

Iara Rafaela Gomes

Vilegiatura além da metrópole

urbanização em Tibau-RN



Vilegiatura além da metrópole

urbanização em Tibau-RN

**Presidente da República**

Jair Messias Bolsonaro

Ministro da Educação

Milton Ribeiro

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ – UFC****Reitor**

Prof. José Cândido Lustosa Bittencourt de Albuquerque

Vice-Reitor

Prof. José Glauco Lobo Filho

Pró-Reitor de Planejamento e Administração

Prof. Almir Bittencourt da Silva

Pró-Reitor de Pesquisa e Pós-Graduação

Prof. Jorge Herbert Soares de Lira

**IMPrensa UNIVERSITÁRIA****Diretor**

Joaquim Melo de Albuquerque

CONSELHO EDITORIAL**Presidente**

Joaquim Melo de Albuquerque

Conselheiros*

Prof. Claudio de Albuquerque Marques

Prof. Antônio Gomes de Souza Filho

Prof. Rogério Teixeira Masih

Prof. Augusto Teixeira de Albuquerque

Prof.^a Maria Elias Soares

Francisco Jonatan Soares

Prof. Luiz Gonzaga de França Lopes

Prof. Rodrigo Maggioni

Prof. Armênio Aguiar dos Santos

Prof. Márcio Viana Ramos

Prof. André Bezerra dos Santos

Prof. Fabiano André Narciso Fernandes

Prof.^a Ana Fátima Carvalho Fernandes

Prof.^a Renata Bessa Pontes

Prof. Alexandre Holanda Sampaio

Prof. Alek Sandro Dutra

Prof. José Carlos Lázaro da Silva Filho

Prof. William Paiva Marques Júnior

Prof. Irapuan Peixoto Lima Filho

Prof. Cássio Adriano Braz de Aquino

Prof. José Carlos Siqueira de Souza

Prof. Osmar Gonçalves dos Reis Filho

* membros responsáveis pela seleção das obras de acordo com o Edital n.º 13/2019.

Iara Rafaela Gomes

Vilegiatura além da metrópole

urbanização em Tibau-RN



Fortaleza
2021

Vilegiatura além da metrópole: urbanização em Tibau-RN

Copyright © 2021 by Iara Rafaela Gomes

Todos os direitos reservados

IMPRESSO NO BRASIL / PRINTED IN BRAZIL

Imprensa Universitária da Universidade Federal do Ceará (UFC)
Av. da Universidade, 2932, fundos – Benfica – Fortaleza – Ceará

Coordenação editorial

Ivanaldo Maciel de Lima

Revisão de texto

Leidyane Viana

Normalização bibliográfica

Marilzete Melo Nascimento

Programação visual

Sandro Vasconcellos / Thiago Nogueira

Diagramação

Frank Bezerra

Capa

Heron Cruz

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação
Bibliotecária Marilzete Melo Nascimento CRB 3/1135

G633v Gomes, Iara Rafaela.
Vilegiatura além da metrópole [livro eletrônico] : urbanização em Tibau-RN /
Iara Rafaela Gomes. – Fortaleza: Imprensa Universitária, 2021.
1.907 kb : il. color. ; PDF (Estudos da Pós-Graduação)

ISBN 978-65-88492-37-6

1. Vilegiatura marítima. 2. Urbanização. 3. Tibau (RN). I. Gomes, Iara
Rafaela. II. Título.

CDD 910

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	7
A VILEGIATURA COMO UMA FORMA DE ABORDAGEM SOBRE AS NOVAS TENDÊNCIAS DA URBANIZAÇÃO NO BRASIL	28
A vilegiatura e a urbanização no Brasil	29
A vilegiatura marítima no estado do Rio Grande do Norte: diferentes contextos em análise	46
<i>O Rio Grande do Norte e seu litoral</i>	47
As segundas residências no Rio Grande do Norte: Tibau em destaque	67
TIBAU: a relação de Mossoró com o mar	83
Da produção de sal ao lazer: um retorno necessário a Mossoró	84
A EXPANSÃO DO TERRITÓRIO DE TIBAU	103
Tibau no contexto de relações intermunicipais	104
A maritimidade moderna consolidada em Tibau	112
CONSIDERAÇÕES FINAIS	135
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	141
A AUTORA	165

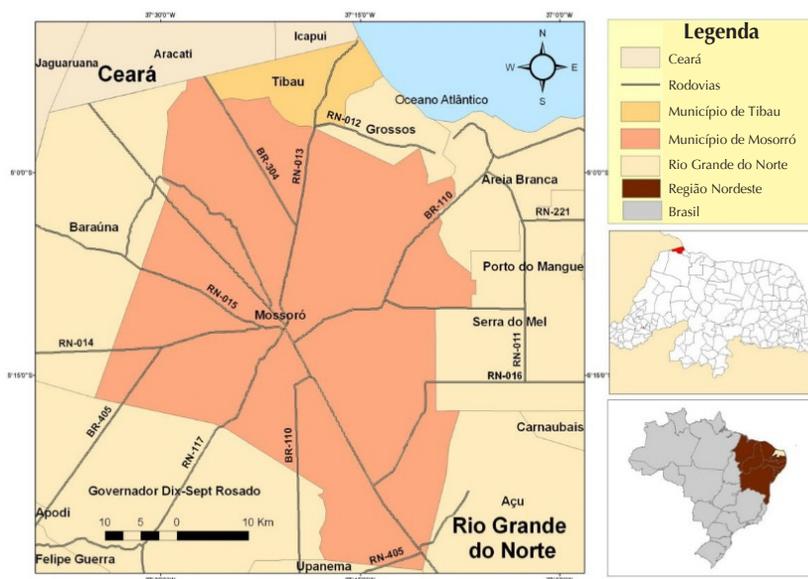
INTRODUÇÃO

O riginado de tese acadêmica (GOMES, 2013), este livro é uma edição retextualizada, cujo tema é a relação entre a vilegiatura marítima e o processo de urbanização em Tibau-RN. Nosso objetivo é apresentar as características essenciais do processo de expansão da urbanização em curso, considerando o incremento da vilegiatura marítima (DANTAS, 2002) na cidade de Tibau, no Rio Grande do Norte, a partir, conforme nossa tese de trabalho, da sua íntima relação com a cidade média de Mossoró. A ideia é compreender as principais mudanças socioeconômicas em Mossoró e suas relações com o litoral; entender a influência de Mossoró no incremento da vilegiatura marítima no município de Tibau; analisar a expansão da vilegiatura marítima no espaço litorâneo de Tibau.

É importante ressaltar que o presente estudo é fruto de pesquisas realizadas há mais de duas décadas pelo professor Eustógio Wanderley Correia Dantas, acrescidas à nossa pretensão de trabalhar a cidade de Mossoró. Durante as primeiras conversas com o referido professor, determinadas ideias surgiram, entre elas, a de que a expansão do processo de urbanização de algumas cidades litorâneas do Rio Grande do Norte estaria intimamente vinculada à dinâmica socioeconômica de Mossoró. Aceitamos o desafio.

As cidades em análise localizam-se no Nordeste brasileiro, no estado do Rio Grande do Norte, na microrregião de Mossoró, como proposto pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e exposto na figura a seguir.

Figura 1 – Localização dos municípios de Mossoró e Tibau-RN



Fonte: IBGE (2012).

A cidade de Tibau está localizada no estado do Rio Grande do Norte e pertence à microrregião de Mossoró, a mais setentrional do estado, que engloba seis municípios: Areia Branca, Baraúna, Grossos, Serra do Mel, Tibau e Mossoró. Luís da Câmara Cascudo, na tradução da obra de Henry Koster, *Viagens ao Nordeste do Brasil*, de 1810, recorda Teodoro Sampaio, que destaca em sua obra *Tupi na geographia nacional*, de 1901: Tibau, Tipão, traduzido como “entre duas águas”. Conforme se acredita, Tibau ganhou esse nome em virtude da sua posição geográfica, isto é, pelo fato de se encontrar entre os rios Jaguaribe, no Ceará, e Mossoró, no Rio Grande do Norte.

Mossoró conta, contava, então, com quase 260 mil habitantes. Trata-se da segunda principal cidade do Rio Grande do Norte, localizada entre as capitais Fortaleza-CE e Natal-RN. Com larga região sob sua influência, está entre as novas áreas economicamente dinâmicas do Brasil.

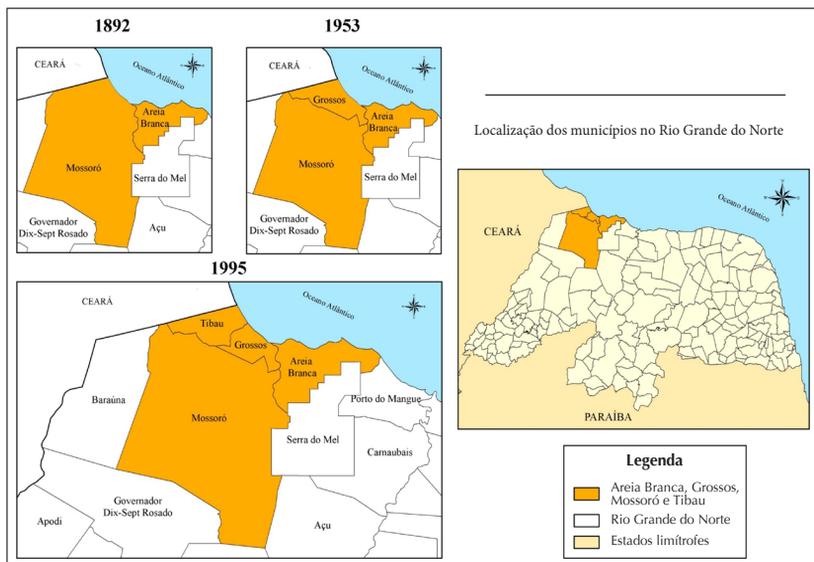
Mossoró tem papel fundamental no desenvolvimento de Tibau e na distinção da sua vilegiatura marítima. Em trabalho anterior, estudamos o destaque de Mossoró na região produtiva do agronegócio que integra (GOMES, 2007).¹ Tal cidade apresenta características bem singulares no contexto de outras cidades médias brasileiras, demonstrando sua importância crescente e sua relevante atribuição regional. Por sua localização privilegiada, está na transição entre o litoral e o sertão, podendo ser alcançada pelas BRs 110, 304 e 405, além de rodovias intermunicipais.

Para entendermos Tibau, é mister recorrermos a Mossoró e sua história. Por isso, em nossa escala de análise, compreendemos a partir de três possibilidades: primeiro, a região de Mossoró; segundo, a relação mais direta entre Mossoró e Tibau; e, por último, a própria cidade de Tibau.

Começando por Mossoró e sua região, lembramos que sua história está intimamente associada ao litoral. Até 1892, Mossoró era um município litorâneo. Somente nesse ano é que o distrito de Areia Branca foi desmembrado de Mossoró e elevado à condição de município, pelo Decreto estadual nº 10, de 16 de fevereiro. No dia 11 de dezembro de 1953, com a Lei nº 1.025, Grossos desmembrou-se de Areia Branca, tornando-se município, e, apenas em 21 de novembro de 1995, pela Lei nº 6.840, Tibau foi desmembrado de Grossos, tornando-se também município do Rio Grande do Norte (IDEMA, 2008).⁴ Na figura a seguir, representamos tais acontecimentos.

¹ Região produtiva do agronegócio composta pelos municípios de Limoeiro do Norte, Russas e Quixeré, no Ceará, Baraúna, Mossoró, Açu e Ipangaçu, no Rio Grande do Norte. Tal região se estabelece obedecendo à lógica das grandes *holdings* detentoras do agronegócio da fruticultura, dominada por uma *coesão funcional* do agronegócio e não por aquela imposta pela ordem capitalista juridicamente reconhecida (GOMES, 2007). Trata-se de estudo desenvolvido a partir das reflexões e ideias sobre as regiões produtivas do agronegócio empreendidas há alguns anos pela professora Denise Elias, a qual nos orientou, inclusive, quando da realização da dissertação de mestrado na pesquisa mencionada. Ver: Elias (2005, 2006a,b,c,d,e).

Figura 2 – Evolução territorial dos municípios de Tibau, Grossos e Areia Branca



Fonte: IBGE (2000); Idema (2008).

Como sabemos, os espaços litorâneos² possuem finalidades bastante significativas para a economia nacional e norte-rio-grandense. No caso do “litoral mossoroense”, em especial, a produção de importante matéria-prima, isto é, do sal, torna-o ainda mais relevante. Porém, além dessa produção, outras variáveis o diferenciam de demais espaços, como o desenvolvimento da vilegiatura marítima. Conforme a tese deste trabalho, a vilegiatura marítima evidencia-se como marcante vetor do processo de urbanização. Para fundamentar tal argumento, analisamos seu desenvolvimento no espaço litorâneo do município de Tibau, localizado na parte mais setentrional do Rio Grande do Norte, fronteira com o estado do Ceará.

² Pereira (2006, p. 33) utiliza o conceito de espaço associado ao adjetivo litorâneo “tencionando destacar um conceito (para além das definições político-administrativas) onde os processos de valorização e urbanização constituem-se peculiarmente, não apenas pelas características ambientais destes espaços, mas também expostas pelo conteúdo social a que estão associados”.

A escolha por tal município justificou-se pelos seguintes elementos:

- Tibau é o município litorâneo nordestino com maior número de domicílios de uso ocasional (segundas residências), se comparado ao número de domicílios permanentes;
- Compõe a região de influência direta da cidade média de Mossoró desde sua instituição;
- Possui a maior concentração de vilegiatura marítima do estado do Rio Grande do Norte;
- É o único município litorâneo a apresentar um grande número de domicílios de uso ocasional (segundas residências) sem estar inserido na Região Metropolitana de Natal;
- Sua emancipação está fortemente associada ao incremento da vilegiatura marítima, diferentemente de muitos outros municípios nordestinos que, embora a tenham requerido com base nessa justificativa, não a efetivaram.

De certo modo, a procura dos vilegiaturistas pelo litoral tibauense foi fundamental para sua emancipação, tendo sido incrementada também com o desenvolvimento socioeconômico de Mossoró e sua classe média. Tal fenômeno já seria realizado em tempos pretéritos, mas não da maneira como o conhecemos hoje, o que mostramos ao longo deste livro.

Sobre Mossoró, um traço marcante dessa cidade é sua influência regional em todo o oeste potiguar, assim como em alguns municípios do Ceará e da Paraíba. Referida influência não é apenas econômica, pela centralidade associada às atividades comerciais e de serviços, mas também do ponto de vista social, pois, em Mossoró, encontram-se, por exemplo, hospitais regionais de baixa e média complexidade que atendem toda a região, entre outros tipos de serviços (COUTO, 2011).

Compreender tais transformações e o possível reflexo delas em outros municípios justifica a relevância deste estudo, voltado a melhor entender as novas tendências da urbanização brasileira. A ideia é ajudar a pensar o Brasil do presente com as novas variáveis que surgem como

vetores desse processo. A vilegiatura marítima é uma delas, pois, no atual período histórico, o processo de urbanização é complexo e se associa a causas diversas, como a herança histórica, cultural e a sensibilidade aos reclamos da modernização econômica, política e territorial. Os resultados são diversos nos diferentes continentes e mesmo dentro de cada país que os compõe. É fundamental verificarmos, na atualidade, novas tendências da urbanização, levando-nos a refletir a respeito dos novos vetores que a dimensionam no Brasil.

É possível, exemplificando, identificar várias áreas nas quais a urbanização se deve diretamente à realização da vilegiatura marítima, ou seja, em diversas áreas do vasto litoral do país, formam-se cidades cuja função principal claramente se associa às demandas das dinâmicas ligadas à vilegiatura. Tibau, no Rio Grande do Norte, enquadra-se nessa lógica. Portanto, a urbanização brasileira contemporânea torna-se um fenômeno bem complexo e diferenciado, em face da diversidade de variáveis que nela passam a interferir.

Cabe ressaltar que, obviamente não do ponto de vista geográfico, mas do ponto de vista institucional,³ Mossoró poderia ter mobilizado, inclusive, a criação de uma região metropolitana. Pelo artigo 25 da Constituição Federal de 1988 atribuiu-se aos estados a promulgação das suas regiões metropolitanas de acordo com critérios próprios. A partir de 1990, fruto de tal lógica, observou-se no país rápido crescimento do número dessas unidades regionais, sem haver, claramente, por parte dos legisladores, grandes preocupações com o rigor teórico.

Na década de 1970, a legislação federal efetivou a regulação, e foram criadas nove regiões metropolitanas nos principais centros, particularmente as capitais dos estados e suas áreas de polarização, sendo a baliza jurídica no Brasil a Constituição de 1967. A criação das regiões metropolitanas reforça o modelo centralizador e verticalizador dos governos militares, pois, como cita Gouvêa (2005), historicamente foi o

³ A criação da Região Metropolitana de Mossoró, embora não conste em documento oficial, foi lançada como proposta pelo deputado Leonardo Nogueira (DEM), em discurso na Assembleia Legislativa do Rio Grande do Norte (Informação obtida em entrevista com o professor Felipe Lacerda).

I Plano Nacional de Desenvolvimento (I PND) do governo Médici que determinou estabelecê-las.

Mossoró, hoje, não se insere em uma região metropolitana institucionalizada, porém, segundo Elias e Pequeno (2010, p. 107), polariza, na atualidade, importantes atividades econômicas na região em que se insere, pois sua “condição de atendimento às demandas por atividades comerciais e de serviços mostra-se aumentada e fortalecida”. Essa cidade tem apresentado rápido crescimento demográfico, com evolução da sua população total equivalente a 167,17% nos últimos quarenta anos. Como afirmam Elias, Pequeno e Romcy (2012, p. 123), nas últimas três décadas, de maneira bastante intensa, “esta cidade assume novos papéis na divisão territorial do trabalho em diferentes escalas e passa a ter ramos econômicos inseridos à dinâmica da produção moderna e vive, desde então, importantes transformações socioespaciais.”

A nosso ver, no entanto, além dos fatores econômicos, também os fatores políticos merecem destaque no tocante à intenção de institucionalização de uma possível região metropolitana a partir de Mossoró. Na realidade, a questão política no Rio Grande Norte sempre constituiu fator fundamental para sua organização. É inegável, por exemplo, a rivalidade política entre a região do oeste e o litoral leste do Rio Grande do Norte, tendo as cidades de Mossoró e Natal como sedes dessas lideranças políticas.

Um bom exemplo é o caso apresentado por Rodrigues (2006) ao discutir a construção da hegemonia de Natal por meio das vias de transporte. Nesse trabalho, o autor demonstra claramente a disputa entre tais regiões, por meio de diversos documentos, incluindo manchetes de jornais (natalenses e mossoroenses). Cita, por exemplo, que, em março de 1873, o jornal *O Mossoroense* denuncia o descaso do governo provincial com a cidade, em matéria intitulada “Empório Commercial do Rio Grande do Norte”.

Rodrigues (2006) nos leva aos jornais da época para observar as críticas de *O Mossoroense* à administração da província, por conta do descaso com o interior e pela intensa centralização de recursos no litoral. Tal jornal defenderia, em edições futuras, obras para o porto da cidade, uma melhor estrutura do serviço de correios e ainda mais

estradas para Mossoró, afirmando que a província também lucraria com essas iniciativas.

Ao se iniciarem as discussões sobre a mudança da capital, o mencionado jornal participou efetivamente dos debates, veiculando dois artigos contrários à planejada transferência. Já em 1875, uma lei provincial beneficiou o comerciante suíço João Ulrich Graf ao autorizar a construção de uma estrada de ferro que partisse de Mossoró e chegasse até os limites da província, seguindo para Apodi e Pau dos Ferros. Apesar de o projeto não ter sido concretizado durante o Império, foi retomado pelas elites mossoroenses na República, numa larga política de combate às secas, que incluía a construção de uma estrada de ferro cruzando as áreas mais assoladas pela seca. Porém, a instalação da linha não ocorreria sem obstáculos, pois, conforme boatos, os poderes locais, com sede em Natal (de facções políticas diferentes das de Mossoró), não eram favoráveis à estrada de ferro.

Sobre a instalação da estrada de ferro central, o *Diário do Natal* e *O Mossoroense*, em inúmeras publicações, evidenciavam como os trajetos poderiam beneficiar o estado. *O Mossoroense* diria, inclusive, que o traçado sugerido por Natal teria de cruzar muitos rios e dar muitas voltas, tornando-se um projeto bastante caro. Como argumentava o jornal, a estrada seria um benefício para o estado muito mais do que para uma cidade específica. Apesar da campanha persistente nos jornais e nos bastidores da política do estado, a estrada de ferro central acaba tendo como ponto de partida a cidade de Natal. Assim, a Estrada de Ferro de Natal, a Ceará-Mirim, é o primeiro trecho da central. *O Mossoroense* reagiu a essa escolha com um artigo direcionado à administração estadual, sediada em Natal. Nele demonstra que a estrada de Mossoró seria um trajeto que beneficiaria o Rio Grande do Norte como um todo e não somente a capital (RODRIGUES, 2006). Porém, é necessário destacar, houve comprometimento dos jornais com as elites tanto do oeste potiguar quanto do litoral.

A rivalidade entre Natal e Mossoró foi ainda materializada em muitas outras ocasiões. Por exemplo, em 1911, foi proposto um ramal da Estrada de Ferro Central para Mossoró, o que veio a despertar

discussões calorosas nos jornais locais da cidade (ROSADO, 2000; RODRIGUES, 2006).

Mossoró, realmente, era o escoadouro de boa parte da produção do sertão no início do século XX. Seu porto, em 1903, havia exportado mais algodão do que todos os outros portos do estado reunidos: os de Macau, Açu, Natal e Macaíba. Rodrigues (2006) cita ainda uma descrição contida em documento elaborado como resposta ao Questionário dos Municípios, qual seja, a cidade já era tida provavelmente como a primeira praça comercial da província.

Nos últimos sessenta anos, Mossoró apresentou notável crescimento, como demonstramos nos capítulos seguintes. Tal crescimento coloca Mossoró como cidade média. Essa construção insere-se, obviamente, em determinado contexto histórico e geográfico. Por exemplo, a cidade média só pôde ser concebida, mundialmente, a partir da segunda metade do século XIX, com a fase industrial do capitalismo. Com grande crescimento econômico e demográfico, a rede de cidades da Europa ocidental e da porção nordeste dos Estados Unidos passou pelo forte e duplo processo de integração e diferenciação. Foi justamente na integração e diferenciação demográfica e funcional que emergiram os centros metropolitanos, as cidades médias, assim como se cristalizaram demograficamente muitos centros, considerados como pequenas cidades. Uma rede urbana mais articulada e com centros funcionalmente mais diferenciados entre si substituiu o padrão anterior caracterizado por cidades de variados tamanhos e pouco articuladas. Empiricamente, são os diversos contextos nacionais e regionais que devem ser analisados nos diferentes contextos históricos e geográficos.

A partir da década de 1970, a rede urbana brasileira passou por grandes metamorfoses, como: a desconcentração; a diversificação das atividades industriais; a modernização tanto da agricultura como dos setores industrial, comercial e de serviços, com ênfase para a terceirização; a incorporação de novas áreas ao processo produtivo global, com destaque para as especializações regionais das atividades; uma nova capacidade de mobilidade espacial da população; e o incremento da urbanização, entre outras dinâmicas. Desse modo, teríamos, segundo Santos (1997), uma nova geografia, com transformações no

conteúdo e nas formas de uso do espaço, com base nos quais surge um novo Brasil urbano, sobressaindo um complexo processo de reestruturação da rede urbana, mediante a redefinição dos conteúdos e dos papéis das cidades.

Pensar as mudanças em curso no processo de urbanização no Brasil é refletir, entre outros aspectos, sobre a formação de áreas de urbanização dispersa (REIS, 2006) e, nestas, valorizar os estudos sobre as cidades não metropolitanas (SPOSITO, 2007). Essas cidades têm apresentado, nas últimas décadas, níveis de crescimento demográfico superiores aos dos espaços metropolitanos e, ainda, taxas superiores às de crescimento da população total do país.

Mossoró distingue-se como umas das cidades médias cuja expansão urbana identifica-se completamente com o processo de urbanização brasileira, pois seu desenvolvimento está diretamente associado ao desenvolvimento capitalista. Assim, a expansão foi induzida pelas várias especializações econômicas impostas pela divisão territorial do trabalho. É nosso interesse compreender como o dinamismo dessa cidade impactou diretamente na realidade socioespacial de outras cidades sob sua influência direta, mais especificamente Tibau, a partir, sobretudo, da vilegiatura marítima.

Sobre a vilegiatura, genericamente, mencionamos que a esta, em tempos pretéritos, também se atribuía caráter curativo. Na obra *Tentação* (1896), por exemplo, Adolfo Caminha descrevia brevemente o receituário médico para o imperador que sofria de grave moléstia: “Os médicos tinham aconselhado ao Chefe da nação um passeio à Europa, uma vilegiatura em Spa ou em Cannes...”.

Historicamente, Mossoró possui vínculos bastante significativos com seu litoral. Em meados do século XX, essas relações se dimensionam mediante nova variável, isto é, surge/incrementa-se uma nova variável para dinamizar as relações entre Mossoró e “seu” litoral, ou seja, a busca pelo lazer, pois a sociedade urbana mossoroense absorve as influências externas e passa a demonstrar novo interesse pelo mar. Haveria uma propagação do fenômeno marítimo, particularmente em Tibau, seu município vizinho, e as práticas marítimas modernas afirmar-se-iam, a princípio, como sinônimo de um modo elegante de vida para os habitantes de

Mossoró. Então, a elite mossoroense descobriria Tibau por meio dos loteamentos e do crédito imobiliário (FELIPE; ROSADO, 2002).

Portanto, se, por um lado, os mossoroenses primaram pela manutenção desse modo elegante de vida, por outro, a procura por uma vivência junto ao mar nos leva a pensar na vilegiatura, pois esses sujeitos também estavam interessados no que ela tem como característica principal, isto é, a busca dos moradores das cidades pela tranquilidade quase onírica dos ambientes marítimos (ou mesmo campestres). Ao se referir a esses ambientes, Fernando Pessoa, em seu poema “vilegiatura”, assim se expressa:

O sossego da noite, na vilegiatura no alto; O sossego, que
mais aprofunda
O ladrar esparsos dos cães de guarda na noite; O silêncio, que
mais se acentua,
Porque zumba ou murmura uma coisa nenhuma no escuro? [...]
Com o zumbido ou murmúrio monótono de nada; Sob o céu
sardento de estrelas,
Com o ladrar dos cães polvilhando o sossego de tudo! Vim para
aqui repousar [...] (FELIPE; ROSADO, 2002, p. 26).

No entanto, não se trata somente disso. A vilegiatura é uma prática socioespacial que suscita, historicamente, a produção de espaços para o lazer. Na afirmação de Pereira (2012a), a definição de vilegiatura não se restringe à descrição dos lugares, mas inclui e relaciona um grande número de ações sociais (trocas e usos), sendo o componente espacial da análise um recurso fundamental para apreendermos a variedade de movimentos. Este autor propõe que o desenvolvimento teórico do conceito siga o caminho aberto pela teoria da produção do espaço, sendo relevante remetermos às questões e às propostas de Lefebvre sobre *La production de l'espace* (2000), pois suas considerações acerca do espaço nos possibilitam o entendimento da vilegiatura na condição de prática espacial.

Ainda conforme Pereira (2012a, 2012b), a produção do espaço é inseparável das dimensões vividas, concebidas e percebidas das práticas sociais. Desse modo, os espaços para o lazer, em particular para a vilegiatura marítima, são produzidos no desenvolvimento das práticas

espaciais mediadas pelos espaços da representação e pela representação do espaço. O espaço é condição indispensável para o desenvolvimento da vilegiatura, pois reúne as representações, as estruturas e as eventualidades próprias da organização dessa prática social. Destarte, podem-se pensar os componentes explicativos da vilegiatura marítima entendendo-a como contribuinte no processo mais geral, isto é, a produção do espaço. Destacar-se-iam, entre esses componentes, as características naturais das paisagens, as morfologias espaciais implantadas e a expansão do modo de vida urbano (e as repercussões associadas). Assim, a análise da vilegiatura contribui para a compreensão do modo de vida urbano contemporâneo, porquanto essa prática marítima é uma das múltiplas sínteses do processo de urbanização.

Mais uma vez, conforme o autor mencionado, a vilegiatura como prática de lazer urbana descreve um movimento dialético contrário à condição cotidiana, sem, todavia, rompê-la totalmente. Define-se, na realidade, como uma nova representação espaço-temporal do cotidiano. Enquanto a sociedade urbana gerada pela industrialização e pelo economismo da produção social impõe como racional e lógica a separação espaço-temporal do trabalho e do lazer, a vilegiatura gera, dialeticamente, a segregação e a integração. Embora estejamos cientes de que o estudo da vilegiatura não tem capacidade de levar em conta todo o fazer social, sabemos que o modo de vida, no qual está inserida a prática, constitui-se pela relação das múltiplas dimensões socioespaciais, ou seja, os lugares de trabalho e dos lazers. Na nossa ótica, a vilegiatura traduz tal uso diferenciado do tempo e do espaço e reproduz mudanças sociais mais amplas.

As mudanças na compreensão do tempo na condição de categoria social são fundamentais para o entendimento da vilegiatura, pois sua transformação para a realidade de uma modernidade em formação relaciona-se com a efetivação da noção de tempo social medido e não mais fracionado apenas pelos desígnios da natureza. Emerge agora o tempo objetivado pelas ações sociais,⁴ do trabalho e da cidade. O tempo não é mais do *otium*, mas da ociosidade e da procura pela diferença.

⁴ Para uma leitura mais detalhada sobre a questão do tempo e sua relação com o espaço, ler *Condição pós-moderna*, de David Harvey (2003), sobretudo a parte III – A experiência do espaço e do tempo.

As transformações no modelo de sociedade existente redefiniram o entendimento do que compreendemos como lazer no atual contexto histórico, isto é, como momento de realização da reprodução do capital e como momento da reprodução do espaço, suscitadas pela extensão do capitalismo. O espaço, nesse contexto, passa a ser capturado como mercadoria suscetível a ser consumida de forma diferenciada. Neste caso, consoante Pereira (2012a), a mesma sociedade do consumo que estabelece as férias e regula a carga horária de trabalho planeja a vilegiatura marítima (assim como o turismo) como produtos que “imitam e reproduzem as obras das sociedades anteriores (pré-capitalistas), lançando-as no consumo massivo” (LEFEBVRE, 1977, p. 35). Lefebvre (1977, p. 247) também destaca, posteriormente, que os espaços de lazer “constituem objeto de especulações gigantescas, mal controladas e frequentemente auxiliadas pelo Estado (construtor de estradas e comunicações, aval direto ou indireto das operações financeiras, etc.)”.

Assim como a cidade, a vilegiatura é um produto social pré-moderno e pré-capitalista que possui como desdobramentos a urbanização e a (re)produção do tecido urbano. Nesse âmbito, podemos dizer que as metamorfoses no modelo de sociedade e das características da urbanização (deste modo, da vilegiatura e do lazer) referem-se à reprodução das relações sociais. Podemos, a partir de então, explicar o processo de produção do litoral como lugares do lazer, da vilegiatura, do morar e do turismo. Cabe também ressaltar: a partir da segunda metade do século XX, a vilegiatura marítima tem se expandido espacialmente, tornando-se um dos vetores do processo de urbanização. De acordo com Dantas, Pereira e Panizza (2008), a tríade “vilegiatura, maritimidade e cidade”, para o caso dos trópicos, emerge como relevante viés de análise do processo de urbanização contemporâneo.

Na perspectiva da variedade de aglomerações urbanas contemporâneas, a vilegiatura se apropria das franjas urbano-metropolitanas, inclusive da tessitura interna da cidade (a metrópole), e ainda das pequenas cidades (também aldeias/povoados). Como observamos, a urbanização em curso em Tibau para o consumo do lazer se instrumentaliza na prática da vilegiatura marítima e se firma e se incrementa

com o discurso do desenvolvimento turístico abrigado no Projeto Polo Costa Branca.⁵

A construção da estrada que liga Grossos a Tibau se constitui num importante elo entre os dois municípios que se destacam na região da Costa Branca. Desse modo, a vilegiatura intensifica e, ao mesmo tempo, é intensificada por meio das rodovias estruturantes intermunicipais, ou seja, além do Eixo Rodoviário Turístico (Dehon Caenga, RN-012), ora mencionado, também temos a CE-261 ligando Tibau e Icapuí, no Ceará. Há ainda a RN-013, que liga Mossoró a Tibau, conformando tal sistema viário.

Segundo percebemos, as trocas entre os municípios citados se dão a partir das novas obras relacionadas à infraestrutura dos transportes. Em estudo anterior (GOMES, 2007), afirmávamos, inclusive, ser esta uma das características que consubstanciam a *região produtiva agrícola* existente, ou seja, a construção das estradas que interligam os municípios uns aos outros e, ao mesmo tempo, promovem o escoamento da produção (sobretudo de sal, petróleo e frutas tropicais). Porém, no estudo atual, reconhecemos que, além da produção agrícola, essa construção consolida outra realidade associada ao litoral e ao lazer. Tal processo firma-se na atualidade, porém inicia-se há algum tempo e, em especial, a partir de Mossoró.

Se o lazer é uma variável bastante significativa para pensar as relações entre Mossoró e Tibau em meados do século XX, antes disso, haveria também as questões associadas à produção do sal e à saúde. No caso do segundo elemento, as classes abastadas de Mossoró teriam se dirigido para Tibau em busca de tranquilidade, de descanso e dos banhos de mar em suas águas calmas e rasas.

Felipe e Rosado (2002) põem em discussão fenômeno registrado a partir de 1894, quando o médico Francisco Pinheiro de Almeida teria

⁵ O governo do estado do Rio Grande do Norte, em conjunto com a sua Secretaria de Turismo, delimitou cinco polos turísticos para o estado, instituídos por decretos: Polo Costa das Dunas (Decreto nº 18.186/2005); Polo Costa Branca (Decreto nº 18.187/2005, alterado pelo 20.316/2008); Polo Seridó (Decreto nº 18.429/2005); Polo Serrano (Decreto nº 20.624/2008); e Polo Agreste/Trairi (Decreto nº 21.390/2009) (COSTA, 2011).

edificado uma casa de saúde em Tibau, indicando-a, desde então, a alguns dos seus clientes. Em julho de 1903, o jornal *O Mossoroense* publica carta do professor Antônio Gomes de Arruda Barreto relatando período de repouso em Tibau.

Como evidenciado, a praia de Tibau vem atender às necessidades da classe abastada de Mossoró para fins terapêuticos, mas havia também um deslocamento de Mossoró para Tibau para o gozo do lazer. Pode-se citar, por exemplo, o farmacêutico Jerônimo Rosado, que, anualmente, ia com sua família para passar temporadas na praia, deslocando-se até dois dias em carro de boi, com parada em Gangorra, na praia vizinha de Grossos, para seguir viagem no dia seguinte até Tibau (FELIPE; ROSADO, 2002).

Desse modo, afirmamos que os aspectos naturais somados ao desejo e às práticas dos vilegiaturistas em Tibau nos ajudam a compreender a constituição das práticas marítimas modernas nos trópicos e suas implicações sobre a cidade litorânea. Segundo Dantas *et al.* (2009, p. 17), ao se referirem à valorização social da praia, “pode-se afirmar ser a valorização dos espaços litorâneos nos trópicos representativa da descoberta dos espaços litorâneos pela sociedade local e pautada em sua admiração pelo modo de vida ocidental, inclusive suas práticas de lazer”.

Para Dantas, Pereira e Panizza (2008), a vilegiatura marítima revela o estabelecimento de racionalidade vinculada à sociedade do ócio nos trópicos. Tanto a ocupação como o uso do espaço litorâneo ocorreram expressivamente sob a dinâmica do lazer, tendo esta se dado com a emergência de uma sociedade do lazer e urbana. Na visão de Batista e Oliveira (2012), essa sociedade do lazer utiliza a praia de Tibau, sobretudo, para o convívio familiar, estabelecendo um substancial e sólido vínculo territorial com o lugar, passando a construir as condições indispensáveis de conforto exigidas por uma sociedade urbana. As práticas socioespaciais desta provocam forte reatamento na organização espacial de Tibau, o qual irá se refletir nos processos de urbanização, quando, por exemplo, com a ligação da referida zona à cidade de Mossoró (assim como no caso de outras vias de acesso),

passaram a ser intensificadas as já citadas estruturas viárias, possibilitando maior fluxo de pessoas à sua zona de praia para se dedicar ao exercício das práticas modernas, em particular o banho de mar e a vilegiatura marítima.

Nesse aspecto, a regra geral é que, assim como em outros espaços litorâneos, os primeiros vilegiaturistas chegaram a Tibau como desbravadores de mais um novo espaço de sociabilidade, e, posteriormente, os empreendedores imobiliários aproveitaram-se de tal resultado ditado pela moda para oferecer loteamentos aos futuros vilegiaturistas. Segundo Dantas, Pereira e Panizza (2008), trata-se da vilegiatura de massa. No caso de Tibau, esse processo passaria quase um século para consolidar-se, se levarmos em conta os primeiros registros de práticas vilegiaturistas no litoral tibauense.

Cabe, então, desvendar como ocorrem tais dinâmicas no espaço litorâneo de Tibau. Na realidade, foram muitas as indagações surgidas em face de um objeto que se diferencia da grande maioria dos estudos inerentes à urbanização litorânea, isto é, intimamente ligado à vilegiatura marítima praticada por uma sociedade urbano-metropolitana (PEREIRA, 2006; DANTAS, 2010a). As capitais mais próximas a Tibau distam 321 km e 260 km, Natal e Fortaleza, respectivamente, portanto, uma distância que compromete o deslocamento de vilegiaturistas. Desse modo, é certamente sua proximidade a Mossoró, segunda cidade mais importante do estado e marcante cidade média, que produz as atuais dinâmicas nos processos urbanos em Tibau, com base, sobretudo, na vilegiatura marítima. Porém, o processo ainda se mostra esquivo, isto é, apresenta dificuldades em ser tratado, pois tanto as categorias de análise como as fontes de dados não são capazes de responder totalmente às nossas questões.

Nesse âmbito, as informações iniciais serviram para embasar vários questionamentos fundamentais para a elaboração da pesquisa que gerou este livro, sobretudo a principal questão norteadora para que pudéssemos compreender o processo de urbanização verificado em Tibau mediante sua relação com Mossoró, qual seja:

Quais as características essenciais do processo de expansão da urbanização em curso, desde o incremento da vilegiatura marítima (DANTAS, 2002) na cidade de Tibau, no Rio Grande do Norte, a partir da sua íntima relação com a cidade de Mossoró?

Em virtude da impossibilidade de trabalhar todas as questões oriundas da realidade existente, assim como de abarcar todo o leque de variáveis passíveis de ser pesquisadas, elegemos aquelas que nos facultaram reconhecer a especificidade do objeto em análise. Trabalhamos, em especial, com base em um tema maior escolhido para análise, usado como fundamento para a principal questão norteadora da pesquisa ora citada, considerando, particularmente, a importância de tal questão para compreender o processo de urbanização estabelecido em Tibau.

Discorreremos, então, sobre o seguinte tema: o processo de urbanização e a vilegiatura marítima. Dessa forma, a questão norteadora da pesquisa serviu para direcionar o alcance dos nossos objetivos. Escolhido o tema, apresentamos os principais processos pesquisados, da seguinte maneira: crescimento urbano associado ao sistema rodoviário regional; expansão do intraurbano; crescimento da vilegiatura no município litorâneo trabalhado; diversificação do perfil socioeconômico do proprietário de segunda residência; vinculação entre a construção de segundas residências e o mercado imobiliário de Mossoró; evidência do processo de especulação imobiliária das áreas voltadas à segunda residência; reconhecimento da segregação socioespacial.

Com a definição do tema e dos processos citados como essenciais para a pesquisa, levantamos as variáveis e os dados mais representativos, a nosso ver, das transformações do processo de urbanização em curso em Tibau. Estes foram deveras importantes, de modo que:

- A mancha urbana foi utilizada para análise de dois processos, isto é, tanto para dimensionar o espaço construído em Tibau, analisar as tendências em relação aos espaços preferenciais para expansão e o seu crescimento intraurbano, como para

- avaliar o crescimento urbano associado ao sistema rodoviário regional;
- A rede viária, junto com a variável mancha urbana, propiciou avaliar o crescimento urbano associado ao sistema rodoviário regional, e, ainda, como este estabelece as atuais interdependências entre Tibau e outros municípios;
 - Os domicílios ajudaram a dimensionar a expansão do intraurbano;
 - As segundas residências constituíram uma variável de extrema importância para a pesquisa, pois mostraram a relevância da vilegiatura no espaço litorâneo em análise;
 - Pelo perfil dos proprietários de segundas residências, foi possível conhecer os consumidores do litoral, isto é, como se caracterizam aqueles que impulsionam a expansão do tecido urbano no espaço litorâneo de Tibau, os quais ajudam a ler e captar o fenômeno da vilegiatura;
 - Os terrenos favoreceram compreender a forte vinculação entre a construção de segundas residências em Tibau e o mercado imobiliário de Mossoró. Concluímos, por exemplo, que o mencionado processo em Tibau é uma extensão do incremento do setor na cidade de Mossoró;
 - O preço da terra em Tibau ajudou a evidenciar, pela análise dessa variável, o processo de especulação imobiliária nas áreas voltadas à segunda residência;
 - As residências e os lotes de terras, a partir de indicadores como tipologia das casas, tamanho dos lotes e distância da praia, favoreceram o entendimento e reconhecimento do processo de segregação socioespacial em Tibau.

As etapas da pesquisa foram organizadas de acordo com uma matriz metodológica⁶ que nos direcionou sempre para o tema de pesquisa determinado como prioritário. Metodologicamente, a escolha

⁶ Esta matriz é um recurso metodológico elaborado e largamente empregado nos trabalhos sob orientação da profa. Dra. Denise Elias, coordenadora do Globau.

por um detalhamento em nível local possibilitou visualizações complementares do fenômeno, pois pudemos reconhecer tanto particularidades como perfis semelhantes aos encontrados, segundo bibliografia, em outras cidades brasileiras e nordestinas. O estudo de Tibau, isto é, este estudo local, permitiu a análise a partir de novas fontes de pesquisa, como os trabalhos de campo, cooperando no incremento de possibilidades metodológicas para a análise da vilegiatura marítima nos trópicos. As variáveis em análise neste trabalho de pesquisa colaboraram para compreendermos o processo de urbanização em Tibau a partir da vilegiatura marítima.

Na nossa pesquisa, empregamos questionários, no total de 202, aplicados nas residências de Tibau. Isso representa 10% da amostragem de um total de 2.015 domicílios de uso ocasional nesse município no ano de 2010, segundo o IBGE. Porém, somente 169 questionários foram considerados válidos após análise, pois boa parte das questões daqueles desconsiderados não havia sido respondida pelos entrevistados. A nosso ver, o total obtido possui validade em nossa análise. Com os questionários, tínhamos o objetivo de verificar informações, tais como: 1) se os veranistas, em sua maioria, residiam em Mossoró; 2) o perfil dos veranistas e das segundas residências de Tibau; 3) os principais motivos para a escolha de estar em Tibau, entre outras. Fizemos, ainda, entrevistas com comerciantes locais, representantes governamentais e corretores imobiliários (questionários semiestruturados). Também entrevistamos funcionários dos condomínios residenciais existentes na cidade e georreferenciamos estes no intuito de mapear os espaços que porventura sobressaíam como os mais valorizados do território tibauense e, ainda, a fim de analisar os espaços onde se incrementam as novas tendências relacionadas ao desejo por isolamento dos veranistas.

Optamos por trabalhar, em nossas entrevistas, com representantes de instituições públicas, comerciantes, trabalhadores e moradores locais que conhecem a história da cidade. Estes, portanto, são informantes privilegiados. Como as entrevistas foram semiestruturadas, inúmeros questionamentos surgiam durante a própria entrevista, trazendo

à tona questões muitas vezes não elaboradas antecipadamente, que, ao emergirem naquele momento, requeriam novas entrevistas.

Tecidas essas explicações, passamos à estrutura do livro, o qual está dividido em três capítulos, além da introdução e das considerações finais. No primeiro, apresentamos os elementos da análise adotados na compreensão das transformações ocorridas no espaço litorâneo brasileiro, no sentido de entender Tibau inserido nesse processo. Expomos então, de maneira geral, como, no presente período histórico, o complexo processo de urbanização, associado a causas diversas, tem ocorrido com base em diferentes vetores e apontamos que, dentro de um país como o Brasil, de dimensões continentais e com uma imensa costa, verifica-se um fenômeno ainda mais abrangente. Dessa forma, surgem na atualidade novas tendências de urbanização, fazendo-nos refletir a respeito dos novos vetores que a dimensionam no Brasil, tais como a vilegiatura marítima. Detemo-nos ainda, nesse capítulo, no litoral potiguar e seus diferentes usos, pois, mesmo nos dias atuais, além do lazer, economicamente, esse espaço sempre foi “disputado” também pela produção salineira. Porém, na capital, nos dias atuais, têm sido o turismo litorâneo e a vilegiatura marítima os principais organizadores do seu espaço litorâneo. É imprescindível, entretanto, um recuo espaçotemporal para melhor compreendermos esse processo, pois, no caso específico de Natal, suas elites exercem papel fundamental na redefinição dos usos do litoral, e é essa história que também pretendemos contar.

No segundo capítulo, mostramos, de modo especial, os elementos que nos ajudaram na compreensão da região de estudo, historicizando-a e caracterizando-a. Sendo assim, julgamos fundamental apresentar como começa a história de Tibau, isto é, na cidade de Mossoró, a partir das suas especializações econômicas e sua relação remota com o litoral, e como, na atualidade, a importante relação entre Mossoró e Tibau tem incrementado o processo de urbanização da segunda, por meio da vilegiatura marítima. Para entender esse processo, portanto, assim como a atual organização espacial dessa cidade, é preciso associá-los à expansão e à história socioeconômica de Mossoró.

No terceiro capítulo, exploramos a expansão do território de Tibau, as principais transformações socioespaciais promovidas pela vilegiatura. Assim sendo, caracterizamos a cidade atual de Tibau. Não tínhamos como não mencionar a questão imobiliária, assim como Tibau no seu contexto de relações intermunicipais e, sobretudo, a consolidação da maritimidade moderna nessa cidade. Por fim, nas considerações finais, tecemos nossas reflexões e identificamos elementos para novas pesquisas.

A VILEGIATURA COMO UMA FORMA DE ABORDAGEM SOBRE AS NOVAS TENDÊNCIAS DA URBANIZAÇÃO NO BRASIL

Ao longo dos anos, o litoral brasileiro se estabeleceu como espaço bastante dinâmico e valorizado, de uso e significados diversos. Lugar extremamente importante para toda a sociedade, entre outros aspectos, pela própria localização das suas grandes cidades e principais metrópoles na (ou próximo à) costa.

No presente período histórico, o complexo processo de urbanização, em especial o brasileiro, tem ocorrido impulsionado por diferentes e variados vetores. É provável, por exemplo, reconhecer várias áreas nas quais a urbanização se deve diretamente à realização da vilegiatura marítima, assim como do turismo litorâneo, isto é, em muitas áreas do amplo litoral brasileiro, formam-se cidades cuja função principal se vincula diretamente às demandas das dinâmicas associadas à vilegiatura ou dos setores relacionados ao turismo. Da nossa ótica, uma das vias de reconhecimento da sociedade e do território brasileiros atuais é o estudo da vilegiatura marítima em curso nas últimas décadas como uma forma de abordagem sobre as novas tendências da urbanização no Brasil.

Para apreendermos a dinâmica inerente aos espaços litorâneos brasileiros na atualidade, julgamos relevante pensar o processo de povoamento e ocupação de tais áreas, embora de maneira mais genérica, buscando também reconhecer, obviamente, suas particularidades. Embora não tenhamos exposto detalhadamente as principais

características geoambientais de partes desse vasto litoral, reconhecemos a importante relação entre tais características físicas e a realização da vilegiatura marítima, sem, obviamente, sermos deterministas quanto ao que essa relação possa apresentar.

É fato, portanto, que a diversidade citada contribuiu direta e/ou indiretamente para o atual desenho e organização do espaço litorâneo brasileiro. Assim, na sequência, recontaremos um pouco de história, com a finalidade de compreender como se deu (se dá) essa apropriação. A ideia é retratar e apreender como o fenômeno das práticas marítimas modernas materializou-se no litoral brasileiro e no Nordeste, em especial.

Por termos como objeto de estudo a cidade de Tibau, no Rio Grande do Norte, as suas especificidades nos obrigaram a uma leitura mais cuidadosa a respeito da representatividade do litoral para esse estado, pois se o litoral, na maioria dos lugares, é o espaço de consumo e escoamento, no caso citado, também é espaço de produção, por conta da intensa produção salineira tão decisiva para a economia, como observamos anteriormente, e, portanto, para a história desse lugar.

A vilegiatura e a urbanização no Brasil

O acelerado processo de urbanização e o aumento numérico e territorial das cidades estão entre os mais poderosos impactos do processo de globalização econômica. No Brasil, sob o amparo da revolução tecnológica, há um intenso processo de urbanização, transformando seu espaço geográfico, cujas organização, dinâmica e paisagem opõem-se às existentes antes do atual sistema temporal, as quais, seguindo a denominação de Santos (1985, 1988, 1996), classificamos de período técnico-científico-informacional.

Acompanhados da expansão do meio técnico-científico-informacional, a aceleração da urbanização e o crescimento numérico e territorial das cidades são, em termos espaciais, os mais fortes/evidentes impactos da globalização econômica e ocorrem de forma generalizada em todo o mundo. A globalização, condição e materialização do período técnico-científico-informacional, impôs nova dinâmica ao processo

brasileiro de urbanização, pois as cidades e a rede urbana foram redefinidas mediante ordens produzidas em diversas escalas a partir da ação de agentes econômicos, políticos, culturais e sociais.

Apesar de a cidade como forma construída ser secular, um crescimento urbano e uma urbanização acelerados, como conhecemos hoje, são algo muito recente. Se, no início do século XX, a urbanização apresentava-se de forma pouco expressiva, nos atuais países subdesenvolvidos, a década de 1950 é um marco do processo mundial de urbanização. A partir dessa data, o ritmo da urbanização e o crescimento urbano se aceleram de maneira geral em todo o planeta e, particularmente, no Terceiro Mundo. Assim, sob a égide da revolução científico-técnica, a aceleração da urbanização reflete a prerrogativa da cidade e do urbano como lócus da produção e do comércio mundializados.

É bastante complexo o processo de urbanização. No atual período histórico, ele se relaciona a causas diversas, como legado histórico, cultural, e também à sensibilidade aos reclamos da modernização econômica, política e territorial, mostrando serem várias as respostas nos diferentes continentes e mesmo dentro de cada país. Se estamos falando de um país como o Brasil, de dimensões continentais e com uma costa com mais de 8.500 km, que, no dizer de Santos e Silveira (2011, p. 226), “é uma de suas características mais marcantes”, temos um fenômeno ainda mais complexo, pois ora se dá a partir do litoral, ora se dá a partir do seu interior, modificando-se posteriormente em consonância com diversos fatores, favorecendo tal abrangência e complexidade. Dessa maneira, verificam-se na atualidade novas tendências da urbanização, fazendo-nos refletir a respeito dos novos vetores que a dimensionam no Brasil.

Identificamos, claramente, áreas onde a urbanização se deve diretamente à realização da vilegiatura marítima, ou seja, em diversas áreas do vasto litoral do país formam-se cidades cuja função principal se associa às demandas das dinâmicas associadas à vilegiatura. Assim, a urbanização brasileira contemporânea torna-se um fenômeno bem complexo e diferenciado diante da diversidade de variáveis que nela passam a interferir.

Como importante vetor do processo de urbanização, a vilegiatura marítima merece destaque nesta atual análise, pois, devido a fatores históricos associados à ocupação do território brasileiro e seguindo a tendência mundial da população em ocupar predominantemente áreas próximas ao litoral, o Brasil possui 26,6% da sua população em municípios da zona costeira, o equivalente a 50,7 milhões de habitantes. Parte significativa dessa população está ocupada em atividades ligadas direta ou indiretamente à produção de petróleo e gás natural, à pesca e aos serviços que atendem à dinâmica econômica gerada por esses municípios e outros próximos, assim como ao turismo ou à vilegiatura marítima (IBGE, 2011).

Tal característica remonta historicamente ao tipo de colonização que originou núcleos urbanos e assentamentos litorâneos que logo alcançaram *status* de cidades e tinham função de servir de entrepostos e mercados de distribuição. Evidenciavam, pois, o importante papel da navegação comercial na inserção dos circuitos de produção e consumo brasileiros na economia-mundo, o qual, conseqüentemente, permitiu a desigual distribuição demográfica privilegiando áreas litorâneas, além da centralidade econômica por esta representada.

O litoral se constitui área de veemente produção, circulação e consumo de mercadorias. Nele, além das típicas funções vinculadas à extração de produtos marinhos e funções portuárias, inclui-se a questão do lazer (hoje associada à questão imobiliária, estabelecendo-se como imobiliária turística) e o setor informal (também o formal, obviamente), sobressaindo o lazer e a sociabilidade ocorridos nesse espaço privilegiado de vivências. Tais espaços litorâneos propiciam a manifestação de diversos costumes, comportamentos, assim como inúmeros conflitos, sobretudo em decorrência dos muitos usos neles permitidos.

Analisar histórica e socialmente esses espaços possibilita compreender os modos como a sociedade se relaciona com eles, sabendo, inclusive, que, no caso da sociedade brasileira, essa relação é relativamente curta. O referido processo de transformação de tais percepções sobre o litoral ocorreu de maneira e ritmos variados, espaçotemporalmente, no intervalo de pouco mais de um século.

Conforme Araújo (2007), a constituição das praias, “como espaço histórico, social e culturalmente construído, com um ritmo próprio, lento em muitos momentos” (p. 16), possui sua dinâmica e seus ritmos vindos de fora. Para esta autora, estaria tanto além da franja d’água como da areia, isto é, viria do saber médico, das transformações urbanas, sociais, econômicas e mentais.

Para apreendermos a dinâmica inerente aos espaços litorâneos brasileiros na atualidade, consideramos fundamental pensar o processo de povoamento e ocupação dessas áreas, embora puramente baseados nos escritos aos quais tivemos acesso no intuito de recriar tal história, de maneira mais genérica, reconhecendo, obviamente, suas particularidades. Segundo Prado Júnior (2006, p. 3), ao se referir ao território que “volta-se inteiramente para o Atlântico”:

Sua primeira unidade regional, e historicamente a mais importante, é constituída pela longa faixa costeira que borda o Oceano. De largura variável, mas não excedendo nunca algumas dezenas de quilômetros de profundidade (além dos quais o meio geográfico já muda de feição), ela conserva apreciável unidade de condições desde o Extremo-Norte até aproximadamente o paralelo de 26°, onde a influência da latitude mais elevada já começa a se fazer sentir no clima, e se refletirá por conseguinte na vida econômica. Esta faixa, embora com variações locais mais ou menos importantes, é, em regra, formada de terras baixas, submetidas a clima nitidamente tropical, de calores fortes e regulares, e com chuvas abundantes (salvo, quanto a este último elemento, em trecho relativamente curto, compreendido entre os paralelos de 2°30' e 6°, que é extremamente seco). Seus solos são férteis, e prestam-se admiravelmente, por tudo isto, à agricultura tropical que efetivamente servirá de base econômica não somente da sua ocupação pelos colonos europeus, mas de ponto de partida e irradiação da colonização de todo o país.

Até a chegada dos europeus, a ocupação humana do litoral brasileiro era indígena. Todo o nosso litoral era ocupado por grupos indígenas, os quais desenvolviam a agricultura e possuíam intensa

mobilidade espacial. Essa mobilidade era explicada, em parte, pela natureza agitada dos tupis (um dos principais povos indígenas brasileiros) e pela necessidade de se locomoverem em busca de novas terras para o cultivo. Era motivada também por outras razões como, por exemplo, a fuga à escravidão imposta pelos colonizadores europeus, que representou uma causa relevante, assim como a procura pela “terra sem males”, pois os índios tupis acreditam na existência de um paraíso terrestre (RIBEIRO, 1997).

No Brasil, seu litoral foi povoado de maneira descontínua, com zonas de adensamento e núcleos pontuais de assentamento. No período colonial, formaram-se extensos conjuntos de ocupação do espaço litorâneo (o litoral oriental da zona da mata nordestina, o recôncavo baiano, o litoral fluminense, o litoral paulista, além de cidades portuárias isoladas). Dessa forma, a ocupação da faixa litorânea brasileira estabeleceu-se nas atividades portuárias por conta do modelo econômico primário-exportador, evidenciando o papel do Brasil na divisão internacional do trabalho.

Com efeito, o litoral foi de grande interesse para os europeus, tanto que a cartografia de 1500 a 1519 mostra o conhecimento crescente do litoral, fruto das expedições comerciais e de reconhecimento. O povoamento concentrava-se de fato no litoral. Salvador era o eixo político-administrativo, tendo como extremidades Cananeia, ao sul, e o Forte dos Reis Magos, atual Natal, ao norte. Como principais pontos intermediários, constavam Olinda, centro da produção açucareira, e Rio de Janeiro, núcleo de um comércio que incluía o contrabando da prata peruana. O litoral tinha uma ocupação interrompida por matas, serras e indígenas “hostis”.

Em 1627, Franciscano Vicente do Salvador escreveu sua *História do Brasil* e observou que os portugueses (diferentemente dos espanhóis) limitaram a ocupação ao litoral, “como caranguejos”. Os mapas confirmam essa presença litorânea. O de Luís Teixeira, de cerca de 1586, representa as capitanias e uma dezena de núcleos de povoamento no litoral, em contraste com o interior quase vazio. Este autor reclamou da falta de “república”: comercial e exportadora, a colonização desestimulava o mercado interno e insulava a vida em sociedade.

Durante grande parte da história, a navegação comercial marítima desempenhou importante papel na formação nacional e no funcionamento da economia doméstica, pois era responsável pela entrada dos circuitos de produção e consumo do Brasil na economia-mundo capitalista. Conseqüentemente, na atualidade, há uma desigual distribuição demográfica que privilegia áreas litorâneas, além da centralidade que tal área simboliza.

Como afirmam Santos e Silveira (2011, p. 226), “a conquista da terra por atividades econômicas modernas, por meio dos chamados ciclos da economia, mostra a escolha, em cada momento, de áreas diversas de implantação. De início é, sobretudo, o litoral que é ocupado [...]”. Indiscutivelmente, até o começo do século XVII, a região mais próspera da colônia era a faixa litorânea das capitânicas de Pernambuco e Bahia, devido à bem-sucedida produção açucareira considerada a primeira base econômica séria do país. As zonas litorâneas foram as primeiras a serem ocupadas em núcleos de povoamento que se transformaram em centros difusores e polarizadores do espraiamento de colonização no novo continente. Segundo Dantas (2006b), em virtude das variáveis tecnológicas e socioeconômicas envolvidas na época colonial, os litorais se constituíam em ponto privilegiado de ocupação e penetração do continente.

A maior característica dos centros mencionados era a de articuladores da hinterlândia explorada com as rotas marítimas que comercializavam o produto da exploração, organizando-se em um padrão denominado de bacia de drenagem. Isto porque tais centros representavam uma configuração na sua rede de circulação e movimento direcionando-se sempre para um eixo principal que chegava a um porto marítimo (MORAES, 1999). Como mostra a história, a relação de todas as cidades litorâneas brasileiras com o mar, onde existem terminais portuários, está intimamente ligada ao papel histórico da economia brasileira com os portos, cuja origem é o século XVI, pois a história portuária brasileira vai desde suas instalações rudimentares, logo após o descobrimento, fazendo os portos funcionarem como nós de trânsito para os produtos destinados ao mercado europeu (MONIÉ; VIDAL, 2006), até

os grandes complexos portuários e terminais especializados, hoje existentes ao longo de toda sua costa.

Assim, os novos circuitos da economia mundial mercantilista foram articulados aos espaços de produção colonial pelos centros portuários, configurando uma estrutura espacial provinda da nova divisão do trabalho que se colocava à época e que exercia forte influência nos lugares subjacentes a esse processo. Portanto, as cidades litorâneas desempenharam papel fundamental no processo de ocupação do território, deixando marcas visíveis na estruturação da rede urbana e da paisagem percebidas até meados do século XX. Desse modo, denotavam, segundo Dantas (2006b), amálgama organizador de conjunto de cidades primazes litorâneas voltadas para o interior.

De acordo com Corrêa (1989), a formação da rede urbana colonial brasileira apresenta forma espacial simples, constituindo o que classificamos como rede urbana dendrítica, que atendia à demanda do comércio ultramar e de táticas de defesa do território. No século XIX, a navegação a vapor e a estrada de ferro reforçam tal racionalidade, proporcionando fortalecimento das cidades litorâneas de modo coerente com a dinâmica de organização do espaço. Porém, como lembra Dantas (2006b), é importante não querermos indicar homogeneidade na lógica de ocupação do território brasileiro, sobretudo porque exceções existem, como é o caso de São Paulo, cuja ocupação foi fundada no planalto interior por motivos bastante específicos, associados ao papel dos bandeirantes.

No entanto, inegavelmente, os portos produziram a estrutura primeira das redes iniciais de cidades que originaram os sistemas regionais futuros, de modo que se converteram no ponto inicial de expansão da ocupação do litoral. A consequência desse processo é uma ocupação ao longo da costa brasileira, seguindo um padrão descontínuo, configurando um arquipélago populacional, possuidor de zonas de adensamento e núcleos pontuais de assentamento permeados por extensas porções não ocupadas pelos colonizadores (MORAES, 1999).

Além dos núcleos principais, o Brasil era constituído por cidades portuárias que apresentavam certo isolamento e se transformaram em centros locais de produção ou em pontos terminais de

polarização dos sistemas produtivos do interior. Nessa condição, figuraram Belém, Fortaleza, São Luís e Vitória. Verifica-se, ainda, uma imensa extensão litorânea que se manteve com pouco povoamento, auxiliando as tribos indígenas refugiadas e/ou escravos que haviam fugido e se organizavam em comunidades bem pequenas, mas bastante organizadas no tocante ao autoconsumo e à subsistência. Tais comunidades litorâneas tradicionais ainda são encontradas em algumas porções do litoral do Brasil.

No período colonial e nas primeiras décadas do Império, os espaços litorâneos tiveram basicamente usos econômicos, militar, de fluxos e sanitários. Conforme Araújo (2007, p. 81), funcionavam como

Escoadouro de águas servidas e depósito de sujeiras e imundícies de toda espécie, principalmente quando situadas nas redondezas das vilas e cidades. O areal da praia serviu, ainda, de cemitério para aqueles que a Igreja não reconhecia como pertencentes ao seu rebanho: negros pagãos, hereges, judeus, ciganos e outros indivíduos pertencentes às chamadas raças infames; todos considerados indignos de receberem enterro cristão e de serem sepultados em solo sagrado. Recomendava-se, também, fazer o sepultamento das vítimas das epidemias em locais distantes dos aglomerados urbanos, sendo reservados alguns trechos das praias para receber esses mortos indesejados.

O início do século XIX marcou o final do sistema colonial, com a decadência de Portugal e seu império, representada pela fuga da família real para o Brasil em novembro de 1807 (MARIZ; SUASSUNA, 2005). Ao longo desse século, a estrutura colonial anteriormente desenvolvida se propagava acompanhando o ciclo das economias regionais exportadoras, incrementadas pela instalação da malha ferroviária, interligando os portos e ampliando a centralidade das maiores aglomerações. Durante a primeira metade do século XIX, o Estado imperial investiu pesadamente na melhoria das estradas terrestres e detinha, por sua vez, razoável sistema de portos que possibilitava uma melhor troca comercial e comunicação entre as regiões do país.

Nesse período, foram introduzidos pelos estrangeiros, principalmente pelos europeus (que residiram ou simplesmente passaram pelos trópicos na primeira metade do século XIX), usos diferentes daqueles habitualmente destinados às praias pelas populações coloniais. De acordo com Araújo (2007), os modos de se relacionar com o mar ficaram documentados em narrativas de viagens (no geral, de maneira bastante superficial), de forma que as diferenças culturais podiam ser apreendidas. Essa autora cita Maria Graham, dama inglesa que apreciou, ainda no século XIX, quadros diferenciados das praias brasileiras. Durante passagem pelo Brasil com seus companheiros da fragata HMS Doris, seu educado olhar, acostumado à contemplação da natureza e das suas dádivas, depara-se com o cão que come restos mortais no areal no istmo em Olinda, ao mesmo tempo que teve oportunidade de explorar os arredores e recolher amostras de espécimes de flora e, ainda, permitir-se a uma aventura marítima de travessia pelos arrecifes e suas estreitíssimas aberturas. Corrêa (2010) também ressalta que, no início do século XIX, o holandês Quirijin Maurits Rudolph Ver Huell, em companhia de outros viajantes ingleses, fala do prazer em banhar-se, pela manhã, no mar de Itaparica, no litoral baiano.

Sobre a ocupação da costa brasileira, cabe mencionar: datada ainda do começo do século XIX, a indústria brasileira tem sua origem remota nas oficinas artesanais. A maior parte dos estabelecimentos industriais surgiu no Sudeste brasileiro (principalmente na província do Rio de Janeiro, Minas Gerais e, mais tarde, São Paulo). O estabelecimento dessas indústrias está intimamente associado às facilidades geradas, entre outros, pelos fatores de localização, como fontes energéticas e vantagens ligadas aos deslocamentos dos produtos, ratificando o citado anteriormente sobre o reforço à centralidade das aglomerações maiores e, de preferência, portuárias, logo, litorâneas. Nos primeiros anos do século XX, muitas cidades litorâneas tornaram-se portos secundários e pouco progrediram por conta das alterações nas recentes linhas de transporte rodoviário, bem como por questões outras vinculadas à economia nacional e mundial (MORAES, 1999).

Segundo Moraes (1999), no final da década de 1950, ocorre uma mudança no padrão de ocupação da costa brasileira, associado à

transformação da lógica de acumulação de capital, com a aceleração do processo de industrialização, com a intensificação no uso dos ecossistemas litorâneos e a posterior integração aos grandes complexos minerossiderúrgicos, químicos e petroquímicos, caracterizados por indústrias pesadas. Dantas *et al.* (2006) acrescentam a tal afirmação a indicação do lazer como demanda imanente da civilização industrial, pois, para esses autores, não é possível ligar o crescimento urbano das cidades litorâneas, no período citado, somente ao estabelecimento das indústrias associadas à zona portuária.⁷

Não podemos, entretanto, desconsiderar a industrialização como importante vetor de intensificação da ocupação na zona costeira do país. Ela impulsionou um enorme fluxo migratório em direção ao litoral, que não foi totalmente absorvido pela demanda de mão de obra industrial, nem mesmo pelo setor de serviços, criando uma rede de serviços e mercados informais.

Um fato a destacar é o seguinte: a industrialização ocupou a zona costeira de maneira pontual, exigindo do Estado um incremento das infraestruturas urbanas básicas para o exercício das funções típicas de uma cidade. Porém, essa realidade entrou em desalinho com a de outras cidades que não receberam indústrias. Dessa forma, o povoamento no Brasil, desde cedo, elegeu áreas prioritárias de adensamento e de aporte de investimentos. Verificou-se adensamento de porções do território nacional, localizadas no litoral, mas, entre cada uma delas, houve grande parcela de terra sem apropriação ou habitada por populações tradicionais que estabelecem de maneira bastante peculiar seus modos de vida e de vínculo com o litoral.

A partir da década de 1960, a ocupação do litoral brasileiro foi marcada por dois fenômenos principais. Primeiro, como já citado, o incremento dos movimentos migratórios em direção à costa daquela população que não foi absorvida diretamente pela indústria, vinda do

⁷ Dantas *et al.* (2006) citam o caso do Rio de Janeiro, sempre dependente do setor terciário local, assim como do Nordeste brasileiro, onde a indústria só foi implantada no final da década de 1960, com a criação da Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (Sudene).

campo ou de centros menores, passando a atuar, sobretudo, no setor informal das grandes metrópoles e capitais brasileiras. O segundo fenômeno relaciona-se à expansão das segundas residências por todo o litoral, especialmente nas regiões metropolitanas, alavancando o processo de urbanização ao longo da costa (MORAES, 1999).

Sobre o segundo fenômeno, reforçamos que a redefinição da zona costeira brasileira e suas novas formas e novos usos, além das transformações socioespaciais condicionadas pela complexa valorização dos espaços litorâneos, conquistam significado ainda mais intenso quando postas num âmbito urbano-metropolitano. A consolidação das relações da sociedade com o mar e o marítimo, seguida da propagação dessas relações pelo litoral brasileiro, respalda-se na instituição da urbanização e expansão da metrópole, embora, na atualidade, haja, digamos, complementação de tal processo, conforme defendemos.

Vale, no entanto, para este momento, ressaltar: o litoral brasileiro é bem diversificado e, embora essa lógica associada à incorporação e valorização a partir da vilegiatura seja uma crescente, ela não prevalece sobre todos os espaços. Em trabalho produzido por Moraes (2004), com atenção focada nos espaços praianos e tomando por critério os processos geoeconômicos, com vistas à geração de subsídio para a implantação do Projeto de Gestão Integrada da Orla Marítima – Projeto Orla,⁸ procurou-se diferenciar os espaços de intervenção do referido projeto, elaborando estratégias para sua implementação, em face das características dos distintos lugares. Estes foram agrupados em classes tipológicas por similaridade, no intuito de se chegar a um agrupamento de

⁸ “O Projeto Orla é uma iniciativa do governo federal, supervisionado pelo Grupo de Integração do Gerenciamento Costeiro (GI-GERCO) da Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM), tendo como coordenadores a Secretaria de Qualidade Ambiental nos Assentamentos Humanos do Ministério do Meio Ambiente (SQA/MMA) e a Secretaria do Patrimônio da União do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (SPU/MP). O objetivo primeiro do projeto é compatibilizar as políticas ambiental e patrimonial do governo federal no trato dos espaços litorâneos sob propriedade ou guarda da União, buscando, inicialmente, dar uma nova abordagem ao uso e gestão dos terrenos e acrescidos de marinha, como forma de consolidar uma orientação cooperativa e harmônica entre as ações e políticas praticadas na orla marítima” (BRASIL, 2004, p. 7).

tipos genéricos que cobrissem a variedade existente no país sem inviabilizar estratégias metodológicas comuns.

Além dos trabalhos que se utilizaram de variáveis socioeconômicas para agrupar ou classificar o litoral brasileiro, houve, ainda, uma série de estudos que dividiram, classificaram e compartimentaram esse litoral com base em diferentes variáveis e perspectivas. Silveira (1964), por exemplo, apresenta uma divisão clássica em compartimentos que levou em conta parâmetros geomorfológicos, climáticos e oceanográficos. Dessa forma, a costa brasileira foi dividida em cinco grandes compartimentos: litoral amazônico, litoral nordestino de barreiras, litoral oriental, litoral sudeste ou de escarpas cristalinas e litoral meridional ou subtropical. Contudo, Ab'Saber (2001) propõe a seguinte classificação baseada em enfoques geomorfológicos, paisagísticos e estéticos: litoral equatorial amazônico, litoral setentrional do nordeste, litoral oriental do nordeste, litoral leste, litoral sudeste e litoral sul.

Essa diversidade contribuiu direta e/ou indiretamente para o atual desenho e organização do espaço litorâneo brasileiro. Para compreendermos como se deu (se dá) tal apropriação, recontamos um pouco mais de história, lembrando que é no final do século XIX e início do século XX, de maneira geral, no ápice do desejo pelo mar, que ocorre a implementação das práticas marítimas modernas no Brasil pela elite, cujas ações vão possibilitar gradual aproximação da sociedade local dos espaços litorâneos. Por meio dos banhos de mar, voltados a princípio para o tratamento terapêutico, a sociedade local se achega vagarosamente dos espaços litorâneos. Essa dinâmica é seguida e incrementada pela vilegiatura marítima e, mais recentemente, pelo turismo litorâneo associado aos banhos de sol (URBAIN, 1996; DANTAS, 2008).

Ainda como enfatizam Dantas, Pereira e Panizza (2008), as metamorfoses mais marcantes na paisagem litorânea se fazem sentir a partir do delineamento da vilegiatura marítima. Nas palavras de Dantas *et al.* (2009, p. 15), “desde o último quartel do século XX, a geografia e ciências afins vivenciam reflexão em torno das representações da sociedade em relação ao mar e ao marítimo, convencionada de maritimidade”. Percebe-se forte tendência de incorporação das zonas de praia dos municípios litorâneos brasileiros a partir do que inicialmente era

simples prática marítima delineada na capital e resultante de demanda da elite local ávida por espaços litorâneos.⁹ Essa dinâmica é consequência de transformações no domínio socioeconômico, simbólico (com a ampliação da classe média no país, por exemplo), e também tecnológico, com o incremento da implantação de fixos artificiais²⁸ pelo território. Verifica-se, então, veemente processo de incorporação das zonas de praia à tessitura urbana e em função de duas racionalidades: a da capital e a da metrópole (DANTAS; PEREIRA; PANIZZA, 2008).

Essa incorporação das zonas de praia, no Brasil, ocorreu de maneira gradativa. Do ponto de vista dos valores simbólicos, a própria aproximação (e, posteriormente, incorporação) dessas zonas esteve associada ainda ao que representava o mar. A relação do homem com o mar é bastante remota. Entretanto, o modo de conceber as paisagens litorâneas nem sempre foi o mesmo. Consoante demonstra a numerosa documentação analisada por Corbin (1989), por exemplo, o mar já foi razão de medo e pavor e, nas fases iniciais do desfrute do litoral, as idas a esses espaços tinham objetivos exclusivamente medicinais e se davam de modo segregado, tanto do ponto de vista de gêneros como de classes sociais.

No Brasil, a atração por esses espaços pode ser explicada com base em mudanças externas, isto é, vincula-se ao novo desejo que manifestam, a partir do final do século XVIII, as elites europeias (posteriormente as americanas) pelos espaços vazios que constituíam as praias. O mar é descoberto pelos brasileiros à medida que ocorrem

⁹ “Pode-se afirmar ser a valorização dos espaços litorâneos nos trópicos representativa da descoberta dos espaços litorâneos pela sociedade local e pautada em sua admiração pelo modo de vida ocidental, inclusive suas práticas de lazer” (DANTAS, 2010a, p.17). Porém, segundo Dantas, Pereira e Panizza (2008), “a reconsideração da valorização dos espaços litorâneos nos trópicos permite relativizar esta abordagem, posto notar-se existência de uma elite local, fascinada pelas práticas marítimas modernas, a produzir os mesmos territórios e alimentar os mesmos desejos notados no Ocidente [...] esses traços de ocidentalização, relacionados ao desejo pelo mar, se dão com maior ênfase nos países pouco tocados pelo turismo internacional, os quais passam a reproduzir modelo de maritimidade proveniente dos países desenvolvidos, dado caracterizador da modificação de mentalidade dos grupos locais face ao mar. Em efeito, encontramos in lócus grupos locais produzindo os mesmos territórios e desejos ocidentais. Neste quadro, inscrevemos o desejo pelo mar no Brasil, movimento vizinho do da invenção das praias ocorrido, inicialmente, na Europa”.

transformações dos modos de vida ocidentais. Nessa ótica, o túnel¹⁰ construído em Copacabana, no Rio de Janeiro, no final do século XIX, pode ser bem representativo do início de tal processo. A visita frequente às praias brasileiras no Rio de Janeiro, Salvador, Recife, Natal ou Fortaleza torna-se um fenômeno de massa somente nos anos pós-guerra.

Um dos instrumentos que aceleraram a propagação, não somente de pessoas, mas de ideias, foi o avião. Tais ideias eram rapidamente apropriadas pelas populações brasileiras. Idas e vindas de pessoas possibilitaram acesso a informação e literatura diversas. A princípio, os costumes são semelhantes aos dos europeus, isto é, as praias são frequentadas para o tratamento de saúde. Mas os banhos de mar chegam com certo atraso da Europa, primeiro no Sul e Sudeste brasileiro e depois, de maneira mais acelerada, nas outras praias do Brasil (DANTAS, 2010a).

Mencionados banhos, no Brasil, não gozavam das mesmas dimensões ocidentais. Para Dantas (2004a) e Dantas e Pereira (2010), isso se dava, provavelmente, em virtude da pouca eficácia a eles creditada pela posição médica local, que relevava, sobretudo, os aspectos positivos atribuídos ao clima associados à teoria lavoisiana do bem respirar. Consoante Dantas e Pereira (2010) destacam, com a descoberta das zonas de praia pelos vilegiaturistas, verifica-se a lenta mudança, desde o começo do século XX, de um quadro de urbanização pontual sem muita expressão. Então, a chegada dos vilegiaturistas confere nova racionalidade ao morar na praia que, anteriormente, era exclusividade associada ao comércio ou às populações tradicionais e pobres.

¹⁰ O túnel Alaor Prata, inaugurado como túnel Real Grandeza, mais popularmente conhecido hoje como Túnel Velho, localiza-se na cidade do Rio de Janeiro entre os bairros de Botafogo e Copacabana. Tanto o túnel quanto a primeira linha de bonde foram inaugurados em 1892. A perfuração do túnel Real Grandeza foi promovida pela Companhia Ferro-Carril do Jardim Botânico, dentro de uma estratégia do mercado imobiliário que, no início da República, pretendia investir na região litorânea de Copacabana, promovendo-a como um novo estilo de vida na cidade que pretendia se modernizar. O difícil acesso a esse trecho, isolado pelos morros, foi superado com a abertura ao tráfego, no mesmo ano da inauguração do túnel, da primeira linha para este bairro (CARDOSO, 1986).

Como podemos depreender, a edificação de segundas residências no litoral constitui relevante vetor de expansão do urbano, tanto quanto às formas espaciais como quanto às novas condições sociais. As formas, associadas de maneira geral, aos fixos, atendem às necessidades recreativas dos moradores metropolitanos ou não metropolitanos, pois o apelo ao mar, na atualidade, invade o imaginário das pessoas dos mais diferentes lugares, estejam esses próximos ou não ao litoral. Sendo assim, a sociedade urbana na metrópole e, principalmente, em sua cidade núcleo cria elos mais fortes com os demais municípios litorâneos: metropolitanos e não metropolitanos.

Segundo Dantas, Pereira e Panizza (2008), do final dos anos 1980 até os dias atuais, a vilegiatura tem se intensificado, quer pelo incremento da infraestrutura para ela implantada (alicerce para constituição da atividade turística), quer por ter tido um crescimento consequente ao aproveitamento da melhoria infraestrutural imposta pelas políticas de desenvolvimento do turismo no Brasil.

Referidas políticas merecem atenção na atualidade, haja vista o intenso crescimento da vilegiatura marítima e das políticas de desenvolvimento do turismo, no final do século XX e início do século XXI. No caso do Nordeste brasileiro, o turismo ganha notoriedade nas últimas décadas, fruto de intensa mudança na maneira de conceber a economia e a política na região, isto é, das novas formas de atuação do Estado na região que representaram grandes mudanças nesta e tiveram significativa importância nos novos rumos da sua economia.

Essa dinâmica transforma as zonas de praia em mercadoria nobre, motivando a metamorfose radical da paisagem litorânea. Com o turismo litorâneo, acrescido à vilegiatura marítima, que o antecede, as antigas paisagens cedem espaços para as novas. Uma zona marcada pela presença dos portos e dos vilarejos de pescadores é afetada atualmente pela construção de novas formas (dos estabelecimentos turísticos somando-se às residências de vilegiatura marítima), acompanhando toda a linha costeira e provocando a inserção de novos atores e a expulsão dos antigos habitantes, bem como, paradoxalmente, o fortalecimento dos movimentos de resistência (DANTAS, 2005; DANTAS; PEREIRA; PANIZZA, 2008).

Tendo em vista que o mar foi sendo descoberto pelos brasileiros à medida que ocorriam transformações dos modos de vida ocidentais, no final do século XIX, surgem o Rio de Janeiro e, em especial, Copacabana como marcos do processo na região Sudeste. Isso em face do gosto pela vilegiatura e da influência da nobreza como sustentáculo de refinados costumes e, também, da chegada da família real portuguesa e instalação da corte na cidade do Rio de Janeiro, em 1808, quando o Brasil, efetivamente, se abre à Europa. Todas essas influências manifestaram-se socioespacialmente de forma diferente pelo território brasileiro. O litoral das regiões Sul³¹ e Sudeste foi alcançado, a princípio, nas décadas de 1950 e 1960. Quanto à região Sul, foi marcada fortemente pela imigração europeia. No Nordeste, em termos gerais, a década de 1970 apresenta-se como marco. Consoante trabalhos desenvolvidos por Moraes (1999), Dantas (2002, 2004a, 2004b, 2006b), Assis (2003), Pereira (2006, 2012), Dantas, Pereira e Panizza (2008) e Dantas (2010a), das atividades realizadas na zona costeira, a vilegiatura marítima é a que melhor simboliza e representa a expansão do tecido urbano metropolitano no caso nordestino.

Sobre o assunto, alguns autores vêm tentando apreender como tal processo ocorre no Brasil. Entre eles, destacamos Dantas por se dedicar, exaustivamente, desde meados da década de 1990, à compreensão da maritimidade nos trópicos e de como tal fenômeno se apresenta em território nordestino, em especial o cearense, sobretudo a partir do início do século XXI. Vários foram os trabalhos publicados e orientados nesse sentido. Mencionamos, porém, os seguintes: “Do sertão à cidade do sol: Fortaleza e o processo de litoralização do Ceará”, publicado em 1998 pelo *Caderno de Geografia*, seguido por seu clássico livro *Mar à vista: estudo da maritimidade em Fortaleza*, publicado em 2002 pelo Museu do Ceará/Secult. Desde então, muitos foram os estudos sobre o litoral nordestino e, em particular, cearense. Todas as obras estão referidas ao longo deste trabalho, mas, neste momento, citaremos apenas três, das quais Dantas esteve à frente como orientador e que discutiram diretamente a questão da vilegiatura cearense. Ei-las: o estudo de Pereira (2006) sobre o veraneio marítimo e a expansão metropolitana no Ceará: o caso de Fortaleza e Aquiraz; o de Soares Júnior

(2010) sobre a espacialidade do vilegiaturista marítimo em Fortaleza-CE; e, por fim, o de Silveira (2011), que trabalha a relação entre moradia e vilegiatura na localidade praiana do Icaraiá-CE.

Em nosso estudo, na delimitação do espaço litorâneo de Tibau, encontra-se uma morfologia espacial intrínseca ao fenômeno social da maritimidade moderna, ou seja, aglomerados de segundas residências, parcelamentos urbanos próximos ao mar em que a vilegiatura marítima concretiza territórios destinados, em especial, à população mossoroense. É a intensa relação entre Tibau e Mossoró que conforma esses territórios da vilegiatura marítima.

Como ressaltamos, em Tibau, a vilegiatura marítima foi a primeira prática marítima moderna a conduzir o espalhamento do urbano e dos seus desdobramentos, relacionados tanto às formas espaciais quanto às recentes condições sociais constituídas nesses espaços.

As residências secundárias materializam tal processo, e é pelo uso destas que os vilegiaturistas ampliam seus espaços de vida, pois, mesmo que essa atividade envolva as possibilidades de realização de muitas práticas de lazer, a prática da vilegiatura envolve certamente o sentido do habitar e todos os seus enlacs. Por tal motivo, entre outros já apresentados, é que consideramos pertinente discutir as relações entre a disseminação da prática marítima moderna da vilegiatura marítima e suas conexões com o processo de urbanização.

A vilegiatura marítima e a expansão urbana em Tibau, no Rio Grande do Norte, é o tema essencial ora discutido. Compreendemos a valorização dos espaços litorâneos e, principalmente, a prática marítima moderna da vilegiatura como processos sociais, historicamente constituídos, sobrelevando o mar e o marítimo como elementos inseridos no cotidiano da sociedade urbana. Nessa ótica, as praias adquirem nova simbologia e passam de lugar “do medo e do sujo” a lugar do lazer, conferindo-lhes a capacidade de provocar nas pessoas, particularmente naquelas residentes nos espaços urbanos, a vontade de consumir o espaço litorâneo.

Como temos estudado Tibau, no Rio Grande do Norte, consideramos importante tratar do fenômeno da vilegiatura nesse estado, mais precisamente onde ele se inicia, isto é, na cidade de Natal. Porém,

as especificidades do Rio Grande do Norte nos obrigaram a efetuar uma leitura mais cuidadosa a respeito da representatividade do litoral, pois se este, na maioria dos lugares, é o espaço de consumo e escoamento, no caso citado, o litoral também é espaço de produção, por conta da intensa produção salineira tão essencial para a economia e, portanto, para a história desse lugar.

A vilegiatura marítima no estado do Rio Grande do Norte: diferentes contextos em análise

Segundo Boyer (2008), a prática da vilegiatura se origina na aristocracia italiana do século XVI, quando tínhamos as vilas (casas) de ócio e recreação. A sedução pelo mar permitiu transformações nas mentalidades, as quais, no decorrer do tempo, chegaram à sociedade ocidental, contribuindo para novas práticas agora associadas aos tratamentos terapêuticos e, mais recentemente, ao lazer. Gerou, assim, a procura cada vez maior por espaços de ócio e também a apropriação dos espaços litorâneos.

Para Pereira (2006), no século XIX, processa-se a difusão da vilegiatura marítima, influenciando fortemente as elites brasileiras, sobretudo por meio de obras literárias produzidas pelos romancistas, sem esquecermos obviamente o papel exercido pela nobreza, que canalizou as informações provindas do continente europeu, especialmente da França, por todo o país.

No Brasil, os lugares vivenciam essa prática em tempos e de maneiras diferenciadas. Muitos autores já relataram tal processo nesse país. Dantas (2002) desvenda o Ceará, embora tenha, nos últimos anos, se dedicado ao estudo de todo o Nordeste brasileiro, assim como Araújo (2007) o fez para Pernambuco, e Schossler (2010), para o Rio Grande do Sul. Para o Rio Grande do Norte, algumas obras contam partes da sua história, a exemplo da dissertação de Marinho (2008).

Para entendermos a realidade do que se processa na relação entre Mossoró e Tibau, no Rio Grande do Norte, julgamos fundamental compreender como a história se deu nesse estado. Que cidades, por exemplo, demarcam o início do processo? A relação com o litoral

seguiu os moldes do Brasil? Que singularidades guardam? Sabendo que o litoral potiguar possui diferentes usos, e que, mesmo nos dias atuais, além do lazer, economicamente, esse espaço sempre foi “disputado” também pela produção salineira, como se dão os diferentes usos do seu litoral?

Na capital do estado, hoje, têm sido o turismo litorâneo e a vilegiatura marítima os principais organizadores do seu espaço litorâneo. Desse modo, faz-se mister um recuo espaçotemporal para melhor compreendermos tal processo, para entendermos, por exemplo, como as elites em Natal tiveram papel decisivo na redefinição dos usos do litoral e, sobretudo, como o processo chega a Mossoró (consequentemente a Tibau) e qual o papel das elites locais nesse espaço.

O Rio Grande do Norte e seu litoral

Em virtude da sua situação geográfica, a região do atual Rio Grande do Norte foi, possivelmente, um dos primeiros pontos visitados do litoral brasileiro. Anteriormente à chegada dos portugueses, os espanhóis já conheciam a costa norte-rio-grandense, no percurso das suas viagens exploratórias (MARIZ; SUASSUNA, 2005). No tocante à história da capitania do Rio Grande do Norte, esta se iniciou em 1535, com a chegada de uma frota comandada por Aires da Cunha, a serviço do donatário João de Barros e do rei de Portugal, com o objetivo de colonizar as terras da região. Tal chegada foi impedida pela forte resistência dos índios potiguares e piratas franceses, traficantes de pau-brasil. No dia 25 de dezembro de 1597, 62 anos após a frustrada tentativa de Aires da Cunha, uma esquadra comandada pelo almirante Antônio da Costa Valente e integrada por Francisco de Barros Rego, Mascarenhas Homem e Jerônimo de Albuquerque entrava na barra do rio Potengi. Com essa entrada histórica, começou a povoação em toda a área (IDEMA, 2008).

Efetivada a conquista, a capitania iniciava sua existência oficial, administrativamente subordinada ao governo da Bahia até 1701, quando, ao se desligar deste, passou para dependência de Pernambuco até 1820, ano em que finalmente se tornou autônoma. Até o final do século XVIII, Pernambuco, Paraíba, Rio Grande e Ceará constituíam

uma única capitania denominada “Capitania de Pernambuco e suas anexas” (MARIZ; SUASSUNA, 2005).

A cidade de Natal (primeiro núcleo de população organizada na capitania) recebeu esse nome posteriormente, pois antes se chamava Cidade dos Reis, numa clara referência à edificação que lhe deu origem, isto é, o Forte dos Reis Magos, concluído no dia 24 de junho de 1598. Segundo o historiador Câmara Cascudo, no livro *História da cidade do Natal*, em 31 de dezembro de 1805, Natal tinha 6.393 habitantes e, no último ano do século XIX, já contava com uma população de 16.056 pessoas.

As primeiras atividades econômicas da capitania foram caracteristicamente de subsistência, fundamentadas na pecuária, na pesca e na agricultura de mantimentos (principalmente mandioca). A cultura da cana-de-açúcar era pouco expressiva, uma vez que existia apenas o Vale do Cunhaú com condições específicas para essa cultura. Ao lado destas, conservava-se a exploração do pau-brasil, atividade transitória que não gerou nenhuma ocupação permanente na região.

Economicamente, o litoral revelou-se deveras importante para o atual estado do Rio Grande do Norte. Uma atividade relevante desde o século XVII foi a exploração das salinas. Merece ressaltar o já destacado por Mariz e Suassuna (2005, p. 94):

[...] em 1679 foi empossado Geraldo de Suny, nomeado como capitão-mor interino. Merece destaque nessa administração a atitude do governo contra a decisão de Francisco de Almeida Veras (administrador das aldeias dos índios), [...] de proibir aos colonos a pesca e o uso das salinas na sua concessão. O Senado da Câmara de Natal em sessão de 10.11 de 1680 fez uma representação ao Governo Geral contra a proibição das praias propriedades reais e seus recursos necessários aos moradores. [...] decidiu, pelo Alvará de 10.12 do mesmo ano, que as praias não se incluíam na concessão feita e que os donatários fossem informados da decisão. Desde então, foi assegurado a todos os colonos o direito de utilizarem o sal das salinas e exercerem livremente a pesca. Dessa forma a exploração das salinas se tornou popular e regular no litoral de Touros.

Para explicar a importância do sal para essa região, é necessário compreender a expansão territorial e o povoamento da colônia. Como é de conhecimento geral, a ocupação econômica do Brasil teve sua efetivação baseada na agromanufatura do açúcar e na força de trabalho do escravo negro. Posteriormente, surgiria uma melhor ocupação exigindo menos esforços e menor investimento. Tratava-se da criação do gado. Resistente ao clima semiárido, procurava os barreiros de sal, desbravava o agreste e o sertão do Nordeste, abrindo caminhos que se tornariam relevantes meios de comunicação da época.

Cronologicamente, o Nordeste foi a primeira área a ser aberta para pecuária. Com o contínuo povoamento durante o período colonial, toda a região, exceto a da faixa litorânea, voltou-se para a criação de gado. Como evidenciado, o fato de as primeiras fazendas de gado terem como limites mais próximos as terras da cana-de-açúcar não foi casual, mas originário, sobretudo, de dois antecedentes. O primeiro diz respeito à rápida exploração de toda a faixa canavieira pelos proprietários de engenho. O monopólio que exerciam sobre as terras cultiváveis, associado à rejeição em subarrendar muitos pedaços extensos de terra, significava que, já no final do século XVI, o movimento encontrava-se efetivamente impedido a quantos não dispusessem de maiores recursos. Sem uma oportunidade para o plantio da cana-de-açúcar, o litoral tornara-se desinteressante para aqueles que buscavam se transformar em produtores independentes (MARIZ; SUASSUNA, 2005).

Diante da falta de possibilidades, somada à acumulação produzida pela mão de obra escrava, os limites da região açucareira foram empurrados para o interior, ou sertão, com vistas à criação de gado. Esta, na região Nordeste, está intimamente ligada ao extrativismo salinero, desenvolvido especialmente no litoral da capitania do Rio Grande do Norte. Vale destacar que o gado foi responsável pela prosperidade de cidades como Aracati, no litoral do Ceará, com a exportação, no século XVIII, da carne do Ceará.

Embora a capitania do Rio Grande do Norte tenha entrado o século XIX numa fase relativamente tranquila, após tantos atropelos no decorrer da sua colonização,³² seu território estava quase todo

povoado, e nele cresciam as culturas de açúcar, algodão, pau-brasil, tabaco e ainda arroz, milho, feijão e as indústrias da criação de gado, da pesca, das madeiras de construção e, certamente, da exploração das salinas. Nesse período, a relação da população com o litoral norte-rio-grandense era totalmente vinculada à economia, isto é, diferente da maioria dos outros lugares, onde o imaginário coletivo transitou sua percepção sobre o mar de elemento perigoso para aliado da medicina. No Rio Grande do Norte, com a questão da importância econômica das salinas para a região, tínhamos desde os primórdios uma relação homem e mar diferenciada.

É inegável a importância da extração do sal como um dos fatores que favoreceram o povoamento do Rio Grande do Norte. Documentos do início do século XVII destacam as riquezas das suas salinas e a excelência do sal ali existente. Segundo o IBGE (2012):

A 20 de agosto de 1605, Jerônimo Albuquerque concedia aos seus filhos Antonio e Matias “uma data que são duas salinas que estão corenta leguas daquy para a banda do norte [...] nem a terra serve pera cousa nenhuma mas que pera o sal que por sy se cria”. “Essas salinas”, diz Luís da Câmara Cascudo, quarenta léguas ao norte, em terras que apenas para o sal se prestam e onde este é formado espontaneamente, pela disposição do terreno foram identificadas pelo Des. Luís Fernandes como sendo as salinas de Macau.

De acordo com Câmara Cascudo (1968, p. 214), essa “orla marítima fora sempre frequentada na extração do sal”. Como mencionado, a extração do sal, no século XVIII, no Rio Grande do Norte, então relevante centro pecuário, ficou intimamente ligada à produção de carne-de-sol, produzida em grande escala pelas oficinas instaladas no Baixo Açu. Entretanto, essa indústria primitiva foi inesperadamente interrompida em 1786 por determinação da Câmara de Natal, sob alegação de que a exportação de carne acarretava prejuízos à Fazenda Real, uma vez que os barcos não pagavam o subsídio de sangue referente à matança do gado.

A metrópole criava, ainda no século XVIII, o monopólio do sal e as salinas do Nordeste. Especialmente as do Rio Grande do Norte, situadas nos atuais municípios de Açu, Macau, Areia Branca, Mossoró e Touros, foram relegadas ao abandono, e recomeçou-se a exploração apenas em 1802. Foi somente a partir de 1889, com o regime republicano, que a indústria do sal do Nordeste tomou certo impulso, em particular no Rio Grande do Norte, onde, em alguns municípios, as condições do terreno e dos ventos se apresentavam extraordinariamente favoráveis.

Na atualidade, a concentração de sal no Brasil se dá nos estados do Rio Grande do Norte, Rio de Janeiro, Ceará e Piauí. Entre esses estados, a participação do Rio Grande do Norte na produção nacional é altamente acentuada, tendo sido quase 95% desta no ano de 2007. O destaque da produção do conjunto dos municípios vai para Mossoró-Areia Branca-Grossos, com 55,5% (2.801.832 toneladas), e Macau-Galinhos, com 44,5% (2.264.409 toneladas) da produção brasileira de sal nesse mesmo ano. Sozinho, o município de Mossoró contribuiu com 35,5% da produção salineira nacional, e esta participação é expressa no fato de o município ser o principal centro beneficiador (moagem e refino) e comercial de sal do Brasil (SANTOS, 2010). Vale ressaltar: apesar de Mossoró, atualmente, não ser um município litorâneo,¹¹ segundo Lacerda (1986), a zona salineira do Rio Grande do Norte compreende municípios litorâneos ou aqueles que não são banhados pelo mar, mas que têm ligações com a economia salineira.

Nosso objeto de estudo possui relações diretas com essa zona salineira hoje composta por oito municípios – Areia Branca, Grossos, Mossoró, Carnaubais, Macau, Pendências, Alto do Rodrigues e Guamaré –, subdivididos em duas zonas: uma liderada por Mossoró, que mantém sob sua influência mais direta os municípios salineiros de Areia Branca e Grossos, parte do Vale do Apodi e da região serrana norte-rio-grandense; e outra liderada por Macau, que mantém, embora de forma relativamente frágil, influência sobre os municípios de Pendências, Guamaré e Alto do Rodrigues (LACERDA, 1986; SANTOS, 2010).

¹¹ Até 1892, como mencionado, Mossoró era um município litorâneo, isto é, somente nessa data perde o *status* em virtude do desmembramento de Areia Branca.

Embora o sal não tenha sido uma cultura explorada em todo o território do Rio Grande do Norte, é inegável sua importância para a economia desse estado. Natal, apesar de não ter em seu território uma grande produção, já nos anos iniciais, demonstra relevância desta, como mostra Câmara Cascudo (1999, p. 58):

Os trinta e quatro anos da cidade, 1599-1633, foram lentos, difíceis, paupérrimo. Interessava ao Rei o forte, a situação estratégica, o ponto militar de defesa territorial [...] os moradores viviam espalhados nos sítios ao redor, plantando roças, caçando, colhendo frutos nos tabuleiros, pouca criação de gado [...] *havia o sal*, colhido nas marinhas do outro lado do rio Igapó, Aldeia Velha, antigas malocas dos potiguares. O peixe salgado e seco foi um dos produtos mais rapidamente divulgados, com mercados abundantes e fáceis [...] (grifo nosso).

Segundo Fernandes (2011, p. 9), “durante mais de três séculos, o litoral potiguar representou apenas o espaço da atividade extrativista do sal (no litoral setentrional), do cultivo da cana-de-açúcar (no litoral oriental)”. Também se incluíam uma incipiente atividade pesqueira e uma agricultura de subsistência. Portanto, o litoral potiguar possuiu e possui diferentes usos e, mesmo nos dias atuais, além do lazer, economicamente, esse espaço continua sendo “disputado” também pela produção salineira.

É fato que, na capital, hoje, têm sido o turismo litorâneo e a vilegiatura marítima os principais organizadores do seu espaço litorâneo. É imprescindível, entretanto, um recuo espaçotemporal para melhor compreender tal processo, pois, no caso específico de Natal, suas elites exercem papel decisivo na redefinição dos usos do litoral, porquanto estas, em sua intensa busca pela “modernização”¹² dessa

¹² Citamos os trabalhos realizados pelo grupo de pesquisa Os Espaços na Modernidade, coordenado pelo prof. Raimundo Arrais, do Departamento de História – UFRN, e, também, os estudos de Márcia Marinho sobre as mudanças nas formas de lazer em Natal na década de 1920; o projeto de pesquisa “Cidade, técnica e natureza: Natal, 1900-1940”, de Raimundo Arrais, além do trabalho de Andrade (2009) sobre a relação entre energia elétrica e a vida urbana em Natal entre 1911 e 1940.

cidade, incitam o estabelecimento dos espaços de sociabilidade (sendo as praias um deles), materializando, assim, esse desejo modernizador (MARINHO, 2008).

A relação com o mar baseada na variável lazer desenha o território de Natal já no século XIX. Para compreender tal dinâmica, é fundamental mencionar as iniciativas do governo no sentido de uma reorganização da estrutura urbana dessa cidade com vistas a modernizá-la, iniciativa adotada, sobretudo, com o incremento dos espaços de sociabilidade. A nova cidade deveria evitar qualquer tradição que lembrasse o passado colonial, “território de práticas incivilizadas e rudes, de insalubridade, de estagnação econômica, do capricho, do acaso” (DANTAS, 2009, p. 28), exigindo novos espaços de convivências, como os jardins e as praias, como bem nos lembra Marinho (2008), planejados de acordo com a ordem do plano urbano, “produto da razão humana guiando os caminhos do futuro” de modernização de Natal.

Ali, o período colonial foi marcado por enormes dificuldades, pois embora Natal, durante sua fundação, atendesse bem à sua função geopolítica de assegurar a posse do território, com o desenvolvimento do comércio no século XIX, evidencia-se a fragilidade da sua localização, escolhida em outro momento e para outros fins. Além de sua localização ter gerado o problema do isolamento da capital, ainda como cita o relatório do presidente Pereira de Lucena em 1872, seu desenvolvimento ocorreu de maneira bastante lenta.

Eis, Senhores, o que me cumpria dizer-vos com referência a um assumpto de tanta magnitude, e a que província. Considerai, que são já decorridos 273 annos que a cidade do Natal é a capital da província, e que o seu aspecto é de uma villa insignificante e atrasadíssima do interior. Considerai, que a província é um corpo sem cabeça, o que é devido exclusivamente a esta circumstancia que Ella se conserva á retaguarda de todas as suas irmãs (RIO GRANDE DO NORTE, 1873, p. 39).

Koster (1817, p.109), em relato da sua viagem pelo Nordeste brasileiro, no percurso entre Recife e Natal, realizado a cavalo via São José de Mipibu, assim se pronuncia:

Cheguei as onze horas da manhã á cidade do Natal, situada sobre a margem do Rio Grande ou Potengi. Um estrangeiro que, por acaso, venha a desembarcar nesse ponto, chegando nessa costa do Brasil, teria uma opinião desagradável do estado da população nesse País, porque, se lugares como esse são chamados cidades, como seriam as vilas e aldeias? Esse julgamento não havia de ser fundamentado e certo porque muitas aldeias, no Brasil mesmo, ultrapassam esta Cidade. O predicado não lhe foi dado pelo que é, ou pelo que haja sido, mas na expectativa do que venha a ser para o futuro.

Retruca Câmara Cascudo (1968, p. 219): “E foi justamente o que aconteceu”, em referência ao crescimento da cidade de Natal nos anos posteriores.

O século seguinte recebe influências diretas graças às significativas mudanças sofridas pelo continente europeu, principalmente durante sua segunda metade. Foi nesse período, por exemplo, que a indústria (em especial, a francesa e a inglesa) se expandiu intensamente por todo o mundo. Como enfatiza Marinho (2008), as inovações em curso na Europa se expandiam rapidamente pelo mundo, como o vapor, o telégrafo etc. A indústria moderna conseguia produzir mais e em maior escala, desse modo, precisava de maiores mercados consumidores. Ganha destaque nesse cenário o imperialismo, pois, apesar de o incremento dos meios de comunicação e transporte ter sido fundamental na criação e ampliação de um mercado consumidor para a crescente indústria europeia, não foi esse o fator definitivo do êxito da expansão dos seus mercados, e sim o imperialismo e todas as suas imposições econômicas e socioculturais.

A Europa, então, passa a exercer forte influência sobre o Brasil, quer mediante abertura dos portos brasileiros, em 1808, quer pelo surgimento da imprensa no país, passando a difundir os costumes europeus. No território nacional, o desenvolvimento da navegação a vapor e do transporte férreo, ao longo do século XIX, propiciou às elites brasileiras não residentes no Rio de Janeiro gozar da leitura das revistas de moda e da disponibilidade das mercadorias importadas divulgadas pela publicidade (BONADIO, 2007).

No caso de Natal, uma parte das elites, segundo Marinho (2008), começou a exigir da cidade tais aparatos modernos, com vistas a consumir também as novidades desfrutadas, de maneira luxuosa, nos grandes centros do mundo. Tanto o porto como a criação e ampliação das linhas férreas, além de favorecerem o escoamento da produção agrícola do interior do Estado, incrementaram a expansão do consumo de mercadorias importadas, como máquinas de costura, roupas, alimentos industrializados, instrumentos musicais, automóveis, livros etc. Esses produtos entravam na cidade de Natal com uma crescente frequência, vindos dos estados do sul, ou diretamente da Europa.

Para satisfazer o desejo de progresso das elites natalenses, o governo do estado iniciou em Natal a reestruturação de alguns espaços físicos. Os planejamentos urbanos pensados e executados na cidade foram influenciados pelos processos reformadores que haviam sido postos em prática em outras partes do mundo e do Brasil. Certamente, a capital francesa foi o núcleo irradiador das ideias de reformas. Foi na Paris de Haussmann que as transformações urbanísticas se deram de maneira mais intensa. No Brasil, o Rio de Janeiro, importante centro de influências, iniciou o processo de modernização das cidades brasileiras, espalhando pelas demais capitais brasileiras o modelo de progresso a ser seguido.

A partir dos últimos anos do século XIX e nas primeiras décadas do XX, as reformas nos centros urbanos, nos portos, a expansão de avenidas e também a expansão horizontal, assim como o início da vertical, além de outros fatores, concorreram para a estruturação de uma nova imagem da cidade, sobrepondo-se àquelas herdadas do período colonial.¹³

¹³ “Na pequena Natal das primeiras décadas do Século XX, provinciana como já se disse, porém com uma elite afeita à novidades do mundo civilizado e aos ideais de progresso propagados aos quatro cantos do mundo, em outras palavras, para uma elite convencida das ideias liberais capitalistas em voga naquele início de século, a cidade ideal teria, necessariamente, que ser distinta da cidade real, pois existia uma crença de que com a indústria e as modernas tecnologias, inclusive as novas tecnologias da medicina, do início do século, à cidade seria imposta uma progressiva marcha ao encontro com a civilidade. Esse ideal civilizador consistia em aproximar-se, mais que possível, dos modelos culturais europeus” (VIEIRA, 2008, p. 111).

Nesse âmbito, o processo de urbanização, o ajardinamento da cidade, assim como todas as transformações urbanas que favoreceram os banhos de mar em Natal, estabeleceram-se como algumas das mudanças estruturais que alteraram os usos dos espaços de sociabilidade das elites natalenses. A nova cidade que começava a surgir mantinha relações diferentes com a paisagem que a cercava. O saber médico advertia sobre os perigos causados pelas águas estagnadas e a má circulação dos ventos ocasionada pelos elementos naturais que impediam a livre circulação destes, deixando os espaços sombrios, abafados e enfermiços.

No final do século XIX, a ciência tentava reorganizar os espaços da cidade, buscando isolar nas periferias os lugares destinados a atividades consideradas insalubres, como os matadouros e hospitais. A nova Natal não admitia as ruas íngremes, enviesadas, com casas aglomeradas bloqueadoras dos bons ventos. O bairro da Cidade Nova encarnava, então, o modelo a ser seguido. Privilegiado também na sua localização, em vez de receber os ventos estagnados dos mangues e alagados que margeavam o Potengi, nele circulava o ar marinho, que percorria sem obstáculos suas largas e arborizadas ruas (MARINHO, 2008).

Como afirma Vieira (2008, p. 27):

A cidade de Natal teve o mar como uma espécie de berço. O fato que já constatamos de a cidade ser circundada por um vasto cordão de dunas, o que provocava, segundo alguns intelectuais natalenses do início do século XX, uma espécie de isolamento da cidade em relação ao resto do mundo, fez do mar de Natal a via de contato do mundo exterior com a pacata capital potiguar, especialmente quando se tornaram mais corriqueiras as viagens marítimas nos paquetes ou nos transatlânticos a vapor.

Nesse período, os discursos médicos convenceram as elites dos benefícios do banho de mar ao corpo. No Brasil, o mar era sinônimo de sujeira ainda no século XIX, sendo hábito despejar nas águas salgadas, por exemplo, dejetos domésticos e carcaça de animais mortos. Demorou um pouco para essa imagem ser reconstruída.

Desse modo, os viajantes estrangeiros, sobretudo de origem europeia e norte-americana, adotavam comportamentos diferenciados dos povos da terra, inclusive na maneira de estar e desfrutar a beira-mar. O prazer dos banhos, porém, era um gosto a que o povo de Natal não se entregava, pelo menos como prática usual coletiva. Nesse caso, isso ocorria por não se ter ainda despertado o gosto pelas praias, prazer somente conhecido anos depois. Porém, é interessante falar dos banhos de rios, pouquíssimo citados nas obras sobre a cidade, mas que, em pequenos trechos de Câmara Cascudo (1999), por exemplo, aparecem.

Assim como os rios, as lagoas em Natal, no começo do século XX, tiveram vários usos, entre eles, o banho de animais de trabalho, a lavagem de roupa, a coleta da água para consumo doméstico, a pesca do peixe miúdo e, obviamente, o banho de pessoas como atividade de lazer. A situação geológica de Natal favorece o afloramento de acúmulos d'água, ou apenas a formação de lagoas, ao longo de todo o território da cidade. Contudo, inúmeras lagoas que afloravam à superfície do solo natalense foram alvo de avaliações negativas feitas por muitos profissionais médicos, avaliações essas que, em diversos momentos, apresentavam as lagoas como vilãs da saúde pública e da higiene na cidade. Em Natal, a mais conhecida das lagoas existentes é a denominada Manoel Filipe, localizada no bairro de Tirol e sobrevivente aos aterramentos, prática bastante comum em Natal, apoiada em discursos médicos, higiênicos, urbanísticos e econômicos. Tais práticas exterminaram diversas delas, as quais, com essa intervenção, deixaram de fazer parte da paisagem da cidade (VIEIRA, 2008).

Embora localizada bastante próxima ao mar, somente em 1908 instala-se uma estação balneária em Natal, na praia de Areia Preta. De iniciativa privada, a estação de banhos foi recebida com entusiasmo pelos membros das elites natalenses. O bonde, junto a outras inovações técnicas, facilitou o acesso às praias ao redor da cidade. Com essa finalidade, a companhia de bondes Ferro Carril prolongou seus trilhos até o balneário de Areia Preta, em 1912, incluindo no seu itinerário, nesse momento, o percurso até aquela praia em dias de domingo e feriados. Assim, caracterizava a ida à praia como uma forma de lazer (MARINHO, 2008).

Vieira (2008), em trabalho sobre as representações e as práticas sobre a natureza na cidade de Natal durante as três primeiras décadas do século XX (especificamente daquelas advindas das experiências médicas), mostra como, nesse período, o banho de mar tornou-se cada vez mais presente no gosto da população, a qual passou a frequentar as praias mais assiduamente. Segundo o autor, “grupos de famílias, de jovens, de amigos, costumavam ir à praia com o intuito de divertir-se, banhar-se, fazer ‘pic-nic’s’, passar o tempo, passear”, e acrescenta: “Até mesmo, usar o mar como um instrumento terapêutico, tal como pregava a medicina da época” (VIEIRA, 2008, p. 26).

Câmara Cascudo (1968), ao falar sobre a história de Natal, revela como a cidade se estabelecia no início do século XX, quando compreendia a rua João Pessoa, a Felipe Camarão e a Silva Jardim, diante da qual havia mangues, caranguejos, lama e água salgada, e onde se estendiam os dez bairros “perdidos na solidão do mato”, fazendo com que os deslocamentos tivessem de ser realizados a cavalo, por exemplo, “quando um médico receitava banho de mar, ainda em 1910” (p. 219).

Vieira (2008) cita a revista *A República* de onde extrai um texto¹⁴ que descreve as modas experimentadas pelo natalense, sendo uma delas a “febre dos banhos salgados”, que marcaria os primeiros anos do século XX. Tal “febre”, segundo o autor (p. 28), “se estabeleceu, pouco a pouco, em Natal numa perspectiva de sociabilidade burguesa, favorecendo a ocupação de um espaço até então considerado inóspito”.

Os banhos na praia de Areia Preta tornaram-se bem populares a partir da década de 1920, quando também se instalaram os banheiros para troca de roupa, reafirmando as questões não apenas da comodidade como também da legislação. Isso porque a obediência às normas de conduta nos espaços públicos era um preceito básico da cidade civilizada, como ainda era uma questão de saúde, porquanto a permanência com a roupa molhada por muito tempo poderia causar alguns tipos de enfermidade.

¹⁴ Tudo é febre. *A República*, 20 de março de 1902 (apud VIEIRA, 2008).

Sobre Areia Preta, Câmara Cascudo (1999, p. 260) afirma:

Areia Preta foi, legal e oficialmente, a primeira praia escolhida para função balneária. A Intendência Municipal na resolução 115, de 18 de janeiro de 1908, indicou-a para os banhos de mar, considerando-a a que melhores condições oferece na espécie.

Na década de 1920, ganha notoriedade, embora com uma popularidade menor que Areia Preta, a praia da Redinha, reduto das elites natalenses. Pela distância, acabou sendo, nesse período, uma praia mais tranquila, procurada por pessoas interessadas no repouso, mas também por aquelas com maior poder aquisitivo, pois tanto as dificuldades de acesso como os investimentos feitos pelos próprios veranistas dessa praia confirmam tal afirmação. Alguns chegaram a instalar, por exemplo, motor de energia elétrica, assim como um clube social.¹⁵

Ainda na década de 1920, houve a inauguração de um transporte regular de lanchas, saindo de Natal, com destino a Redinha, minimizando o problema do acesso e incentivando o aumento de visitantes e veranistas. Porém, isso não significou uma rápida popularização da praia, visto que os custos da lancha eram maiores que os custos do bonde, que levava os banhistas até a praia de Areia Preta.

No estado do Rio Grande do Norte, foi na cidade de Natal que a vilegiatura marítima deu seus passos iniciais. Contudo, embora sua região metropolitana representasse muito bem essa lógica de apropriação dos seus espaços litorâneos por tais usos, relatos apontam o litoral mossoense (no caso do que atualmente é território tibauense) vivenciando lógica semelhante no mesmo período. Entretanto, somente a partir da década de 1960, e com a pujança econômica da importante cidade média de Mossoró, é que tal fenômeno ganha notoriedade efetiva nesse espaço do estado que não era sua capital. A relação entre Tibau e Mossoró reafirma a importância das cidades médias na atualidade.

¹⁵ O clube chamava-se Redinha Club e foi fundado em 1924 por veranistas do local (Revista *A República* – Natal, 1924 *apud* MARINHO, 2010).

No Brasil, segundo Sposito e Elias (2006), as cidades médias desempenham função como “centros de intermediação”, definindo novos papéis em face da atual organização territorial brasileira. As atuais dinâmicas de consumo e produção, por exemplo, que se estabelecem nos espaços urbanos e regionais, tanto influenciam como são condicionadas pelos novos arranjos territoriais e pela seletividade intrarregional contemporânea. Na década de 1980, as cidades médias experimentaram um crescimento anual médio de 3,13%, portanto, superior ao da população metropolitana (1,98%).¹⁶

Ao se referir ao tema, Milton Santos fala em “involução metropolitana” (1993), alertando sobre os vários problemas relacionados às metrópoles brasileiras, como a qualidade de vida, por exemplo, afetada nesses espaços densamente ocupados. Embora a terminologia utilizada pelo autor citado não faça referência a um declínio no crescimento das metrópoles, tem sido duramente criticada por vários estudiosos. A ideia, no entanto, é demonstrar que as cidades médias, incluindo-se aqui Mossoró, têm apresentado níveis bastante consideráveis de crescimento econômico e populacional, refletindo diretamente e de diversas maneiras sobre muitas cidades das suas regiões de influência. O incremento da vilegiatura em Tibau, por exemplo, é um visível reflexo do dinamismo econômico alcançado por Mossoró nos últimos anos.

Isso tanto é verdade que praticamente todos os municípios do Rio Grande do Norte pesquisados no Censo Demográfico do IBGE 2000 e 2010 apresentaram crescimento do número de residências secundárias, e a maior parte deles pertence à Região Metropolitana de

¹⁶ Nas palavras de Sposito e Elias (2006, p. 15): “No caso das cidades médias gaúchas, por exemplo (Caxias do Sul, Pelotas, Rio Grande, Santa Maria, Uruguaiana e Passo Fundo) no período 1970/91 observa-se que o desempenho demográfico (2,77% a.a.) é inferior à média urbana nacional (3,67% a.a.), o que demonstra que o processo de desconcentração metropolitana no interior do estado do Rio Grande do Sul não foi significativo, se comparado com outros estados brasileiros. [...] a população gaúcha, já em 1970 apresentava uma distribuição espacial mais equilibrada do que a média nacional: em 1970 cerca de 45% da população brasileira habitavam nas regiões metropolitanas. Embora esses centros de porte médio constituam-se em cidades que prezem pelos seus recursos naturais conservados e uma relativa permanência predominante de padrões culturais com forte influência de suas origens étnicas (sobretudo a alemã e a italiana), observa-se a presença crescente de uma população diversificada, oscilando entre uma elite intelectual emergente e uma periferia próxima”.

Natal, exceto Tibau. Este, não somente para os municípios do Rio Grande do Norte, mas do Brasil como um todo, detém um percentual bastante significativo desse tipo de alojamento. Diferentemente da região metropolitana, não é o capital internacional que tem investido na produção imobiliária desse município nos dias atuais. Para entendermos o diferencial de Tibau na realidade norte-rio-grandense, e mesmo nordestina, precisamos compreender esta cidade na relação que estabelece com a relevante cidade média de Mossoró.

É bem verdade que Dantas *et al.* (2010), ao levantarem dados para o restante das regiões metropolitanas nordestinas, comprovam a relevância do fenômeno contemporâneo de consolidação da vilegiatura marítima na condição de metropolitano litorâneo. Contudo, evidenciamos alguns casos atípicos no Brasil, como Tibau, por exemplo.

Nesse município, tal fenômeno, embora iniciado anteriormente, ganha notoriedade somente a partir da década de 1980 (Tibau ainda não tinha sido sequer emancipado), com o incremento econômico verificado em Mossoró, principal cidade emissora de vilegiaturistas para Tibau. A década de 1980 foi importante marco para redefinições econômicas em Mossoró, pois é nesse período que aí começa intensa modernização e expansão, em especial com a introdução de inovações tecnológicas e o estabelecimento de novos padrões de consumo. O comércio, por exemplo, como cita Couto (2011, p. 18), adquiriu diferentes feições, integrando-se aos outros setores e ramos de atividades, “à medida que subsidia as demais atividades que sustentam a economia da cidade (atividade petrolífera, atividade salineira e agronegócio de frutas tropicais), e, em parte, é sustentado por elas”. Essa dinamicidade, é óbvio, incide diretamente no litoral tibauense.

Diferentemente de Tibau, no caso do Rio Grande do Norte, junto com a vilegiatura marítima, o turismo cumpriu papel bastante expressivo no segundo quartel do século XX, quando passa a ser uma das atividades motoras do litoral do Rio Grande do Norte. Com 410 km de praia, esse estado tem o turismo de sol e mar como uma das suas mais importantes fontes de renda. No Brasil, tal atividade tem ganhado espaço fundamental para os setores público e privado, promovendo crescimento econômico nas diversas escalas. Apesar de a

atividade turística, assim como as políticas a ela associadas, ser relativamente recente neste país, reconhece-se sua relevância para economias regionais como a do Nordeste. Nesta região, sobretudo em suas áreas litorâneas, materializaram-se as políticas públicas de investimento do setor, inseridas no modelo nacional de eixos de crescimento econômico.

No Rio Grande do Norte, o fenômeno da residência secundária somente tornou-se efetivo com a execução de algumas obras de infraestrutura no decorrer dos anos 1980, mediante a implantação do PD/VC, responsável por inserir Natal na rota turística nacional e internacional (FONSECA, 2005b), e a inauguração da Rodovia Rota do Sol (rodovia RN-063), que proporcionou melhores condições de acessibilidade para as praias do litoral ao sul da capital para onde se dirigia a produção de residências secundárias nessa primeira etapa.

Ao Prodetur-RN foram destinados, então, investimentos no total de US\$ 38.240.000, com mais de 50% desse total voltados à implantação e melhoria do sistema viário e à ampliação do aeroporto de Natal. O restante foi destinado a obras de saneamento básico, limpeza urbana, recuperação e preservação ambiental e desenvolvimento institucional.

Segundo Cruz e Benevides (1997), mesmo antes da concepção do Prodetur-NE, o Rio Grande do Norte já buscava inserir-se nos principais roteiros turísticos nacionais, por meio do megaprojeto Parque das Dunas – Via Costeira, restrito à ampliação da capacidade hoteleira de Natal. A partir de 2003, os investimentos eram reservados, principalmente, à capacitação de mão de obra, já na segunda fase do programa. Empresários e gestores públicos do setor de turismo passam a ser capacitados, pois, conforme se acredita, esse fator ainda seria uma das principais fragilidades para a inserção do Nordeste na lógica do turismo globalizado.

Sem dúvida, as obras de infraestrutura, em especial aéreas e rodoviárias, têm intensificado a produção de residências secundárias, à medida que o capital internacional tem investido na produção imobiliária desses domicílios de veraneio em praias como as de Pirangi do

Norte (município de Parnamirim-RN), Pirangi do Sul e Búzios e, mais recentemente, nas praias de Barra de Tabatinga, Camurupim e Barreta (município de Nísia Floresta-RN) (SILVA, 2010).

No atual período, a vilegiatura se revela como fenômeno de caráter metropolitano associado aos espaços litorâneos. Há um incremento dessa tendência mostrada no momento da primeira expansão dessa atividade de lazer, com a formação de uma vilegiatura marítima metropolitana nos estados da Bahia, de Pernambuco, do Ceará e do Rio Grande do Norte. Atualizando os dados do trabalho de Dantas *et al.* (2010), acrescentamos:¹⁷

Para a Bahia, sua região metropolitana contava, em 1991, com 29.108 residências secundárias, das quais 28.652 (98,43%) nos municípios litorâneos. Em 2000, das 43.900 residências secundárias, 43.345 (98,74%) pertenciam a municípios litorâneos, e, em 2010, das 70.502 residências secundárias da sua região metropolitana, 67.947 estavam em municípios litorâneos (96,37%).

Pernambuco apresenta os seguintes dados: sua região metropolitana possuía, em 1991, 21.968 residências secundárias, com 20.862 (92,2%) localizadas em municípios litorâneos. Em 2000, das 31.321 residências secundárias, 28.975 (92,4%) delas estavam situadas em municípios litorâneos, e, em 2010, das 45.185 residências secundárias dos municípios pertencentes à região metropolitana, 42.391 (93,81%) eram de municípios litorâneos.

Para o Ceará, sua região metropolitana contava, em 1991, com 14.370 residências secundárias. Destas, 11.843 (82,4%) situadas em municípios litorâneos. Em 2000, eram 24.649, das quais 20.840 (84,5%) em municípios litorâneos. Já em 2010, das 39.185 residências secundárias

¹⁷ É fundamental antes destacar considerações sobre as segundas residências, pois, como a vilegiatura tem como característica principal a permanência, mesmo que temporária, em determinado lugar, associa-se à compra (ou aluguel) de uma segunda residência. Há essencial diferença entre vilegiatura e segunda residência, qual seja, a primeira trata-se de uma prática social, e a segunda é um construto material importantíssimo para a realização de tal prática (PANIZZA; PEREIRA, 2009).

rias dos municípios integrantes da região metropolitana, 32.712 (83,48%) pertenciam a municípios litorâneos.

No caso do Rio Grande do Norte, sua região metropolitana dispunha, em 1991, de 6.910 residências secundárias, sendo 6.157 em municípios litorâneos (89,1% do total). Em 2000, de 12.802 residências secundárias, 11.426 situavam-se nos municípios litorâneos (89,2% do total), e, em 2010, do total de 24.528 residências secundárias, 21.759 encontravam-se em municípios litorâneos (88,7%). Se compararmos com o total de residências secundárias litorâneas no estado, teremos os seguintes valores percentuais: 62%, 64% e 67%, correspondendo, respectivamente, aos anos de 1991, 2000 e 2010.

Como afirma Dantas (2010a), medindo a análise dos percentuais, poderíamos acreditar que o fenômeno na condição metropolitano-litorânea estaria perdendo força, porém ocorre exatamente o contrário, pois se verifica justamente o incremento da lógica de dependência e articulação entre os espaços litorâneos do estado. Nas últimas décadas, as vias de acesso, o sistema aeroviário e a infraestrutura básica crescente têm favorecido a distribuição dos fluxos turísticos e a expansão da segunda residência além dos seus limites principais, isto é, municípios vizinhos da capital. Ademais, permitiram a manutenção da relação de domínio exercida a partir da metrópole sobre a zona costeira.

De acordo com trabalhos desenvolvidos por Moraes (1999), Dantas (2002, 2004a, 2004b, 2010a), Assis (2003), Pereira (2006, 2012), Dantas, Pereira e Panizza (2008), das atividades realizadas na zona costeira, a vilegiatura marítima é a que melhor simboliza e representa a expansão do tecido urbano metropolitano no caso nordestino. Contudo, temos buscado demonstrar que há contingências e diferenças em tal dinâmica, e Tibau, no Rio Grande do Norte, em sua vívida relação com Mossoró, comprova nossa tese.

Mossoró dá nome à microrregião onde se insere Tibau e tem papel fundamental no destaque deste município e da sua vilegiatura marítima. Em trabalho anterior (GOMES, 2007), estudamos o importante papel de Mossoró na região produtiva que integra (ELIAS, 2005, 2006a,b,c,d,e). Esta cidade apresenta características bem singulares no contexto de outras cidades médias brasileiras, demonstrando sua importância crescente

e seu relevante papel regional. Segunda cidade mais destacada e mais populosa do estado do Rio Grande do Norte, Mossoró desfruta de uma localização privilegiada, pois está na transição entre o litoral e o sertão e se situa entre duas capitais (Fortaleza e Natal), podendo ser alcançada pelas BRs 110, 304 e 405, além de rodovias intermunicipais.

Mossoró, como mencionado, até 1892, era um município litorâneo. Somente nesse ano é que o distrito de Areia Branca foi separado de Mossoró e foi elevado à condição de município. No dia 11 de dezembro de 1953, Grossos desmembrou-se de Areia Branca, tornando-se município, e, apenas em 21 de novembro de 1995, Tibau emancipou-se de Grossos, tornando-se também município do Rio Grande do Norte (IDEMA, 2008).

O desmembramento de Tibau é fruto das novas características e está associado às imagens representativas da maritimidade nas capitais e metrópoles litorâneas nordestinas que, no atual momento, extrapolam esses espaços e materializam-se em novos. Segundo o documento elaborado pelo Instituto de Desenvolvimento Sustentável e Meio Ambiente do Rio Grande do Norte (IDEMA, 2008, p. 6), “a povoação de Tibau foi alcançando prosperidade a partir da beleza de sua praia e da presença de veranistas e do forte apelo turístico da região”. Este município, por exemplo, evidencia essas novas dinâmicas socioespaciais conformadoras do Brasil contemporâneo e, sobretudo, do Nordeste brasileiro.

Do ponto de vista do Rio Grande do Norte, um simples levantamento do número de segundas residências dos municípios litorâneos mostra a singularidade de Tibau, como podemos ver na tabela a seguir, onde temos um levantamento da distribuição do número de domicílios de uso ocasional nos municípios litorâneos do Rio Grande do Norte.

Tabela 1 - Distribuição do número de domicílios de uso ocasional nos municípios litorâneos do Rio Grande do Norte, de 1980 a 2010

Municípios	Número de segundas residências 1980	Número de segundas residências 1991	Número de segundas residências 2000	Número de segundas residências 2010	Variação 1980-1991 (%)	Variação 1991-2000 (%)	Variação 2000-2010 (%)
Areia Branca	41	234	294	1.135	470,7	25,6	286,1
Baía Formosa	35	216	229	306	517,1	6	33,6
Caiçara do Norte (1)	0	0	128	129			0,8
Canguaretama	75	209	332	485	178,7	58,9	46,1
Carnaubais	7	59	258	223	742,9	337,3	-13,6
Ceará-Mirim	210	579	910	1.858	175,7	57,2	104,2
Eduardo Gomes	550	0	0		-100		
Extremoz	413	1.223	2471	4.354	196,1	102	76,2
Galinhos	3	41	67	63	1266,7	63,4	-6
Grossos	404	1.277	135	225	216,1	-89,4	66,7
Guamaré	0	19	213	341		1021,1	60,1
Macau		161	476	785		195,7	64,9
Maxaranguape	149	841	980	1.423	464,4	16,5	45,2
Natal	522	1.452	2.780	5.850	178,2	91,5	110,4
Nísia Floresta	401	2.016	3.442	5.674	402,7	70,7	64,8
Parnamirim	887	887	1.823	4.018	0	105,5	120,4
Pedra Grande	14	88	219	226	528,6	148,9	3,2
Porto do Mangue (2)	0	0	34	214			529,4
São Bento do Norte	31	26	34	102	-16,1	30,8	200
Rio do Fogo (3)	0	0	476	954			100,4

(Continuação da tabela1)

Municípios	Número de segundas residências 1980	Número de segundas residências 1991	Número de segundas residências 2000	Número de segundas residências 2010	Variação 1980-1991 (%)	Variação 1991-2000 (%)	Variação 2000-2010 (%)
São Miguel de Touros (4)	0	0	131	229			74,8
Sen. Georgino Avelino	12	7	35	31	-41,7	400	-11,4
Tibau (5)	0	0	1.394	2.025			45,3
Tibau do Sul	44	168	243	923	281,8	44,6	279,8
Touros	63	480	725	1.194	661,9	51	64,7
Vila Flor	1	12	15	24	1100	25	60
Total	3.682	9.128	16.830	31.266	147,9	84,4	85,8

Fonte: IBGE (1991, 2000). Sinopse Preliminar do Censo 2010.

Notas: 1. Município emancipado em 1997, oriundo do município de São Bento do Norte; 2. Município emancipado em 1997, oriundo do município de Carnaubais; 3. Município emancipado em 1997, oriundo do município de Maxaranguape; 4. Município emancipado em 1997, oriundo do município de Touros; 5. Município emancipado em 1995, oriundo do município de Grossos.

Julgamos, portanto, relevante explorar tal expressividade das segundas residências em Tibau, assim como levantar dados e proceder a uma leitura sobre estas no estado do Rio Grande do Norte.

As segundas residências no Rio Grande do Norte: Tibau em destaque

No Rio Grande do Norte, ainda na segunda metade do século XIX, o desenvolvimento econômico e social prosseguia a passos lentos, sem produzir riquezas o suficiente para favorecer o surgimento de uma próspera sociedade burguesa nos moldes das principais cidades do Brasil Colônia.

Durante todo o século XIX e até as primeiras décadas do século XX, Natal continuava uma cidade sem muita expressão social,

política e econômica. No caso das primeiras residências secundárias do estado do Rio Grande do Norte, estas surgem nas zonas rurais, de propriedade de personalidades da elite local. Apesar de as primeiras residências datarem do final do século XIX e início do século XX, somente na década de 1960, esse fenômeno social alcança maior destaque (SILVA, 2010).

Certamente, a difusão do banho de mar medicinal contribuiu para popularizar o uso da praia como espaço de lazer, embora por bastante tempo tenha perdurado a concepção apenas de subsistência do mar. No caso das praias do litoral do Rio Grande do Norte, somente no início do século XX, começam a ser frequentadas no intuito de lazer pelas camadas sociais mais favorecidas da cidade de Natal e, curiosamente, também de Mossoró, em outro contexto, é claro.

Como mencionado, à semelhança de outras realidades, a relação entre os potiguares e o mar se redefiniu a partir dos banhos medicinais. Com a criação da Inspetoria de Higiene Pública, em 1892, por exemplo, introduziu-se o hábito do banho de mar como prática medicinal em Natal (SILVA, 2010).

A oficialização da praia de Areia Preta como balneário da cidade concorreu para acentuar a frequência de banhistas na orla de Natal nas três primeiras décadas do século XX, fazendo com que o surgimento de residências secundárias fosse incrementado pelos segmentos mais favorecidos da cidade. Até o ano de 1900, o acesso a essa praia era feito por estrada bastante precária, e, somente a partir de 1915, a praia de Areia Preta tem casas de veraneio mais estruturadas, e a estada de férias passa a ser mais procurada pela população local (SILVA, 2010).

Nos estados do Rio de Janeiro, São Paulo, Pernambuco e Bahia, o surgimento das residências secundárias se deu ainda no início do século XIX, em razão, entre outros elementos, do desenvolvimento econômico e do capital acumulado pela aristocracia portuguesa e pela pequena burguesia emergente, hábito socialmente influenciado pelos costumes europeus que chegaram com a Coroa e sua corte, em 1808. Entretanto, no caso potiguar, sua fraca atividade econômica, até metade do século XX, comparada à de estados

produtores de cana-de-açúcar e de outras culturas, por exemplo, não propiciou grande riqueza. Dessa forma, há poucos registros históricos sobre vilegiatura no litoral potiguar.

Como evidenciado, as primeiras residências secundárias surgem nos arredores da cidade de Natal ainda no século XIX, mas como produto de consumo da elite potiguar, constituída, em especial, por políticos, funcionários públicos e alguns comerciantes. Essas residências secundárias se localizavam, como já citado, no meio rural, distantes das zonas de praia, considerando-se que a vigência do modelo sol/mar somente se consolida como modismo no século seguinte. De acordo com Miranda (*apud* SILVA, 2010), os bairros das Quintas e Barro Vermelho foram, em um primeiro momento, ocupados por sítios, chácaras, quintas e granjas.

No caso de Natal, entre o final do século XIX e primeiros anos do século XX, as segundas residências passam a se concentrar na sua nova área de expansão urbana. Porém, com tal expansão no sentido sul, aos poucos, esses domicílios de uso sazonal tornaram-se residências de uso permanente ou prédios comerciais, com exceção da praia da Redinha, onde ainda existem alguns poucos domicílios de veraneio (SILVA, 2010).

Entre 1940 e 1970, Ponta Negra e Alagamar tornam-se os bairros preferidos para os veranistas de Natal. Silva (2010) analisa o crescimento (sem qualquer planejamento urbano) do número de residências secundárias ao longo das praias de Parnamirim e Nísia Floresta, ao sul de Natal, nas décadas de 1960/1970, implicando o rápido processo de urbanização do litoral desses dois municípios.

Na década de 1960, começam a divisão e a venda dos primeiros lotes em Parnamirim, como mostram registros em cartório, datados de 1966, verificados por Pontes *et al.* (1993). Consoante os autores relatam, o processo de venda de terrenos na orla de Nísia Floresta teve início somente em 1977, com maior número de lotes localizados na praia de Búzios, neste município.

Ao longo do litoral de Parnamirim e Nísia Floresta, iam-se construindo as primeiras casas de veraneio, nas praias de Pirangi do

Norte, Pirangi do Sul, Búzios, Barra de Tabatinga, Camurupim e Barreta. As praias ao sul de Natal eram frequentadas nos finais de semana ou em períodos de férias, principalmente por famílias de Natal, Parnamirim e Nísia Floresta. Sobre a infraestrutura de acesso para o litoral de tais municípios, até princípios da década de 1980, era bastante precária. Somente em 1980, o DER/RN iniciou a construção da RN-063 ligando Natal à Barra de Tabatinga, concluindo a obra em 1985. Como afirmam Oliveira *et al.* (2010), a praia de Búzios só passou a contar com serviço de iluminação elétrica em outubro de 1980. Segundo Pontes *et al.* (1993) destacam, a ocupação por residências secundárias ocorreu em lotes extremamente irregulares, sobre áreas de paleodunas e sem critério urbanístico de nenhuma natureza.

De acordo com esses autores, em trabalho de campo nos municípios citados, havia cerca de duas mil residências secundárias somente na praia de Búzios. Com o incremento dos loteamentos da faixa litorânea desses municípios, os antigos moradores passaram a prestar serviços ligados a tais residências secundárias, como zeladores, caseiros, vigias noturnos, domésticas etc., e, com isso, surgiram os primeiros pequenos comércios no intuito de atender às necessidades básicas tanto dos moradores fixos como dos veranistas. Nos últimos censos levantados pelo IBGE, podemos evidenciar mais claramente a expansão de tal processo em Nísia Floresta e em Parnamirim.

Conforme percebemos, embora Parnamirim exiba um percentual relativamente pequeno de segundas residências sobre o total de domicílios particulares, houve um aumento desse percentual entre os anos de 2000 e 2010. Esse município também obteve um percentual de 120,40% no aumento do número de segundas residências entre os mesmos anos (2000 e 2010), enquanto o incremento de domicílios particulares foi de 79,57%. Em Nísia Floresta, verificou-se um percentual de 64,84% no aumento do número de segundas residências e de 58,8% no de domicílios particulares. No caso deste município, é perceptível a relevância dos domicílios de uso ocasional, pois estes representam mais de 40% do total (IBGE, 2000, 2010b).

Portanto, o aumento da procura do litoral para a construção de residências secundárias se intensifica na década de 1990, em especial no trecho do litoral oriental potiguar, nas praias mais próximas de Natal, principal espaço emissor de veranistas. Nesse cenário, as praias de Nísia Floresta assumem relevante papel social como lócus das casas de veraneio de parte dos natalenses, processo responsável pelo incremento da desordenada ocupação do litoral desse município, o que implicou a apropriação privada dos espaços públicos litorâneos, demonstrada em alguns estudos, como o de Pontes *et al.* (1993).

Na zona litorânea norte-rio-grandense, as atividades econômicas são desenvolvidas com maior intensidade no litoral oriental devido à existência da aglomeração urbana de Natal e dos municípios circunvizinhos, onde também estão concentradas a maior população e a maior parte de equipamentos industriais e de prestação de serviços. É na Região Metropolitana de Natal que se observa a expansão das zonas urbanas e de atividades econômicas de forma mais intensa, espalhando-se gradativamente para os demais municípios do litoral oriental.

Inicialmente, essa faixa litorânea era povoada por comunidades pesqueiras e artesanais. Entretanto, a construção da Rota do Sol (rodovia RN-063) representou importante iniciativa ao interligar a praia de Ponta Negra, em Natal, às praias de Cotovelo, Pirangi do Norte, Pirangi do Sul, Búzios, Tabatinga, Camurupim e Barreta (Parnamirim e Nísia Floresta). Esse novo “fixo”, instalado pelo poder público, expandiu a produção de residências secundárias e beneficiou o setor imobiliário local ao dotar com infraestrutura rodoviária o litoral de Parnamirim e Nísia Floresta, por exemplo.

Tibau é um dos municípios no Rio Grande do Norte que detêm grande número de segundas residências, diferenciando-se dessa lógica por dois motivos: primeiro, por distar, aproximadamente, 330 km de Natal. É o município mais setentrional do Rio Grande do Norte, localizado na microrregião de Mossoró e na mesorregião do oeste potiguar, na divisa litorânea com o estado do Ceará. Tal mesorregião do oeste potiguar se divide em sete microrregiões, e Tibau pertence à de Mossoró, que engloba seis municípios: Areia Branca, Baraúna, Grossos, Serra do

Mel, Tibau e Mossoró. Segundo, por manter fortes relações com este último município, o qual possui visível importância econômica e cultural para sua região de influência.

Para conhecermos um pouco melhor o município de Tibau, teremos uma breve caracterização dos seus aspectos naturais, que foram/são bastante valiosos para incrementar-lhe a vilegiatura. Esse município possui uma faixa litorânea que tem origem nas “barreiras terciárias”, mas é recoberto por “dunas quartenárias”. Tal faixa ocorre de maneira contínua, quebrada apenas pela falésia morta (ao sul do morro) e pela falésia viva¹⁸ (ao norte do morro, servindo de divisa estadual com o Ceará), assim como pelo rio Mata Fresca e alguns pequenos riachos. Sua geomorfologia litorânea apresenta planícies litorâneas, onde se localizam as praias de Gado Bravo e Cearazinho (FELIPE; ROSADO, 2002).

No município, predomina um relevo plano, com altitudes inferiores a 100 metros, cuja formação é composta por tabuleiros costeiros, tipo de relevo que possui como principais características a baixa altitude e a formação argilosa, que, às vezes, pode chegar ao litoral. O solo predominante é o latossolo vermelho-amarelo eutrófico, caracterizado pela sua fertilidade, a qual varia de média a alta, a textura, que é média, e a drenagem, caracterizada como forte.

Sobre os “morros”, como Felipe e Rosado (2002) explicam, sua formação depende das dunas que estão dispostas numa linha quase contínua e paralela à costa, constituindo um cordão de elevações suaves a suave-onduladas, e só atingem altitudes representativas na área quando se posicionam sobre as “barreiras terciárias”, formando os “morros”. A zona onde está inserida Tibau é considerada subúmida seca, com vegetação litoral (praia, dunas, mangue), de acordo com o Anuário Estatístico do IBGE (2000). Todo o litoral setentrional do Rio Grande do Norte apresenta uma umidade inferior à do litoral oriental (CARVALHO, 2009).

¹⁸ Constitui-se falésia viva porque o mar solapa as suas bases. Quando isso não ocorre, ou seja, quando não há mais um contato direto com o mar, isto é, com o recuo do mar em outras épocas geológicas, por exemplo, constitui-se falésia morta.

Na vegetação do município, há a predominância das florestas subcadacifólias, tabuleiros litorâneos e os manguezais, podendo, portanto, ser encontrados três tipos de vegetação distintos. São eles: caatinga hiperxerófila, manguezal e a vegetação halófica. Quanto à rede hidrográfica, Tibau encontra-se com a totalidade do seu território na bacia hidrográfica Apodi-Mossoró. Apesar de não ser cortada por nenhum rio em abundância, localizada-se entre os rios Jaguaribe e Mossoró (IDEMA, 2008).

Ao longo dos anos, a pesca foi um setor de grande influência na economia de Tibau. Tal atividade é coordenada pela Colônia de Pescadores Manoel de Jesus do Nascimento, fundada em 1974, que abriga pescadores e também marisqueiras. Em continuidade, destacamos nossas observações sobre a pesca, dinâmica que favoreceu, inicialmente, a própria organização base da atual cidade de Tibau, isto é, a pesca e seus pescadores, pois, como já dissemos, Tibau já foi apenas uma pequena vila de pescadores.

Em Tibau, a pesca tem enfrentado intensa crise, motivada, segundo Nascimento (2001), pela pesca predatória, pela utilização de equipamentos modernos (compressor, barco a motor etc.) e até mesmo pela luz elétrica. Em nossas entrevistas com os pescadores e marisqueiras, eles também alegaram como causa do declínio as questões naturais, entre elas, a escassez de chuvas. Conforme explicaram, a falta de chuvas tem sido um grande empecilho, pois, diferente do que muitos pensam, a chuva é fundamental não apenas para a agricultura, mas também para a pesca e, sobretudo, para a catação de mariscos. “A chuva lava a alma e o mar pra que o peixe e o marisco vem de novo se banhar”, como disse dona Dudua (marisqueira de Tibau). Já segundo seu Zezinho, pescador, conseguir o peixe está cada vez mais difícil, tendo de entrar, inclusive, muito mais longe no mar, tornando o ofício ainda mais perigoso.

Atualmente, a atividade pesqueira perdeu força para a construção civil. O *boom* da produção de condomínios e casas de veraneio tem favorecido o incremento do setor na cidade. Portanto, com absoluta certeza, a presença da construção civil e a existência de importante empresa agrícola sustentam a renda da população municipal fora

dos meses de veraneio, com duas dinâmicas muito bem definidas: uma que dura três meses, na qual a maioria da população tira alguma renda, isto é, os meses de veraneio (dezembro, janeiro, fevereiro e, em menor escala, julho também), e outra que dura aproximadamente oito meses, na qual a população economicamente ativa se dedica às atividades ora mencionadas.

Como evidenciado, a atividade extrativista de sal, que caracteriza a primeira importante relação econômica de Mossoró com seu litoral, é pouca expressiva no território que hoje constitui Tibau. Apesar de a cidade possuir área favorável à extração de sal, a infraestrutura necessária para o seu estabelecimento não foi implantada. Falta interesse público, embora o empresariado mossoroense tenha mostrado certa inclinação para a execução de tal projeto.

Cabe ressaltar: Tibau não produz petróleo, o qual é facilmente encontrado em outros municípios da região. Segundo Guedes (2010), a prospecção existiu efetivamente entre os anos de 1982 e 1985, por meio de contrato de risco firmado pela Petrobras e a Camargo Correa Petróleo, porém seus resultados não foram satisfatórios. Atualmente, o que Tibau recebe de *royalties* está associado ao risco de possíveis impactos ambientais que podem efetivamente ocorrer com a extração realizada em Guamaré.

No tocante à produção agrícola, nesse município, encontram-se mandioca, milho, feijão, coco-da-baía, sorgo e, em escala maior de importância, caju, melancia e melão.

É válido ainda citar o artesanato, com a produção de garrafinhas de areia coloridas, uma das principais características naturais de Tibau, a de renda (em especial o labirinto, feito pelas labirinteadas) e o incipiente comércio local. Este se dinamiza no período do veraneio, mas sofre declínio em boa parte do ano. Nele, destaca-se a panificação, que além de empregar mão de obra, abastece as comunidades circunvizinhas.

Quanto à sua população, Tibau, um dos mais recentes municípios potiguares, apresentou, em termos percentuais, um crescimento populacional superior ao de Grossos em 2010. Se comparado a Mossoró, tal crescimento também é representativo.

Tabela 2 - População residente de Mossoró, distrito de Tibau, Tibau, Grossos, nos anos de 1980, 1991, 2000 e 2010

Municípios	Ano				Variação 2000-2010	Variação (%) 2000-2010
	1980	1991	2000	2010		
Mossoró	145.981	192.267	213.841	259.815	45.974	21,5
Distrito de Tibau	-	3.302	-	-	-	-
Tibau	-	-	3.197	3.687	490	15,3
Grossos	7.894	9.306	8.249	9.393	1.144	13,9
Grossos sem Tibau	-	6.004	5.052	5.706	704	12,9

Fonte: IBGE. Organização própria.

Além dos dados de população total, é ainda mais interessante mostrar como se divide a população municipal na condição de rural e urbana. O primeiro dado a nos chamar atenção é o fato de o distrito de Tibau, na década de 1980, possuir sua população urbana quase equivalente à sua população rural. Outro aspecto também bastante curioso é o fato de sua população rural ter aumentado 67,39% entre os anos de 2000 e 2010. A nosso ver, tal crescimento está associado à lógica vivenciada por Mossoró no tocante ao seu incremento no agronegócio. Porém, no caso de Mossoró, devemos citar a existência dos assentamentos rurais em terras ocupadas, sobretudo no terreno da antiga Mossoró Agroindustrial (MAISA). Em relação a Tibau, devemos considerar a produção de caju e de melão, bastante incrementada nos últimos anos. Sobre a produção da segunda cultura, próximo ao município, localiza-se uma grande empresa exportadora de melão, a Agrícola Famosa, que absorveu, inclusive, muitos pescadores da cidade de Tibau, para os quais a condição da carteira assinada e as benesses e seguranças da terra firme, em descompasso com as instabilidades do mar, representam algo muito significativo para a decisão que tomaram de largar o mar pela produção de melão.

Tabela 3 - População total, urbana e rural e variação da população total por unidade espacial, nos anos de 1980, 1991, 2000 e 2010

Brasil, município e distrito	1980	1991	2000	2010	Variação % (1980-1991)	Variação % (1991-2000)	Variação % (2000-2010)
Total	145.981	192.267	213.841	259.815	31,71	11,22	21,50
Urbana	122.936	177.331	199.081	237.241	44,25	12,27	19,17
Rural	23.045	14.936	14.760	22.574	-35,19	-1,18	52,94
Total	-	3.302	-	-	-	-	-
Urbana	-	1.728	-	-	-	-	-
Rural	-	1.574	-	-	-	-	-
Total	-	-	3.197	3.687	-	-	15,33
Urbana	-	-	2.688	2.835	-	-	5,47
Rural	-	-	509	852	-	-	67,39
Total	7.894	9.306	8.249	9.393	17,89	-11,36	13,87
Urbana	5.322	6.897	6.275	7.039	29,59	-9,02	12,18
Rural	2.572	2.409	1.974	2.354	-6,34	-18,06	19,25
Total	-	6.004	5.052	5.706	-	-15,86	12,95
Urbana	-	5.169	3.587	4.204	-	-30,61	17,20
Rural	-	835	1.465	1.502	-	75,45	2,53

Fonte: IBGE - Censo Demográfico. Organização própria.

Nota: Para os anos de 1970, 1980 e 1991, dados da amostra; para os anos de 2000 e 2010, dados do universo.

Apesar da tímida população, Tibau guarda uma característica bastante curiosa. De acordo com a contagem do IBGE, dos 3.168 domicílios particulares existentes em 2010, 2.025 eram de uso ocasional (IBGE, 2010b), isto é, 63,92% do total de domicílios. Tal levantamento nos leva a compreender o pseudônimo de “cidade fantasma” atribuído por muitos moradores e veranistas a Tibau em alguns meses do ano.

Como podemos perceber, Tibau é o único município a sobressair, na atualidade, além dos municípios da Região Metropolitana de Natal, no referente à quantidade de domicílios de uso ocasional. Mesmo ainda não tendo se constituído município até o ano de 1995, a área litorânea que hoje corresponde a Tibau já demonstrava a expansão de tal processo. Areia Branca também tem exibido visível crescimento do número de segundas residências. Segundo Felipe (2012), em entrevista concedida em trabalho de campo, Areia Branca possui ocupações bastante recentes, parecendo muito mais, a princípio, um processo de expansão do que já ocorre em Tibau.

Quanto às segundas residências, consoante evidenciado, os estudos são bastante recentes no Brasil, mas de grande valia, pois constituem importante vetor em face de sua forma de consolidação no território, de significativas transformações. Por isso, consideramos relevante nos determos sobre tal elemento para compreender o processo de urbanização em várias cidades do Brasil e no mundo. Nessa ótica, uma obra clássica e marco desses estudos foi produzida no final da década de 1970, por Odete Seabra, para discutir sobre o crescimento urbano do litoral de Santos (SP). Os trabalhos desenvolvidos no âmbito do turismo, em sua maioria, veem a residência secundária como uma das modalidades de alojamento em grande expansão, seja no âmbito nacional ou internacional (TULIK, 2001; ASSIS, 2003).

Países como a Espanha já analisam o fenômeno há alguns anos. No Brasil, trabalhos como os de Benhamou (1971), Coelho (1986), Tulik (1995), Assis (2003), Pereira (2010), entre outros, discutem tal questão com base em perspectivas diferentes. Para Assis (2003), a

residência secundária seria uma forma espacial vinculada ao turismo de fins de semana ou temporada de férias, sendo determinada por um conjunto de fatores sociais, econômicos e espaciais que lhe dão complexidade, como a disponibilidade de tempo livre, de renda excedente e a distância da residência permanente.

Desde a Antiguidade Clássica, as elites gregas e romanas tinham, afastada da “urb”, outra casa para a dedicação exclusiva ao ócio, por vezes destinada à prática do termalismo. Na Idade Média, os reis construíam casas residenciais de uso sazonal, afastadas das cortes, nas montanhas, junto dos rios ou lagoas, onde praticavam os desportos tradicionais da caça e pesca, as quais serviam, ao mesmo tempo, de refúgio das epidemias que periodicamente atingiam as cidades (COLÁS, 2003).

Embora essa realidade tenha despontado com o Renascimento, foi somente no século XX, mais precisamente após a Segunda Guerra Mundial, que o fenômeno da residência secundária teve um grande incremento. Para isso, a evolução tecnológica dos transportes e das telecomunicações foi fundamental.

Na atualidade, as residências secundárias deixaram de ter uma frequência exclusivamente temporária associada ao ócio para assumir um papel de complemento à residência principal, sendo utilizadas com maior assiduidade e ao longo do tempo de trabalho, talvez decorrendo daí a utilização da própria terminologia segunda residência.

No Brasil, tal manifestação se dá como um fato socioespacial característico da sociedade contemporânea, sobretudo a partir da década de 1950. Incrementando o processo de urbanização, a residência secundária surge como uma das práticas socioespaciais que transformam e redefinem a relação entre cidades no território, pois o processo urbano está configurado numa trajetória constante de busca de espaços com amenidades sociais e ambientais com potencialidades para a prática da vilegiatura.

Ao se referir ao assunto, Benhamou (1971) classifica de turismo de segunda residência o fenômeno ligado ao movimento geral da urbanização e à modificação das condições socioeconômicas dos indivíduos. Para alguns autores, este caracteriza-se, essencialmente, pela possibilidade de permitir que processos espaciais de expansão do tecido

urbano possam se dar além dos limites imediatos das metrópoles (ASSIS, 2003).

Na delimitação do espaço litorâneo de Tibau, encontra-se uma morfologia espacial intrínseca ao fenômeno social da maritimidade moderna, isto é, aglomerados de segundas residências, parcelamentos urbanos próximos ao mar e, embora numa escala ainda muito pequena se comparada a outras cidades, alguns empreendimentos turísticos. Em Tibau, a vilegiatura marítima concretiza territórios destinados, principalmente, à população mossoroense.

A forte relação entre Tibau e Mossoró é conformada, em especial, por esses territórios da vilegiatura marítima. Dessa maneira, consideramos fundamental compreender vilegiatura marítima e segunda residência, porquanto essas concepções têm sido pouco debatidas pela ciência geográfica.

A vilegiatura, como mencionamos, possui como característica principal a permanência, mesmo que temporária, em determinado lugar. Muitas vezes, associa-se à compra (ou aluguel) de uma segunda residência. No caso de Tibau, podemos dizer que a vilegiatura marítima foi a primeira prática marítima moderna a conduzir o espalhamento do urbano e dos seus desdobramentos, relacionados tanto às formas espaciais quanto às recentes condições sociais constituídas nesses espaços. Para Pereira (2006), no caso das formas, a criação de parcelamentos urbanos, vias rodoviárias melhor estruturadas e a construção de segundas residências são exemplos representativos da materialização do urbano no espaço litorâneo.

Contudo, somente na década de 1970 é que o Censo Demográfico define residências secundárias como os domicílios fechados, sendo consideradas como o domicílio usado como moradia (casa de praia, ou campo, normalmente destinado para descanso de fim de semana ou férias) e cujos moradores não se achavam presentes na data do censo. Em 1980, o conceito de residência secundária redefiniu-se, e o IBGE cria uma categoria específica “domicílios de uso ocasional”. Mencionada categoria o diferenciou do “domicílio fechado” presente no Censo de 1970, mas os domicílios que estavam fechados, cujos proprietários não se achavam presentes na data do censo, continuaram

sendo considerados. Com o Censo de 1991, ocorre novo avanço na conceituação do IBGE, que classificou as residências secundárias como os domicílios de uso ocasional, entretanto não restringiu isso à não presença do morador temporário, ou seja, seriam considerados domicílios de uso ocasional os particulares usados ocasionalmente como moradia (casa ou apartamento), isto é, os destinados para descanso de fim de semana, férias ou outro fim.

Silva e Ferreira (2007, p. 119), todavia, ressaltam:

Enquanto as segundas residências dependerem exclusivamente da categoria “domicílio de uso ocasional” do IBGE, não será possível aferir com precisão quanto desse parque residencial é expressão da dinâmica local: das chácaras, dos pequenos sítios, da casa de veraneio, do domicílio de fim de semana, etc. Nesse sentido, embora importante como sinalização, os números de segunda-residência precisam ser qualificados em subcategorias que permitam o real dimensionamento daquilo que é produzido para o turista.

Embora essa limitação deva ser observada, o fenômeno contemporâneo de fortalecimento da vilegiatura marítima permite indicação da segunda residência, mesmo nos moldes dos dados disponibilizados, como relevante prática de busca dos cidadãos pela tranquilidade do ambiente sonial e onírico dos espaços litorâneos (entre outros). Pereira (2010) ainda alerta para o fato de que essas definições possuem caráter técnico-empírico e elencam critérios para contabilizar a variedade de imóveis com características comuns, isto é, a propriedade particular e o uso sazonal. Isso conforma apenas o ponto de partida do estudo, mas não a análise em si. Consoante podemos depreender, os dados disponibilizados pelo IBGE inviabilizam uma identificação clara dos usos relativos a esse tipo de imóvel, assim, a existência desse tipo de imóvel abre a possibilidade de uma variedade de usos. Portanto, a elaboração de uma definição da prática socioespacial não deve se restringir à constatação e contabilidade ou localização do domicílio ocasional, mas analisar, ainda, uma teia de conceitos associados a uma fundamentação teórica.

Afinal de contas, com o uso das residências secundárias, os vilegiaturistas alargam seus espaços de vida. Apesar de essa atividade envolver as possibilidades de realização de inúmeras práticas de lazer, a prática da vilegiatura também engloba o sentido do habitar. Ao considerar tal condição, por exemplo, Cavaco (2003) destaca a frequência, a presença, a permanência e o descanso como elementos em comum entre a residência e os domicílios de uso ocasional.

Nesse sentido, julgamos importante focar as relações entre a disseminação da prática marítima moderna da vilegiatura e suas relações com a urbanização. Na nossa ótica, a urbanização é bastante associada à implantação de formas infraestruturais ou à expansão da concentração populacional numa dada aglomeração urbana. Porém, no âmbito geográfico, compreendemos a urbanização como um processo socioespacial que envolve tanto aspectos morfológicos e demográficos como um conteúdo social e cultural. Realiza-se na organização e/ou composição da sociedade urbana, compreendida conforme Lefebvre (1999), que diz aplicar-se à sociedade que nasce da industrialização, mas que não se prende a ela.

É preciso enfatizar as relações entre a cidade e a urbanização. Esta como processo e aquela como forma concretizada desse processo (SPOSITO, 1988), como marcas profundas da civilização contemporânea. Apesar da sua relação intrínseca com o processo de urbanização, discutir a cidade apenas como aglomeração de formas e pessoas não dá conta da sua compreensão na atualidade. É preciso, ainda, ressaltar as relações e diferenças entre a cidade e o urbano, entendendo este último como a “abreviação da sociedade urbana” (LEFEBVRE, 1999).

Hoje, a simples descrição do modelo morfológico das cidades, antes tido como principal critério para a definição do par cidade e urbanização, não é mais completamente eficaz. As formas do tecido urbano se transformam, não aparecendo tão claramente numa simples descrição do pesquisador. No referente ao tecido urbano, Lefebvre (1999, p. 17) assim se pronuncia:

Não designa, de maneira restrita, o domínio edificado nas cidades, mas o conjunto das manifestações do predomínio da cidade sobre o campo. Nessa acepção, uma segunda residência, uma rodovia, um supermercado em pleno campo fazem parte do tecido urbano. Mais os menos denso, mais ou menos espesso e ativo, ele poupa somente as regiões estagnadas ou aruinadas, devotadas à “natureza”.

Para Lefebvre, o interesse pelo “tecido urbano” não se limita à sua morfologia. Ele é o suporte de um “modo de viver” mais ou menos intenso e degradado: a sociedade urbana. Surgem fenômenos de outra ordem na base econômica do “tecido urbano”, o da vida social e “cultural” (LEFEBVRE, 2004).

Assim, na ótica deste autor, ao tecido urbano está associado, além do sistema de objetos, também um sistema de valores. É fundamental, portanto, compreender as especificidades da urbanização atual e, desse modo, apreender algumas representações da expansão do tecido urbano, como a vilegiatura marítima, por exemplo.

De acordo com Pereira (2006), os novos processos de expansão do tecido urbano e as novas morfologias nascem fundamentalmente do contexto metropolitano. Como afirma Carlos (2003), é a partir da metrópole que melhor se podem examinar as visíveis transformações que modificam a sociedade. A vilegiatura marítima é, entre as práticas marítimas modernas, a que melhor simboliza o incremento do tecido urbano. Ocorre que, hoje, ratificamos a expansão desse processo num âmbito não apenas metropolitano em face da importância adquirida por muitas cidades médias e pequenas na atualidade. Tibau é um forte exemplo da relevância socioeconômica de Mossoró, cidade média norte-rio-grandense.

TIBAU

A relação de Mossoró com o mar

A pesar de Tibau ter firmado relações socioespaciais com o espaço regional norte-rio-grandense, é certamente a relação que estabelece com Mossoró que molda como Tibau se apresenta na atualidade. É válido lembrar ainda que, embora hoje uma nova variável (o lazer) seja o principal canal do vínculo instituído entre essas cidades, no pretérito, outras dinâmicas motivavam tal elo. Mossoró, cidade banhada pelo mar no início da sua formação, sempre deu ao litoral sua devida importância, sobretudo pela questão econômica associada à produção salineira.

Mostraremos, a seguir, como se constituiu tal importância para Mossoró e como, desde então, outros espaços passam a adquirir relevância, alcançando, inclusive, *status* de município, como é o caso de Tibau, o mais recente a alcançar sua independência do ponto de vista institucional.

Diante do ora vivenciado processo de urbanização brasileira, que se refletiu na remodelagem das paisagens urbanas e rurais e na metamorfose de um país que, segundo Santos (2005), permaneceu agrário durante séculos, consideramos fundamental refletir sobre esse processo, e, para pensar as mudanças nele em curso, é interessante destacar, entre outros aspectos, a importância não somente das metrópoles, mas das cidades médias e pequenas, como outrora já o fizemos. Estamos dispensando atenção especial a Mossoró, detentora de grande complexidade econômica na atualidade pela relevância das

suas atividades econômicas. É nosso interesse, portanto, mostrar, brevemente, como se formam as especializações econômicas dessa cidade e como estas mantêm, desde longas datas, uma significativa relação com o litoral.

Nossa atenção é ainda maior para essa cidade média, pois é nela onde se gera um visível processo político e econômico que insere a pequena Tibau na lógica urbana e regional do oeste potiguar. Nesse caso, Tibau passa a ter seu papel claramente definido na divisão territorial do trabalho no Rio Grande do Norte, pois lhe é atribuída a função de produzir o espaço do e para o lazer. Neste capítulo, temos também o objetivo de explicitar os principais processos que relatam a história de Mossoró e sua relação com a vilegiatura marítima em Tibau e mostrar como a vilegiatura tem sido um poderoso vetor para refletirmos sobre as novas tendências da urbanização brasileira.

Da produção de sal ao lazer: um retorno necessário a Mossoró

Na atualidade, autores como Dantas (2004a,b, 2006, 2010a) têm demonstrado que o gosto pelo mar (e ainda pelo marítimo) se torna, no final do século XX, expressivo fenômeno de sociedade, em especial com seu desdobramento associado à valorização dos espaços litorâneos, intimamente ligada a aspectos simbólicos e culturais. Consoante Pereira (2006), a complexidade dessa valorização (e valoração) do litoral conquista intenso significado quando posta num âmbito urbano-metropolitano. Acreditando, porém, que tal valorização atinge e redefine também outros espaços urbanos, buscamos complementar tais análises, ao evidenciar a marcante relação entre Mossoró e Tibau, que tem incrementado o processo de urbanização da segunda, a partir da vilegiatura marítima. Para entender esse processo, assim como a atual organização espacial desta cidade, foi fundamental associá-los à expansão e à história socioeconômica de Mossoró. Como mencionamos, a vilegiatura marítima em Tibau (Mossoró) inicia-se praticamente ao mesmo tempo que ocorre em Natal. Logo, em nenhum outro espaço do litoral norte-rio-grandense

desponta o interesse pelo mar nesse mesmo período, e, assim, reforça-se a importância de cidades não metropolitanas no incremento de tal processo desde tempos remotos.

A relação estabelecida entre Mossoró e os espaços litorâneos de Tibau ocorre mediante uma nova variável, qual seja, o lazer, que possui papel determinante nesse espaço litorâneo mesmo antes das políticas regionais de planejamento turístico. Compreendemos tal variável a partir da vilegiatura marítima e da residência secundária, que, segundo Panizza e Pereira (2009), seriam, respectivamente, “prática de lazer constituída pelo desejo dos cidadãos e forma espacial relacionada à prática mencionada”. Assim sendo, a nosso ver, contribuíram para a dispersão das estruturas urbanas pelo espaço litorâneo do Nordeste e, em especial, do Rio Grande do Norte e de algumas das suas cidades litorâneas ao longo do século XX. Entretanto, insistimos que, para compreendermos o vínculo entre Mossoró e o litoral, precisamos apreender sua história econômica, e a ideia é realmente trabalhar com o que nos aproxime da relação anteriormente mencionada.

Iniciamos pelo ano de 1953, quando, a convite de Vingt-Un Rosado, Câmara Cascudo escreve mais uma das suas obras sobre o Rio Grande do Norte, nesse caso especial, *Notas e documentos para a história de Mossoró*. Começa o autor falando do litoral de Mossoró:

O litoral mossoroense foi sendo registrado nos mais antigos mapas do Brasil colonial. No planisfério de La Cosa (outubro de 1500) é possível ser o morro do Tibau e elevações subsequentes ao poente os montes arenosos citados em sua confrontação. Canerio (1505) fixa Tibau ou serra das Antas (Dantas) como “Monte de San Vicente”, a foz do rio Apodi, Sta. Maria de Rabida”. As cartas de Reinel, pai e filho, (1516,1519) mencionam as serras de San Miguel, R de Sam Miguel como a serra das Antas e o rio do Apodi. O “Padrão Real” de Alonso Chavez (1536) continua referindo as “Terras de St. Miguel” e o “R Grande de Saint Miguel” como esta região mossoroense, hoje nas praias e vistas do município de Areia Branca. São Miguel é o nome que Gabriel Soares de Souza dá a um rio volumoso que só pode ajustar-se ao Apodi-Mossoró (1587) (CÂMARA CASCUDO, 2012, p. 16).

Anos mais tarde, também sobre a história de Mossoró, Câmara Cascudo (1968) fala da inexistência de obras que possam detalhar a ocupação do espaço litorâneo. O pouco material é citado pelo autor (1968, p. 214), na sequência:

A ocupação oficial e real aparece no Séc. XVIII. Em setembro de 1701 a sesmaria ao Convento do Carmo ao longo do Paneminha. Em maio de 1738, o Coronel Domingos Gonçalves Meireles, já possuindo três léguas da Ponta do Mel para a barra do Upanema, recebe mais três, daí para a barra do Rio Mossoró. O Coronel Gonçalo da Costa Faleiros, em 1708, fizera caminho inverso, tendo três léguas desde o Morro do Tibau para o sul, e uma para o sertão. A orla marítima fora sempre frequentada na extração do sal. O Barão de Studart, fixando episódios de 20 de janeiro de 1607, escreve: “Os Jesuítas Francisco Pinto e Luís Figueira embarcam-se no Recife para a catequese dos índios do Ceará em um barco, que ia carregar salinas do Mossoró”. Um ano antes atravessara a região Pero Coelho, mulher e filhos, destroços da escola militar, na retirada trágica, abandonando a primeira tentativa colonizadora do Ceará.

Como mostra a citação, o litoral sempre foi importante para Mossoró, sobretudo pela questão econômica associada à produção de sal. Para entender tal afirmação, explicamos: do ponto de vista da expansão territorial e do povoamento da colônia, a ocupação econômica de todo o Brasil teve sua efetivação fundamentada na agromanufatura do açúcar e na força de trabalho do escravo negro. Contudo, da necessidade de uma nova e melhor ocupação que exigisse menos esforços e menor investimento surge a criação de gado, que, resistente ao clima semiárido e procurando as barreiras de sal, desbravava o agreste e o sertão do Nordeste. A criação de gado na região Nordeste está bastante ligada ao extrativismo salineiro, desenvolvido especialmente no litoral da capitania do Rio Grande do Norte (MARIZ; SUASSUNA, 2005).

Muitos autores têm focado Mossoró em suas análises. Portanto, vários foram os estudos e as abordagens elaboradas, desde aquelas mais históricas ou voltadas a construir as genealogias das famílias mossoroenses (SOUZA, 2001), como aquelas que buscaram levantar cronologicamente

os acontecimentos mais relevantes do ponto de vista sociopolítico e a reconstrução da sua malha urbana (SILVA, 1983). Mencionamos ainda os trabalhos de Felipe (1982, 2001), Brito (1987), Rocha (2005) e Pinheiro (2006), os quais, ao estudarem mais recentemente essa cidade, lançaram um olhar particular sobre a diversidade da realidade mossoroense. Elias (2008) e Elias e Pequeno (2010) também se debruçaram sobre Mossoró, tentando, há alguns anos, compreender essa cidade como um dos novos espaços da produção globalizada, isto é, como uma das partes do Brasil mais recentemente inseridas no circuito produtivo globalizado de empresas nacionais e multinacionais hegemônicas em diversos ramos econômicos. Cada um dos estudos, como o último mencionado, ajudou-nos a compreender a relevância de tal cidade no cenário regional e, portanto, seu marcante papel na conformação tibuense.

Sobre a história de Mossoró, citamos, também, Henry Koster, pois se trata de um das narrações/descrições mais antigas sobre essa cidade, conhecida, à época, como Arraial de Santa Luzia. Afirma Koster (1817, p. 152-153):

A 7 de dezembro, ás 10 horas da manhã, chegamos ao arraial de Santa Luzia, que consta de duzentos ou trezentos habitantes. Foi edificado em quadrângulo, tendo uma igreja e pequenas casas baixas [...] Santa Luzia está situada na margem setentrional do rio sem água, num terreno arenoso [...].

Também é de Koster (1817, p. 156) um dos primeiros relatos sobre Tibau.¹⁹ Em trajeto entre Santa Luzia e Tibau, o autor escreveu:

O caminho na manhã seguinte, nos levava entre matagais onde marchamos três léguas sobre areia solta, e outras três léguas pelos charcos. À volta do meio-dia passamos perto de uma chopana onde residia o vaqueiro de uma fazenda e imediatamente depois deparamos o monte de areia, chamado Tibau, junto do qual se vê o mar.

¹⁹ Tibau, àquela altura, era na realidade apenas o morro que dividia o Rio Grande do Norte e o Ceará.

Pinheiro (2006) determina uma periodização para compreender como as atividades econômicas dinamizaram o processo de urbanização de Mossoró. Segundo afirma, “a especialização pecuarista, entre 1772 e 1857, quando a expansão urbana era tímida, se resumia a uma praça comercial que recebia mercadorias do Aracati visando atender uma ampla área rural”. Tal especialização demonstra a importância do litoral para Mossoró, isto é, a relação remonta ao século XVIII, inicialmente com as fazendas que se estabeleciam à ribeira de Mossoró e que se estendiam ao que hoje seriam os municípios de Grossos e Tibau e, posteriormente, no final do século XIX, com as exportações realizadas pelo porto de Areia Branca. Foi justamente o privilégio de estar a apenas uma légua desse porto que possibilitou à freguesia de Santa Luzia (fazenda que deu início ao que hoje seria Mossoró) escoar com facilidade suas mercadorias e, ainda, incrementar a instalação de alguns armazéns nessa localidade. As mercadorias, por exemplo, em 1845, já eram comercializadas com Aracati, Natal e Cunhaú (SOUZA, 2001).

O sal foi e é muito significativo para a região mossoroense. Porém, assim como o algodão, teve dois períodos de ascensão, com dois marcos principais no seu desenvolvimento. O primeiro estaria justamente associado à especialização pecuarista, entre o último quartel do século XVIII e meados do século XIX, e o segundo, na chamada especialização salicultora, que se deu entre o primeiro e o terceiro quartel do século XX.

Como Pinheiro (2006) acrescenta, a capitania se transformou numa interessante fornecedora de gado para Pernambuco e Paraíba durante a expansão do movimento criatório nos séculos XVIII e XIX. A grande quantidade de gado, aliada a outros fatores, como as condições naturais e o fácil acesso da cabotagem, permitiu, nesse momento, o surgimento das oficinas de carne-seca nas ribeiras de Mossoró e Açú e, conseqüentemente, propiciou o incremento das salinas da capitania. Conforme a autora lembra, embora a exportação do sal tenha sido proibida pelo “contrato do estanco”, os proprietários das salinas norte-rio-grandenses possuíam autorização para a utilização do produto. Assim, a indústria da carne-seca ocupou lugar de grande relevância no comércio do estado.

É fato, pois, que Mossoró se desenvolveu a partir de diversos elementos em uníssono. Entre eles, os mais representativos são os seguintes: sua posição geográfica, a facilidade de obtenção do sal do litoral e a proximidade da criação de gado na chapada do Apodi, que possibilitou a essa cidade, nos tempos coloniais, a efetivação como um centro da indústria do charque, congregando as chamadas oficinas de carne, que preparavam o alimento para ser exportado.

A expansão da criação de gado e os inúmeros fatores naturais (alto teor de salinidade das águas do litoral potiguar, condições topográficas favoráveis aliadas aos índices de evaporação e aos ventos secos que sopram sobre as áreas de salinas) permitiram a instalação das oficinas de carne-seca nas ribeiras de Mossoró e também o incremento das salinas da região. Foi a extração do sal uma das primeiras atividades econômicas do Rio Grande do Norte. Enquanto a descoberta das jazidas naturais na região vem desde o início da colonização, a exploração artesanal e extensiva das salinas de Mossoró, do litoral dos municípios de Areia Branca, de Açú e de Macau data apenas de 1802. Desse modo, podemos perceber como a economia de Mossoró sempre esteve associada à produção do sal e, conseqüentemente, à relação entre esta cidade e os espaços litorâneos.

Conforme Felipe,²⁰ o sal tem importante papel para a recente economia mossoroense e ainda para o incremento do veraneio em Tibau, pois, entre outros aspectos, é com o desenvolvimento de tal atividade econômica que teríamos o surgimento de uma elite em Mossoró que viria a desfrutar em maior escala, sobretudo em meados do século XX, do lazer no litoral de Tibau.

No século XX, várias são as transformações associadas a essa atividade produtiva. Toda a economia salineira do Rio Grande do Norte se redefine com o processo de mecanização das salinas, que se desenvolveu em meados da década de 1960. A chegada das empresas

²⁰ Professor visitante da Universidade Federal do Rio Grande do Norte e professor colaborador do Mestrado Acadêmico de Geografia da Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Este pesquisador desenvolveu vários trabalhos sobre Mossoró e também sobre Tibau.

multinacionais nas salinas potiguares demarca a modernização. Santos (2010) aborda a questão das dinâmicas e transformações da economia salineira de Mossoró. A nosso ver, entretanto, essas transformações não reduziram as relações dessa cidade com o litoral.

Como é sabido, a localização de Mossoró na área de contato entre o litoral salineiro e o sertão algodoeiro e pecuarista propiciou-lhe tornar-se o centro de afluxo da produção agrícola da área sertaneja próxima, através de uma rede viária radial, agregando o comércio, bancos, pequenos estabelecimentos de beneficiamento de algodão, carnaúba e oiticica, fábricas de redes, cordoaria e sacaria para o mercado regional, produtos minerais (com destaque para o cimento), além de empresas exportadoras ligadas à tradicional atividade salineira do litoral. Ademais, esta, efetivamente, teve decisivo papel no desenvolvimento da vilegiatura em Tibau, como dissemos, inicialmente pelo fato de ter consolidado uma classe social que vivenciaria o lazer já a partir da década de 1960.

Em meados do século XX, portanto, surge/incrementa-se uma nova variável para dinamizar essas relações entre Mossoró e “seu” litoral, isto é, a busca pelo lazer, pois a sociedade urbana mossoroense absorve as influências externas e passa a demonstrar novo interesse pelo mar. Haveria uma propagação do fenômeno marítimo, especialmente em Tibau, seu município vizinho, e as práticas marítimas modernas afirmar-se-iam, a princípio, como sinônimo de um modo elegante de vida para a população que habitava Mossoró. Então, a atual elite mossoroense descobriria Tibau pelos loteamentos e pelo crédito imobiliário (FELIPE; ROSADO, 2002).

É em Mossoró, certamente, onde se gera um relevante processo político e econômico que insere a pequena cidade de Tibau na lógica urbana e regional do oeste potiguar. Nesse caso, Tibau passa a ter seu papel claramente definido na divisão territorial do trabalho no Rio Grande do Norte, pois lhe é atribuída a função de produzir o espaço do e para o lazer.

Ao se pronunciarem sobre o assunto, Soares e Melo (2009, p. 36) afirmam:

As pequenas cidades no Brasil, entendidas enquanto espacialidades que compõem a totalidade do espaço brasileiro, na condição de partes integrantes e interagentes, são marcadas pela diversidade. Tal característica pode ser entendida a partir do contexto regional em que estão inseridas, pelos processos promotores de sua gênese, bem como no conjunto de sua formação espacial.

Desse modo, creditamos a Mossoró a atual conformação tibuense. São justamente o contexto regional e a relevância econômica mossoroense que têm favorecido a atual organização socioespacial de Tibau. No nosso entendimento, como cidade média, Mossoró assume relevante papel em sua rede urbana centralizando várias funções. Esta cidade, fruto da nova dinâmica urbana e econômica brasileira, possui um grau de relevância considerável na rede de cidades à qual pertence. Tãmanha é sua dinamicidade que, nos últimos anos, impõe novos usos ao espaço litorâneo de algumas cidades sob sua influência. Destas, a mais importante é Tibau. Conforme defendemos, é possível identificar no Brasil vários municípios cuja urbanização se deve diretamente à expansão do turismo litorâneo e da vilegiatura marítima e cuja função principal, claramente, associa-se às demandas de tais elementos. Tibau se enquadra exatamente nessa lógica.

Assim como a industrialização e o agronegócio, por exemplo, aceleram o crescimento de áreas urbanizadas, também a vilegiatura marítima tem sido expressivo vetor de urbanização, pois necessita, em sua essência, da sociabilidade e dos espaços urbanos. Isso contribui para incrementar o fenômeno de urbanização da sociedade e do território no Brasil. Para Moraes (1999), as residências secundárias são um elemento indutor da expansão urbana no litoral brasileiro. Fato merecedor de atenção é a associação entre a vilegiatura e os meios de transportes rodoviários que vêm expandindo a mancha urbana em quase toda a extensão da franja litorânea, respeitando, obviamente, as diferenças naturais dos diversos espaços e suas possíveis limitações. Entre os autores que vêm se dedicando a tais estudos em âmbito mundial, podemos citar Davies e O'Farrell (1981), Hiernaux (2005) e López e

Módenes (2004), além de outros, haja vista os grandes impactos (sociais e ambientais) dessa ocupação.

Consoante Briz (2004), ao falar um pouco da história da vilegiatura balnear em Portugal, ao longo do século XIX, houve o espalhamento, por todo o mundo ocidental, do novo hábito dos banhos de mar e, a partir daí, das primeiras instalações urbanas originais, com destino a uma sociedade com anseios de acompanhar essa prática, inicialmente muito elitista. Porém, no começo do século XX, pudemos assistir ao gradual avanço do fenômeno, assim como da sua relevância em relação às diferentes vilegiaturas. Ainda para essa autora, ampliam-se “as regiões escolhidas e nascem novas ‘cidades’”, sendo o objetivo principal da sua existência o crescente aumento da procura da praia como destino predileto das férias. “Saudável, lúdica, quase obrigatória socialmente, a temporada de banhos de mar tornou-se, a pouco e pouco, um hábito de massas, absolutamente banalizado e assimilado pela humanidade ocidental” (p. 3).

A vilegiatura marítima se revela como uma prática social, mediante diversas dimensões, isto é, culturais, políticas, econômicas e espaciais. Ela é um componente atual do processo de urbanização. Nesse âmbito, a contagem das residências de uso ocasional sugere uma análise muito mais ampla e complexa, porquanto a produção da necessidade de possuir e/ou utilizar um imóvel dessa qualidade representa a forma como a sociedade percebe o cotidiano, o tempo, o espaço e a sociabilidade (PEREIRA, 2012).

No caso da urbanização nordestina, por exemplo, disposta a partir dos legados do século XIX, sustentou-se pelo fortalecimento de uma rede urbana bastante dependente das grandes aglomerações situadas, em larga escala, no litoral, sendo que, para tentar compreender esse processo, planejadores e cientistas levaram em conta, de modo geral, como importantes vetores da urbanização, o desenvolvimento da industrialização, da terceirização e do agronegócio (nos últimos anos). Por sua vez, a urbanização produzida pelo incremento das práticas marítimas modernas tornou-se espacialidade menos considerada pelo rol de temas científicos.

Embora os vetores citados sejam, indiscutivelmente, veículos imprescindíveis para o desenvolvimento do processo de urbanização, não são os únicos, sobretudo nos últimos anos e, mais ainda, no Nordeste do Brasil. No tocante ao litoral nordestino, principalmente a partir da década de 1970 é que o fenômeno da estada nas residências à beira-mar alcança as terras litorâneas como imagem de *status* social, e as práticas marítimas modernas aproximam novos segmentos da sociedade aos ambientes costeiros. Desde esse período, portanto, os vetores de organização do espaço litorâneo sugerem a aliança entre a urbanização e a valorização dos espaços litorâneos.

Merece atenção, porém, o fato de tais metamorfoses não terem ocorrido de maneira homogênea pelo espaço litorâneo brasileiro e, em especial, no nordestino. Segundo Pereira (2012), as décadas de 1950 e 1960 demarcam o alcance do processo no litoral das regiões Sul e Sudeste. Em relação ao litorâneo da região Norte, os índices são bastante pequenos, e, neste caso, certamente, os aspectos naturais favorecem tal realidade. No Nordeste, há divergências ainda na escala intrarregional, pois Bahia e Pernambuco são os estados onde a vilegiatura marítima primeiro evidenciou-se, devido, sobremaneira, à importância econômica e política destes desde o período colonial.

Conforme enfatiza Dantas (2002), além de a família real ter se estabelecido no Rio de Janeiro e impulsionado uma série de costumes, também houve a abertura dos portos, permitindo a manifestação de práticas marítimas próximas às efetivadas no Velho Mundo. De acordo com Silva (2010), nesse contexto, no Rio Grande do Norte, as práticas marítimas modernas, nas últimas décadas do século XIX, não ocasionaram processo de urbanização expressivo das zonas de praia, mas, no primeiro quartel do século XX, quando ocorre a passagem da condição terapêutica para o lazer, teríamos um destaque para a sociedade natalense, por meio, sobretudo, da vilegiatura, que incorpora as atuais praias urbanas de Areia Preta, do Meio e da Redinha aos espaços de lazer marítimo dos cidadãos, redefinindo-os. Do mesmo modo, o litoral tibauense (mossoroense, à época) também é incorporado como espaço de lazer (embora, economicamente, tal espaço também fosse

apropriado) e tem, em especial a partir da década de 1960, a expansão do seu processo de urbanização.

As informações anteriores nos ajudam a pensar brevemente a cidade de Tibau em sua conformação atual, mas é mister retomarmos um pouco mais da sua história para compreendermos a consolidação do seu território. Data do século XVIII a primeira sesmaria assentada no território no qual hoje se constitui o município de Tibau. Segundo Câmara Cascudo, chamava-se Gonçalo da Costa Faleiro o sesmeiro que, no dia 25 de julho de 1708, recebeu do capitão-mor do Rio Grande do Norte, Sebastião Nunes Colares, uma sesmaria que media três por uma légua, a partir do “morro” de Tibau (GUEDES, 2010).

Datam de 1855 os primeiros registros de propriedades em Tibau. Segundo Guedes (2010), os primeiros veranistas teriam chegado por volta de 1890. São eles: Manoel Martins Vera, João Ferreira Leite, Francisco Pinheiro de Almeida Castro e Jerônimo Rosado.

Se o lazer é uma variável bastante expressiva para pensar as relações entre Mossoró e Tibau em meados do século XX, antes disso, haveria também as questões associadas à saúde. As classes abastadas de Mossoró teriam se dirigido para esse território em busca de tranquilidade, de descanso e dos banhos de mar em suas águas calmas e rasas.

Rosado (2002) põe em discussão fenômeno registrado a partir de 1894, quando o médico Francisco Pinheiro de Almeida Castro teria edificado uma casa de saúde em Tibau, indicando-a, desde então, a alguns dos seus clientes para repouso.

Sugere o autor, ainda, uma busca pelos jornais antigos de Mossoró com vistas a localizar exemplares que contemplaram “o roteiro sentimental de outros tempos”, ou seja, registraram períodos e estações inteiras vividas em Tibau pela população mossoroense. Como exemplifica Rosado (2002, p. 57):

Em 1904, 28 de janeiro, aprendemos as virtudes terapêuticas da praia. Seguirei para o “morro de Tibau” o “pequeno Vicente, filho do nosso amigo Delfino Freire”. Acometera-o “pertinaz moléstia do fígado” [...] Delfino Freire, grande comerciante em Mossoró,

fora também um dos desbravadores de Tibau. Seu chalé inteiramente de madeira belo e em local pitoresco, nós ainda o alcançamos. [...] A 15-11-1904 é Dr. Castro, que destina 8 dias da praia para recuperar-se de sua saúde “ligeiramente alterada”.

Outras viagens a Tibau foram também registradas por Rosado (2002, p. 57):

[...] Em 1911, 3 de junho, Tércio Rosado regressava do Tibau. No dia 9 de novembro, “O Mossoroense” noticia a viagem de Francisco Paula e Francisco Freire e família. Em 1915, “O comércio de Mossoró” registra que os professores Elizeu e Celina Viana regressavam de férias.

Vale destacar que, até o ano de 1932, não existiam estradas de rodagem para Tibau. Todas as viagens para a praia eram realizadas por dois caminhos. Um deles era pela Gangorra, Canto dos Bois, Tibau. O outro seguia pela Barra, o que aumentava a distância para Tibau em mais de 18 km. Existia também o caminho conhecido como a “picada do doutor”, idealizado pelo Dr. Almeida Castro e que se iniciava no Góis. Até o Góis, o percurso era pela Várzea: Mossoró, Santo Antônio, Ema, Tabuleiro Alto, Jurema, Góis, Maria dos Sítios, pertencentes ao senhor Sérvulo Moura, um dos primeiros veranistas e também grande proprietário de terras e salinas em Grossos e Mossoró (GUEDES, 1997).

Ao entrevistarmos o senhor Antônio de Pádua Cantino, poeta e antigo veranista tibauense possuidor de um imóvel há mais de setenta anos, construído ainda por seu pai, ele ressaltou como eram as viagens a Tibau: “A viagem durava até um dia inteiro e você vinha de Mossoró para cá passar o verão (verão de quatro meses) e você vinha com a roupinha velha e aproveitava com toda família”. Guedes (1997, p. 34) detalha tais viagens: “Viajava-se a cavalo, liteiras e carros de bois. Estes tinham suas coberturas feitas com couro de boi (espichado), que era para fazer sombra para os seus passageiros”. Continua Guedes (1997, p. 34): “Saíam de Mossoró pela madrugada e à noite chegavam a Gangorra, onde dormiam e somente no dia seguinte chegavam a Tibau”.

O jurista, ator e educador Lauro Monte Filho, em carta a Dorian Jorge Freire (atuante por mais de 55 anos no jornalismo mossoroense), registra quem eram os veranistas da década de 1930 a 1950.

Seu Rosado ia com a família em carros de boi. Deve ter sido o primeiro. A partir de 1922 meu pai construiu a primeira casa (Hoje de Chico Monte) que pertenceu a seu Chico Marques, falecido nesta mesma casa. Antônio Florêncio de Almeida, no local hoje de Soutinho, Saboinha, onde fica a de Chico Barreto e José Martins sua vizinha. Humberto Mendes e João Costa onde situa-se a de Wilson Mendes. Jorge Freire, no local de D. Adalgisa. Manoel Luz, hoje de Lauro da Escóssia e seu vizinho era Luiz Paula, Quincas Duarte no local de Chavinho, em seguida Costinha de Horácio, hoje a casa de Joaquim Peba, vizinhos vinham Manoel Negreiros e Raimundo Gurgel. Do outro lado da igreja ficava Chico Queiroz e mais adiante Dr. João Marcelino. Em frente a igreja vinham Raimundo Cantídio perto de Alcides Fernandes. Na orla marítima tínhamos Chico Ricarte hoje de Lauro da Escóssia Filho. Seu Sinhozinho, no lugar na casa de Dix-neuf e por fim João Cantídio (MONTE FILHO *apud* ROSADO; FELIPE, 2002, p. 143).

Fizeram-se muitos registros de viagens a Tibau ainda no início do século XX, mas é somente em meados deste século, mais especificamente na década de 1960, que o município se torna importante atrativo para um número muito maior de pessoas. Segundo informou em entrevista o secretário de Turismo do município de Tibau, saíam caminhões desta cidade nas manhãs de domingo, retornando no final da tarde, transportando pessoas de menor poder aquisitivo para Tibau. Contudo, estas permaneciam ali poucas horas, pois a viagem em si, em virtude das condições das estradas, demandava um tempo razoável para ser concluída. Porém, apesar de ficarem poucas horas no local, essas pessoas diziam que a viagem compensava pela possibilidade de dar um mergulho no mar e de ver, nem que fosse brevemente, “o namoro do sol com o mar”.

Nas últimas décadas, por toda costa do seu município se instalaram várias edificações, sobretudo na área da sua sede, a vila de Tibau.

Embora date do século XVIII sua ocupação inicial, as construções em seu solo se deram muito rapidamente nos últimos anos, principalmente na faixa de praia e falésias, que, com o passar do tempo, vêm modificando drasticamente sua paisagem (CARVALHO, 2009).

Diante da intensa procura por Tibau, nas décadas posteriores, isto é, a partir de 1970, os limites da cidade foram rapidamente expandidos, especialmente no seu litoral. A classe média mossoroense se utilizou do crédito imobiliário da Associação de Poupança do Rio Grande do Norte (Apern), da Caixa Econômica Federal (CEF) e do Banco do Estado do Rio Grande do Norte S/A (Bandern) para adquirir loteamentos ou mesmo comprar casas de construtores da região (FELIPE; ROSADO, 2002).

Tal expansão da linha de costa de Tibau ocorre, proporcionalmente, para seu interior, cuja ocupação (construções) atingiu, a princípio, os cumes dos “morros” e suas encostas ocidentais, para, posteriormente, adentrar os loteamentos do lado do Ceará, onde essas altitudes caem abruptamente, constituindo uma depressão cercada por pequenas formações de dunas móveis, que formam cinturões de areias, cortados por pequenos riachos (FELIPE; ROSADO, 2002).

Nos últimos vinte anos, há verdadeiro incremento na valorização do espaço litorâneo de Tibau. Como evidência, podemos citar o seguinte fato: o setor terciário em Mossoró tem feito com que pequenos investidores da região acelerem a valorização imobiliária e, conseqüentemente, o processo de urbanização de Tibau, mediante iniciativas que favorecem a realização das novas necessidades de consumo e a expansão das atividades desse setor, as quais surgem com o aumento da demanda de lazer das populações urbanas.

Como podemos perceber, os preços de terras nos municípios da “zona homogênea mossoroense” mostram claramente a valorização dada ao litoral tibauense. Segundo observado, o valor do metro quadrado no litoral só perde para Guararé, mas, neste caso, a produção do petróleo tem papel decisivo em tal valorização. No tocante ao valor nas zonas urbanas, o preço no litoral tibauense fica abaixo apenas de Guararé e Mossoró, porém, nesse segundo, o valor depende do local.

É interessante destacar a atual organização socioespacial instaurada pela expansão urbana da cidade, pois, com a valorização dos preços fundiários, que mobiliza proprietários, corretores, incorporadores e construção civil, há certo direcionamento do fluxo ocupacional de Tibau.

Como afirmamos, o maior número de domicílios de Tibau diz respeito àqueles destinados ao uso ocasional, para utilizar nomenclatura oficial do IBGE. Ainda como afirmamos, os institutos estatísticos, sobretudo os europeus, registram, sistematicamente, os domicílios de uso sazonal. Para diferenciá-los de outros domicílios, consideram a frequência (sazonal) e os usos predominantes. Nesse sentido, a permanência (estada) com vistas ao lazer ganha ênfase nas definições e na própria diferenciação desse tipo de domicílio particular comparativamente aos demais.

A relação entre as variáveis pode identificar diversas características socioespaciais do processo e também, em especial, dos proprietários dos domicílios de uso ocasional, como já expusemos.

Segundo adverte Pereira (2012), de algum modo, os dados do IBGE não são suficientes para qualificar as práticas marítimas modernas; de outro, as investigações não devem desprezar sua interpretação. Dessa forma, devem analisá-los como um dos indicadores de consolidação da prática. Indiscutivelmente, os dados contribuem para descrever o processo de espalhamento do lazer marítimo no Nordeste e sua relação com a urbanização nos espaços litorâneos. Esse autor interpreta a vilegiatura entre essas práticas de lazer como a razão mais relevante da existência desses imóveis ocasionais.

No caso de Tibau, assim como nos municípios representativos da lógica do veraneio, há uma marcante característica mencionada, qual seja, a grande quantidade do total de domicílios é de uso ocasional. Contudo, fora do período de veraneio, a cidade recebe outra dinâmica. Se, em alguns dias dos meses de dezembro a fevereiro, a avenida principal chega a ter congestionamentos, nos outros meses do ano, poucas são as pessoas vistas circulando por Tibau. Se a espera em restaurantes pode ser bastante demorada nos meses de veraneio, fora desse período, alguns simplesmente nem funcionam.

Nos meses de dezembro, janeiro e fevereiro, o litoral de Tibau é intensamente ocupado por vilegiaturistas vindos, em sua maioria, da própria região oeste potiguar em busca de lazer e descanso, alojando-se em segundas residências predominantemente localizadas no litoral. Mossoró é, certamente, o local de onde vêm mais pessoas.

Uma questão vem à tona: devemos entender Tibau em toda sua dinâmica particular do período de veraneio, quando a população da cidade chega a quase 50 mil pessoas, ou nos meses que vão de abril a dezembro, sobretudo nos dias da semana, quando seus pouco mais de 3 mil moradores circulam timidamente pela cidade? Esta e outras indagações surgem quando algumas transformações começam a ser viabilizadas por elementos como asfaltamento de estradas, melhoria nos serviços energéticos e de abastecimento de água etc., mesmo quando também já se destaca a perda de parte das suas belezas naturais, com a degradação das suas falésias, assim como a falta de planejamento urbano, que torna caótica e inadequada a construção de casas mais distantes do centro e sem acesso a todos os serviços citados anteriormente.

Inegavelmente, a vilegiatura marítima intensifica o processo de incorporação da zona de praia à tessitura urbana. Desse modo, como evidenciado, nos últimos anos, o desenvolvimento do turismo e da vilegiatura no Nordeste brasileiro²¹ tem transformado a realidade de muitas cidades localizadas à beira-mar. Essas duas atividades trazem consigo elementos capazes de integrar diversas atividades dentro do município, como, por exemplo, em Tibau. Neste caso, sobressai certamente a vilegiatura marítima, incrementando seu processo de urbanização.

²¹ Segundo Dantas *et al.* (2009, p. 1), “o turismo litorâneo e a vilegiatura marítima destacam-se como dinâmicas socioespaciais conformadoras do Nordeste brasileiro contemporâneo, implicando a adoção de políticas econômicas desenvolvimentistas que culminaram no fortalecimento de um padrão de organização do espaço díspare na Região Nordeste de outrora. Percebe-se importante concentração de recursos públicos, investimentos privados e fluxos turísticos e imobiliários em quatro Estados (Ceará, Bahia, Pernambuco e Rio Grande do Norte), implicando em fragmentação da região, com indicação do ‘Nordeste turístico-imobiliário’, associado às imagens representativas da maritimidade nas capitais e metrópoles litorâneas nordestinas”.

Nesse prisma, sobre o processo de urbanização, a vilegiatura ocupa posição de realce entre os fatores que levam a tal processo no contexto das cidades litorâneas nordestinas. Essa prática e a urbanização possuem íntima relação, pois aquela, na sua forma atual, é um fenômeno social que funciona como um dos elementos de constituição da sociedade urbana. Intrinsecamente à vilegiatura, o movimento sazonal da população urbana origina ligações entre espaços. Este aspecto a diferencia de outras práticas, como o turismo e a excursão (PEREIRA, 2006).

O par turismo e vilegiatura merece atenção. Consoante mostram as metamorfoses ocorridas durante o século XX, principalmente em seu último quartel, a prática da vilegiatura não consegue ser explicada pelas construções teóricas acerca do turismo. Há forte tendência em dispor todos os fenômenos inerentes à viagem e ao lazer como turísticos. A tradição científica do século passado, por exemplo, rejeitou a densa história da vilegiatura, em especial com o fenômeno das viagens em massa, sendo aproximadas todas as práticas concernentes ao livre deslocamento pelos estudos sobre a atividade turística (PEREIRA, 2012).

Para compreender a relação entre o turismo moderno e a vilegiatura, em particular a marítima, é fundamental considerar a relação dialética entre viagem e estada. Louis Burnet, em sua obra *Villégiature et tourisme sur les côtes de France*, publicada no início da década de 1960, distingue a vilegiatura “qui implique l’idée de repôs” do turismo que “implique l’idée de mouvement” (BURNET, 1963). O historiador Boyer (2008) incrementa o debate ao propor diferenças e interdependências entre turismo e vilegiatura. Para esse autor:

Le tourisme est habituellement présente comme une entité, englobant dès voyages diverses formes de séjour, l’étude des infrastructures utilisées, mais aussi les représentations. Les discours tenus orientent vers le voyage et ses contenus, sur les découvertes, tandis que la réalité, ce sont des juxtapositions de sédentarités, de résidences temporaires. C’est cela qui, ici, est qualifié de *villégiature* avec des lieux, des modes de résidence choisis pour séjourner.

A nosso ver, o que é vivido de maneira mais intensa em Tibau associa-se muito mais à vilegiatura que, segundo Pereira (2012, p. 63),

Acontece quando indivíduos ou grupos sociais reservam em seu cotidiano um recorte espaço-temporal onde as necessidades dos praticantes (lazer) serão atendidas, ou seja, o gozo está na condição de se sedentarizar temporariamente em outro lugar que não seja sua residência, seu habitar, sua morada.

É certamente na análise da forte relação entre vilegiatura e urbanização litorânea que podemos refletir sobre a cidade de Tibau, uma pequena vila de pescadores transformada rapidamente em um conglomerado desorganizado de casas de veraneio. Conglomerado esse que foi responsável por severas mudanças na organização espacial de Tibau e na valorização do seu espaço litorâneo.

As transformações no espaço urbano de Tibau começam a se destacar ainda na década de 1950. Porém, é nas décadas de 1960 e 1970 que tal processo se intensifica em virtude do grande número de pessoas oriundas de Mossoró e, mais timidamente, de outras localidades do Rio Grande do Norte e do Ceará, que procuravam Tibau com o objetivo de passar temporadas ou fins de semana.

Obviamente, não podemos desconsiderar outros fatores, também fundamentais para o aumento populacional e, em consequência, para o incremento do processo de urbanização, mas é marcante a vilegiatura como o principal deles, sobremodo nas duas últimas décadas. Segundo Felipe e Rosado (2002), Tibau expande seus limites praieiros, que deixam de ser a falésia para avançar tanto do lado do Ceará como em direção a Grossos, no Rio Grande do Norte, onde surgem localidades como Gado Bravo e Areias Alvas, como se fossem bairros de Tibau. Essa expansão também se dá para o interior, com construções de casas de vilegiatura que atingem desde os cumes dos morros ocidentais até as áreas dos sítios ao norte e trechos da Estrada Hotel ao sul.

Como, então, refletir sobre tal processo? Como pensar essa dinâmica que, em parte, é singular à forte relação entre Tibau e Mossoró? Outros espaços não metropolitanos vivenciam semelhante dinâmica? Felipe e Rosado (2002) lançam outros desafios: como estudar Tibau em outros termos, tal como os urbanísticos? Vila ou cidade? Muitas outras indagações ainda surgem.

Temos percebido a crescente falta de estrutura administrativa em Tibau para prover o atendimento de acelerado volume de necessidades, manifestadas, mais ainda, nos períodos de veraneio, mas que são fundamentais durante todo o ano para o suprimento conjunto das funções públicas de interesse comum.

Além da diversificação das atividades e do incremento da ocupação do espaço litorâneo, da falta de controle na ocupação e uso do solo e da desarticulação no processo de gestão, é inevitável a (auto)segregação socioespacial, à semelhança do verificado em outras áreas urbanizadas. É ainda intensa a agressão às áreas de mangues, restingas, encostas, e precário o atendimento em saneamento básico, comprometendo, nas temporadas, a qualidade sanitária de toda a população. Em virtude do mesmo descontrole que, de certa forma, favorece interesses segmentados, muitas edificações privatizam o acesso público aos bens naturais, como é o caso dos condomínios fechados existentes e dos que estão sendo (cada vez mais) construídos em Tibau.

De forma geral, os vilegiaturistas têm sido favorecidos pelo serviço público, embora se privatize o que deveria ser socializado. Nesse âmbito, verificamos descumprimento de legislações ambientais e urbanísticas e evidenciamos, claramente, a existência de um litoral que reproduz perversos padrões, os quais podem ser ampliados, porquanto essas áreas estão sujeitas a gestões que, tradicionalmente, priorizam o estabelecimento de benesses para alguns, expandindo os prejuízos para outra parte considerável de atores sociais.

Tal realidade não é privilégio de Tibau. Muitos municípios que vivenciam uma crescente e rápida urbanização (seja ela turística, litorânea etc.) tendem a enfrentar esses problemas, como mostram, entre outros, os estudos de Fonseca, Petit e Ferreira (2002) e Lima (2006) sobre a urbanização potiguar e pernambucana, respectivamente.

Ao longo dos anos, o litoral brasileiro sobressai como espaço bastante complexo, de variados usos e significados. Muitos são os vetores que propiciam o processo de urbanização neste país e, em especial, em suas zonas litorâneas, assim como diversas são as consequências de uma urbanização frenética e sem planejamento.

A EXPANSÃO DO TERRITÓRIO DE TIBAU

No Brasil, o processo de urbanização tem se redefinido nos últimos anos. Mesmo com a concentração da produção científica brasileira na análise das metrópoles nacionais, outros estudos vêm sendo realizados na tentativa de compreender o crescimento em curso nas cidades menores, porquanto o notável aumento populacional e o desenvolvimento econômico de cidades médias e pequenas têm chamado a atenção de pesquisadores dedicados à investigação dessas cidades. Desse modo, trataremos da cidade de Tibau, que deve ser pensada e explicada a partir, sobretudo, da cidade média de Mossoró, pois é nela onde se gera um relevante processo político e econômico que insere a pequena cidade de Tibau na lógica urbana e regional do oeste potiguar. Neste caso, Tibau passa a ter seu papel claramente definido na divisão territorial do trabalho no Rio Grande do Norte, pois lhe é atribuída a função de produzir o espaço do e para o lazer.

Revelaremos Tibau e suas principais transformações socioespaciais, em particular pela prática da intensa vilegiatura marítima ali verificada. As relações e a maneira como tais transformações ocorrem entre esta cidade e outros municípios, do Rio Grande do Norte e também do Ceará, são apresentadas, pois, apesar de termos destacado enfaticamente a relação entre Mossoró e Tibau, é fundamental, ainda, esclarecer como esta cidade possui ligação com outras cidades e como e por que estas têm sido tão relevantes para evidenciar a dinâmica atual de Tibau.

Tibau no contexto de relações intermunicipais

Na atualidade, a ocupação de Tibau continua em ritmo acentuado, com o surgimento de novos loteamentos e com a existente, porém lenta, implantação de infraestrutura e equipamentos, como estradas asfaltadas, além de tentativas de melhoria na disponibilização de energia elétrica etc. e da construção de condomínios fechados como alternativas de investimento na área.

Ademais, observamos forte interesse no tocante à infraestrutura viária intermunicipal. Neste âmbito, sobressai a RN-013, estrada fundamental tanto para o deslocamento dos mossoroenses a Tibau como da população de Tibau para Mossoró com o objetivo de trabalhar e de recorrer ao comércio e aos serviços desta cidade, os quais atendem a uma grande quantidade de municípios da região, não somente Tibau. Além dessa estrada, duas outras têm sido bastante significativas para o município. Trata-se da intermunicipal Dehon Caenga, RN-12, que liga Grossos a Tibau e se constitui num importante elo entre os dois municípios da região da Costa Branca mais destacados pelo potencial econômico. Outra é a CE-261, que conecta Tibau e Icapuí, no Ceará. Esta relação merece nossa atenção.

Temos ressaltado, enfaticamente, a relação entre Mossoró e Tibau, porém é preciso esclarecer como esta cidade possui ligação também com outras cidades e como e por que estas têm sido tão relevantes para a dinâmica de Tibau.

Começemos por Grossos, município do qual Tibau fez parte até 1995. Grossos pertence à região salineira norte-rio-grandense, que é composta, além deste município, por outros sete – Areia Branca, Mossoró, Carnaubais, Macau, Pendências, Alto do Rodrigues e Guamaré –, subdividindo-se em duas zonas: uma liderada por Mossoró, que mantém sob sua influência mais direta os municípios salineiros de Areia Branca e Grossos, parte do Vale do Apodi e da região serrana norte-rio-grandense; e outra liderada por Macau, que mantém, embora de forma frágil, influência sobre os municípios de Pendências, Guamaré e Alto do Rodrigues.

Como mencionamos, a produção de sal é decisiva para a economia de Grossos. Boa parte desta é fornecida para as grandes indústrias alimentícias do Brasil, e uma parcela considerável é beneficiada (moagem e refino) em Mossoró. Seu comércio é pouco expressivo, mas há, ainda, o artesanato de figuras decorativas trabalhadas com areia colorida em pequenas garrafas, como observamos também em Tibau. Nos últimos anos, há uma tentativa de incremento do turismo.

Suas praias mais distinguidas são Barra, Pernambuquinho e Areias Alvas. Esta última possui pequenos e rústicos pontos de meliponicultura, ou criação racional de abelhas, e faz a principal fronteira com o litoral tibauense. O forte apelo turístico do discurso do desenvolvimento turístico abrigado no Projeto Polo Costa Branca tem buscado inserir tais praias como roteiro do turismo litorâneo.

Nesse processo, as estradas exercem papel fundamental, e, assim, o desenvolvimento da mencionada intermunicipal Dehon Caenga, RN-12, consolida-se. Durante anos, a construção de uma estrada pavimentada que ligasse as cidades de Grossos e Tibau foi o grande pleito das populações dessa região praieira. Há aproximadamente treze anos, efetivou-se a pavimentação de 22 km de estrada ligando as duas cidades.

Para favorecer o escoamento da produção salineira de Grossos (e também da fruticultura irrigada da região do Vale do Açu e Baixo Jaguaribe), é relevante citar a Estrada do Melão, no Rio Grande do Norte. A obra compõe 62 km de rodovia desde a RN-013, interligando as BRs 304 e 405, e foi iniciada em 2002 pelo governo estadual.

Consoante Batista e Oliveira (2012), ao estudarem a relação que se estabelece entre a urbanização e a vilegiatura marítima em Tibau, apesar de tal prática interferir no uso do espaço urbano impulsionando uma urbanização que lhe outorga a forma de cidade compacta, a ocupação da faixa litorânea pela vilegiatura, intensificada por meio das rodovias estruturantes intermunicipais, dá origem a uma nova forma de cidade, ou seja, a cidade estendida. Para as autoras, tal cidade seria estruturada, justamente, com o apoio do eixo rodoviário turístico que aglomera dois outros centros urbanos, isto é, Grossos e Icapuí, no Ceará, adquirindo características de uma morfologia em eixos, paralela

à faixa litorânea e razoavelmente próxima à cidade de Mossoró, “abrindo as portas do sertão para o mar” (p. 11).

Nesse sentido, Icapuí também merece nossa atenção. Este município integra o litoral leste do Ceará e faz fronteira com o Rio Grande do Norte. Dista 54 km de Aracati, no Ceará, a 84 km de Mossoró, no Rio Grande do Norte, e apenas 19 km de Tibau, também no Rio Grande do Norte – acesso pela CE-261. Essa pequena distância parece ser o fator de relevância para as fortes relações entre tais municípios (Tibau e Icapuí), porém outros fatores merecem destaque.

Icapuí está associada ao ciclo do couro no Ceará, servindo de dormitório para os tropeiros provenientes de Aracati. Sua emancipação ocorreu apenas em 1985, após um processo de desmembramento de Aracati, antiga sede municipal. Desde então, Icapuí produziu experiências bem-sucedidas e significativas no respeitante à saúde, educação e gestão pública participativa. Todos esses elementos foram significativos para determinar a importância de Icapuí para outros municípios.

O movimento de emancipação política da década de 1980 implanta ali um modelo de gestão que produziu resultados satisfatórios. Diante destes, Icapuí assume destaque nacional e internacional, em decorrência, sobretudo, das suas políticas de saúde e educação. Com o novo modelo de gestão, formou-se a base para movimentos de organização comunitária no âmbito do município, particularmente em algumas comunidades pesqueiras, em especial para Redonda, considerada pioneira na organização de propostas de turismo comunitário no estado do Ceará.

Em face dessa nova realidade, a prefeitura recebeu o Prêmio Paz e Liberdade, do Fundo das Nações Unidas para a Infância (Unicef), pelo trabalho realizado no intuito de inserir todas as crianças na escola. Outro prêmio foi o da Gestão Pública e Cidadania – Universalização do Ensino, outorgado pelas Fundações Ford/Getúlio Vargas – Rio de Janeiro (FGV – RJ). Além do mais, muitos conselhos municipais foram instalados: Turismo, Saúde, Educação, Assistência Social, Criança e Adolescente, Tutelar, Meio Ambiente; associações de moradores; associação de artesãos; associações de turismo; sindicatos (trabalhadores rurais e funcionários públicos); e a Federação das Entidades Comunitárias.

Em Icapuí, sobressaem como atividade econômica a pesca, principalmente da lagosta, a extração do sal (em fase de declínio econômico), a agricultura, a extração de petróleo, de visível relevância, concentrando grande parte da produção de petróleo em terra do estado do Ceará e ainda apresentando fortes possibilidades de incremento nessa produção.²² Quanto ao turismo, este tem sido inserido em parte considerável das praias do local, algumas concentrando muitos meios de hospedagem. Esse crescimento tem motivado empreendedores do ramo hoteleiro e intensificado a compra de terras e a construção desses empreendimentos no litoral icapuiense desde o início da década de 1990.

Somadas a essas atividades, algumas outras fazem parte da economia do município, tais como o extrativismo vegetal (caju, coco, algas), a agricultura de sequeiro e o setor de serviços. Ao longo dos anos, essas dinâmicas econômicas tiveram forte ligação com a estruturação de equipamentos urbanos em Tibau. Com o crescimento populacional e a atração advinda do setor pesqueiro, sobretudo associado à pesca da lagosta, tornou-se necessário o investimento em serviços públicos, assim como a instalação de equipamentos que servem à dinamização da economia e à aceleração da fluidez no espaço. Incluem-se, ainda, o incremento dos bancos e correspondentes bancários, assim como a instalação de rede de internet de alta velocidade e a construção de novas vias de tráfego, com destaque para aquelas que ligam as praias aos principais núcleos populacionais do município, servindo ainda para o escoamento da produção pesqueira. Surgem também serviços variados, como faculdades particulares, consultórios médicos e odontológicos privados, escritórios administrativos, que aparecem entre as inovações ocasionadas em Icapuí em função da inserção de tais dinâmicas produtivas (COSTA, 2010).

²² Essa exploração está ligada à Unidade de Exploração e Produção do Rio Grande do Norte e Ceará (UN-RN/CE), que tem sede em Natal-RN e desenvolve suas atividades no campo de exploração da Fazenda Belém. Tal unidade da Petrobrás atua nos dois estados e desenvolve atividades em terra e no mar. Sua produção, então, era de 10 mil barris/dia de petróleo e 240 mil metros cúbicos de gás natural no Ceará, em seis campos produtores, dois deles localizados entre Aracati e Icapuí (CASTRO, 2008).

Assim, além da pequena distância entre as sedes municipais de Icapuí e Tibau, toda a disposição de comércio e serviços desenvolvidos ao longo dos anos em Icapuí tem motivado uma série de relações entre ambos. Do ponto de vista do comércio, vale destacar: os impostos (como o ICMS, por exemplo) cobrados pelo estado do Ceará são inferiores aos cobrados pelo estado do Rio Grande do Norte. Isso motiva relações comerciais entre os municípios de Tibau e Icapuí e leva os comerciantes do primeiro a adquirir mais mercadorias do município cearense do que, até mesmo, de Mossoró.

Ainda sobre o comércio, obtivemos importante informações. Como mencionado, Tibau, historicamente, foi uma vila de pescadores e, até há pouco tempo, tinha na pesca uma marcante atividade econômica, porém o quadro tem se redefinido na atualidade. Conforme evidenciamos, parte considerável do peixe e do camarão, disponível nos restaurantes e barracas de praia locais, é comprada em cidades como Fortaleza, no Ceará (neste caso, no mercado, que recebe os produtos de cidades como Camocim, também no Ceará). O peixe vem, em sua maioria, de tal cidade, e o camarão, dos municípios vizinhos a Tibau, em especial, Grossos, que possui criação em cativeiro.

Sobre os deslocamentos entre as cidades, havia, então, uma empresa de ônibus que emprendia viagens diariamente entre Icapuí e Tibau.

Conforme percebemos, na atualidade, as trocas entre os municípios mencionados se dão, portanto, a partir das novas obras relacionadas à infraestrutura dos transportes, com a construção das estradas que interligam os municípios uns aos outros e, ao mesmo tempo, promovem o escoamento da produção. Notamos uma integração via rodoviária, sobretudo entre os municípios, indo de Icapuí e seguindo por Tibau, daí podendo direcionar-se tanto para Grossos como para Mossoró.

Como podemos depreender, embora sejam muitas as relações estabelecidas entre Tibau e os municípios referidos, sem dúvida alguma, a que se estabelece entre Mossoró e Tibau é a que mais efetivamente impele seu processo de urbanização. Ademais, um investimento sempre gera outros. Desse modo, as obras aludidas, como a

duplicação da rodovia RN-013, trazem outros investimentos paralelos. Neste caso específico, no trecho que liga Tibau a Mossoró, podemos citar o condomínio rural Villa Real Fazenda Resort, com lotes de 700 a 1.000 m², onde existem haras com baias, celeiro, pista de equitação, minigolfe, pista de *cooper*, trilhas ecológicas, charrete, horta, pomar, fazendinha, heliponto, clube aquático com lago e piscinas, *deck* para *jet-ski*, entre outros. Trata-se de condomínio de campo fechado com alto padrão e infraestrutura de fazenda e *resort*. Tal empreendimento é formado pelo grupo Pizzato e pela família Melo, que atuam em todo o Rio Grande do Norte com investimentos em áreas diversas.

Conforme se acredita, a duplicação dessa via, além de incrementar a vilegiatura, auxiliará no fortalecimento da economia, ao favorecer o escoamento das produções das salinas e de outros ramos de atividade. Também incrementará o setor imobiliário, valorizando as terras existentes nesse trecho, sobretudo as que beiram a RN mencionada.

Quanto à ocupação e ao uso do solo urbano em Tibau, algo que nos chamou atenção nos dados levantados foi o fato de o espaço público de acesso às praias de propriedade da Marinha estar comprometido, então, pela privatização dessas áreas de domínio do povo e da União. As ruas não foram regularmente abertas e apresentavam-se, de maneira geral, bastante estreitas, algumas, inclusive, sem saídas ou com os acessos restritos à praia. Desse modo, somente os proprietários das residências secundárias podiam ter acesso à praia.

Silva e Monteiro (2012) alertam para essa questão e enfatizam que tal descaso do poder público trouxe como consequência, ainda, as formas privativas de apropriação do litoral, podendo ser observadas diversas construções sobre falésias, em especial na praia que faz fronteira com o litoral cearense. Para os autores (2012, p. 9):

A ocupação de falésias não somente infringe a legislação urbana, como igualmente representa risco socioambiental aos moradores em caso de eventual desabamento das encostas, considerando-se que nesse caso, a falésia ainda está ativa, em permanente processo de erosão marinha.

Sobre tal assunto, Felipe (2010) também levanta pontos bem relevantes para reflexão. Segundo afirma, essa ocupação acarreta problemas associados ao aquífero do qual faz parte o lençol d'água do Morro de Tibau. Tanto a capacidade de armazenamento e a qualidade da água como o movimento dos aquíferos dependerão das características geológicas. Contudo, provinda das chuvas, essa água pode escoar superficialmente ou se infiltrar. Em Tibau, a água das chuvas se infiltra nas chamadas dunas quaternárias e vai se acumular nas barreiras terciárias constituídas de arenito. A taxa de infiltração em solos arenosos é bastante considerável, e o escoamento superficial só ocorre quando a taxa da água que cai excede essa taxa ou quando as camadas das dunas se saturam totalmente da água. Felipe (2010) levanta a hipótese da possibilidade de aquelas águas subterrâneas que alimentam “os pingas” deixarem de existir ou reduzirem bruscamente sua capacidade armazenadora desse líquido. Como evidenciado, o que acontece em Tibau, em termos de depredação dos morros, é a destruição dessas elevações naturais, pela retirada de areias para construção de estradas e, sobretudo, pela construção indiscriminada das casas de veraneio no topo e encostas daqueles morros.

Para Silva e Monteiro (2012, p. 12):

Diante da situação paisagística observada pela pesquisa, pode-se afirmar que o rápido e intenso processo de ocupação, por residências secundárias, da linha de praia, das falésias e dunas, entre outras áreas ambientalmente frágeis no município de Tibau, tem acarretado danos socioespaciais implicando na perda da qualidade de vida da população permanente, sujeita a arcar com o ônus da atividade do veraneio e do turismo local.

Além do mais, a vilegiatura, e, portanto, as segundas residências, tem sido vista como segmento que não gera muitos lucros para o município, pois tanto aumenta a especulação imobiliária como inflaciona os preços para a população local, deixando para a administração pública o ônus dos períodos de alta estação, tal como o lixo

então produzido. Outro fator a ressaltar é o fato de a população local estar sempre na expectativa do processo. Por exemplo, acaba-se pensando e planejando a cidade muito mais para quem é de fora e nela permanece apenas por curtos períodos do ano. Um exemplo clássico foi o carnaval de 2012, quando a festa foi privatizada, ou seja, criaram-se blocos aos quais somente tinham acesso aquelas pessoas que podiam comprar (a preços bem elevados) os ingressos, atualmente conhecidos como abadá.

Em entrevista com um ex-secretário de Planejamento do município, há um discurso dúbio que aponta a vilegiatura, ao mesmo tempo, como vetor importante de crescimento da cidade e como responsável por trazer prejuízos para esta, não servindo, inclusive, para arrecadação de impostos, pois apenas 10% dos veranistas pagam IPTU em dia. Todavia, os vilegiaturistas recebem inúmeros benefícios com as melhorias feitas pelo poder público, porquanto suas propriedades privadas são valorizadas tanto quanto a cidade, mas os prejuízos acabam sendo muito maiores para aqueles que ali permanecem o ano inteiro.

Hoje, a maioria das pequenas cidades já apresenta um frágil processo de urbanização, resultado, principalmente, da concentração das atividades econômicas e da oferta de serviços nos grandes e médios centros urbanos e, particularmente, da insuficiente rede de comunicação/informação entre aglomerações de todos os tamanhos. A dependência entre cidades em um sistema urbano associa-se à complexidade nelas presente. De acordo com Campos (2009), a cidade, seja qual for sua escala, percebida a partir da sua inserção no mundo, na região ou no lugar como ponto de articulação de movimentos e sedimentação de populações, mercadorias e ideias, configura de maneira permanente novas formas de agrupamentos e de relações socioespaciais, mesmo com tamanhos ou formas diferenciadas.

Neste caso, Tibau tem estabelecido importantes relações socioespaciais com o espaço regional norte-rio-grandense na medida em que se insere perfeitamente em uma divisão territorial do trabalho no Rio Grande do Norte, inserindo-se, ainda, como um poderoso receptáculo de segunda residência no estado, portanto, espaço produzido pelo e para o lazer.

A maritimidade moderna consolidada em Tibau

Os espaços litorâneos possuem finalidades bastante significativas para a economia nacional e norte-rio-grandense. Além dos elementos econômicos, outros fatores atribuem vital importância para a organização desses espaços e das cidades por eles banhadas. De acordo com a hipótese deste trabalho, a vilegiatura marítima evidencia-se como poderoso vetor do processo de urbanização na atualidade, e, para fundamentar tal argumento, analisamos a vilegiatura marítima e seu desenvolvimento no espaço litorâneo do município de Tibau.

Desde o período colonial, o então distrito de Tibau já existia e, conforme relatos, por muitos anos, os “Morros Vermelhos” eram somente uma vila de pescadores. Mesmo na atualidade, o hoje município é lugar bastante tranquilo e possuidor de belas praias.

Há ali uma larga faixa de areia fina e clara, um razoável coqueiral (que já foi imenso em tempos pretéritos), um belíssimo mar azul, dunas e falésias, onde ainda são vistos pequenos morros com camadas de areias coloridas (também consideráveis em tempos remotos).

Em Tibau, o clima é semiárido tropical, com temperatura média de 27 °C. Um fato de destaque é a temperatura da água do mar das praias dessa cidade, sempre morna, principalmente nos finais de tarde, independente da época do ano. Ademais, a praia é plana, bem extensa, sem arrecifes e rochas submersas, o que propicia muito mais tranquilidade ao banhista.

Tais fatores favoreceram a procura pelo litoral tibauense pelos vilegiaturistas, mas, com certeza, foi o desenvolvimento socioeconômico de Mossoró que materializou o referido processo. Como dissemos, Mossoró é a segunda cidade mais destacada do estado. De acordo com o IBGE (1982), caracteriza-se por ser historicamente uma cidade comercial, e um dos fatores determinantes para isso é sua localização geográfica em uma área estratégica de transição entre a economia do litoral e a do sertão. Essa condição proporcionou sua inserção na divisão territorial do trabalho durante sua história, com reflexos na constituição das atividades econômicas e nas suas reestruturações espaciais.

Desde uma economia agropastoril, à extração do sal e da cera da carnaubeira, que passou lentamente a participar da diversificação das atividades econômicas, existem ainda, mais recentemente, o agronegócio de frutas tropicais e a extração de petróleo como fortes impulsionadores de profundas mudanças estruturais e socioeconômicas em Mossoró.

Um traço marcante desta cidade é sua influência regional tanto em todo o oeste potiguar como em alguns municípios do Ceará e da Paraíba. Tal influência não é apenas econômica, pela centralidade associada às atividades comerciais e de serviços, mas ainda do ponto de vista social, pois ali se encontram hospitais regionais de baixa e média complexidade que atendem a toda a região, entre outros tipos de serviços (COUTO, 2011).

Naquele momento, Mossoró estava entre as 22 cidades médias brasileiras que mais se desenvolveram nos últimos anos do ponto de vista do crescimento econômico nacional. No tocante à sua indústria, seu fortalecimento tomou novo impulso a partir de 1970, com a extração de petróleo, com considerável crescimento populacional no município, aquecendo o mercado local da indústria da construção civil.

Ademais, lidera a lista dos municípios com maior potencial mineral do Rio Grande do Norte, segundo levantamento realizado pelo IFRN, com base nos dados do Departamento Nacional de Pesquisa Mineral (DNPM). A concentração de minerais em solo mossoroense tem atraído alguns investidores. Havia, então, duas fábricas de cimento em operação no município. A maior delas, administrada pela Cimentos Mizu, pode empregar até 1,5 mil pessoas.

Consoante dados do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), o Produto Interno Bruto (PIB) de Mossoró era de R\$ 2,7 bilhões, e a renda *per capita*, de R\$ 11,5 mil, a maior do estado. Quanto ao índice de crescimento econômico, verificou-se uma variação de 7,4% ao ano, superior à média nacional, que é de 3,5%, e até mesmo à média entre as cidades emergentes, de 5,4%. Em decorrência do seu desempenho econômico e da relação com outras cidades da região oeste, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) evidenciou o crescimento de Mossoró com *status* de capital regional.

Este instituto destacou esta cidade como importante polo administrativo fora do eixo da capital, Natal. Entre as cidades médias em crescimento e com estreita ligação com a capital, o IBGE apontava: Campina Grande, na Paraíba; Juazeiro-Petrolina, na Bahia e em Pernambuco; Caruaru, em Pernambuco; Mossoró, no Rio Grande do Norte; Juazeiro do Norte-Crato-Barbalha, no Ceará; Feira de Santana, Ilhéus-Itabuna e Vitória da Conquista, na Bahia.

Muitas foram as novas instalações na cidade nos últimos cinco anos que materializam tamanho crescimento econômico: o Mossoró West Shopping, que também se instalou em Juazeiro do Norte-CE; a Praça de Convivência, no Corredor Cultural; condomínios, como o conglomerado da Alphaville, que esgotou a venda dos seus lotes em cinco horas; e universidades, como a Universidade Potiguar (UnP), que dobrou sua oferta de cursos etc.

Toda essa dinâmica favoreceu, certamente, o incremento do uso da praia de Tibau pelos vilegiaturistas mossoroenses. Nos meses de dezembro, janeiro e fevereiro, o litoral tibauense tem sido o reduto preferido de residências secundárias da população do oeste potiguar, aumentando sua população a um total acima da capacidade de assistência por parte do poder público local.

Embora estejamos ressaltando a atual pujança econômica de Mossoró como elemento impulsionador da prática da vilegiatura em Tibau, em períodos precedentes, já havia uma classe abastada em Mossoró, muito associada também às atividades econômicas da cidade, como, por exemplo, as elites agrárias e, ainda, as associadas à salinicultura. Tal classe possuía capital suficiente para investir em empreendimentos vinculados ao lazer. Até a década de 1960, Tibau era uma vila de pescadores, mas já com algumas dezenas de casas de veraneio, pertencentes, em sua maioria, à classe dominante de Mossoró, como afirma Felipe e Rosado (2002).

Somente no final da década de 1960 é que a classe média de Mossoró descobriria Tibau, em decorrência, sobretudo, dos loteamentos e do crédito imobiliário. Consoante Felipe e Rosado (2002, p. 7) acrescentam, Tibau, a partir desse período:

Expande seus limites praieiros que deixam de ser a falésia em forma de “franja”, divisa natural que separa o Rio Grande do Norte do Estado do Ceará, e a casa do bispo ou do Sr. Eduardo Sabóia, para avançar do lado do Ceará, até o “Tremembé”, ultrapassando já o [...] estuário do Rio Mata Fresca, que num futuro próximo será o marco divisório dos dois Estados vizinhos.

Na realidade, Tibau insere-se numa lógica mais ampla em que a busca pelo litoral para o lazer teve grande expansão nos últimos trinta anos. Porém, o germe de tal acontecimento advém de muito tempo antes, e, em meados do século XX, o processo desponta de maneira mais evidente, quando se incrementa uma nova variável para dinamizar essas relações de Mossoró com “seu” litoral. Trata-se da busca pelo lazer, pois a sociedade urbana mossoroense absorve as influências externas demonstrando recente interesse pelo mar. Ocorre, portanto, a difusão do fenômeno marítimo, principalmente em Tibau, e as práticas marítimas modernas simbolizariam mudanças no modo de vida da população mossoroense. Nesse período, a imagem do litoral associada aos usos relacionados à maritimidade moderna passa a ser assimilada pela coletividade de tal modo que a segunda residência passa a ser quase uma cobrança para manutenção do *status* social de cada classe.

Isso promoveu um processo de reconfiguração da urbanização em Tibau mediante o adensamento junto à sua zona de praia. O avanço da dinâmica do lazer pelas elites mossoroenses propiciou a incorporação de novos espaços, antes ocupados pela racionalidade das atividades de trabalho, sobretudo dos pescadores, e habitação. Todavia, a substituição de tal grupo social impôs uma série de transformações, como a grande diminuição das atividades tradicionais, principalmente de pesca e mariscagem, a geração de ocupações informais, o movimento do mercado imobiliário, entre outras.

Em Tibau, a vilegiatura acrescenta novos valores ao litoral, com as práticas marítimas modernas, bastante relevantes na reestruturação das imagens vinculadas ao mar. A partir daí, há grande motivação e desejo de se ter uma segunda residência na praia. Com a propagação

desse fenômeno nos últimos anos, demonstra-se forte dinâmica, isto é, a consolidação da classe média em Mossoró, na década de 1970, acende a possibilidade de novos investimentos, estes já associados à moda de morar/viver à beira-mar. Referida realidade acaba por reorientar o processo de urbanização corrente.

Como Mossoró, nesse período, já não mais se constituía como cidade banhada pelo mar (embora suas relações com o litoral fossem constantes pelos fatores mencionados), optou-se por um espaço que distasse o mínimo possível e que pudesse oferecer tal possibilidade. Os primeiros investimentos em Tibau, por exemplo, são frutos da nova imagem vinculada à maritimidade moderna que, atuando no imaginário coletivo, desperta o desejo nas pessoas de estar cada vez mais perto do mar para vivenciar o lazer. Consoante Pereira (2012), a função portuária, a moradia de classes de baixa renda e as atividades de pesca e extrativismo ainda formam o mosaico espacial das orlas das maiores cidades litorâneas nordestinas. Porém, desde 1970, expandem-se os projetos destinados à completa redefinição das funções tradicionais. A imagem associada aos usos relacionados à maritimidade moderna tem sido assimilada pela coletividade. Sendo assim, as orlas urbanas tornam-se ou buscam tornar-se ícones da modernização alcançada por suas cidades, abrindo-se às diversas facetas do internacionalismo, reorganizando desde as tipologias arquitetônicas, aos usos por estrangeiros (ou não), aos equipamentos de lazer etc.

Tibau, cidade-praia, praia dos mossoroenses ou muitos outros nomes sugeridos, surge claramente de uma demanda da classe média que se redefine em Mossoró, a partir, sobremodo, da década de 1970. Esta cidade apresenta contingentes populacionais e terciários diferenciados, porquanto se encontra em estágio mais avançado de estruturação urbana, guardando pontos de complementação com as respectivas cidades menores dentro da mesma região produtiva. Mossoró encabeçava, então, uma aglomeração com mais de 600 mil habitantes, composta por cerca de 45 municípios, especialmente do Rio Grande do Norte e do Ceará. Configura-se como uma cidade de porte médio, que tem sua economia dinamizada pela diversidade da atividade econômica, ampliando sua importância na região, vindo a se constituir num

centro regional com localização entre duas regiões metropolitanas, Fortaleza, no Ceará, e Natal, no Rio Grande do Norte.

Atividades conectadas ao agronegócio da fruticultura, assim como à extração e beneficiamento do sal, à exploração do petróleo e do gás natural, desenvolvidas na região de influência de Mossoró, têm contribuído para o crescimento urbano desse município. Como mencionamos, a extração de sal é a mais antiga atividade econômica da região, enquanto a extração de petróleo e gás e o agronegócio de frutas tropicais têm o ápice do seu crescimento a partir do final da década de 1970, sendo a década de 1980 a de consolidação das atividades.

Desse modo, redefiniu-se, nesse período, pela sua diversidade econômica, a classe média de Mossoró, que pode, então, ser destacada nas figuras de trabalhadores especializados das salinas (via sua mecanização), de professores universitários e servidores públicos em geral, de engenheiros e técnicos da Petrobras e suas terceirizadas. Tal classe média, com seus salários e alto poder de consumo, demanda novos espaços para o lazer. Demanda, portanto, segundas residências nos espaços litorâneos. O espaço litorâneo que, à época, constituía Tibau, passa a atender perfeitamente a esse fim, favorecendo, inclusive, trinta anos depois, a sua própria emancipação na condição de município.

A história de Tibau, a princípio, teve a associação de dois usos do seu espaço: um que começa a se intensificar com base em uma sociedade de lazer emergente provinda de Mossoró, e outro mais antigo, de uma zona de trabalho apropriada por pescadores. Nesse cenário, o quadro conflitual comumente existente em tais realidades, isto é, evidenciado por lógicas dispares de apropriação, uma que vislumbra o espaço da produção e outra do consumo, nesse período, em Tibau, não se efetiva, pois a “compra” das terras dos pescadores tibauenses foi algo realizado sem nenhuma resistência deles.

De acordo com Felipe e Rosado (2002, p. 7), ao falarem da expansão da linha de costa de Tibau, esta ocorreu(e) tanto para o lado do Ceará “até o ‘Tremembé’, ultrapassando já o ‘arrobado’, estuário do Rio Mata Fresca”, como para Grossos, no Rio Grande do Norte, “[...] a praia de Tibau chega à localidade de ‘Gado Bravo’, e os loteamentos já atingem a localidade de ‘Areias Alva’”. Além dessa expansão em sua

linha de costa, teríamos ainda uma em direção ao interior, atingindo o cume dos morros e suas encostas, porém o que mais chama a atenção é o alerta desses autores para a ocupação de novos espaços pelos antigos moradores da vila, os pescadores, que deixam a praia para se localizarem em trechos situados ao lado da estrada Mossoró-Tibau e em áreas próximas ao morro de Manibu, bem distante do seu principal instrumento de trabalho.

Essa realidade evidencia a lógica de apropriação associada às classes menos favorecidas e às classes abastadas, sendo as segundas indutoras de uma valorização da zona de praia de Tibau. Inicia-se, portanto, o processo de urbanização de tal espaço como efeito da procura por espaços de lazer. É fato, portanto, que a vilegiatura simboliza o estabelecimento de racionalidade vinculada à sociedade do ócio nos trópicos e que esta chega tanto às metrópoles (sobretudo as nordestinas) como a outros espaços urbanos.

Ao refletirmos sobre os momentos de expansão da vilegiatura sugeridos por Dantas, Pereira e Panizza (2008), acreditamos que Tibau teve, em seu momento inicial, total espontaneidade da ação dos vilegiaturistas, muito embora, como afirmam os pesquisadores, a permanência desses atores demande uma infraestrutura mínima. Nesse sentido, logo surgiram a estrada asfaltada, o primeiro hotel (já após a divulgação das suas potencialidades turísticas), os serviços de energia elétrica, o abastecimento de água e expansão do atendimento telefônico, transferindo para o Estado o encargo de tais estabelecimentos.

Apesar de termos destacado o caráter espontâneo de mencionado processo, com ele, verificou-se expressiva urbanização da zona de praia desse município, pois demandou relevante infraestrutura, consolidando um processo que, inicialmente, se firmou nas capitais nordestinas. Embora estejamos citando tanto a realidade vivenciada pelas capitais nordestinas como aquela vivenciada em uma escala mais modesta, nossa intenção não é compará-las, pois recairíamos em graves erros metodológicos, sobretudo por se tratar de realidades tão diferenciadas. Nossa intenção é muito mais uma tentativa de complementar estudos já realizados.

Nesse sentido, por exemplo, é importante lembrar que Tibau apresenta temporalidades diferenciadas do processo que ocorreu nas capitais nordestinas, quando os antigos espaços de vilegiatura são substituídos por espaços de moradia (nova relação entre uso permanente e uso ocasional). Neste caso, morar na praia passa a ser um desejo igual ao antigo costume de veranejar. No caso de Tibau, este é um fenômeno recente.

No caso das metrópoles, há uma procura por novos espaços fora das cidades, pois tanto o desejo de morar à beira-mar como o interesse do mercado imobiliário redimensionam tais espaços, inviabilizando neles a permanência de segundas residências (DANTAS; PEREIRA; PANIZZA, 2008). Em relação a Tibau, há um fenômeno bastante interessante em sua escala intraurbana, isto é, há apropriação de novos espaços por vilegiaturistas, que caracterizamos como áreas de expansão da cidade, porém a lógica de valorização interna sugere que espaços como a praia das Emannelas seja mais valorizado que outros mais prestimosos em tempos pretéritos.

Do ponto de vista de tais mudanças, temos ainda como hipótese o seguinte: diante das rápidas transformações em curso na cidade de Mossoró, em especial associadas ao valor da terra urbana,²³ a busca por espaços de moradia em Tibau será uma crescente, ainda mais com as facilidades de acesso, pois, com o término da duplicação da RN-013, o trajeto entre as cidades poderá ser percorrido em menor tempo. Assim, as pessoas poderão trabalhar em Mossoró e residir em Tibau, por exemplo.²⁴

²³ Sobre tal questão, ver estudo de Elias e Pequeno (2010) intitulado *Mossoró: o novo espaço da produção globalizada e aprofundamento das desigualdades socioespaciais*, mais especificamente a parte “Reestruturação urbana e da cidade”.

²⁴ Guedes (2010, p. 33-34) diz que “até 1932 não existiam estradas de rodagem para Tibau”. Neste mesmo ano, “por ocasião da grande seca que gerou muitos flagelados, a Associação Comercial de Mossoró [...], com intuito de socorrer os flagelados da região, levantou recursos junto a outras associações comerciais do país e iniciou os serviços de terraplanagem da estrada de rodagem Mossoró/Tibau [...] com a construção da estrada de rodagem, os carros de bois passaram a gastar apenas um dia para chegar a Tibau [...] por volta de 1950 [...] toda extensão da estrada recebeu cobertura de picarra”. Somente na gestão de Tarcísio Maia, executou-se sua pavimentação.

Ainda do ponto de vista da expansão contemporânea da vilegiatura marítima e da sua lógica, segundo Dantas, Pereira e Panizza (2008), beneficiada pelo planejamento estatal e pelos investimentos privados que emergem no final dos anos de 1990 e início dos anos de 2000, há uma mudança no quadro anterior, isto é, de uma dinâmica espontânea muda-se para outra centrada no planejamento estatal e propulsora de novos usos no litoral. Para os autores (p. 300), “nela, a política de desenvolvimento do turismo no Nordeste e seus desdobramentos adquirem papel relevante na enunciação da vilegiatura”.

Surgem, nesse momento, políticas com objetivos desenvolvimentistas sob a ótica da valoração das zonas litorâneas, no intuito de inserir a região Nordeste na lógica mundial de destinações turísticas. Como mencionado, o Prodetur é a figura mais representativa de tal lógica. A ideia foi conseguir recursos para alavancar o crescimento da atividade turística, em particular, a internacional. Os estados receberam e investiram diferentemente os recursos provindos desse programa, mas o mais importante a se destacar são os resultados dos benefícios em infraestrutura apreendidos/utilizados pelo setor imobiliário para alavancar o valor do preço da terra e, conseqüentemente, das residências de uso ocasional.

Tibau vivencia essa dinâmica de maneira bastante singular, isto é, há uma tentativa de inserção dessa cidade no sistema-mundo como destinação turística a partir desse período, assim como de parte considerável da orla norte-rio-grandense, porém seu papel ainda é muito mais o de acolhedor de dinâmica promovida pelos vilegiaturistas de Mossoró. Recursos do Prodetur, por exemplo, não chegaram diretamente para essa cidade e região, mas sua inserção em tal sistema se dá mediante outras políticas, entre estas, o estabelecimento do Polo Costa Branca. Hoje, o processo de urbanização em curso em Tibau por meio do consumo do lazer se instrumentaliza da prática da vilegiatura marítima e se fortalece, certamente, pela proposta do desenvolvimento turístico abrigada no mencionado projeto.²⁵

²⁵ É válido lembrar que, até aquele momento, Tibau não possuía sequer um plano de ação turística em execução.

Em Tibau, assim como em outros espaços, a vilegiatura se impõe em comparação à demanda turística. Naquele momento, Tibau dispunha de infraestrutura mínima para, inclusive, receber tal demanda. Havia ali apenas um hotel, e o restante de leitos provinha das nove pousadas existentes. Sua gastronomia gravitava entre seis restaurantes de pequeno porte e uma série de barracas de praia. Quanto aos estabelecimentos de entretenimento, somente três foram então contabilizados.

Afora uma série de questões básicas que têm forte relação com o dinamismo do turismo, como a pouca qualificação para as pessoas que trabalham no setor turístico, na cidade faltava saneamento básico, inexistia um aterro sanitário, havia esgotos a céu aberto, águas pluviais não captadas, poços artesanais transformados em fossas, má qualidade da água para consumo, destruição dos recursos naturais, construções desordenadas em área de dunas e mar, mangues e lagos etc. (GUEDES, 2010).

Ocorre que a expansão do processo de urbanização do município se deu muito rapidamente. Desse modo, a incorporação de novos espaços pela elite mossoroense, em sua grande maioria (antes ocupados por diferentes conformidades que geraram inúmeras transformações), verifica-se também de maneira bastante rápida e acaba apanhando de surpresa a gestão do município de Grossos à época (Tibau pertenceu a Grossos de 1953 a 1995). Essa realidade é vivida por muitos outros municípios brasileiros, sendo que as gestões dos pequenos municípios costeiros também vivenciam tal dinâmica. Não há legislação ambiental ou de uso e ocupação do solo (e, quando há, falta fiscalização) nem infraestrutura adequadas para a atual dinâmica.

Com efeito, toda a região costeira do Rio Grande do Norte detém, em razão das suas características naturais, frágil estrutura, embora também com enormes potencialidades. Seu litoral sustenta um mosaico de ecossistemas, isto é, manguezais, restingas, dunas, praias, falésias, estuários e recifes de corais. Referidas características têm motivado o desenvolvimento de várias atividades econômicas, mas sem consonância com o equilíbrio da sua biodiversidade.

De acordo com o Plano Estadual de Gerenciamento Costeiro, a zona costeira foi delimitada em 33 municípios, os quais atendem aos

critérios definidos pelo mencionado plano. Para efeito de planejamento e gestão, subdividiu-se a área em duas subzonas: litoral leste ou oriental e litoral norte ou setentrional.²⁶ De Baía Formosa, no extremo sul, até Natal, na chamada Zona da Mata, a vegetação predominante é a Mata Atlântica, ou o que restou dela, aproximadamente 0,3% da cobertura original, segundo dados do Ibama. Na intervenção da zona costeira do Rio Grande do Norte, as atividades turísticas e imobiliárias são marcantes e têm nos empreendimentos turísticos e nas segundas residências seu maior potencial. Nesse estado, os municípios de Parnamirim, Nísia Floresta, Tibau do Sul e Extremoz sobressaíam em relação a esses tipos de empreendimento.

Porém, em sua costa norte, há alguns destaques, e, como principal, o município de Tibau. É válido, no entanto, lembrar que, na costa norte, desde Pedra Grande a Tibau, ainda permanecem alguns traços da pesca artesanal. Nesse litoral árido e mais distante da capital, o turismo ainda tem espaço tímido. Em Pedra Grande, Caiçara e São Bento, encontravam-se vilas de pescadores. A área atrai parques eólicos, impulsionados pela constância dos ventos. No caso de Tibau, poucos pescadores permaneceram, a vila não existe mais, e o local de residência, atualmente, fica bem distante do seu principal instrumento de trabalho, isto é, sua jangada e, sobretudo, o mar.

Sobre a questão imobiliária, de acordo com dados do Instituto de Desenvolvimento Econômico e do Meio Ambiente, foram licenciados 169 empreendimentos de construção civil para os municípios da região costeira em 2010.

Em Tibau, sua ocupação tem mais um agravante, como ressaltam Felipe e Rosado (2002). Trata-se da ocupação dos morros em torno das duas falésias, determinando a diferença na paisagem da praia de Tibau

²⁶ Litoral oriental: Arês, Baía Formosa, Canguaretama, Ceará-Mirim, Extremoz, Goianinha, Macaíba, Maxaranguape, Natal, Nísia Floresta, Parnamirim, Rio do Fogo, São Gonçalo do Amarante, Senador Georgino Avelino, São José de Mipibu, Tibau do Sul e Vila Flor. Litoral norte: Areia Branca, Alto do Rodrigues, Carnaubais, Caiçara do Norte, Galinhos, Grossos, Guamaré, Macau, Mossoró, Pedra Grande, Pendências, Porto do Mangue, São Bento do Norte, São Miguel do Gostoso, Serra do Mel, Tibau, Touros.

dos outros espaços costeiros circunvizinhos. Esse fato tem ocasionado a destruição de tal ecossistema e a singularidade da praia, qual seja, seus morros de areias coloridas e seus coqueirais.

Na nossa percepção, a ocupação urbana de Tibau ocorreu em diferentes tempos e com a apropriação de novas áreas. O acelerado processo de expansão urbana de Tibau, a partir dos anos de 1970, tem como fator maior a “descoberta” das praias do litoral setentrional como opção de veraneio e lazer de fim de semana, em particular pela classe média e média alta mossoroense. Evidencia-se, com essa dinâmica, assim como em outros lugares, a emergência, em Tibau, do processo de especulação imobiliária fomentando o mercado de terras da sua zona de praia.

A população que chegou(ga) a Tibau, em especial a mossoroense, procurou(ra) fixar-se cada vez mais perto do mar. Desse modo, grupos mais pobres (entre eles, os pescadores) passaram a se aglomerar em outras áreas, algumas das quais bastante impróprias, como manguezais, alagados e outras áreas inadequadas para assentamentos humanos, intensificando a proliferação de bolsões de pobreza e seus desdobramentos sociais.

Nessa cidade, nos últimos anos, os loteamentos têm se expandido rapidamente. No contexto da valorização litorânea, o parcelamento do solo em lotes urbanos possui grande significado, conforme há uma transformação na maneira de conceber o uso do espaço, pois este “torna-se mercadoria, entra no circuito de troca, e com isso espaços antes desocupados se transformam em mercadorias, entrando na esfera da comercialização” (CARLOS, 1999, p. 175). No caso de Tibau, tal comercialização do espaço materializou-se efetivamente. A nova relação da sociedade mossoroense com o mar, representada pelo desejo de veranejar nas praias próximas, desencadeou uma demanda por um espaço litorâneo parcelado e pronto para ser consumido.

Como resultado dessa dinâmica verifica-se a expansão, como mencionado, de vários loteamentos. Embora haja a manutenção de corretores em Tibau, as empresas responsáveis pelos principais parcelamentos

eram todas sediadas em Mossoró. Assim, a demanda e o estabelecimento destes são ingerência desta cidade.

Em Tibau, apesar de não ser oficial, já eram reconhecidos seis bairros na cidade,²⁷ e o chamado Jardim de Alice também é conhecido como bairro “Aeroporto”, pois nasceu na área ocupada, anteriormente, por uma pista de pouso existente no município, hoje desativada e totalmente loteada. O agente imobiliário começa, então, a atuar de forma mais visível como produtor do espaço. Especialmente, duas imobiliárias foram as responsáveis pelo processo de loteamento nesse bairro considerado a mais nova área de expansão do município. Para Carlos (1999, p. 175):

O processo de reprodução do espaço, no mundo moderno, se submete cada vez mais ao jogo do mercado imobiliário – na medida em que há novas estratégias para a acumulação que se realiza por meio de empreendedores imobiliários – e das políticas estratégicas do Estado.

Do ponto de vista do total de domicílios particulares existentes no município de Tibau, evidenciou-se um crescimento considerável, com índices superiores, inclusive, aos de Natal. Ficou atrás somente de Mossoró. Esta cidade, inserida no contexto de cidade média, tem revelado dinamismo econômico perceptível no plano do ambiente construído, como cita Queiroz (2012), à medida que esse dinamismo tem se estendido para todos os lados, com a construção e implantação de inúmeras vias.

²⁷ Bairros reconhecidos pela população: Centro, Pôr do Sol, Jardim de Alices, Vila Nova, Emanoelas e Gado Bravo (informações obtidas em entrevista concedida pelo senhor Milton Guedes em dezembro de 2011). Porém, para o IBGE, Praia das Emanoelas e Gado Bravo localizam-se na zona rural.

Tabela 5 - Domicílios particulares ocupados. Brasil, Nordeste, estado e municípios, 2000-2010

Brasil, Nordeste, estado e municípios	Domicílios particulares ocupados (unidades)		Variação % (2000-2010)
	2000	2010	
Brasil	45.053.286	57.428.017	27,46
Nordeste	11.472.003	14.957.608	30,38
Rio Grande do Norte	675.283	901.339	33,47
Mossoró-RN	52.202	73.449	40,70
Tibau-RN	734	1.021	39,10
Grossos-RN	2.083	2.829	35,81
Natal-RN	178.312	235.762	32,21
Areia Branca-RN	5.652	7.262	28,48

Fonte: IBGE - Censo Demográfico. Organização própria.

Ao falar da expansão, não podemos negar o fato de que a ocupação em Tibau se deu, inicialmente, ao longo da costa, onde o processo vem favorecendo a privatização de extensas áreas, por meio tanto das casas como de muros, rampas e outras construções que impedem, inclusive, o acesso público a elas, subtraindo o espaço público desse patrimônio ambiental.

Em seu estudo, Silva e Monteiro (2012, p. 9) denunciam:

A ausência do poder público municipal na ordenação do território tibauense, viabilizou a capitalização do litoral sob sua jurisprudência e favoreceu a expansão urbana desorganizada e irresponsável das áreas de praia, sem que se atentasse para a necessidade de preservação dos espaços públicos litorâneos. Essa negligência e omissão do poder público resultou, entre outros, em formas privativas de apropriação do litoral [...], na qual se observam residências secundárias construídas sobre falésia,

na praia que faz fronteira com o litoral cearense. A ocupação de falésias não somente infringe a legislação urbana, como igualmente representa risco socioambiental aos moradores em caso de eventual desabamento das encostas, considerando-se que nesse caso, a falésia ainda está ativa, em permanente processo de erosão marinha.

Mencionamos também o incremento dos loteamentos, os quais representam novos núcleos urbanos dentro de Tibau (mencionado processo também se verifica em outras pequenas cidades). Estes tanto crescem no sentido da orla, afastando-se dos arredores do centro, onde a população mais antiga reside, como se interiorizam, neste caso, apresentando um novo perfil para tal espaço. Assim como as segundas residências, esses núcleos passam também a viver intenso movimento nos meses de dezembro a fevereiro e em feriados prolongados, enquanto ficam quase adormecidos nas demais épocas do ano, quando residências e condomínios, pousadas, mercadinhos, padarias, lanchonetes e outros serviços fecham as portas até a próxima temporada. Ademais, há ainda uma população fixa (e pobre) que, à retaguarda desse processo, se insere no total de população fixa que mora, vive e usa o espaço cotidianamente.

Para a referida população, o espaço de Tibau é suporte da sua vida cotidiana. Seria um lugar considerado “a base da reprodução da vida”. Tibau cidade “produz-se e revela-se no plano da vida e do indivíduo”, do seu morador, aquele que vê seu nascer e pôr de sol como partes integrantes da sua vida e não apenas a partir das lentes fotográficas dos vilegiaturistas e/ou turistas no período de férias. Lugar este onde “as relações que os indivíduos mantêm com os espaços habitados se exprimem todos os dias nos modos do uso, nas condições mais banais, no secundário, no acidental” (CARLOS, 2007, p. 17).

Um viés de destaque nos últimos anos tem sido a construção de condomínios de vilegiatura. Estes representam as mais novas tendências relacionadas ao desejo por isolamento associado aos mossoroenses. Consoante a análise demonstra, a vilegiatura em Tibau constitui territórios nos quais Mossoró e sua sociedade estão intensamente presentes. E, ainda, a expansão das construções em Tibau, muito crescente do

ponto de vista dos condomínios, representa também o próprio incremento do setor imobiliário e da construção civil na cidade de Mossoró. Tibau, a nosso ver, é um dos principais símbolos do que cresce (ou declina) em Mossoró.

Dessa forma, do crescimento urbano de Tibau emergem, além de residências com tipologias bem próximas e caracterizadas como segundas residências – algumas, até mesmo, bastante luxuosas –, formas precárias de moradia associadas à carência de redes de infraestrutura urbana e de equipamentos sociais e, muito recentemente, os espaços que podemos chamar de “espaços de riqueza”, com a predominância de condomínios horizontais e verticais, definindo padrões de intensas disparidades intraurbanas e configurando quadro de autossegregação socioespacial.

De modo geral, os condomínios sobressaem como horizontais e, mais recentemente, verticais, como uma diferente forma dos loteamentos fechados. Sobre as tipologias, as segundas residências destinadas à vilegiatura marítima possuem características bem inerentes, formadoras de uma diferenciação entre outros tipos de residências. Tal organização se dá, sobretudo, por sua característica particular, isto é, receber seus proprietários somente em determinadas épocas do ano. Em boa parte deste, a segunda residência mantém-se desocupada. Caminhar por Tibau em alguns períodos do ano tanto pode ser bastante tranquilo como assustador, pois, além de um grande silêncio pelas ruas, há também um grande número de casas fechadas.

Sobre as tipologias residenciais, como lembra Pereira (2006), os veranistas não abrem mão do conforto do modo de vida urbano. Por isso, constroem suas segundas residências com base em elementos que permitam assegurar comodidade, privacidade e lazer. Em Tibau, em sua maioria, as casas para vilegiatura têm um amplo alpendre, vários quartos com uma quantidade de área construída bem superior à das casas dos demais habitantes. Uma característica curiosa é que, em alguns espaços, as formas arquiteturais das casas são bem próximas umas das outras, como é o caso da praia das Emanoelas.

Ao longo do estudo, elencamos itens que, de maneira geral, caracterizam tal tipologia. Seriam eles: os muros (não necessariamente

altos, embora a ideia seja realmente proteger a residência), os alpendres (como mencionamos, em muitos casos, servindo, inclusive, de dormitórios improvisados), a garagem (parte considerável dos vilegiaturistas chega à sua segunda residência de automóvel), a piscina e a casa do zelador. Este último elemento não foi encontrado em um número razoável de residências, sendo a justificativa o fato de o zelador residir em Tibau, isto é, já ter casa e família nessa cidade.

Quanto às formas, podemos observar em Tibau diferentes grupos de ocupação, variáveis desde os condomínios horizontais e verticais aos aglomerados homogêneos e heterogêneos.²⁸

Ainda em relação aos condomínios, eram construídos por empresas de Mossoró, tais como a WSC Empreendimentos e Construções Ltda. e a Rosário Edificações e Pavimentação Ltda. Em sua maioria, localizavam-se na área atualmente mais “valorizada” da cidade, isto é, na praia das Emanoelas e na de Gado Bravo, e possuíam área igual ou inferior à de uma quadra. Referidas praias se situam no que oficialmente é tido pelo IBGE como zona rural.²⁹ Dessa forma, explicam-se os percentuais encontrados, ou seja, quando contabilizamos o número de segundas residências para o município de Tibau, de acordo com o Censo de 2000, dos 1.394 domicílios de uso ocasional, 1.354 eram urbanos, ou seja, 97,13% das

²⁸ Tomamos como base o estudo de Pereira (2006, p. 66 a 68) que classifica, para o caso cearense, como condomínios horizontais e verticais “a organização de segundas residências em forma de condomínio constituída por veranistas que buscam o isolamento do seu entorno. Geralmente são construídos em zonas de praias não ocupadas por moradores. Os veranistas-condôminos organizam-se buscando lazer, privacidade e segurança. Um grande muro coletivo cerca as residências do seu entorno, caracterizando o isolamento; [...] aglomerados homogêneos são evidências tanto do veraneio popular quanto do veraneio misto de refúgio. Tal ocupação se efetiva, principalmente, a partir da compra de lotes em parcelamentos destinados ao veraneio. Desta forma, são construídas casas com tamanhos e arquitetura diferentes. [...] aglomerados heterogêneos são formas produzidas a partir da ‘explosão’ do veraneio popular. Sua principal característica é a ocupação mista da área, ou seja, grande quantidade de segundas residências instaladas em meio à residência de moradores. Em relação aos demais, o preço dos lotes nestas áreas é menor. Mesmo existindo a proximidade locacional das segundas moradias com a residência de moradores, isso não significa que se constituam relacionamentos entre estes”.

²⁹ Contraditoriamente, todos pagam o Imposto Territorial e Predial Urbano (IPTU), tributo cobrado apenas pelos residentes em áreas consideradas urbanas.

segundas residências estavam inseridas em áreas consideradas urbanas, com apenas quarenta unidades na zona rural, logo, um percentual de 2,86%. Já o Censo de 2000 aponta um acréscimo de 45,26% no número de segundas residências, ou seja, o número em 2010 seria de 2.025, e, destas, 1.278 em áreas urbanas, representando, em 2010, um percentual bem diferente, de 63,11% do total. Do ponto de vista dos valores absolutos, mostra, inclusive, leve decréscimo de 76 unidades (-5,61%). Sobre as segundas residências em zona rural, em 2000, havia um total de 747, correspondendo, em 2010, a um percentual de 36,88% sobre o total e um crescimento de 1.767%.

Nesses condomínios, há um número reduzido de residências, semelhantes em sua forma e conteúdo, e, nelas, as áreas de lazer, via de acesso interno e os serviços condominiais são compartilhados.

Como observado, as formas de parcelamento do solo se colocam como grandes alvos de especulação imobiliária, induzindo a implantação de infraestruturas urbanas e sistema viário nessas direções, em detrimento de áreas efetivamente utilizadas para moradia popular.

Impõe-se conhecer os consumidores desse litoral, isto é, aqueles que impulsionam a expansão do tecido urbano no espaço litorâneo dessa cidade e que nos ajudam a ler e captar o fenômeno da vilegiatura. Com essa finalidade, como instrumento de análise, utilizamos da aplicação de questionários no intuito de identificar a origem e o perfil socioeconômico dos veranistas investigados, assim como características da prática de estada vivenciada no litoral.

Em meados da década de 1990, Jean Didier Urbain, em sua obra *Sur la plage*, propõe classificação diferenciando três tipos de veraneio (caracterizados com base em suas práticas e interações com os moradores locais), que nos ajuda a compreender uma possível tipologia de veranistas (vilegiaturistas). Para o autor, existiriam o veraneio de refúgio, o de coabitação e o popular.

Dantas (2002, p. 72) os sintetiza da seguinte forma:

A primeira prática liga-se àqueles que se estabelecem nas praias construindo verdadeiros refúgios desvinculados de sua vizinhança. Possuidores de recursos próprios da sociedade de consumo, estes

refugiados, provenientes das classes abastadas, refutam toda possibilidade de contato com os autóctones. A segunda prática, o veraneio de coabitação, relaciona-se a veranistas desejosos de coabitação com os autóctones, fato propiciador de deslocamentos cada vez mais distantes e motivados pelo anseio, sem, no entanto, renunciar às benesses da sociedade de consumo. Os veranistas inscrevem-se na categoria de veraneio experimental, por privilegiarem a relação com o Outro, com o Selvagem, seja ele homem ou meio ambiente: do indígena ou da natureza [...]. A terceira prática, o veraneio popular, é o dos espaços urbanizados, de segurança máxima, balizados e regulamentados. Para o citado antropólogo, eles seguem o exemplo dado e, por consistir de massa descontrolada, destroem o sonho dos veranistas mencionados anteriormente.

Na nossa ótica, há verdadeira diversidade de vilegiaturistas, e nossa intenção com o questionário aplicado foi tentar evidenciar tal diversidade e/ou classificação da realidade vivenciada em Tibau. Nesse sentido, foram considerados 169 questionários semiestruturados, com questões abertas e fechadas, voltados a identificar local de origem, faixa etária, grau de escolaridade, profissão, renda, tempo de estada, assim como forma de acesso ao imóvel, características dos imóveis de uso ocasional, grau de sociabilidade com outros vilegiaturistas e moradores locais.

Uma importante observação é que fomos às residências para procedermos às entrevistas, e nossa primeira pergunta era se a pessoa residia ou estava a veraneiar em Tibau. Caso se tratasse de moradora, realizávamos, ainda assim, a pesquisa com vistas a conhecer a origem da sua família para saber um pouco mais da história de ocupação do município e também a realidade apreendida por esse ator social sobre as transformações verificadas na cidade nos últimos anos com o incremento da vilegiatura marítima.

Sobre a sazonalidade, como nossos questionários demonstraram, boa parte dos entrevistados disse ir a Tibau anualmente, isto é, 41,13%; a segunda resposta mais encontrada foi semestralmente, ou seja, 26,24% afirmaram ir a Tibau nas férias do começo e do meio do ano. As respostas mensalmente e semanalmente tiveram o mesmo percentual, 15,60%. Juntas, representariam 31,20%, superando o total

de pessoas que disseram se deslocar para a cidade semestralmente. A principal informação é que, em todas as classes de resposta, há uma maioria considerável de vilegiaturistas mossoroenses, isto é, 76,92% do total de entrevistados são de Mossoró.

Logo, quanto à origem dos vilegiaturistas, os dados aproximam-se bastante da nossa hipótese inicial, qual seja, eles viriam, em sua grande maioria, de Mossoró, embora cidades como Fortaleza e Natal tenham aparecido como emissoras de vilegiaturistas e, mais ainda, municípios da região de Mossoró e do Vale do Açu.

Como informação complementar à nossa pesquisa, buscamos identificar o bairro de moradia dos vilegiaturistas na cidade de Mossoró. Evidenciamos uma variedade de bairros, indicando uma possível popularização do processo de vilegiatura marítima, isto é, os vilegiaturistas tibauenses não residem (ou mantêm sua primeira residência) somente nos bairros elitizados de Mossoró (ou mesmo naqueles que detêm maior nível de renda da sua população); eles moram também nos bairros onde um conjunto de sujeitos que não pertence a essa elite se utiliza das suas representações para criar e vivenciar a vilegiatura. Portanto, os vilegiaturistas mossoroenses são os maiores colaboradores para a valorização do espaço litorâneo de Tibau.

Conforme mostraram os questionários, o que traz os residentes de Mossoró a Tibau é, realmente, a busca pelo lazer. A escolha pela localidade vai para além da pequena distância entre as cidades. Ouvimos diversas vezes a fala de filhos/netos que relataram passar muitas temporadas com seus avós/pais e, por isso, continuam a trazer os filhos/netos periodicamente para esse reduto de “paz e tranquilidade”, como comentou um dos entrevistados. Nesses casos, a casa é herança da família.

Em estudo elaborado por Silva e Monteiro (2012, p. 13), constam como motivos da escolha por Tibau (pelos mossoroenses) o fato de Mossoró não possuir litoral, assim como a relativa proximidade com Tibau e, ainda, a dinâmica social e econômica dessa cidade, que a faz se “constituir no polo emissor mais expressivo no que diz respeito ao fluxo de veranistas de residências secundárias das praias tibauenses”. Tal justificativa

nos parece um tanto quanto simplista, pois se trata, essencialmente, muito mais das simbologias, das representações e da atração que o mar e o marítimo exercem sobre a sociedade mossoroense.

Além do mais, consoante Felipe (1982), ao discutir e apresentar a consolidação do que chama de burguesia de Mossoró, o segundo quartel do século XX é quando esta capta segmentos da classe média, aumentando a quantidade daqueles que passavam a acreditar e defender o projeto político burguês. O autor cita inúmeras posses de tal classe social, entre as quais o único banco de capital privado do estado (Banco de Mossoró S.A., atualmente fechado), o maior grupo salineiro de capital local, o maior movimento editorial Norte-Nordeste à época e, ainda, o fato de ser proprietária efetivamente de uma praia (Tibau).

Ainda segundo a mesma fonte, a burguesia de Mossoró se caracterizaria não somente pelo controle de capital, mas pelo espírito burguês, colocando os segmentos da classe média numa lógica e aspiração de ascensão social rápida que, a partir do contato com a burguesia, buscaria vivenciar também o seu modo de vida e consumo mediante diversas possibilidades. A nosso ver, disseminam-se daí, igualmente, a procura pelo lazer e a descoberta dos banhos de mar também como forma de alcançar tal *status* social, apropriando-se e valorizando o espaço litorâneo de Tibau.

Voltando ao trabalho de Silva e Monteiro (2012, p. 13), estes revelaram informação que merece destaque, isto é, um percentual bastante expressivo (do universo por eles entrevistado) de residências sendo utilizadas por locatários. Isso evidencia que os proprietários dessas residências, além de usufruírem como vilegiaturistas dessa cidade, auferem lucros com a locação do seu imóvel para temporadas de classes de menor rendimento, para poderem desfrutar sazonalmente do litoral, embora a locação também seja realizada por população de maiores rendimentos.

Em matéria veiculada pelo jornal *O Mossoroense*, em 2/12/2011, confirma-se o incremento dessa prática, pois as imobiliárias de Tibau registram intensa procura de imóveis na cidade para aluguel. Segundo a reportagem:

O preço varia de acordo com a localização, tamanho e mobília disponível. De acordo com as duas imobiliárias consultadas, a oferta é bem menor que a procura, ou seja, o número de pessoas interessadas em alugar é maior que o número de casas disponíveis [...] com o quadro atual, alugar uma casa em Tibau no período do veraneio pode ser um bom negócio. [...] o preço médio de uma casa localizada no centro é de R\$ 2.500,00 a R\$ 3.000,00 por mês (dependendo do tamanho). A mesma casa localizada próxima à praia pode custar o dobro e chegar a R\$ 6 mil. O preço da temporada, que vai até o Carnaval, pode chegar a R\$ 12 mil [...] há ainda os aluguéis de imóveis de luxo, localizados em condomínios fechados. O aluguel dessas casas chega a custar R\$ 8 mil ao mês.

Na condição de mercadoria, o imóvel pode servir como uso, mas também como troca. A dinâmica imobiliária em Tibau caracteriza-se tanto pela compra de terrenos e imóveis novos como pela venda de domicílios de uso ocasional de vilegiaturistas, de antigos a novos. Quanto à relação contratual com a posse do imóvel, a prática por vilegiaturistas que detêm a propriedade efetiva dos imóveis de uso ocasional em Tibau é o grande destaque, embora o aluguel de residências, fruto da popularização (ou não, exemplo dos aluguéis de luxo) da prática, apareça em segundo lugar.

Sobre o nível de escolaridade do vilegiaturista, conforme verificado, um percentual considerável possui Ensino Superior e Ensino Médio completos (36,41% e 32%, 59 e 52, respectivamente). Ademais, 12,96% têm pós-graduação.

Do ponto de vista das categorias sociocupacionais, pelo qual podemos compreender, sinteticamente, de que maneira a população participa das relações socioeconômicas e culturais, no tocante aos vilegiaturistas em Tibau, o maior grupo corresponde a funcionários públicos e aposentados, que, juntos, correspondem a 54,6% do total de entrevistados. Esse grupo pode ser considerado estrato médio da sociedade, e, de fato, eles são fiéis à prática da vilegiatura marítima. Percebemos ainda uma extensa variedade de categorias sociocupacionais dos entrevistados (cabeleireiro, secretário, técnico de enfermagem, vendedor ambulante, pintor etc.), além de profissionais característicos do mercado diversificado da região mossoroense, como

tratoristas, agricultores, perfuradores de poços, técnicos industriais etc., isto é, ligados a atividades do petróleo e do agronegócio. Contudo, um dado relevante é sobre a renda deles, pois, do total de entrevistados, 18% revelaram receber acima de sete salários mínimos, enquanto 38% disseram receber entre um e dois salários, e 27%, entre três e quatro, fortalecendo a heterogeneidade social propiciada pela vilegiatura marítima.

Cabe, porém, ressaltar: ao desmembrarmos os questionários aplicados por setor, isto é, a partir da sua distância da faixa litorânea, quando denominamos de Setor 1 toda a faixa edificada mais próxima da costa, de Setor 2 a área mais adensada da sede, localizada no centro da cidade e área de ocupação inicial, e de Setor 3 a área que consideramos, em um primeiro momento, ser aquela em expansão, pudemos perceber que os vilegiaturistas cujas residências se localizam na área mais próxima ao mar são também aqueles detentores da maior renda.

No intuito de apreender as relações que se estabelecem entre os vilegiaturistas e a população local de Tibau, foram feitas algumas perguntas. A grande maioria dos entrevistados disse estabelecer laços de amizade com a população local, e praticamente o mesmo percentual disse utilizar os serviços da população e do comércio local, embora tragam de Mossoró parte considerável das mercadorias para passar o período de férias. No caso dos serviços, um percentual menor afirmou utilizá-los, em virtude, talvez, da escassez destes em Tibau. Os próprios moradores têm dificuldades de usar serviços básicos, como bancários e de saúde. Por isso, consideramos relevante a discussão sobre as relações intermunicipais a partir de Tibau.

Caracterizar o perfil e o comportamento dos vilegiaturistas é tarefa bastante difícil, pois é necessário atualizarmos, constantemente, informações e processos. Porém, essa atualização/renovação é fundamental quando devemos acrescentar outras variáveis para melhor entender tais questões. Destacamos, desse modo, a expressividade da vilegiatura marítima, diferenciando-se ao longo do tempo-espaço, quando os sujeitos se renovam, sobretudo mediante o imbricamento de costumes tradicionais e de práticas características da sociedade atual.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Neste livro, procuramos relacionar dialeticamente a prática da vilegiatura marítima ao processo de urbanização na cidade de Tibau, no Rio Grande do Norte. A vilegiatura é a vida em Tibau. É ainda a vida de Tibau. Dessa forma, é praticamente indissociável a vida de Tibau e da sua gente da prática da vilegiatura e dos seus vilegiaturistas. Tibau, Mossoró e a vilegiatura contam juntos uma única história.

Em Tibau, a vilegiatura marítima ocorre, inicialmente, de maneira espontânea, porém seu incremento gera uma demanda por infraestrutura, demanda que não havia por parte da sua incipiente população local, formada, a princípio, em sua maioria, por pescadores. Tibau se constituiu, originalmente, como uma vila de pescadores. Contudo, os novos atores e representantes da sociedade urbana passariam a exigir do poder público a implantação de estradas, de rede elétrica, de sistema telefônico, entre outros componentes da infraestrutura. Tais elementos viriam, pois, a contribuir para a expansão do número de segundas residências em Tibau e, desse modo, para uma inesperada redefinição do seu espaço urbano.

A mencionada transformação foi deveras favorecida pelo movimento de mossoroenses a Tibau. Na atualidade, muitos municípios podem ser considerados como emissores de vilegiaturistas para esta cidade, mas, certamente, é o papel de Mossoró e seus moradores o mais importante em tal relação.

Mossoró, assim como o conjunto de cidades médias e pequenas no Brasil, tem redefinido rapidamente suas dinâmicas. Nas últimas décadas, assistimos a diversas transformações tecnológicas, econômicas,

sociais, políticas e culturais que influenciam a sociedade em geral e, conseqüentemente, as cidades. A sociedade contemporânea está em metamorfose, e, assim sendo, as maneiras de pensar as estruturas sociais, as técnicas e as organizações políticas têm evoluído de modo bastante veloz. Modificações que desencadeiam a mudança das relações de tempo e espaço e evidenciam a necessidade de alterações na concepção e produção das cidades. Esse novo contexto urbano representa um forte desafio para o desenvolvimento urbano nas metrópoles e, também, nas cidades médias e pequenas.

Desse modo, creditamos a Mossoró a atual conformação tibauense. São justamente o contexto regional e a relevância socioeconômica mossoroense que têm favorecido a atual organização socioespacial de Tibau. Mossoró, como cidade média, assume relevante papel em sua rede urbana, centralizando várias funções. Fruto da nova dinâmica urbana e econômica brasileira, possui um grau de relevância considerável na rede de cidades à qual pertence. Tamanha é sua dinamicidade que, nos últimos anos, impõe novos usos ao espaço litorâneo de algumas cidades sob sua influência, sendo a mais importante delas Tibau. Conforme defendemos, é possível identificar no Brasil vários municípios cuja urbanização se deve diretamente à expansão do turismo litorâneo e da vilegiatura marítima e cuja função principal, claramente, associa-se às demandas desses elementos. Tibau se enquadra exatamente nessa lógica. Um fato comum em cidades com tal lógica é sua dinâmica diferenciada de acordo com o período do ano.

Tibau possui, inclusive, um comércio também flutuante, assim como uma parte da sua população. Alguns estabelecimentos comerciais funcionam somente no veraneio. Se visitarmos Tibau em diferentes momentos, teremos a sensação de estar em duas cidades distintas: a que se caracteriza por uma conhecida calmaria na maior parte do ano e a que possui engarrafamentos e padaria lotada em outros períodos.

É a sua singularidade (de Tibau), associada, sobretudo, aos seus recursos naturais e à sua proximidade de Mossoró, que determina suas atribuições junto à divisão territorial do trabalho na dinâmica regional e/ou nacional como espaço para o lazer.

Na realidade, grande parte do litoral brasileiro vem sendo apropriado como mercadoria, e ainda ocupado de maneira insustentável. Tibau é apenas um exemplo de toda região costeira do Rio Grande do Norte inserida nessa realidade. Ademais, apresenta uma diversidade considerável de paisagens naturais, com feições ambientais como dunas, praias, falésias e mangues. Mas a especulação imobiliária, o desenvolvimento de atividades produtivas, assim como o desenvolvimento da vilegiatura e do turismo, além do aumento da densidade demográfica, têm promovido diversos conflitos socioambientais por conta da degradação ambiental e das graves consequências sociais enfrentadas, especialmente, pelas comunidades litorâneas.

A expansão do povoamento nas áreas litorâneas, esta pensada agora como unidade, inicia-se no final da década de 1960 e consolida-se nos anos de 1970. Conforme observado, as áreas próximas às grandes aglomerações litorâneas foram os primeiros lugares alvos da expansão urbana do período, principalmente mediante a construção das segundas residências. Porém, na atualidade, o processo não se limita a tais áreas. De natureza urbana, a vilegiatura marítima realiza-se, hoje, tanto nas cidades grandes como nas médias, pequenas e nos vilarejos. O único objetivo desse processo é o de delinear o ambiente marítimo e todas as suas características da sociedade urbana.

No decorrer dos anos, o litoral brasileiro foi se estabelecendo como espaço bastante dinâmico e valorizado, de usos e significados diversos. Ganhou lugar extremamente importante para toda a sociedade, entre outros, pela própria localização das suas grandes cidades e principais metrópoles na (ou próximo à) costa.

Neste livro, tentamos demonstrar como, no presente período histórico, o complexo processo de urbanização tem ocorrido a partir de diferentes vetores e que, dentro de um país como o Brasil, de dimensões continentais e com imensa costa, há um fenômeno ainda mais abrangente, em virtude das novas tendências da urbanização, fazendo-nos refletir a respeito dos novos vetores que a dimensionam.

Na nossa ótica, uma das vias de reconhecimento da sociedade e do território brasileiros atuais é o estudo da vilegiatura marítima, que se

processa nas últimas décadas como uma forma de abordagem sobre as novas tendências da urbanização no Brasil.

Tomamos como objeto a cidade de Tibau, no Rio Grande do Norte, e sua marcante relação com Mossoró. Para tanto, consideramos fundamental contar a história dessa cidade e da sua relação com o litoral, que, a princípio, se dá totalmente associada à produção salineira, importante produto para a economia mossoroense.

No Rio Grande do Norte, a extração do sal foi uma das primeiras atividades econômicas. Data de 1802 a exploração artesanal e extensiva do conjunto das salinas de Mossoró, do litoral dos municípios de Areia Branca, de Açú e de Macau, no entanto a descoberta de jazidas naturais na região vem desde o começo da colonização. Ademais, a economia de Mossoró sempre esteve associada à produção salineira, pois, mesmo no século retrasado, já se percebia a relação entre as oficinas de carnes-secas e o sal depositado de forma natural pelas marés nos baixios e depressões da várzea terminal do rio Mossoró.

Contudo, a relação que se estabelece entre Mossoró e os espaços litorâneos de Tibau, hoje, ocorre com base em uma nova variável, qual seja, o lazer, por seu decisivo papel nesse espaço litorâneo mesmo antes das políticas regionais de planejamento turístico. Compreendemos tal variável por meio da relação entre a vilegiatura marítima e a residência secundária. Desse modo, a nosso ver, estas, juntamente com o incremento do turismo litorâneo, contribuíram para a dispersão das estruturas urbanas pelo espaço litorâneo do Nordeste e, em especial, do Rio Grande do Norte e de algumas das suas cidades litorâneas ao longo do século XX.

Para a análise de uma das cidades mais representativas dessa lógica, no Rio Grande do Norte, Tibau, algumas variáveis foram selecionadas para indicar a expansão do processo de urbanização e a influência da vilegiatura marítima nas transformações mais recentes, que concorrem para reforçar o destaque de referido processo.

Em nossa investigação, optamos, em especial, por estudos que possibilitem mostrar a força das cidades médias e pequenas na atualidade, em face do dinamismo vivido pelo processo de urbanização no Brasil nos últimos anos, incluindo muitos vetores que o

impulsionam e novas tendências que o referido processo vem apontando. Portanto, o estudo das cidades médias e pequenas merece uma reflexão particular sem, todavia, perder-se de vista a noção de totalidade do fenômeno urbano.

Nessa linha de abordagem, uma questão revela-se fundamental, qual seja, o fato de incluirmos nos estudos sobre urbanização a vilegiatura marítima como importante vetor de intensificação do referido processo.

No entanto, devemos lembrar que Tibau tem sua dinâmica atual favorecida por dois fortes processos. Primeiro, o incremento da vilegiatura em seu território e, segundo, a importante relação de Mossoró com seu litoral que permite/possibilita o incremento de tal processo. Tibau é o que é pelo dinamismo econômico de Mossoró e dos mossoroenses que passaram a dispor, em especial a partir da década de 1980, de renda suficiente para ter acesso a uma segunda residência em Tibau.

Incrementa-se, em meados do século XX, uma nova variável para dinamizar as relações entre Mossoró e “seu” litoral, ou seja, a busca pelo lazer, pois a sociedade urbana mossoroense absorve as influências externas e manifesta, desse modo, novo interesse pelo mar. Propaga-se, assim, o fenômeno marítimo no espaço então estabelecido, enquanto Tibau e as práticas marítimas modernas se colocam, inicialmente, como sinônimo de um modo elegante de vida para a população que habitava Mossoró.

A nosso ver, porém, a procura por Tibau, que, à época, ainda não se constituía como tal, se deu, a princípio, associada à questão da saúde, isto é, o espaço atende a uma demanda da classe abastada de Mossoró, sobremodo para fins terapêuticos, como ressalta o médico Dr. Francisco Pinheiro de Almeida Castro, que também se dirigia a essa cidade com seus familiares e amigos para desfrutarem daquele espaço já no começo do século XX.

Ademais, além de fins terapêuticos, a ida para Tibau também se justificava pela procura do lazer. São evidentes, pois, o interesse e, portanto, o deslocamento frequente de pessoas para esse litoral em busca das suas belezas naturais e do seu clima ameno, favorecendo, assim, o

estabelecimento de uma ambiência que se organizava pelo cotidiano dos vilegiaturistas dessa praia.

Com o desenvolvimento da vilegiatura marítima, os espaços litorâneos são organizados pela valorização e, conseqüentemente, pelo processo de urbanização. Assim, novos elementos (materiais e imateriais) e novos atores passam a compor a paisagem das praias, as quais são desfrutadas pelo frequente uso dos vilegiaturistas. São justamente estes que começam a exigir do poder público o atendimento de uma série de demandas urbanas, como o acesso à eletricidade, melhoramento de estradas, sistema de comunicação etc. São desdobramentos que indicam a chegada do tecido urbano ao espaço litorâneo de Tibau, sendo ainda elementos bem representativos da sociedade urbana e que, também, neste caso, dinamizam ainda mais a construção de segundas residências.

A dinâmica vivenciada por Tibau nos últimos anos denota muito bem a sociedade do lazer que se apropria da praia de Tibau estabelecendo forte laço territorial com o lugar, concebendo os fatores indispensáveis de conforto e comodidade impostos pela sociedade urbana. Nessa ótica, são suas práticas socioespaciais que implicam diretamente a organização espacial de Tibau, isto é, o processo de urbanização dessa cidade.

Na organização do espaço litorâneo de Tibau, temporalidades opõem-se, recriando formas e atribuindo-lhes nova essência. Tal colocação é relevante para compreendermos as mudanças nesse espaço litorâneo, pois os agentes sociais envolvidos nesse processo, ao passar de algumas décadas, têm se redefinido.

De todo modo, apesar da sua redefinição, é a influência de Mossoró na materialização da vilegiatura marítima em Tibau que tem mostrado a forma como o espaço litorâneo é alcançado pelo seu tecido urbano, a expor, dessa maneira, a relação dialética entre valorização litorânea, vilegiatura marítima e urbanização.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AB’SABER, A. N. *Litoral do Brasil*. São Paulo: Metalivros, 2001.

AMARAL, D. D. de *et al.* Restingas do litoral amazônico, estados do Pará e Amapá, Brasil. *Bol. Mus. Para. Emílio Goeldi Ciências Naturais*, Belém, v. 3, n. 1, p. 35-67, jan./abr. 2008.

ANDRADE, M. C. de. *O território do sal: a exploração do sal marinho e a produção do espaço geográfico no Rio Grande do Norte*. Natal: UFRN, 1995.

ANDRADE-LIMA, D. *Estudos fitogeográficos de Pernambuco*. Recife: Instituto de Pesquisa Agronômica de Pernambuco, 1960.

ARAÚJO, E. F.; PEREIRA, A. Q. Turismo e a valorização do litoral metropolitano: espacialidade turística em Caucaia-CE. *Ra’ega*, v. 21, p. 78-104, 2011.

ARAÚJO, E. F.; PEREIRA, A. Q.; OLIVEIRA, E. de P. Turismo litorâneo na metrópole cearense: o caso de Caucaia, Ceará, Brasil. *Conexões: Ciência e Tecnologia*, v. 4, p. 72-81, 2010.

ARAÚJO, R. de C. B. de. *As praias e os dias: história social das praias do Recife e de Olinda*. Recife: Fundação de Cultura Cidade do Recife, 2007.

ARAÚJO, T. B. de. Nordeste, Nordestes. Que Nordeste? *In: AFFONSO, R. de B. Á.; SILVA, P. L. B. (org.). Federalismo no Brasil: desigualdades regionais e desenvolvimento. São Paulo: Fundap: Unesp, 1995.*

ASSIS, L. F. de. Residências secundárias: expansão e novos usos no litoral cearense. *In: SILVA, J. B. da (org.). Litoral e sertão: natureza e sociedade no Nordeste brasileiro. Fortaleza: Expressão Gráfica, 2006.*

ASSIS, L. F. de. Turismo de segunda residência: a expressão espacial do fenômeno e as possibilidades de sua análise geográfica. *Revista Território*, Rio de Janeiro, ano 7, n. 11-13, p. 107-122, set./out. 2003.

BATISTA, J. L. D. V. Vilegiatura marítima e urbanização em Tibau. *In: FONSECA, M. A. P. da (org.). Segunda residência, lazer e turismo. Natal: EDUFRN, 2012.*

BATISTA, J. L. D. V.; OLIVEIRA, E. J. de. Vilegiatura marítima e urbanização em Tibau/RN. *In: SEMINÁRIO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM TURISMO, 9., 2012. São Paulo. Anais [...]. São Paulo: Universidade Anhembi Morumbi, 2012.*

BENHAMOU, F. C. *Turismo e veraneio nas regiões periféricas da metrópole carioca.* Rio de Janeiro: UFRJ, 1971.

BIGARELLA, J. J. Contribuição ao estudo da planície litorânea do estado do Paraná. *Arquivos de Biologia e Tecnologia*, v. 1, p. 75-111, 1946.

BONADIO, M. C. *Moda e sociabilidade: mulheres na São Paulo dos anos 1920.* São Paulo: Senac, 2007.

BOYER, M. *Les villégiatures du siècle XVI au XXI siècle: panorama du tourisme sédentaire*. Paris: EMS, 2008.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. Ministério do Planejamento. *Projeto Orla: subsídios para um projeto de gestão*. Brasília, 2004.

BRITO, A. A. C. *Modernização industrial e estrutura urbana: o caso de Mossoró/RN*. Mossoró: Esam, 1987. (Coleção Esam, ano XX, v. 9).

BRIZ, M. da G. G. *A vilegiatura balnear marítima em Portugal: sociedade, urbanismo e arquitectura (1870-1970)*. 2004. Tese (Doutorado em História da Arte Contemporânea) – Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 2004.

BURNET, L. *Villégiature et tourisme sur les côtes de France*. Paris: Hachette, 1963.

CAMPOS, H. A. Reflexão acerca das redes urbanas regionais não metropolitanas: o caso do Vale do Rio Pardo, Rio Grande do Sul. In: ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DA AMÉRICA LATINA, 11., 2009. Montevideo. *Anais [...]*. Montevideo: Egal, 2009.

CARDOSO, E. D. *et al. História dos bairros: memória urbana: Copacabana*. Rio de Janeiro: João Fortes Engenharia: Index, 1986.

CARLOS, A. F. A. *A condição espacial*. São Paulo: Contexto, 2011.

CARLOS, A. F. A. O consumo do espaço. In: CARLOS, A. F. A. (org.). *Novos caminhos da Geografia*. São Paulo: Contexto, 1999. p. 173-186.

CARLOS, A. F. A. *O espaço urbano: novos escritos sobre a cidade*. São Paulo: Contexto, 2004.

CARLOS, A. F. A. *O lugar no/do mundo*. São Paulo: FFLCH, 2007.

CARLOS, A. F. A. O turismo e a produção do não-lugar. In: YÁZIGI, E.; CARLOS, A. F. A.; CRUZ, R. C. A. (org.). *Turismo: espaço, paisagem e cultura*. São Paulo: Hucitec, 1996.

CARLOS, A. F. A. São Paulo: dinâmica urbana e metropolitana. *Revista Território*, Rio de Janeiro, ano 7, n. 11-13, p. 77-90, set./out. 2003.

CASCUDO, L. da C. *Crônicas de origem: a cidade de Natal nas crônicas cascudianas dos anos 20*. Natal: EDUFRN, 2005. p. 9-79.

CASCUDO, L. da C. *Geografia do Brasil holandês*. Rio de Janeiro: [s. n.], 1956.

CASCUDO, L. da C. *História da cidade de Natal*. Natal: Prefeitura de Natal, 1947.

CASCUDO, L. da C. *História da cidade de Natal*. Natal: Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Norte, 1999.

CASCUDO, L. da C. *História do Rio Grande do Norte*. Rio de Janeiro: Nacional, 1955.

CASCUDO, L. da C. *História do Rio Grande do Norte*. Natal: RN Econômico, 1999.

CASCUDO, L. da C. *Nomes da terra: história, geografia e toponímia do Rio Grande do Norte*. Natal: Fundação José Augusto, 1968.

CARVALHO, R. G. de; IDELFONSO, I. C. S. Impactos ambientais no núcleo urbano de Tibau-RN. *In: SIMPÓSIO DE GEOGRAFIA FÍSICA DO NORDESTE*, 2., 2008. João Pessoa. *Anais [...]*. João Pessoa, 2008.

CARVALHO, R. G. de; IDELFONSO, I. C. S. *Notas e documentos para a história de Mossoró*. 2010. Edição especial para o Acervo Virtual Oswaldo Lamartine de Faria.

CARVALHO, R. G. de; IDELFONSO, I. C. S. Problemas de uso e ocupação do solo e degradação ambiental no núcleo urbano de Tibau – RN. *In: ENCONTRO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA FÍSICA APLICADA*, 13., 2009. Viçosa/MG. *Anais [...]*. Viçosa/MG: FGV, 2009. v. 1.

CASTRO, S. de. Petrobras vai duplicar produção em terra. *Diário do Nordeste*, Fortaleza, 8 nov. 2008.

CAVACO, C. Habitares dos espaços rurais. *Revista da Faculdade de Letras – Geografia*, Porto, v. 19, p. 47-64, 2003.

CLEMENTINO, M. do L. *Economia e urbanização: o Rio Grande do Norte dos anos 70*. Natal: EDUFRN, 1995.

COELHO, M. do S. A. *A segunda habitação: reflexões sobre a expansão da metrópole do Rio de Janeiro*. 1986. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1986.

COLÁS, J. L. *La residencia secundaria en España: estudio territorial de su uso y tenencia*. 2003. 440 f. (Tesis doctoral) – Departament de Geografia, Facultat de Filosofia i Lletres, Universitat Autònoma de Barcelona, Barcelona, 2003.

COLÁS, J. L.; CABRERIZO, J. A. M. Vivienda secundaria y residencia múltiple en España: una aproximación sociodemográfica. *Scripta Nova: Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Barcelona, v. VIII, n. 178, dic. 2004. Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-178.htm>. Acesso em: 27 set. 2004.

CORBIN, A. *O território do vazio: a praia e o imaginário ocidental*. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

CORRÊA, R. L. A rede urbana brasileira e a sua dinâmica: algumas reflexões e questões. In: SPOSITO, M. E. B. (org.). *Urbanização e cidades: perspectivas geográficas*. Presidente Prudente: [s.n.], 2001. p. 359-367.

CORRÊA, R. L. *A rede urbana*. São Paulo: Ática, 1989.

CORREA, S. M. de S. Germanidade e banhos medicinais nos primórdios dos balneários no Rio Grande do Sul. *História, Ciência, Saúde*, Manguinhos, v. 17, n. 1, p. 165-184, 2010.

COSTA, C. R. R. da. *Turismo, produção e consumo do espaço nas comunidades de Redonda e Tremembé, Icapuí – Ceará*. 2010. Dissertação (Mestrado Acadêmico em Geografia) – Universidade Estadual do Ceará, Centro de Ciências e Tecnologia, Fortaleza, 2010.

COSTA, J. M. Uso corporativo do território e turismo no Rio Grande do Norte. In: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM GEOGRAFIA, 2011, Goiânia. A pesquisa e a produção geográficas: o pulsar no tempo e no espaço, 2011.

COUTO, E. M. J. *Redefinições espaciais do comércio em Mossoró (RN)*. 2011. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de

Pós-Graduação em Geografia, Universidade Estadual do Ceará, Fortaleza, 2011.

CREPANI, E.; MEDEIROS, J. S. de. Carcinicultura em apicum no litoral do Piauí: uma análise com sensoriamento remoto e geoprocessamento. *In: SIMPÓSIO BRASILEIRO DE SENSORIAMENTO REMOTO*, 11., 2003, Belo Horizonte. *Anais [...]*. Belo Horizonte: INPE, 2003. p. 1541-1548.

DANTAS, E. W. C. Cidades litorâneas marítimas tropicais: construção da segunda metade do século XX, fato no século XXI. *In: SILVA, J. B.; LIMA, L. C.; DANTAS, E. W. C. (org.). Panorama da geografia brasileira 2*. São Paulo: Annablume, 2006b. v. 1, p. 79-89.

DANTAS, E. W. C. Construção da imagem turística de Fortaleza/Ceará. *Mercator*, Fortaleza, v. 1, p. 53-60, 2002.

DANTAS, E. W. C. Da capital do sertão à cidade do sol: Fortaleza e o processo de litoralização do Ceará. *Caderno de Geografia: notas sobre o urbano cearense*, Fortaleza, v. 4, 1998.

DANTAS, E. W. C. Imaginário social nordestino e políticas de desenvolvimento do turismo no Nordeste brasileiro. *GEOUSP*, v. 22, p. 9-30, 2007.

DANTAS, E. W. C. Les mutations du Nordeste du Brésil. *Hérodote*, Paris, v. 131, p. 137-155, 2008.

DANTAS, E. W. C. *Mar à vista: estudo da maritimidade em Fortaleza*. 2. ed. Fortaleza: UFC, 2011.

DANTAS, E. W. C. *Maritimidade nos trópicos: por uma geografia do litoral*. 2. ed. Fortaleza: Edições UFC, 2010a.

DANTAS, E. W. C. Maritimidade nos trópicos. *Revista da Sociedade Cearense de Geografia e História*, Fortaleza, v. 1, p. 23-29, 2004b.

DANTAS, E. W. C. Mutações no Nordeste brasileiro: reflexão sobre a produção de alimentos e a fome na contemporaneidade. *Confins*, Paris, v. 10, p. 1-20, 2010b.

DANTAS, E. W. C. O mar e o marítimo nos trópicos. *GEOUSP*, São Paulo, v. 15, n. 1, p. 63-76, 2004a.

DANTAS, E. W. C. Rede urbana colonial cearense: uma crítica à noção de rede dendrítica. *Revista do Instituto do Ceará*, v. 120, p. 145-170, 2006a.

DANTAS, E. W. C. *et al.* Turismo litorâneo e vilegiatura marítima na Região Metropolitana de Fortaleza. In: ENCUESTRO DE GEÓGRAFOS DE AMÉRICA LATINA, 12., 2009, Montevideo. Caminando en una América Latina en transformaci3n, 2009. v. 1. p. 1-15.

DANTAS, E. W. C.; PEREIRA, A. Q. Reflex3es sobre a vilegiatura marítima nos tr3picos. In: DANTAS, E. W. C.; FERREIRA, A. L.; CLEMENTINO, M. L. M. (org.). *Turismo e imobiliário nas metr3poles*. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2010. v. 1, p. 71-84.

DANTAS, E. W. C.; FERREIRA, A. L.; LIVRAMENTO, M. C. (org.). *Turismo e imobiliário nas metr3poles*. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2010.

DANTAS, E. W. C.; PEREIRA, A. Q.; PANIZZA, A. Urbaniza3o litorânea e vilegiatura marítima nas metr3poles nordestinas brasileiras. *Cidades*, Presidente Prudente, v. 5, p. 14-34, 2008.

DANTAS, E. W. C.; SILVA, J. B. da; CAVALCANTE, T. C. (org.). *Ceará: um novo olhar geográfico*. 2. ed. Fortaleza: Demócrito Rocha, 2007.

DANTAS, E. W. C.; SILVA, J. B. da; ZANELLA, E.; MEIRELES, A. J. A. (org.). *Litoral e sertão, natureza e sociedade no Nordeste brasileiro*. Fortaleza: Expressão Gráfica, 2006. v. 1, 446 p.

DANTAS, G. A. F. *A formação das representações sobre a cidade colonial no Brasil*. 2009. 237 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.

DAVIES, R. B.; O'FARRELL, P. N. A spatial and temporal analysis of second home ownership in West Wales. *Geoforum*, v. 12, n. 2, p. 161-178, 1981.

ELIAS, D. *Agricultura e reprodução de espaços urbanos não metropolitanos: notas teórico-metodológicas*. Fortaleza: [s. n.], 2006d. (Texto inédito digitado).

ELIAS, D. Agronegócio e desigualdades socioespaciais. In: ELIAS, D.; PEQUENO, R. (org.). *Difusão do agronegócio e novas dinâmicas socioespaciais*. Fortaleza: BNB, 2006b. p. 25-82.

ELIAS, D. Ensaio sobre os espaços agrícolas de exclusão. *Revista Nera*, n. 8, 2006a.

ELIAS, D. Fronteiras em mutação no Brasil agrícola. In: SIMPÓSIO DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL – ANPUR, 58ª REUNIÃO ANUAL DA SOCIEDADE BRASILEIRA PARA O PROGRESSO DA CIÊNCIA – SBPC, 2006.

ELIAS, D. Globalização e fragmentação do espaço agrícola do Brasil. *Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Barcelona, v. 10, n. 3, 2006c.

ELIAS, D. Integração competitiva do semi-árido. *In*: ELIAS, D.; SAMPAIO, J. L. F. *Modernização excludente*. Fortaleza: Demócrito Rocha, 2002a. p.11-36.

ELIAS, D. Novas dinâmicas territoriais no Brasil agrícola. *In*: SPOSITO, E. S.; SPOSITO, M. E. B.; SOBARZO, O. (org.). *Cidades médias: produção do espaço urbano e regional*. São Paulo: Expressão Popular, 2006e. p. 279-303.

ELIAS, D. Redes agroindustriais e urbanização dispersa no Brasil. *In*: COLÓQUIO INTERNACIONAL DE GEOCRÍTICA, 10., 2008, Barcelona. *Anais* [...]. Barcelona: Universidade de Barcelona, 2008.

ELIAS, D.; PEQUENO, R. Tendências da urbanização e os espaços urbanos não metropolitanos. *Cadernos Metrôpole*, v. 12, p. 441-466, 2010.

ELIAS, D.; PEQUENO, R.; ROMCY, P. O. Mossoró: a cidade e a região. *In*: SPOSITO, M. E.; ELIAS, D.; SOARES, B. R. (org.). *Agentes econômicos, reestruturação urbana e regional: Passo Fundo e Mossoró*. São Paulo: Expressão Popular, 2010b. v. 1, p. 3-21.

ELIAS, D.; PEQUENO, R.; ROMCY, P. O. Rupturas na rede urbana e faces do mercado de trabalho. *Geotextos*, Salvador, v. 8, n. 1, jul. 2012.

ESTADES, N. P. O litoral do Paraná: entre a riqueza natural e a pobreza social. *Desenvolvimento e Meio Ambiente*, n. 8, p. 25-41, jul./dez. 2003.

FARIAS, L. E. C.; MARÇAL, M. S.; PINHEIRO, R. V. L. A dinâmica sedimentar da praia de Maçarico/Salinópolis e sua importância para a geologia costeira do Estado do Pará. In: CONGRESSO DA ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE ESTUDOS DO QUATERNÁRIO, 1897, Porto Alegre. *Anais [...]*. Porto Alegre, 1987. p. 343-356.

FELIPE, J. L. A. *Elementos de geografia do Rio Grande do Norte*. Natal: EDUFRN, 1988.

FELIPE, J. L. A. *Mossoró: um espaço em questão*. Mossoró: Fundação Guimarães Duque, 1980.

FELIPE, J. L. A. *Organização do espaço urbano de Mossoró*. Mossoró: Fundação Guimarães Duque, 1982.

FELIPE, J. L. A. *Rio Grande do Norte: uma leitura geográfica*. Natal: EDUFRN, 2010.

FELIPE, J. L. A. *Vilegiatura em Tibau*. [Entrevista concedida a Iara Rafaela Gomes]. Mossoró, jun. 2012.

FELIPE, J. L. A.; CARVALHO, E. A. *Atlas escolar do Rio Grande do Norte*. João Pessoa: Grafset, 1999.

FELIPE, J. L. A.; ROSADO, V-U. *Tibau, espaço e tempo*. 3. ed. Mossoró: Coleção Mossoroense, 2002. 158 p.

FERNANDES, A. J. *Transformações socioespaciais no litoral norte-rio-grandense: uma leitura das comunidades sobre os usos dos seus territórios pelo turismo*. 2011. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Geociências, Campinas/SP, 2011.

FONSECA, M. A. P. Competitividade e diferenciação espacial. *In: ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DA AMÉRICA LATINA POR UMA GEOGRAFIA LATINO-AMERICANA. DO LABIRINTO DA SOLIDÃO AO ESPAÇO DA SOLIDARIEDADE*, 10., 2005, São Paulo. *Anais [...]*. São Paulo: USP, 2005a.

FONSECA, M. A. P. Políticas públicas de turismo e produção do espaço: a centralidade de Natal no espaço turístico potiguar. *Vivência*, Natal, v. 1, p. 225-238, 2005b.

FONSECA, M. A. P.; PETIT, A. C.; FERREIRA, A. L. de A. Turismo, políticas públicas e produção imobiliária: novos caminhos da urbanização potiguar. *In: SOUZA, M. J. (org.). Políticas públicas e o lugar do turismo*. Brasília: UNB/MMA, 2002. v. 1, p. 123-136.

FONSECA, V.; VILAR, J. W. C.; SANTOS, M. A. N. Reestruturação territorial do litoral de Sergipe. *In: VILAR, J. W. C.; ARAÚJO, H. M. de (org.). Território, meio ambiente e turismo no litoral sergipano*. São Cristóvão: UFS, 2010.

FRANZINELLI, E. Contribuição à geologia da costa do estado do Pará (entre a baía de Curaça e Maíau). *In: SUGUIO, K.; MEIS, M. R. M. de; TESSLER, M. G. (ed.). Atlas IV Simpósio do Quaternário no Brasil*. Rio do Janeiro: 1982. p. 305-322.

GOMES, I. R. *Agricultura e urbanização: novas dinâmicas territoriais no Nordeste brasileiro*. 2007. Dissertação (Mestrado Acadêmico em Geografia) – Universidade Estadual do Ceará, Fortaleza, 2007.

GOMES, I. R. *Vilegiatura além da metrópole: urbanização em Tibau (RN)*. 2013. Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2013.

GUIMARÃES NETO, L. *Trajectoria econômica de uma região periférica*. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/ea/v11n29/v11n29a03.pdf>. Acesso em: 19 mar. 2011.

HARVEY, D. *A condição pós-moderna*. 12. ed. Tradução de Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves. São Paulo: Loyola, 2003.

HIERNAUX, D. La promoción inmobiliaria y el turismo residencial: el caso mexicano. *Scripta Nova: Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Barcelona, v. IX, n. 194 (05), 2005. Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-194-05.htm>. Acesso em: 23 mar. 2011.

IDEMA. *Perfil do seu município*. Rio Grande do Norte, 2008.

IBGE. *Atlas geográfico das zonas costeiras e oceânicas do Brasil*. Rio de Janeiro, 2011.

IBGE. *Censo agropecuário 1980*. Rio de Janeiro, 1983-1984.

IBGE. *Censo agropecuário 1985*. Rio de Janeiro, 1986.

IBGE. *Censo demográfico 1991*. Rio de Janeiro, 1991.

IBGE. *Censo agropecuário 1995*. Rio de Janeiro, 1995-1996.

IBGE. *Censo demográfico 2000*. Rio de Janeiro, 2000.

IBGE. *Censo agropecuário 2010*. Rio de Janeiro, 2010a.

IBGE. *Censo demográfico 2010*. Rio de Janeiro, 2010b.

IBGE. *Cidades*. 2012. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1>. Acesso em: 21 nov. 2011.

IBGE. Fundação. Mossoró, um centro regional do oeste potiguar. In: BRITO, R. S. de (org.). *Indústria e comércio do oeste potiguar: um pouco de história*. Mossoró: Secretaria de Indústria e Comércio do Rio Grande do Norte, 1982. v. II, p. 87-111. (Coleção Mossoroense, v. CCXXXI).

IBGE. *Macro desenvolvimento da zona costeira*. Rio de Janeiro, 1996.

IBGE. *Regiões de influência das cidades – 1993/IBGE*. Rio de Janeiro: IBGE/Departamento de Geografia, 2000. 230 p.

JAKOB, A. A. E. *Análise sócio-demográfica da constituição do espaço urbano da Região Metropolitana da Baixada Santista no período 1960-2000*. 2003. Tese (Doutorado em Demografia) – Programa de Doutorado em Demografia, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2003.

JORNAL O Mossoroense, Mossoró, 2 dez. 2011.

KOSTER, H. *Viagens ao Nordeste do Brasil*. Tradução e notas de Luís da Câmara Cascudo. São Paulo: [s. n.], 1817.

LEFEBVRE, H. *A produção do espaço*. 4. ed. Paris: Anthopos, 2000.

LEFEBVRE, H. *A revolução urbana*. Tradução de Sérgio Martins. Belo Horizonte: UFMG, 1999.

LEFEBVRE, H. *De l'Etat: le mode de production étatique*. Paris: Unión Generale d'Editons, 1977.

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

LIMA, C. V. F. de M. *Urbanização turística no litoral sul de Pernambuco: o caso do município de Tamandaré*. 2006. 161 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Departamento de Ciências Geográficas, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2006.

LIMA, L. C.; DANTAS, E. W. C.; SILVA, J. B. da (org.). *Panorama da geografia brasileira 2*. São Paulo: Annablume, 2006. v. 2.

LÓPEZ, J.; MÓDENES, J. A. Vivienda secundaria y residencia múltiple en España: una aproximación sociodemográfica. *Scripta Nova: Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Barcelona, v. VIII, n. 178, 2004. Disponível em: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-178.htm>. Acesso em: 23 nov. 2011.

MARCELLINO, N. C. *Lazer e educação*. 2. ed. Campinas: Papirus, 1995.

MARINHO, M. M. F. *Natal também civiliza-se: sociabilidade, lazer e esporte na Belle Époque Natalense (1900-1930)*. 2008. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2008.

MARIZ, M. da S.; SUASSUNA, L. E. B. *História do Rio Grande do Norte*. Natal: Sebo Vermelho, 2005.

MONIÉ, F.; VIDAL, S. M. S. Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva. *Revista Brasileira de Administração*, Rio de Janeiro, v. 40, n. 6, p. 975-995, 2006.

MONTENEGRO JÚNIOR, I. R. P. *Turismo e urbanização: gestão de impactos no litoral de Aquiraz – CE*. 2004. 239 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente) – Programa de Mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2004.

MORAES, A. C. R. Classificação das praias brasileiras por níveis de ocupação: proposta de uma tipologia para os espaços praias. *In: BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. Ministério do Planejamento. Projeto orla: subsídios para um projeto de gestão*. Brasília, 2004. p. 33-44.

MORAES, A. C. R. *Contribuições para a gestão da zona costeira do Brasil: elementos para uma geografia do litoral brasileiro*. São Paulo: Hucitec/USP, 1999.

MORAES, A. C. R. *Bases da formação territorial do Brasil: o território colonial brasileiro no longo século XVI*. São Paulo: Hucitec, 2000.

MUNNÉ, F. *Psicología del tiempo libre: un enfoque crítico*. Ciudad del México: Trillas, 1980.

OLIVEIRA, F. de. *Elegia para uma re(li)gião*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

PANIZZA, A. C.; FOURNIER, J.; LUCHIARI, A. L'urbanisation littorale au Brésil: Ubatuba (São Paulo). *M@ppemonde, Montpellier*, v. 73, n. 1, p. 1- 9, 2004.

PANIZZA, A. C.; PEREIRA, A. Q. Residências secundárias e estruturação socioespacial da zona costeira cearense, Brasil. *Geografia, Londrina*, v. 18, p. 53-74, 2009.

PEREIRA, A. Q. *A urbanização vai à praia: contribuições da vilegiatura à metropolização no Nordeste do Brasil*. 2012. Tese (Doutorado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Centro de Ciências, Departamento de Geografia, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2012a.

PEREIRA, A. Q. Das cidades às metrópoles litorâneas: o papel da vilegiatura marítima moderna no Nordeste do Brasil. *GEOUSP*, v. 31, p. 5-15, 2012b.

PEREIRA, A. Q. Estruturação urbana litorânea da Região Metropolitana de Fortaleza: planos para Aquiraz, Caucaia e São Gonçalo do Amarante. *Mercator*, v. 8, p. 49-57, 2009a.

PEREIRA, A. Q. Praia do Presídio: santuário da vilegiatura. *Ateliê Geográfico*, Goiânia, v. 3, p. 92-110, 2009b.

PEREIRA, A. Q. *Veraneio marítimo e expansão metropolitana no Ceará: Fortaleza em Aquiraz*. 2006. 157 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2006.

PEREIRA, A. Q.; DANTAS, E. W. C. Veraneio marítimo na metrópole: o caso de Aquiraz, Ceará-Brasil. *Sociedade & Natureza*, v. 20, p. 1-12, 2008.

PINHEIRO, K. L. C. B. *O processo de urbanização de Mossoró: dos processos históricos à estrutura urbana atual*. 2006. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2006.

PONTES, B. M. S. *et al. Meio-ambiente e processo fundiário em conflito: Parnamirim e Nísia Floresta*. Natal: UFRN, 1993.

PRADO JÚNIOR, C. *História econômica do Brasil*. 2006. Disponível em: <http://www.afoiceeomartelo.com.br/posfsa/Autores/Prado%20Jr,%20Caio/Historia%20Economica%20do%20Brasil.pdf>. Acesso em: 7 jul. 2011.

QUEIROZ, R. J. de G. *Política urbana e desigualdades socioespaciais em Mossoró (RN): uma investigação acerca das políticas de implantação da rede de esgotamento sanitário*. 2012. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Estadual do Ceará, Fortaleza, 2012.

REIS, N. G. *Notas sobre urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano*. São Paulo: Via das Artes, 2006.

RELATÓRIOS e cartas de Gedeon Morris de Jonge no tempo do domínio holandês no Brasil. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Brasil*, v. 91, parte 1, p. 237-319, 1895.

REVISTA DO INSTITUTO HISTÓRICO E GEOGRÁFICO DO BRASIL. Disponível em: <http://www.ihgb.org.br/publi13.php>. Acesso em: 21 jan. 2010.

RIBEIRO, B. G. *O índio na história do Brasil*. 8. ed. São Paulo: Global, 1997.

RIO GRANDE DO NORTE. Presidente. *Relatório com que abriu a 1ª sessão ordinária da Assembléa Legislativa Provincial do Rio Grande do Norte o Exm. Sr. Commendador Dr. Henrique Pereira de Lucena no dia 5 de outubro de 1872*. (1872-1873: Henrique Pereira de Lucena). Rio de Janeiro: Editora Typographia Americana, 1873.

ROCHA, A. P. B. *Expansão urbana de Mossoró: período de 1980 a 2004*. Natal: UFRN, 2005.

RODRIGUES JÚNIOR, A. *As salinas do rio Mossoró no século XVIII*. [2012]. Disponível em: <http://substantivoplural.com.br/new/as-salinas-do-rio-mossoro-no-seculo-xviii/>. Acesso em: 18 ago. 2020.

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)*. Natal: [s. n.], 2006.

ROSADO, V-U. *A engenharia nacional passou por Mossoró, seguindo as pegadas do sonho grafiano*. Mossoró: Fundação Vingt-Un Rosado, 2000.

ROSADO, V-U.; ROSADO, A. *Os holandeses nas salinas do Rio Mossoró*. Mossoró: [s. n.], 1987. (Edição especial para o Acervo Virtual Oswaldo Lamartine de Faria).

SANTOS, C. D. dos. *Difusão do consumo produtivo: reflexos na economia urbana de Mossoró (RN)*. 2010. 265 p. Dissertação (Mestrado Acadêmico em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Estadual do Ceará, Fortaleza, 2010.

SANTOS, M. *A natureza do espaço*. São Paulo: Hucitec, 1996.

SANTOS, M. *Espaço e método*. São Paulo: Nobel, 1985.

SANTOS, M. *Metamorfoses do espaço habitado, fundamentos teóricos e metodológicos da Geografia*. São Paulo: Hucitec, 1988.

SANTOS, M. *O centro da cidade do Salvador*. Salvador: Progresso, 1959.

SANTOS, M. *O trabalho do geógrafo no terceiro mundo*. São Paulo: Hucitec, 1978.

SANTOS, M. *Urbanização brasileira*. São Paulo: Hucitec, 1993. 173 p.

SANTOS, M. *Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico informacional*. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1997.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI: livro vira-vira 1*. Rio de Janeiro: BestBolso, 2011.

SANTOS JÚNIOR, O. F.; SILVA, W. J. F. da; SANTIAGO, L. M.; ARAÚJO, F. A. de. Características geotécnicas de alguns solos da região de Natal. In: CONGRESSO DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA DA UFRN, 9.,1998, Natal. *Anais* [...]. Natal: EDUFRN, 1998. p. 290.

SCHERER, M.; SANCHES, M.; NEGREIROS, D. H. de. *Gestão das zonas costeiras e as políticas públicas no Brasil: um diagnóstico*. Red Iberoamericana de Manejo Costero – Brasil. Agência Brasileira de Gerenciamento Costeiro, 2009.

SCHOSSLER, J. C. *As nossas praias: os primórdios da vilegiatura marítima no Rio Grande do Sul (1900-1950)*. 2010. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2010.

SEABRA, O. C. de L. *A muralha que cerca o mar: uma modalidade de uso do solo urbano*. 1979. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, São Paulo, 1979.

SILVA, A. F. C.; FERREIRA, A. L. Dinâmica imobiliária e turismo: novas relações, novos riscos. *Cadernos Metrópole*, v. 18, p. 109-134, 2007.

SILVA, B. de M.; CHRISTINE, B.; CARVALHO, S. S. de. Globalização, turismo e residências secundárias: o exemplo de Salvador – Bahia e de sua região de influência. *Observatório de Inovação do Turismo: Revista Acadêmica*, v. 4, n. 3, set. 2009.

SILVA, K. de O.; FONSECA, M. A. P. da. A produção de residência secundária no litoral oriental potiguar – turismo e capital imobiliário. *Caderno Virtual de Turismo*, v. 10, n. 1, p. 50-63, 2010.

SILVA, K. de O.; MONTEIRO, S. L. A residência secundária em Tibau/RN: a cidade praia mossoroense. *Ateliê Geográfico*, Goiânia, v. 6, p. 170-189, 2012.

SILVEIRA, B. R. da. *O morar permanente na praia: moradia e vilegiatura na localidade praiana do Icaraiá-CE*. 2011. 127 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Centro de Ciências, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2011.

SILVEIRA, J. D. Morfologia do litoral. In: AZEVEDO, A. de. *Brasil: a terra e o homem*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1964.

SOARES, B. R. Cidades médias: uma revisão bibliográfica. In: ALVES, A. F.; FLÁVIO, L. C.; SANTOS, R. A. (org.). *Espaço e território: interpretações e perspectivas do desenvolvimento*. Francisco Beltrão: UNIOESTE, 2005. p. 273-286.

SOARES, B. R. Repensando as cidades médias brasileiras no contexto da globalização. *Revista Formação*, on-line, v. 1, n. 6, p. 55-63, 1999.

SOARES, B. R.; BESSA, K. C. F. O. *Especificidades da urbanização nas áreas de cerrado brasileiro: a importância das cidades médias*. [S. l.]: 2000. (mimeo).

SOARES, B. R.; MELO, N. A. de. Pequena cidade, um desafio metodológico: os instrumentos e os recursos para a pesquisa em Geografia. In: RAMIRES, J. C. de L.; PESSÔA, V. L. S. (org.). *Geografia e pesquisa qualitativa: nas trilhas da investigação*. Uberlândia: Assis, 2009. v. 1, p. 395-420.

SOARES, B. R.; SILVA, L. V. O. da. Transformações sócio-espaciais nas cidades médias dos cerrados de Minas Gerais. In: ENCONTRO INTERNO DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA, 2., SEMINÁRIO DE IV, 6., 2002, Uberlândia. *Anais [...]*. Uberlândia, 2002. v.1, p. 390-391.

SOARES, B. R.; BORGES, G. V.; BESSA, K. C. F. O. Dinâmica sócio-econômica das “cidades locais” situadas em áreas de cerrado mineiro. *Caminhos da Geografia*, v. 5, n. 3, 2001.

SOARES, B. R.; MELO, N. A.; LUZ, J. Cidades médias: a importância da dimensão regional na análise da cidade média goiana. In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPEG, 6., 2005, Fortaleza. *Anais [...]*. Comunicações Científicas e Coordenadas, 2005. p.1-13.

SOARES JÚNIOR. A. T. P. *A espacialidade do vilegiaturista marítimo em Fortaleza-CE: práticas e transformações recentes*. 2010. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Centro de Ciências, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2010.

SOUTO, E. F.; FERNANDES, C. H. C. *A importância da indústria salineira do Rio Grande do Norte para a economia brasileira*. Mossoró: Coleção Mossoroense, 2005.

SOUZA, A. N. de. *Orla oceânica de Salvador: um mar de representações*. 2011. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de

Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal da Bahia, Instituto de Geociências, Salvador, 2011.

SOUZA, F. F. de. *História de Mossoró*. 3. ed. Mossoró: Esam, 2001.

SPOSITO, M. E. B. *Capitalismo e urbanização*. 14. ed. São Paulo: Contexto, 1988. 80 p.

SPOSITO, M. E. B. Cidades médias: reestruturação das cidades e reestruturação urbana. In: SPOSITO, M. E. B. (org.). *Cidades médias: espaços em transição*. São Paulo: Expressão Popular, 2007. v. 1, p. 233-253.

SPOSITO, M. E. B. (org.). *Urbanização e cidades: perspectivas geográficas*. Presidente Prudente: Gasperr, 2001.

SPOSITO, M. E. B.; ELIAS, D. *Cidades médias brasileiras: agentes econômicos, reestruturação urbana e regional*. Fortaleza, 2006. (Projeto de Pesquisa).

SUGUIO, K.; TESSLER, M. G. Planícies de cordões litorâneos quaternários do Brasil: origem e nomenclatura. In: LACERDA, L. D. *et al.* (org.). *Restingas: origem, estrutura e processos*. Niterói: CEUFF, 1984.

THÉRY, H.; MELLO, N. A. de. *Atlas do Brasil: disparidades e dinâmicas do território*. 2. ed. São Paulo: USP, 2008.

TESSLER, M. G.; GOYA, S. C. y. Processos costeiros condicionantes do litoral brasileiro. *Revista do Departamento de Geografia*, v. 17, p. 11-23, 2005.

TULIK, O. *Turismo e meios de hospedagem: casas de temporada*. São Paulo: Roca, 2001.

URBAIN, J. D. *Sur la plage*. Paris: Payot, 1996.

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

VIEIRA, E. G. *A construção da natureza saudável em Natal (1900-1930)*. 2008. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Centro de Ciências Humanas, Letras e Artes, Natal, 2008.

VITERBO, S. *Trabalhos náuticos dos portugueses: séculos XVI e XVII*. Lisboa: INCM, 1988.

ZICKEL, C. S. *et al.* Aspectos florísticos da vegetação de restinga no litoral de Pernambuco. *Revista Árvore*, Viçosa/MG, v. 31, n. 6, p. 1121-1130, 2007.

ZICKEL, C. S. *et al.* Flora e vegetação das restingas no Nordeste Brasileiro. In: ESKINAZILEÇA, E.; NEUMANN-LEITÃO, S.; COSTA, M. F. (org.). *Oceanografia: um cenário tropical*. Recife: Bargaço, 2004. p. 689-701.

A AUTORA

Iara Rafaela Gomes

Possui graduação em Geografia, Licenciatura e Bacharelado, pela Universidade Estadual do Ceará (Uece, 2003), mestrado em Geografia pela Universidade Estadual do Ceará (Uece, 2007) e doutorado em Geografia pela Universidade Federal do Ceará (UFC, 2013). Atualmente, é docente dos cursos de graduação, mestrado e doutorado em Geografia da Universidade Federal do Ceará (UFC). Coordenadora do Laboratório de Planejamento Urbano e Regional (Lapur, desde 2019). Integrante do Grupo de Pesquisa (CNPq) Globalização, Agricultura e Urbanização (Globau, desde 2007), da Rede de Pesquisas sobre Regiões Agrícolas (Reagri, desde 2018) e da Rede Observatório das Metrôpoles (desde 2017).

Visite nosso site:
www.imprensa.ufc.br



[Versão digital](#)

Imprensa Universitária da Universidade Federal do Ceará - UFC
Av. da Universidade, 2932 - Benfica
CEP.: 60020-181 - Fortaleza - Ceará - Brasil
Fone: (85) 3366.7485 / 7486
imprensa@proplad.ufc.br

A Universidade Federal do Ceará contribui por excelência para a educação e para a ciência em nosso país. Como um dos seus avanços acadêmicos, merece destaque o desenvolvimento da pós-graduação, que fortalece o pilar da formação de recursos humanos por meio da pesquisa.

A pós-graduação brasileira, sistematicamente avaliada nas últimas décadas, ganha credibilidade, e seus pesquisadores gozam de reconhecimento internacional. Nesse processo, o livro integra a produção intelectual acadêmica das múltiplas áreas que compõem o quadro científico da Universidade e apura os esforços dos pesquisadores que veiculam parte de sua produção nesse formato.

A Coleção de Estudos da Pós-Graduação foi criada, portanto, para apoiar os programas de pós-graduação *stricto sensu* da UFC e consolidar uma política acadêmica, científica e institucional de valorização da pesquisa, ao franquear o curso da produção intelectual em forma de livro.

