil do MTur e desenvolvida em parceria com o Sebrae Ceará. A Rota envolvia inicialmente oito municípios do litoral Leste do estado cearense que formavam a Costa do Sol Nascente (Aquiraz, Eusébio, Pindorama, Cascavel, Beberibe, Fortim, Aracati e Icapuí), tendo a praia de Canoa Quebrada (Aracati), como a principal atração turística. Além dessa praia, também se localizam os principais cartões-postais da região, como as praias do Porto das Dunas, Prainha, Águas Belas, Morro Branco, Praia das Fontes, Pontal de Maceió, Redonda e Peroba, compreendendo 215 quilômetros de litoral.

Recentemente, em 2016, cinco municípios do Rio Grande do Norte (Tibau, Grossos, Areia Branca, Porto do Mangue e Mossoró) localizados no polo Costa Branca, passaram a integrar esta Rota (Figura 10). A solicitação para a

inclusão desses municípios partiu da iniciativa tanto das instituições, quanto dos empresários ligados ao turismo do Polo Costa Branca potiguar, juntamente com o Sebrae no Rio Grande do Norte e o Grupo Gestor do Roteiro, com apoio do Sebrae no Ceará (ROTA DAS FALÉSIAS...,2017, p.1). A proposta de integração entre os dois estados é transformar o roteiro em um produto turístico, buscando a sua comercialização e atração de um maior fluxo de turistas. Anterior à composição da atual rota, os frequentadores já costumavam realizar o percurso além de Icapuí, indo até a cidade de Mossoró/RN.

**Figura 10:** Rota das Falésias



Fonte: <https://bit.ly/2LmSGv5>. Acesso em: 19 set 2017

Dentre as principais atrações da rota estão os Festivais que ocorrem nos dois estados, como o Festival da Lagosta de Icapuí na Praia das Barreiras, o Festival Canoa Blues e o Festival da Sardinha; no Rio Grande do Norte, as atrações e os festejos que se sobressaem no estado são: o 1º Encontro de Voo Livre na

Falésia da Pedra Grande, Feira Industrial e Comercial da Região Oeste (FICRO) além de belezas naturais como as salinas em Mossoró.

A Rota (Mapa 17) já era comercializada pelas empresas de turismo, podendo ser realizada tanto por ônibus, carro, camionetas 4x4, buggy e também de bicicleta, o que demonstra a boa infraestrutura no litoral leste cearense. No início de 2016, o estado do Ceará possuía 600 empreendimentos entre hotéis, restaurantes e pousadas, 12.140 leitos disponíveis, 37.163 assentos em bares, barracas e restaurantes e 46 associações, incluindo artesãos, bugueiros e taxistas (Mtur, 2016). Seguindo o seguinte roteiro:

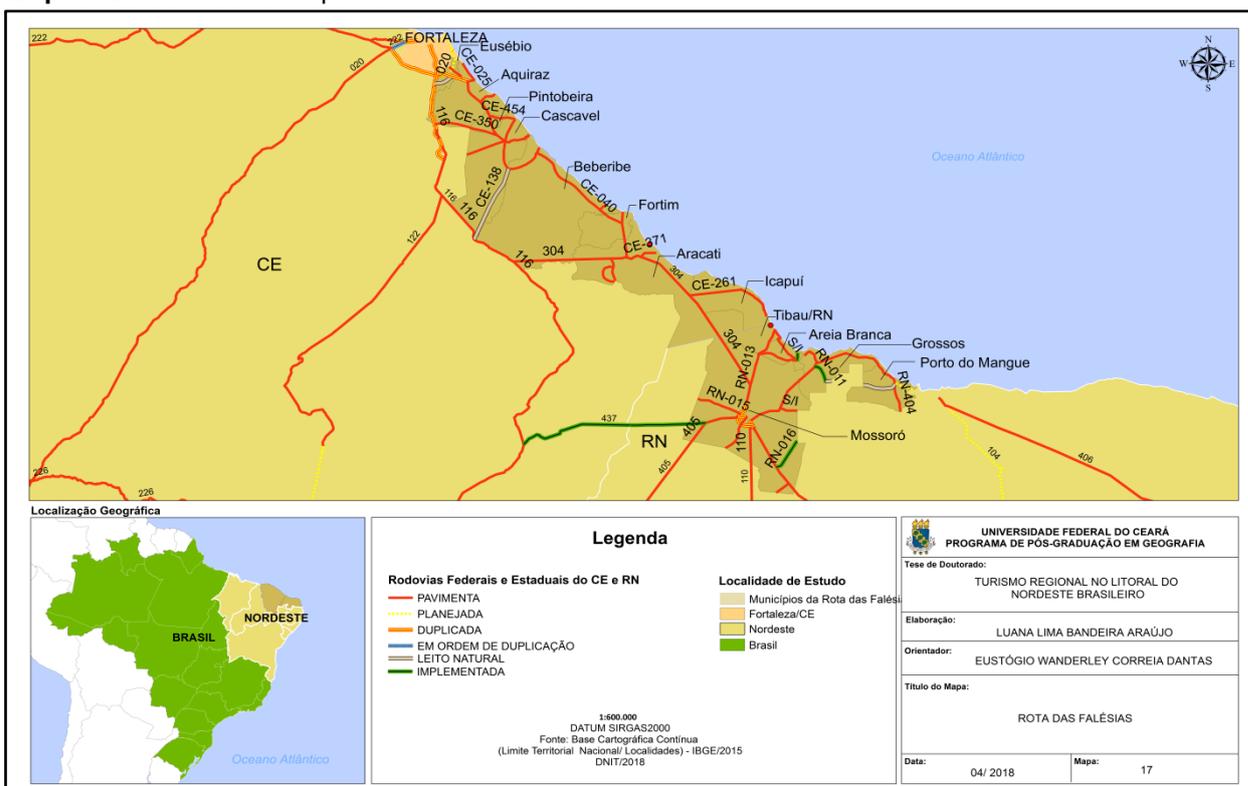
[...] Saindo de Fortaleza, porta de entrada, a primeira parada é Eusébio, hoje um importante pólo gastronômico.

Depois vem **Aquiraz**, distante 32,3 km de Fortaleza, com um rico centro histórico. Em Pindoretama, o visitante vai encontrar engenhos históricos de cana de açúcar ainda preservados. Já **Cascavel**, a 80 km da capital, possui a Central de Artesanato e a Praia de Águas Belas, cortada pelo Rio Mal Cozinhado, que deságua no mar. Com a maré baixa, a faixa de areia fica cheia de pequenas e convidativas ilhas.

Em **Beberibe**, os atrativos são a praia de Morro Branco - onde se localiza o Monumento Natural das Falésias – e a Praia das Fontes. Ali, o que chama a atenção é a diversidade de coloração das areias. No **Fortim**, que fica à margem do rio Jaguaribe – o maior rio do estado – o visitante encontra um verdadeiro paraíso ecológico, com mangues, rica vegetação, aves, mariscos e moluscos. O encontro do rio com o mar forma um ambiente natural deslumbrante.

O próximo destino é a cidade de **Aracati**, que conta com um patrimônio cultural composto por edificações do século XVIII, como igrejas, casa de câmara, cadeia, museus, biblioteca pública e residências que ainda guardam nas fachadas, com seus azulejos da época colonial, a herança da colonização portuguesa. Outra grande atração do município é a **praia de Canoa Quebrada**, conhecida internacionalmente pelo clima de alto astral que transmite a todos os visitantes.

A última parada é **Icapuí**, que fica a 200 km de Fortaleza e é a terra da lagosta. Os principais passeios se destinam às praias de Ponta Grossa, Redonda e Tremembé. Durante o roteiro, é possível fazer passeios de buggy e jangada, além de tours panorâmicos. Disponível em: <https://bit.ly/2Lm2O7n>. Acesso em: 17 ago. 2017.

**Mapa 17:** Vias de Acesso para a Rota das Falésias

Dentre os destaques desse itinerário estão as praias de Canoa Quebrada-CE e Tibau do Norte – RN. A primeira está localizada no município de Aracati – CE, litoral leste do estado do Ceará, aproximadamente, 166 km de Fortaleza. Seu acesso se dá pela rodovia estadual CE-040, que se liga à rodovia federal BR-304, até alcançar a estrada local CE-371. “A BR-304 é sua artéria principal, possuindo entroncamento com a BR-116, ambas integrantes da malha rodoviária federal; já as CE’s 040 e 276 pertencem à malha rodoviária estadual” (SIQUERIA et al, p.27, 2017).

Até os anos 1970, a região era conhecida como um povoado de pescadores. Marcada pela presença de hippes que se hospedavam na casa de nativos. Um grande marco no fluxo turístico local foi a abertura da estrada que liga Canoa Quebrada à Aracati na década de 1980, facilitando o fluxo de visitantes ao local. Mas, a especulação imobiliária passou a ter um maior destaque, o que acelerou o processo de urbanização intenso e aleatório da praia.

Vale salientar que essa praia faz parte de uma Área de Proteção Ambiental de Canoa Quebrada (APA CQ) que foi instituída em 1986. De acordo com Silva (2013), considerando a Área de Preservação Ambiental definida por Lei, na APA de Canoa Quebrada, não podiam ser construídas rodovias, projetos de loteamentos ou empreendimentos turísticos, no entanto, contrariando sua definição, a praia sofre com grandes problemas de especulação imobiliária, além da exploração de recursos minerais, captura de crustáceos, conchas, bivalves, e o uso de agrotóxicos.

Dessa forma, desde a metade da década de 1970 até os dias atuais, Canoa Quebrada foi fruto da expansão da atividade turística, tornando-se um dos principais destinos turísticos do estado, colocando o município de Aracati entre um dos 65 destinos indutores do Brasil, sendo destaque as suas belezas paisagísticas e as noites animadas na rua central – Broadway – onde são localizados os restaurantes, bares e pousadas (Figura11) (SIQUEIRA et al, 2017).

**Figura 11:** Entrada da rua central – Broadway – Canoa Quebrada/ CE.



**Fonte:** Acervo da autora (2017).

Seguindo em direção a CE-371 até a BR-304, no sentido da RN-013 encontraremos o município de Tibau (Figura 12), também conhecido como Tibau do Norte. Assim como Canoa Quebrada, Tibau se constituiu de uma vila de pescadores. De acordo com Gomes (2013), Tibau passou a ter um processo de

vilegiatura marítima natural, o que incentivou a sociedade urbana a exigir do poder público: a implantação de estradas e de outros componentes da infraestrutura, contribuindo para a expansão do número de segundas residências no local, principalmente dos moradores de Mossoró.

**Figura 12:** Orla Marítima de Tibau/RN.



**Fonte:** Acervo da autora (2017).

### **3.2.3 ROTA 101: Roteirização Turística na Zona da Mata**

O litoral da Zona-da-Mata, constituída por estados com diferentes níveis de desenvolvimento e integração regional, atualmente, atrai um grande fluxo turístico regional, intensificado pela existência de uma infraestrutura urbana de acesso. Dessa maneira, a Rota-101 Nordeste, um roteiro interestadual, tem como foco potencializar o turismo nos estados de Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagoas, todos beneficiados com as recentes ações de políticas governamentais, auxiliando a reestruturação da principal via que interliga essa região.

Essa sub-região é privilegiada pela existência de uma via rodoviária criada desde os tempos coloniais, a BR-101 (rodovia longitudinal). Esta rodovia federal e translitorânea (sentido norte-sul) tem como ponto inicial a cidade de Touros, localizada no estado do Rio Grande do Norte, e finaliza na cidade de São José do Norte, no Rio Grande do Sul. Dessa forma, a rodovia atravessa doze estados brasileiros: Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Sergipe, Bahia, Espírito Santo, Rio de Janeiro, São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, tendo uma grande importância no que diz respeito ao transporte de

produtos, na circulação de pessoas e, em especial, no turismo, além de estabelecer conexão entre três importes regiões: Nordeste, Sudeste e Sul.

A via, com os investimentos do PAC, passou a ser duplicada em toda a sua extensão, o que contribuiu para o aumento, não só do nível de integração regional, mas para um maior fluxo rodoviário, principalmente, no que diz respeito ao fluxo turístico regional. Para o aproveitamento dessa integração, foi criado um roteiro interestadual chamado Rota-101. O primeiro encontro para o lançamento da união regional ocorreu no ano de 2013 no Centro de Convenções da cidade de Natal. A rota tinha como objetivo promover o turismo nos quatro estados beneficiados pela duplicação da BR-101 (Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagoas), fomentando o turismo em um percurso de 600 Km na rodovia BR-101 e passando por destinos conhecidos nacionalmente, como Porto de Galinhas (PE), Pipa (RN) e Maragogi (AL), além das capitais Natal, João Pessoa, Recife e Maceió. O evento deteve o reconhecimento de maior evento inter-regional do Turismo Nacional.

Entre os destinos turísticos de cada estado, destaca-se no Rio Grande do Norte: Pipa, Parnamirim (Pirangi), Mossoró, Barra do Cunhaú, Extremoz e Georgino Avelino; na Paraíba: João Pessoa, Costa do Conde e Campina Grande; em Pernambuco: Recife, Olinda, Jaboatão dos Guararapes, Marinha Farinha, Porto de Galinhas e Gravatá. E em Alagoas: Maceió e Maragogi (SALÃO DE TURISMO..., 2013, p.1).

O 2º Salão de Turismo Rota 101 Nordeste ocorreu em Recife (PE), tendo o apoio do Ministério do Turismo, que destinou R\$ 924 milhões para as obras de infraestrutura nos quatro estados constituintes da Rota 101. Segundo dados oficiais das secretarias estaduais, os quatro estados recebiam 12 milhões de turistas por ano (SALAO DA ROTA 101..., 2015, p.1).

Dentre as rotas aqui citadas, a Rota-101 aparece como um grande destaque na requalificação dos fluxos turístico entre os estados participantes. Os estados que a compõem, vêm passando por transformações socioespaciais, destacando-se não só as capitais, mas os municípios que conseguem concentrar um grande número de visitantes, entre eles, estão os municípios que foram selecionados nesta tese.

Considerados importantes destinos turísticos, os balneários de Pipa/RN, Tambaú/PR, Porto de Galinhas/PE e Maragogi/AL configuram hoje, juntamente com as localidades de Porto Seguro/BA, Canoa Quebrada/CE e Jericoacoara/CE, os mais importantes destinos turísticos (BRANDÃO, 2013).

A Praia da Pipa<sup>43</sup> (Figuras 13 e 14), como já citado no Capítulo II, são, juntamente com Natal, os grandes destinos turísticos do Rio Grande do Norte<sup>44</sup> na atualidade. O município se caracterizava por ser habitado por pescadores e, assim como a grande maioria das praias nordestinas, passou por grandes transformações socioeconômicas e espaciais, iniciando-se na década de 1970 com a expansão de moradias de veraneios (segunda residência). Mas, essa lógica de urbanização e transformação do lugar pelo turismo, acarretou o processo de desterritorialização dos moradores de vilarejos, onde as atividades de subsistência foram dando lugar às atividades ligadas ao turismo, fazendo emergir outro processo de criação do território, que passou a ser apropriado por novos atores (ARAÚJO, 2002). Essa desterritorialização foi principalmente induzida nos anos 1990, onde a pequena Vila passou a apresentar um grande potencial turístico, atraindo investimentos internacionais e nacionais, obrigando a população local a vender suas terras e se distanciarem cada vez mais da zona de praia.

---

<sup>43</sup>“A vila recebeu este nome em referência ao formato de uma pedra vista pelos navegadores portugueses. Por sua semelhança com uma pipa (barril), a pedra passou a dar nome à praia que fora chamada de Praia da Pipa” (XAVIER, 2008, p.57).

<sup>44</sup>Em julho de 2016 ABIH-RN (Associação Brasileira da Indústria de Hotéis, seção Rio Grande do Norte) registrou quedas no setor hoteleiro. Nos três últimos meses do ano foi registrada uma queda em torno de 17%, se comparado ao ano de 2015, com destaque para o mês de maio, cuja redução, em relação ao ano passado, foi de 36%. Em contrapartida, dados da Superintendência Regional da Polícia Federal no Rio Grande do Norte confirmam um crescimento ainda maior da presença de turistas estrangeiros no Estado, frente aos índices divulgados pela própria Secretaria de Estado do Turismo. Segundo a Polícia Federal, o aumento foi de 43,77% de estrangeiros no primeiro semestre. Em números, o Aeroporto de São Gonçalo do Amarante e o Porto de Natal receberam 5.582 a mais que os 12.752 turistas internacionais registrados em 2015, somando agora 18.335 o que representou uma entrada de aproximadamente R\$ 15 milhões a mais na economia do RN. Disponível em: <https://bit.ly/2kfmPKj>. Acesso em: 09 ago. 2016.

**Figura 13 e 14:** Praia de Pipa/RN

**Fonte:** Acervo da autora, 2015.

É interessante salientar que o interesse turístico no município de Tibau do Sul surgiu de forma espontânea, não havendo, segundo Nunes (2014), nenhuma intenção dos gestores públicos em incentivar o turismo na região. Para a autora, as próprias atratividades naturais foram fundamentais para a atração de empresários que viabilizaram o crescimento no local, não existindo uma política pública específica no município, mas sim programas do Governo Federal, efetivados devido à pressão política e obrigatoriedade das ações. “Embora seja de grande potencialidade, o turismo é regido por uma lógica que privilegia o lucro, sem uma organização urbana e respeito à população local e sua cultura” (ibidem, p.48).

O percurso de Natal até Pipa atravessa pela BR-101 sentido sul (Figura 15). A entrada para Pipa é feita pelo município de Goianinha, levando praticamente uma hora para chegar ao destino, tendo algumas placas sinalizando o acesso.

A próxima estrada estadual é a RN-003 (Figura 16) que foi construída há poucos anos com auxílio proveniente do PRODETUR/NE. A estrada dá acesso direto à praia, mas a falta de iluminação ainda é um grande problema para a acessibilidade.

**Figura 15:** Acesso à Praia de Pipa/RN pela BR-101 sentido sul.



**Fonte:** Acervo da Autora (2015)

**Figura 16:** Acesso à Praia de Pipa/RN pela RN-003.



**Fonte:** Acervo da Autora (2015)

Outras ações, que mais se destacaram com o Prodetur/RN na questão acesso, são evidenciadas no litoral sul, como a construção da rodovia Rota do Sol, estrada que liga Natal às praias localizadas ao sul da capital até chegar à Praia de Barreta em via asfaltada.

Partindo de Pipa em direção à cidade de Tambaú na Paraíba, a rota escolhida vai além da BR-101. Os moradores e principalmente guias turísticos da região aconselham os turistas, que pretendem continuar conhecendo as praias do Nordeste em direção ao sul, a pegar um atalho pela praia de Sibaúma, que se localiza entre Pipa e Barra do Cunhaú. Nesse ponto é feita a travessia de balsa do rio Catu (Figura 17), sendo possível desfrutar das belezas das Piscinas Naturais (Figura 18).

**Figura 17:** Travessia de balsa no rio Catu

**Fonte:** Acervo da autora, 2015.

**Figura 18:** Piscinas naturais de Sibaúma

**Fonte:** Acervo da autora, 2015.

Com acesso pela RN-003 em direção a RN-269, passando por Barra do Cunhaú e Canguaretama no sentido da BR-101, é possível economizar na distância, além de apreciar as diversidades destas localidades. Após retornar à BR-101, segue-se até Tambaú em João Pessoa.

A escolha por essa Praia se deu por localizar-se em uma região com grande número de meios de hospedagem e por ter um considerável fluxo de turistas, principalmente no Mercado de Artesanato Paraibano, na “Feirinha de Tambaú” e no Centro Turístico de Tambaú. Em pesquisa realizada pelo Instituto Fecomércio de Pesquisas Econômicas e Sociais da Paraíba - IFEP, que acontece anualmente, referente ao Desempenho do Turismo na Região Metropolitana de João Pessoa - RMJP<sup>45</sup>, foram apresentados dados de 630 entrevistados, dos quais 49,37% eram oriundos da Região Nordeste, sendo a maior parcela (31,83%) composta por visitantes do próprio Estado, em seguida os turistas de Pernambuco (26,05%), mostrando a dinâmica do fluxo de lazer por sua proximidade, além da presença de turistas do Rio Grande do Norte (15,11%) e Ceará (13,50%). O segundo maior contingente de turista que visitaram a RMJP é procedente da Região Sudeste, 28,73%, com destaque para o Estado de São Paulo (com uma parcela de 66,30% destes); em seguida, aparecem os visitantes do Rio de Janeiro e Minas Gerais

<sup>45</sup> A sondagem foi realizada no período de 26/12/2014 a 13/01/2015 e, para que tivesse um resultado satisfatório, foi estabelecida através de dados estatísticos uma amostra de 630 entrevistas com um erro amostral de 3,90% e um índice de confiança de 95%. A escolha dos respondentes foi realizada no aeroporto, terminal rodoviário e em diversos pontos turísticos da RMJP, sendo os entrevistados escolhidos de forma aleatória.

(ambos com 16,02%). Já os turistas estrangeiros são oriundos principalmente dos Estados Unidos, Argentina, Portugal e Suíça.

Nesse contexto, a orla de Tambaú apresenta uma intensa ocupação urbana ocasionada principalmente pelas transformações do Turismo na faixa marítima. Localizada no Litoral Norte de João Pessoa, a praia de Tambaú destaca-se por apresentar os primeiros loteamentos existentes nas décadas de 50, 60 e início de 70, estendendo-se para as imediações de Manaíra e Cabo Branco, no sentido norte e sul respectivamente. Segundo Moraes (2009), o acelerado processo de ocupação dessa área nas décadas de 1960 e 1970 é atribuído, em primeiro lugar, ao crescimento das habitações de veraneio ou segundas residências, que foram gradativamente se transformando em habitações de moradias fixas.

Com o auxílio do PRODETUR/NE, a Paraíba implementou ações como: desenvolvimento institucional, saneamento, construção de rodovias, recuperação de patrimônio histórico, elaboração de projetos/estudos. Dentre as ações de infraestrutura de integração, encontra-se a rodovia PB-008 (Figura 19), ligando a praia do Seixas à praia de Coqueirinho por meio da construção de 13 km de estradas pavimentadas (Figura 20), trecho que veio a ser reestruturado recentemente. É válido lembrar que os recursos voltados para o transporte foram destinados apenas à rodovia PB-008, não sendo destinado nenhum investimento às vias urbanas da Paraíba.

**Figura 19:** PB-008 que dá acesso à praia de Coqueirinho.



**Fonte:** Acervo da autora, 2015.

**Figura 20:** Praia de Coqueirinho/PB



**Fonte:** Acervo da autora, 2015.

Partindo da Praia de Tambaú, o turista que preferir conhecer as praias da Paraíba em direção a Pernambuco, encontra a PB-008. Como já esboçado, a rodovia se encontra pavimentada, com ótima sinalização e o acesso para as praias como Coqueirinho e Tambaba estão em ótimo estado. Após essas praias, passando pela PB-008, é possível acessar a PB-028 que nos leva até a BR-101, onde se pode seguir no sentido Sul até a cidade de Recife-PE. A viagem é tranquila pela duplicação da BR-101 principalmente nesse trecho. Apenas na entrada do município de Abreu e Lima, seguindo até Recife, é que os buracos e o caos no trânsito tornam-se fatores prejudiciais para os visitantes que pretendem conhecer o litoral do estado.

Seguindo em direção à praia de Porto de Galinhas pela BR-101, é necessário acessar a PE-060, que leva até Ipojuca. A partir de Ipojuca, é preciso pegar a PE-038 até Nossa Senhora do Ó e, então, a Rodovia Tronco, que passa próximo da praia de Muro Alto, indo até o centro de Porto de Galinhas. Saindo do Sul, o acesso se dá pela PE-060 e pela BR-101.

A praia de Porto de Galinhas (Figuras 21 e 22) está localizada no município de Ipojuca, correspondendo a um importante destino turístico de Pernambuco. Recife/Olinda, Fernando de Noronha e Porto de Galinhas são os destinos turísticos de maior destaque no estado.

Em 1960, a acessibilidade para o litoral sul de Pernambuco foi facilitada com a pavimentação da rodovia PE-60, o que promoveu, em 1970, a expansão urbana com a construção das casas de veraneio.

Por estes motivos e pela necessidade de ocupação do território de Porto de Galinhas, em setembro de 1975, a Carvalheira Incorporações e a Ampla, por meio de Mário Jorge, então proprietário da área, dividiu-a em lotes, distribuindo-as as famílias de classe média e alta da região metropolitana de Recife, provocando a derrubada dos coqueiros, das antigas fazendas de coco, no período de 1977 e 1980, para a construção de casas de veraneio (SILVA & XAVIER, 2013, p.214).

Mas, somente na década de 1990 são instalados na região alguns hotéis e pousadas. Nessa época, identificou-se a construção e inauguração de vários tipos de pousadas, inclusive as primeiras de grande porte (Privê de Veraneio, Tabajuba e Arco-íris). Houve ainda novas ações públicas, como a pavimentação da PE-09, em

1991, e a instalação dos primeiros telefones residenciais na vila de Porto de Galinhas em 1992.

**Figura 21:** Passeio de jangada em Porto de Galinhas/PE.



**Figura 22:** Porto de Galinhas/PE.



**Fonte:** Acervo da autora, 2015.

Saindo de Porto de Galinha em direção à Maragogi/AL, os caminhos mais próximos são pelas vias estaduais, utilizando-se principalmente a AL-101, que é uma importante rodovia de acesso para Maragogi. Sendo o segundo maior receptor de turistas em Alagoas, Maragogi é conhecida pelas belezas das Piscinas Naturais que representam seu principal atrativo turístico.

Antes de ser conhecida turisticamente, Maragogi era uma sociedade formada pelo contexto histórico da *plantation* da cana-de-açúcar e do latifúndio, sistemas produtivos que ocasionaram um grande volume de riquezas e ao mesmo tempo ampliaram as massas de excluídos sociais (KASPARY, 2012). O processo de ocupação dos povoados, que formam atualmente o município, esteve fortemente ligado à abolição da escravatura. Como a área de plantio de cana era concentrada no interior, os povos pobres se direcionavam para os povoados praianos, tornando-se pescadores ou pequenos agricultores para a subsistência familiar.

Atualmente, a zona litorânea (Figura 23) ainda é ocupada por populações tradicionais que sobrevivem de atividades econômicas de subsistência, como a pesca, a pequena lavoura e a cultura do coco, sofrendo com o escasso acesso aos serviços básicos, como a falta de saneamento básico. Ao longo das últimas

décadas, a inserção do turismo trouxe transformações socioespaciais na região. Muitos dos moradores utilizam essa atividade para arrecadarem uma renda extra, principalmente nas épocas de alta estação. Segundo Kaspary (2012), o desenvolvimento turístico foi resultado da perda do isolamento geográfico pela construção da rodovia AL-101 Norte (Figura 24), em 1979.

A construção da rodovia AL-101 Norte facilitou a comunicação terrestre entre os povoados de Maragogi, como também propiciou o aumento dos fluxos populacionais de dois movimentos sociais distintos: um de caráter sazonal e de natureza turística, e o outro de migrantes oriundos de diversas áreas rurais ou de centros urbanos, que buscavam, e ainda buscam, na atividade turística ou no comércio, uma alternativa de sobrevivência. Esses fluxos provocaram, paulatinamente, a reordenação territorial em que antigas casas de taipa foram cedendo espaço para a espacialização de segundas residências, para a construção de meios de hospedagem, bares e restaurantes, e para a fixação de novos moradores (ibidem, p.85).

**Figura 23:** Orla Marítima de Maragogi.



**Fonte:** Acervo da autora, 2015.

**Figura 24:** Margens da via AL-101 nas proximidades de Maragogi.



**Fonte:** Acervo da autora, 2015.

A década de 1980 marca essas transformações do território a partir da ocupação de veranistas. Notou-se que muitos proprietários de casas de veraneio transformaram suas antigas residências em pousadas em Maragogi, visando uma oportunidade de negócio lucrativo com a intensificação do fluxo turístico. Muitos dos proprietários são do estado vizinho, Pernambuco, ou da capital Maceió.

As políticas públicas de turismo, bem como o Programa de Regionalização do Turismo proporcionaram melhor acesso a serviços e equipamentos na região. Hoje, Maragogi apresenta-se como a segunda destinação

turística mais visitada de Alagoas. Eleita como um dos 65 destinos indutores do turismo no Brasil.

### **3.3 AS DINÂMICAS ESPACIAIS ENTRE SERGIPE E BAHIA**

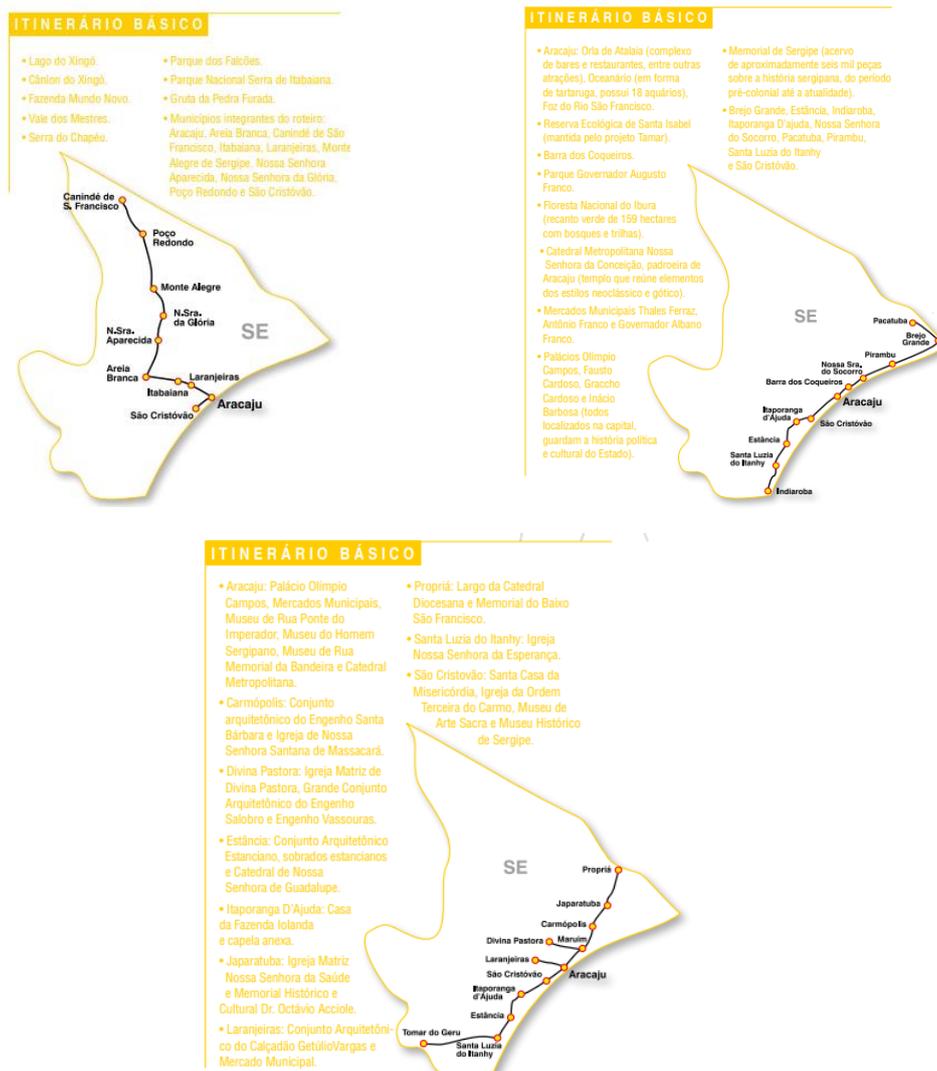
Ao contrário do que encontramos nos demais estados do Nordeste brasileiro, entre os estados de Sergipe e Bahia, ou mesmo, entre os dois estados e os demais da região Nordeste, não existe uma relação ou rota turística oficial entre os estados, sendo esta oficializada pelo MTUr. Evidentemente, o que podemos constatar é o fluxo turístico desses estados pela BR-101, que na atualidade ainda está no processo de duplicação, ao contrário do que encontramos no trecho entre os estados do Rio Grande do Norte (Tibau do Sul) e Alagoas (Maragogi).

Entretanto, nesses estados, existe a movimentação de turistas no chamado Roteiro pela estrada Linha Verde. Dentre as descrições desse roteiro, nota-se a existência de uma dinâmica do turismo regional não só entre os estados de Sergipe e Bahia, mas também no estado de Alagoas, tendo destaque a capital de Maceió. Esse roteiro é conhecido por Roteiro Linha Verde, por ser realizado pela via estadual, a BA-090, também é conhecida como Estrada do Coco, uma via litorânea do estado da Bahia que dá acesso à Praia do Forte, Imbassaí, Costa do Sauipe. Esse trecho conecta o norte da Bahia com os dois estados vizinhos (Sergipe e Alagoas) seguindo pela BR-101, em Sergipe, e pela AL-101 em Alagoas.

Além desse roteiro, existem os roteiros específicos de cada estado. Em Sergipe, podemos destacar três importantes roteiros turísticos com base nos dados do MTUR (2011). O primeiro intitulado como “Aracaju-Xingó” onde se destaca várias atrações naturais do local, como praias, lagoas, manguezais e rios. Mas, a principal atração é o Cânion do Xingó, sendo este o quinto maior cânion do mundo. Já o segundo roteiro “Litoral Sul” contempla os municípios que compõem a Costa dos Coqueirais, entre eles, a própria capital Aracajú, com destaque para a orla de Atalaia, Indiaroba, Santa Luzia do Itanhy, Estância, Barra dos Coqueiros, Brejo grande, entre outros. O terceiro roteiro, denominado de “Cidades Históricas”, é voltado para os patrimônios históricos do estado, dentre eles, os museus, as igrejas os mercados e outros patrimônios. Vale salientar que todos os roteiros tem como

destaque a capital, Aracaju, e, nos roteiros relacionados às praias, a orla marítima de Atalaia é uma das principais atrações (Figura 25).

**Figura 25:** Roteiros “Aracaju-Xingó”, Litoral Sul e Roteiro Cidades Históricas.



No que se refere ao turismo, o estado de Sergipe, localizado entre os estados da Bahia e Alagoas, é uma das menores unidades de federação do Brasil. Suas heranças econômicas são ligadas principalmente à economia industrial, onde se sobressai a indústria petroquímica, devido à existência de reservas de petróleo e

gás natural no local. Este desenvolvimento industrial é destacado principalmente nos anos de 1960 e 1970, sendo a atividade turística tratada em segundo plano, assim como nos demais estados do Nordeste.

Este fato é modificado, em meados dos anos 1990 e 2000, com a criação do PRODETUR que vai diversificar o local, principalmente destinando-se à Costa dos Coqueiros. O litoral foi escolhido pelo Governo do Estado como prioridade para o desenvolvimento de infraestrutura turística, principalmente na capital, Aracaju.

Dos nove municípios sergipanos, que receberam investimentos do Prodetur/NE (US\$ 67 milhões), sete deles eram pertencentes ao Polo Costa dos Coqueirais: Aracaju, Barra dos Coqueiros, Itaporanga D'Ajuda, Estância, Indiaroba, São Cristóvão e Santa Luzia do Itanhy. Os investimentos foram concentrados principalmente em Aracaju, estabelecendo como prioridades o Litoral Central e Centro Sul, que ligam Sergipe-Bahia, decisão estratégica, política e econômica. No litoral Norte não houve investimentos do programa.

As principais vias que ligam os dois estados são a BR-101, BA-090 (estrada Linha Verde), SE-100 (acesso aos dois polos receptores de turistas, os estados de Alagoas e Bahia) e SE-368. Essa articulação, segundo Araújo (2015), reforçou a vilegiatura do espaço litorâneo sergipano, ligada ao fluxo metropolitano e ao fluxo de lazer. Ainda segundo o autor, 90% da quantidade de turistas de Sergipe estão concentrados em Aracaju e, mesmo havendo um crescimento significativo de turistas estrangeiros, o cenário nacional ainda é o grande trunfo, visto que a demanda interna é crescente.

O principal ponto turístico de Aracaju a receber tais transformações espaciais, através da inserção de investimentos turísticos no estado, foi na orla marítima de Atalaia. Segundo Silva; Santos (2015), os meios de hospedagem existentes no local sofriam grande influência da ocupação pelo segmento de negócios, tendo em vista a presença de indústrias de petróleo no local. Já os investimentos do Prodetur II e a consolidação das ações do Prodetur Nacional, em 2011, foram fundamentais para as transformações urbanas voltadas para o lazer na capital do estado, principalmente com o planejamento direcionado à realização da Copa do Mundo.

Com relação ao estado da Bahia, este possui o maior litoral brasileiro, no qual apresenta um conjunto de atrações naturais e culturais que diversificam o turismo no local; sendo caracterizado pela construção e o ordenamento das propostas de turismo de seu território em torno da cultura local e principalmente da simbologia da “baianidade”, que foi um dos fatores que reforçaram a construção da forte identidade sociocultural do turismo da região (ALVES; DANTAS, 2013).

O estado, anterior a diversificação do turismo, tinha a sua economia pautada unicamente na exportação de produtos agrícolas, especialmente do cacau que, na década de 1960, era o principal produto de exportação. Em meados da década de 1950, como bem destaca Carvalho (2008), a abertura da BR-101 na década de 1950 e seu asfaltamento em 1970, além do asfaltamento da BR-116, também conhecida como Rio Bahia na década de 1960<sup>46</sup>, fez com que o desenvolvimento do turismo fosse fortalecido, concentrando-se na capital Salvador. Só a partir dos anos de 1980, houve a iniciativa para a descentralização e interiorização do turismo no estado com a criação da BAHIATURSA – empresa pública de turismo do Estado da Bahia. Essa iniciativa ocorreu com maior intensidade a partir dos anos 1990 tanto pela intervenção do Estado, quanto pelas ações do Prodetur-NE na região.

O Prodetur/BA foi fundamental para a priorização de investimentos a fim de internacionalizar os municípios com destaques para o turismo, além da própria capital. Dessa maneira, os destinos turísticos destacados foram: na capital de Salvador (Baía de Todos os Santos e Costa do Dendê); em Ilhéus (Costa do Cacau); em Porto Seguro (Costa do Descobrimento) e em Lençóis (Chapada da Diamantina). Nessa época, a Bahia chegou a ocupar o terceiro lugar entre os destinos brasileiros mais visitados.

A cidade de Porto Seguro, localizada no Litoral Sul do estado na Costa do Descobrimento (assim denominada por ter sido o local que o Brasil foi descoberto), mobiliza um conjunto de produtos turísticos, dinamizando a economia da região. Além do asfaltamento, na década de 1970, da BR-101 entre Vitória (ES) e Salvador (BA) e de trechos da BR-367, o acesso a Porto Seguro foi reforçado. Atualmente, o

---

<sup>46</sup> A BR 116 e a BR 101 são dois importantes corredores rodoviários do Brasil, interligando-o de norte a sul. Essas as rodovias cortam o estado da Bahia no sentido longitudinal.

local é o principal centro dinamizador da atividade na região e a segunda localidade mais visitada do Estado.

Já os investimentos da segunda fase do Prodetur II foram direcionados tanto para o litoral norte, quanto para o litoral do extremo sul, sendo também contemplados os municípios da Chapada da Diamantina. Com relação aos investimentos em transportes, foram investidos principalmente no Costa do Dendê, na Costa do Cacau e na Costa do Descobrimento.

Por isso, o fluxo turístico da Bahia é marcado por uma forte presença da demanda doméstica, onde 64% dos turistas são provenientes do Nordeste, com destaque para o próprio estado, que representa mais de 55% dos visitantes. Estes dados estão descritos no Relatório de Pesquisas do Receptivo Turístico do Estado da Bahia realizado em 2011 pela FIPE. Neste relatório, é possível perceber que o próprio Estado é o principal emissor de turistas domésticos da Bahia, respondendo por 50,7% do total de visitantes. Segundo esta mesma pesquisa, a Bahia posiciona-se em 1º lugar entre os estados do Nordeste e responde pelo 4º principal destino das viagens dos brasileiros, com mais de 8% do total das viagens.

Em relação às cidades emissoras de turistas à Bahia entre os estados do Nordeste, se destaca Aracajú/SE (2,9%). Na atualidade, com os levantamentos recentes do MTur esses dados ainda persistem. O estado de Sergipe é o principal emissor de turistas para o estado vizinho, e não para o próprio Estado, o que será abordado no Capítulo V.

Apesar de Sergipe não ter atrativos turístico que ultrapassem o limite da sua capital, excetuando-se a Orla de Atalaia, a dinâmica entre os estados é notória. A falta de investimentos para a atividade em outras áreas do estado acaba levando os próprios moradores a se dirigirem para o estado vizinho. Enquanto a Bahia, já consolidada como um lugar turístico com reconhecimento nacional e internacional, se destaca na atualidade como um dos principais centros de atração turística da região do Nordeste. Atualmente, o estado também se beneficia de investimentos do PAC com a duplicação da BR-101, o que dará maior mobilidade entre os estados destacados.

#### **4 AS POLÍTICAS PÚBLICAS DE TURISMO E A INTEGRAÇÃO REGIONAL DO NORDESTE.**

É notório que as ações geradas por políticas, principalmente aquelas voltadas para o setor turístico no Nordeste brasileiro, nortearam uma nova urbanização e uma nova dinâmica nas cidades, principalmente nas capitais que receberam um maior beneficiamento destas. Além das capitais, os municípios litorâneos, com vocação para o turismo de sol e praia, ganharam destaque não só das políticas estaduais, mas das políticas federais. Assim, as regiões do Meio-Norte, do Sertão e da Zona da Mata do Nordeste, adequaram-se a uma lógica de integração regional a partir de políticas associadas à zona costeira, dentre elas o PRODETUR (I e II); PRODETUR NACIONAL e o PAC.

Entre as ações desempenhadas pelo Prodetur I, Prodetur II, Prodetur Nacional e o PAC; destacaremos aquelas voltadas para a logística de transporte, especialmente, as ações rodoviárias nas quais auxiliaram/auxiliam uma integração regional entre os estados do Nordeste, além de possuir importante papel na intervenção direta sobre o espaço, permitindo o aumento do fluxo turístico regional. Não obstante, o levantamento sobre a construção de aeroportos na região litorânea é de suma importância, visto que em algumas regiões como o Meio-Norte, a construção de vias rodoviárias é impossibilitada por conta da presença de obstáculos naturais como os Lençóis Maranhenses e o Delta do Parnaíba.

Nestes aspectos, os fatores regionais são consideravelmente importantes, visto que as heranças espaciais – discutidas do Capítulo II – foram incisivas para o planejamento das políticas públicas de turismo, ao mesmo tempo em que trouxeram uma lógica desigual na realização de infraestruturas, privilegiando os estados economicamente estruturados (Ceará, Pernambuco e Bahia) e aumentando as desigualdades espaciais já existentes.

Dessa forma, ousa-se neste capítulo fazer um levantamento das principais obras de integração nas principais rotas turísticas do nordeste a nível regional, destacando o sistema rodoviário através das ações do PRODETUR I, PRODETUR II, PRODETUR NACIONAL. Buscou-se assim, entender como estas

políticas auxiliaram na dinâmica da reestruturação do espaço litorâneo através da construção/reforma de vias que modificaram o fluxo turístico interestadual no Nordeste e como estas obras acabaram beneficiando a construção de rotas turísticas e também fortaleceram a integração entre os principais pontos turísticos da região. O PAC também será abordado, uma vez que teve grande importância nos investimentos voltados para as rodovias, configurando uma maior logística territorial tanto no âmbito regional, quanto no âmbito nacional.

#### **4.1. AS PRINCIPAIS OBRAS PARA INTEGRAÇÃO REGIONAL DO MEIO-NORTE.**

Na região Meio-Norte, composta pelos estados do Piauí e do Maranhão, o fluxo turístico ainda precisa ser fortalecido, principalmente, quando comparamos esses estados com os que possuem maiores fluxos turísticos da região, como a Bahia, Pernambuco e Ceará. Mesmo possuindo um grande potencial turístico, visto a grande variedade de riquezas naturais, o baixo nível de desenvolvimento social, atrelado à pobreza dos estados e à falta de infraestrutura urbana, corrobora para o atraso do turismo estadual.

Desejando a expansão desse setor, os governos locais e o governo Federal passaram a instituir planos e projetos com o objetivo de induzir o crescimento turístico, além de investirem em marketing, priorizando o litoral e as singularidades naturais da região. Vale salientar que as Capitais São Luís - MA e Teresinha - PI são os principais portões de entrada para os destinos turísticos, tendo assim uma melhor infraestrutura devido ao recebimento de recursos oriundos de políticas governamentais, que auxiliaram principalmente na área litorânea.

O estado do Piauí, que está situado entre os estados do Maranhão e Ceará, é considerado como um ponto estratégico para a regionalização turística. Possuindo o menor litoral dos estados do Nordeste, com apenas 66 km de extensão, o estado vem passando por transformações socioespaciais importantes, tendo nas políticas públicas voltadas para o desenvolvimento turístico da região um grande aliado para efetivação dessas mudanças. Os principais polos indutores do turismo no estado são: Polo de Teresina, Polo Paraíba e o Polo de São Raimundo Nonato.

Ao contrário dos demais estados do Nordeste, a capital do Piauí, Teresina, é a única que não está localizada no litoral. A cidade é um importante centro de serviços e de comércio, exercendo um papel de destino indutor com influência para os municípios e estados vizinhos, como os estados do Ceará e Maranhão, reforçando a sua importância como polo indutor de desenvolvimento na região. No entanto, as políticas de incentivo ao turismo na cidade de Teresina, como o PRODETUR, estão vinculadas a investimentos que auxiliam o desenvolvimento do fluxo turístico nos municípios litorâneos, principalmente Luís Correia e Parnaíba. Isso fica evidenciado a partir da construção de vias que facilitaram o deslocamento do turista para a zona costeira do estado, como a reestruturação da BR-343, promovendo a ligação entre Teresina e Parnaíba. Além disso, a carência de infraestrutura turística e rede de serviços (hotéis, restaurantes etc.) além de estradas e aeroportos são evidentes, contrastando com as atrações turísticas naturais.

Já no estado do Maranhão, o turismo passou a ser desenvolvido, principalmente no final da década de 1990, devido à consolidação de planos que tinham como objetivo alavancar essa atividade, com base no discurso desenvolvimentista. Tanto as políticas federais, Prodetur-NE, Prodetur Nacional e o PAC, quanto as políticas estaduais, destacando-se o Plano Maior, Plano Maior 2020 e o Proecotur, foram essenciais para a melhoria de infraestrutura e atração de investimentos públicos e privados no estado.

Até a década de 1980, as ações das políticas estaduais eram concentradas em São Luís no eixo São Luís/Alcântara. Essa tendência só é alterada na década de 1990, quando a área do Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses e seu entorno, ganham destaque a partir da inserção do Plano de Desenvolvimento Integral do Turismo no Maranhão - Plano Maior. A proposta foi realizada pelo governo do estado do Maranhão com o principal objetivo de desenvolver o turismo sustentável na região. Para isso, o referido plano “estabeleceu parcerias com Banco do Nordeste através do Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste - PRODETUR/NE e do Programa de Desenvolvimento do Ecoturismo - PROECOTUR, além de empresas privadas, prefeituras e outros agentes locais” (MARANHÃO, 2000, apud Saulo e Teixeira, 2008, p. 227).

Foi durante a execução deste plano e o lançamento da nova versão (Plano Maior 2020)<sup>47</sup> que os Lençóis Maranhenses passaram a ser reconhecidos como destino turístico de destaque no Nordeste. Segundo Costa (2016), nas duas versões do Plano Maior, o governo estadual propôs expandir o território turístico destacando não apenas o eixo de São Luís/Alcântara, mas outros municípios litorâneos em pontos distintos da costa, sendo priorizado o polo que contemplava a exploração do Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses no Litoral Oriental. Essa expansão do turismo foi além da capital, destacando o município de Barreirinhas como portão de entrada para o Parque.

Esse direcionamento de investimentos para o litoral também beneficiou alguns setores essenciais ao turismo no estado do Piauí, dentre eles, pode-se registrar a reforma do aeroporto de Parnaíba que em 2004 passou a ser administrado pela Infraero, recebendo o nome de Aeroporto Internacional de Parnaíba Doutor João Silva Filho, e, em 2005, recebeu habilitação para o tráfego aéreo internacional de passageiros. O aeroporto é estratégico por estar localizado entre os municípios de Camocim e Jericoacoara, tornando-se um dos portões de entrada para a Rota das Emoções. A movimentação de passageiros, segundo o Anuário Estatístico Operacional da Infraero de 2017, é marcada por voos domésticos totalizando 12.639 passageiros anualmente. Antes da empresa, Azul Linhas Aéreas, iniciar a operação no local, o aeroporto ficou 14 anos sem receber voos comerciais. Somente em março de 2014, houve a retomada das linhas regulares para Parnaíba.

Dessa forma, a utilização do aeroporto favoreceu o deslocamento dos turistas até o litoral piauiense. Mas, mesmo com operações internacionais, a movimentação de passageiros estrangeiros é pouco significativa, faltando dessa forma, incentivos por parte do governo para uma maior divulgação do estado.

Com relação ao beneficiamento do PRODETUR I, que foi direcionado à construção/reforma de estradas, podemos destacar o corredor entre a capital e o município de Parnaíba.

---

<sup>47</sup> Contando com a participação do setor turístico local e da iniciativa privada, o Plano Maior 2020 é lançado em 2011. No plano são destacados 10 polos turísticos maranhenses e suas rotas. Destes 10 polos, seis se localizam no litoral maranhense. Os polos além de serem classificados por ordem de importância também foram divididos em três categorias: indutores, estratégicos e de desenvolvimento. Desses polos: Delta das Américas, Parque dos Lençóis Maranhenses e São Luís são os que têm maior expressão nacional e internacional.

Assim, o corredor – estradas e atrações – de ligação entre as duas partes do polo é parte evidente deste e já foi parcialmente beneficiado pelo PRODETUR I. Considerando os três percursos alternativos partindo de Teresina e analisando os investimentos realizados ao longo desta área (eixo centro-oeste) no âmbito do PRODETUR I, faz-se necessária a inclusão do município de Teresina, viabilizando o corredor capital-Delta<sup>48</sup>.

Segundo o Relatório do PRODETUR/PI I, somente em 1999 foi possível a inclusão do estado do Piauí no programa, visto que, em 1994, foi retardada a celebração do Contrato de Abertura de Crédito entre o banco mutuário e o Governo estadual.

Duas etapas compunham o PRODETUR/PI I: a primeira, situada no litoral piauiense, compreendendo os municípios de Parnaíba e Luís Correia; a segunda, voltada para o interior do estado, compreendendo os municípios de Pedro II, Piripiri e Piracuruca. Ainda segundo o Relatório do PRODETUR/PI I, devido a pouca manutenção dos investimentos e ao curto prazo de conclusão das obras de infraestrutura, ocorreram problemas na análise e apuração dos resultados. Segundo o documento, a inexistência de instrumentos eficazes de mensuração de resultados foi o principal empecilho, isso impediu a real visualização dos progressos conseguidos.

A partir dos recursos do Prodetur/PI I, a implantação de rodovias buscou atender as necessidades de alavancar o turismo no norte e no litoral do Estado. A grande maioria das rodovias contempladas foram as que interligaram o litoral à capital. Dos R\$ 54 milhões destinados ao estado do Piauí, foram investidos apenas R\$ 8.840.256,21, dos quais 75%, ou seja, R\$ 6.773.085,18 foram destinados ao setor de transporte.

Alguns trechos foram criados para facilitar a ligação entre Teresina e Costa do Delta, visando melhorar o acesso entre a capital e o litoral piauiense, principalmente na BR-343 ao promover a ligação de Teresina a Parnaíba. Esse trecho passou a ser considerado um corredor turístico. As estradas PI-115 e PI-120, construídas em alternativa às BR-316 e BR-343, reduzem cerca de 30 quilômetros o percurso da viagem (PRODETUR/PI).

---

<sup>48</sup> Disponível em: <https://bit.ly/2Lof8nJ> Acesso em: 20 jun. 2017.

Em relação às intervenções do PRODETUR/MA I, estas foram principalmente voltadas para a busca da consolidação do estado como um importante destino turístico nacional e internacional, induzindo o fluxo turístico e promovendo roteiros através de promoções de programas de marketing. Os investimentos foram direcionados essencialmente para os polos São Luís e Alcântara. Entre as obras executadas, destaca-se a recuperação do Centro Histórico com a pavimentação e recuperação das ruas e calçadas, assim como a reforma e ampliação do Aeroporto Cunha Machado, aeroporto internacional de São Luís.

A região dos Lençóis Maranhenses e Delta das Américas receberam efeitos indiretos através das ações do Programa. Segundo Graça (2010), os PDTIS (2004) destacavam que a execução do PRODETUR/NE I teve importante papel para impulsionar a estruturação dos Lençóis Maranhenses enquanto produto turístico, além de inserir o Delta das Américas em um roteiro turístico interestadual, gerando importantes impactos indiretos no turismo estadual. Além disso, alguns projetos foram realizados, como a reforma do Aeroporto Cunha Machado, construção dos viadutos do Turu e dos Franceses e a elaboração do Plano Maior de Marketing do Maranhão.

Na segunda fase do programa, o estado do Maranhão não pôde ser contemplado. Segundo o relatório do PRODETUR/NE II, o estado não atendeu as condições prévias para a contratação dos subempréstimos (BNB-Estados) (BID, 2012).

No Piauí, com as ações do PRODETUR/PI II, algumas rodovias estaduais (PI-210 - Trecho Ilha Grande/Porto dos Tatus; PI-116/315-Trecho Coqueiro/Entroncamento; PI-116/315 - Trecho Macapá/Entroncamento) foram possíveis ser restauradas, como também a implantação do sistema de esgotamento sanitário da cidade de Parnaíba. A partir dos investimentos do Prodetur II, os municípios de Luís Correia, Ilha Grande, Cajueiro da Praia, Parnaíba e Teresina foram beneficiados. Dessa forma, nota-se que essas ações proporcionaram uma independência quase total da malha rodoviária federal (BR-343), proporcionando ao usuário/turista uma nova opção para atingir o litoral.

Mesmo assim, segundo o PDESP (2014), o sistema de mobilidade atual tem estrutura ainda fortemente radial na direção da cidade de Parnaíba. Segundo o Plano:

O eixo da BR-343, entre Buriti dos Lopes e Parnaíba, tende a adensar o interesse de localização de atividades econômicas e do mercado imobiliário para moradias populares. Isso determinará grande pressão sobre esse eixo, com o conseqüente aumento do volume de tráfego de mercadorias, moradores, trabalhadores, turistas etc., e a decorrente necessidade de estruturar travessias. Trata-se de um sistema nitidamente concentrador de tráfego de veículos que tende a reduzir a qualidade de vida e ambiental do seu entorno. Em oposição a esse modelo, a porosidade do sistema de mobilidade trabalha para equilibrar o desenvolvimento econômico e territorial da região, operando no sentido de melhorar a relação entre densidade demográfica e tráfego, e de contribuir para gerar novas centralidades e oportunidades de negócios, trabalho e moradia (PDESP, 2014, p.518) .

O eixo da BR-343, que liga Parnaíba à Luís Correia, afunila o tráfego com destino ao litoral de Luís Correia, já indicando um processo de expansão urbana e conseqüente conurbação da área (ibidem).

O estado do Piauí teve um maior destaque em investimentos de rodovias, comparando-se ao estado do Maranhão, através de recursos do PRODETUR I e II no Meio-Norte. Mas, no âmbito regional, a proposta de integração é direcionada ao litoral oeste do Ceará ao compor a Rota das Emoções (Ceará, Piauí e Maranhão). Comparando os investimentos entre esses três estados, observa-se que um dos setores de maior investimento foi o transporte rodoviário, destacando-se com o maior número de projetos (Tabela 2).

**Tabela 2:** Aplicações por Estado e Fonte de recursos (em \$) do PRODETUR/NE I no componente de transportes.

ESTADOS	RECURSOS (US\$)		
	BID	LOCAL	TOTAL
CE	14.584.015,56	10.004.407,12	24.588.422,68
PI	6.773.085,20	1.713.428,92	8.486.514,12
MA	5.021.081,40	86.395,13	5.107.476,53
<b>TOTAL ALCANÇADO</b>	26.378.182,16	11.804.231,17	38.182.413,33

Fonte: BNB, 2005.

Notadamente, a tabela demonstra que o estado do Ceará obteve maiores recursos, no quesito transporte, dentre os três destinos que compõem a Rota das Emoções. Nesse componente, os investimentos são evidenciados na construção de vias litorâneas paralelas às zonas de praia (Via Estruturante/CE), assim como na construção de vias secundárias ligando as vias litorâneas às zonas de praia dos municípios litorâneos (BR-343/PI).

O estado do Ceará, por sua vez, destaca-se como propulsor de políticas de turismo, antes mesmo das iniciativas federais, como é o caso da criação do PRODETURIS. As contribuições relacionadas à integração regional do Meio-Norte, advindas das obras do PRODETUR I, foram poucas e os maiores investimentos foram direcionados para o estado cearense. Mesmo o litoral leste sendo, na época, a principal área de expansão do turismo, com destaque para o Município de Aracati, por conta da praia de Canoa Quebrada; os municípios escolhidos para a intervenção do programa pertenciam ao litoral oeste, denominado Costa do Sol Poente, composto pelos municípios: Itapipoca, Trairi, Paraipaba, Paracuru e São Gonçalo do Amarante. Essa região foi escolhida por possuir uma maior carência de infraestrutura e pelo seu inegável potencial turístico.

Dentre os principais investimentos, a implementação da CE-085 (Via Estruturante) foi responsável por facilitar o acesso às praias localizadas no litoral oeste. Anterior à construção dessa via e as suas ramificações (Figura 26), a BR-222 era o principal acesso para as praias, influenciando o fluxo turístico local. Os municípios beneficiados foram: Caucaia, Trairi, São Gonçalo do Amarante, Paraipaba, Paracuru e Itapipoca. A Via Estruturante também recebeu recursos do

PRODETUR II para sua ampliação até Granja com o objetivo de facilitar o fluxo em todo o litoral cearense, viabilizando a estruturação da Rota das Emoções.

**Figura 26:** Investimentos do PRODETUR I, litoral oeste do Ceará.



Fonte: SETUR/2011

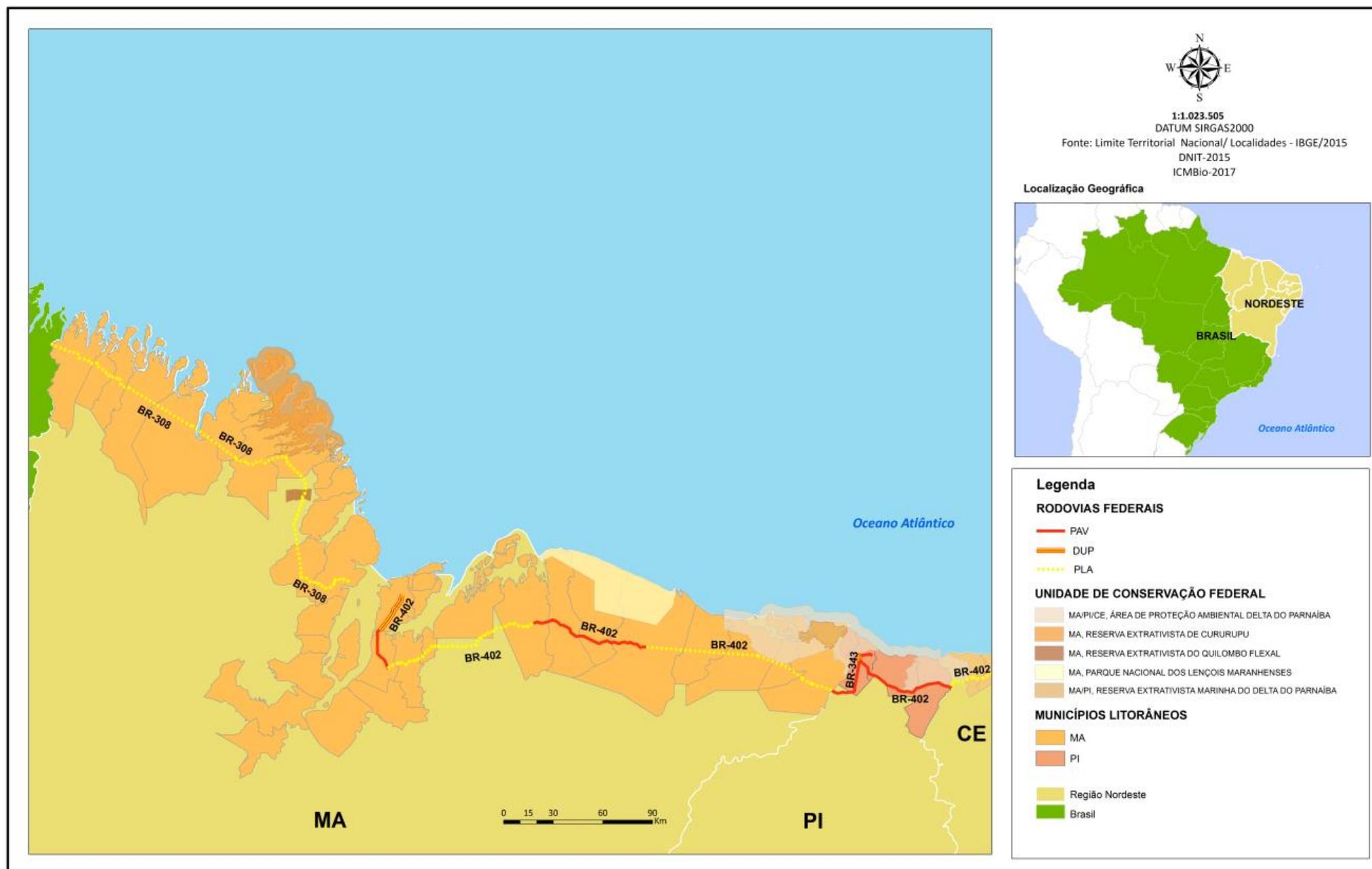
A Via Estruturante CE-085, na segunda fase do programa (PRODETUR II), foi ampliada até a região turística Costa do Sol Poente<sup>49</sup>, abrangendo a faixa litorânea entre Aquiraz e o município de Barroquinha, fronteira cearense com o Piauí, que ainda está sendo duplicada. Isso beneficiará os fluxos turísticos para as praias do extremo oeste, entre elas a praia de Jericoacoara. Segundo a SETUR (2017), foi concluída a duplicação de 29,52 km do trecho entre Paracuru – Trairi na CE-085. Os demais 208 km, entre pavimentação, restauração e duplicação, estão

<sup>49</sup> Polo Ceará Costa do Sol é formado pelos municípios: Acaraú, Amontada, Aquiraz, Barroquinha, Camocim, Caucaia, Chaval, Cruz, Granja, Itapipoca, Itarema, Jijoca de Jericoacoara, Paracuru, Paraipaba, São Gonçalo do Amarante, Trairi e Viçosa do Ceará

aguardando ordem de serviço para o início das obras. Além disso, as ações do PRODETUR também se enquadram no Programa Roteiros Integrados do Brasil, parte integrante do Programa de Regionalização do Ministério do Turismo, o que beneficiou o roteiro aqui destacado.

Vale salientar que o transporte rodoviário é o principal meio de deslocamento na região que integra a Rota das Emoções. A rede de estradas conta com vias asfaltadas conectando a maioria dos municípios litorâneos. No entanto, o grande problema, além da falta de pavimentação e sinalização em algumas vias, é a existência de estradas de areia que exigem veículos tracionados, fazendo a questão natural virar mais um empecilho que dificulta a integração regional do Meio-Norte. Essas intervenções da natureza são perceptíveis principalmente no estado do Maranhão. (Mapa 18)

Mapa 18: Rodovias Federais e Unidades de Conservação do Meio-Norte



Fonte: Elaborado pela autora

#### **4.1.2 PRODETUR Nacional e o Meio-Norte.**

A terceira fase do Prodetur, denominada de PRODETUR Nacional, teve como principal objetivo fortalecer a competição dos destinos turísticos do Brasil por meio de uma gestão pública descentralizada e cooperativa. O programa foi concebido com o apoio do BID, compreendendo operações de crédito estaduais ou municipais, sendo administrados diretamente pelo Ministério do Turismo (MTUR) juntamente com recursos do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e a Cooperação Andina de Fomento (CAF).

Tanto os estados, quanto os municípios brasileiros com mais de um milhão de habitantes passaram a ter condições de solicitar recursos diretamente ao BID. Assim como no Prodetur II, como condição de pleitear os recursos do programa, foram submetidos aos estados e/ou municípios a elaboração de seus Planos de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável - PDITS. Para ter acesso à linha de crédito, era necessário que as propostas fossem aprovadas pela Comissão de Financiamentos Externos do Ministério do Planejamento (Cofix), por meio de cartas-consulta. Cada carta-consulta continha as modalidades de turismo, segmentos e áreas geográficas alvos das intervenções do programa.

Instituído em 2009, foi estimada uma linha de crédito com investimento em infraestrutura de US\$ 1 bilhão do Banco Mundial, com US\$ 400 milhões de contrapartida pagos pelo Ministério do Turismo. Segundo Araújo (2015), ao contrário do Prodetur II, no Prodetur Nacional, todos os estados nordestinos recebem recursos. No caso dos estados de Paraíba, Alagoas e Sergipe, foram vários investimentos relacionados àqueles que não foram efetivados no PRODETUR/NE II através do Tesouro Estadual de cada governo.

O Ceará recebeu a maior parcela US\$ 350 milhões (US\$ 250 milhões através do Ceará e US\$ 100 milhões através de Fortaleza)<sup>50</sup>; Piauí com US\$ 50 milhões, e o Maranhão com US\$ 40 milhões. Os investimentos no estado do Ceará se concentraram na região metropolitana e litoral leste (costa do sol nascente) do estado cearense, o que contribuiu para regionalização do turismo no estado

---

<sup>50</sup> Rio Grande do Norte com US\$ 150 milhões; Bahia com US\$ 135 milhões (US\$ 85 milhões através do estado e outros US\$ 50 milhões com Salvador); Pernambuco com US\$ 125 milhões.

tornando as áreas mais competitivas. Foram investidos cerca de 150 milhões de reais para a sede da Copa do Mundo de 2014.

No estado do Maranhão, as ações do Prodetur Nacional foram focadas principalmente com o intuito de aumentar o fluxo turístico em São Luís. Essas propostas de ação do PRODETUR Nacional foram direcionadas principalmente para a área do Centro Histórico de São Luís e de seu entorno, destacando-se ações como: Elaboração do georreferenciamento dos atrativos da ATP São Luís; Criação e implementação do Selo de Qualidade dos Roteiros do Centro Histórico; Elaboração de projeto e candidatura de São Luís para praias “bandeira azul”; Implantação de estrutura de apoio ao turismo náutico na Ponta da Areia (dentre outras) (PDITS/MA, 2014).

No Piauí, as ações apresentadas para o turismo foram direcionadas para os polos Costa do Delta, Teresina e Polo das Origens, complementando as ações do PRODETUR-NE II, PAC e outras fontes de recursos. Entre as ações previstas na Carta Consulta do Piauí estão: duplicação da Rodovia PI-116 trecho Luís Correia/Barramares, duplicação rodovia PI-116 trecho Parnaíba/Pedra do Sal, além da implantação de planos diretores e a capacitação de gestores e agentes turísticos.

#### ***4.1.3 Programa de Aceleração do Crescimento – PAC no Meio-Norte.***

Objetivando incentivar o investimento público em infraestrutura e aumentar o investimento privado, o Governo Federal lança em 2007 o PAC, com vigência 2007-2010, para acelerar o crescimento econômico do Brasil, sendo organizado em cinco blocos: Investimento em Infraestrutura, Estímulo ao Crédito e ao Financiamento, Melhora do Ambiente de Investimento, Desoneração e Aperfeiçoamento do Sistema Tributário e Medidas Fiscais de Longo Prazo.

Ao contrário do PRODETUR/NE criado para atender a demanda da atividade turística, o PAC traz uma política mais ampla, investindo em diferentes áreas. As ações de infraestrutura foram a que deram maior suporte ao programa. Inicialmente, o PAC 1 previa investir R\$ 503,9 bilhões até 2010, contudo a inclusão

de novas ações elevou o montante para R\$ 646 bilhões no período. O programa foi dividido em 3 eixos:

1) Logística: Rodovia, Ferrovia, Porto, Aeroporto, Hidrovia e Marinha Mercante;

2) Energética: Geração, Transmissão, Petróleo e Gás Natural, Geologia e Mineração e Combustíveis renováveis.

3) Social-Urbana: Luz para todos, Metrô, Recursos Hídricos, Saneamento, Habitação de mercado e de interesse social.

Até 2010, foram investidos pelo PAC 1 cerca de 13,6 bilhões no Maranhão. Na época, o grande destaque voltado para a logística em rodovias foi a obra de duplicação da BR-135/MA que dá acesso ao Porto de Itaqui. No PAC 2 as reformas foram direcionadas principalmente para a continuação da duplicação da BR-135 e para as reformas no Aeroporto de São Luís, além das reformas do Porto Itaqui.

Foram investidos no Piauí, cerca de 11,1 bilhões de reais até 2010, sendo os gastos relacionados à logística, que foram direcionados à Ferrovia Nova Transnordestina e BR-135, além de reformas no Aeroporto de Teresina e Parnaíba. No PAC 2, continuam as ações de reforma no aeroporto de Teresina e Parnaíba, além da recuperação de várias estradas vicinais, pavimentação da BR-020/PI (divisa PI/BA) e pavimentação da BR-135/PI.

No Ceará, o valor de R\$ 32 milhões foi investido na ampliação do aeroporto Pinto Martins com obras na torre de controle e ampliação do terminal de passageiros, o que contribuiu na dinamização não só da região metropolitana, mas também das áreas litorâneas próximas, aumentando os fluxos turísticos. Dessa forma, o PAC investiu apenas na capital com o intuito de empreender a internacionalização do turismo no estado.

Vale ressaltar que o PAC 2 (Sucessor do PAC1) esteve vigente de 2011 a 2014, tendo as ações de infraestrutura social e urbana como objetivos, priorizando obras de pavimentação, drenagem e contenção de encostas, sendo divididas em seis eixos: Transporte, Energia, Cidade Melhor, Comunidade Cidadã, Minha Casa

Minha Vida e Água e Luz para todos. Os investimentos chegaram a 960 bilhões de reais durante o seu período de vigência.

Além das ações voltadas para as vias rodoviárias, outro importante fator para o acesso à Rota das Emoções, foram os aeroportos. No Ceará, em especial, em Jericoacoara, a inauguração do aeroporto no ano de 2017 vem aumentando ainda mais o turismo na região. O aeroporto Internacional de Jericoacoara – que, apesar do nome, fica a 22 km da sede do Parque Nacional de Jericoacoara (e a 18 km de Jijoca de Jericoacora), no município de Cruz, teve suas obras iniciadas em 2011, mas sua pista de pouso só foi concluída no primeiro semestre de 2013. Recentemente, em junho de 2017, ocorreu a sua inauguração. O investimento da obra foi realizado pelo programa Proinvest, do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDS), sendo investidos 47,4 milhões de reais.

O turista leva aproximadamente 6 horas para chegar a Jericoacoara por via terrestre. Agora, com a inauguração do aeroporto, o trajeto pode ser realizado em uma hora. Desde a sua inauguração, o aeroporto já recebeu aproximadamente 80 mil passageiros e conta com voos para Recife (PE) e Campinas (SP), pela Azul Linhas Aéreas, e para Congonhas (SP) e Guarulhos (SP), pela Gol.

No entanto, a inauguração do aeroporto traz vários debates, entre eles o aumento da competição entre os estados. Mesmo sendo inaugurado há pouco tempo, o Aeroporto Internacional de Jericoacoara já possui mais voos nacionais do que o Aeroporto de Parnaíba. Além disso, as agências de turismo de Fortaleza que oferecem o traslado para a região também podem sofrer impactos, visto que os turistas não precisarão passar pela capital. Isso não afeta somente as agências, mas também os proprietários de veículos da vila, que comumente fazem esse traslado de Fortaleza para Jericoacoara.

Em três anos, segundo a Secretaria de Turismo, espera-se um fluxo de 1 milhão de turistas. Em entrevista ao jornal O Povo, o professor Jeovah Meireles já alerta para os possíveis impactos da construção do aeroporto:

“Com a construção do aeroporto, não se detectou uma nova estrutura pensada no ponto de vista ambiental de conservação e preservação do parque em meio a esse novo fluxo de turistas. Deve-se rever toda a estrutura administrativa, a fiscalização do parque para contemplar essa

nova abertura de visitantes” (AGÊNCIAS DE TURISMO EM FORTALEA..., 2017, p.1).

Ainda no Ceará, o aeroporto de Camocim (CE), inaugurado em abril de 2011, teria um papel de grande importância para a promoção turística da Rota das Emoções. O aeroporto é de pequeno porte (pista asfaltada com 1.200 metros de extensão) e estava praticamente sem funcionamento até 2013:

[...] com toda pompa e circunstância, homologado até para voos noturnos, vive sem rota alguma, praticamente sem funcionamento, sem previsão de um dia operar como um aeroporto "normal". É mais um imenso "elefante branco" na cidade (TAF ANUNCIA ROTA..., 2013, p.1).

Recentemente, há um Projeto do Governo do Ceará em parceria com a Gol Linhas Aéreas e a TWO Taxi Aéreo que visa estimular a aviação regional, no município de Camocim e outros seis municípios do Ceará (Aracati, Iguatu, Crateús, São Benedito, Jericoacoara e Sobral), está previsto para começar no segundo semestre de 2018. Neste período, há previsão para a internacionalização do Aeroporto de Jericoacoara (AEROPORTO DE CAMOCIM..., 2018, p.1).

Outra localidade evidenciada, quanto a recepção e a emissão do fluxo turístico da região Meio-Norte, é Barreirinhas. Em 2010, esta foi proibida pela Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), de receber voos, sendo liberada em 2014. Em 2016, houve uma nova ordem de serviço para o reinício das obras do aeroporto da cidade.

#### **4.2 Sertão e a sua Reestruturação Turística Litorânea**

A reestruturação de vias rodoviárias auxiliadas por programas de cunho regional, a exemplo do PRODETUR, vem diversificando a oferta turística, principalmente com a melhoria de vias urbanas como a Via Estruturante CE-085 (Prodetur I e II) e as obras realizadas pelo Prodetur II no Rio Grande do Norte, que contemplaram os municípios localizados no polo Costa das Dunas<sup>51</sup>. Além da duplicação da rodovia litorânea CE-040 até a BR-304, há também a conclusão do

---

<sup>51</sup> Costa das Dunas: Natal, Arês, Baía Formosa, Canguaretama, Ceará-mirim, Extremoz, Macaíba, Maxaranguape, Nísia Floresta, Parnamirim, Pedra Grande, Pureza, Rio do Fogo, São Gonçalo, São José de Mipibu, São Miguel do Gostoso, Senador Georgino Avelino, Tibau do Sul, Touros e Vila Flor.

aeroporto regional de Aracati, que fica a 90 quilômetros de distância de Mossoró. Atualmente, a ANAC não autoriza voos comerciais para esse aeroporto, no entanto a previsão para sua primeira operação comercial é início de julho de 2018 e deve ocorrer entre uma empresa operadora de turismo e uma companhia aérea nacional.

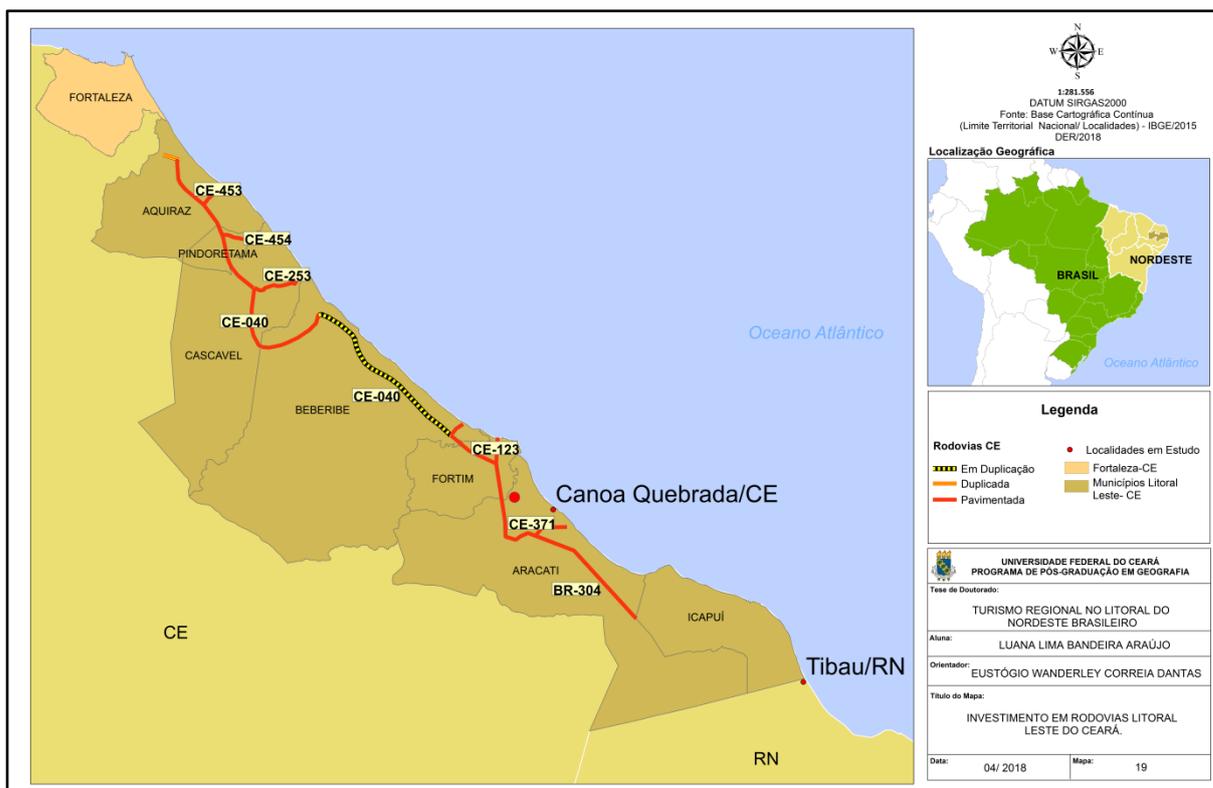
No litoral Leste cearense, foram realizados vários investimentos em rodovias contribuindo para a dinamização entre capital e o litoral. Dentre as ações, está a duplicação da CE-040, que gerou maior acessibilidade ao litoral leste e contribuiu ainda mais para a valorização dos espaços. Outras vias foram: CE-25, CE-453, CE-454, CE-253, CE-123, CE-371 (favorecendo as praias de Canoa Quebrada, Marjorlândia e Quixaba) e a BR-304 (facilitando a acessibilidade para as praias de Icapuí e intermediando uma ligação com o estado do Rio Grande do Norte). Além disso, o programa investiu na construção do aeroporto de Aracati (Dragão do Mar)<sup>52</sup>. Esses investimentos fortaleceram os municípios que já possuíam uma alta movimentação de turistas como é o caso de Aracati (Canoa Quebrada).

A CE-040 é uma importante via de acesso ao litoral leste, ligando o município de Beberibe a Aracati. Com os investimentos do PRODETUR II, foi concluída, no mês de fevereiro de 2017, a duplicação de 25,2 km, que vai de Guajiru até Aracati, o investimento foi de R\$ 48,5 milhões, o que beneficia o acesso às praias, como a de Canto Verde, Parajuru e Canoa Quebrada, um dos mais importantes destinos turísticos da região. A CE-040 também está inclusa no *Programa de Logística e Estradas do Ceará: Ceará de Ponta a Ponta*<sup>53</sup>, que pretende duplicar a rodovia, divididas em quatro partes: Beberibe-Paripueira (em execução), Paripueira-Guajiru (em execução), Guajiru-Viçosa (concluída) e Viçosa-Aracati (concluída), incluindo a implantação do acesso à localidade de Jardim de Baixo (Mapa 19).

---

<sup>52</sup> Cabe salientar que o programa também investiu em áreas interioranas (serras de Baturité e Ibiapaba).

<sup>53</sup> Lançado em novembro de 2016, o Governo do Ceará prevê um investimento de R\$ 1.917.247.180,73 entre obras de restauração, pavimentação e duplicação. O investimento em 2016 foi de R\$ 635.321.608,02, oriundos do Tesouro do Estado e do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) (SETUR, 2016)

**Mapa 19:** Investimento em Rodovias Litoral Leste.

No Ceará, a CE-040 é um dos principais corredores turísticos do estado. Com investimentos do Prodetur, a via passou a ser duplicada dando acesso rápido aos destinos do litoral cearense, principalmente nos períodos de alta estação. As praias que foram beneficiadas são: Presídio, Iguape, Caponga, Águas Belas, Beberibe, Morro Branco, Praia das Fontes, Majorlândia e Canoa Quebrada. Essas duas últimas atrações receberam em 2017 um novo trecho duplicado.

Os investimentos realizados pelo PRODETUR I no estado do Rio Grande do Norte foram de US\$ 41.870.822,00, no qual foi aplicado pouco mais de 78% no componente de transportes, concentrando-se, não só na ampliação e modernização do aeroporto Augusto Severo (localização), mas na implantação e melhoramento de rodovias no litoral de maior fluxo turístico do Estado, perfazendo um total de 102,64 quilômetros. Segundo o Relatório do PRODETUR/RN I, dentre os principais melhoramentos da estrutura viária do Polo das Dunas, destacam-se: a duplicação da BR-101 (trecho Natal-Parnamirim), a execução dos acessos às praias do Litoral Norte (Pitangui-Barra do Rio-Via Contendas e Pitangui-Jacumã) e do Litoral Sul

(Pium, Pirangi, Tabatinga a Barreta – Via Costeira – RN-063), a pavimentação, urbanização e iluminação de Ponta Negra.

Ressalta-se que as vias beneficiadas na primeira etapa do programa<sup>54</sup> já existiam, mas foram melhoradas nos seus traçados e no pavimento já que, anteriormente, as condições de circulação eram precárias, facilitando a conexão do estado com os demais estados que compõem a Rota-101.

Mas, é somente com o Prodetur Nacional que o alcance dos investimentos em infraestrutura voltados para os municípios da Costa Branca<sup>55</sup> passam a ser contemplados. A regionalização e interiorização do turismo podem ser notadas pelas aplicações de investimentos em seus municípios. A principal atração turística desse polo é a cidade de Mossoró, concentrando lugares de serviços como: bancos, shoppings, restaurante e hotel. Além disso, a cidade conta com um aeroporto Dix Sept Rosado (que havia sido fechado em 2015, e foi reaberto após o Governo do Estado realizar serviços de restauração nas áreas externas, embarque, desembarque e no saguão do aeroporto).

A fluidez territorial obteve importantes contribuições do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). No que diz respeito à integração entre os estados do Ceará e do Rio Grande do Norte, as obras referentes ao PAC 1 e 2 permitiram um maior fluxo rodoviário entre os estados. A BR-304 é uma das principais rodovias de circulação do RN. Além de ligar as duas principais cidades do estado, Mossoró e Natal, também exerce grande importância na integração entre os estados do CE e RN, formando o eixo Natal-Mossoró-Fortaleza, sendo fundamental na realização da Rota das Falésias. A rodovia passou por duplicações sobre o rio Jaguaribe em Aracati/CE, adequação no contorno de Mossoró, duplicação/Adequação da BR-226 – divisa RN/CE (São Pedro/RN, Tibau/RN, Itajá/RN, Marinho/RN, Angicos/RN, Mossoró/RN, Parnamirim/RN, Santa Maria/RN, Caiçara do Rio do Vento/RN, Macaíba/RN, Riachuelo/RN, Açú/RN) e a duplicação do trecho conhecido como Reta Tabajara, no município de Macaíba.

---

<sup>54</sup> Vale salientar que outros componentes foram contemplados pelo programa em sua primeira fase no estado do Rio grande do Norte. Esses dados podem ser visualizados no Relatório do Prodetur-RN.

<sup>55</sup> Polo Costa Branca: Mossoró, Angicos, Apodi, Areia Branca, Açú, Caiçara do Norte, Carnaubais, Galinhos, Grossos, Guamaré, Itajá, Lajes, Macau, Pendências, Porto do Mangue, São Bento do Norte, São Rafael, Tibau.

Esses investimentos federais e/ou estaduais tentam promover uma nova conjuntura econômica turística, inserindo não só o Sertão, mas também proporcionando uma lógica regional entre o Meio-Norte e a Zona da Mata. Nessa última região, evidenciamos a presença da BR-101, que historicamente já beneficiava a região por integrar os estados do Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Sergipe e Bahia. No entanto, a Zona da Mata é composta por duas dinâmicas, as que integram os estados do RN, PB, PE e AL com maiores fluxos turísticos e rotas turísticas como a Rota 101, e a dinâmica entre os estados da BA e SE. No entanto, a Bahia é um estado de destaque turístico nacional e internacional sendo um grande receptor turístico. Já em Sergipe, a dinâmica turística está estritamente vinculada a BA visto sua proximidade.

#### **4.3 AS PRINCIPAIS OBRAS DE INTEGRAÇÃO REGIONAL DA ZONA DA MATA.**

No PRODETUR I, todos os estados do Nordeste foram beneficiados com investimentos infraestruturais, direcionados principalmente para os lugares com potencialidades turísticas. No entanto, nota-se que há uma distribuição desigual dos recursos, uma vez que os estados da Bahia, Ceará, Pernambuco e Rio Grande do Norte receberam maiores contribuições. Já os estados do Maranhão, Piauí, Paraíba, Alagoas e Sergipe ficaram com os menores investimentos. Desse modo, há uma tentativa de promover uma urbanização ligada, prioritariamente, às grandes metrópoles.

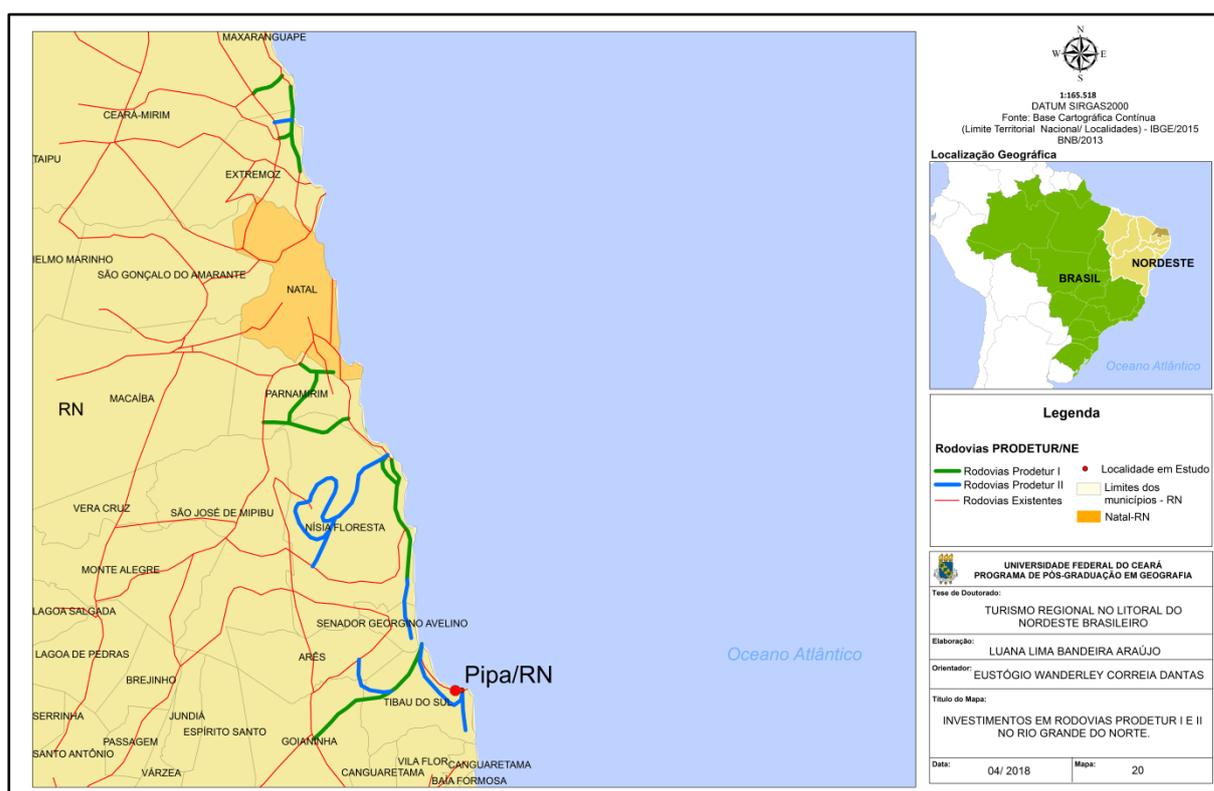
No Rio Grande do Norte, as ações em transporte foram direcionadas para as obras na BR-101, na RN-313 e na RN-063, com o intuito de expandir o turismo para novas áreas. A maior concentração de investimentos foi na própria capital, Natal, principalmente na praia de Ponta Negra, além da RN-063 (Rota do Sol), facilitando o acesso às praias do litoral sul do estado com direção à praia de Pipa em Tibau do Sul. Outro trecho favorecido foi a reforma da BR-101, ligando Natal a Touros estando duplicadas pelas ações do PAC.

Os recursos do Prodetur I ligados ao investimento em transporte no RN contemplaram os municípios metropolitanos litorâneos: Ceará-Mirim, Extremoz, Natal, Nísia Floresta, Parnamirim e Tibau do Sul. No final da década de 1990, foi

construída a Rota do Sol – RN-063 (estrada estadual que liga Natal às praias do litoral sul), tendo em vista o processo acelerado de urbanização da Praia de Ponta Negra. Ainda nesta década, foi inaugurada a obra de prolongamento da Rodovia BR-101 Norte (Natal – Touros), o que impulsionou o fluxo turístico naquela porção litorânea potiguar, ao norte da capital potiguar (TAVEIRA, 2016).

As intervenções do PRODETUR II ultrapassaram os limites da metrópole no estado potiguar, privilegiando a zona litorânea oriental do estado, investindo os recursos no Polo Costa das Dunas. Tibau do Sul foi o município que recebeu mais ações de infraestrutura com a construção das rodovias que ligam Tibau do Sul/Pipa e Pipa/Sibaúma, além do anel viário que auxiliou o escoamento do fluxo turístico local (Mapa 20).

**Mapa 20:** Investimentos em Rodovias Prodetur I e II RN.



Com os investimentos públicos e privados, a praia de Pipa-RN se beneficiou com a ampliação de infraestrutura destinada principalmente para as vias de acesso, dentre as ações estão a pavimentação e duplicação de estradas, saneamento básico e melhoria da infraestrutura turística (Tabela 3).

Segundo Nunes (2014, p. 59):

O município recebe infraestrutura dos governos (Estadual e Federal) na construção de acesso às localidades, como, por exemplo, a criação de rodovia que liga Goianinha à Pipa, desviando o público da sede municipal e o levando diretamente onde estão localizados os investimentos. A urbanização costeira, pavimentação de trechos de rodovias, criação de passarelas, planos e projetos de gestão municipal e turísticas, são alguns exemplos que valorizam e reforçam os investimentos e as negociações.

**Tabela 3:** Investimentos do PRODETUR/NE – Tibau do Sul

<b>Ações do PRODETUR – NE I</b>	<b>VALORES (R\$)</b>
Rodovia Goianinha/Tibau do Sul – Implantação de 18,4 km de Rodovia para acesso à Praia de Pipa	189.908,00
Atualização Cartográfica de Tibau do Sul	48.025,00
Plano Diretor e Legislação Urbana	42.546,00
<b>TOTAL PRODETUR I</b>	<b>280.479,00</b>

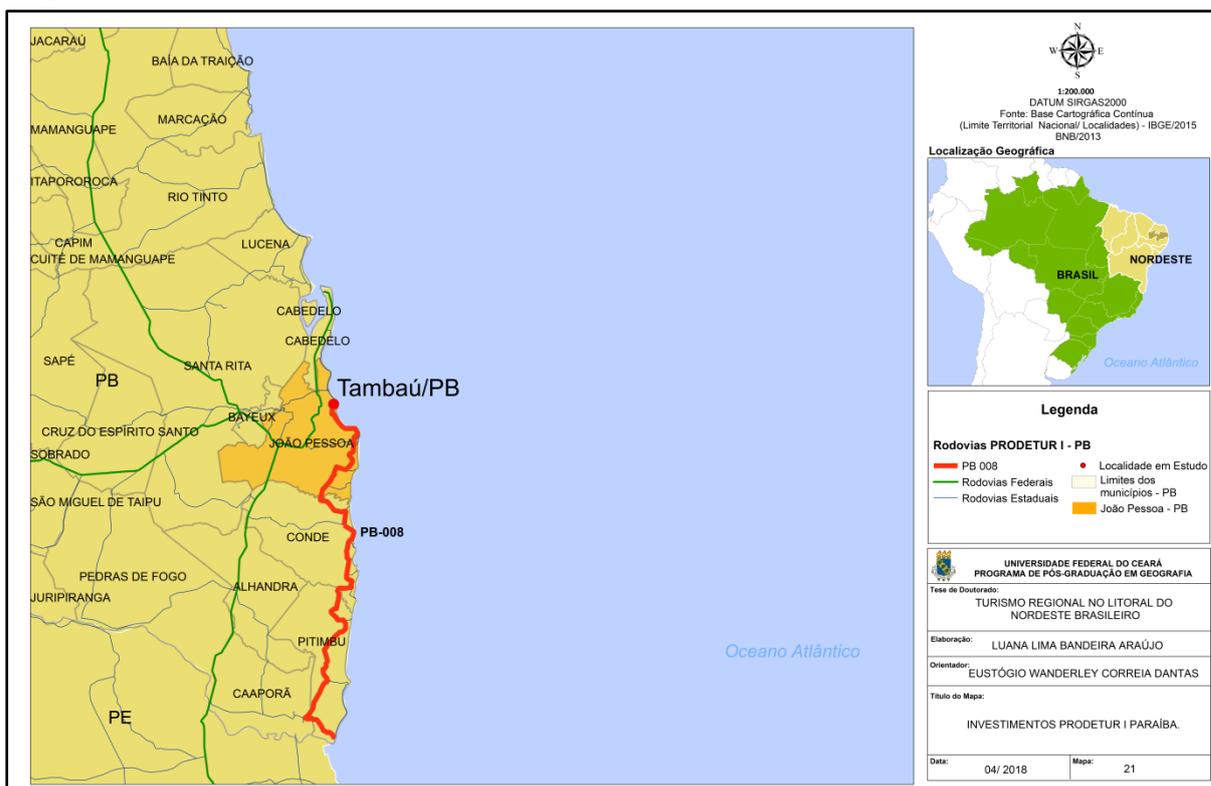
  

<b>Ações do PRODETUR – NE II</b>	<b>VALORES (R\$)</b>
Elaboração dos Projetos Executivos de Reordenamento Urbanístico de 06 Orlas do Polo Costa das Dunas	556.601,78
Rodovia Tibau do Sul / Pipa e Anel Viário de Pipa	4.443.778,31
Implantação e Pavimentação da Rodovia RN-003 Trecho Pipa/Sibaúma	1.994.302,13
Ampliação dos Sistemas de Esgotamento Sanitário de Tibau do Sul e Pipa	10.648.969,67
Elaboração de Projetos Executivos de Engenharia de Rodovias e Projetos Executivos de Recuperação de Áreas Degradadas das Áreas Integrantes do PRODETUR/NE II - RN	570.229,96
Elaboração do Plano de Gestão para a Área de Proteção Ambiental - APA – Bonfim/Guaraira	389.500,00
Elaborar estudos de concepção, projeto básico e projeto executivo de passarela na praia de Pipa	150.000,00
Implantar passarela na praia da Pipa	800.000,00
Elaborar estudos de concepção, projeto básico e projeto executivo de readequação e melhoria da acessibilidade da Av. Baía dos Golfinhos, na praia da Pipa	296.971,20
Implantar a readequação e melhoria da acessibilidade da Av. Baía dos Golfinhos, na praia da Pipa	1.800.000,00
Implantar a requalificação urbanística e paisagística em trecho das orlas das praias de Tibau do Sul e Pipa	1.000.000,00
Implantar ancoradouros turísticos em Natal (Pedra do Rosário), Tibau do Sul (Lagoa de Guarairas) e Maxaranguape (praia de Maracajaú)	3.450.000,00
Implantar recomendações da Avaliação Ambiental Estratégica	1.000.000,00
Projeto de Gestão Integrada para a Orla Marítima – Projeto Orla	
<b>TOTAL PRODETUR II</b>	<b>27.100.353,05</b>

Fonte: BNB (2013)

Já na Paraíba, uma importante ação realizada pelo PRODETUR I foi a construção da Rodovia Estadual PB-008, via que dá acesso às praias do litoral sul da Paraíba, contribuindo para o acelerado processo de valorização em todo o litoral sul do Estado (Cabo Branco, Jacumã, Tambaba e Acaú) (Mapa 21).

**Mapa 21:** Investimentos Prodetur I PB.



Com relação ao PRODETUR II, o estado da Paraíba, assim como os estados de Sergipe, Alagoas e Maranhão, não conseguiu o sub-empréstimos junto ao BNB e BID. Apenas cinco estados do Nordeste foram contemplados: Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Pernambuco e Bahia.

No entanto, é importante ressaltar que a cidade de João Pessoa destaca-se como “polo” de desenvolvimento econômico e de centralidade das decisões turísticas. Segundo Araújo (2015, p. 296), a sua importância se deve à “concentração de empreendimentos turísticos, seja pelos serviços urbanos e de infraestrutura, que em muitos casos no Nordeste brasileiro, a capital -exclusivamente ela - consegue ter esse papel quanto à articulação turística”. O que nos faz destacar a praia de Tambaú como uma das mais importantes para o fluxo turístico estadual.

Em Pernambuco, o PRODETUR I seguiu a mesma lógica de investimentos feitos no Ceará, onde a infraestrutura básica é aplicada em municípios que até então não possuíam uma dinâmica de valorização dos espaços litorâneos. Os investimentos foram direcionados para o litoral Sul (Costa dos Arrecifes) destacando-se a Capital, Recife, e Porto de Galinhas. Entre as ações desempenhadas nos municípios (capital Recife, Paulista, Olinda, Ipojuca, Sirinhaém, Rio Formoso e Tamandaré), consideram-se os investimentos na recuperação das rodovias PE-15, PE-61 e PE-76, além das sinalizações e intercessões nas PE-01, PE-15 e PE-22, nas vias Litorânea de Guadalupe e de Carneiros, Ponte sobre o Rio Arinquidá, Via de Acesso a Muro Alto e a duplicação da Via de Penetração Sul (PE-060) em direção ao estado de Alagoas em Maragogi.

A segunda fase do PRODETUR, no estado de Pernambuco, é percebida a partir da implementação de vias entre o norte e o sul do estado, além da conclusão de obras previstas na primeira fase do programa. Entre as obras estão: a conclusão da Via Penetração Sul, implantação da Ponte sobre o Rio Ariquidá (ligando as praias do Rio Formoso a Tamandaré, inaugurada em 2012) e implantação da Via de Contorno de Tamandaré.

O município de Ipojuca ganhou novas contribuições, entre elas a Implantação de ciclovia, pista de cooper e interseções na Rod PE-009 - Trecho: Nossa Senhora do Ó/Vila de Porto de Galinhas. Além da duplicação da Rodovia Porto de Galinhas/Maracaípe. Houve também a implantação e pavimentação da PE-051- Trecho Porto de Galinhas/Acesso a Serrambi<sup>56</sup>.

Em Alagoas, os recursos do PRODETUR I denotam uma concentração, primariamente, em Maceió e, secundariamente, em Maragogi – destinos indutores desse polo. Mesmo o estado de Alagoas apresentando dois polos turísticos (Paraíso das Águas e Polo Costa Dourada), apenas esses dois municípios recebem as ações do programa. Segundo Barbosa (2017, p. 263) esse fato ocorreu “em virtude da ausência de capacidade de endividamento do governo de Alagoas, apenas Maceió recebeu o financiamento do programa, a partir de aprovações do BID”.

---

<sup>56</sup> Houve também a Implantação da Alça Sul - Complexo Viário do Aeroporto do Guararapes; Implantação da Sinalização Turística do Polo Costa dos Arrecifes e a Pavimentação da Rodovia Pontas de Pedra / Barra de Catuam com os recursos do Prodetur II.

Para o estado, não houve nenhuma ação importante no que diz respeito às implementações de vias rodoviárias, não havendo um significativo efeito na infraestrutura para esses municípios. O estado não foi contemplado na segunda etapa do programa. Este fato, segundo Kaspary (2012, p. 75) ocorreu por falha administrativa e problemas na própria prestação de contas do PRODETUR I:

A prestação de contas da primeira fase do Prodetur/NE no Polo Costa dos Corais não foi realizada como o estipulado. Vale salientar que entre os Polos criados, este é o único que apresenta tal situação. A ausência de comprometimento dos dirigentes locais com o desenvolvimento do Estado alagoano demonstra o porquê dele encontrar-se entre os piores Índices de Desenvolvimento Humano (IDH) do País. A sequência de falhas administrativas faz que Alagoas fique atrás dos outros estados nordestinos em relação ao desenvolvimento de diversas atividades socioeconômicas, dentre elas o turismo.

O destaque dado para Maragogi está no seu potencial para o fluxo turístico regional e internacional, principalmente pela proximidade tanto de Recife/PE, quanto da capital Maceió/AL.

Em Sergipe, a concentração de investimentos, assim como nos demais estados, foi direcionada para a Capital Aracaju. Além dos investimentos em Saneamento e ampliação do Aeroporto Internacional Santa Maria de Aracaju (SE), a obra de grande destaque foi a via estruturante do litoral de Sergipe, a SE-100 Sul (continuidade da Linha Verde que interliga os Estados de Sergipe e Bahia), vistas à interligação do território nordestino.

O Polo Costa dos Coqueirais é estruturado a partir das rodovias federais – BR-101, BR-235 – e a rodovia estadual principal – SE-100. Essa via estruturante é de grande valor para a concretização do turismo litorâneo em Sergipe. Essa rodovia foi implementada no intuito de auxiliar o fluxo turístico na BR-101, sendo denominada Linha Verde, em continuação à rodovia do estado da Bahia. A SE-100 margeia o litoral sergipano até Brejo Grande. Ao Sul a SE-100 percorre os municípios de Indiaroba, Santa Luzia do Itanhy, Estância, São Cristóvão e Aracaju e, a SE-100 Norte, trecho que abrange Barra dos Coqueiros, Pirambu, Pacatuba e Brejo Grande. No entanto, as condições ambientais, assim como as existentes no Meio-Norte, necessitam de um maior estudo para a implantação da rodovia.

A expansão da rodovia SE-100 se tornou fundamental para a ocupação urbana litorânea como uma conexão regional entre Sergipe, Alagoas e

Bahia. Porém, a análise de várias características geológicas, ambientais e geomorfológicas particulares são essenciais para a consolidação de outras políticas ambientais para o desenvolvimento econômico antes da completa implantação da rodovia. Temos como destaque, os rios que “margeiam” esta rodovia, com o Rio São Francisco (localizado ao norte de Sergipe), Rio Sergipe (localizado em Aracaju), Rio Vaza-Barris (localizado em Mosqueiro, e próximo à cidade histórica de São Cristóvão), Rio Real (localizado na fronteira entre Bahia e Sergipe), que mereceram estudos ambientais específicos, para que se possa viabilizar a expansão da SE-100 nos anos 2000-2010 (ARAÚJO, 2015, p.243).

Dessa forma, a construção da Linha Verde contribuiu para um fortalecimento do turismo, aumentando a interligação de Sergipe com o estado da Bahia, o que refletiu no fluxo turístico da região. Segundo Lima (2011), houve uma mudança na distribuição de turistas da cidade de origem beneficiados pelo sistema de transportes, que conecta linearmente os atrativos litorâneos do Estado de Sergipe e da Bahia. De acordo com a autora:

A operação da Ponte Jornalista Joel Silveira, e a ponte projetada sob o Rio Piauí, que ligará Porto do Cavalo (Estância) a Terra Caída (Indiaroba), passam a exercer influência direta no fluxo (nº de turistas) e na duração da viagem ou excursão. Ademais, vale ressaltar que a Rodovia SE-100 em sua grande extensão, ainda não possui a devida infraestrutura de apoio (postos de abastecimento, oficinas, restaurantes, motéis, postos de informações, equipamentos de comunicação, emergência 24 horas a acidentados) necessária a atender a futura demanda dos fluxos de deslocamento. Espera-se ainda, um maior contingente de população em vista da valorização dos terrenos e empreendimentos imobiliários localizados nas proximidades da Ponte Jornalista Joel Silveira (et al, p.94).

Vale lembrar que entre os investimentos do PRODETUR II, que beneficiaram o turismo de sol e praia no litoral sergipano, está a inauguração da maior ponte fluvial do Nordeste, a ponte Gilberto Amado. A obra teve como principal objetivo: integrar a capital sergipana, Aracaju, à cidade de Salvador (BA) por via costeira. Criou-se assim, um importante eixo rodoviário entre os dois estados, aumentando a integração dos produtos turísticos do Litoral Sul de Sergipe. No entanto, como afirma Dantas (2010) o turismo de sol e praia de Aracaju ainda continua dependente de Salvador e de investimentos estatais. Este fato é comprovado pelo fluxo turístico entre Sergipe e Bahia. Em 2011, Sergipe foi o único estado do nordeste a possuir um fluxo turístico em direção à Bahia, superior ao do próprio estado.

Já o PRODETUR/NE I, na Bahia, abrangeu quatro polos turísticos: Salvador, entorno da Costa do Descobrimento, Litoral Sul e Chapada Diamantina. Cerca de R\$ 500 milhões foram investidos prioritariamente em infraestrutura de suporte. No que diz respeito aos acessos viários, foram realizadas obras e melhorias na rodovia BA-001, entre Ilhéus e Itacaré; na rodovia Porto Seguro-Trancoso; além da construção da ponte sobre o rio Santo Antônio e o acesso viário para o aeroporto em Valença. Grande parte dos investimentos foram direcionados para Porto Seguro, principalmente com a construção do aeroporto e das rodovias que permitiram maior fluxo dos estados do sudeste, pela Costa do Descobrimento (OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES, 2009).

Já no PRODETUR II, quase todos os municípios do litoral baiano foram contemplados, sendo investidos, prioritariamente, nos municípios do PRODETUR I, além dos municípios da Chapada da Diamantina. O seu extenso litoral, o maior do Brasil, com quase 940 km, favoreceu o surgimento de um maior número de polos turísticos neste estado. A principal proposta para os trechos rodoviários foi à proposta ainda do Prodetur I com a implantação da Rodovia BA-001 - Trecho Itacaré/Camamu. Ainda segundo o Observatório das Metrôpoles (2009) o início do projeto da implantação dessa rodovia foi conflituoso, devido aos futuros efeitos da via na região da Mata Atlântica. Dessa forma, foi criado o Parque Estadual da Serra de Corundurú, além da exigência de prestação de recursos para a APA de Itacaré-Serra Grande (ibidem, p.47).

Além da primeira e segunda fase do Prodetur, dois programas também foram/são de grande importância para os investimentos turísticos, ao mesmo tempo em que promoveram uma dinâmica regional através da implantação de ações de infraestrutura que condicionaram uma rede urbana desigual. Dessa forma, o Prodetur Nacional ou Prodetur III e o PAC I e II foram fundamentais para promover melhorias de acesso e novos empreendimentos na Zona da Mata.

#### **4.3.1 O PRODETUR NACIONAL e a Zona da Mata**

No estado da Paraíba, os investimentos do Prodetur Nacional foram em torno de 38 milhões de reais, utilizados para finalizar algumas obras planejadas no Prodetur II. Nas propostas do Prodetur I, a principal ação para a via de transportes rodoviários foi a construção da Rodovia PB-008 Sul, que contemplaria os municípios de Conde e Pitimbu, interligando as praias do Litoral Sul ao Cabo Branco. (PARAÍBA, 2002). Entre as obras infraestruturais, está a Duplicação do acesso do Aeroporto Castro Pinto Bayeux na Paraíba.

Para Araújo (2015), as ações do Prodetur Nacional, na Paraíba, buscaram a melhoria na infraestrutura básica da cidade e o desenvolvimento de seus fluxos urbanos, como o acesso ao aeroporto, ampliação do sistema de esgoto sanitário, construção de portos e ancoradouros, além da “qualificação urbana” do Centro Histórico de João Pessoa. Esse direcionamento de recursos, segundo o autor, coloca a cidade de João Pessoa como o “polo” de desenvolvimento econômico e de centralidade das decisões turísticas.

Em Pernambuco, as ações do Prodetur Nacional tiveram origem em dois documentos principais: o Plano Plurianual 2008-2011 do Governo de Pernambuco e o Planejamento Estratégico do Turismo da SETUREL/EMPETUR. O estado foi um dos primeiros a assinar o financiamento junto ao BID, sendo beneficiado com um total de 125 milhões de reais. Os investimentos recebidos foram direcionados e planejados para o Polo Costa dos Arrecifes, que já era área de intervenção do PRODETUR NE II, mas foram criados os Polos do Agreste e do Vale do São Francisco, interiorizando o desenvolvimento das ações do turismo no Estado. Percebe-se, dessa forma, que há o intuito de interiorização do turismo, no entanto os municípios litorâneos que possuem ênfase ao turismo de sol e mar ainda são prioridades no programa.

Na descrição dos PDTIS do Polo de Arrecifes são disseminadas obras relevantes ao sistema rodoviário, dentre elas está a ampliação e a requalificação das condições de mobilidade e urbanização da PE-060 que dá acesso tanto ao Porto de Suape, quanto às praias da Região Sul do Estado.

Houve também propostas para a pavimentação do acesso à Praia Várzea do Una; ampliação do sistema de segurança nas rodovias BR-101, PE-060 e PE-022; requalificação da Mobilidade da PE-001;

Em Alagoas, os investimentos do Prodetur Nacional foram em torno de US\$ 75 milhões. A concentração desses investimentos ocorreu no Litoral Norte do estado, principalmente em Maragogi.

Dentre os projetos rodoviários do polo Costa dos Corais estão: restauração da Rodovia AL-465/101 na divisa entre AL/PE; implementação, restauração e pavimentação da AL-101; implantação e pavimentação da Rodovia AL-460; restauração da Rodovia AL-105; restauração da AL-413/105; restauração com melhoramentos da Rodovia AL-430/435; restauração da Rodovia AL-430 trecho entre a BR-101 e São Luís do Quitunde; além da construção do Aeroporto Costa Dourada, em Maragogi.

O Aeroporto Costa Dourada teve o seu nome modificado para Aeroporto Regional de Maragogi e há quase 20 anos é esperado pelos alagoanos. Inicialmente, a ideia era de que o aeroporto fosse instalado na divisa entre os estados de Pernambuco e Alagoas, mas, além dos problemas das desapropriações, haveria também a questão das licenças ambientais. Outro fator de discussão para a construção do empreendimento é o local previsto para a sua instalação no distrito de Peroba, em Maragogi. Nessa área, está situado o Assentamento Junco, com 47 famílias, gerando insegurança quanto à desapropriação do terreno.

Além das incertezas da construção do aeroporto, houve também o crescimento da especulação e exploração imobiliária, tendo um aumento no valor dos terrenos (mais de 1000%), além da instalação de loteamentos na área do entorno do assentamento (CONSTRUÇÃO DO AEROPORTO...,2017, p.1).

Em Sergipe, no âmbito do Prodetur Nacional, houve o investimento de 100 milhões para o desenvolvimento do turismo. Desse montante, U\$ 60 milhões foram financiados pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento e U\$ 40 milhões foram de contrapartida estadual.

**Figura 27:** Investimentos Prodetur Nacional Sergipe.



Fonte: (PDITS/SE, 2013)

Dentre as ações estão: a realização da obra para o desmonte do Morro da Piçarreira para ampliação do aeroporto Santa Maria; ampliação do terminal de passageiros no aeroporto Santa Maria e a ampliação e duplicação do trecho Aracaju-Estância, BR 101 (PDITS/SE, 2013).

Com relação ao estado da Bahia, os valores do Prodetur Nacional, que no total recebeu R\$ 173 milhões, foram direcionados principalmente para a região turística da Baía de Todos os Santos, região que atrai grande parte do fluxo turístico do estado. Dentre as principais obras que contemplam as vias de integração rodoviária:

[...] a via de contorno da Baía de Todos os Santos, que tem como função interligar os municípios da região turística, requalificando um trecho de 29 km já existente, o qual interliga o município de Santo Amaro (BR-420) a Bom Jesus dos Pobres. Serão também implantadas duas vias turísticas, uma de 36 km, saindo das proximidades de Santo Amaro (BR-420) e indo até São Roque do Paraguaçu, passando por Santiago do Iguape e São Francisco do Paraguaçu, e outra de 10 km interligando São Roque do Paraguaçu a Bom Jesus dos Pobres; c) a requalificação da Praça Castro Alves e o entorno (SILVA, 2014, p.72).

### 4.3.2 A contribuição do PAC na Integração Regional da Zona da Mata

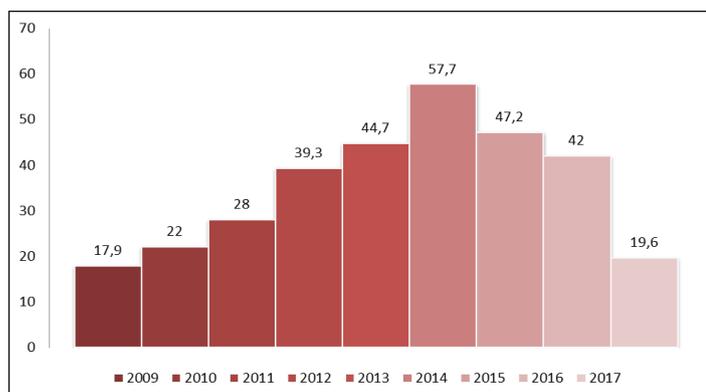
O lançamento do Programa de Aceleração do Crescimento PAC foi realizado através do decreto nº 6.025, de 22 de janeiro de 2007, no governo do Presidente Luiz Inácio Lula da Silva. O principal propósito do programa era promover o crescimento econômico do país através do planejamento de grandes obras de infraestrutura (social, urbana, logística e engenharia), o que vem contribuindo para a modernização e estruturação do território brasileiro.

Apesar de o programa não ter como foco principal o turismo, acaba favorecendo-o, uma vez que seus investimentos são direcionados para a infraestrutura (rodovias, aeroportos, saneamento etc.), que são indispensáveis para a atividade. Em sua primeira versão, o PAC 1 destinou cerca de R\$ 2,1 trilhões para consolidar a infraestrutura no país, sendo dividido em três grandes eixos: Logística, Energética, Social e Urbana.

Já o PAC 2, lançado em 2010 (Governo Dilma Rousseff), previa recursos de até R\$ 1,4 trilhões, sendo dividido em seis eixos temáticos: Transportes, Energia, Cidade Melhor, Comunidade Cidadã, Minha Casa, Minha vida, Água e Luz para Todos. No entanto, a maior parte dos projetos está atrasada ou nem mesmo saiu do papel. Em 2014, o PAC 3 foi lançado objetivando ações em obras atrasadas das versões anteriores do programa.

Em 2017, houve a redução dos recursos direcionados ao programa, sendo registrado o menor valor em oito anos (Gráfico 1, até agosto 2017).

**Gráfico 1:** Orçamento do Programa de Aceleração do Crescimento.



**Fonte:** Tesouro Nacional (2017).

Dessa forma, como tratamos da logística de transporte rodoviário perante as políticas de regionalização, destacaremos os Eixos Logística (PAC1) e Transporte (PAC2).

Nos estados nordestinos, percebe-se que a distribuição dos investimentos é realizada de modo diferenciado, no qual os estado da Bahia, Pernambuco e Ceará receberam maiores valores (Tabela 4).

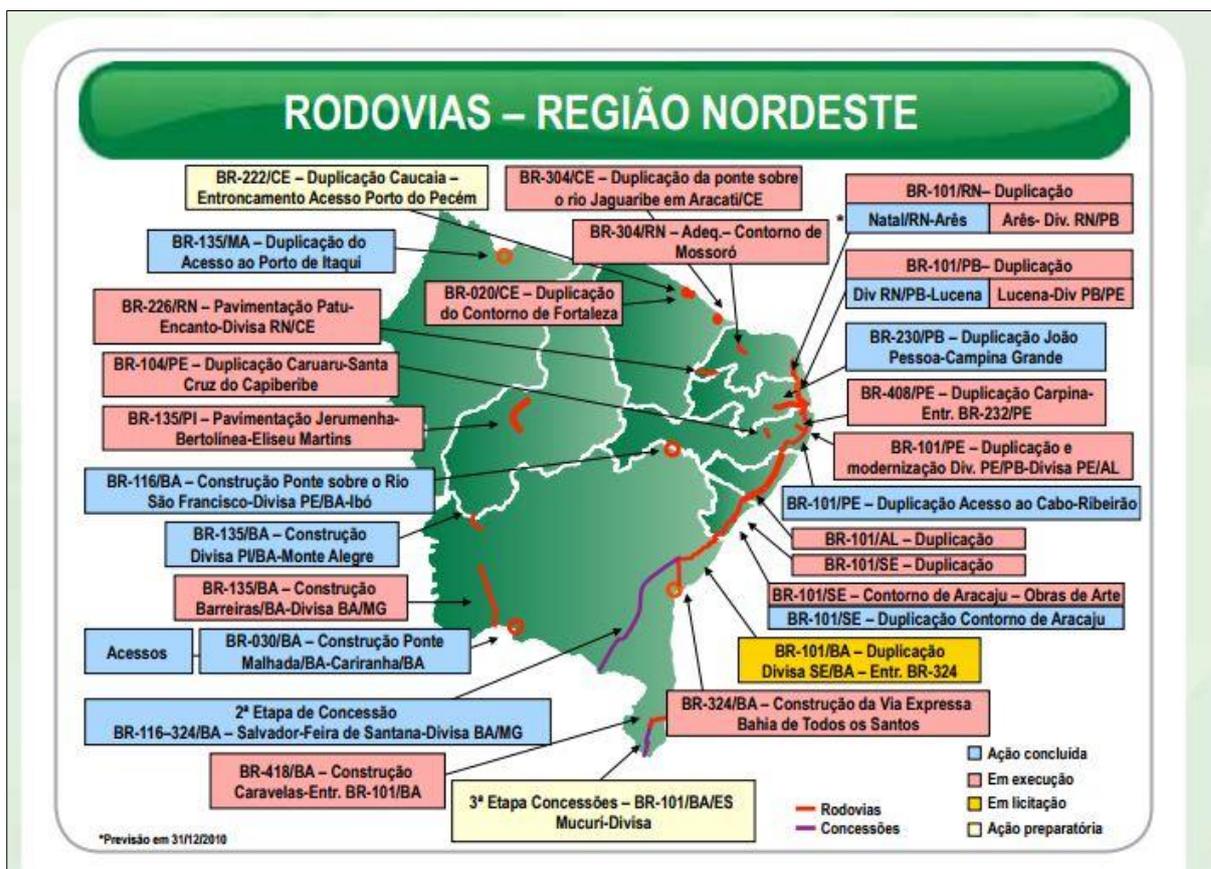
**Tabela 4:** Investimentos nos estados nordestinos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) - 1ª fase 2007 a 2010.

Estado	Logística	Energética	Social e Urbana	Total
<b>Bahia</b>	4.056.000,00	20.600.000,00	16.079.000,00	40.800.000,00
<b>Pernambuco</b>	8.760.000,00	13.090.000,00	11.740.000,00	33.600.000,00
<b>Ceará</b>	3.169.000,00	9.389.000,00	9.557.000,00	22.115.000,00
<b>Maranhão</b>	1.590.000,00	6.950.000,00	5.052.000,00	13.600.000,00
<b>Rio Grande do Norte</b>	974.000,00	6.739.000,00	5.089.000,00	12.802.000,00
<b>Paraíba</b>	1.023.000,00	1.761.000,00	6.337.000,00	9.100.000,00
<b>Sergipe</b>	434.000,00	5.012.000,00	3.536.000,00	9.000.000,00
<b>Alagoas</b>	2.658.000,00	3.360.000,00	2.910.000,00	8.928.000,00
<b>Piauí</b>	2.682.000,00	1.179.000,00	2.829.000,00	6.700.000,00
<b>Total</b>	<b>25.346.000,00</b>	<b>68.080.000,00</b>	<b>63.129.000,00</b>	<b>156.645.000,00</b>
		Em milhões de reais		

Fonte : Araújo, 2015.

As ações do PAC 1 foram direcionadas principalmente para a Zona da Mata, considerando a duplicação de diferentes pontos da BR- 101. No Rio Grande do Norte, o modal rodoviário conta com o maior número de projetos. No PAC 1 foram investidos em Logística no estado potiguar cerca de 974,4 milhões. Além dos recursos destinados à manutenção e sinalização, destacam-se os empreendimentos de grande importância para a integração regional, como a própria duplicação do trecho da BR-101 entre Natal e a divisa com o estado da Paraíba; a construção do trecho da BR-226 até o entroncamento com RN/078 - Divisa RN/CE (Figura 28).

**Figura 28:** Investimentos em Rodovias PAC no Nordeste.



No PAC 2 foi marcado pelas duplicações da BR-101 subtrecho Arez/RN - divisa-RN/PB e o subtrecho Ponta Negra/RN - Arez/RN foram concluídos em 2014. Também foram concluídas: a duplicação da BR-304/RN, duplicação Reta Tabajara (entre BR-226/RN - entre. BR-101/RN), a construção e pavimentação do subtrecho entre RN-078 (Patu) - divisa. RN/CE (BR-226/RN).

No último balanço realizado (2015-2018), foram concluídas as obras da BR-304/RN, contorno de Mossoró e adequação de capacidade. Estão em obras: o Viaduto do Gancho - entre BR-101 - RN-160 e BR-406; obras complementares na BR-101/RN (marginais Natal-Parnamirim); duplicação de rodovias BR-304/RN e duplicação da Reta Tabajara (entre BR-226/RN e BR-101/RN).

A duplicação da BR-101 foi dividida em dois blocos no estado potiguar, o primeiro lote (responsabilidade do Exército Brasileiro) partindo de Ponta Negra (Natal) até Arez, e o segundo subtrecho indo de Arez até a divisa entre o RN e a

Paraíba (trechos com ações já finalizadas). Segundo Marcedo (2014), na adequação do subtrecho Ponta Negra/Arez foram gastos R\$ 161, 2 milhões, já no segundo segmento da adequação rodoviária foram investidos R\$ 173,6 milhões, recursos oriundos do PAC1. Esses empreendimentos receberam mais R\$ 20 milhões, cada um, originários do PAC2.

A conclusão das obras complementares (duplicação) entre Natal e a divisa do RN com o estado da Paraíba, orçado em R\$ 26 milhões, além de constarem novas ações para obras remanescentes – marginais Natal-Parnamirim –, ainda encontram-se em obras (2017). As obras da duplicação permitirão diminuir o tempo de viagem e aumentar o fluxo de veículos e pessoas.

A duplicação não beneficia apenas o transporte rodoviário de carga, beneficia também a movimentação de pessoas, seja na locomoção dentro do próprio estado, como também contribui para aumentar o fluxo de turistas, tanto das capitais dos estados vizinhos, Paraíba e Pernambuco, como de outras Unidades da Federação, já que a BR- 101 margeia o litoral brasileiro entre as Regiões Nordeste e Sul. O trecho nordeste do empreendimento vai de Natal até Palmares no estado de Pernambuco (MARCEDO, 2014, p.107).

As principais obras de investimentos em logísticas do PAC, na Paraíba, foram a duplicação e modernização da BR-101, trecho da divisa entre os estados do RN/PB e PB/PE e a adequação da BR-101/PB entre RN/PB. Ainda na BR-101/PB ocorreram adequação em Lucena (divisa PB/PE) além das duplicações na BR-230/PB e da obra de ampliação do Aeroporto Internacional Presidente Castro Pinto (João Pessoa).

No PAC 2 as ações foram voltadas para a BR-104/PB com a adequação do trecho Campina Grande (divisa PB/PE); duplicações na BR-101/PB na divisa entre PB/PE, além da duplicação do contorno de Campina Grande na BR-230/PB e da BR-101/PB (subtrecho Lucena na divisa PB/PE). Em 2017, ocorre a duplicação do subtrecho Lucena da BR-101/PB e as Vias Marginais - divisa PB/PE.

Vale salientar que o estado teve o segundo menor investimento em obras na segunda fase do programa no período 2011/2013, atingindo R\$ 6,4 bilhões, ganhando apenas do Piauí, que computou R\$ 6,2 bilhões. Na Paraíba, existem 1.548

ações previstas no PAC 2, sendo que apenas 217 (14%) foram concluídas. Já as obras em andamento, no total de 531, correspondem a 34,3%.

Em Pernambuco, os investimentos foram destinados ao aeroporto de Recife, na ampliação do terminal de passageiros, e em obras de duplicação em toda a extensão da BR-101. Algumas faixas da BR-101 ainda faltam serem duplicadas, sendo os maiores problemas localizados no contorno de Recife, de Abreu e Lima e Jaboatão, que é de responsabilidade do Departamento de Estradas de Rodagem de Pernambuco (DER-PE), onde trafegam cerca de 60 mil veículos por dia. Já a manutenção dessas extensões fica a cargo do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). Outro trecho que ainda falta ser concluído é a divisa entre Pernambuco e Alagoas.

No entanto, é importante frisar que a ligação turística principal entre esses dois estados, além das capitais (Recife e Maceió), refere-se aos destinos de Porto de Galinhas e Maragogi que possuem fluxo intenso. Existem várias opções para os turistas que pretendem visitar o estado vizinho, já que a distância entre os dois é de aproximadamente 100 km. O visitante tem a opção de passeios de buggy, passeios de barco e carro. Fazendo a opção pelo carro, o caminho mais curto é realizado pela PE-060 em direção a AL-101.

As obras do PAC, em Alagoas, destacam-se pela duplicação da BR-101. No estado, segundo o Ministério de Planejamento, foram investindo R\$ 1,7 bilhão para duplicar os 248,5 quilômetros de extensão da BR-101. A obra está dividida em seis lotes. Mesmo que no território alagoano a BR-101 passe por poucas áreas urbanas, o projeto de duplicação inclui a construção de vias marginais (como em Teotônio Vilela) e de contornos (como em Novo Lino e Messias) (DNIT RETOMA...,2017, p.1).

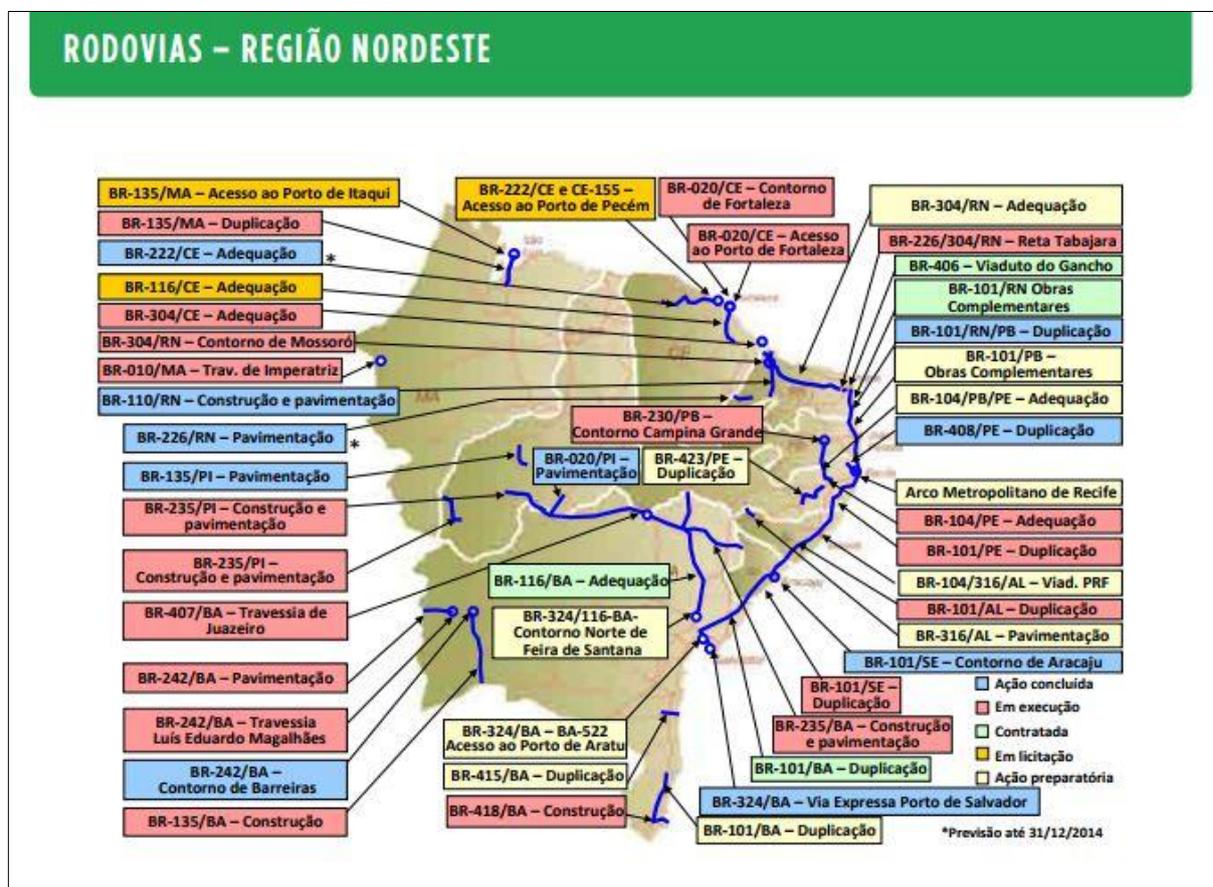
Em Sergipe, as obras do PAC na BR-101 são compostas por 204,3 quilômetros, dos quais 14 km compõem o Contorno de Aracaju, são cinco lotes de pavimentação e mais quatro de construção de pontes e viadutos, entre a divisa com Alagoas e a divisa com a Bahia. De acordo com o DNIT, as obras de duplicação da BR-101 estão paralisadas no estado. As obras haviam sido reiniciadas após a assinatura de uma ordem de serviço no dia 17 de fevereiro de 2017, no entanto as

empresas que formam o consórcio disseram que não possuem condições financeiras para seguir no projeto (EMPRESAS RESPONSÁVEIS...,2017,p.1). Dessa forma, tanto as divisas entre SE/AL como SE/BA ainda estão em obras.

Já na Bahia, os investimentos do PAC 1 foram direcionados para vias de acesso, elenca-se as obras de pavimentação da BR-101 com a pavimentação da BR-101/Feira de Santana/SE-BA. Em 2017, essa obra encontrava-se em andamento, juntamente com as construções e concessões das rodovias federais BR-324, integrando Feira de Santana a Salvador; BR-116; BR-418. Os aeroportos também estavam em reformas.

Na região, o maior volume de investimentos do PAC 2 ficou com o Estado de Pernambuco, com R\$ 63,5 bilhões, seguido pela Bahia, com R\$ 46,2 bilhões e depois o Ceará, com R\$ 21,3 bilhões. O Rio Grande do Norte ficou com R\$ 20,8 bilhões, o Maranhão com R\$ 15,1 bilhões, Sergipe, R\$ 9,2 bilhões e Alagoas, R\$ 8,2 bilhões (PARÁIBA TEM...,2014, p.1) (Figura 29)

**Figura 29:** Investimentos em Rodovias PAC 2 no Nordeste.



As obras de duplicação da BR-101, inseridas no PAC 2, na região Nordeste, formam o maior empreendimento rodoviário do país, atravessando cinco estados e perfazendo 861 quilômetros de extensão.

A duplicação dessa via ampliou o fluxo turístico regional, direcionando-o não só para as metrópoles, como Recife/PE e Salvador/BA, mas para destinos como Pipa, Porto de Galinhas e Maragogi que também foram beneficiados. No entanto, a concentração de investimentos ainda permanece nessas metrópoles. Araújo (2015) ressalta que a construção da BR-101 ampliou a integração dos fluxos turísticos regionais direcionados às grandes cidades (as metrópoles) no que diz respeito à concentração das decisões e da infraestrutura turística frente às demais áreas. Ainda segundo o autor:

A realização deste plano governamental direcionado à acessibilidade das vias turísticos em quase toda a região nordestina é seguida por outros investimentos públicos de origem estadual/regional. Exemplo disto é visto no Ceará que, segundo Araújo (2012) propõe por um lado uma “polarização do turismo” com os estados do Piauí e Maranhão, e pelo outro, sugere “completar” o eixo da BR-101 localizado no Rio Grande do Norte, mas que se inicia no município de Touros/RN. Em suma, o que vemos então é um “plano governamental” turístico articulado entre os governos estaduais e o Poder Central perante a uma série de ações que promovem modificações extremamente expressivas na produção espacial/regional, cujas consequências podem somente se efetivar diante de um inovador processo de articulação socioespacial (Ibidem, p. 284).

Destarte, nota-se que essas políticas serviram como um divisor de águas para a consolidação de uma infraestrutura logística voltada principalmente para a construção/reformas de rodovias e de aeroportos. Também podemos observar uma lógica desigual na distribuição desses investimentos, privilegiando os estados economicamente estruturados (Ceará, Pernambuco e Bahia), aumentando as desigualdades regionais já existentes.

Conclui-se que um dos principais objetivos do Prodetur II, como também do PAC, tenha sido o de qualificar os territórios dos estados, visando uma internacionalização dos destinos turísticos. Essas ações, por conseguinte, beneficiaram a movimentação do fluxo turístico regional no Nordeste, o que será abordado no próximo capítulo.

## 5 FLUXOS DO TURISMO REGIONAL NO LITORAL DO NORDESTE BRASILEIRO

Os estados nordestinos, principalmente a partir da década de 1990, vivenciaram grandes mudanças nas questões turísticas, sobretudo, com o beneficiamento de políticas públicas voltadas para esse setor, o que colaborou para a passagem de um “Nordeste Problema” para um “Nordeste Turístico”. O desenvolvimento dessas políticas influenciou a dinâmica urbana da região com a construção de vias litorâneas e também de aeroportos que dinamizaram os fluxos turísticos regionais na zona costeira. No entanto, nem todos os estados se favoreceram da mesma forma. As capitais, por conterem melhores infraestruturas, funcionam como importantes portões de entrada desses fluxos, sendo por vezes, o principal acesso dos turistas para chegarem ao seu destino final, direcionados predominantemente para as grandes regiões metropolitanas do Nordeste: Fortaleza, Natal, Recife e Salvador. Mas, esse fluxo, também se direciona além das capitais, como é o caso dos municípios de Ipojuca/PE, Tibau do Sul/RN, Maragogi/AL e os demais aqui destacados.

Essa mobilização dos fluxos dos visitantes gera transformações no espaço geográfico a partir das instalações de novos fixos, formando a sustentação para os sistemas de ações que irão determinar a criação de políticas que visem o melhor atendimento aos turistas. Dados mais recentes do Ministério do Turismo sobre a chegada de turistas de todo o mundo ao Brasil, mostram que 6,6 milhões de turistas visitaram o país. Em 2015, houve uma queda no número de turistas 1,9% em comparação com 2014, ano da Copa do Mundo. Em 2016, o número de turistas estrangeiros no Brasil bateu recorde. O total de visitantes subiu 4,8% em comparação com 2015, o motivo pode estar relacionado à realização das Olimpíadas e das Paraolimpíadas.

Em 2017, assim como os anos de 2015 e 2016, houve grande destaque no turismo inter-regional, ou seja, a intensão de viajar dos brasileiros dentro do próprio país cresceu e continua se intensificando na região. Um levantamento realizado pelo Ministério do Turismo em parceria com a Fundação Getúlio Vargas (FGV), em abril de 2017, identificou que o percentual de brasileiros que demonstraram intenção de viajar nos próximos seis meses subiu para 22,1% (em abril

de 2016, este percentual era de 17,3%) e que a região Nordeste continua sendo a preferida por 48,1%.

Com um histórico de região mais desejada, onde as capitais Recife e Salvador estão entre as sete mais visitadas do país, o governo federal direciona novas estratégias para ampliar o fluxo nessa região, criando rotas turísticas, entre as já destacadas, a Rota das Emoções e a dinâmica encontrada na BR-101 com a Rota 101. Essas rotas, mesmo sendo formadas na mesma região e possuindo objetivos semelhantes, apresentam grandes diferenças, tanto estruturais como históricas. O nível de integração regional também é diferenciado. Enquanto no litoral do Meio-Norte a integração regional encontra-se em processo de conclusão, visto que os atrasos estruturais, econômicos e sociais dessa região, além das próprias questões naturais contribuíram para os atrasos da construção de vias que permitissem a integração regional. A Zona da Mata, por sua vez, possui como eixo motriz a BR-101, que consegue, na atualidade, se destacar pela sua infraestrutura e processo de reestruturação com as duplicações já corriqueiras na via, principalmente com o auxílio de investimentos do PAC, cujos recursos destinados à ampliação da BR-101 reforçam as articulações preexistentes entre Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Bahia, Sergipe e Alagoas.

Nesse sentido, o objetivo principal desse capítulo é apresentar dados que efetivem o Nordeste como um destino turístico altamente competitivo e, principalmente, demonstrar como esses fluxos intensificam-se a nível regional, não só nas capitais, mas em municípios que se destacam pela grande competitividade nesse ramo, oferecendo um espaço já favorecido pelas características geográficas, pela diversidade e pelo desenvolvimento dos serviços turísticos, além das efetivações de políticas públicas que beneficiaram tal setor.

Vale salientar que as viagens realizadas a nível regional, ou seja, as viagens domésticas possuem a renda das famílias como elemento determinante. Quanto maior a renda, maior será o consumo de serviços e produtos relacionados ao lazer. Dessa forma, as explicações determinantes dos fluxos de turistas que viajam pelos estados no Nordeste, relacionam-se ao próprio poder médio de compra da população. Assim, não se pretende fazer uma análise estatística do tema, nem

exaurir o assunto, mas contribuir com alguns dados e inferências relevantes para o debate sobre o fluxo turístico regional, principalmente o turismo doméstico.

Utilizou-se, como base, o transporte rodoviário com ênfase no Nordeste brasileiro, dados do Sistema Nacional de Registro de Hóspedes (SNRHos), os dados da Agência Nacional de Transportes Terrestre—ANTT, através de Estatísticas e Estudos Rodoviários - Dados Operacionais, tendo destaque o deslocamento de passageiros por ônibus, assim como as pesquisas mais recentes já realizadas pelo MTur e a FIPE sobre a Demanda do Turismo Nacional (2012), além das observações realizadas *in loco* em alguns pontos de estudo.

Logo, os itens acima descritos aparecem como elementos fundamentais para o entendimento das dinâmicas que ocorrem no litoral nordestino. Estes elementos mostram o destaque do Turismo Regional dentro da região Nordeste brasileiro.

### **5.1 O Turismo Doméstico Interestadual do Nordeste.**

Diversos fatores influenciam o fluxo dos turistas em determinada região, dentre eles estão: os atrativos naturais e culturais, os serviços de apoio como as agências de viagem, além da própria infraestrutura do local, que são determinantes para a atração turística. Isso acaba gerando consequências econômicas positivas ou negativas para o destino receptor. Lembrando que, muito além de atrair o turista, está em jogo a garantia da volta deste visitante, ou mesmo, a produção de uma imagem positiva do local para que este leve e reproduza esta imagem para outras pessoas. No entanto, se a região turística, mesmo sendo amplamente divulgada como “paraíso”, não possuir infraestrutura e rede de serviços básica para oferecer ao turista, este, por sua vez, acabará levando uma imagem negativa do local. Ressalta-se que isso irá depender do tipo de turista, bem como o que ele realmente busca na viagem.

Pode-se citar como exemplo, um turista da própria região do Nordeste, que se programa para uma viagem pelo litoral nordestino e decide ir de carro, visitando os principais pontos turísticos de cada estado. Se este turista tiver um espírito aventureiro e não procurar o conforto dos hotéis e pousadas ou mesmo o

próprio acesso a internet, sendo o deslumbre das belezas naturais suficientes para que este tenha a intenção de retornar ao local, todos os demais produtos turísticos serão suficientes. Todavia, se este turista tem como propósito não só conhecer as belezas naturais, mas poder desfrutar de todo o conforto infraestrutural do lugar, se não encontrar o que procura, conseqüentemente, este só irá voltar, se nessa localidade as suas exigências forem atendidas. Lembrando que as próprias questões socioeconômicas das localidades se tornam um contexto chave para a atração do turista. Se o turista percebe que naquela localidade falta o mínimo de segurança, esse fator poderá ser determinante para a sua estadia.

A região Nordeste, segundo uma pesquisa realizada pelo MTur e a Fundação Instituição de Pesquisa Econômicas (Mtur/FIPE, 2012), corresponde a 25,6 % do fluxo emissivo de turistas no país e representa 30,0% do fluxo receptivo, além de ser a região mais desejada pelos turistas brasileiros com 54,2% das citações dos entrevistados. Todo esse potencial de oferta e demanda turística torna necessário o fornecimento de uma infraestrutura urbana adequada para a expansão da atividade nos municípios. Sem um planejamento ou gestão que fortaleçam o local de atração, a viagem para os diferentes lugares turístico se tornam remotas. Conseqüentemente, os meios de transporte como também as vias de acesso são de total relevância para a criação de fluxos, demonstrando assim a importância da integração de vias da região litorânea nordestina.

Leiper (1979) em seu trabalho sobre o sistema turístico, conhecido e utilizado como exemplo para o entendimento desse fenômeno, distingue três elementos básicos do sistema turístico: o elemento geográfico (região emissora, região receptora e região de trânsito), o elemento humano (turista), e o elemento organizacional. Ainda segundo o autor, esses elementos integrariam diferentes contextos fossem eles culturais, políticos, físicos ou mesmo tecnológicos. Dentre estes elementos, está a vital estrutura das rotas de trânsito, que influencia diretamente na qualidade de acesso aos destinos, proporcionando uma maior probabilidade de ocorrência de fluxo turístico.

Essa adequação do espaço perante a necessidade de organizar uma estrutura básica local pode proporcionar a reestruturação desse espaço, seja a partir do melhoramento por meio de saneamento, água, telefonia, energia elétrica, seja

pela atração do mercado imobiliário perante a construção ou adequação de megaempreendimentos. O turismo é, portanto, uma atividade que se desenvolve por meio dos elementos dos espaços geográficos. Segundo Coriolano (2000), a abordagem geográfica do turismo se explica através da: “mobilização dos fluxos dos visitantes, de capital, de trabalhadores prestadores de serviços, dos padrões de ocupação, das modificações do uso do espaço, das transformações do valor do solo urbano, produzindo nova ordem espacial” (Ibidem, p. 20).

Mesmo com o desenvolvimento de políticas que viabilizem uma infraestrutura, como o próprio PRODETUR, a região nordestina ainda carece de uma infraestrutura logística que faça a integração de suas rodovias. Obviamente, além desse vetor, existe também a movimentação de pessoas por essas vias, tendo assim um papel de existência para o turismo e necessidade de uma logística de transporte que permita esse acesso, interligando o maior número de destinos turísticos. Cita-se ainda a falta de integração política entre os estados, que deveriam somar esforços para investir em infraestrutura e para a criação de convênios que garantissem cooperação mútua, elevando o potencial da região.

De uma maneira geral, no que diz respeito à chegada de turistas ao redor do mundo, o número de turistas internacionais em 2016 cresceu 3,9%, o que significa um total de 1.235 bilhão de turistas, 46 milhões a mais do que em 2015. No ano de 2015, segundo a OMT, o setor atingiu um novo recorde do fluxo internacional do turismo, sendo o sexto ano consecutivo de crescimento. Foram 50 milhões a mais de turistas internacionais na comparação com 2014. A Europa continua sendo a região mais procurada com 609 milhões de turistas. Enquanto a região da Ásia-Pacífico obteve alta de 5% na chegada de turistas, a região das Américas manteve os resultados de 2014, recebendo no ano passado 191 milhões de turistas. A alta do dólar estimulou a saída a partir dos Estados Unidos, beneficiando o Caribe e a América Central, com crescimento de 7%. Já as Américas do Sul e do Norte receberam 4% a mais de turistas<sup>57</sup>.

Dentre os principais destinos turísticos do Brasil, a região Nordeste é considerada o principal destino do país. A região teve grandes avanços em seus

---

<sup>57</sup> Disponibilizado em: <https://bit.ly/2GGFOfL>. Acesso em: 20 abr. 2016.

indicadores estatísticos. O turismo doméstico é o grande foco da região, sendo a movimentação interestadual muito presente, ou seja, a principal origem das visitas domésticas são dos próprios estados, com exceção de Sergipe que se desloca mais para a Bahia. Logo, pode-se observar a relação e a dinâmica existente entre os estados vizinhos.

Segundo dados do Anuário do Braztoa<sup>58</sup>, no ano de 2016 o turismo doméstico foi escolhido por mais de 80% dos brasileiros, representando um faturamento de R\$ 7,04 Bilhões, sendo 10% maior que no ano de 2015. Os dados deste relatório também mostraram que o Nordeste foi a região que obteve mais de 67,4% do faturamento das viagens domésticas.

Em 2014, o evento da Copa do Mundo fez com que a procura pelos destinos nacionais aumentasse. Segundo dados do Ministério do Turismo, entre os anos de 2013 e 2014 houve uma alta de 2,4%, ou seja, saltou de 201 milhões para 206 milhões de visitantes. Mesmo com a relevância do turismo internacional no ano da realização da Copa do Mundo, em uma visão mundial, o Brasil ainda não passou a ser um consolidado destino turístico internacional, fato que pode ser explicado pela concorrência dos países europeus como também pela concorrência do Caribe. Mesmo assim, nos últimos anos, as redes aéreas tornaram o Nordeste mais próximo da Europa. A criação de voos diretos para a região tem tornado cada vez maior o fluxo internacional, não só para estadias, mas para entrada de investimentos estrangeiros.

A crescente demanda interna tornou-se a principal mola propulsora de turismo no país, fazendo do turismo doméstico o principal elemento dinamizador. Mas, sobre os dados referentes ao turismo interno, principalmente no que diz respeito à região do Nordeste, infelizmente, existe grande impasse quanto ao levantamento de dados oficiais dos números de viagens realizadas pelos próprios brasileiros em destinos nacionais. Como bem afirma Morales (2004, p.76):

Os métodos utilizados para a avaliação desses estudos são difíceis de mensurar, pois, devido ao fato de o turista doméstico viajar dentro de seu próprio país, torna-se difícil e complexo obter uma contagem real desses

---

<sup>58</sup> A Braztoa (Associação Brasileira das Operadoras de Turismo) reúne operadoras de turismo, colaboradoras e empresas de representação de produtos e destinos, além de convidados, responsáveis por estimados 90% dos pacotes turísticos comercializados no Brasil.

deslocamentos, quando comparada com o fluxo do turismo internacional. Neste último é mais fácil, pela exigência da “passagem de uma fronteira a outra”, com a obrigatoriedade do preenchimento de formulários com perguntas que indagam sobre o motivo da viagem, tempo de permanência, hospedagem, entre outros, possibilitando, desse modo resultados mais satisfatórios sobre a demanda turística internacional.

O fluxo aéreo possui disponibilidade de dados no site da ANAC, o que possibilita ter uma visão do fluxo turístico interestadual. De todo modo, os dados relacionados ao contexto do turismo ainda são insipientes. Como bem destaca Alves (2013), a atividade turística no Brasil ainda persiste na ausência de dados sistematizados sobre a atividade. Segundo a autora há uma ausência de dados que “extrapolem a visão unilateral de turismo entendido a partir da contagem de voos nacionais e internacionais, ou pela contagem de visitantes por estados, e seu fluxo de acordo com meses do ano ou dados correlatos a essa natureza” (Idem, p. 25).

Todos os dados e informações relativas às viagens domésticas são realizadas por meio de pesquisa amostral e domiciliar sob recomendação do Ministério do Turismo. É importante salientar que as viagens domésticas referem-se:

(...) às viagens realizadas pelos brasileiros no País, individualmente ou em grupo, com pelo menos um pernoite no destino, excluindo deste número as viagens rotineiras, assim denominados aqueles deslocamentos realizados mais de dez vezes ao ano para um mesmo destino. Nas viagens domésticas são utilizados diferentes tipos de meios de hospedagem (hotéis, pousadas, resorts, campings, casas de parentes e amigos, etc.), de transportes (avião, automóvel, ônibus, etc.) e por diferentes motivações (lazer, negócios, visita a parentes, etc.) (BRASIL, 2010).

O relativo aumento da demanda doméstica toma força, principalmente, com o surgimento de políticas públicas responsáveis por criar uma ponte para o desenvolvimento turístico regional. Não é à toa que podemos nos deparar com um crescimento do seu fluxo turístico tanto nacional como internacional. Os dados da Tabela 5 mostram o fluxo turístico nas capitais da região. As capitais da Bahia, do Ceará e de Pernambuco são as grandes propulsoras do fluxo turístico. A Bahia sem dúvidas é a capital que mais se destaca. O estado da Bahia configura-se como o estado do Nordeste que mais recebe viagens domésticas. Segundo a secretaria de turismo do estado da Bahia, Salvador é o principal portão de entrada de turistas no Estado, seguido por Porto Seguro, Ilhéus, Paulo Afonso e Lençóis, entre os anos de

2012, 2013 e 2014<sup>59</sup>. Isso mostra a importância da região como polo turístico nacional e internacional.

**Tabela 5:** Fluxo Turístico na Região Nordeste – 2003/2014.

CAPITAIS	2003 (1000 Turistas)		2014 (1000 Turistas)		Variações (%)	
	Capitais	(%)	Capitais	(%)	Período	Anual
Salvador (BA)*	2.193	23,37	4.119	21,57	88	5,9
Recife (PE)	1.984	21,15	3.093	17,02	55,9	4,12
Fortaleza (CE)	1.551	16,53	3.262	18,32	110,32	6,99
Natal (RN)	1.007	10,73	1.806	10,59	79,34	5,45
Maceió(AL)	1.013	10,8	1.776	9,82	75,32	5,24
São Luís (MA)	455	4,85	1.314	8,27	188,79	10,12
Aracajú (SE)	318	3,39	739	4,15	132,39	7,97
João Pessoa (PB)	538	5,73	1.159	6,55	115,43	7,23
Teresina (PI)	323	3,44	721	3,71	123,22	7,57
<b>Nordeste</b>	<b>9,382</b>	<b>100</b>	<b>17,989</b>	<b>100</b>	<b>91,74</b>	<b>6,73</b>

Nota: a) Recife (Compreende Recife, Jaboatão e Olinda); b) Dados não contempla o fluxo intraestadual e c) (\*) Dados preliminares.

Fonte: CTI/Nordeste (2015)

Em fevereiro de 2016 uma empresa especializada em Inteligência Geográfica de Mercado produziu um modelo estatístico com a intenção de prever o fluxo turístico anual das 5.570 cidades brasileiras nas quais 17,5% recebem turistas com regularidade (TURISMO NO BRASIL...,2016,p.1). As bases de dados, para a montagem do modelo, foram do Ministério do Trabalho (Quantidade de estabelecimentos e de vínculos empregatícios em atividades ligadas ao turismo) e do IBGE (Quantidade e percentual de municípios de uso ocasional e localização do município em zona costeira). De acordo com os resultados, apenas 38% dos municípios tem um potencial relevante para o turismo, ou seja, mais de 80% dos municípios são considerados de baixo potencial turístico sendo estimado o baixo número de visitantes e também a falta de atrativos naturais como praias e reservas ambientais.

<sup>59</sup>Estes dados se referem a movimentação aeroportuária contém o fluxo geral dos aeroportos mais importantes para as zonas turísticas da Bahia.

Ainda de acordo com o levantamento, das 975 cidades com potencialidade turística significativa, 38% concentram-se na região Sudeste e 28% na região do Nordeste. Os estados que mais se destacam são: São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais e Bahia, que juntos concentram 50% do fluxo. Na Tabela 6 é possível visualizarmos as 15 cidades que mais recebem turistas, segundo a mesma pesquisa no ano de 2016, sendo que as 10 primeiras acumulam cerca de 80% do fluxo do Brasil.

**Tabela 6:** Lista das 15 cidades que mais recebem turistas no Brasil.

#	Cidades	UF	Turistas
1	São Paulo	SP	14.647.896
2	Rio de Janeiro	RJ	13.163.424
3	Salvador	BA	4.100.278
4	Belo Horizonte	MG	3.717.758
5	Fortaleza	CE	3.457.634
6	Brasília	DF	3.284.568
7	Curitiba	PR	2.889.792
8	Porto Alegre	RS	2.839.520
9	Natal	RN	2.733.916
10	Recife	PE	2.677.154
11	Praia Grande	SP	2.431.214
12	Florianópolis	SC	2.372.998
13	Foz do Iguaçu	PR	2.121.306
14	Porto Seguro	BA	2.074.238
15	Goiânia	GO	2.053.858

Os dados da pesquisa também revelam a procura tanto do turismo de lazer quanto do turismo de negócios, onde 60% dos locais visitados são representados por regiões litorâneas voltadas para o turismo de lazer (47 milhões de pessoas por ano), já o turismo de negócios, na região Sudeste, recebe quase 50% deste fluxo, sendo que só os estados de São Paulo e Minas Gerais somam 34% deste potencial (O IMPACTO DO..., 2015, p.1). Atualmente, o turismo interno gera um fluxo aproximado de 26,6 milhões de pessoas.

A amostragem de dados até aqui exposta é de grande importância para o entendimento do turismo inter-regional, mesmo sem aprofundar uma leitura mais específica do setor. O Brasil, por ser um país de grande extensão continental,

dificulta a mensuração de informações que levem a perceber a verdadeira dinâmica da demanda doméstica turística, principalmente para levantar dados que comprovem a entrada e saída de automóveis a nível rodoviário.

Em 1988 a EMBRATUR juntamente com a Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas da Universidade de São Paulo (FIPE-USP), realizaram o primeiro estudo sobre o mercado doméstico turístico. Em 2007 foi lançada a segunda pesquisa, intitulada como “Caracterização e Dimensionamento do Mercado Doméstico de Turismo no Brasil 2002 e 2006”. Essa pesquisa foi dividida em dois grandes grupos de renda. O primeiro grande grupo englobava faixas maiores de renda (A, B e C), cerca de 40% da população brasileira, enquanto o segundo grupo engloba as faixas de renda menores (D, E), representando os outros 60% da população de acordo com ANDRADE (2003) e MALARES (2004). Já em 2009 houve o terceiro relatório - “Caracterização e Dimensionamento do Turismo Doméstico No Brasil – 2007”. A última pesquisa lançada foi em 2012, intitulada como “Caracterização e Dimensionamento do Turismo Doméstico no Brasil – 2010/2011”.

Essas pesquisas foram um avanço para os estudiosos e pesquisadores do assunto, além de essencial para a apropriação conceitual e prática do que concerne o turismo inter-regional e sua importância tanto para o planejamento territorial como para a organização espacial, ambiental, econômica e social do turismo.

Para o presente estudo, essas pesquisas formaram uma das principais ferramentas na identificação do turista doméstico no Brasil, e em especial, no Nordeste, predominantemente a última pesquisa, na qual encontramos dados mais atualizados. Além desta pesquisa, também foram utilizados dados atuais do Sistema Nacional de Registro de Hóspedes – SNRHos. Esse sistema foi desenvolvido e implementado pelo Ministério do Turismo. O objetivo principal desse sistema é garantir o envio de todas as fichas de hóspedes nos meios de hospedagens de todo o país para o banco de dados do Ministério do Turismo. O tratamento dessas informações permitiu a identificação do perfil do turista e as taxas de ocupação hoteleira de cada região do Brasil. Os dados foram analisados e permitiram avaliar o fluxo turístico rodoviário na região Nordeste, além de conduzir a discussão sobre as principais motivações dos turistas nos principais pontos turísticos.

Os dados da ANTT também foram tabelados para termos como base os passageiros que se deslocam entre os destinos aqui citados. Esses dados são relevantes, uma vez que tanto o Carro de Passeio quanto o Ônibus de Linha foram os meios de transportes mais utilizados nas viagens domésticas, segunda a pesquisa do Ministério do Turismo em conjunto com a FIPE (2012). Os dois meios de transporte chegam a representar mais da metade do total das viagens, apresentando o lazer (73,8%) como principal motivo.

Após o tratamento desses dados, foi possível verificar o total de deslocamentos entre um destino e outro, contabilizados do ano de 2013 até 2017. Assim, foi possível fazer um comparativo entre as três fontes de dados e poder perceber como ocorre a dinâmica do turismo interno entre os estados do Nordeste brasileiro.

## **5.2 Demandas estatísticas do Fluxo Turístico doméstico no Nordeste**

A pesquisa da FIPE (2012) baseou-se em dados primários levantados através de mais de 37.000 entrevistas diretas domiciliares em 137 municípios selecionados na pesquisa de 2008, tendo como alvo o conjunto de domicílios particulares permanentes (DPP) situados nas áreas urbanas do País. As informações foram relativas às viagens domésticas realizadas em 2011<sup>60</sup>.

Ao contrário da pesquisa anterior divulgada em 2002, na qual englobava apenas dois grandes grupos de faixa de renda (A, B e C) (que possuíam maiores rendas) e (D, E) (com faixa de renda menor), os dados referentes a 2011 foram distribuídos uniformemente em três níveis de renda domiciliar, expressos em múltiplos do salário mínimo (SM): 0 a 4 SM; mais de 4 a 10 SM; mais de 10 a 15 SM; e mais de 15 SM.

Entre as características apresentadas pela pesquisa, demonstra-se uma expressiva potencialidade do fluxo de viagens inter-regionais no Brasil. Cerca de

---

<sup>60</sup> Vale salientar que esta pesquisa servirá como base para o entendimento do fluxo turístico inter-regional no Nordeste. É importante lembrar que, além desta pesquisa, outras serão utilizadas para o entendimento desta dinâmica, principalmente pesquisas estaduais que possam nos levar ao entendimento dos fluxos inter-regionais. As pesquisas, aqui referenciadas, serão as mais atuais.

40% dos domicílios brasileiros realizaram alguma viagem no país e a renda mensal média registrada foi de 2.395 reais. Por conta da metodologia utilizada, as taxas de viagens são variadas. Em 2011, a pesquisa constatou que em 44% dos domicílios urbanos da amostra, pelo menos, um de seus residentes teria realizado uma viagem doméstica. Estima-se que 2,6 viagens domésticas foram feitas por, pelo menos, um dos residentes do domicílio em 2011<sup>61</sup>, no entanto, vale lembrar que o número médio de viagens por domicílio é influenciado pela renda e também pelo motivo da viagem. Nota-se uma disparidade entre as famílias que realizaram apenas uma viagem por ano, registrando redução de 56,9%, quando se refere ao primeiro grupo de renda (0-4 SM), para 31,9%, referente ao último grupo (mais de 15 SM); enquanto que para famílias que realizaram 11 viagens ou mais, aumenta de 1,0% para 4,0%.

Na referida pesquisa também fica claro a importância do turismo interno quando comparado ao turismo receptivo (internacional). Percebe-se uma grande diferença na proporção de domicílios com viajantes por tipo de viagem. As viagens domésticas propriamente ditas estão numa faixa de 44%, enquanto que as viagens Rotineiras equivalem a 7,0% seguidas das viagens Internacionais com 4,3%<sup>62</sup>.

A região Nordeste (54,2%) apresenta a maior taxa entre os destinos turísticos mais “desejados” pelos entrevistados, seguido pelo Sudeste (20,4%) e pelo Sul (14,1%). Vale ressaltar que os destinos mais visitados relacionam-se diretamente com a proximidade dos principais emissores, tendo em vista que cerca de 70% dos fluxos ocorrem dentro das próprias regiões (em número de viagens).

Não se diferenciando do Brasil, a região nordestina, na qual possui atratividades tanto naturais quanto culturais, tem o turismo de “sol e praia” como principal atrativo, destacando-se nela o turismo interestadual. Os principais emissores são os próprios estados, com exceção de Sergipe, que se desloca mais

---

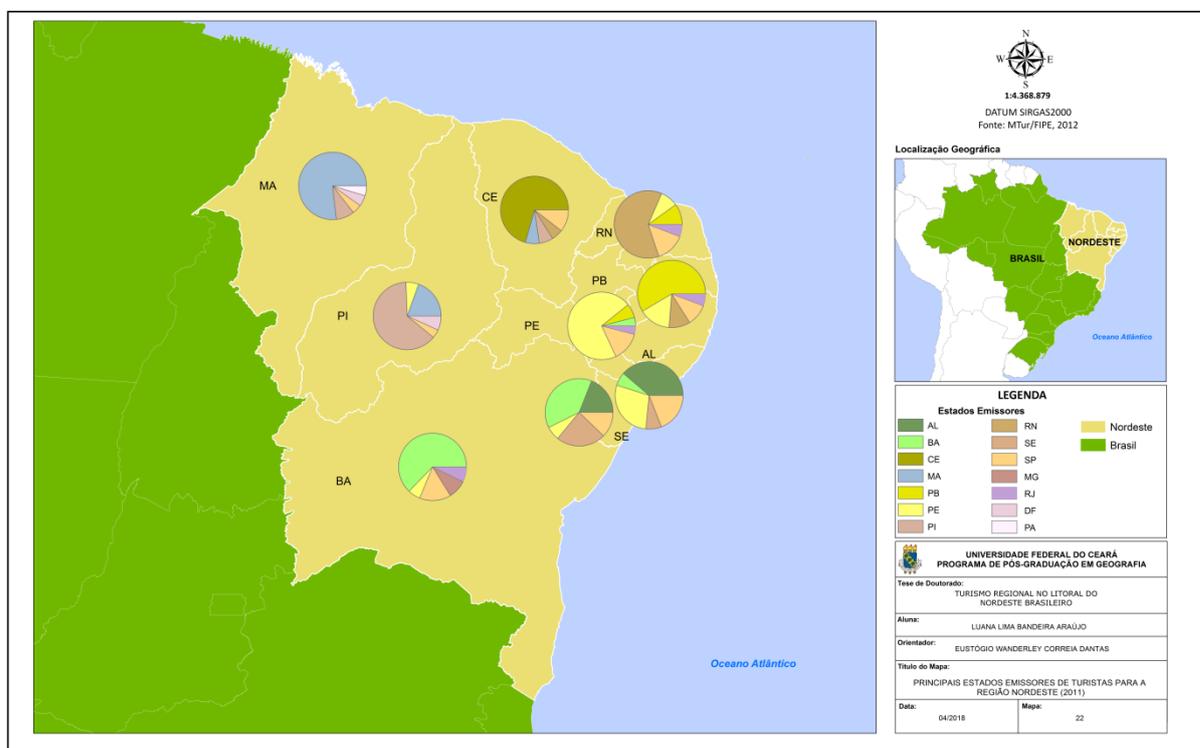
<sup>61</sup> Ressalta-se que esta estimativa é calculada pelo número médio de viagens decorrente do levantamento feito num instante do tempo, ao final do exercício, relativo aos últimos doze meses, realizado junto ao Chefe ou Cônjuge da família.

<sup>62</sup> Naturalmente, a proporção de domicílios com viajantes da população brasileira pesquisada é dada pela soma das proporções de cada tipo de destino, descontadas as parcelas de intersecção, para evitar dupla contagem de indivíduos (não de viagens), o que equivale a 48,5%.

para o estado da Bahia, como podemos verificar no Mapa 22. A Bahia foi um importante estado para a consolidação do fluxo turístico de Sergipe, tendo como um dos motivos a melhor infraestrutura urbana da capital Salvador, permitindo observar a ligação com os estados vizinhos em viagens de curta distância. Portanto:

(...) as atividades turísticas na região Nordeste têm um maior destaque no turismo doméstico brasileiro, se comparado com a participação da região no turismo internacional do país. Isso possibilita um maior aproveitamento do mercado interno do turismo pelo Nordeste, principalmente em relação ao Sudeste, que se destaca como a principal região emissora de turistas no país e poderá aumentar sua demanda pelos atrativos turísticos nordestinos (SOUZA, 2014).

**Mapa 22:** Principais estados emissores de turistas para a Região Nordeste em 2011



Neste estudo percebe-se que a região mais rica do país, o Sudeste, corresponde por cerca de 40% do turismo emissor e caracteriza-se por ser a maior destinação do fluxo de visitação interna do País, com 36,5% do total do receptivo. Mesmo a região Sudeste concentrando os números de turistas internacionais em 2011, o Nordeste vem apresentando um crescimento do fluxo turístico estrangeiro. A região representa 30% do turismo receptivo e é responsável por 25,8% do turismo emissor. Nota-se que essa se destaca como uma região predominantemente

receptora de turistas, enquanto a região Sudeste caracteriza-se como centro predominantemente emissor. Na Tabela 7 podemos notar os principais destinos turísticos domésticos da região Nordeste no referido ano.

**Tabela 7:** Participação dos estados do Nordeste no Fluxo de Turismo Doméstico Brasileiro no período de 2010/2011.

ESTADOS	Peso no Brasil (%)	Peso na região NE (%)
Alagoas	1,5	5
Bahia	7,8	26,1
Ceará	5,5	18,4
Maranhão	2,4	8
Paraíba	2,1	7
Pernambuco	4,8	16,1
Piauí	2	6,7
Rio Grande do Norte	2,8	9,4
Sergipe	1	3,3
<b>Nordeste</b>	<b>30</b>	<b>100</b>

Fonte: MTur/FIPE - 2012

Observa-se que os estados da Bahia, Ceará e Pernambuco são os principais estados receptivos, mostrando uma grande relevância na atração turística. Esse fato pode ser explicado em estudos já realizado por Dantas (et al, 2010), o autor caracteriza a região Nordeste através dos aspectos turísticos, analisando as estratégias e os programas de desenvolvimento implementados a partir dos anos 1990, destacando-se os estados da Bahia, Ceará, Pernambuco e Rio Grande do Norte. Essas políticas de desenvolvimento econômico voltadas para o turismo levaram à reestruturação do mercado imobiliário e também das políticas territoriais direcionadas para uma maior competitividade urbana o que passou a induzir ainda mais o fluxo turístico para essas metrópoles.

Entre os destinos turísticos mais “desejados” em 2011, a região Nordeste ocupou o primeiro lugar, o que continua perante as pesquisas aqui já mencionadas. Dessa forma, 54,2% dos entrevistados desejam ter como destino o Nordeste, seguido pelo Sudeste com 20,4% e pelo Sul com 14,1%. (Tabela 8). É importante salientar que os destinos mais visitados estão relacionados com a proximidade dos

principais emissores, tendo em vista que cerca de 70% dos fluxos ocorrem dentro das próprias regiões, em Número de viagens (FIPE,2012).

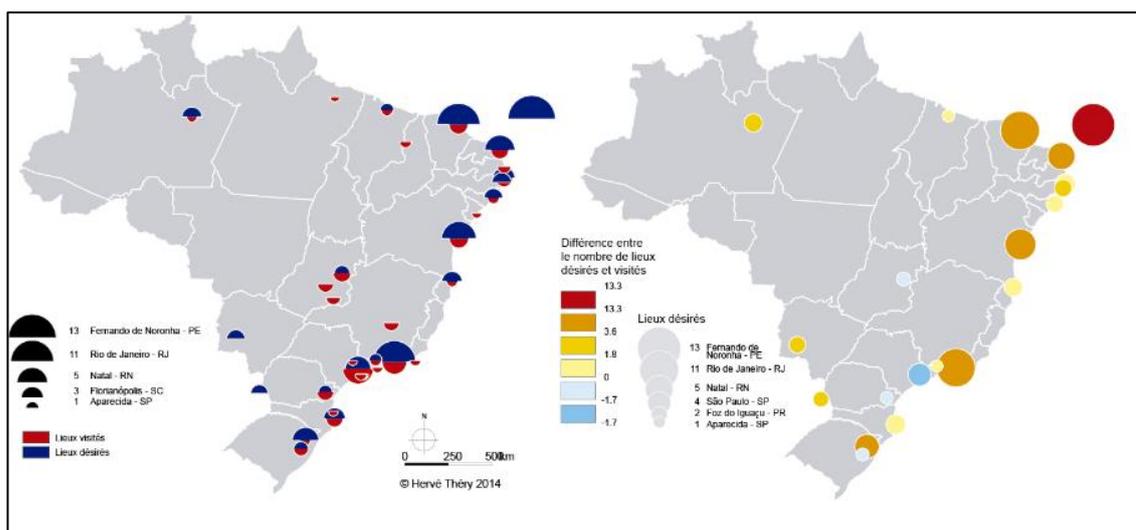
**Tabela 8:** Destinos Turísticos mais desejados por Região de Origem e Destino.

Região de Origem	Região de Destino Desejado				
	Centro-Oeste	Nordeste	Norte	Sudeste	Sul
Centro-Oeste	8,2	59,6	3,3	17,5	11,4
Nordeste	5,8	41,6	3,9	33,6	15,2
Norte	5,4	50,1	9	23,4	12,1
Sudeste	7,5	62,7	4,7	11,6	13,6
Sul	6,4	54,5	4	19,1	16,1
Total	<b>6,7</b>	<b>54,2</b>	<b>4,5</b>	<b>14,1</b>	<b>14,1</b>

Fonte: FIPE, 2012.

De acordo com a última pesquisa sobre a demanda turística doméstica no âmbito nacional, realizada em 2011; os destinos mais desejados se encontram no Nordeste, sendo a ilha de Fernando de Noronha, Fortaleza, Salvador, Natal, Recife, Porto Seguro, Ipojuca, Maceió e São Luís, destaques entre as vinte cidades mais desejadas pelos turistas (Figura 30).

**Figura 30:** Lugares Sonhados e Desejados pelos Turistas



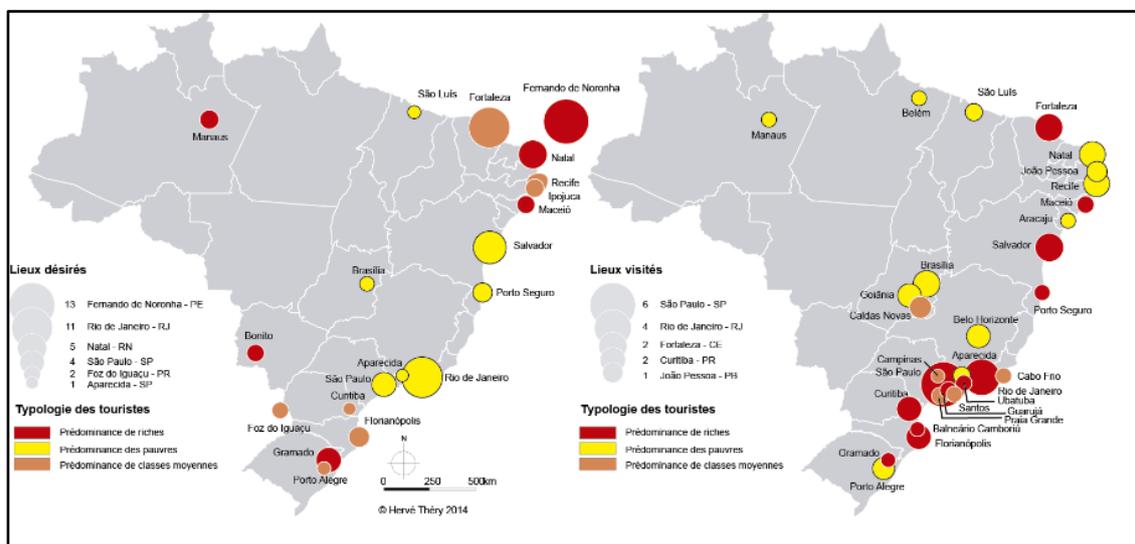
Fonte: THÉRY, 2015

Fernando de Noronha, Natal, Gramado, Florianópolis, Manaus, Maceió, Porto Alegre e Bonito são os destinos mais atraentes para as famílias com maiores rendimentos. É fácil de entender por que no caso de Fernando de Noronha, uma ilha localizada a 345 quilômetros da costa, com quotas de acesso por razões ecológicas e, portanto, cara. É o mesmo para Gramado, *resortchique*, e para Bonito, onde o ecoturismo destina-se a clientes ricos, com atividades caras como *rafting* e mergulho (THÉRY, 2015).

Com relação aos lugares mais visitados no Nordeste, quando comparados aos destinos mais sonhados pelos brasileiros, será observado que estes lugares não coincidem (Figura 31). De acordo com os estudos de Hervé Théry (2015) o autor destaca que:

Os destinos mais populares estão localizados perto do local de residência, e cerca de 70% dos fluxos ocorrem na região de residência. Portanto, as principais capitais brasileiras aparecem no topo da lista, notadamente as grandes cidades costeiras onde a atratividade e amenidades da cidade coincidem.

**Figura 31:** Lugares Sonhados e Visitados por classe de renda.



**Fonte:** THÉRY, 2015

Em um levantamento realizado pelo site *Skyscanner* e divulgado pelo MTur, os destinos mais visitados e destacados na pesquisa da FIPE continuam sendo uma tendência para o Brasil no ano de 2016. A análise constatou um

crescimento significativo no interesse dos brasileiros em viajar pelo próprio país entre os anos de 2011 e 2015. Entre os destinos domésticos nordestinos mais procurados, esteve Fernando de Noronha, em Pernambuco, que apresentou um aumento de 78% nas buscas online. Os outros destinos destacados foram: Sul da Bahia com 24% das buscas, Santa Catarina com 44%, Bonito (MS) com 20% e Rio de Janeiro com 17%.

Ainda segundo este levantamento, o fator determinante para o aumento das buscas domésticas por Noronha foi à alta do dólar. O aumento das visitas em 2015 por esse destino chegou a 78% segundo Skyscanner. No sul da Bahia, o destaque da Costa do Descobrimento, conhecida por ter sido o lugar de primeiro contato dos colonizadores no território brasileiro. Entre os destinos que compõem essa costa temos: Porto Seguro, Arraial d'Ajuda, Cabrália, Trancoso, Caraíva, Prado, Caravelas e Cumuruxatiba.

Outra pesquisa que também revela a procura por destinos nacionais para o turismo é o site TripAdvisor, considerado o maior site de viagens do mundo. Este levantamento, assim como o Skyscanner, foi realizado com base na procura dos viajantes brasileiros para o período de 1º de novembro de 2015 a 31 de março de 2016. Dos dez destinos de maiores buscas, seis foram do Nordeste. Gramado é o destino doméstico mais popular durante o período, seguido pelo Rio de Janeiro e Maragogi. Também ficaram no top 10 do TripAdvisor: Florianópolis, Porto de Galinhas, Natal, Maceió, Porto Seguro, Fortaleza e Armação dos Búzios. Maragogi chega à terceira posição neste Ranking.

A relação entre os destinos aqui destacados e o turismo interestadual poderá ser melhor visualizada através dos dados obtidos pelos registros do Sistema Nacional de Registro de Hóspedes (SNRHos). Os dados, destacados no próximo tópico, revelam a força do turismo regional e demonstram como o fluxo de turistas entre os estados nordestinos são notórios, trazendo importantes destaques para os meios de transportes que são utilizados pelos turistas na região.

### 5.3 O Turismo Interestadual no Nordeste

Para um melhor entendimento da dinâmica do fluxo turístico doméstico existente entre os estados do Nordeste brasileiro, foram utilizados dados atuais sobre o fluxo de hóspedes para perceber e mapear esse turismo na região.

Os dados foram obtidos a partir do Sistema Nacional de Registro de Hóspedes (SNRHos), desenvolvido e implantado pelo Ministério do Turismo – MTur, que tem como principal objetivo: garantir o processo de registro e envio de todas as Fichas Nacionais de Registro de Hóspedes – FNRHs, nos meios de hospedagens de todo o país, para o MTur. Esse registro é feito de forma online e a plataforma disponibilizada permite que os dados enviados pelos meios de hospedagem, através das FNRHs, sejam cadastrados.

Dentre as justificativas para a utilização desses dados, leva-se em conta as características das atividades do turismo utilizadas pelo MTur. Segundo o arquivo de perguntas e respostas sobre “Categorização dos Municípios das Regiões Turísticas do Mapa do Turismo Brasileiro” de 2015:

(...) o setor de hospedagem é o mais adequado, porque quase a totalidade dos que utilizam um hotel, por exemplo, são turistas. Quando se trabalha com outras atividades, como restaurantes ou aluguel de veículos, a utilização por residentes é muito elevada, não retratando uma correspondência mais direta com o turismo. Por isso, o trabalho só considerou o setor de hospedagem, até mesmo porque era a melhor informação disponível (BRASIL, 2015, p.4).

O sistema online do registro de fluxo de hóspedes teve início em 2013 nas cidades-sede da Copa das Confederações: Brasília, Fortaleza, Recife, Rio de Janeiro e Salvador, sendo aderida pelos demais estados brasileiros no mesmo ano. A declaração da movimentação diária de hóspedes no Brasil, segundo o Mtur, é obrigatória, sendo necessário que o meio de hospedagem tenha cadastro regular no Cadastur<sup>63</sup>. Com esse novo registro, o objetivo do MTur é mapear o fluxo de hóspedes no país<sup>64</sup>. Os dados, para este levantamento, são referentes a todos os

<sup>63</sup> CADASTUR é o Sistema de Cadastro de pessoas físicas e jurídicas que atuam no setor do turismo. Executado pelo Ministério do Turismo, em parceria com os Órgãos Oficiais de Turismo nos 26 Estados do Brasil e no Distrito Federal, permite o acesso a diferentes dados sobre os Prestadores de Serviços Turísticos cadastrados. Disponível em: <https://bit.ly/1jOGErn>. Acesso em: 04 ago. 2016.

<sup>64</sup> As transmissões de dados podem ser realizadas: online, quando a atualização é feita em tempo real, pelo endereço eletrônico [www.hospedagem.turismo.gov.br](http://www.hospedagem.turismo.gov.br); offline, por meio de um programa de

estados do nordeste brasileiro, considerando a cidade de residência dos hóspedes, o meio de transporte utilizado e o motivo da viagem no período de 01/01/2013 a 01/05/2017.

Ressalta-se que o conjunto de dados e informações expostos neste capítulo, é resultante também das pesquisas secundárias realizadas em alguns estados como: Ceará (Jericoacoara e Canoa Quebrada), Rio Grande do Norte (Tibau e Praia de Pipa), Paraíba (Tambaú), Pernambuco (Porto de Galinhas) e Alagoas (Maragogi). Não foi possível a realização de campo para os estado do Maranhão (Barreirinha), Piauí (Parnaíba), Sergipe (Atalaia) e Bahia (Porto Seguro). Entretanto, as informações disponíveis no SNRHos são relativas ao turismo de cada estado e permite traçar um perfil dos fluxos interestaduais.

A utilização de dados por município não foi possível, tendo em vista a falta de dados no município de Tibau/RN e Tibau do Sul/RN (Pipa), que impossibilitaram uma comparação entre os demais pontos turísticos no Nordeste. Dessa forma, os dados compilados foram referentes aos disponibilizados pelo MTur no contexto estadual.

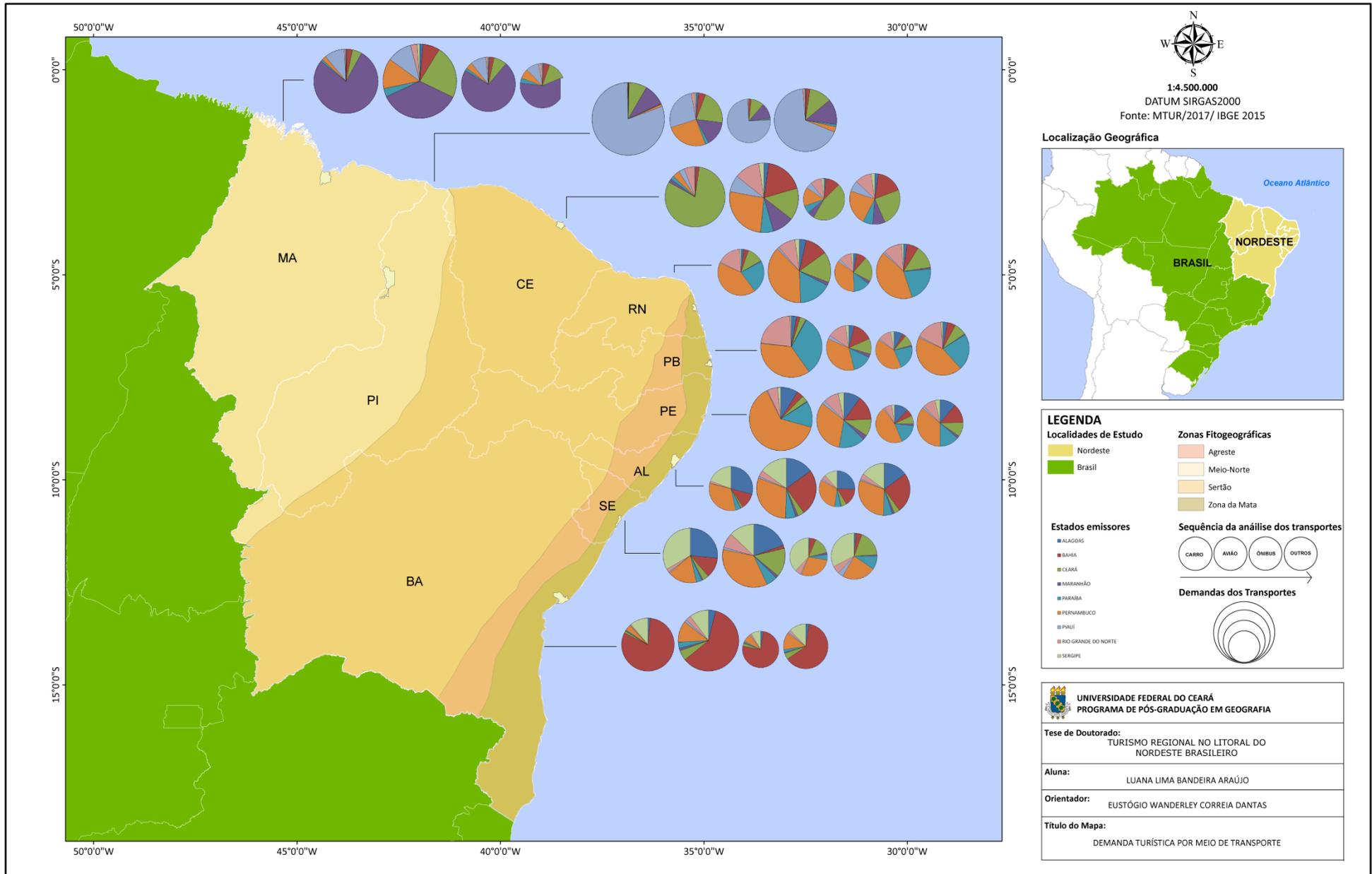
Entende-se que a restrição imposta, em alguns quesitos, pela inexistência de séries históricas sobre o fluxo turístico que abrangem o conjunto dos municípios que formam a área de estudo, possa ser superada, dado o cenário local, que possui as capitais como referência na formação de redes turística. Na realidade atual, nota-se que as capitais nordestinas concentram a quase totalidade dos estabelecimentos hoteleiros e dos serviços turísticos ofertados, ainda que os atrativos turísticos já consolidados ou potenciais se distribuam também pelos outros municípios integrantes dos Estados. Esses dados foram relevantes nos últimos levantamentos realizados pela ANTT, nos anos de 2013 a 2017. Nesse levantamento é possível perceber dados mais completos em relação aos pontos turísticos além das próprias capitais, os quais serão tratados no decorrer deste capítulo.

computador para registro e inserção das informações; ou por sistema próprio de gestão hoteleira, que deve estar integrado ao SNRHos. O sistema vai armazenar, em meio eletrônico, as fichas preenchidas pelos hóspedes no check-in. O objetivo é modernizar e tornar mais eficiente o levantamento de estatísticas sobre o turismo no país. Disponível em: <https://bit.ly/2kfgSDr>. Acesso em: 04 ago. 2016.

Além disso, a coleta de dados baseada nas fichas de registro de hóspedes contém informações pessoais, como: nome, profissão, nacionalidade, documento de identidade, cadastro de pessoa física CPF (só para brasileiros), residência permanente, cidade, estado, país, dentre outros; e também dados relativos ao destino dos hóspedes como: próximo destino, motivo da viagem, meio de transporte, etc. Podendo ocorrer algumas dificuldades de interpretação nas perguntas contidas nessas fichas. Como por exemplo, o questionamento sobre o tipo de transporte utilizado para chegar até o hotel que irá se hospedar, que não especifica se seria do seu local de origem (cidade natal do hóspede) ou se seria do último local no qual o turista estava hospedado. Muitas das respostas registraram o item “outros”, demonstrando indecisão ou dúvida para quem responde tal questionário.

Tendo como base estes dados, pode-se observar no (Mapa 23) tanto a quantidade total de visitantes no período entre 01/01/2013 a 01/05/2017, como o tipo de transporte utilizado por estes.

**Mapa 23:** Demanda Turística por Meio de Transporte

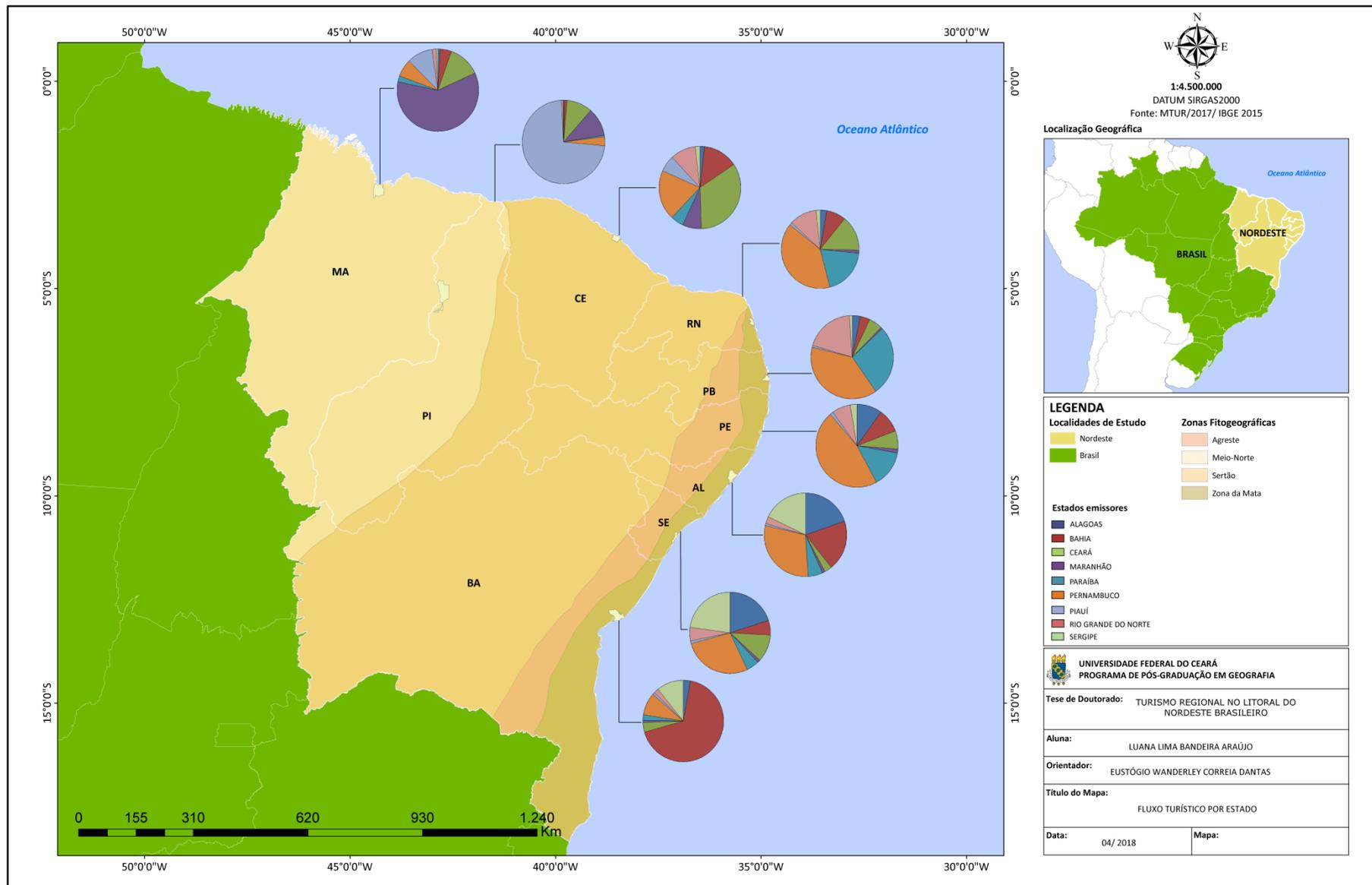


Os estados da Bahia e de Pernambuco foram os estados que receberam o maior número de turistas no âmbito regional. Os próprios moradores são os que mais viajam pelo estado, não só na Bahia e em Pernambuco, mas, em todos os outros, com exceção de Sergipe onde os moradores se deslocam principalmente para a Bahia, coincidindo com a pesquisa realizada pela FIPE em 2011.

Os fluxos interestaduais apontam que o principal meio de transporte utilizado pelos turistas do próprio estado é o carro, seguido pelo ônibus, caracterizando o fluxo de turistas dos estados vizinhos. No entanto, esses dados variam de acordo com a localização de cada um. No mapa, é possível notar que a utilização do avião é destacada em quase todos os estados, considerando que os estados emissores são aqueles que se localizam mais longe dos estados receptivos. O carro, por exemplo, é bastante utilizado entre Paraíba e Pernambuco visto a proximidade dos dois estados (vizinhos) e a qualidade da pista de acesso, a BR-101 que se encontra duplicada no local.

Com relação ao número de turistas, o estado da Bahia costuma receber maiores números de turistas de Sergipe, seguido por Pernambuco (Mapa 24). Já Pernambuco recebe um maior número de turistas da Paraíba que utilizam principalmente o ônibus (17%), seguido do avião (16%) para se deslocarem até Pernambuco.

Mapa 24: Fluxo Turístico por Estado.



Nos outros estados que compõem a Zona da Mata, o Rio Grande do Norte costuma receber maiores números de turistas de Pernambuco que se deslocam principalmente de carro (42%), seguido pelo avião (38%) e pelo ônibus (35%). Os turistas da Paraíba também costumam se direcionar para o Rio Grande do Norte de carro (23%), seguido pelo avião (17%). Já na Paraíba, o estado vizinho, Pernambuco, costuma se deslocar, principalmente de ônibus (41%), seguido pelo carro (37%). Enquanto o Rio Grande do Norte se desloca para a Paraíba principalmente de carro (22%).

No estado de Alagoas, a dinâmica do fluxo é principalmente composta pelos visitantes do estado de Pernambuco, onde cerca de (32%) destes costumam se deslocar de carro para o estado vizinho. O segundo estado a visitar Alagoas é o estado de Sergipe, principalmente de carro (19%).

No estado de Sergipe, Alagoas é o estado que mais se desloca para Sergipe, utilizando principalmente ônibus (38%) e depois o carro (33%). Pernambuco é o segundo estado que mais visita a região se deslocando principalmente de avião (35%) e ônibus (29%). Logo, a dinâmica encontra nas duplicações realizadas na BR-101, por recursos provenientes de outros programas como o PAC, justificativa para a intensidade de movimentação de turistas utilizando-se os transportes terrestres.

No sertão, entre os estados do RN e CE encontramos uma dinâmica diferenciada. O Ceará recebe os estados principalmente de Pernambuco e Bahia que utilizam principalmente o avião como forma de deslocamento, com aproximadamente (26%) e (18%) respectivamente. Além dos próprios cearenses que costumam se deslocar de carro pelo próprio estado (81%), o Rio Grande do Norte costuma utilizar esse meio de transporte (6%), enquanto Pernambuco (15%), seguido pela Bahia (11%) utilizam o Ônibus respectivamente.

O Rio Grande do Norte, como destacado anteriormente, recebe maior número de visitantes de Pernambuco e Paraíba (Mapa 25). O estado vizinho, o Ceará costuma viajar pela terra potiguar principalmente de ônibus (21%) e avião (16%).

No Meio-Norte, entre os estados do Maranhão e Piauí, além da dinâmica do turismo doméstico entre estes estados com o Ceará perante a existência da rota das emoções, a dinâmica dos fluxos é ainda mais diferenciada. Os fluxos de turistas preponderam principalmente entre os estados do Piauí e do Maranhão. Menos de 10% dos turistas cearenses se deslocam para um desses estados. A utilização de carro é essencialmente realizada pelo próprio estado. No Piauí os turistas vindos do Maranhão se deslocam principalmente de ônibus (11%), seguido do carro (10%). Com a utilização do avião o estado recebe principalmente visitantes do estado de Pernambuco (26%), Ceará (21%) e Maranhão (15%).

Já no estado do Maranhão o deslocamento de outros estados ocorre principalmente de avião realizado por turistas do Ceará (23%) e Piauí (10%). Já o deslocamento de carro é realizado principalmente pelo estado do Piauí (10%) seguido pelo ônibus (9%). O que justifica a tentativa de constituição de uma infraestrutura nascida da articulação entre os estados do Ceará, Piauí e Maranhão, e pautada no projeto pioneiro intitulado CEPIMA.

Considerando estas informações, nos direcionaremos ao último subcapítulo deste trabalho, que nos mostrará, com maior ênfase, as distinções dos fluxos turísticos domésticos entre os principais pontos turísticos domésticos destacados nesta tese. Os dados foram levantados em campo realizado em dezembro de 2015.

#### **5.4 Fluxo Turístico Doméstico: Uma visão geral entre as sub-regiões nordestinas**

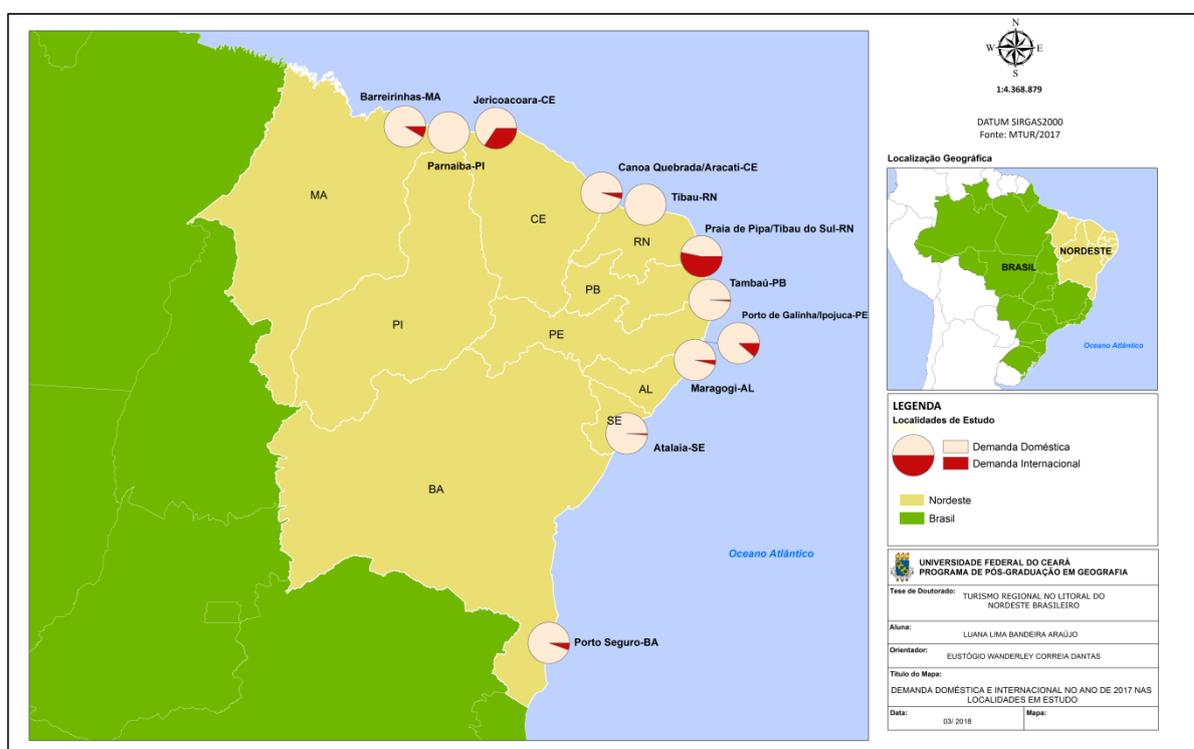
Cabe ressaltar que o fluxo do turismo doméstico no Nordeste não ocorre só a nível regional, mas está presente a nível estadual e municipal. Ao destacarmos as localidades turísticas neste trabalho, bem como a atuação em campo, podemos notar essa dinâmica mais facilmente. Além disso, foi possível comparar tais dinâmicas do turismo doméstico entre os municípios destacados através dos dados de deslocamento de passageiros realizados pela ANTT.

A ANTT está presente em todo o território nacional por meio das Unidades Regionais e Postos de Fiscalização, tendo como principal finalidade:

regular, supervisionar e fiscalizar as atividades de prestação de serviços, exercidas por terceiros, visando garantir a movimentação de pessoas e bens a partir das empresas autorizadas. Esses dados de deslocamento foram fundamentais, pois permitiu fazer o levantamento individual de cada município, possibilitando um enfoque do deslocamento de passageiros através do ônibus.

Dessa forma, a partir de dados mais recentes do Mtur, é possível verificar, através do Mapa 25, o percentual da Demanda Doméstica X Demanda Internacional no ano de 2017.

**Mapa 25:** Demanda Domestica e Internacional no ano de 2017 nas localidades de estudo.



No Meio-Norte, no ano de 2017, podemos notar que tanto em Barreirinhas-MA e, principalmente, em Parnaíba-PI há um grande destaque para o turismo doméstico, ou seja, a dinâmica do turismo regional entra em evidência. Com relação ao CEPIMA, Jericoacoara, mesmo sendo uma praia famosa no cenário internacional, o turismo a nível regional ainda é muito presente. Conhecida como Jeri, a vila está localizada no litoral oeste do Estado do Ceará, a 300 km da capital (Fortaleza), e a 18 km da sede do município de Jijoca de Jericoacoara, ao qual faz parte.

A partir de Fortaleza, o acesso pode ser realizado pela rodovia estadual CE-85. Os primeiros 100 km, até o acesso a Trairi, estão duplicados. Até Jijoca é possível chegar em carros de passeio comuns. No entanto, de Jijoca de Jericoacoara à vila de Jericoacoara, o acesso ocorre por trilhas não pavimentadas, dessa forma, são utilizados preferencialmente veículos de tração ou bugues. Neste local, existe um estacionamento onde é necessário deixar o carro, caso seja de particular, uma vez que somente carros autorizados podem transitar dentro da vila. Cabe informar que é cobrada uma taxa pela diária do veículo nesse estacionamento.

É válido salientar que desde setembro de 2017 os visitantes precisam pagar também uma taxa de permanência de R\$ 5,00 por dia. O valor arrecadado deve ser investido na própria Vila (70%), e demais necessidades do Município (30%). Somente entre setembro de 2017 e janeiro de 2018, de acordo com o Portal da Transparência do Município, o valor arrecadado já ultrapassou R\$ 1 milhão de reais. No entanto, de acordo com algumas notícias de jornais regionais, a população e o próprio turista não estão observando mudanças ou investimentos na Vila:

“Ainda não percebi nenhuma mudança. Sou do Município de Crus e sempre frequento a Vila. Há seis meses, me mudei para cá, com a família, em busca de emprego, o que deu certo. A Vila continua a mesma.” Ana Paula Dutra (Vendedora)

“Essa é a primeira vez que venho a Jericoacoara, e posso dizer que achei a praia linda, mas, falta muito coisa. Criei muita expectativa, pelo que é divulgado nas redes sociais. Achei a infraestrutura um pouco precária.” Luis Carlos da Silva. (Microempresário) (TAXA DE TURISMO JÁ..., 2018, p.1).

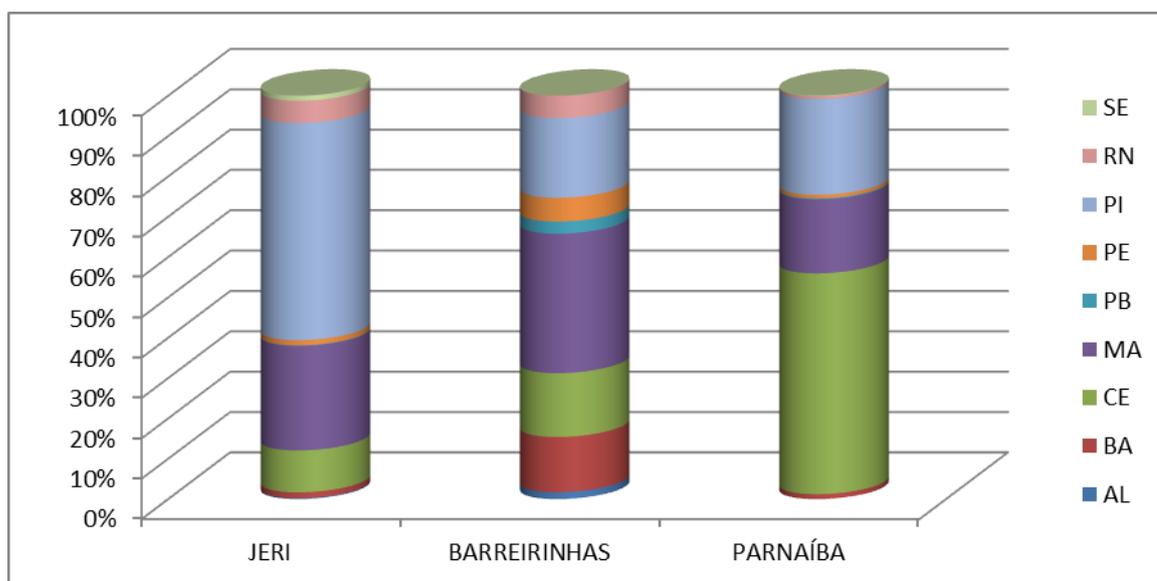
Percebe-se, desse modo, que ainda falta um planejamento administrativo, por parte da prefeitura, para a organização e o direcionamento da aplicação desse valor na Vila.

Assim, o acelerado processo de turistificação do local foi iniciado na década de 1980. Essa valorização do turismo incorporou um crescimento populacional na pequena Vila, além de grandes empreendimentos turísticos. Dentre tais empreendimentos, podemos citar a barraca Jardim do Alchemist Restaurante em que, atualmente (2018), teve suspensa a licença de operação pela Superintendência Estadual do Meio-Ambiente (Semace). A barraca localiza-se em Área de Preservação Permanente (APP) estando em desacordo com a legislação ambiental.

A realização de *transfer* realizados em veículos 4x4 são umas das opções para chegar em Jeri, além do carro normal. Alguns turistas, preferirem a utilização de carro próprio ou de ônibus, ou ainda a escolha de pacotes de agências de viagem.

Para termos uma noção do fluxo doméstico na vila, também devemos levar em consideração os dados da ANTT, através dos Dados Operacionais de Fretamento. Entre os anos de 2013 a 2017, os estados do Nordeste que mais se deslocaram de ônibus para Jeri foram os estados do Piauí e Maranhão. No (Gráfico 2) podemos notar a movimentação de passageiros entre os principais destinos da Rota das Emoções (Barreirinhas, Parnaíba e Jericoacoara):

**Gráfico 2:** Dados da movimentação de passageiros entre os anos de 2013 – 2017 nos municípios que compõem a Rota das Emoções.



\*Os dados de 2015 não foram utilizados devido à impossibilidade de dados no site.

**Fonte:** ANTT, (2013-2017)

Observa-se que, no município de Barreirinhas-MA, o próprio estado do Maranhão costuma utilizar o ônibus para chegar até os Lençóis Maranhenses. Já na Parnaíba, o Ceará acaba tendo destaque, visto à proximidade dos dois estados. No entanto, é importante salientar que na atualidade existe uma nova dinâmica com a construção e funcionamento do aeroporto de Jericoacoara. Desde que iniciou o seu funcionamento, em junho de 2017, até janeiro de 2018 o aeroporto recebeu mais de

100 mil passageiros. Além disso, já existe a intenção de voos internacionais. Atualmente, as empresas Gol e Azul ofertam voos para Jericoacoara.

Com esse maior número de visitantes na Vila, a Rota das emoções, conseqüentemente, ganha força, principalmente com a finalização da rodovia estadual do Maranhão, a MA-315, trecho que liga Barreirinhas/MA e Paulino Neves/MA. Mas, a grande movimentação de turistas na região também revelam os grandes desafios ambientais, além dos já existentes, que terão de ser enfrentados em um futuro próximo.

Os aeroportos de Parnaíba e de Barreirinhas também se tornam importantes nessa dinâmica. Mas, a operação de voos para Parnaíba ainda é remota e o término da construção do aeroporto de Barreirinhas ainda é uma aposta dos governantes locais, tornando assim a vias rodoviárias o grande destaque para a movimentação de turistas.

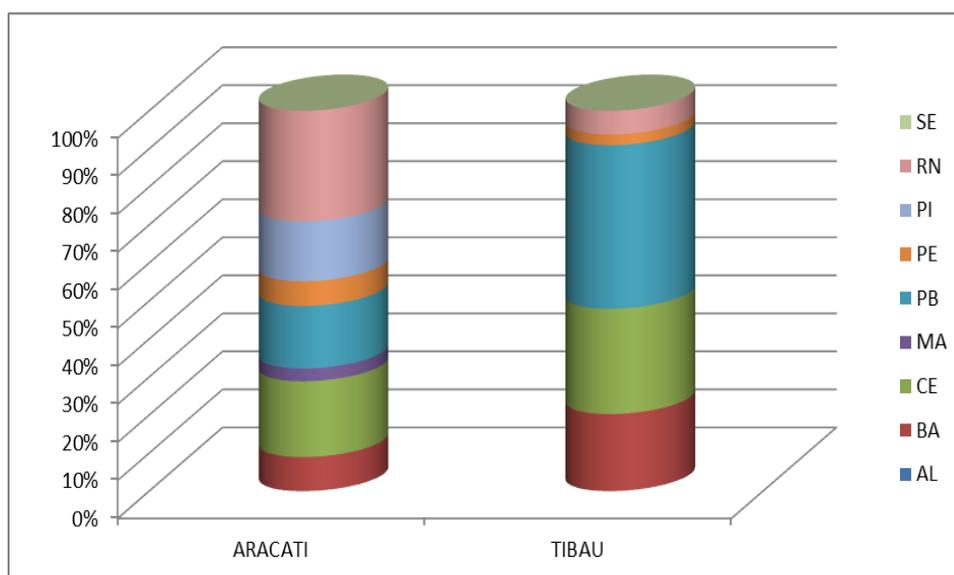
Partindo para o Sertão, destacam-se no turismo doméstico, as cidades de Aracati-CE (Canoa Quebrada) e Tibau-RN. A praia de Canoa Quebrada, assim como em Porto de Galinhas, possui uma Rua Principal onde não é permitida a entrada de veículos. Já em Pipa/RN, nota-se que os pedestres têm que desviar dos carros pelas ruelas do local. Em Canoa Quebrada, assim como nos municípios litorâneos que foram turistificados, a grande maioria dos moradores deixaram de trabalhar como pescadores para empreender no turismo.

Além da paisagem, a rua conhecida como Broadway, que concentra a vida noturna, e as belezas naturais desta praia sustentam a fama de Canoa Quebrada e a sua crescente atração turística, bem como sua ocupação desordenada.

Em Tibau, a demanda doméstica tem grande destaque. Caracterizado por ser um município de demanda crescente para casas de segunda residência, este município está a pouca distância de Icapuí (19Km) fazendo fronteira com o estado do Ceará. A distância de Tibau a Aracati-CE é de 54 Km. Essa pequena distância favoreceu as relações entre tais municípios (Tibau, Icapuí e Aracati), culminando nas duplicações das vias de acesso entre essas regiões que permitiram a concretização e ampliação da Rota das Falésias.

Dessa forma, levando em consideração as dinâmicas do fluxo turístico a partir dos dados da ANTT podemos constatar, conforme o (Gráfico 3), que a proximidade dos municípios e a via de acesso de linhas rodoviárias, favorecem tais dinâmicas.

**Gráfico 3:** Dados da movimentação de passageiros entre os anos de 2013 – 2017 nos municípios de Aracati e Tibau



\*Os dados de 2015 não foram utilizados devido a impossibilidade de dados no site.

**Fonte:** ANTT, (2013-2017)

No Gráfico é possível notar o fluxo de passageiros do estado do Rio Grande do Norte em direção a Aracati, com destino a Canoa Quebra/CE. Já em Tibau, a movimentação de passageiros da Paraíba/PB é em torno de 40%, seguido pelo estado do Ceará com mais de 25%. Consequentemente, a boa qualidade das vias rodoviárias traz uma maior movimentação entre esses municípios.

Na Zona da Mata, apenas o município de Tibau do Sul, na qual se encontra a praia de Pipa/RN, se destaca com uma demanda internacional maior que a demanda doméstica no ano de 2017 (Mapa 26). Muitos dos turistas internacionais encontrados na região de Pipa/RN são argentinos. Em campo, podemos constatar a presença não só de turistas, mas de proprietários de estabelecimentos, como: restaurantes, pousadas e barracas que pertenciam aos argentinos. Muitos vêm à

procura de emprego no período de inverno em seu país e acabam montando o próprio negocio na região

No tocante à urbanização, a praia de Pipa é detentora de infraestrutura, saneamento básico em suas ruas principais, restaurantes e hotéis, diferenciando-se das demais áreas do município, haja vista a atividade turística estar concentrada nesta localidade. No local, destaca-se também a vida noturna e gastronômica que se concentra na “**rua principal**”, na Avenida Baía dos Golfinhos (Figura 32), conhecida pela grande concentração de pessoas, restaurantes e atrações culturais. Em 2015 a Avenida estava em reforma na pavimentação sendo concluída em junho de 2016 (Figura 33).

**Figura 32:** Avenida Baía dos Golfinhos



**Fonte:** Acervo da autora, 2015.

**Figura 33:** Avenida Baía dos Golfinhos em Reforma (2015)



**Fonte:** Acervo da autora, 2015.

Nessa Avenida há uma grande variedade de restaurantes com cardápios italianos, portugueses, franceses, além de concentrar o maior número de pousadas e hotéis (Figura 34). Nela também, encontramos ainda, algumas casas de nativos. “Essas casas foram sendo construídas na época em que o mar avançou (meados do século XX), sendo necessária a transferência das residências que se encontravam à beira mar, para a “*rua de cima*”, como assim afirmou alguns populares (ARAÚJO,2002, p.149) (Figura 35).”

**Figura 34:** Avenida Baía dos Golfinhos e variedades de restaurantes.



**Fonte:** Acervo da autora, 2015.

**Figura 35:** Casas de Nativos na Avenida Baía dos Golfinhos.



**Fonte:** Acervo da autora, 2015.

Já Tambaú é considerada o centro do progresso da capital, recebeu, ainda na década de 1950, ações e investimentos em infraestruturas urbanas realizadas pelo governo. O primeiro passo foi à pavimentação da Avenida Epitácio Pessoa, em 1952, quando o acesso à praia foi facilitado. Outro fator relevante foi à instalação de equipamentos hoteleiros, ainda na década de 1960, com o advento de políticas públicas voltadas para o turismo, como é o caso do Hotel Tambaú (Figura 36 e 37).

**Figuras 36 e 37:** Hotel Tambaú



**Fonte:** Acervo da autora, 2015.

Construído no final da década de 1960, o Hotel Tropical Tambaú é considerado um marco na cidade de João Pessoa. Erguido com o intuito de preencher a lacuna do processo de modernização turística da cidade. Segundo Thaís e Nelci (2008), não se sabe ao certo os motivos que levaram o arquiteto Sérgio Bernardes a escolher a praia de Tambaú para a construção do projeto. Na década de 1950, a praia era totalmente desabitada e principalmente sem nenhuma infraestrutura, acredita-se que a escolha teria sido motivada pela necessidade de ocupar a orla, no trecho mais próximo a cidade.

Atualmente, o hotel que se transformou em “símbolo turístico” da Paraíba, tem o status de “resort”. Próximo ao hotel, encontra-se um grande atrativo para os visitantes, Picãozinho, um arrecife de corais que é amplamente visitado por turistas. Outro atrativo muito visitado pelos turistas é o Farol do Cabo Branco, um farol de formato triangular que simboliza o ponto mais oriental das Américas - a Ponta do Seixas, ou "Porta do Sol", como chamam os paraibanos.

No fim da década de oitenta e início da década de noventa, na orla marítima de João Pessoa, o turismo na cidade imperava. Segundo Delgado (2008), a primeira grande ação em prol do desenvolvimento do turismo na Paraíba “se deu na década de 80 (Projeto Cabo Branco) elaborado pela PBTUR em parceria com diversos órgãos (Embratur, Banco do Nordeste, SEBRAE, etc.)”

Já em Porto de Galinhas-PE há a predominância do turismo doméstico, mesmo que o turismo internacional também possua destaque. Os atrativos no balneário são os passeios de jangada para as piscinas naturais localizadas nos arrecifes, visitas nos ambientes estuarinos, passeios de bugue com destino às praias de Cupe, Muro Alto e Maracaípe (Figura 38).

**Figura 38:** Estabelecimentos de grifes em Porto de Galinhas.



**Fonte:** Acervo da autora, 2015.

**Figura 39:** Passeios de jangada para as piscinas naturais em Porto de Galinhas.



**Fonte:** Acervo da autora, 2015.

No Calçadão é possível encontrar uma grande variedade de lojas, principalmente lojas de artesanatos (Figura 39). Assim como nas demais localidades, aqui mencionadas, os habitantes nativos foram expulsos da beira da praia, mantendo-se mais distantes. O turismo ao se instalar nas comunidades acaba, por vezes, acentuando a exclusão social da população local, a “expulsão” do nativo para áreas distantes da linha de costa, o que faz aumentar o índice de violência e trabalhos secundários. À luz do dia, podemos perceber crianças trabalhando no meio da praça (Figura 40).

**Figura 40:** Crianças fazendo e vendendo suas pinturas em azulejos em Porto de Galinhas.



**Fonte:** Acervo da autora, 2015.

Em Maragogi, o destaque também é para o turismo doméstico. Dentre os desafios encontrados em Maragogi, registram-se a falta de opções de lazer noturno. Ao contrário de Pipa, Tambaú e Porto de Galinhas, a vida noturna de Maragogi não existe. Mesmo em fins de semanas, não existem atrações para os turistas. De acordo com os moradores locais, o único local que oferece alguma atratividade é o chamado “Ponto de Encontro” (Figura 41). Os demais restaurantes funcionam apenas durante o dia (Figura 42).

**Figura 41:** Restaurantes fechados a noite em Maragogi.



**Fonte:** Acervo da autora, 2015.

**Figura 42:** “Ponto de Encontro” a principal atração noturna em Maragogi.



**Fonte:** Acervo da autora, 2015.

Sem dúvidas o principal atrativo são as piscinas naturais e os passeios de bugue. O passeio para as piscinas é realizado com o auxílio da tábua das marés, já que deve ser realizado durante a maré baixa. O principal meio de chegar até as piscinas é deslocar-se por catamarã ou por lancha (Figura 43). Existe um rígido controle e fiscalização sobre o número de visitantes por embarcação que chegam até as piscinas, esse controle é efetivado pelo policiamento ambiental e pelo corpo de bombeiros.

**Figura 43:** Passeio de lancha em Maragogi/AL.



**Fonte:** Acervo da autora, 2015.

Mesmo com a atuação da fiscalização e sendo predominantemente proibida a alimentação de animais, é possível presenciar fotógrafos utilizando ração animal para atrair os peixes para que apareçam nas fotos dos turistas por eles tiradas. Além de ser cobrada certa quantia por este serviço e pelo aluguel de equipamentos de mergulho, caso o turista necessite.

Infelizmente, a falta de saneamento básico e de programas de limpeza urbana, mais eficazes; bem como a falta de planejamento urbano tornam-se prejudiciais para o turismo ascendente neste local (Figuras 44 e 45).

**Figura 44:** Lixo acumulado na orla de Maragogi/AL.



**Fonte:** Acervo da autora, 2015.

**Figura 45:** Esgoto a céu aberto.



**Fonte:** Acervo da autora, 2015.

Continuando a dinâmica na Zona da Mata, em Sergipe, a praia de Atalaia localiza-se a 9 Km do Centro de sua capital, Aracaju. A Orla de Atalaia (Figura 46) possui várias atrações, entre elas: bares, restaurantes, hotéis, pousadas, além de equipamentos de lazer. Dentre as atrações turísticas, pode-se destacar o Oceanário de Aracaju, o primeiro do Nordeste e o quinto do Brasil, a 500m do mar, possuindo área construída em forma de uma tartaruga gigante, com a cobertura em eucalipto e piaçava. Além dos destaques culturais com as festas juninas. Um dos maiores e mais famosos monumentos do local são os Arcos da Orla.

**Figura 46:** Orla de Atalaia-SE



Fonte: <https://bit.ly/2KHwKtJ>.

Em Porto Seguro (Figura 47), na Bahia, o local é conhecido nacionalmente e internacionalmente. Ocupando destaque nos rankings de agências de viagens, atualmente, ocupa a segunda posição dos lugares turísticos mais procurados pelos turistas em todo o Brasil para as férias de julho de 2018, segundo dados operacionais da agência de viagens da CVC<sup>65</sup>. Visto o seu grande litoral, a Bahia tem grandes destaques para o turismo, e Porto Seguro é favorecido pela beleza natural e pela existência de atrativos diferenciados. O seu grande fluxo turístico está relacionado também à existência do aeroporto de Porto Seguro e às

<sup>65</sup> O ranking tem como base pesquisa da CVC, a partir de orçamentos solicitados as 1.200 lojas da agência em todo o país, entre os meses de janeiro e de março. A região Nordeste ficou com 65% das preferências, com oito cidades entre as mais procuradas. A lista é encabeçada por Maceió (AL). Disponível em: <https://bit.ly/2Lmad6X>. Acesso em: 06 maio 2018.

agências nacionais, responsáveis por atraírem turistas durante todo o ano com o auxílio das operadoras de linhas aéreas nacionais e internacionais.

Além disso, as rotas da malha aérea internacional do estado contam com 27 trechos regulares, vindos dos Estados Unidos (Miami), Portugal (Lisboa), Argentina (Buenos Aires e Córdoba), Espanha (Madri) e Colômbia (Bogotá), operadas pela Latam, TAP, Aerolíneas Argentinas, Air Europa, Gol e Avianca (BAHIA IMPULSIONA...,2018,p.1).

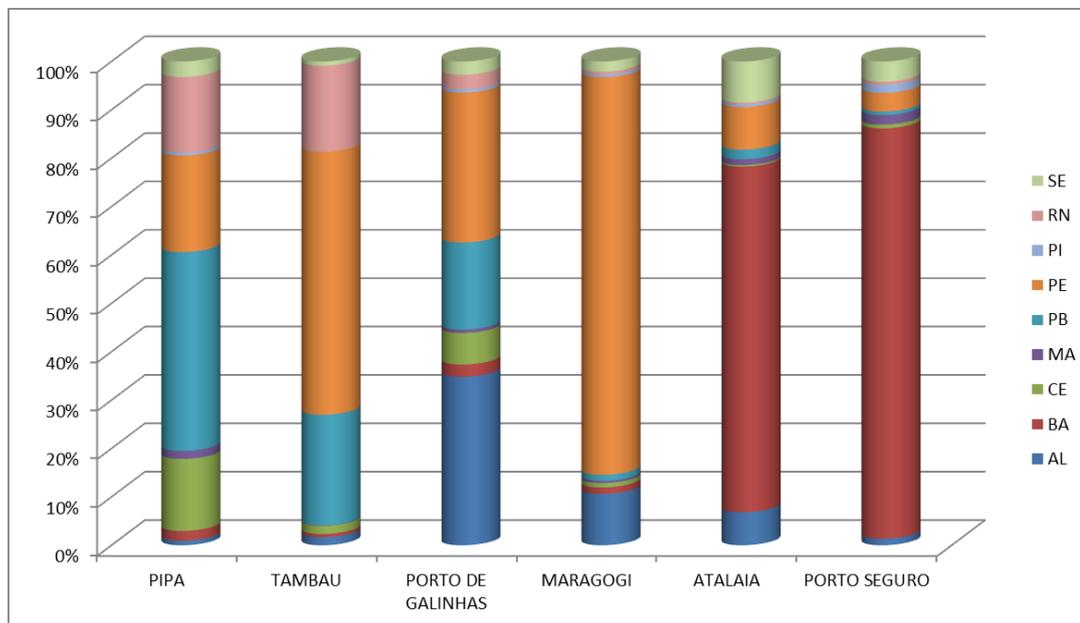
**Figura 47:** Porto Seguro-BA



Fonte: SETURBA, 2018

Com relação à dinâmica de deslocamento entre os estados que compõem a Zona da Mata, pode-se notar tanto a movimentação de turistas pelos aeroportos quanto por vias rodoviárias. A partir do (Gráfico 4), que considera o deslocamento de passageiros entre os municípios em estudo que utilizam o ônibus, cabe destacar que quanto maior a proximidade entre os estados, maior será o número de visitantes deste. Esses casos podem ser notados com grande ênfase em Maragogi, onde (82%) dos visitantes que se deslocam para Maragogi são pernambucanos. Do total de passageiros 50% sai da própria capital, Recife, seguido de Jaboatão dos Carneiros (18%), Porto de Galinhas em Ipojuca (14%); Praia dos Carneiro em Tamandaré (10%). Ressalta-se que em Porto de Galinhas são ofertados passeios de Catamarã por várias agências de turismo que fazem um trajeto até Maragogi.

**Gráfico 4:** Dados da movimentação de passageiros entre os anos de 2013 – 2017 nos municípios da Zona da Mata.



\*Os dados de 2015 não foram utilizados devido à impossibilidade de dados no site.

**Fonte:** ANTT, (2013-2017)

Em Porto de Galinhas-PE, o estado de Alagoas apresenta grande porcentagem de deslocamento ao local. Cerca de (35%) do total de visitantes que se deslocam de ônibus para Porto de Galinhas são alagoanos, seguido de pernambucanos (31%) e paraibanos (18%). Tambaú, também recebe um número significativo de turistas de Pernambuco, mais de (50%) são desse estado. Dessa forma, o estado de Pernambuco se destaca como um estado emissor, deslocando-se principalmente para Maragogi (72%), Porto de Galinhas (18%) e Tambaú (7%).

Na praia de Pipa/RN, o estado da Paraíba tem grande presença, cerca de (41%) dos visitantes que se deslocam de ônibus são paraibanos. Dos visitantes, também se destacam Pernambuco (20%) e Ceará (15%).

Entre Atalaia-SE e Porto Seguro-BA podemos destacar uma porcentagem elevada dos baianos. Em Porto Seguro, cerca de 85% dos visitantes são do próprio estado, seguidos de Sergipe e Pernambuco. Já a praia de Atalaia, recebe visitantes

principalmente da Bahia (71%), Sergipe (4%) e Pernambuco (4%). O deslocamento por via terrestre pode ser justificado pelas atuais reestruturações nas vias rodoviárias entre os estados, entre elas a própria duplicação da BR-101.

Dessa forma, conforme o levantamento desses dados, podemos notar a existência de um turismo difuso no Nordeste. A movimentação de passageiros entre os estados e municípios está relacionada pela maior aproximação espacial, conseqüentemente, aumentando o número de visitantes. No Meio-Norte, o deslocamento de turistas ocorre a partir dos estados do Maranhão e do Piauí, sendo utilizado principalmente o carro e o ônibus como forma de locomoção. No entanto, vale salientar que a construção de aeroportos regionais, como o aeroporto de Jericoacoara/CE e de Barreirinhas/MA, podem trazer novas perspectivas para a Rota das Emoções, assim como a construção da via estadual entre Barreirinhas/MA e Paulino Neves/MA, a MA-315, que beneficiará a integração entre os estados da Rota.

No Sertão, a dinâmica entre os estados do Ceará e do Rio Grande do Norte também ocorre através do transporte terrestre. O carro é utilizado principalmente para o deslocamento entre os turistas dos dois estados. Enquanto os visitantes do Rio Grande do Norte costumam se deslocar para o Ceará principalmente de carro, os cearenses costumam fazer esse percurso geralmente de ônibus. No entanto, o avião tem um grande destaque para o deslocamento dos turistas de Pernambuco e Bahia que se deslocam para o Ceará.

Já na Zona da Mata, a dinâmica entre Pernambuco e Paraíba é notória, principalmente pela proximidade entre os dois estados, sendo o carro o transporte mais utilizado, devido às duplicações e melhorias da BR-101. Além da Paraíba, os alagoanos também costumam se deslocar para Pernambuco de carro assim como de ônibus. Entre Sergipe e Bahia destaca-se o fluxo de turista de Sergipe para o litoral baiano, principalmente de carro e ônibus. Cabe destacar que o maior número de turistas, que visitam a Bahia, chega pelos aeroportos, principalmente de Pernambuco, Sergipe e Ceará. Logo, as duplicações na BR-101, como também a proximidade entre os estados, favorecem o fluxo de turistas na região.

## 6 CONCLUSÃO

O estudo ora destacado considerou como premissa a existência de um importante fluxo do Turismo Regional presente na zona litorânea do Nordeste brasileiro. Pode-se constatar que este fluxo está relacionado tanto a fatores históricos, cuja densidade histórica do tempo intensificou o nível de integração na contemporaneidade entre as sub-regiões existentes no local: Zona da Mata, Sertão e Meio-Norte, quanto ao beneficiamento das políticas públicas de turismo através da construção/reestruturação de infraestruturas voltadas para o lazer.

Dessa forma, a região Nordeste, que em um passado recente, era destacada como uma “Região Problema”, onde se criava uma imagem exacerbada das dificuldades advindas da seca e da fome, transformou-se em uma “Região Turística” onde as suas belezas naturais, principalmente as belezas de seu litoral, se tornaram a base para a atração de investimentos de lazer e para o fluxo de pessoas ao local.

No entanto, as suas trajetórias históricas, como descritas no segundo capítulo desta tese, refletem um discurso regional ligado ao processo de formação territorial, que, de acordo com Dantas (2005), evidenciava inicialmente a caracterização do Nordeste do agronegócio (onde a elite local obtém subsídios do governo através da manutenção da lógica agroexportadora, inicialmente a da cana-de-açúcar na Zona da Mata, e, posteriormente, o algodão no Sertão), bem como pela implementação de políticas de industrialização, direcionadas pela SUDENE, entre os anos de 1960 a 1980.

O autor descreve desse modo um Nordeste fragmentado, onde o novo imaginário socioeconômico vinculado à imagem positiva do semiárido nordestino influenciou a construção de políticas de desenvolvimento econômico, associadas tanto ao turismo litorâneo quanto à agricultura irrigada. Esse novo imaginário social transforma o litoral nordestino em uma importante área para o desenvolvimento do turismo, capaz de diversificar e agregar valor à economia regional.

A imagem positiva da região e a visibilidade alcançada, associadas ao turismo, desencadearam uma série de transformações socioespaciais. Os

investimentos em infraestrutura turística (saneamento, transportes, etc.) através do PRODETUR/NE, nos anos 1990, trouxeram à região uma dinâmica turística voltada para a atração do turismo de massa. Tanto o PRODETUR I, quanto o PRODETUR II, estabelecem uma logística de construção de aeroportos e de vias litorâneas paralelas à zona costeira, buscando a concretização de um turismo de massa voltado para o turismo internacional. No que diz respeito ao Prodetur Nacional e ao PAC, encontramos ações de caráter regional, voltadas também a áreas não litorâneas, principalmente na construção e reestruturação de vias.

Observou-se, desse modo, o maior esforço para a efetivação e consolidação de fluxos turísticos internacionais, além da atração de investimentos privados. Fatos estes que corroboraram para uma maior movimentação dos voos charters internacionais, principalmente para alguns estados nordestinos, como a Bahia, Pernambuco, Ceará e Rio Grande do Norte.

Mas, embora o “atingimento da meta inicial dos governantes nordestinos tenha sido a de consolidar a região como destino turístico internacional, os fluxos representativos desse movimento não ultrapassaram os 10% do volume total.” (DANTAS; ALVES, 2016, p.37). Dessa forma, o fluxo turístico nacional se apresenta reforçado por um fluxo de caráter regional significativo, no qual podemos vislumbrar outra região nordeste, que não se justifica em um turismo de massa, mas uma região pautada no rebatimento de um fluxo turístico regional na zona costeira, composta das regiões fitogeográficas: Zona da Mata, Sertão e Meio-Norte, cuja densidade histórica suscitou um maior nível de integração na Zona da Mata, dando uma maior vazão para os fluxos turísticos na contemporaneidade. Por outro lado, encontramos uma menor faixa de integração no Sertão e principalmente no Meio-Norte, o que justifica a existência de um plano de caráter regional, o CEPIMA, para a implementação de infraestrutura.

Esses fatores também permitiram perceber a existência de uma dinâmica associada ao turismo difuso litorâneo na região, no qual possui uma dependência das rodovias. Essas regiões, que no passado tiveram uma dependência maior da Zona da Mata, tendo em vista os fatos de exportação de produtos agrícolas da época colonial, passaram a ter um maior fluxo turístico frente ao Meio-Norte. Logo, pode-se elencar o desenvolvimento de pontos turísticos (**Meio-Norte:**

Barreirinhas/MA; Parnaíba/PI; **Sertão:** Jericoacoara/CE; Canoa Quebrada/CE; Tibau do Norte/RN; **Zona da Mata:** Pipa/RN; Tambaú/PB; Porto de Galinhas/PE; Maragogi/AL; Atalaia/SE e Porto Seguro/BA), capazes de aglomerarem grande parte dos fluxos associados ao movimento turístico de caráter regional que se beneficiaram das intervenções de políticas governamentais, a partir da construção/reformas de vias rodoviárias que articulam essas localidades e dinamizam a região.

Assim, para entendermos o turismo regional, foi essencial perceber como a construção das políticas públicas de turismo, mesmo sendo caracterizadas por um turismo de massa de caráter internacional (Prodetur I e II), possibilitaram que as suas ações tivessem impactos na infraestrutura, que inicialmente não foram pensadas para o turismo regional, mas acabaram sendo apropriadas e beneficiadas por este.

As dificuldades e desafios para construir percepções desse fluxo inter-regional foram grandes, devido à falta de dados primários relacionados à movimentação de turistas entre os estados, principalmente nos pontos turísticos, a partir de vias rodoviárias. Desse modo, a utilização da pesquisa *Caracterização e dimensionamento do turismo doméstico no Brasil – 2010/2011* que mostra os principais resultados do turismo doméstico no Brasil, assim como: os dados atuais do Sistema Nacional de Registro de Hóspedes – SNRHos, através das fichas dos hóspedes, contendo dados referentes à cidade de residência dos hóspedes, meio de transporte utilizado e motivo da viagem entre 01/01/2013 a 01/05/2017; os dados da Agência Nacional de Transportes Terrestre –ANTT, através de Estatísticas e Estudos Rodoviários - Dados Operacionais; além do levantamento de dados primários em alguns estados com pesquisas primárias (Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Alagoas), tornaram-se uma ferramenta essencial para este trabalho. Possibilitando caracterizar o turismo nacional e realizar um recorte para o regional, abordando os seus principais fluxos no Nordeste.

Notou-se também que as construções de rotas turísticas, favoreceram a ampliação desses fluxos. No Meio-Norte, o CEPIMA, também conhecido como Rota das Emoções foi construído no intuito de desenvolver o turismo nos três estados participantes: CE, PI e MA, tendo como objetivo a integração regional. Na busca

dessa integração, houve um direcionamento para alcançar a construção de vias de acesso, além da construção de aeroportos regionais como o de Jericoacoara, no qual já existe a possibilidade de se tornar um aeroporto internacional, ou mesmo, o aeroporto de Aracati, dinamizando o fluxo turístico na região do Sertão.

Na Zona da Mata, podemos verificar que a existência da via costeira principal, a BR- 101, que se encontra em processo de duplicação, ou seja, passando por processo de reestruturação, onde os estados que ela perpassa são principalmente o litoral leste do RN, PB, PE e AL pressupõe um deslocamento muito maior por vias terrestre, mesmo com a existência de aeroportos internacionais. Isso é comprovado, por exemplo, nos dados da SNRHos, entre os estados de PB e PE, onde os turistas costumam utilizar mais o carro de passeio do que o próprio avião, assim como para o deslocamento entre RN, na conhecida praia de Pipa, até Maragogi em AL, visto a qualidade da via e a proximidade dos estados.

Observou-se também que a aproximação dos polos contribuiu para a integração de roteiros turísticos. Nos municípios contemplados pelo Prodetur I, ainda na década de 1990, percebe-se que entre o Meio-Norte, compreendendo Piauí e Maranhão, e o Sertão, compreendendo os estados do Ceará e parte oeste do Rio Grande do Norte, mesmo existindo um distanciamento espacial entre as ações contempladas nos polos turísticos, já existia na década de 1980 o *rally* Cerapió/Piocerá, sendo realizadas trilhas radicais ao longo do sertão cearense e piauiense<sup>66</sup>. Enquanto que na região da Zona da Mata, a proximidade entre os polos e as vias já construídas, como a BR-101, não houve a necessidade de intervir na construção de rotas turísticas para a atração de investimentos em infraestrutura, o que favoreceu a construção de roteiros para intensificar o fluxo já existente entre o Rio Grande do Norte e Alagoas, como a Rota-101. Nos estados de Sergipe e Bahia há uma nítida continuidade para a região sudeste. Sergipe, que ainda não possui um setor turístico desenvolvido, investe em uma via estruturante, a SE-100, integrando-se ao estado da Bahia.

---

<sup>66</sup> Esse evento possui a denominação de Cerapió quando sai do Ceará para o Piauí; e Piocerá quando o roteiro é inverso. Em 2010, o *rally* passa a ser realizado no percurso da Rota das Emoções, em decorrência da promoção dos turistas para a atração de competidores (ARAÚJO, 2013).

Já durante a execução do Prodetur II os governos dos estados do Maranhão, Piauí e Ceará com apoio do SEBRAE e o Ministério do Turismo criaram o primeiro roteiro turístico a nível regional, a Rota das Emoções. Em 2009, outra política é criada com o intuito de fortalecer a integração entre os três estados, chamado de Plano de Desenvolvimento Sustentável da Região Turística do Meio-Norte, que se utiliza de propostas já estabelecidas de programas regionais, no caso o Prodetur, para realizar tal propósito. A concretude desse plano não pôde ser realizada, devido a alguns fatores, entre eles a diferença de interesse na concretização do plano, uma vez que o estado do Ceará já possuía um turismo concretizado principalmente com a praia de Jericoacoara conhecida nacional e internacionalmente. O Piauí, por outro lado, possuindo o menor litoral do Nordeste, que juntamente com a falta de investimentos públicos e privados além do atraso econômico do estado, assim como o Maranhão, não puderam concretizar os projetos e ações de integração turística entre os destinos turísticos dos diferentes Estados.

Como bem destaca Araújo (2015) vários foram os indícios do “planejamento governamental desigual” que se efetuaram no Nordeste brasileiro, isso se deve a uma hierarquia urbana e regional e sua conseqüente produção espacial, como a desigualdade econômica e social dos estados diante da aplicação de investimentos turísticos. O autor também afirma que existe uma tendência a suscitar a ligação entre os estados vizinhos a partir da direção de investimentos. Ou seja, aqueles estados com maior importância, como Pernambuco, acabam atraindo os estados da Paraíba e Alagoas; além da Bahia que impacta Sergipe. “Este movimento promove a construção de uma nova “rede regional urbana” vinculada a estes fluxos turísticos” (Ibidem, p 247). E que também foi beneficiada diante de fatores históricos e geográficos que contribuíram para essa integração desigual.

Dessa forma, realizando uma releitura das políticas públicas do turismo, percebe-se que os investimentos em aeroportos também são direcionados para o Meio-Norte visto que as próprias condições naturais, por vezes, não permitem a construção de vias terrestre. Mas, também podemos observar a construção de novas vias como a rodovia estadual MA-315, ligando Barreinhas/MA a Paulino

Neves/MA, que mesmo sendo uma via construída em cima das dunas, passou a ser uma aliada para a economia turística da região.

Assim, essa tese nos leva a uma reflexão da lógica da atividade turística na escala regional, que nos induz a captar a existência de um fluxo importante, pautado em um sistema viário consolidado no tempo, onde a Zona da Mata tem um papel de destaque em uma dinâmica facilitada, coexistindo as rugosidades e situações nas quais essas áreas foram lapidadas e estruturadas e essa base possibilitou a vazão do fluxo na contemporaneidade, explicadas pelas duplicações.

No Meio-norte e Sertão o quadro é diferente, pois não apresenta essa densidade. Essa estrutura ainda perpassa por dificuldades de acesso, que ainda estão sendo construídas na contemporaneidade. Afinal, os valores envolvidos e os custos são maiores e conseqüentemente o não sucesso desse gênero de empreendimento justifica até a existência do plano como o CEPIMA para resolver e incentivar investimentos para essa área. Na Zona da Mata, infere-se que não existe a necessidade de programar um plano de caráter regional porque a infraestrutura já estava posta.

Destarte, a partir da construção desse sistema, o desenvolvimento do turismo regional ocorreu nas localidades aqui identificadas, e em sua grande maioria, estas se encontram localizadas além da região metropolitana, o que demonstra a importância desses locais para a consolidação do fluxo turístico regional além da metrópole. No entanto, é importante ressaltar que a existência de um turismo regional não significa dizer que as políticas públicas foram direcionadas para essa modalidade. Estas foram pensadas para alavancar o fluxo turístico internacional através de investimentos em infraestrutura, principalmente com o PRODETUR I e II. Com o Prodetur Nacional e PAC notamos um esforço voltado para a regionalização do turismo e um investimento direcionado para as vias rodoviárias. Isso permitiu o beneficiamento das infraestruturas que corroborou para o fortalecimento do turismo difuso na região.

Cabe destacar, que o Turismo Regional já existia antes mesmo da criação do próprio Prodetur. No entanto, existiam problemas no direcionamento dos investimentos, como o caso de Pernambuco no qual possuía um governo opositor

que era contrário às políticas pensadas pelo Governo Federal, dentre elas o próprio turismo. Além disso, destacava-se a Bahia com a questão da “baianidade” que exaltava a questão poética e simbólica, que até hoje existe na imagem do estado, redirecionando alguns investimentos. No dois estados, existe um turismo difuso que continua se beneficiando da infraestrutura pensada para o turismo de massa. Exemplo semelhante ao crescimento das segundas residências que se beneficiaram da infraestrutura trazida por essas políticas (PEREIRA, 2012).

Dessa forma, não tivemos a pretensão de exacerbar o discurso da fragmentação do Nordeste, mas, para entender essa dinâmica foi preciso compreender como eram essas regiões no litoral nordestino nos primórdios para poder representá-las na contemporaneidade. Na dimensão das regiões fitogeográficas, elas seguem pela lógica do ordenamento do território, no qual possuem uma estrutura fundada no viário, propiciando explicar uma dinâmica maior na Zona da Mata e uma dinâmica menor do fluxo do turismo regional no Meio-Norte, daí a necessidade da construção de políticas capazes de criar ou consolidar a infraestrutura no local e desenvolver o turismo na região.

Assim, é importante salientar que o fluxo de caráter regional acontece a bastante tempo, mas não se tem um cuidado por parte dos governos estaduais que preferem dar maior atenção à concretização do turismo internacional. Desse modo, o turismo, numa escala regional, já era evidenciado no passado através do próprio ordenamento territorial e cultural. Denota-se ainda que essas práticas não são novas, antecedendo o próprio Prodetur, mas, na atualidade, essas políticas foram capazes de potencializar, a partir da construção infraestrutural, o turismo regional e difuso no nordeste brasileiro.

## REFERÊNCIAS

- ABLAS, L. A. Q. **Efeitos do Turismo no Desenvolvimento Regional**. Turismo em Análise, São Paulo - USP, 1991.
- ACERENZA, M. Á. **Administração do turismo**. Bauru, SP: EDUSC, 2002.
- ACSELRAD, H. Sustentabilidade, território e justiça ambiental no Brasil. In: A.C. de Miranda, C. Barcellos, J.C. Moreira, M. Monken. (Org.). **Território, Ambiente e Saúde**. Rio de Janeiro: Fiocruz, 2008, v. , p. 101-116.
- AEROPORTO DE CAMOCIM É AUTORIZADO A RECEBER VOOS REGIONAIS. Disponível em: <https://bit.ly/2KHwA5x>. Acesso em 26 abr.2018.
- AEROPORTO DE JERICOACOARA SERÁ INAUGURADO HOJE. Disponível em: <https://bit.ly/2IZm0tu>. Acesso em 26 jun. 2017.
- AGÊNCIAS DE TURISMO DE FORTALEZA SE ADAPTAM COM A CHEGADA DO AEROPORTO DE JERICOACOARA. 2018. Disponível em: <https://bit.ly/2IF6yiH>. Acesso 18 fev. 2018.
- AJONAS, A. de C. da S. **Reestruturação urbana, centro e centralidade em Itu -SP**. Geografia em Atos (UNESP), v. 2, p. 01/08-11, 2009.
- ALBUQUERQUE JÚNIOR, D. M. DE. **A invenção do Nordeste e outras artes**. 3. ed. Recife, PE: Fundação Joaquim Nabuco, Massangana, São Paulo: Cortez, 2006.
- ALVES, L. da S. F. ; DANTAS, E. W. C.. **Decurso histórico do turismo em pernambuco: II PND, ditadura militar e o retrocesso da atividade no Estado**. Boletim Goiano de Geografia (Online), v. 33, p. 425-438, 2013.
- ALVES, L. da S. F. **Culturas de ordenamento territorial do turismo nas Regiões Metropolitanas de Fortaleza-CE, Natal-RN, Recife-PE e Salvador-BA**. Tese (Doutorado), Programa de Pós-graduação em Geografia da Universidade Federal do Ceará, Fortaleza: UFC, 2013.
- ANDRADE, J. R. L. **Metodologia de Estimação da Demanda por Turismo Doméstico no Brasil**. Revista de Economia (Curitiba), v.33, p. 117-136, 2007.
- ANDRADE, J. R. L.; MORALES, A. G. **Desenvolvimento do Turismo Doméstico no Brasil: Limites e Proposições de Políticas**. In: VII Encontro Nacional de Turismo com Base Local, 2003, Ilhéus. VII Encontro Nacional de Turismo com Base Local, 2003.
- ANDRADE, J. V. de. **Turismo: fundamentos e dimensões**. 8. ed. São Paulo: Ed. Afiliada, 1998.

ANDRADE, J. V. de. **Turismo: fundamentos e dimensões**. 8ª ed. São Paulo: Ática, 2000.

ANDRADE, M. C. de. **Espaço, polarização e desenvolvimento**. Uma introdução à Economia Regional. São Paulo: Atlas, 1987.

ANDRADE, M. C. de. **A terra e o homem no Nordeste**. 3. ed. rev. e atual. São Paulo: Brasiliense, 1973. 251 p.

ANJOS F. A. dos.; HENZ, A. P.. **Planejamento do Turismo no Brasil entre 2003 e 2007**. IX Seminário da Associação Nacional Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo– Universidade Anhembi Morumbi - São Paulo, 2012.

ANJOS, K. dos. **Turismo em cidade litorâneas e seus impactos ambientais urbanos: o caso de Porto de Galinhas, PE**. 2005. 2012f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Urbano) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife. 2005.

ARAÚJO, A. M. M. **Potencialidades Turísticas: considerações preliminares acerca da pesquisa, do ensino e do estudo**. In: I Seminário Turismo e Geografia: abordagens teórico-metodológicas interdisciplinares, 2010, Aracaju. Anais do Seminário Turismo e Geografia. Aracaju: EdUFS, 2010.

ARAÚJO, C. P. de. **Terra à vista! O litoral brasileiro na mira dos empreendimentos turísticos imobiliários**. 2011. Tese (Doutorado) Universidade de São Paulo, programa de pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, Planejamento São Paulo- FAUUSP, 2011.

ARAÚJO, E. F. DE. **As políticas públicas do turismo e os espaços litorâneos na região metropolitana de fortaleza**. 2012. 186f. (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal do Ceará, UFC, 2012.

ARAÚJO, E. F. de. **Políticas governamentais e metropolização no Nordeste Brasileiro: apontamentos espaciais nas cidades de João Pessoa (PB), Maceió (AL) e Aracaju (SE)**. Tese (Doutorado), Universidade Federal do Ceará, Departamento de Geografia, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Fortaleza, 2015.

ARAÚJO, L. M. de; BRAMWELL, B. Partnership and Regional Tourism in Brazil. **Annals Of Turismo Research**, Great Britain, v. 29, n. 4, p.1138-1164, 2002.

ARAÚJO, L.L.B. **A regionalização do turismo nos estados do Ceará, Piauí e Maranhão a partir do Plano de Desenvolvimento Sustentável da Região Turística (PDSRT) do Meio-Norte**. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal do Ceará, Departamento de Geografia, Programa de Pós-Graduação em Geografia, Fortaleza, 2013.

ARAÚJO, M. C.C. **Uma viagem insólita: de um território pesqueiro a um “paraíso” turístico –Pipa/RN**. / Maria Cristina Cavalcanti Araújo.- - Natal: 2002.198 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – UFRN, Natal, 2002.

ARAÚJO, M. da P. **Infraestrutura de transporte e desenvolvimento regional: uma abordagem de equilíbrio geral inter-regional**. 2006. 114 f. + 1 CD-ROM. Tese (Doutorado) - Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz, Piracicaba. 2006.

ARAÚJO, T. B. de. **Herança de diferenciação e futuro de fragmentação**. Estud. av. vol.11 no.29 São Paulo Jan./Apr. 1997.

ARAYA, M. (Coord.). **Plano Estratégico de Desenvolvimento do Turismo Regional da Rota das Emoções**. Produto V, Entrega de resultados. São Paulo: BID, 2014. (Apoio ao Programa Nacional de Desenvolvimento do Turismo - Prodetur Nacional). Disponível em: < <https://bit.ly/2J7xtqT> >. Acesso em: 24 out. 2015.

ATLAS DO BRASIL. Disponível em: <https://bit.ly/2IVpTQd>. Acesso 02 nov. 2017.

AYLLÓN TRUJILLO, M. T. **Algunos retos para las próximas décadas: Planificación turística sostenible y perspectiva de género**. En Cebrián Abellán (coord., 2001). Turismo Cultural y Desarrollo Sostenible. Análisis de áreas patrimoniales, Albacete. Editorial Moralea, 2001.

BACAL, S.S. **Pressupostos do Comportamento Turístico: influências psicológicas, sócio-culturais e econômicas**. 1984. Tese (de doutorado) - Faculdade em Comunicação e Artes, Universidade de São Paulo, São Paulo – SP. 1984.

BAHIA IMPULSIONA TURISMO INTERNACIONAL COM NOVA ROTA MIAMI-SALVADOR. Disponível em: <https://bit.ly/2s52TUn>. Acesso em: 06 maio. 2018.

**BANCO DO NORDESTE DO BRASIL**. Dados do PRODETUR II. Disponível em [www.bnb.gov.br/cip,2007](http://www.bnb.gov.br/cip,2007). Acesso em: 21 jan. 2013.

**BANCO DO NORDESTE DO BRASIL**. Introdução ao relatório final do PRODETUR NE. Brasília, 2005.

**BANCO DO NORDESTE DO BRASIL**. Plano preliminar do PRODETUR II, 2009.

**BANCO DO NORDESTE DO BRASIL**. Relatório Final do PRODETUR NE. Brasília, 2005.

BARAT, Josef. **Logística, Transporte e Desenvolvimento Econômico**. 1.ed. São Paulo: Editora CLA, 2007.

BARBOSA, A. G.. **Turismo e produção do espaço litorâneo: modernização e contradições socioespaciais em João Pessoa - PB**. Cadernos do Logepa, v. 6, p. 58-75, 2011.

BARBOSA, L. M. **Políticas Territoriais de Turismo: Concepções e Impactos do Prodetur no Nordeste Brasileiro**. 2017. 277f. (Doutorado em Geografia) - Universidade Estadual do Ceará, UECE, Fortaleza, Ceará. 2017.

BARBOSA, L. M.; CORIOLANO, L. N. T. **Políticas territoriais de turismo no Nordeste**: o Prodetur como estratégia socioeconômica. Geosaberes: Revista de Estudos Geoeeducacionais, v. 6, p. 255-268, 2016.

BARRETO, Margarita. **Turismo, Políticas Públicas e Relações Internacionais**. São Paulo: Papirus, 2003.

BARRETTO, M. **Manual de iniciação ao estudo do turismo**. Campinas: Papirus, 1995.

BARROS JUNIOR, N.F. de. **A Dinâmica Espacial e a Reorganização Territorial do Litoral de Ipojuca**: Porto de Galinhas – A Emergência de um Espaço Turístico. 2002. 189f. Dissertação (Mestrado de Geografia) - Curso de Mestrado em Geografia, Universidade Federal de Pernambuco, Recife. 2002.

BARROS, R. A. A. ; SOUZA, L. E. S.. **Manuel Correia de Andrade**: A Pecuária no Desbravamento do Sertão Nordestino.. In: 6a Conferência Internacional de História Econômica & do VIII Encontro de Pós Graduação em História Econômica, 2016, São Paulo, 2016.

BASTOS, D. do N. **A Avaliação Ambiental Estratégica como subsídio para o Planejamento do Setor de Turismo no Brasil**: Uma Análise do Caso da Costa Norte. Dissertação (Mestrado), Programa de Planejamento Energético, Coppe, da Universidade Federal do Rio De Janeiro, UFRJ. 2010.

BECKER, B. K.. Política e Planejamento do Turismo no Brasil. In: Yázigi, E.; Alessandri Carlos, A. F.; Cruz, R. C.. (Org.). **Turismo**: Espaço, Paisagem e Cultura. São Paulo: HUCITEC, 1996, v., p. 181-192.

BENEVIDES, I. P. O Turismo e seu planejamento governamental no Ceará. In Luzia Neide M. T. Coriolano (org). **O Turismo de inclusão e o desenvolvimento local**. Fortaleza: FUNECE, 2003.

BENI, M. C. **Política e planejamento de turismo no Brasil**. São Paulo: Aleph, 2006.

BENI, Mário Carlos. **Análise estrutural do turismo**. 4. ed. rev. São Paulo: SENAC, 2001.

BERNARDES, D. A. M. **Nordeste**: Notas sobre a gênese da questão regional. R. bras. Hist., São Paulo, 1, 2: 207-217, set, 1981. Disponível em: Acesso em: 07 mar. 2016.

BERNARDES, D. A. M.. **Notas sobre a formação social do Nordeste**. Lua Nova. Revista de Cultura e Política, v. 71, p. 41-79, 2007.

BID. Banco Interamericano de Desenvolvimento. Turismo em Alta. In: Artigos. 01 nov 2011. Disponível em: < <http://www.iadb.org/pt/noticias/artigos/2011-11-01/prodetur-no-brasil,9505.html>> Acesso em: 18 mar 2016.

BRAGA, D. C. **Demanda Turística: Teoria e Prática: Universitários Paulistanos como Demanda Segmentada.** 1999. Dissertação (de mestrado) - Faculdade em Comunicação e Artes, Universidade de São Paulo, São Paulo – SP. 1999.

BRANDÃO, P. R. B.. **Territórios do Turismo, Territórios de Todos?** Um estudo comparado sobre urbanização e formação de territórios em balneários turísticos do Nordeste do Brasil. 2013. 304f. (Doutorado em Geografia) - Universidade Federal de Pernambuco, UFPE, 2013

BRASIL. **Constituição Federal da República do Brasil de 1989.** São Paulo: Saraiva, 2011.

BRASIL. **Constituição Federal de 1988.** São Paulo: Editora Saraiva, 1988.

BRASIL. **Divisão do Brasil em micro-regiões homogêneas.** Rio de Janeiro: IBGE, 1970.

BRASIL. Ministério da Integração Nacional. **Ações Prioritárias.** [S.l. : s.n.], 2012.

BRASIL. Ministério da Integração Nacional. **Plano de Desenvolvimento Sustentável da Região Turística do Meio-Norte.** Brasília: MIN, 2009.

BRASIL. Ministério do Desenvolvimento Agrário. **Territórios da Cidadania.** Brasília: MDA, 2008.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Plano Nacional de Turismo: uma viagem de inclusão (2007-2010).** Brasília: MTur, 2007.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Plano Nacional do Turismo: diretrizes, metas e programas (2003-2007).** Brasília: MTur, 2003.

BREITBACH, Á. C. M.. **A dimensão espacial nos estudos de economia regional no Brasil.** Ensaios FEE , Porto Alegre, v. 25, p. 171-201, 2004.

BRITO, Fausto. **O deslocamento da população brasileira para as metrópoles.** Scielo, Estudos avançados, Vol. 20, N°57 São Paulo, 2006.

CAMELO FILHO, J. V.. **Implantação e Consolidação das Estradas de Ferro no Nordeste brasileiro.** 2000. 249f. Tese (Doutorado em Economia) – Universidade Estadual de Campinas - UNICAMP, São Paulo. 2000.

CARDOSO, A. L. R. ; ALBUQUERQUE, M. Z.A.. **A importância das ferrovias para a articulação do rural com o urbano em Pernambuco.** Revista Rural & Urbano, v. 1, p. 96-103, 2016.

CARLOS, Ana Fani A.; CRUZ, Rita de Cássia A. **Turismo: espaço, paisagem e cultura.** São Paulo: HUCITEC, 1996.

CARVALHO, C. P. O. . **Manuel Correia de Andrade e a economia política do Nordeste.** Revista Econômica do Nordeste , v. 45, p. 6-16, 2014.

CARVALHO, C. R. de. **Uma abordagem geográfica do turismo em Porto Seguro**. 2008. 104.f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade de São Paulo, São Paulo. 2008.

CASTRO, I. E. **Bases da formação territorial do Brasil: o território colonial brasileiro no “longo” século XVI**. São Paulo: Hucitec, 2000.

CASTRO, I. E. **Estado e região**: considerações sobre o regionalismo. Anuário do Instituto de Geociências, a região. vol.10, 1986.

CASTRO, I. E. Imaginário político e território: natureza, regionalismo e representação. In: CASTRO, I. E., GOMES, P. C da C., CORREA, R. L. (orgs.), **Explorações Geográficas**, percursos no fim do século. Rio de Janeiro: Bertrand do Brasil, 1997, p. 155-196.

CASTRO, I. E. **O mito da necessidade**: discurso e prática do regionalismo nordestino . Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1992.

CASTRO, I. E. *Seca versus seca*: novos interesses, novos territórios, novos discursos no NE. In: CASTRO, I. E., GOMES, P. C da C., CORREA, R. L. **Brasil**: questões atuais de reorganização do território. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000.

CASTROGIOVANNI, A. C., et al. **Turismo urbano**. São Paulo: Contexto, 2000.

CAVACO, C. Práticas e lugares de turismo. In: FONSECA, M.L. (coord). **Desenvolvimento e território**: espaços rurais pós-agrícolas e novos lugares de turismo e lazer. Lisboa: CEG, 2006.

CAVALCANTE, M. A.. **Os sistemas logísticos de transporte e a estruturação do território pernambucano**: genese e produção.2015. 252 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal de Pernambuco, Recife. 2015.

CAVALCANTI, K. B. ; PAIVA, M. G. M. V. **Turismo Urbano e Intervenção do Estado**. Turismo em Análise, São Paulo, v. 4, n.1, p. 46-55, 1993.

CHACON, V. **O Nordeste Maranhense**. Revista CPPG- Centro de Ensino Superior de Catalão. Ano III, no.5, setembro 2001.

COELHO, M. do S. A.. **O Sistema Urbano Nordestino**: Estruturação através do tempo. Revista Brasileira de Geografia. Rio de Janeiro, 54 (1): 75-93, jan/mar., 1992.

CONSTRUÇÃO DO AEROPORTO REGIONAL DE MARAGOGI É ESPERADA HÁ QUASE 20 ANOS. Disponível em: <https://bit.ly/2lQ8epK>. Acesso em: 24 jan. 2018.

CORBIN, Alain. **O território do vazio**: a praia e o imaginário ocidental. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

CORIOLOANO, L. N. M. T. (org). **O Turismo de inclusão e o desenvolvimento local**. Fortaleza: FUNECE, 2003;

CORIOLOANO, L. N. M. T. **Do local ao global: o turismo litorâneo cearense.** São Paulo: Papirus, 2000.

CORIOLOANO, L. N. M. T. **O turismo nos discursos, nas políticas e no combate à pobreza.** 1. Ed. São Paulo: Anablumme, 2006. v. 1000. 238 p.

CORIOLOANO, L. N. M. T.; VASCONCELOS, F. P. **Lazer e turismo: novas centralidades da sociedade contemporânea.** Revista Brasileira de Estudos do Lazer, v. 1, p. 3-22, 2014.

COSTA, C. R. R. da . **O Maranhão e a fronteira de expansão do turismo litorâneo na periferia do Brasil.** In: XVIII Encontro Nacional de Geógrafos - ENG, 2016, São Luís-MA. Anais Eletrônicos do XVIII ENG. São Luís: AGB São Luís, 2016. v. 1. p. 01-12.

COSTA, C. R. R. da. **A Expansão do Turismo no Litoral Setentrional Brasileiro: considerações a partir da valorização do espaço litorâneo no estado do Maranhão.** In: XIV Encuentro de Geógrafo de América Latina, 2013, Lima. Anales del XIV Encuentro de Geógrafo de América Latina - 2013 - Perú. Lima: UGI - PERÚ, 2013.

CRUZ, R. C. A. **Política de Turismo e (re) ordenamento de Territórios no Litoral do Nordeste do Brasil.** Tese de Doutorado apresentada ao Departamento de Geografia. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. SP, 1999.

CRUZ, R. C. **Política de turismo e território.** São Paulo: Contexto, 2000.

CRUZ, R.C.A. **Geografias do Turismo: de lugares a pseudo-lugares.** São Paulo: Roca, 2007.

CRUZ, R.C.A. **Introdução à Geografia do Turismo.** 2.ed. São Paulo: Roca, 2003.

DANTAS, E. W. C. . **Mar à Vista: estudo da maritimidade em Fortaleza.** 2. ed. Fortaleza: Edições UFC, 2011. v. 1.

DANTAS, E. W. C. ; ARAGAO, R. F. **Elaboração da imagem turística do Ceará: entre publicidade turística e propaganda política.** Geosul (UFSC), v. 21, p. 45-62, 2006.

DANTAS, E. W. C. **Imaginário social nordestino e políticas de desenvolvimento do turismo no Nordeste brasileiro.** Geosp (USP), v. 22, p. 9-30, 2007.

DANTAS, E. W. C. **Maritimidade nos trópicos: por uma geografia do litoral.** Fortaleza: Edições UFC, 2009.

DANTAS, E. W. C.; ALVES, L. DA S. F.. **Nordeste Turístico e Políticas de Ordenamento do Território.** 1. ed. Fortaleza: Imprensa Universitária UFC, 2016. v. 1.

DANTAS, E. W. C. **Mutações no Nordeste brasileiro: reflexão sobre a produção de alimentos e a fome na contemporaneidade.** *onfins*[Online],n.10, 2010 Disponível em: <https://bit.ly/2s4zkmr> . Acesso em: 25 mar. 2016.

DANTAS, E. W. C.. **Sistema de cidades em terra semi-árida.** In: ALMEIDA, M.Geralda de & RATTIS, Alecsandro JP (Org). Geografia: leituras culturais. Goiânia: Editora Alternativa, 2003

DANTAS, E. W. C.; FERREIRA, A. L. (Org.) ; LIVRAMENTO, M. C. (Org.) . **Turismo e imobiliário nas metrópoles.** 1. ed. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2010. v. 1. 224p.

DANTAS, E.W.C. **Touristic Metropolization in an Industrialized Region by Monoculture.** Mercator (Fortaleza. Online), v. 12, p. 65-84, 2013.

DELGADO, A. K. **As ações do PRODETUR/ NE e suas implicações para o desenvolvimento do turismo na Paraíba.**/ Delgado, Anna Karenina – Brasília, 2008.

DIAS,R. **Planejamento do Turismo** – Política e Desenvolvimento do Turismo no Brasil.São Paulo,Atkas.2003

DINIZ, C. C. Celso Furtado e o Desenvolvimento Regional. **Nova Economia**, Belo Horizonte, v. 19, n. 2, p. 227-249, 2009.

DNIT RETOMA DUPLICAÇÃO DA BR-101 EM ALAGOAS. Disponível em: <https://bit.ly/2PoB97V>. Acesso em: 28 set. 2017.

DUDA J. I. M. ; ARAÚJO, L. M. Polos de turismo no Nordeste do Brasil: crescimento, desenvolvimento e escassez de conhecimento. Caderno Virtual de Turismo (UFRJ), v. 14, p. 203-218, 2014.

DUMAZEDIER, Joffre. **Lazer e cultura popular.** São Paulo: Perspectiva, 1974.  
ELICHER, M. J.; SANTOS, T. M. B. B. **Turismo e Produção do Espaço na Cidade do Rio de Janeiro.** Revista Turismo em Análise, v. 24, p. 654, 2014.

DUPUY,G. **Les réseaux techniques sont-ils réseaux territoriaux? L'espace Geographique.** Paris, n.3, p. 175-184, 1987

EMBRATUR/FIPE. (1998 e 2002). **Estudo, caracterização e dimensionamento do mercado doméstico de turismo no Brasil.** São Paulo. 2002.

EMPRESAS RESPONSÁVEIS PELA DUPLICAÇÃO DA BR-101 EM SE NÃO TÊM CONDIÇÕES PARA CONTINUAR AS OBRAS, DIZ DNIT. Disponível em: <https://glo.bo/2IVITz9>. Acesso em: 28 set. 2017.

FARIAS, H. T. M. de. **Contra as secas: a engenharia e as origens de um planejamento territorial no Nordeste brasileiro (1977-1938)**,2008. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Natal, 2008.

FARIAS, L. A. C.. **A cidade sob a reestruturação urbana: revisitando o conceito com o caso do rio de janeiro**. In: XIII Simpósio Nacional de Geografia Urbana, 2013, Rio de Janeiro. Anais do XIII Simpósio Nacional de Geografia Urbana, 2013. v. 1. p. 1-16.

FEIJÃO, R. **As praias cariocas no início do século XX: sociabilidade e espetáculos do corpo**. Escritos (Fundação Casa de Rui Barbosa), v. 7, p. 229-247, 2014.

FERREIRA NETO, F.. **150 Anos de Transportes no Brasil**. Brasília: Centro de Documentação e Publicações do Ministério dos Transportes, 1974.

FERROVIAS EXISTENTES EM 1890. Disponível em: <https://bit.ly/2ICVSp1>. Acesso em: 15 nov. 2017.

FICI, R. P.. **As Ferrovias Brasileiras e a Expansão Recente para o Centro-Oeste**. 2007. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Curso de Pós-Graduação em Geografia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

FIPE, Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas, **Caracterização e dimensionamento do turismo doméstico no Brasil – 2010/2011**. Relatório executivo – Principais resultados selecionados, São Paulo. setembro/2012. Disponível em: <https://bit.ly/1tH8sD7>. Acesso em: 12 out. 2016.

FONSECA, M. A. P. **Políticas públicas, espaço e turismo**. Uma análise sobre a incidência espacial do Programa de Desenvolvimento do Turismo no Rio Grande do Norte. Tese (doutorado). IG/UFRJ, Rio de Janeiro, 2004.

FOURASTIÉ, Jean. **Les trente glorieuses ou la révolution invisible de 1946 a 1975**. Paris, Foyoral, 1979.

FRATUCCI, A. C. **Os lugares turísticos: territórios do fenômeno turístico**. In: GEOgraphia. Niterói. n.4, p.121-133, 2000.

FURTADO, Celso. **Formação Econômica do Brasil**. 10. ed. São Paulo: Nacional, 1970

GALVÃO, O. J. de A. **Desenvolvimento dos Transportes e Integração Regional no Brasil – Uma Integração Histórica**. In: Planejamento e Políticas Públicas PPP, n. 13, jun. 1996, p. 184-211.

GOMES, I. R.. **Vilegiatura além da metrópole: urbanização em Tibau (RN)**. 2013. 228 f. Tese (Doutorado) – Universidade Federal do Ceará, Centro de Ciências, Programa de PósGraduação em Geografia, Fortaleza, 2013

GRAÇA, I. M. **Barreirinhas nos fluxos do projeto de turismo no parque nacional dos lençóis: para onde apontam as mudanças na construção de identidades culturais?** In: III Jornada Internacional de Políticas Públicas. 2007.

GUIMARÃES NETO, L. **Nordeste**: da articulação comercial a integração econômica. 1986. 362f. Tese (doutorado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Economia, Campinas, [SP. Disponível em: < <https://bit.ly/2x9TqRt> >. Acesso em: 14 mar. 2017.

GUIMARÃES NETO, L. **Trajetória econômica de uma região periférica**. Estudos Avançados. Estud. av. [online], vol.11 no.29 São Paulo Jan./Apr. 1997.

GUIMARÃES, F. de M. S.. **Divisão regional do Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, 1942.

HAESBAERT, R. **Regional-global**: dilemas da Região e da Regionalização na Geografia Contemporânea. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

HALL, C. M. **Planejamento turístico**: políticas, processos e relacionamentos. Tradução Edite Sciulli. Coleção Turismo Contexto. São Paulo: Contexto, 2001, 296 p

HANSEN, D.L. (2003) **Conhecimento, Aprendizado e Desenvolvimento Local** In: V Encontro de Economistas de Língua Portuguesa, 2003, Recife. V Encontro de Economistas de Língua Portuguesa. <https://bit.ly/2IG8R9v>

HARVEY, David. **Condição Pós-Moderna** : uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural . 2 ed. São Paulo: Loyola, 1994.

HENRIQUES, E. B. **A cidade, destino de turismo**. Revista da Faculdade de Letras – Geografia, XIX, 163-172, 2003.

IGNARRA, L.R. **Fundamentos do turismo**. São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2003.

KASPARY, M. G. de A. R..**O desenvolvimento local e o desenvolvimento turístico do município de Maragogi, Alagoas**. 2012. 159 f. Dissertação (Mestrado em Dinâmicas do Espaço Habitado) - Universidade Federal de Alagoas, Maceió, 2012.

KRIPPENDORF, Jost. **Sociologia do Turismo**: Para uma nova compreensão do lazer e das viagens. São Paulo, Aleph, 2001.

LAGE, B.H.G.; MILONE ,P.C. **Turismo**: teoria e prática. São Paulo: Atlas, 2000.

LAGE, B. H. G. **Economia do Turismo**: uma análise de suas influências

LEFÉBVRE, H. **La survie du capitalisme**. Paris: Anthropos, 1973.

LEIPER, N. **The framework of tourism**: towards a definition of tourism, tourist and the tourist industry. Annals of Tourism Research, 6, 1979. p. 390-407.

LENCIONI, S.. **Reestruturação: uma noção fundamental para os estudos transformações e dinâmicas metropolitanas**. In. ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DA AMÉRICA LATINA. VI ,Buenos Aires, **Universidade de Buenos Aires**, 1998. Anais... Buenos Aires, Universidade de Buenos Aires, 1998, p.1-10.

LIMA, L. B. B. de M. **O Turismo de Sol e Praia no Litoral Sul de Sergipe: Uma Análise sob a Perspectiva dos Modelos SISTUR e TALC.** 2011. 315f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade de Sergipe, Sergipe, 2011.

LOPES, M. V. T.. **Estado, transportes e desenvolvimento regional** [manuscrito] : a “era rodoviária” em Minas Gerais, 1940-1980. 2015. 277 f. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Minas Gerais. 2015.

MACARENHAS, R. R. ; RIBEIRO FILHO, V. . **Mobilidade Urbana nos Países em Desenvolvimento: uma analogia do Transporte público urbano a partir da opção rodoviária e do automóvel no Brasil.** Observatorium , v. 7, p. 30-44, 2016.

MADRUGA, A. M. **Litoralização: Da fantasia de liberdade à modernidade autofágica.** 1992. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Curso de Pós-Graduação em Geografia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1992.

MAGALHÃES, J. A. D.. **Políticas de transportes na Amazônia brasileira: uma análise dos pontos de vista da logística e do desenvolvimento regional sustentável.** 2011. 184 f. Dissertação (Mestrado em Logística e Pesquisa Operacional) - Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2011.

MANZINI, E. J. **A entrevista na pesquisa social.** Didática, São Paulo, v. 26/27, p. 149-158, 1990/1991

MARANHÃO. Secretaria Estadual de Turismo do. **Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável – PDITS da área turística de São Luís.** São Luís: Governo do Maranhão, 2014. 517 p. Disponível em: <https://bit.ly/2J4O4eO>. Acesso em: 11 set. de 2016.

MARCEDO, M. de M.. **Fluidez Territorial e Logística: o PAC no Rio Grande do Norte.** 2014. 203 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade do Rio Grande do Norte, Natal. 2014.

MARTINS, E. M. **Desenvolvimento Local e Atividade Turística em Barreirinhas – Cidade Portal dos Lençóis Maranhenses.** 131 p. Dissertação. Programa de Pós-graduação em Geografia, Meio Ambiente e Desenvolvimento. Universidade Estadual de Londrina, Paraná, 2008.

MARTINS, F.; SOARES, V.; CAMMARATA, F. **Infraestrutura rodoviária no Brasil: uma proposta para desenvolvê-la.** Bain & Company, 2013. Disponível em: <https://bit.ly/2IXPurE>.

MATOS, F. de O. **Formação e Limitações Regionais do Plano de Desenvolvimento Sustentável da Região Turística do Meio-Norte (Brasil).** 2013. 249f. (Doutorado em Geografia)- Universidade Federal do Ceará, UFC, 2013.

MINISTÉRIO DO TURISMO. **Caracterização e dimensionamento do turismo doméstico no Brasil – 1998.** Relatório Executivo. Brasília: FIPE, 1998.

MINISTÉRIO DO TURISMO; SEBRAE; FGV. **Índice de competitividade do turismo nacional: destinos indutores do desenvolvimento turístico regional – Relatório Brasil 2015**. Brasília: SEBRAE, 2015.

\_\_\_\_\_. **Caracterização e dimensionamento do turismo doméstico no Brasil – 2002 e 2006**. Relatório Executivo. Brasília: FIPE, 2007.

\_\_\_\_\_. **Caracterização e dimensionamento do turismo doméstico no Brasil – 2007**. Relatório Executivo. Brasília: FIPE, 2009.

\_\_\_\_\_. **Caracterização e dimensionamento do turismo doméstico no Brasil – 2012**. Relatório Executivo. Brasília: FIPE, 2012.

MORAES, A. C. R. **Contribuições para a gestão costeira do Brasil: elementos para uma geografia do litoral brasileiro**. São Paulo: Annablume, 2ed. 232p. 2007

MORAES, A. C. R. de. **Bases da formação territorial do Brasil**. GEOGRAFARES, Vitória, no 2, jun. 2001

MORAIS, L. M. F. Alves. **Expansão urbana e qualidade ambiental no litoral de João Pessoa-PB**. Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal da Paraíba (PPGG – UFPB).2009

MORALES, A. G. **Atrativos histórico-culturais e demanda por turismo doméstico no Brasil**. 135f. Dissertação de Mestrado - Universidade Estadual de Santa Cruz (UESC), Ilheus, Bahia, 2004.

MUNICÍPIOS SÃO AGRUPADOS EM CINCO CATEGORIAS, 2015. Disponível em: <https://bit.ly/2IYY6hO>. Acesso em 25 de agosto de 2016.

NATAL E PORTO DE GALINHAS RETOMAM FLUXO INTERNACIONAL, 2016. Disponível em: <https://bit.ly/2s3KcAu>. Acesso em: 10 set. 2016.

NASCIMENTO, J. T. do. **Mudanças e embates no município de Jijoca e no núcleo indutor do turismo de Jericoacoara, CE/ Jorge Teixeira do Nascimento**. Ituiutaba: Barlavento, 2014.

NOVAES, L. N. S.. **Turismo de sol e mar: empreendimentos turísticos imobiliários e o desenvolvimento urbano e socioeconômico no litoral do Ceará – O caso de Beberibe**. 2012. 206f. Tese (Doutorado - Área de Concentração: Planejamento Urbano e Regional) – FAUUSP, São Paulo. 2012.

NOVO MAPA DO TURISMO BRASILEIRO TEM RECORDE WM NÚMEROS DE REGIÕES, 2017. Disponível em: <https://bit.ly/2x1Qkve>. Acesso em: 24 nov. 2017.

NUNES, M. R.de O. **Investimentos Internacionais e o Turismo em Tibau do Sul – RN. Dissertação de Mestrado**. Universidade Federal do Rio Grande do Norte. 2014

O IMPACTO DO TURISMO NAS CIDADES BRASILEIRAS. Disponível em: <https://bit.ly/2nUcqVB>. Acesso em: 27 abr. 2016

OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES: Território, Coesão Social e Governança Democrática, 2009. Disponível em: <<https://bit.ly/2IRc5mk>> Acesso: 20 mar. 2018.

OCUPAÇÃO HOTELEIRA EM FORTALEZA DEVE CHEGAR A MAIS DE 90% NESTE FERIADO DA INDEPENDÊNCIA, 2017. Disponível em: <https://bit.ly/2s4H7jq>. Acesso em: 19 out. 2017.

OLIVEIRA, F. de. **Elegia para uma re(li)gião**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.

Organização Mundial de Turismo, UNWTO. **Tourism highlights 2007**. Madrid: OMT, <http://unwto.org/facts/menu.html>.

Organização Mundial de Turismo, UNWTO. **World tourism barometer**. Madrid: OMT, <http://unwto.org/facts/menu.html> (números anteriores disponíveis online).

Organização Mundial de Turismo. **Tourism 2020 vision, Europe**. Madrid: OMT.

Organização Mundial de Turismo. **Tourism 2020 vision**. Madrid: OMT.

Organização Mundial de Turismo. **Tourism market trends, world overview and topics, 2006** Ed. Madrid: OMT.

PAIVA, R. A. **A metrópole híbrida: o papel do turismo no processo de urbanização da região metropolitana de Fortaleza**. 2011. Tese de Doutorado – Universidade de São Paulo (USP). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo São Paulo. 2011.

PAIVA, R. A.. **Urbanização e Políticas de Turismo no Ceará, Brasil**. Revista Turismo & Desenvolvimento (Online), v. 3, p. 305-318, 2014.

PAIVA, R.A. **O turismo e as práticas socioespaciais**. Revista Turismo & Desenvolvimento (Online), v. 2, p. 1013-1024, 2012. Disponível em: < <https://bit.ly/2s0Ot8A> > Acesso: 21 fev.2016.

PANAZZOLO, F. B. **Turismo de Massa: Um breve resgate histórico e a sua importância no contexto atual**. 2005.

PARÁIBA TEM 2º MENOR INVESTIMENTO EM OBRAS DO PAC 2 NO NORDESTE. Disponível em: <https://glo.bo/2Ljb0W2>. Acesso em: 28 set. 2017.

PEREIRA, A. Q. **A urbanização vai à Praia: Contribuições da vilegiatura marítima à metropolização do Nordeste do Brasil**. 2012. 350f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, Ceará. 2012.

PEREIRA, L. A.G. ; LESSA, S.N.. **O processo de planejamento e desenvolvimento do transporte rodoviário no Brasil**. Caminhos de Geografia (UFU), v. 12, p. 26-46, 2011.

PEREIRA, M. F. V. **Redes, sistemas de transporte e as novas dinâmicas do território no período atual: notas sobre o caso brasileiro**. Sociedade & Natureza (UFU. Impesso), v. 121-129, 2009.

PEREIRA, M. F. V.; KAHIL, S. P. ; **O território e as redes: considerações a partir das estratégias de grandes empresas**. In: Lucia Helena de Oliveira Gerardi; Pompeu Figueiredo de Carvalho. (Org.). Geografia: ações e reflexões. Rio Claro: AGETEO, 2006, v.,p. 213-226.

PESQUISA DA SETUR VAI MEDIR O FLUXO DE TURISTAS PELA BR-101.  
Disponível em: <https://bit.ly/2IEFQXD>. Acesso em: 25 jun. 2015.

**PLANO DE DESENVOLVIMENTO INTEGRADO DO TURISMO SUSTENTÁVEL DE SERGIPE**, 2013.

POEMA, I. A. de S. **Setor de Turismo, Desenvolvimento Econômico e Desigualdade de Renda: Um Estudo para a Região Nordeste do Brasil a partir da Matriz de Contabilidade Social**. Tese (Doutorado). Programa de Pós-Graduação em Economia – PIMES) – Universidade Federal de Pernambuco. 2014.

RABAHY, W. A. **Aspectos do turismo mundial, situação e perspectivas desta atividade no Brasil**. Revista acadêmica observatório de inovação do turismo. Vol. I, N. 1 , 2006. Disponível em: < <https://bit.ly/2LnsXmf>> Acesso em: 19 fev. 2016.

RABAHY, W.A. **Subsídios para uma política de desenvolvimento das atividades turísticas: Modelos Potencial e de Desempenho Real**. São Paulo: Dissertação de Mestrado, Escola de Comunicações e Artes da Universidade de São Paulo.1980.

RAMOS, D. da R. **A invenção da praia e a produção do espaço: dinâmicas de uso e ocupação do litoral do ES**. 2009. 189 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Federal do Espírito Santo, 2009.

REJOWSKI, M. **Pesquisa em Turismo nas Universidades Brasileiras**. Turismo em Análise, vol. 5 , nº 1,pp.49-67, maio, 1994.

RIBEIRO, D. **As Américas e a civilização**. Petrópolis, Vozes, 1979.

RODRIGUES, A. A. B. **Turismo e Espaço** - Rumo a um conhecimento transdisciplinar. São Paulo: HUCITEC, 1997.

RODRIGUES, A. M. **A produção e o consumo do espaço para o turismo e a problemática ambiental**. In: YÁZIGI, Eduardo et al. (orgs.) **Turismo: espaço, paisagem e cultura**. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1999, p. 53 - 62.

RODRIGUES, W. do N.. **Dos caminhos de água aos caminhos de ferro: a construção da hegemonia de Natal através das vias de transporte (1820-1920)**. 2006. 180 f. Dissertação ( Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal. 2006.

RODRIGUEZ, H. S.. **A formação das estradas de ferro no Rio de Janeiro: o resgate da sua memória**. Rio de Janeiro: Ltda, 2004.

ROTA DAS FALÉSIAS CRIA PROGRAMAÇÃO PARA MOVIMENTAR ROTEIRO. Disponível em: <https://bit.ly/2s3JvXF>. Acesso em: 19 set. 2017.

RUSCHMANN, D. **Turismo e planejamento sustentável**: a proteção do meio ambiente. 4.ed. Campinas: Papirus, 1997.

SALÃO DE TURISMO ROTA 101 NORDESTE SERÁ MODELO PARA INTEGRAÇÃO REGIONAL. Disponível em: <https://bit.ly/2kftGcY>. Acesso em: 12 set. 2015.

SALÃO DA ROTA 101 PROMOVE DESTINOS DO NORDESTE. Disponível em: <https://bit.ly/2rXY3ZW>. Acesso em: 12 set. 2015.

SANTOS, M. **A Natureza do Espaço**: Técnica e Tempo. Razão e Emoção. 4. Ed 7ª reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012.

SANTOS FILHO, J. dos. **Thomas Cook**: marco da historiografia dominante no turismo ensaio sociológico sobre o preconceito ao fenômeno turístico na história. Turydes, vol 1, nº 2, março 2008. Disponível em: < <https://bit.ly/2s88tWP> > Acesso em: 20 fev. 2016.

SANTOS, M. **Metamorfoses do espaço habitado**. Fundamentos teóricos metodológicos da geografia. 4ªed. São Paulo: HUCITEC, 1996.

SANTOS, M. **Técnica, Espaço, Tempo**: Globalização e Meio Técnico-científico-informacional. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2013.

SANTOS, R. A.; SOUZA, N.de S.. **Turismo, lazer e recreação**: um olhar denso sobre acepções, significados e características deste segmento. Revista Científica Eletrônica de Turismo (São Paulo), v. 1, p. 1-10, 2012.

SANTOS, S. R.; TEIXEIRA, M. G. C.. **Análise do Plano de Desenvolvimento Turístico do Estado do Maranhão**: Potencialidades e Entraves na Gestão de Pólo Turístico. Turismo. Visão e Ação (Itajaí), v. 11, p. 201-217, 2008.

SILVA, A. G. da.. **O turismo e as transformações sócio - espaciais na comunidade de Nossa Senhora da Penha em João Pessoa – PB**. João Pessoa, 2006. Dissertação (Mestrado) UFPB/CCEN, 2006.

SILVA, D. M. da S.; XAVIER, M G P.. **O turismo e a sua atuação na expansão do espaço urbipojucapeano**: o caso de porto de galinhas. Turismo: Visão e Ação (Online), v. 15, p. 207-225, 2013.

SILVA, G. J. C. ; MARTINS, H. E. P. ; NEDER, H. D. . **Investimentos em Infraestrutura de Transportes e Desigualdades Regionais no Brasil**: Uma Análise dos Impactos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Revista de Economia Política (Impresso) , v. 36, p. 840-863, 2016.

SILVA, J. A. S.. **A dimensão territorial no planejamento do desenvolvimento turístico no Brasil: modelo do polo de crescimento versus modelo territorialista e endógeno.** Turismo em Análise, São Paulo, v. 17, n. especial, p. 5-23, 2006.

SILVA, J. A. . ; SANTOS, C. A. J. . **Análise da Competitividade do Turismo no Município de Aracaju.** Revista de Turismo Contemporâneo , v. 3, p. 188-210, 2015.

SILVA, M. M. M. da. **O turismo nas ondas do litoral e das políticas públicas do Piauí.** Tese (Doutorado). Universidade Federal de Minas Gerais, Instituto de Geociências, 2013.

SILVA, M. N. DE F. **O Imobiliário Turístico no Nordeste Brasileiro: O Turismo Residencial e a Macroubanização Turística a partir da Expansão e Expressão dos Resorts Residenciais no Litoral.** 2013. 143f. Dissertação (Mestrado). Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, Ceará, 2013.

SILVA, M.F.L. da. **O Ecoturismo no Delta do Parnaíba - PI e Entorno: Turismo e Sustentabilidade.** 93 p. CET/UnB, Especialização, Centro de Excelência em Turismo, 2004.

SILVA, M.F.L. **O Ecoturismo no Delta do Parnaíba- PI e entorno: turismo e sustentabilidade.** Monografia (Especialização em Turismo e Hospitalidade). Centro de Excelência em Turismo. Universidade de Brasília, 93p, 2004.

SILVA, J. B. da (Org.) ; DANTAS, E. W. C. (Org.) ; ZANELLA, E. (Org.); MEIRELES, A. J. A.(Org.). **Litoral e Sertão, natureza e sociedade no nordeste brasileiro.** 1. ed. Fortaleza: Expressão Gráfica, 2006. v. 1. 446p.

SILVEIRA, M.A.T da; RODRIGUES, A. B. . **Touristic Urbanization in Brazil: A Focus on Florianópolis ?** Santa Catarina. Via@ Tourism Review, v. 1, p. 01-14, 2015.

SIQUEIRA, F. S. ; URANO, D.G.; PEREIRA, R. M. F. A. . **O setor hoteleiro na praia de Canoa Quebrada/CE: Processo de expansão urbana e turística.** REVISTA DE TURISMO CONTEMPORÂNEO, v. 5, p. 23-41, 2017.

SOARES, T. G.; TINEM, N. **Hotel Tambaú e a modernidade da capital da Paraíba.** Os Jornais como instrumento de construção da História da Arquitetura. In Arquitetura e Documentação, 2008, Belo Horizonte. Anais... Seminário Latino-Americano Arquitetura & Documentação, 2008.

SOJA, Edward W. **Geografias pós-modernas: a reafirmação do espaço na teoria social crítica.** Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editora, 1993.

SOLHA, K. T. ; BRAGA, D. C. . **O transporte de ônibus por fretamento eventual no Estado de São Paulo e sua aproximação com a atividade turística: uma análise preliminar.** Rosa dos Ventos , v. 8, p. 1-17, 2016.

SOUSA ,C. R. de.. **As políticas de turismo em Teresina como fator de desenvolvimento econômico e social na perspectiva do desenvolvimento sustentável.** 2008. 109f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente) - Universidade Federal do Piauí, Teresina. 2008.

SOUZA, P. I. A. de. **Setor de turismo, desenvolvimento econômico e desigualdade de renda: um estudo para a Região Nordeste do Brasil, a partir da matriz insumoproduto inter-regional / Poema Isis Andrade de Souza.** 90f. Tese (Doutorado em Economia) - Universidade Federal de Pernambuco, (PIMES/UFPE) Recife.2014.

TAVEIRA, M. da S. **Repercussões das políticas de turismo no Rio Grande do Norte, Brasil: o case de São Niguel do Gostoso.** Turismo. Visão e Ação (Itajaí) (Cessou em 2007), v. 18, p. 193-217, 2016.

TAXA DE TURISMO JÁ ARRECADOU R\$ 1,2 MI. Disponível em: <https://bit.ly/2En9w9a>. Acesso em: 02 maio. 2018.

THÈRY, H.. **Lugares e fluxos do turismo nacional brasileiro.** RAYONNEMENT DU CNRS, v. 2015-1, p. 999-999, 2015.

TOWNER, J. **What is tourism' s history ?.** Tourism Management, Vol. 16, No. 5, pp. 339-343, 1995.

TURISMO NO BRASIL: QUAIS OS DESTINOS MAIS VISITADOS? Disponível em: <https://bit.ly/2Ljcl9U>. Acesso em: 27 maio 2017.

UELI GRY, **The History of Tourism: Structures on the Path to Modernity.** 2010. Disponível em: < <https://bit.ly/2GMoB4P> > Acesso em: 15 fev. 2016.

URRY, J. **O olhar do turista: lazer e viagens nas sociedades contemporâneas.** São Paulo: SESC/ Nobel, 1996.

WAINBERG, J. **O movimento turístico.** Olhadelas e suspiros em busca da singularidade alheia. In: GASTAL, S. e outros (orgs). Turismo na pós-modernidade (dês) inquietações. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2003: 9-19.

XAVIER, R. F. **As influências do desenvolvimento do turismo nas relações de posse e propriedade da terra na região turística de Pipa, Município de Tibau do Sul, Estado do Rio Grande do Norte / Roberta Fabrício Xavier.** – Recife: O Autor, 2008. Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Pernambuco. CFCH. Geografia, 2008.

YÀZIGI, E. A. **Civilização urbana: planejamento e turismo.** 1. ed. São Paulo: Contexto, 2003.