

Ref. SERPA, A. A Paisagem Periférica. In: Eduardo Yázigi. (Org.). Turismo e Paisagem. 1 ed. São Paulo: Contexto, 2002, p. 161-179.

A paisagem periférica **Angelo Serpa**

Pretende-se, neste capítulo, analisar a paisagem do espaço público periférico, refletindo sobre as perspectivas que se abrem (ou não) para a atividade turística nas chamadas “periferias urbanas”. Intenciona-se também descrever o “padrão periférico” de paisagem nas cidades brasileiras, apontando para as diferenças existentes entre aquelas porções de território urbano, tornadas periféricas pelo processo de metropolização, e as periferias tornadas áreas de expansão das orlas primitivas das cidades litorâneas.

O termo “periferia” explicita, via de regra, áreas localizadas fora ou nas imediações de algum centro. Todavia, muitas áreas afastadas dos centros das cidades não são entendidas, atualmente, como periféricas. O termo absorveu uma conotação sociológica, redefinindo-se. Dessa forma, “periferia” hoje significa também aquelas áreas com infra-estrutura e equipamentos de serviços deficientes, sendo essencialmente o *locus* da reprodução sócio-espacial da população de baixa renda.

De acordo com Aldo Paviani (1994), as periferias urbanas diferenciam-se do resto da cidade pela precariedade da configuração espacial. Através da consolidação de loteamentos clandestinos, imprime-se, no espaço urbano, um processo social maior, de exclusão. A moradia, por sua tradução na paisagem urbana, é o elemento denunciador das diversas formas de segregação sócio-espacial (PAVIANI, 1994).

No tocante ao sistema de espaços livres públicos, o “padrão periférico” de ocupação determina, nos bairros de urbanização popular, a concentração dos usuários em determinados (e poucos) espaços mais centrais, em detrimento de (muitos) outros, em geral abandonados. Pesquisas desenvolvidas no Subúrbio Ferroviário de Salvador, mostram bairros segregados, onde há isolamento não só em relação ao exterior, mas também um isolamento de áreas no interior dos bairros. A falta de planejamento e o grande número de construções irregulares fecham acessos e impedem a circulação, isolando áreas, onde se pode encontrar algumas praças e largos de importância local.

É preciso destacar, também, o papel das periferias no espaço urbano, já que estas apresentam uma dinâmica específica, fruto do acúmulo de processos singulares que se desenvolveram a partir de conflitos originados de diferentes sentidos de tempos. “São estas diferenças temporais que caracterizam a produção e reprodução do espaço da/na periferia, já que representam a justaposição de elementos tradicionais e modernos, culminando numa cristalização diferenciada de signos”, conforme SANTOS (1999).

Há, na verdade, duas “periferias”, como nos ensina Roberto Lobato Corrêa (1993): aquela com urbanização de *status* e aquela com urbanização popular. As periferias nobres, valorizadas por amenidades físicas (mar, sol, verde), ganham infra-estrutura adequada e tornam-se bairros de *status*. Segundo Corrêa, em vista do sentido pejorativo do termo

periferia, estes bairros “fisicamente periféricos não são mais percebidos como localizados na periferia urbana, pois afinal de contas os bairros de status não são socialmente periféricos!”. A progressiva urbanização da favela, no entanto, advém ou da ação dos próprios moradores ou da sua capacidade de pressão sobre as instâncias governamentais, para implementação de alguma infra-estrutura (CORRÊA, 1993).

Periferias Metropolitanas

Segundo Eline Menezes (1999), a criação de regiões metropolitanas na década de 70, no Brasil, se constituiu numa tentativa do Estado brasileiro “de tradução e aplicação das políticas econômicas e sociais, dos níveis nacional-regional, para uma esfera política, na qual, por princípio, competiam às autoridades locais (os municípios) a formulação das políticas de uso e ocupação do solo” (MENEZES, 1999).

Menezes afirma que, com as regiões metropolitanas, a estratégia de desenvolvimento nacional passou a pautar-se em uma concepção sistêmica de articulação e coordenação de planos de desenvolvimento setoriais integrados. As regiões metropolitanas tornaram-se o locus dinâmico da estratégia desenvolvimentista do país, já que nelas se localizavam os principais problemas urbanos. A nova lógica de gestão territorial metropolitana pautava-se na idéia de manutenção do equilíbrio regional, através dos planos diretores urbanos (MENEZES, 1999).

A nova forma de gestão metropolitana implicou, na verdade, na definição de políticas de desenvolvimento para áreas que abarcavam várias autoridades locais, agravando o processo de periferização da metrópole, deslocando problemas do município-sede para os municípios vizinhos e ampliando o “padrão periférico” de ocupação para a escala metropolitana. Por outro lado, a expansão urbano-industrial desestruturou o espaço rural periférico, aumentando os fluxos migratórios. As metrópoles passaram a arcar com o conseqüente surgimento de aglomerações urbanas na periferia do município-sede ou dos demais municípios metropolitanos, que também passaram a conviver com graves problemas sociais, advindos da nova configuração econômica e espacial.

De acordo com Roberto Lobato Corrêa (1993), *a propriedade fundiária da periferia urbana, sobretudo aquela da grande cidade, constitui-se no alvo dos proprietários de terras*, já que as periferias estão sempre diretamente submetidas ao processo de transformação do rural em urbano. À esterilização da terra segue-se a valorização fundiária. Os fatores que favorecem esse processo de transformação são a estrutura agrária - que pode viabilizar ou não as operações de valorização imobiliária -, as condições ambientais diferenciadas e a existência de eixos de circulação, que interferem na demanda de terras e habitações (CORRÊA, 1993).

O espraiamento do “padrão periférico” na escala metropolitana faz surgir verdadeiras colchas de retalhos, com usos e sentidos de tempos diferenciados, convivendo no mesmo espaço geográfico, como no caso da Zona Rural de Olinda, na Região Metropolitana de Recife. Segundo Roberto Silva de Souza (2000), a área começou a ser ocupada em 1930, por posseiros oriundos do interior de Pernambuco e Paraíba, como também de localidades

que hoje constituem a Região Metropolitana de Recife; em 1983, o município reconhece oficialmente, através de lei municipal, a área como Zona Rural (SOUZA, 2000).

Até o início da década de 80, as terras eram cultivadas em lotes reduzidos e praticava-se a criação de animais, vivendo-se unicamente dessas atividades. Com a construção de uma via expressa, a II Perimetral Metropolitana, em 1980, surgem estabelecimentos maiores, conciliando atividades de lazer e produção agropecuária com financiamento bancário. A via expressa traz também os loteamentos clandestinos e as sub-habitações para suas margens, atraindo, além disso, escritórios de grandes empresas de comunicação para a área.

Na Região Metropolitana de São Paulo, o espraiamento do “padrão periférico” de ocupação cria situações curiosas, como no bairro de Itaquera, situado na Zona Leste da metrópole paulistana. As primeiras famílias de imigrantes chegaram em Itaquera no ano de 1925, vindas de todas as partes do Japão. Dedicaram-se primeiro ao plantio de tomate, repolho, couve-flor e abobrinha. Em 1928, começaram a plantar morango e, cerca de uma década mais tarde, o pessegueiro. Itaquera já foi um dos maiores produtores de pêssego do país. Graças a isso, a colônia dos imigrantes japoneses é até hoje conhecida como “Colônia do Pêssego”. A Colônia tem 400 alqueires e contava, em 1995, com apenas 90 famílias (das 180 iniciais) que se dedicavam a atividades agropecuárias diversas. A tendência é de especialização da produção, com utilização de técnicas avançadas de criação (granjas) e de plantio (ornamentais).

Situada numa das últimas áreas de expansão urbana da cidade, a colônia agrícola de Itaquera assiste, mais tarde, à instalação de indústrias metalúrgicas e de cimento e à chegada de milhares de novos moradores no bairro, com a implantação pelas Companhias Habitacionais do Estado dos Conjuntos Habitacionais Manoel da Nóbrega, José de Anchieta e José Bonifácio. Com a criação do Pólo Industrial e Ecológico da Zona Leste, consolida-se a tendência de industrialização verificada a partir dos anos setenta. Como a lei estadual de criação do Pólo proíbe a instalação de indústrias poluentes, voltadas, por exemplo, para o processo primário de manipulação de ferro e aço, as indústrias ali instaladas antes de 1993 terão que se adequar à nova legislação.

Os descendentes de japoneses não fazem nenhuma restrição à vinda de novas indústrias. Consideram isso um processo normal, de *“modernização do bairro”*. Para eles, pior do que as indústrias são os novos loteamentos clandestinos e o aumento da violência no bairro. Técnicos do Departamento de Áreas Verdes, da prefeitura paulistana, consideram esses loteamentos uma fonte de poluição para os córregos e nascentes que cortam a Área de Proteção Ambiental do Parque do Carmo. Além disso, muitos dos caminhos e das vias de acesso à área de proteção ambiental estão tomados por invasões.

As metrópoles brasileiras contemporâneas sofrem, segundo Marcelo Lopes de Souza (1999), com a fragmentação do tecido sócio-político espacial e a formação de enclaves territoriais ilegais no tecido urbano, sofisticando as formas de auto-segregação dos habitantes. Esses enclaves formam os circuitos exclusivos, constituindo o processo que Souza denomina de “involução metropolitana”. Na escala local ampliada, assiste-se a um evidente espraiamento da suburbanização; na escala nacional há sinais que apontam para

uma desmetropolização relativa, uma “desconcentração centralizada” das metrópoles, com o crescimento das cidades médias (SOUZA, 1999).

Raciocinando na mesma direção, Sandra Lencioni (1994) afirma que o processo de dispersão industrial no estado reestruturou a metrópole paulistana, homogeneizando espaços, mas também criando diferenças. *A capital e seu entorno se vêem, em certa medida, homogeneizados pela expansão da atividade econômica, mas, concomitantemente, a especialização das atividades terciárias torna a capital distinta de seu entorno* (LENCIONI, 1994).

Periferias tornadas áreas de expansão das orlas primitivas das cidades litorâneas

A urbanização da zona costeira brasileira e a expansão do sistema de estradas litorâneas no país transformaram sobremaneira a configuração morfológico-ambiental do litoral, expandindo os limites das orlas primitivas das cidades litorâneas e destruindo parcelas significativas dos ecossistemas originais. Para Sílvio Soares Macedo (1999), esse fenômeno foi particularmente intenso no litoral oriental – que inicia-se nos arredores do recôncavo baiano e se estende até o sul do Espírito Santo – e no trecho dominado pelas escarpas das Serras da Mantiqueira e do Mar (litoral das escarpas).

Segundo Macedo, no litoral oriental – que abriga dois dos mais importantes centros industriais do país, Vitória e Salvador – a degradação ambiental resulta, por um lado, do padrão de assentamento baseado no modelo “destruição-construção”, que prioriza o “terreno limpo” para edificação de novas áreas urbanas; por outro lado, a destruição das estruturas ambientais e paisagísticas é resultado também da falta crônica de recursos para construção de redes de esgoto e estações de tratamento e da inexistência de intenções definidas de proteção ambiental por parte das instâncias de poder (MACEDO, 1999).

A transformação da paisagem é também consequência dos processos de especulação e valorização imobiliária, que avançam sobre o litoral próximo das grandes cidades, fato evidente no litoral oriental, diretamente ligado a cinco dos principais centros urbanos do país, além de uma rede de ricas cidades médias. De acordo com Macedo, “este fato, aliado ao alto valor paisagístico socialmente atribuído a estas praias, possibilitou a instalação na área de uma estrutura urbana de veraneio de grande porte (...) Praticamente todas as cidades da costa foram aparelhadas para a recepção dos turistas, com a criação de núcleos hoteleiros e de extensas áreas residenciais” (MACEDO, 1999).

O litoral das escarpas, além de abrigar dois dos três mais importantes pólos industriais do país (Cubatão e Rio de Janeiro) e as regiões portuárias de Paranaguá e São Sebastião, fontes de problemas crônicos de poluição das águas de manguezais e estuários, está submetido a uma forte pressão de urbanização, pela expansão de suas áreas urbanas principais, bem como de suas áreas turísticas. Ainda segundo Macedo, “a proximidade das regiões metropolitanas do Rio de Janeiro, São Paulo e Curitiba e a facilidade de acesso dos habitantes do rico interior paulista, paranaense e mineiro às praias do litoral tornam estes espaços um alvo especial do processo de especulação imobiliária, que por todo o litoral implanta seus empreendimentos de forma intensiva” (MACEDO, 1999).

No Litoral Norte da Bahia, o processo de valorização imobiliária na faixa costeira irradiou-se a partir dos núcleos originais de pescadores (Abrantes, Jauá, Arembepe e Itacimirim), criando uma rede de novos acessos para viabilizar a integração das diversas localidades. Retomando a pesquisa de Eline Menezes, pode-se afirmar que houve uma notável densificação em torno das vilas de pescadores e naquelas áreas entre o cordão duna e as áreas alagadas, que irradiou-se de forma descontínua também sobre as áreas de restinga, alcançando seu limite na rodovia BA-099, conhecida como Estrada do Coco (MENEZES, 1999).

O processo de ocupação no Litoral Norte baiano originou, segundo Menezes (1999), três zonas distintas:

- a) área de ocupação rarefeita, com presença significativa de grandes propriedades, onde o meio natural encontra-se de certo modo preservado;
- b) área de ocupação densa, onde a “paisagem natural” está fortemente descaracterizada, comprometendo, inclusive, as relações interativas entre os meios físico, biótico e antrópico dos lugares;
- c) área de transformação urbana acelerada, menos densa, com o predomínio de loteamentos horizontais, com seus lotes tradicionais de parcelamento individual e geometricamente paralelos, onde há, ainda, remanescentes significativos da “paisagem natural” (MENEZES, 1999).

Assim, o espaço resultante da nova organização territorial no Litoral Norte baiano, estrutura-se, ainda conforme Menezes (1999), a partir da articulação de vários padrões de assentamento: as vilas de pescadores; os loteamentos e condomínios; empreendimentos do ramo turístico (villages, resorts, restaurantes); e áreas com atividades agrárias, que (ainda) não foram incorporadas ao processo de urbanização da região costeira. Os diferentes padrões de assentamento definem também padrões diferenciados de qualidade ambiental (no sentido do comprometimento ecológico) e paisagística (no sentido do comprometimento de imagem).

As Periferias e o Turismo

Tentamos, nos parágrafos anteriores, descrever o “padrão periférico” de ocupação nas áreas metropolitanas e nas regiões costeiras, sem fazer referência, até aqui, ao objetivo fundamental do presente trabalho, qual seja, a discussão das possibilidades de desenvolvimento da atividade turística nas chamadas “periferias”. Em especial, nos interessa discutir aqui o papel do espaço público periférico para o turismo, pensando as conseqüências e limitações advindas do “padrão periférico” de ocupação, para o incremento de tal atividade.

Pesquisas desenvolvidas no âmbito das atividades do Projeto Espaço Livre de Pesquisa-Ação¹, na Universidade Federal da Bahia, permitem apontar tendências comuns ao sistema de espaços livres de uso coletivo nos bairros de urbanização popular em Salvador, como:

¹ O Projeto Espaço Livre de Pesquisa-Ação tem como objetivo principal a análise da situação do Subúrbio Ferroviário de Salvador, tendo como premissa o planejamento de áreas carentes e periféricas, fornecendo informações coletadas e sistematizadas junto às próprias comunidades aos órgãos responsáveis por projetos de habitação popular e de planejamento urbano.

- Formação e consolidação de centralidades intra-bairro, que determinam uma hierarquia dos espaços livres de edificação existentes;
- Maior diversificação do comércio e dos serviços nas áreas consolidadas como centralidades, onde há também uma apropriação mais intensa e diversificada dos espaços livres de uso coletivo;
- Urbanização espontânea crescente dos espaços livres de edificação de uso coletivo, que tendem a desaparecer nas áreas mais segregadas (menos centrais), especialmente locais não consolidados como de uso público;
- Carência de áreas livres e de lazer, com a concentração dos usuários nas poucas áreas consolidadas como praças e largos nos centros de bairro (SERPA, 1999c).

Nos bairros periféricos com urbanização de *status*, a tendência é a formação de circuitos exclusivos, cada vez mais restritos, de residências (condomínios), lazer (parques temáticos) e consumo (*shopping centers*). A lógica dos novos bairros baseia-se na acessibilidade e na valorização da segurança. São as chamadas *edge cities* que originam-se em função de um entroncamento viário, ancoradas por um *shopping center* regional, ao qual acrescentam-se bancos, postos de gasolina e centros de serviços especializados.

Para Vicente del Rio (1997), os novos modelos urbanísticos da cidade pós-moderna são “*promotores do não-lugar*”. O arquiteto acha que novas acessibilidades, processos, relações e artefatos atestam a fragmentação e a desarticulação dos espaços urbanos e de nossas relações com eles. Exemplos disso são a “*urbanidade incompleta*” dos enclaves residenciais, os simulacros de revitalização em áreas centrais, os parques temáticos como alienação desejada e o turismo de consumo dos hotéis resorts² (DEL RIO, 1997).

Desde 1994, o governo do Estado da Bahia, através de financiamento do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), vem executando o PRODETUR - Programa de Desenvolvimento Turístico das regiões litorâneas da Bahia - Litoral Norte e Sul, um exemplo típico de construção de cenários para consumo turístico. Empréstimos da ordem de milhões de dólares foram aprovados para infra-estrutura pública nas “*zonas prioritárias*” como a Zona Turística Costa dos Coqueiros-Norte (Forte/Sauípe) e a Zona Turística Costa do Descobrimento-Sul (Itacaré/Ilhéus, Porto Seguro/Caraíva, Ponta da Baleia/Abrolhos). A região do entorno da cidade de Lençóis (Parque Nacional da Chapada Diamantina) também é vista pelo Governo do Estado como “*zona prioritária*”.

O Governo do Estado propõe a criação de CTIs - Centros Turísticos Integrados como *instrumento de promoção do desenvolvimento econômico nestas zonas em parceria com a iniciativa privada nacional e internacional*. A BAHIATURSA é o órgão coordenador dos CTIs. O Estado participa ainda na concessão de financiamentos para 50% do investimento dos *hóteis âncora*. A implantação dos CTIs se dá por seleção de empresas através de concorrência pública internacional.

São os seguintes os critérios para seleção da localização dos centros:

² Uma reportagem do Jornal Estado de São Paulo, de 17 de outubro de 2000, mostra que já existem 23 hotéis resorts espalhados pelos estados do Rio, Bahia, Pernambuco, Ceará, Alagoas, Amazonas, Goiás, Mato Grosso do Sul, Paraná e Santa Catarina, que dão uma mostra de como esse segmento hoteleiro vem se consolidando no país.

- Potencial turístico natural;
- Infra-estrutura disponível na região;
- Distância máxima de 70 quilômetros em linha reta do Aeroporto Internacional de Salvador ou com capacidade para receber jatos.

Os Centros Turísticos Integrados são núcleos formados por complexos com mais de 500 hectares de área, com módulos de 30 a 50 hectares, que contam com *toda a infra-estrutura urbana necessária e diversidade de serviços, caracterizando um produto turístico competitivo de nível internacional*, de acordo com a BAHIATURSA. Todos os CTIs dispõem de uma estrutura “completa” de lazer: campo de golfe, hípica, centro náutico e quadras de tênis.

Nesse contexto, o que oferecer de alternativas ao consumo turístico? Como ampliar as possibilidades para o desenvolvimento da atividade turística nas áreas periféricas? Eduardo Yázigi lembra bem que o “devaneio faz parte da excitação turística e por isto é sabiamente manipulado por seus agentes”, embora a propaganda turística não consiga dissimular o entorno indigno de ser visto, o mundo maldito das favelas, “antros de crime, droga e prostituição, não muito longe das praias” (YÁZIGI, 1999).

Mas, afinal, de que tipo de turismo estamos falando? Um turismo de alienação, indiferente à identidade do lugar, insensível às riquezas naturais e culturais presentes e manifestas também nas áreas periféricas? Com certeza, não. Naturalmente não se trata aqui de fomentar o surgimento de novos enclaves turísticos, criando cenários, para “varrer para debaixo do tapete” os problemas urbanos e sociais advindos do “padrão periférico” de ocupação – prática comum no chamado “turismo de massa”. Trata-se, sobretudo, de superá-lo (s). Mas, retomaremos mais adiante esta discussão.

Engana-se quem pensa que nos bairros populares das periferias urbanas não existam atrativos naturais e culturais. O Subúrbio Ferroviário de Salvador, por exemplo, é uma extensa área de 4.145 hectares, bordeando longitudinalmente a Baía de Todos os Santos, no lado oeste da cidade. A ocupação inicial se deu com a instalação dos primeiros engenhos de cana de açúcar nos núcleos de Paripe, Plataforma e Periperi, que, mais tarde, tornaram-se também estações da rede ferroviária (ligação terrestre entre o Recôncavo e a cidade do Salvador). Hoje, são esses os três núcleos mais densamente povoados, e que apresentam um melhor padrão construtivo, em comparação com o restante da região administrativa.

Com o adensamento dos núcleos iniciais, resultado do fluxo de novos moradores de baixo poder aquisitivo, começam a ser ocupadas as encostas e as áreas mais internas em relação à costa. Esta situação se mantém estável e praticamente inalterada até a década de 50, quando a ocupação inicial se expande, através principalmente de loteamentos promovidos pela iniciativa privada, com lotes de 350 metros quadrados em média, um padrão considerado “popular” para a época.

Apesar dos problemas, comuns às periferias de urbanização popular, a região apresenta um grande potencial turístico, como afirma Fernando Pedrão (1998): “Devido à topografia muito acidentada, com grandes desníveis, certos trechos do Subúrbio propiciam belíssimas vistas sobre a Baía de Todos os Santos, inclusive abrindo perspectivas muito interessantes

para a própria cidade de Salvador, como em Plataforma e Santa Terezinha” (PEDRÃO, 1998).

O projeto de saneamento do Governo do Estado, o Bahia Azul, pretende deixar a Baía de Todos os Santos limpa dos dejetos dos esgotos domésticos até o ano 2003, possibilitando a exploração turística das praias localizadas no trecho do Subúrbio e intensificando provavelmente o intercâmbio (via marítima) com as cidades do Recôncavo e as ilhas mais próximas. O isolamento atual da orla do Subúrbio, com a desativação de ancoradouros e o pouco uso do espaço limítrofe com o mar, parece estar com os dias contados.

Hoje em dia fala-se muito do turismo na Bahia como uma saída econômica para o Estado. O turismo nunca foi tão alvo de preocupação dos nossos governantes como nos últimos tempos. Investimentos na infra-estruturação de Salvador para o turismo estão na ordem do dia. O programa Bahia Azul, ao devolver a balneabilidade das praias, traz também a possibilidade de exploração turística da área da orla suburbana via marítima. Ao mesmo tempo, o Estado, ao investir em infra-estrutura na orla, traz a possibilidade de outros investimentos, como, por exemplo, o turismo náutico, com a construção de marinas, pontos de atracação etc.

Mas, a ampliação da atividade turística na região do Subúrbio Ferroviário baseia-se também na velha lógica da construção de “cenários”, pois o turista poderá ter acesso aos locais “turísticos” sem nenhum contato com a realidade de pobreza dos moradores no interior dos bairros. Deve-se acrescentar que grande parte das terras da orla suburbana ou pertencem à Marinha ou pertencem (ou pelo menos se diz que pertencem) à família Martins Catharino, que reclama a propriedade de outras terras em bairros como Pirajá, Curuzu e Fazenda Grande.

Em Plataforma, bairro centenário, de origem operária, grande parte dos terrenos na orla marítima são reclamados por esta família, que cobra aluguel dos moradores há pelo menos 30 anos. A situação dos terrenos é, portanto, irregular, e esses moradores podem ser colocados para fora das suas casas a qualquer momento por uma ação judicial. Os moradores vêm questionando o pagamento de aluguéis à família por orientação da associação de moradores, embora essas ações impetradas na justiça, não dêem, muitas vezes, qualquer resultado. São geralmente ações coletivas, de questionamento, inclusive, da propriedade dessas terras pela família Martins Catharino, alegando-se, por exemplo, o uso capião urbano.

Então, ao se pensar no impacto do Projeto Bahia Azul, esquece-se de fazer uma análise mais profunda nessa direção. Pensa-se no que o turismo pode trazer em termos de vantagens econômicas, mas, muitas vezes, esconde-se o impacto social que pode ter o turismo nessa área, podendo-se repetir histórias anteriores, como o caso do Pelourinho. Sob a ótica dos moradores do Subúrbio, os projetos estatais deveriam ser melhor discutidos com as comunidades. A FABS - Federação das Associações de Bairro de Salvador reclama da falta de transparência na gestão dos recursos e na elaboração dos projetos.

No bairro de Plataforma, a AMPLA (Associação de Moradores de Plataforma) quer ver realizado o projeto de instalação de um Centro de Educação e Cultura Popular do Subúrbio

nas ruínas da antiga fábrica de tecidos (Fatbrás), hoje desativada. O projeto, elaborado em parceria com a Faculdade de Arquitetura da UFBA, prevê a instalação de lojas e oficinas de artesanato, de uma marina, com embarcações ligando o bairro à Ribeira, localizado no outro lado da Enseada dos Tainheiros, auditórios e teatro para apresentação de grupos locais. A associação luta também pela gestão comunitária dos equipamentos (SERPA & GARCIA, 1999).

Se nas periferias de urbanização popular, a paisagem construída, resultante do “padrão periférico” de ocupação, produz um quadro de degradação ambiental evidente – embora não elimine, em muitos casos, as “belezas naturais” das paisagens originais e crie, nos locais mais consolidados, referenciais arquitetônicos e culturais de interesse para o turismo – nas periferias com urbanização de *status*, a paisagem construída produz, pela homogeneização de materiais, técnicas e modismos, circuitos exclusivos, completamente destacados e sem relação com o entorno “natural”. Isso é particularmente evidente nas periferias nobres das grandes cidades, tornadas áreas de expansão das orlas primitivas dos grandes e médios centros urbanos.

Em Salvador, os sinais da super-modernidade de que fala Marc Augé (1994) convivem lado a lado com problemas estruturais crônicos. Desemprego, miséria, serviços precários de saúde e escolas públicas decadentes “contrabalançados” por cenários artificialmente construídos, sem relação com o entorno, de nulo conteúdo histórico, mas “alimentados” por uma classe média ávida por consumo. Espaços sem identidade nem conteúdo histórico, os não-lugares baianos poderiam estar em qualquer lugar. Novos projetos acrescentados ao tecido urbano tradicional, cheio de antigos lugares, que a super-modernidade do *marketing* turístico promove a “lugares de memória”.

O que é o Pelourinho senão um cenário histórico, um *shopping-museu* a céu aberto? Um não-lugar sem sustentabilidade no tempo presente, não-lugar que se (re) inscreve sobre o passado ausente, agora restaurado e - sobretudo - “requalificado”? O Pelourinho é um *shopping-museu* repleto de turistas, em contraponto aos templos fortificados do consumo e do lazer - Iguatemi, Aeroclube Plaza, Barra, Wett’n Wild - cheios de baianos desenraizados. Não-lugares que dão, na visão de Augé, a medida de uma época marcada por redes a cabo ou sem fio: grandes superfícies de distribuição que mobilizam o espaço extraterreste para uma comunicação estranha, onde, muitas vezes, o indivíduo só se põe em contato com uma outra imagem de si mesmo (AUGÉ, 1994). Vivemos o que Félix Guattari (1992) chama de “nomadismo generalizado”, um momento em que o *ser humano é fundamentalmente desterritorializado e seus territórios etológicos originários – corpo, clã, aldeia, culto, corporação... – não estão mais dispostos em um ponto preciso da terra, mas se incrustam, no essencial, em universos incorporais* (GUATTARI, 1992).

Para Guattari, tudo circula: “as musicas, os slogans publicitários, os turistas, os *chips* da informática, as filiais industriais e, ao mesmo tempo, tudo parece petrificar-se (...) Os turistas, por exemplo, fazem viagens quase imóveis, sendo depositados nos mesmos tipos de cabine de avião, de *pullman*, de quartos de hotel e vendo desfilar diante de seus olhos paisagens que já encontraram cem vezes em suas telas de televisão, ou em prospectos turísticos” (GUATTARI, 1992). A solução, na visão do autor, que considera as terras natais

definitivamente perdidas, é reconstituir uma relação particular com o cosmos e com a vida, se recompor em sua singularidade individual e coletiva (GUATTARI, 1992).

Superação do “padrão periférico” de ocupação: Chance para um turismo renovado?

Para José Osmar Fonteles (1999), o turismo faz com que as populações locais reinventem seu cotidiano e, nesta reinvenção, a lógica da indústria turística se sobrepõe às tradições locais e à própria identidade da comunidade. Refletindo sobre o turismo em Jericoacoara, Fonteles afirma que a tradição local acaba sendo fortemente impactada por novos valores, novos símbolos, novas referências e expectativas (FONTELES, 1999).

A idéia de que as periferias podem funcionar como áreas de expansão da atividade turística não é nova. Já em 1955, Walter Christaller mostrava que localidades periféricas do sistema capitalista mundial podem funcionar como pólos de atração de fluxos cada vez maiores de turistas (SILVA, 1996). A valorização de paisagens exóticas, de patrimônios históricos e culturais e de climas quentes e tropicais, acaba por aumentar a importância relativa de centros urbanos pequenos e médios, sob a ótica da atividade turística.

Mas, ainda que exista infra-estrutura mínima de serviços para a implementação do turismo enquanto atividade econômica, não se pode dizer que o lucro auferido pelo turismo permaneça nas periferias. Grandes operadoras e companhias aéreas seguem como os grandes beneficiados, em detrimento das comunidades locais. Mesmo o lucro que permanece no local é contabilizado muitas vezes por residentes estranhos ao lugar (donos de hotéis, pousadas, restaurantes, marinas), atraídos justamente pelo incremento do turismo em tais áreas.

Para Carmélia Amaral de Sousa (1999), o *expressivo potencial de recursos naturais/culturais não tem possibilitado a geração de renda para sua conservação, nem a promoção da qualidade de vida das populações locais*. Comunidades periféricas, que poderiam usufruir do segmento ecoturístico, acabam utilizando os recursos naturais sem os cuidados necessários, por desconhecer seu “valor”. Visto assim, a pobreza das comunidades e a falta de organização comunitária funcionam como um empecilho para o ecoturismo no Brasil, em situação inferior a de países da Centro América, África e América Latina (SOUSA, 1999).

A perspectiva do ecoturismo como alternativa econômica para comunidades periféricas, excluídas do sistema capitalista mundial, é a motivação básica do Projeto Tiquié: *Com a diretriz de envolver a comunidade e trazer benefícios para as mesmas, visando a um desenvolvimento sustentável, Estevão Lemos Barreto, índio Tukano, elaborou um projeto de ecoturismo indígena na sub-bacia do Rio Uaupés, Rio Tiquié, dentro do território indígena do Alto Rio Negro*, de acordo com Ivani Faria (1999). O projeto abrangerá três comunidades e tem a intenção de trabalhar um turismo planejado para pequenos grupos, que conheceriam e participariam do cotidiano de uma família indígena por uma semana (FARIA, 1999).

Há também quem acredite no turismo como alternativa econômica para as comunidades rurais. No município de Santa Cruz do Sul, no Rio Grande do Sul, foi elaborado, por iniciativa da Secretaria Municipal do Turismo, um roteiro intitulado “Rio Pardinho: Roteiro de Turismo Rural, Colonial e Ecológico”; no município de Vale do Sol, no mesmo estado, a prefeitura estabeleceu uma parceria com a Universidade, visando à elaboração de um plano para desenvolvimento do turismo rural na cidade. Ambos os municípios localizam-se em região colonizada por alemães e têm sua economia voltada para a produção e o beneficiamento do tabaco. Tal atividade vem passando por sucessivas crises e o desafio atual é criar a infra-estrutura necessária para o incremento do turismo rural na região (ETGES, 1999).

Zeny Rosendhal (1999) lembra ainda a possibilidade do turismo religioso, onde a *peregrinação pode ser motivada por vários fatores, geralmente por fé ou curiosidade* (ROSENDHAL, 1999). Em São Leopoldo-RS, o Santuário Sagrado Coração de Jesus, erguido em homenagem ao Padre Reus – pároco alemão, falecido em 1947 – atrai, por exemplo, muitos visitantes e é utilizado como local de oração e meditação (HARTMANN, 1999). Para Christian Oliveira (1999), “o peregrino de Aparecida, de Juazeiro, de Bom Jesus da Lapa, antes de mais nada, pratica um ritual de sacrifício, no qual quanto maior as dificuldades do caminho e da visita, maiores serão suas realizações espirituais. Daí as estratégias e equipamentos próprios de uma atividade turística não se desenvolverem na quase totalidade desses locais” (OLIVEIRA, 1999).

O ecoturismo e o turismo rural levantam questões importantes, colocando em xeque os efeitos de degradação ambiental impostos pelo turismo de massa. Vários são os exemplos no mundo de destinos turísticos “saturados” e que vêm implementando uma política de controle dos visitantes, como Galapagos, Polinésia Francesa e as Ilhas Maldivas. Um conceito fundamental para a planificação turística, a capacidade de carga de uma localidade, pode ser aplicado também como um instrumento de controle dos fluxos turísticos. O conceito apresenta diferentes níveis de aplicação, físico, biológico, sócio-econômico e psico-cultural, com diferentes metodologias e distintos graus de complexidade.

De fato, o que vem sendo priorizado, na aplicação do conceito de capacidade de carga são os conhecidos estudos de impacto ambiental, a partir da análise do estado inicial e dos efeitos previsíveis sobre o meio-ambiente, que servem de base para a elaboração do plano de manejo turístico e para a avaliação das medidas a serem tomadas. Concretamente, a técnica corrente é a confecção de cartas setoriais de inventário dos recursos (equipamentos coletivos, alojamentos, “riquezas” culturais, naturais e econômicas) que servem de base para a confecção de uma carta síntese para os destinos turísticos. Assim, são determinadas as “zonas sensíveis” dos destinos turísticos, aquelas com menor (e maior) capacidade de carga.

Os estudos de impacto ambiental vêm sendo muito utilizados para a resolução de conflitos de uso do solo, como os conflitos gerados pela presença, no mesmo local, de atividades industriais e turísticas. Em carta emocionada enviada ao Palácio da Liberdade, o prefeito de Araxá, Olavo Drummond, resolveu pedir a ajuda pessoal do governador Itamar Franco contra a concessão de licença prévia dada em fevereiro de 1999, pelo Conselho Estadual de

Política Ambiental (COPAM), à empresa Fertisul S/A (ex-Arafertil), do grupo argentino Serrana, para a implantação de uma fábrica de ácido sulfúrico a 2,5 quilômetros do Gran de Hotel, no complexo turístico, termal e hidromineral do Barreiro, onde Dona Beja tomava seus banhos de saúde.

A licença prévia (LP), segundo a legislação ambiental mineira, é a primeira etapa de implantação de qualquer empreendimento industrial no Estado, seguida, respectivamente, das licenças de instalação (LI) e de operação (LO). O parecer técnico da Fundação Estadual de Meio Ambiente (FEAM), que orientou a decisão do COPAM, foi favorável à concessão da LP. Mas, também foram impostas à empresa uma série de 10 condicionantes para a análise da etapa posterior, que é a LI. Presente à reunião da Câmara de Atividades Industriais do COPAM, que tomou a decisão, o prefeito confessou sua vontade de trazer mais uma fábrica para o município, mas desde que o processo atendessem a todos os caminhos, não só da legalidade ambiental, mas da conveniência política e turística, que é a vocação internacionalmente conhecida do município.

Os estudos apresentados são técnicos, salientou o prefeito, ao lembrar que a implantação de uma fábrica polêmica deveria ser aprovada também pelas entidades estaduais de turismo. “Estamos gastando, em Araxá, nada menos que US\$ 180 milhões, os quais podem ser inutilizados por causa de uma fábrica de ácido sulfúrico. Isto é um perigo. Eu desejo o progresso da cidade, mas com a cumplicidade de todos os órgãos afins, como a Embratur e a Secretaria de Estado de Turismo”. E alertou, prevendo que, em caso de algum acidente futuro, seriam todos e não apenas ele a pessoa responsabilizada: “Não sou contra nem a favor, o que estou pedindo é mais tempo. Não quero ser execrado pelo fato de minha administração ter fornecido o alvará de localização e funcionamento da fábrica. Se todas as entidades de turismo falarem que não tem problema, que o estudo é perfeito, aí sim, eu autorizo e assino o documento, mas o farei tremendo”.

Os técnicos da Turminas, lembram que o município de Araxá é prioridade da Embratur para o investimento nacional do turismo: *Qual a proposta da empresa para Araxá? O turismo também gera empregos e melhoria de vida*, salientam, ao citar dados comparativos da Organização Mundial de Turismo: “Cada R\$ 500 mil investidos na indústria geram um emprego, enquanto no turismo são necessários apenas R\$ 10 mil”.

A presidência da FEAM esclarece que o órgão ambiental se preocupou mais com a questão técnica na análise do projeto apresentado pela Fertisul: “Nós também entendemos que existe um impacto psicológico, difícil de ser analisado, ainda que todas as questões técnicas estejam muito bem colocadas e as condicionantes que sugerimos visem garantir os níveis mais exigentes dentro dos padrões ambientais internacionais”. Em compensação, ainda conforme a FEAM, a Fertisul iria apresentar propostas alternativas para o incremento do turismo em Araxá e, nas etapas posteriores do licenciamento, poderia haver a participação da Secretaria de Estado de Turismo e da Turminas, além da prefeitura.

A análise do órgão ambiental mineiro aplica-se a outras situações, que se repetem país a fora, mas os “impactos psicológicos” sobre a atividade turística, decorrente do conflito com a atividade industrial, pode ser verificado também (embora em sentido inverso), quando nos debruçamos sobre a questão do turismo religioso. Um exemplo disso é o

Parque de São Bartolomeu, localizado no Subúrbio Ferroviário de Salvador. O Parque é uma reserva de Mata Atlântica e também palco de manifestações religiosas ligadas ao Candomblé. A história dessa área é sobretudo uma história cultural, intimamente relacionada às tradições africanas na Bahia. O caráter sagrado do Parque é, ao mesmo tempo, também um atrativo turístico. Um atrativo que indica uma direção para a sobrevivência dessa área na cidade, como uma área de lazer “ecológico-cultural” (SERPA, 1998a).

Essa área de lazer teria também um conteúdo “folclórico” para o turista por ser um lugar sagrado para o Candomblé. Uma avaliação de impactos ambientais do turismo nessa área da cidade dificilmente levaria em consideração a necessidade de privacidade e de recolhimento dessas pessoas que praticam sua religião ao ar livre, junto de cachoeiras, de lagoas, perto de pedras, ou mesmo dentro do mato; como conciliar a atividade turística com essa atividade religiosa, que é, aliás, o grande motivo da preservação dessa área, que se manteve ali, apesar do contexto adverso de ocupação e de extrema necessidade da população de construir no interior do Parque? Como nas igrejas católicas, que são abertas à visitação apenas em determinados horários, mas com horários determinados para a realização de missas? Deveremos marcar horários para o rito do Candomblé acontecer na área, e depois ceder esses espaços ao turista? Será que essas coisas são compatíveis?

Tudo isso nos mostra que, para a superação dos problemas decorrentes do padrão periférico de ocupação, presente na maioria dos destinos turísticos brasileiros, é necessário repensar o planejamento turístico em outras bases, levando em consideração as especificidades do lugar e dando maior autonomia às instâncias de poder local, para estabelecimento de planos estratégicos de atuação. No Brasil, são limitadas a auto-organização e as competências locais, principalmente pela insuficiência de recursos por parte dos governos municipais.

Temos, antes de mais nada, que concordar com Jordi Borja (1996), quando este afirma que *a cidade é hoje plurimunicipal e metropolitana, com tendência a estruturar funcionalmente um espaço regional descontínuo e assimétrico. As administrações públicas e parapúblicas atuantes na cidade são muitas e suas competências e funções são às vezes compartilhadas, outras vezes, concorrentes e, outras ainda, confundidas.* Borja sugere uma cooperação interadministrativa que viabilize questões importantes como infra-estrutura de comunicações, transporte público, segurança do cidadão, grandes operações de desenvolvimento urbano, políticas ambientais e de combate à pobreza (BORJA, 1996).

Fundamental também é a cooperação público-privada, que passa necessariamente por inovações político-administrativas para gerar mecanismos de cooperação social e de participação cidadã. Ainda de acordo com Borja, o âmbito local (bairro, cidade, região) é bastante adequado para a experimentação e o desenvolvimento de novas fórmulas de descentralização territorial e funcional, de participação na gestão e execução de programas públicos (BORJA, 1996). No caso do turismo, faz-se necessário um planejamento estratégico local que viabilize a superação do padrão periférico de ocupação (antes de tudo um problema social!), a partir de programas de capacitação de mão de obra e geração de renda para os moradores dos destinos turísticos, que ampliem o campo de atuação dos governos locais.

O exemplo do Subúrbio Ferroviário de Salvador pode ajudar mais uma vez a ilustrar as afirmações anteriores. As opções de transporte em Plataforma já incluíram a travessia de canoa e, mais tarde, de lancha, até a Península de Itapagipe (Bairro da Ribeira). Com a desativação desta ligação marítima, o bairro encontra-se mais isolado do centro da cidade que no passado. A travessia era um dos mais antigos pontos de ligação entre a Ribeira e o Subúrbio, sendo feita em pouco mais de 15 minutos e cobrindo uma distância de aproximadamente um quilômetro.

Sem as lanchas, quem quiser alcançar Itapagipe, a partir do Subúrbio, tem que fazer todo o roteiro de ônibus, num percurso muito mais longo e congestionado. A Associação de Moradores de Plataforma reivindica há anos a retomada do serviço, mas como não há turistas – pelo menos até a implantação de uma via náutica, articulando marinas e pontos de atracação na área, prevista para os próximos anos -, parece também não haver interesse na resolução do problema.

Em algumas ilhas da Baía, a situação não é diferente. Na Ilha dos Frades, a população de duas mil pessoas vive sem luz elétrica, escola, saneamento básico e sem garantia de posse da terra que habita. Em Bom Jesus dos Passos o quadro se repete: os moradores se dizem arrependidos por terem votado contra o desmembramento do município de Salvador no plebiscito que resultou na emancipação de Madre de Deus. Alguns alegam que a Ilha de Maria Guarda, que se desligou de Salvador, “já tem água e luz”. Na Ilha de Maré, a construção de um pier está causando muita polêmica entre os moradores; alguns acham que causará danos ao meio-ambiente, outros (principalmente os comerciantes locais) acham que atrairá mais turistas.

Discutir a implantação de uma via náutica para turistas e parcelas da população de maior poder aquisitivo é, pois, algo mais complexo do que parece à primeira vista: não seria o caso de resolver primeiro os problemas dos habitantes das áreas atingidas pelo empreendimento - com a garantia, principalmente, da permanência dos moradores no local - e pensar em uma gestão comunitária dos equipamentos, em consórcio com as associações de bairro e comerciantes locais?

Pensando assim, o turismo pode ser uma alternativa real para atrair investimentos, gerar empregos e renovar a base produtiva das cidades, através da aplicação de políticas integradas, que articulem as esferas pública e privada. Distribuindo renda e assegurando o direito de propriedade aos moradores dos destinos turísticos pode-se de fato pensar no turismo como uma saída para os governos locais, muitas vezes inviabilizados pelo desencontro entre as demandas feitas às administrações municipais e os recursos financeiros disponíveis para supri-las.

Angelo Serpa é Professor Adjunto Doutor do Departamento e Mestrado de Geografia e do Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal da Bahia. É pesquisador com bolsa de produtividade em pesquisa do CNPq (área: Geografia) e coordena o Projeto Espaço Livre de Pesquisa-Ação. E-mail: angserpa@ufba.br

RECOMENDACÕES DE LEITURA

AUGÉ, M. *Não-lugares. Introdução a uma antropologia da supermodernidade*. São Paulo: Papirus Editora, 1994, 111 p.

BORJA, J. As cidades e o planejamento estratégico: uma reflexão europeia e latino-americana. In: Fischer, T (org.). *Gestão contemporânea – cidades estratégicas e organizações locais*. Rio de Janeiro: Editora da Fundação Getúlio Vargas, 1996, 208 p.

CORRÊA, R. L. *O espaço urbano*, 2ª Edição. São Paulo: Editora Ática, 1993. 94 p.

DEL RIO, V. Considerações sobre o desenho da cidade pós-moderna. In: *Anais do VII Encontro Nacional da ANPUR*, v. 1, p. 685-714. Recife: ANPUR, 1997.

ETGES, V. E. Turismo Rural: Uma alternativa de desenvolvimento para comunidades rurais. In: Lima, L. C. *Da cidade ao campo: A diversidade do saber-fazer turístico*. Fortaleza: Editora FUNECE/Univ. Est. do Ceará, 1999, 401 p.

FARIA, I. F. Turismo em Área Indígena: Projeto Tiquié. In: Vasconcelos, F. P. (org.). *Turismo e Meio Ambiente*. Fortaleza: Editora FUNECE/Univ. Est. do Ceará, 1999, 302 p.

FONTELES, J. O. Comunidade de pescadores de Jericoacoara-Ceará entra na rota turística. In: Vasconcelos, F. P. (org.). *Turismo e Meio Ambiente*. Fortaleza: Editora FUNECE/Univ. Est. do Ceará, 1999, 302 p.

GUATTARI, F. *Caosmose – Um novo paradigma estético*. São Paulo: Editora 34, 1992. 208 p.

HARTMANN, C. B. Turismo religioso no santuário sagrado Coração de Jesus – Padre Reus: Amor à Deus que movimenta as pessoas. In: Lima, L. C. *Da cidade ao campo: A diversidade do saber-fazer turístico*. Fortaleza: Editora FUNECE/Univ. Est. do Ceará, 1999, 401 p.

LENCIONI, S. Reestruturação urbano-industrial no Estado de São Paulo: a região da metrópole desconcentrada. In: *Espaço & Debates*, v. 38, “Nova Dimensão Regional”, p. 54-61. São Paulo: Núcleo de Estudos Regionais e Urbanos, 1994.

MACEDO, S. S. Litoral Urbanização Ambientes e seus Ecossistemas Frágeis. *Paisagem e Ambiente – Ensaio*, v. 12, p. 151-232. São Paulo: FAUUSP, 1999.

MENEZES, E. V. *Reestruturação Urbana e Gestão Ambiental*. Dissertação de Mestrado. Salvador: Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo/UFBA, 1999, 125 p.

OLIVEIRA, C. D. M. Religiosidade popular na pós-modernidade: um ritual turístico? In: Lima, L. C. *Da cidade ao campo: A diversidade do saber-fazer turístico*. Fortaleza: Editora FUNECE/Univ. Est. do Ceará, 1999, 401 p.

PAVIANI, A. A lógica da periferização em áreas metropolitanas. In: Santos, M. & Souza, M. A. A. (orgs.). *Território, Globalização e Fragmentação*. São Paulo: Editora Hucitec, 1994.

PEDRÃO, F. Processo histórico de urbanização. In: *Bacia do Cobre: Avaliação Sócio Ambiental e Processo Histórico*. Salvador: Centro de Estudos Sócio-Ambientais, 1998, 91 p.

ROSENDHAL, Z. Percepção, vivência e simbolismo no espaço: Peregrinos e turistas religiosos. In: Lima, L. C. *Da cidade ao campo: A diversidade do saber-fazer turístico*. Fortaleza: Editora FUNECE/Univ. Est. do Ceará, 1999, 401 p.

SANTOS, J. *A produção espacial do comércio e dos serviços na periferia*. Monografia de conclusão do curso de bacharelado em Geografia. Salvador: UFBA, 1999, 163 p.

SERPA, A. Fatores sócio-culturais na avaliação de impactos ambientais: O caso da periferia de Salvador. In: *Cadernos do Expogeo*, v. 9, p. 23-32. Salvador: Expogeo/UFBA, 1998a.

SERPA, A. *Urbana Baianidade, Baiana Urbanidade*. Salvador: Universidade Federal da Bahia, 1998b, 182 p.

SERPA, A. Turismo náutico na Baía de Todos os Santos. Salvador: *Jornal Soterópolis*, 1999a.

SERPA, A. Os Não-Lugares de Salvador. Salvador: *Jornal Soterópolis*, 1999b.

SERPA, A. Morfologia urbana e apropriação social dos espaços livres de edificação em áreas de urbanização popular: tendências apontadas pela aplicação do método de sintaxe espacial na escala do bairro. In: *Anais do 6º Simpósio Nacional de Geografia Urbana*, p. 447-452. Presidente Prudente: UNESP/AGB, 1999c.

SERPA, A. & GARCIA, A. O potencial turístico do Subúrbio Ferroviário de Salvador sob a ótica dos moradores. In: Lima, L. C. *Da cidade ao campo: A diversidade do saber-fazer turístico*. Fortaleza: Editora FUNECE/Univ. Est. do Ceará, 1999, 401 p.

SILVA, S. B. M. Metropolização e Raízes da Periferização Turística. In: *Turismo em Análise*, v. 7, n. 2, p. 7-16. São Paulo: ECA/USP, 1996.

SOUSA, C. A. A. Ecoturismo e Envolvimento Comunitário. In: Vasconcelos, F. P. (org.). *Turismo e Meio Ambiente*. Fortaleza: Editora FUNECE/Univ. Est. do Ceará, 1999, 302 p.

SOUZA, M. J. L. Da “fragmentação do tecido sóciopolítico-espacial” da metrópole à “desmetropolização relativa”: alguns aspectos da urbanização brasileira nas décadas de 80 e 90. In: *Anais do 6º Simpósio Nacional de Geografia Urbana*, p. 40-41. Presidente Prudente: UNESP/AGB, 1999.

SOUZA, R. S. Zona Rural de Olinda: Reprodução do Espaço Agrário? In: *XII Encontro Nacional de Geógrafos – Programas e Resumos*, p. 595-596. Florianópolis: AGB, 2000.

YÁZIGI, E. Devaneio e crítica preliminares ao papel da fantasia na paisagem. In: *Paisagem e Ambiente – Ensaios*, v. 12, p.253-287. São Paulo: FAUUSP, 1999.