

**Volume 1**

Gilmar Mascarenhas de Jesus  
Marcello de Barros Tomé Machado

# Fundamentos Geográficos do Turismo







Fundação

**CECIERJ**

Consórcio **cederj**

Centro de Educação Superior a Distância do Estado do Rio de Janeiro

**Volume 1**

Gilmar Mascarenhas de Jesus  
Marcello de Barros Tomé Machado

## **Fundamentos Geográficos do Turismo**



**GOVERNO DO  
Rio de Janeiro**

**SECRETARIA DE  
CIÊNCIA E TECNOLOGIA**



**Ministério  
da Educação**



**Apoio:**



**FAPERJ**

Fundação Carlos Chagas Filho de Amparo  
à Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro

# Fundação Cecierj / Consórcio Cederj

Rua Visconde de Niterói, 1364 – Mangueira – Rio de Janeiro, RJ – CEP 20943-001

Tel.: (21) 2334-1569 Fax: (21) 2568-0725

## Presidente

Masako Oya Masuda

## Vice-presidente

Mirian Crapez

## Coordenação do Curso de Turismo

UFRRJ - Willian Domingos

## Material Didático

### ELABORAÇÃO DE CONTEÚDO

Gilmar Mascarenhas de Jesus

Marcello de Barros Tomé Machado

### COORDENAÇÃO DE DESENVOLVIMENTO INSTRUCIONAL

Cristine Costa Barreto

### SUPERVISÃO DE DESENVOLVIMENTO INSTRUCIONAL

Cristiane Brasileiro

### DESENVOLVIMENTO INSTRUCIONAL E REVISÃO

Ana Cristina Andrade

Ana Maria Osborne

## Departamento de Produção

### EDITORA

Tereza Queiroz

### REVISÃO TIPOGRÁFICA

Equipe Cederj

### COORDENAÇÃO DE PRODUÇÃO

Katy Araújo

### PROGRAMAÇÃO VISUAL

Equipe Cederj

### ILUSTRAÇÃO

Fernando Romeiro

### CAPA

Fernando Romeiro

### PRODUÇÃO GRÁFICA

Oséias Ferraz

Patricia Seabra

Copyright © 2009, Fundação Cecierj / Consórcio Cederj

Nenhuma parte deste material poderá ser reproduzida, transmitida e gravada, por qualquer meio eletrônico, mecânico, por fotocópia e outros, sem a prévia autorização, por escrito, da Fundação.

M395f

Mascarenhas, Gilmar.

Fundamentos Geográficos do Turismo. v. 1 / Gilmar Mascarenhas, Marcello de Barros Tomé Machado. – Rio de Janeiro: Fundação CECIERJ, 2010.

170p.; 19 x 26,5 cm.

ISBN: 978-85-7648-640-4

1. Turismo. 2. Geografia Física. 3. Geografia Urbana. I. Machado, Marcello de Barros Tomé. II. Título

CDD: 338.4791



# Governo do Estado do Rio de Janeiro

**Governador**  
Sérgio Cabral Filho

**Secretário de Estado de Ciência e Tecnologia**  
Alexandre Cardoso

## Universidades Consorciadas

**UENF - UNIVERSIDADE ESTADUAL DO  
NORTE FLUMINENSE DARCY RIBEIRO**  
Reitor: Almy Junior Cordeiro de Carvalho

**UERJ - UNIVERSIDADE DO ESTADO DO  
RIO DE JANEIRO**  
Reitor: Ricardo Vieiralses

**UFF - UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE**  
Reitor: Roberto de Souza Salles

**UFRJ - UNIVERSIDADE FEDERAL DO  
RIO DE JANEIRO**  
Reitor: Aloísio Teixeira

**UFRRJ - UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL  
DO RIO DE JANEIRO**  
Reitor: Ricardo Motta Miranda

**UNIRIO - UNIVERSIDADE FEDERAL DO ESTADO  
DO RIO DE JANEIRO**  
Reitora: Malvina Tania Tuttman



## SUMÁRIO

<b>Aula 1 – A natureza geográfica do turismo</b>	<b>7</b>
<i>Gilmar Mascarenhas de Jesus</i>	
<b>Aula 2 – O turismo na produção do espaço geográfico</b>	<b>25</b>
<i>Gilmar Mascarenhas de Jesus</i>	
<i>Marcello de Barros Torné Machado</i>	
<b>Aula 3 – A contribuição da geografia urbana</b>	<b>49</b>
<i>Gilmar Mascarenhas de Jesus</i>	
<b>Aula 4 – A contribuição da Geografia Cultural</b>	<b>73</b>
<i>Gilmar Mascarenhas de Jesus</i>	
<b>Aula 5 – A contribuição da Geografia Histórica</b>	<b>95</b>
<i>Gilmar Mascarenhas de Jesus</i>	
<b>Aula 6 – A contribuição da Geografia Política</b>	<b>119</b>
<i>Gilmar Mascarenhas de Jesus</i>	
<b>Aula 7 – Geografia dos Transportes</b>	<b>145</b>
<i>Gilmar Mascarenhas de Jesus</i>	
<i>Colaborador: Luiz Guilherme de Souza Xavier</i>	
<b>Referências</b>	<b>165</b>



# 1

## A natureza geográfica do turismo

### Meta da aula

Apresentar o turismo como uma atividade profundamente interligada e os aspectos geográficos, desde seu planejamento até sua realização final.

### Objetivos

Esperamos que, após o estudo do conteúdo desta aula, você seja capaz de:

- 1 reconhecer as noções de destino turístico, centro emissor e centro receptor;
- 2 identificar o turismo como atividade dependente dos meios e das vias de transporte;
- 3 reconhecer a noção “espaço de fluxos” e seu papel na formação de núcleos turísticos receptores;
- 4 identificar uma linha isócrona e reconhecer sua importância para o estudo e planejamento do turismo;
- 5 definir recurso turístico e diferenciar os tipos natural e cultural.

## Introdução

Vamos pensar: em que consiste o turismo?

O turismo é, primeiramente, uma atividade humana, praticada por milhões de indivíduos em todo o planeta.

Todos os dias, e durante o ano inteiro, muitas pessoas estão saindo de suas casas, com malas arrumadas, o local de destino definido e a expectativa de que gozarão momentos de alegria e repouso. São os turistas.

### **Organização Mundial do Turismo**

É uma agência especializada das Nações Unidas e a principal organização internacional no campo do turismo. Funciona como um fórum global para questões de políticas turísticas e como fonte de conhecimento prático sobre o turismo. Sua sede é em Madri, Espanha.

Para a **Organização Mundial do Turismo** (OMT), o turismo é uma modalidade de deslocamento, que envolve a utilização de algum meio de transporte e ao menos um pernoite no destino; esse deslocamento pode ser motivado pelo simples prazer voluntário, ou por motivos compulsórios, como negócios, para cuidar da saúde, estudos (como congressos, por exemplo).

## O deslocamento do turista

Vamos nos concentrar em um primeiro aspecto: o turismo consiste no deslocamento de pessoas. O turista tem como ponto de partida a cidade onde reside e busca realizar seu desejo alcançando um **destino turístico**. Este deslocamento varia muito quanto à distância percorrida pelo turista e quanto ao meio de transporte utilizado.

### **Destino turístico**

É a localidade visitada pelo turista. Pode ser uma zona rural ou urbana, ou uma região natural, como um parque ou uma praia não habitada. Quando em zona urbana, geralmente ocorre em cidades históricas, ou em grandes centros urbanos, dotados de museus importantes, galerias de arte etc.



## Atividade

### **Atende ao Objetivo 1**

1. Vejamos se você compreendeu realmente a noção de destino turístico e de quantos meios e vias de transporte são necessários para a realização das viagens. Você mesmo já deve ter realizado uma viagem como turista. Descreva como foi sua viagem, relacionando:

- a) o ponto de partida;
- b) o destino;
- c) o meio de transporte utilizado.

---

---

---

### **Resposta Comentada**

*Pela atividade de deslocamento executada, você pode ter realizado viagens a lugares próximos ou distantes de sua residência.*

*O deslocamento do turista pode se dar dentro de seu próprio estado (o Rio de Janeiro, por exemplo) ou pode atingir outros estados da Federação. Pode, ainda, ultrapassar as fronteiras nacionais, ao se viajar para outros países. Temos, neste momento, respectivamente, três possibilidades de deslocamento:*

- 1) na escala intra-estadual (dentro de um estado);*
- 2) na escala interestadual (entre estados);*
- 3) na escala internacional (entre países).*



Podemos considerar também as viagens na escala intramunicipal, isto é, aquele deslocamento que não ultrapassa os limites de seu município. Entretanto, raros são os deslocamentos intramunicipais para fins turísticos, pois, embora possam existir atrativos turísticos, a tendência natural é que o turista retorne à sua casa no mesmo dia da visita, por causa da proximidade geográfica entre o local de residência e o destino turístico. Neste caso, isto é, a ausência de pernoite, em vez de turismo, temos excursão, e, portanto, em vez de turista, falamos em excursionista.

Para cada uma das três escalas, existem diferentes meios de transporte. Conforme a escala, a tendência é prevalecer um determinado meio de transporte.



**Figura 1.1:** Alguns meios de transporte utilizados para fins turísticos.

Fonte: <http://www.sxc.hu/photo/522231>; à direita: <http://www.sxc.hu/photo/294535>

## As diferentes escalas

Geralmente, na escala intra-estadual, em função de a distância percorrida não ser muito longa, prevalece o uso do meio rodoviário, que pode ser coletivo (ônibus) ou individual (automóvel). Na escala interestadual, em um país com as “dimensões continentais” como é o Brasil, as viagens rodoviárias podem implicar tempo excessivo de deslocamento, tornando a atividade turística pouquíssimo atrativa.



Por exemplo, do Rio de Janeiro a Fortaleza, a distância a ser percorrida em trajeto rodoviário se aproxima dos três mil quilômetros. A grande maioria das cidades européias se encontra a distância bastante inferior entre elas. Isto significa uma viagem de ônibus de aproximadamente 50 horas de duração. No caso do deslocamento de automóvel, temos que incluir os pernoites no trajeto, ampliando o tempo de deslocamento entre estas duas cidades para, pelo menos, quatro dias.

O Nordeste brasileiro, por possuir praias de águas mornas, clima tropical (“faz calor o ano inteiro”), tradições culturais (danças, artesanatos, festejos) e baixos preços comparados aos do “Centro-Sul”, consiste em importante destino turístico. Contudo, sua distância em relação aos grandes **centros emissores** nacionais faz com que a imensa maioria dos deslocamentos turísticos para esta região seja feita de avião.

### **Centros emissores**

São as localidades onde residem os turistas.

Os principais centros emissores são as grandes cidades, não apenas por concentrar grandes efetivos demográficos (volume de população residente), mas por oferecer melhores condições de emprego e renda, comportando, assim, elevado potencial consumidor.





**Figura 1.2:** Uma típica praia do nordeste brasileiro.

Fonte: <http://www.sxc.hu/photo/875573>

Por fim, temos a escala internacional. Nesta, pelas distâncias envolvidas, prevalece o uso do transporte aéreo. Mas existe também o transporte marítimo, o que é importante, pois a maioria dos países está em outro continente que não o seu, havendo oceanos a vencer. Todavia, considerando o longo tempo despendido pelo trajeto marítimo, estas viagens são muito menos utilizadas que as de avião.



## Atividade

2. É importante que você tenha compreendido a importância das escalas na definição do meio de transporte a ser utilizado pelo turista. Para verificarmos isso, imagine três formas e possibilidades de deslocamento humano para fins turísticos. Descreva possibilidades de viagem a partir de sua cidade, tendo em mente cada uma das três escalas aqui citadas. Considere que para cada escala é necessário o turista dispor de tempo diferenciado.

---

---

---

---

---

---

### Fisiografia

A fisiografia corresponde ao conjunto de elementos da geografia física reunidos em uma determinada localidade. Estes elementos são: solo, relevo, clima, vegetação, hidrografia etc. Na terceira aula de nosso curso, trataremos mais precisamente deste assunto.

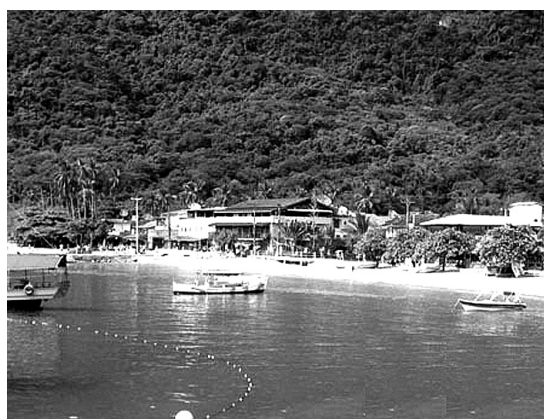


Figura 1.3: Terminal de passageiros da Vila do Abraão, em Ilha Grande.

Fonte: [http://pt.wikipedia.org/wiki/Ilha\\_Grande\\_%28Rio\\_de\\_Janeiro%29](http://pt.wikipedia.org/wiki/Ilha_Grande_%28Rio_de_Janeiro%29)

### Resposta Comentada

*Você deve ter observado que, de acordo com os serviços de transporte disponíveis em sua cidade, foram utilizados diferentes meios para atingir o destino turístico. Se seu destino escolhido for a Ilha Grande, por exemplo, para alcançar este lugar a partir de qualquer cidade do Estado do Rio de Janeiro, você terá que complementar seu trajeto rodoviário com o uso de embarcação, partindo de Mangaratiba ou Angra dos Reis. Neste caso, verificamos que as condições de deslocamento dependem também da **fisiografia** da localidade a ser visitada.*

Na viagem em escala interestadual, isto é, aquela em que prevalece o transporte rodoviário, você pode ter sugerido a utilização de apenas um ônibus, conforme o porte de sua cidade (o tamanho dela e sua importância na região), pois a disponibilidade dos meios de transporte varia segundo esse porte. Cidades pequenas quase sempre dispõem de poucas ligações rodoviárias. Por exemplo, um habitante de Paraty que queira visitar a cidade de Belo Horizonte terá de recorrer a duas viagens de ônibus, pois não há ligação direta entre essas cidades. Da mesma forma, um habitante de Itaperuna que queira visitar Curitiba, Florianópolis ou Porto Alegre não contará em sua cidade com ligação rodoviária direta. Deverá, então, utilizar dois serviços de ônibus.

Se você reside em cidade que não dispõe de aeroporto, no caso de uma viagem internacional, ou mesmo nacional, para regiões mais distantes, como o Nordeste ou a região amazônica, você certamente terá de combinar duas **modalidades de transporte**. Primeiro, você se deslocará rodoviariamente até a capital (Rio de Janeiro), onde então recorrerá a um avião para atingir seu destino turístico.

Digamos que você queira visitar a famosa praia de Trancoso, no sul da Bahia, em condições confortáveis de deslocamento. Se você mora em Resende (RJ), por exemplo, recorrerá a um ônibus até a cidade do Rio de Janeiro, onde pegará um avião até Porto Seguro. Dali, você disporá de modal rodoviário, combinado com hidroviário (uso de balsa para atravessar foz de rio).



**Figura 1.4:** Trancoso - Bahia.

Fonte: <http://pt.wikipedia.org/wiki/Trancoso>

## O espaço de fluxos

O fato de Trancoso ser uma pequena localidade, inserida na base da **hierarquia urbana**, não sustenta condições para manter um aeroporto em funcionamento. Por outro lado, uma cidade como

### **Modalidade de transporte**

Corresponde ao tipo de transporte utilizado: aéreo, rodoviário, ferroviário, hidroviário, metroviário. Dentro de um mesmo modal, podemos utilizar diferentes veículos. Por exemplo, no modal aeroviário, temos o avião, o helicóptero, o balão, dentre outros. No modal hidroviário, existem o navio, o veleiro, a balsa etc. No rodoviário, também há grande variação de possibilidades: ônibus, caminhão, automóvel, motocicleta, dentre outros.

### **Hierarquia urbana**

A hierarquia urbana, ou hierarquia entre cidades, designa a inserção de cada cidade dentro do conjunto mais amplo das cidades que existem numa região ou país. Conforme o tamanho da cidade, quanto maior sua importância econômica, melhor será sua inserção na hierarquia urbana, tendendo a ocupar os postos mais elevados desta hierarquia. No Brasil, São Paulo ocupa o topo da hierarquia urbana, seguida pelo Rio de Janeiro. São centros urbanos de influência "nacional". Não por acaso são respectivamente o primeiro e segundo centros emissores de turistas do país. Na terceira aula de nosso curso, aprofundaremos esta noção.

Cabo Frio, em rápido crescimento e com grande demanda turística, já está inaugurando seu aeroporto. Mas atente para a seguinte questão: a viabilidade do aeroporto em Cabo Frio não decorre apenas do porte que a cidade vem alcançando ou do valor de seus atrativos turísticos. Esta viabilidade se explica fundamentalmente pelo fato de Cabo Frio estar inserida num intenso espaço de fluxos, ao contrário de Trancoso, situada no sul da Bahia, imersa numa região dominada por cobertura vegetal natural, de baixa densidade demográfica e escassez de vias de comunicação.



O espaço de fluxos, conforme explica o geógrafo Milton Santos, corresponde à intensidade da “vida de relações” no interior de uma região. O conceito de vida de relações, por sua vez, expressa o conjunto de transações entre indivíduos. Estas transações podem ser comerciais, governamentais, turísticas, de serviços etc. O fato é que estas transações implicam viagens, negócios, mobilizam os meios de transportes, acionam as vias de circulação, enfim, conferem à região maior densidade de relações sociais e, por isso, demandam uma infra-estrutura de circulação, de pessoas, de mercadorias e de informações.

### **Vida de relações**

Este termo aparece com frequência na obra de Milton Santos, sugerindo a intensidade de relações sociais, econômicas, políticas e culturais num dado lugar. Neste sentido, um povoado pacato tem escassa vida de relações, ao contrário das metrópoles.

O espaço de fluxos é algo fundamental no estudo da atividade turística, pois o turismo, sendo uma atividade de deslocamento, depende da disponibilidade de meios e de vias de transporte. Numa região de escassos fluxos, o turismo encontrará grande dificuldade para se desenvolver. Por outro lado, onde existe intensa **vida de relações** e, portanto, elevada densidade de fluxos, o turismo encontrará facilidade para se implantar.

Um exemplo interessante é a cidade de Diamantina (MG). Trata-se de belo conjunto urbano, dotado de valiosos atributos históricos relativamente bem preservados e imerso numa região de exóticas paisagens naturais. Logo, a cidade conta

com grandes atrativos turísticos. Todavia, localizada a aproximadamente 300km de Belo Horizonte, 750km do Rio de Janeiro e quase 900km de São Paulo, e com escassas ligações aeroviárias, Diamantina não consegue aproveitar plenamente seus atrativos. O fato de estar inserida marginalmente em relação ao denso espaço de fluxos conformado por uma extensão de área entre Rio de Janeiro, Belo Horizonte e São Paulo (estendendo-se pelo interior deste estado) prejudica o desempenho turístico de Diamantina.

Outro exemplo a se considerar é a cidade de São Luís, capital do Maranhão. Trata-se de cidade que foi, entre os séculos XVIII e XIX, uma das maiores do Brasil. Ao mesmo tempo, o fato de ter experimentado um fraco crescimento econômico entre meados do século XIX e o final do século XX permitiu a preservação, em sua área central, de um magnífico conjunto urbano, repleto de sobrados, muitos deles revestidos com requintada azulejaria, e muito próximo a São Luís encontra-se a região dos Lençóis Maranhenses, de rara beleza.

Todavia, esta cidade está localizada entre a Amazônia e o típico **“nordeste de sol e mar”**, a longa distância dos grandes centros urbanos nacionais. Mesmo por via aérea, a grande maioria dos brasileiros não alcança São Luís antes de algumas escalas ou mesmo conexões. Caso estivesse localizada perto do eixo Rio-São Paulo, São Luís estaria certamente entre os maiores destinos turísticos do Brasil.



Nordeste de sol e mar corresponde a uma noção informal, porém muito divulgada, que define o litoral nordestino entre a Bahia e o Ceará. Trata-se de vasta região costeira, cuja paisagem mais comum é o coqueiral e extensas faixas arenosas. O trecho mais característico é o litoral potiguar e cearense, onde as baixas precipitações garantem muitos dias ensolarados, condição ideal para o turismo.

No sentido contrário, temos cidades ou regiões que, mesmo sem grandes atrativos, consolidam-se enquanto destino turístico aproveitando-se de sua inserção no espaço de fluxos. Vide, por exemplo, a vila de Conservatória (RJ). A pequena aglomeração urbana não possui patrimônio histórico significativo, tampouco seu entorno imediato dispõe de atrativos especiais (paisagens exuberantes, cachoeiras, grutas etc.). Todavia, Conservatória soube aproveitar a proximidade de grande mercado consumidor (a metrópole carioca) para lançar um produto peculiar: as serestas. Caso estivesse localizada no norte de Minas Gerais (para não citar regiões mais longínquas ou de baixa acessibilidade, como o sul do Pará), Conservatória não teria a menor chance de se afirmar no mercado de destinos turísticos.



## Atividade

### Atende aos Objetivos 2 e 3

3. Indique possibilidades de deslocamento de sua cidade para quatro destinos (cidades ou distrito), incluindo a cidade do Rio de Janeiro. Você deve consultar *sítes* ou mesmo falar com pessoas da sua cidade.

---

---

---

---

---

### Resposta Comentada

*Você provavelmente constatou que as condições de acesso a uma localidade dependem das condições de transporte, e estas, por sua vez, estão associadas a aspectos geográficos da localidade (seu porte demográfico, sua importância econômica, sua inserção na hierarquia urbana, sua fisiografia etc.) e da intensidade do espaço de fluxos no qual se insere. Em suma, tão ou mais importantes que os atrativos turísticos é a localização do centro receptor.*



## O fator tempo de deslocamento

Vimos até aqui que a natureza do deslocamento do turista depende tanto das características de seu centro emissor quanto das características de seu destino turístico. Vamos considerar agora outra variável importante: a do tempo de deslocamento.

De um modo geral, considera-se que numa viagem turística concentrada em um final de semana prolongado (três a quatro dias de folga) o tempo de deslocamento não deve ultrapassar o de duas, três ou quatro horas. Caso o turista disponha de dez ou vinte dias para permanecer em determinada localidade, ele suportará mais facilmente um tempo de deslocamento de seis a oito horas. Mas ele tem apenas três dias para “curtir” o destino turístico, e este tempo de deslocamento torna-se excessivo, podendo inibir ou inviabilizar a atividade turística.

Para fins de planejamento turístico, é necessário produzir um mapa. Nele, a partir de um grande centro emissor (a cidade do Rio de Janeiro, por exemplo), são traçadas **linhas isócronas**. Trata-se de uma noção importante.

A atividade a seguir o ajudará a compreender o que é uma linha isócrona.

### **Linha isócrona**

É aquela que une localidades que distam de um ponto fixo o mesmo volume de tempo. Iso = igual (do grego *isos*), e *cronia* refere-se a tempo. Digamos que as cidades de Cabo Frio, Nova Friburgo e Volta Redonda estejam, igualmente, a duas horas e meia da cidade do Rio de Janeiro (e de fato, na prática, estão muito aproximadas deste tempo de deslocamento). Neste caso, todas as três são atravessadas em nosso mapa pela mesma linha isócrona, a linha de 2h30min a partir do Rio de Janeiro, ou seja, uma linha isócrona é aquela que percorre todas as localidades que se encontram a um mesmo tempo de deslocamento a partir de um determinado ponto de partida.



### **Atividade**

#### **Atende ao Objetivo 4**

4. Consulte o tempo médio de deslocamento rodoviário a partir de sua cidade para um grupo de cidades mais próximas. Este grupo deve abranger pelo menos dez cidades.

Após a consulta, agrupe as cidades por tempos de deslocamento, considerando intervalos de 30 minutos. Neste sentido, você colocará num primeiro grupo as cidades que distam até meia hora a partir de sua cidade; um segundo grupo englobará aquelas para as quais você, para alcançar, necessita de um tempo de deslocamento entre 30 minutos e uma hora. O terceiro grupo abrangerá de 1 hora a 1 hora e meia, e assim por diante.

Utilizando um mapa rodoviário, trace sobre ele, a lápis, as linhas isócronas, com intervalos de 30 minutos entre elas. Estas linhas formarão anéis em torno de sua cidade. Esses anéis não serão círculos perfeitos. Ao contrário, obedecerão fielmente ao traçado das rodovias.

As cidades do primeiro grupo ficarão situadas dentro do primeiro anel, e assim por diante.

Até 30 minutos de tempo de deslocamento: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

De 30 minutos a 1 hora: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

De 1 hora a 1h30min: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

De 1h30min a 2 horas \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

De 2 horas a 2h30min \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

De 2h30min a 3 horas \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

De 3 horas a 3h30min \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

De 3h30min a 4 horas \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

### **Resposta Comentada**

*Você pôde perceber que as linhas isócronas traçadas por sua pesquisa não correspondem plenamente à distância física entre as cidades. Em outras palavras, uma determinada cidade A pode estar situada em posição geográfica mais distante da sua cidade que uma outra cidade B. No entanto, caso ela disponha de boas condições de acesso (rodovia pavimentada, em pista dupla, com acostamento, boa sinalização etc.), ela poderá estar mais próxima em termos de “tempo de deslocamento”. Uma cidade cujo acesso se faz em estradas de terra, ou mesmo em via asfaltada, porém em péssimas condições, demandará maior tempo para ser alcançada.*

Agora que já exploramos a noção de isocronia, voltemos à argumentação anterior, sobre o tempo ideal de deslocamento para um turista usufruir de seu tempo livre.

Já comentamos que o tempo ideal de deslocamento para um final de semana prolongado (um “feriadão”) é o de duas a três



horas rodoviárias. Com isso, a partir da cidade do Rio de Janeiro, podemos identificar o conjunto de localidades que se encontram no interior desta isócrona. Este conjunto de localidades forma o que podemos chamar de “cinturão turístico-recreativo” da cidade do Rio de Janeiro. São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, todas as grandes cidades possuem seu cinturão turístico-recreativo.

Trata-se de uma noção que temos tentado sugerir desde 2003, através de artigos publicados (MASCARENHAS, 2003 e 2004). No artigo de 2003, afirmamos que “basta percorrer nossas cidades, bem como seu entorno ‘rural’, para averiguar a amplitude e diversidade dos espaços destinados ao usufruto do tempo livre, instaurando novos usos e refuncionalizando para o lazer velhos objetos geográficos”. Estávamos nos referindo à profunda mudança sofrida pelo antigo “cinturão verde” que circundava as metrópoles, abastecendo-as de verduras e hortaliças. Estas áreas “rurais”, através da pluriatividade, hoje destinam vastas extensões a atividades não-agrícolas, como os hotéis-fazenda, parques, pesque-e-pague, e, sobretudo, têm a função de segunda residência.

Mais adiante, no artigo de 2004, ao analisar o caso fluminense, afirmamos que “data da década de 1950 o início efetivo do uso veranista da maioria das localidades que até hoje compõem o mapa turístico fluminense. Observa-se a paulatina formação de uma periferia enobrecida ao redor da metrópole, impulsionada pela construção de segunda residência para os segmentos sociais privilegiados, atingindo, sobretudo, as regiões serrana e dos Lagos”. Em suma, propomos a noção de cinturão turístico-recreativo para designar o entorno da metrópole que, nas últimas décadas, passou a cumprir outras funções para além do abastecimento alimentar. Estas novas funções são lazer, veraneio e turismo para as camadas de médio e alto poder aquisitivo.

Estar situada dentro deste cinturão significa que a localidade possui boas condições de se **turistificar**, isto é, tornar-se um destino turístico, mesmo que não possuam grandes atrativos turísticos.

Neste sentido, a pequena cidade de Brotas, situada a 240km da capital paulista (a três horas de automóvel), com ape-

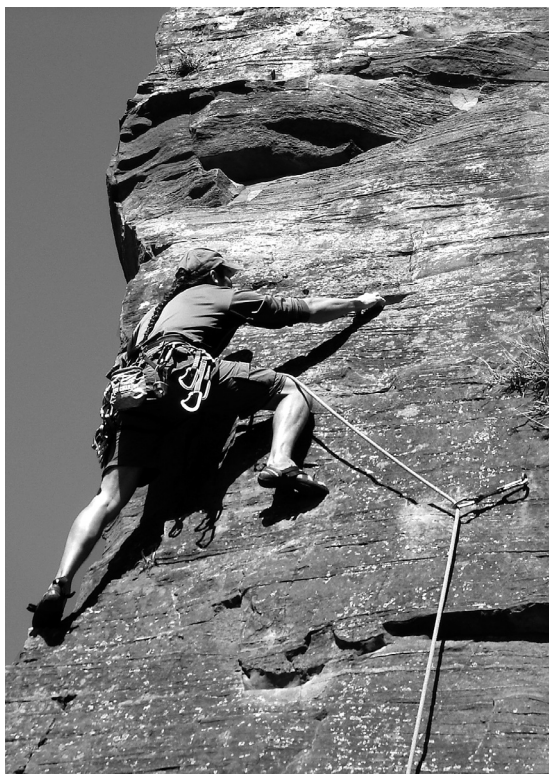
### **Turistificação**

O processo de turistificação compreende o conjunto de transformações através das quais uma localidade se torna um destino turístico. Tais transformações abrangem mudanças materiais e imateriais. No plano material, identificamos a criação e melhoria da infra-estrutura turística, o surgimento de serviços turísticos etc. No plano imaterial, nota-se a mudança na “imagem” do local perante a sociedade como um todo, tornando-se um destino conhecido, divulgado, tendo seu nome associado a amenidades e aspectos raros, e que por isso suscita interesse de visitação.

### Corredeira

Uma corredeira é um trecho do rio cuja inclinação faz com que a correnteza aumente, mas sem enfrentar grandes obstáculos, pois estes produzem quedas e cachoeiras; a velocidade das águas nas corredeiras propicia a prática da canoagem, o *rafting*, o bóia-cross etc.

nas 17 mil habitantes, fundada há 160 anos e possuindo umas poucas relíquias arquitetônicas do período cafeeiro, oferece acessibilidade e atmosfera amena que potencialmente atrai turistas. A partir dos anos 1980, a localidade se especializou em esportes de aventura, com grande êxito, recebendo centenas de visitantes por final de semana. O fato de contar com cachoeiras e **corredeiras** em seu entorno certamente foi fundamental para estabelecer este produto turístico, mas fazer parte do “cinturão turístico-recreativo” de São Paulo, o maior mercado consumidor da América Latina, certamente é o diferencial. Importante registrar que 80% dos que visitam Brotas provêm da capital paulista.



**Figura 1.5:** Práticas de esportes radicais como alpinismo, *rafting* e rapel.

Fontes: <http://www.sxc.hu/photo/809536>; <http://www.sxc.hu/photo/765107>; <http://www.sxc.hu/photo/443085>

Considerando-se que a maioria dos roteiros oferecidos pelas agências de turismo associado a esportes radicais limita-se a um fim de semana comum, o fator proximidade/acessibilidade torna-se fundamental, daí a proliferação de lugares de aventura

num raio de aproximadamente 250km em torno da metrópole paulistana. Evidentemente, outras regiões metropolitanas, em menor grau, também suscitam novos lugares de prática ecoturística de aventura esportiva. A 120km de Belo Horizonte, os promotores de esporte de aventura anunciam o Parque do Caraça. No entorno do Rio de Janeiro, podemos destacar a exploração da Ilha Grande e da região serrana fluminense.

Outras pequenas localidades constam dos roteiros de aventura esportiva junto à natureza, reproduzindo a tendência locacional em pauta. Juquitiba, pacato núcleo a apenas 70km a sudoeste da cidade de São Paulo, parece ter se especializado no *rafting* (e congêneres, como a bóia-cross), explorando o potencial do rio Juquiá. Por apresentar pequena declividade, este curso fluvial propicia uma descida tranqüila, apropriada aos não-iniciados na aventura esportiva radical, ou mesmo crianças, tornando-se uma oferta especializada para o mercado dos passeios familiares de fim de semana.

O Vale do Ribeira, situado no sul do Estado de São Paulo, área de baixo desenvolvimento econômico com  $\frac{3}{4}$  de suas terras regidas por leis de proteção ambiental, conta também com a proximidade da capital paulista para tornar-se lugar de ecoturismo esportivo. Mesmo Delfinópolis (MG), encravada na Serra da Canastra, dotada de “belas formações rochosas e de um dos maiores complexos de águas”, não desfrutaria do mesmo prestígio e potencial ecoturístico se não estivesse inserida na região mineira mais densamente povoada e conectada com São Paulo, sem dúvida o maior centro nacional consumidor de produtos ecoturísticos.



O Petar (Parque Estadual Turístico do Alto da Ribeira) é o local que apresenta o maior número de cavernas no Brasil, cerca de 300, segundo a agência [www.ecoaventura.com.br](http://www.ecoaventura.com.br).

## Os recursos turísticos

A noção de recurso turístico é muito ampla e, de um modo geral, entende-se por recurso turístico um elemento que pode ser explorado turisticamente. É a matéria-prima da economia do turismo. Este recurso pode ser de ordem natural ou cultural.

Os recursos de ordem natural são aqueles proporcionados pela natureza: fauna, flora, cachoeiras, montanhas, grutas etc.

Os recursos de ordem cultural são aqueles produzidos pela atividade humana: museus, edifícios históricos, danças folclóricas, artesanato, tradições culturais em geral.

Os recursos turísticos devem ser explorados com responsabilidade, visando à sua preservação, garantindo assim a sustentabilidade da atividade turística.



### Atividade

---

#### Atende aos Objetivos 2 e 3

5. Vamos verificar o quanto o fator distância pode ser mais importante na formação e consolidação de um destino turístico que os próprios recursos turísticos disponíveis. Consulte *sites* relacionados a revistas, agências de viagem e promotores de esportes de aventura e ecoturismo ([www.trilhaBrasil.com.br](http://www.trilhaBrasil.com.br); [www.ecoturismoBrasil.com.br](http://www.ecoturismoBrasil.com.br)). Esses *sites* sempre trazem mapas indicando a melhor forma de se chegar aos pontos turísticos. Faça um breve levantamento das localidades que oferecem atividades de lazer. Reúna pelo menos seis localidades, dentre as mais citadas nos *sites*. A seguir, tente localizá-las no mapa do Brasil (caso esta informação não esteja disponível nos *sites*) e verifique a distância de cada uma em relação a um grande centro urbano consumidor (São Paulo, Rio de Janeiro, Brasília, Porto Alegre, Curitiba e Belo Horizonte são os principais).

---

---

---

---

---

---

---

---

---

### **Resposta Comentada**

*Você deve ter percebido que a distância média entre um grande centro urbano emissor de turistas e uma localidade receptora vocacionada para o ecoturismo e esportes da aventura tende a não ultrapassar os 200 ou 300km. Seu estudo serve para comprovar a hipótese geográfica de que a localização (e acessibilidade) de um destino turístico é tão ou até mais importante que seus recursos turísticos. A distância média a qual nos referimos é obtida a partir de um cálculo simples: somatório das distâncias das seis localidades indicadas (...). O resultado dessa soma é dividido pelo número de localidades, isto é, seis. Por exemplo, se tivéssemos indicado três localidades com distâncias correspondentes a 100, 150, 200km, o cálculo seria este:  $100 + 150 + 200 = 450\text{km}/3$ . O resultado é, portanto, 150km de distância média.*

## **Conclusão**

Em síntese, a atividade turística depende fundamentalmente dos aspectos geográficos dos quais destacamos apenas alguns nesta aula. A “geografia” de um lugar (seus atributos físicos e humanos, e a forma como eles se organizam no espaço) define muitos de seus recursos turísticos. Sua localização também será fundamental para estabelecer seu verdadeiro potencial turístico.

## **Resumo**

A atividade turística se realiza com plena dependência das vias e meios de transporte, e estes, por sua vez, variam conforme a densidade do espaço de fluxos. Neste sentido, regiões mais habitadas e desenvolvidas apresentam mais fluxos internos, e esta fluidez territorial se realiza a partir das vias e dos meios de transporte. A acessibilidade é, portanto, fundamental para o turismo, e para medi-la utilizamos o método da isocronia.

Os atributos geográficos de um lugar (clima, relevo, hidrografia, espaço construído etc.) podem fazer dele um destino turístico em potencial. Todavia, tal é a dependência geográfica do turismo ao espaço de fluxos que mesmo lugares dotados de muitos recursos turísticos têm dificuldades de se turistificar, se não estiverem bem localizados, isto é, bem inseridos no espaço de fluxos. Em contrapartida, localidades situadas no cinturão turístico-recreativo,

ou seja, nas proximidades das metrópoles, tornam-se destinos turísticos mesmo quando não dotados de amplos recursos para tal fim, conforme apontamos em diversos exemplos. Por esta razão, o potencial turístico de um lugar deve sempre levar em conta sua acessibilidade em relação aos grandes centros emissores.

O potencial turístico é geralmente considerado como o somatório dos recursos turísticos disponíveis numa localidade. Exemplificando, uma cidade dotada de patrimônio histórico preservado tem potencial turístico. Se esta cidade oferecer também um clima agradável, seu potencial aumenta. Se ela dispuser de bons museus e outras atividades culturais, além de hospitalidade, seu potencial turístico será ainda maior. E se, além de todos estes recursos, ela estiver inserida numa região dotada de grandes belezas naturais, cachoeiras, praias selvagens etc., esta cidade será considerada de altíssimo potencial turístico.

Todavia, podemos verificar que o potencial turístico, nos termos acima definidos, não é suficiente para turistificar uma região ou localidade. É preciso, como vimos, que existam acessibilidade e proximidade dos grandes centros emissores, isto é, das grandes cidades povoadas de consumidores ávidos pelo lazer e turismo.

## **Informações sobre a próxima aula**

Nesta aula, vimos o quanto o espaço geográfico condiciona a atividade turística. Na próxima aula, inverteremos esta relação, abordando as formas pelas quais o turismo influencia o espaço geográfico, em suas formas e em seu dinamismo. E assim completaremos a introdução deste curso, reforçando a inter-relação entre geografia e turismo.

# 2

## O turismo na produção do espaço geográfico

### Meta da aula

Apresentar as transformações ocorridas no espaço geográfico onde as atividades de turismo foram inseridas.

### Objetivos

Esperamos que, após o estudo do conteúdo desta aula, você seja capaz de:

- 1 reconhecer o fenômeno turístico como indutor e, ao mesmo tempo, produto das relevantes transformações no espaço geográfico;
- 2 identificar elementos no espaço capazes de estimular o deslocamento de pessoas de sua localidade de origem para outras localidades;
- 3 reconhecer que o desenvolvimento do turismo propicia novas formas e funções e que estas, ao se combinarem para atender às necessidades geradas pelos “efeitos” de reestruturação dos processos de organização das relações sociais, produzem o espaço;
- 4 reconhecer que o turismo aciona fluxos em direção aos lugares considerados destinos turísticos, alterando sua dinâmica e muitas vezes sua forma, por intermédio de seus fixos.



## **Introdução**

Na aula anterior, você viu como o espaço geográfico influencia a atividade turística, destacando os atributos do lugar que propiciam potencialidades turísticas. Nesta aula, você verá como o turismo influencia o espaço geográfico, qual é o seu impacto nos diferentes espaços, pois, uma vez tornados turísticos, mais parcelas do espaço geográfico apresentam novas configurações. E poderíamos perguntar: quais são as principais repercussões do turismo em nosso cotidiano?

## **Efeitos multiplicadores do turismo**

O turismo é, incontestavelmente, um fenômeno econômico, político, social, cultural e ambiental dos mais expressivos da sociedade contemporânea, movimentando, em nível mundial, números espantosos. O total de desembarques turísticos internacionais em 2007, segundo estimativas da OMT, alcançaria 900 milhões de turistas, apresentando crescimento de 5,6% em comparação ao período de 2006, enquanto a receita deveria ser de aproximadamente dois trilhões de dólares, estabelecendo o turismo como um dos maiores geradores de riqueza do planeta.

Além disso, ele é considerado o maior gerador de empregos no mundo, dando oportunidade para um em cada nove trabalhadores. Esses dados demonstram que o turismo vem a cada dia se firmando como instrumento estratégico para auxiliar o desenvolvimento regional, graças a sua importância social e econômica, contribuindo de forma direta para promover e dinamizar diversos segmentos relacionados ao turismo, assim como o crescimento de novas oportunidades de negócios e investimentos (BARRETO, 1995). O turismo tem, portanto, relevante papel na produção, na transformação e no consumo espacial, despertando o interesse da Geografia pelo estudo das repercussões produzidas pelo turismo no espaço.





Página do Conselho Mundial de Viagens e Turismo:  
<http://www.wttc.org/frameset2.htm>.

Muitas dessas repercussões causadas pelo turismo, como a geração de empregos e a ampliação da renda familiar, são realmente mais difíceis de ser percebidas, mas estas acontecem, pois o turista usufrui de uma localidade que apresenta, em seus elementos espaciais, condições de satisfazer seus desejos pessoais, gerando múltiplas inter-relações no espaço onde o turismo se insere, seja o espaço emissor ou receptivo. É comum, por exemplo, em localidades que apresentam crescimento do fluxo turístico receptivo, o aumento do número de oficinas mecânicas, pois a ampliação do número de veículos que transportam turistas propicia também a necessidade do crescimento do número de empresas que prestam serviços de manutenção.



## Atividade

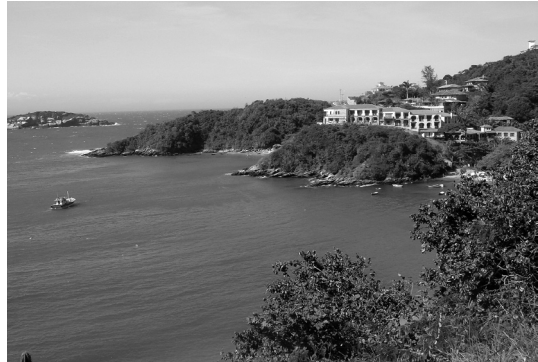
### Atende aos Objetivos 1 e 2

1. Muitos municípios desejam tornar-se importantes destinos turísticos, buscando principalmente seus efeitos multiplicadores econômicos. No entanto, para que estes deslocamentos aconteçam, é preciso que os municípios apresentem determinadas singularidades em seu espaço turístico que estimulem o fluxo turístico receptivo. Observe as figuras a seguir e indique elementos que podem estimular pessoas a se deslocarem para fora do seu entorno habitual, caracterizando o turismo.



**Figura 2.1:** Rua das Pedras, no balneário fluminense de Armação dos Búzios, à noite.

Fonte: [http://commons.wikimedia.org/wiki/Image:Buzios\\_de\\_noche.JPG](http://commons.wikimedia.org/wiki/Image:Buzios_de_noche.JPG)



**Figura 2.2:** As belezas naturais da praia de João Fernandes, em Armação dos Búzios (RJ).

Fonte: [http://commons.wikimedia.org/wiki/Image:Buzios\\_11\\_2006\\_03.JPG](http://commons.wikimedia.org/wiki/Image:Buzios_11_2006_03.JPG)



**Figura 2.3:** Cachoeira Veu da Noiva, uma das principais atrações turísticas do Parque Nacional de Itatiaia (RJ).

Fonte: [http://commons.wikimedia.org/wiki/Image:Cachoeira\\_V%C3%A9u\\_da\\_Noiva.jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/Image:Cachoeira_V%C3%A9u_da_Noiva.jpg)



**Figura 2.4:** Litoral e centro histórico de Paraty (RJ).

Fonte: [http://commons.wikimedia.org/wiki/Image:Paraty\\_Ocean.JPG](http://commons.wikimedia.org/wiki/Image:Paraty_Ocean.JPG)

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

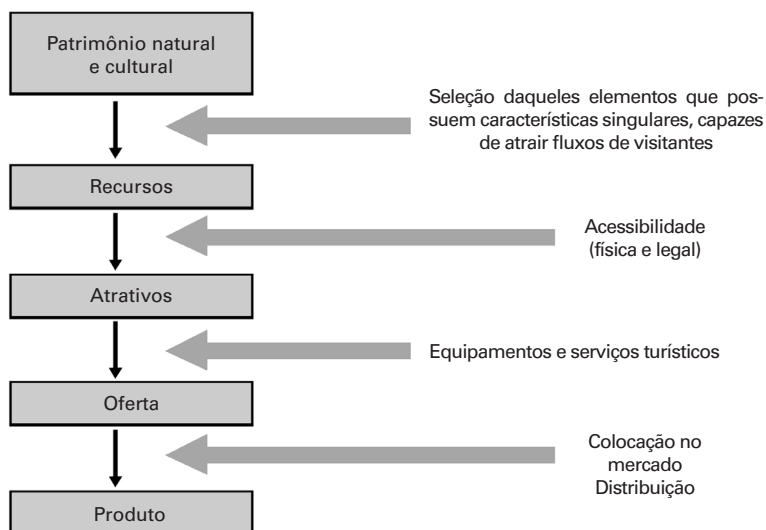
### **Resposta Comentada**

*Você deve ter indicado diferentes elementos presentes nos mais variados municípios que estimulam os deslocamentos turísticos.*

*Um município como Armação dos Búzios, localizado na Região Turística Fluminense da Costa do Sol, por exemplo, tem as praias e sua “vida noturna” como principais estímulos para os deslocamentos turísticos, como é possível observar nas **Figuras 2.1 e 2.2**. Já o município de Itatiaia, na Região Turística Fluminense das Agulhas Negras, tem como principal estímulo seus elementos fisiográficos, presentes no Parque Nacional de Itatiaia e em seu entorno, como destaca a **Figura 2.3**. Paraty, localizada na Região Turística Fluminense da Costa Verde, atrai visitantes por causa dos seus casarios seculares, das suas praias e também de sua fisiografia (**Figura 2.4**).*

## **Do patrimônio do produto turístico**

Quando existem elementos presentes no espaço geográfico que apresentam condições de atrair turistas, tais como praias, montanhas, edificações históricas etc., temos o *Patrimônio Turístico*; ao identificarmos no patrimônio tais elementos, temos então *Recursos Turísticos*; quando viabilizamos o deslocamento de turistas para lugares que possuem recursos turísticos, por meio de vias de acesso e meios de transporte, temos então um *Atrativo Turístico*; a partir do momento em que esse atrativo turístico está vinculado a outros elementos relevantes para a atividade turística, tais como alojamentos, restaurantes, infra-estrutura de apoio turístico etc., o atrativo passa a integrar a *Oferta Turística*; e quando esse atrativo se encontra inserido no mercado turístico, propiciando aos turistas facilidades para consumir o atrativo turístico e a oferta a este vinculada, temos um *Produto Turístico*, conforme podemos analisar na **Figura 2.5**.



**Figura 2.5:** Esquema do Patrimônio ao Produto Turístico.

Sendo o turismo essencialmente um fenômeno de caráter socioespacial, cremos que qualquer reflexão sobre o fenômeno turístico em toda sua complexidade deve rever suas expressões no espaço, sendo este entendido como “um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, entre sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá” (SANTOS, 1994, p. 111).

Para a melhor compreensão deste conceito de espaço, tanto os objetos, caracterizados como fixos, quanto as ações, caracterizada como fluxos, devem ser explicados em conjunto. Os elementos fixos, fixados em cada lugar, como hotéis ou monumentos históricos, permitem ações que modificam o próprio lugar, atraindo fluxos de pessoas, como hóspedes e visitantes, muitas vezes modificando também o entorno, pois propiciam a instalação de outros serviços, como lojas de artesanato, pontos de táxi etc. São fluxos novos ou renovados que recriam as condições ambientais e sociais, e redefinem cada lugar, podendo torná-los turísticos. Os fluxos resultam, direta ou indiretamente, das ações e atravessam ou se instalam nos fixos, modificando a sua significação e o seu valor, ao mesmo tempo que, também, se modificam.



Para o amplo entendimento do fenômeno turístico, esse modelo é dos mais pertinentes, pois expressa de maneira clara a dinâmica espacial. Os elementos fixos podem ser pensados como os centros emissores da demanda turística, de onde partem os fluxos turísticos, além de existirem *fixos* no centro receptivo que atraem fluxos turísticos a partir dos centros emissores. Nesse caso, os fixos são pensados como atrativos turísticos, considerados como singularidades existentes no espaço que atraem os fluxos até lá, como a estátua do Cristo Redentor no alto do morro do Corcovado e a lagoa Rodrigo de Freitas, como podemos observar na **Figura 2.6**, o Jardim Botânico, com sua alameda de palmeiras imperiais; o estádio do Maracanã, palco de grandes e numerosos espetáculos esportivos e culturais etc. Os fluxos seriam os turistas dispostos a consumir o espaço onde o turismo se insere, pois, nos núcleos receptores do turismo, acontecem de maneira mais explícita o consumo do espaço e sua constante produção, sendo, portanto, impossível a Geografia não se interessar pelos estudos do fenômeno turístico (CRUZ, 2001).



**Figura 2.6:** Estátua do Cristo Redentor e a lagoa Rodrigo de Freitas ao fundo, fixos que atraem importantes fluxos turísticos para a cidade do Rio de Janeiro.

Fonte: <http://commons.wikimedia.org/wiki/Image:Redentor024.jpg>

Os objetos fixos no espaço dos atrativos turísticos é uma das características do turismo, daí a necessidade de o turismo ser consumido no destino e, consequentemente, por meio dos deslocamentos espaciais dos turistas/consumidores (BERTONCELLO, 1998). Um turista que deseja usufruir turisticamente da cidade do Rio de Janeiro, visitando, por exemplo, a estátua do Cristo Redentor, no alto do morro do Corcovado, terá de se deslocar da sua cidade para o Rio de Janeiro, pois esta é a única maneira de consumir esse atrativo. Tais deslocamentos implicam, entre outras coisas, que a prática do turismo repercute em distintas porções do espaço, sobre os espaços emissores de turistas, os espaços de deslocamento e os espaços receptores.

## **A relação turismo e espaço**

Inúmeras particularidades caracterizam a relação turismo e espaço, no que concerne à produção e ao consumo do espaço pelo turismo. Uma dessas particularidades está relacionada ao fato de o principal objeto de consumo do turismo ser o próprio espaço. Isso porque nos espaços turísticos utiliza-se o espaço de maneira destrutiva (a visitação pode degradar de tal forma um atrativo turístico que inviabiliza seu usufruto pela população local e para o próprio turismo) e produtiva, viabilizando sua transformação, por exemplo, por meio de novas construções que transformam o espaço, ampliando sua atratividade e muitas vezes preparando-o para receber os turistas. Em relação ao consumo produtivo, há localidades que apresentam potencialidade turística, e a realização de pesquisas, planejamento e a intervenção humana possibilitam fazer daquela parcela do espaço um importante “produto turístico”. Este seria o caso do município de Bonito, no Mato Grosso do Sul, cujas características fisiográficas, principalmente a transparência da água dos seus rios, somada à beleza e diversidade de seus peixes, indicavam grande potencialidade turística à localidade. Mas as intervenções humanas no local, como a definição da capacidade de carga, a instalação de pousadas, hotéis e restaurantes, assim como a fiscalização e a melhoria no sistema de transportes, facilitaram o acesso dos turistas a Bonito, inserindo a localidade no mercado turístico. Já as localidades turísticas onde se percebe o consumo destrutivo, mesmo com potencialidade para o turismo, não tiveram pesquisa satisfatória nem intervenção humana adequada a fim de permitir a minimização dos impactos negativos provocados pelo turismo nesta área. Assim, o turismo tende a esgotar aquela parcela do espaço, fazendo com que o fluxo turístico o degrade de tal maneira que o inviabilize para o próprio turismo.



## Atividade

### Atende ao Objetivo 3

2. Para fazer esta atividade, leia trechos da reportagem a seguir, publicada pela BBC-Brasil no dia 7 de março de 2001:

#### **Machu Picchu corre o risco de desmoronar**

Uma equipe de geólogos japoneses lançou nesta quarta-feira o alerta de que um deslizamento de terra pode destruir a fortaleza inca de Machu Picchu (...)

Temendo os efeitos da erosão no terreno, no ano passado as autoridades peruanas decidiram limitar o número de visitantes a Machu Picchu – que é a maior atração turística do país.

Eles então iniciaram uma campanha contra os planos do governo peruano de instalar um bonde para levar os turistas até Machu Picchu.

O principal candidato da oposição à presidência do Peru, Alejandro Toledo, pode causar ainda mais estragos à milenar construção. Ele prometeu que, se for eleito, vai realizar sua posse em Machu Picchu.

Fonte: BBC-Brasil.

[http://www.bbc.co.uk/portuguese/noticias/2001/010307\\_machu.shtml](http://www.bbc.co.uk/portuguese/noticias/2001/010307_machu.shtml)

Agora identifique no texto as medidas adotadas para conter os problemas em Machu Picchu, vinculando-as com o conceito de consumo destrutivo pelo turismo visto anteriormente.

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---



### **Resposta Comentada**

*Assim como percebemos claramente exemplos positivos, temos também exemplos de consumo destrutivo pelo turismo, como é o caso de Machu Picchu, cidade inca, considerada Patrimônio Mundial pela Unesco, localizada nos Andes peruanos, e que estaria sendo destruída pelo próprio turismo. Um geólogo ambiental do Instituto Geológico Mineiro e Metalúrgico do Peru (Ingemmet) informou recentemente que os quase três mil turistas que visitam diariamente o santuário, somados ao fluxo contínuo de ônibus e trens, estariam provocando a compactação do solo no terreno da cidade inca. Ou seja, se o fluxo receptivo de turistas para Machu Picchu permanecer elevado, o risco de queda da sua estrutura e destruição da cidade inca passa a ser inevitável, provocando a transformação e produção indesejada do espaço destacado. Para minimizar tais problemas, foi estabelecida a capacidade de suporte/carga de visitantes, pois ao se reduzir o número de turistas que visitam o atrativo, os riscos de estragos irreversíveis nessa milenar construção também são reduzidos.*



**Figura 2.7:** Ruínas da cidade inca de Machu Picchu, nos Andes peruanos.  
Fonte: [http://commons.wikimedia.org/wiki/Image:Machu\\_picchu\\_grande.jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/Image:Machu_picchu_grande.jpg)



A Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (Unesco) se propõe a promover a identificação, a proteção e a preservação do patrimônio cultural e natural de todo o mundo, considerado especialmente valioso para a humanidade. Esse objetivo está incorporado em um tratado internacional denominado Convenção sobre a proteção do patrimônio mundial cultural e natural, aprovada pela Unesco em 1972. Para maiores informações, acesse os seguintes endereços na internet:

<http://unesdoc.unesco.org/images/0014/001473/147330por.pdf>  
[http://www.unesco.org.br/areas/cultura/areastematicas/patrimoniomundial/index\\_html/mostra\\_documento](http://www.unesco.org.br/areas/cultura/areastematicas/patrimoniomundial/index_html/mostra_documento)



## Apropriação do espaço pelo turismo

A atividade turística introduz no espaço geográfico seus objetos necessários ao desenvolvimento. Além disso, objetos preexistentes em determinado espaço podem ser absorvidos pelo e para o turismo, tendo seu significado alterado a fim de atender a uma nova demanda turística de uso: é o caso de igrejas, livrarias, bancas de jornal, lanchonetes, entre outros objetos preexistentes ao surgimento do turismo receptivo em determinada localidade. A prática social do turismo apropria-se desses objetos, conferindo-lhes novos significados (CRUZ, 2001). Quanto aos objetos naturais ou “coisas”, como praias e morros, na opinião de Santos (1994), quando passam a ser considerados atrativos para o turismo, transformam-se em objetos sociais, junto ao processo de valorização do espaço (COSTA; MORAES, 1994).

### Modismo e abandono?

A apropriação dos espaços pelo turismo propicia a incorporação e o abandono, mesmo que parcial, de outros espaços, pois, entre os fatores que determinam a valorização dos espaços onde o turismo se insere, está o modismo. A análise do turismo no mundo nos mostra que praias, montanhas, campos e cidades têm se alternado como preferência dos fluxos turísticos dominantes. Além disso, o turismo vem sendo percebido como uma nova necessidade introjetada na mente dos indivíduos.

Quem já não ouviu o seguinte questionamento, após o período de férias, no início do ano letivo: onde você passou as férias? Viajou para algum lugar? O que você fez? Se a sua resposta foi “Não viajei para lugar nenhum, fiquei em casa”, então você já deve ter percebido que o turismo foi incorporado como uma nova necessidade, quase obrigatória. A viagem turística é apontada como uma das necessidades do homem, fundamental para a sua autopreservação e para o reconhecimento e a admiração do grupo social no qual está inserido.

## Espaço turístico

A dificuldade para se definir o espaço turístico está basicamente em captar a dimensão que esta atividade exerce na produção do espaço. É possível distinguir com certa facilidade os espaços que apresentam, a partir dos objetos presentes, condições de terem fluxos turísticos receptivos. Esses espaços são considerados de “vocalização turística”, pois mesmo sendo o turismo uma atividade intensamente presente nesses espaços, não foi ele que produziu tal espaço. Podemos citar como exemplo a cidade do Rio de Janeiro, a qual, mesmo apresentando importante função turística, pode ser considerada uma cidade multifuncional, e a história dessa cidade remonta ao século XVI, nada em sua origem tendo relação com o turismo.

Por outro lado, é possível encontrar espaços produzidos pelo turismo e para o turismo, apesar da ausência de quase todos os fatores apontados como favoráveis para a produção do espaço turístico.

Rodrigues (1997, p. 43-44) apresenta um excelente exemplo: Las Vegas, cidade onde foram implantadas dezenas de hotéis-cassino (ver **Figura 2.8**), que passaram a atrair milhões de turistas a cada ano em busca de entretenimento por meio do jogo e dos grandes espetáculos lá apresentados. Localizada em pleno deserto de Nevada, cujo índice pluviométrico pouco ultrapassa 100mm anuais, Las Vegas está distante mais de quinhentos quilômetros de Los Angeles e quase mil quilômetros de São Francisco, dois grandes centros urbanos da Califórnia que, além de se comportarem como polos emissores de turistas, funcionam também na captação e distribuição da demanda turística de Las Vegas, proveniente do mundo todo.



**Figura 2.8:** Paisagem noturna de Las Vegas, importante centro turístico receptivo norte-americano.

Fonte: <http://commons.wikimedia.org/wiki/Image:WelcomeToVegasNite.jpg>



Para fins de comparação com o baixo índice pluviométrico de Las Vegas (pouco ultrapassa 100mm anuais), o índice pluviométrico no estado do Rio de Janeiro é superior a 1.500mm anuais em alguns momentos, e postos de coleta de chuva registram no estado índices anuais de até 2.960,6mm.

O espaço turístico, como todo espaço geográfico, não pode ser definido por fronteiras rígidas, mesmo porque pelo menos um de seus elementos básicos lhe é exterior: a demanda, formada pelos consumidores ou possíveis consumidores do espaço turístico.

## Espaço potencial

Boullón (2002) afirma que há um espaço que não existe no presente, pertencendo a sua realidade à imaginação dos planejadores: é o Espaço Potencial, quando se define e planeja para o futuro algum uso diferente do uso atual de uma determinada parcela do espaço. Teria sido esse o caso do deserto de Nevada, pensado pelos planejadores como um Espaço Potencial para o turismo, lazer e entretenimento, cuja ação humana teria propiciado transformações em prol do turismo. Seguindo ainda a lógica de Boullón, o espaço potencial seria transformado em um Espaço Cultural, caracterizado como a parcela do espaço cuja ação humana teria modificado sua fisionomia original, sendo, portanto, consequência do trabalho humano. No caso da cidade de Las Vegas, teríamos um tipo de Espaço Cultural, destacado por Boullón como Espaço Artificial.



De acordo com as tarefas exercidas pelo homem no espaço geográfico, teríamos o Espaço Natural Adaptado e o Espaço Artificial. O Espaço Natural Adaptado seriam as parcelas do espaço geográfico onde predominam os aspectos fisiográficos, tais como rios, florestas e relevo, além da fauna, sob as condições que o homem estabeleceu. Ao criar um parque nacional, o homem estabelece essas condições. Já o Espaço Artificial seria aquela parcela do espaço onde predominam os objetos construídos pelo homem, tendo como sua expressão máxima a cidade.



Em 2005, Las Vegas comemorou 100 anos de existência, e o plano da cidade, tal como imaginaram seus organizadores na época, contava com apenas algumas pequenas ruas. A rua principal, a Main Street, seguia o traçado da linha do trem. Com o passar do tempo, essas ruas se transformaram numa cidade que, em 2005, recebeu mais de 30 milhões de turistas. “Ninguém poderia imaginar que a cidade se converteria na metrópole que é hoje. A carência de água, de terras aráveis, de recursos minerais e de indústrias pesadas fazia dela uma candidata com escassas possibilidades de crescer”, disse Eugene Moehring, uma das especialistas locais na história da cidade.

Durante a primeira metade do século XX, alguns fatores se conjugam e propiciam grande crescimento da cidade: a ferrovia, a construção da represa Hoover no rio Colorado, a Grande Depressão dos anos 30 (atraindo pessoas para lá em busca de trabalho), a redução do tempo de residência para pedir divórcio e a liberação legal dos ditos “jogos de azar”, tornando Las Vegas a capital do jogo e, conseqüentemente, do vício. Na década de 1940, foram instalados na cidade grandes hotéis-cassinos, como o Rancho, o Last Frontier e o Flamingo. Com o decorrer do tempo, muitos outros cassinos lá se estabeleceram, atraindo um grande fluxo de turistas e tornando Las Vegas um dos principais destinos turísticos norte-americanos.

(Fonte: sítio do jornal *Folha de São Paulo* online:  
<http://www1.folha.uol.com.br/folha/mundo/ult94u83640.shtml>)



**Figura 2.9:** Espaço Natural Adaptado: Parque Nacional da Chapada dos Guimarães (MT).

Fonte: [http://commons.wikimedia.org/wiki/Image:Veu\\_de\\_noiva.JPG](http://commons.wikimedia.org/wiki/Image:Veu_de_noiva.JPG)



## Atividade

### Atende aos Objetivos 2 e 4

3. Indique dois importantes destinos turísticos onde a ação humana os tornou turisticamente atrativos e que tenham predomínio natural, pensados como Espaços Naturais Adaptados. Faça o mesmo com localidades cujos atrativos predominantes tenham sido construídos pelo homem, pensados, segundo Boullón, como Espaços Artificiais.

---

---

---

---

---

### Resposta Comentada

*Você deve ter percebido que existem atrativos cuja paisagem predominante é de natureza (florestas, cachoeiras, restingas etc.), como o Parque Nacional da Tijuca (Rio de Janeiro, RJ) ou o Parque Nacional do Iguaçu (Foz do Iguaçu, PR), e outros cuja ação humana se destaca (cidades, parques temáticos etc.), tais como os centros históricos de Ouro Preto e Tiradentes, ambos localizados no estado de Minas Gerais.*

## Forma e função

Para pensarmos o espaço do turismo e sua paisagem, uma das categorias de análise do espaço nos fornece um importante ponto de partida: a forma. No entanto, é insuficiente para esgotar a discussão, pois outras categorias (função, estrutura e processo) contribuem para a transformação do espaço. Assim, não podemos pensar o espaço de maneira estática e isolada. Faz-se necessário analisar a estrutura, ou seja, a matriz social que forjou a forma e o conteúdo daquela paisagem apropriada pelo turismo para a melhor compreensão do espaço geográfico onde ele se insere.

Uma cidade como o Rio de Janeiro é uma projeção da sociedade no espaço, pois expressa a própria sociedade por meio da forma, da paisagem. A grande quantidade de igrejas turisticamente atrativas localizadas no centro da cidade do Rio de Janeiro expressa uma época em que a maioria da população carioca residia na área central da cidade, e as classes privilegiadas, representadas por abastados comerciantes, nobres etc., eram católicas. Nesse contexto, Castells (2000) afirma que o espaço urbano é um produto das relações sociais que dão ao espaço uma forma, uma função, uma significação social.

A forma é o aspecto visível exterior de um objeto, seja visto isoladamente, seja considerando-se o arranjo de um conjunto de objetos, formando um padrão espacial, que no caso dos espaços do turismo pode vir a ser uma edificação, como o imponente Paço Imperial, localizado na praça XV de Novembro, no centro da cidade do Rio de Janeiro; uma rua, como a travessa do Comércio, junto ao Arco do Telles, com seus casarios antigos, também no centro da cidade do Rio de Janeiro; um bairro, como o da Liberdade, com edificações e adornos urbanos em estilo oriental, com predomínio de características japonesas, na cidade de São Paulo; uma cidade, como Ouro Preto (MG), com suas casas seculares; ou um monumento, como a Torre Eiffel (**Figura 2.10**). Estas seriam formas espaciais, cujas funções permanecem as mesmas ou adquiriram função turística.



**Figura 2.10:** Torre Eiffel: exemplo de forma turisticamente atrativa.

Fonte: [http://commons.wikimedia.org/wiki/Image:Paris\\_06\\_Eiffelturm\\_4828.jpg](http://commons.wikimedia.org/wiki/Image:Paris_06_Eiffelturm_4828.jpg)

### O que é função?

Função é a atividade ou o papel a ser desempenhado pelo objeto criado, ou seja, a forma. Portanto, forma e função possuem uma relação direta e inseparável, não existindo forma sem função e função sem forma. No caso de formas nos espaços onde o turismo está inserido, percebemos funções turísticas, como hospedagem (**Figura 2.11**), alimentação, lazer etc.





**Figura 2.11:** Hospedagem como função turística: Hotel Amstel Amsterdã, Holanda.

Fonte: <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/f/f5/AmstelhotelAmsterdam.jpg>

É possível termos formas turisticamente atrativas, pois o aspecto visível exterior de determinados objetos presentes no espaço apresenta interessante beleza cênica ou representatividade histórica. No entanto, nem sempre essas formas foram construídas com função turística, como é o caso de residências familiares, cuja função é habitacional/residencial; ou igrejas, cuja função é religiosa, passando a agregar função turística também.

Não podemos esquecer de destacar que as formas podem ter *novas funções*, diferentes daquelas relacionadas à sua criação, ou ter uma nova função agregada, ou seja, ter mais uma função além da estabelecida na sua criação. No primeiro caso, residências tornaram-se museus, sedes de antigas fazendas passaram a ser hotéis, antigas estações de trem tornaram-se espaço de cultura, até agências bancárias se transformaram em centros culturais, como é o caso do Centro Cultural Banco do Brasil, na cidade do Rio de Janeiro. No segundo caso, muitas igrejas têm um número de visitantes maior para contemplar seu acervo do que propriamente de fiéis, como é o caso da igreja da Candelária

(**Figura 2.12**), no centro da cidade do Rio de Janeiro, que recebe grande quantidade de turistas todos os dias, assim como as igrejas de Ouro Preto, pontos de visita obrigatórios de qualquer roteiro turístico desta antiga cidade histórica mineira. Essas também são expressões do turismo como agente transformador e produtor do espaço geográfico.



**Figura 2.12:** Igreja da Candelária.

Fonte: <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/1/13/Candelaria2.jpg>

## Conclusão

Podemos concluir nesta aula que o turismo é um importante agente transformador do espaço, exigindo elementos que possuem função ou potencialidade turística para que novos fluxos (turísticos) sejam estabelecidos entre os fixos presentes, seja no centro emissor, seja no receptivo. Formas já existentes, objetos isolados como monumentos ou um arranjo espacial como um centro histórico podem ter sua função modificada para atender à demanda turística expressa nos fluxos. Novas formas podem surgir com função turística, com a finalidade de estabelecer, manter ou ampliar os fluxos turísticos direcionados aos centros turístico-receptivos, onde propriamente o turismo acontece. Assim, o espaço se transforma a partir das ações que o turismo determina. Portanto, é ele um relevante agente produtor do espaço geográfico.



## Atividade Final

---

### Atende aos Objetivos 1, 2, 3 e 4

Pensando no município de Ouro Preto (MG), ao longo dos anos a preocupação com a preservação da cidade e do seu patrimônio se concretizou por sucessivas medidas oficiais. Em 1931, o prefeito João Batista Ferreira Velloso proibiu construções de alterar as fachadas coloniais da cidade. Dois anos depois, foi decretada Monumento Nacional, sendo inscrita em 1938 no Livro de Tombo do Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, SPHAN. Em 1944, ano do bicentenário do poeta e inconfidente Tomás Antônio Gonzaga, a criação do Museu da Inconfidência reforçou a relevância histórica e artística de Ouro Preto no cenário nacional. Em 1980, após importantes estudos feitos por uma equipe de especialistas vinculados à Unesco, a cidade foi reconhecida como Patrimônio Cultural da Humanidade.

Ouro Preto tornou-se um importante destino turístico, tendo essa atividade transformado seu espaço. Como isso é possível, já que a própria legislação limita a inserção de novos objetos em seu centro histórico?

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

### **Comentário**

*Você deve ter percebido no texto que os fixos são praticamente os mesmos em Ouro Preto (MG), antigas habitações, igrejas e edificações que funcionavam como repartições do governo. No entanto, novos fluxos foram estabelecidos (entre estes o turístico), propiciando aos objetos já existentes adquirirem novas funções (turísticas), tornando-se meios de hospedagem, restaurantes e museus, sendo essa uma expressão do turismo na produção do espaço geográfico.*

### **Resumo**

O turismo é um dos mais relevantes fenômenos da sociedade contemporânea, agindo nas esferas social, econômica, ambiental, política e cultural, movimentando trilhões de dólares todos os anos e centenas de milhões de turistas, sendo também uma das atividades que mais empregam mão de obra no mundo. Uma atividade dessa magnitude tem imenso poder de transformar os lugares onde se insere, principalmente os núcleos receptores, propiciando novos fluxos junto aos fixos já existentes ou fazendo com que novos fixos sejam instalados para suprir a demanda dos fluxos turísticos. Tais ações imprimem importantes mudanças no espaço geográfico, caracterizando o turismo como um relevante agente produtor do espaço geográfico.

## **Informação sobre a próxima aula**

Na próxima aula, trataremos de outra especialidade da Geografia, a Geografia Urbana, que aborda a urbanização, o crescimento e os problemas das cidades, bem como as funções urbanas (dentre elas a função turística).



# 3

## A contribuição da geografia urbana

### Meta da aula

Apresentar a relação entre turismo e sistema urbano, abrangendo rede urbana, função urbana, área de influência das cidades, hierarquia urbana, função central e nível de centralidade urbana.

### Objetivos

Esperamos que, após o estudo do conteúdo desta aula, você seja capaz de:

- 1** reconhecer os conceitos geográficos de rede urbana, função urbana, área de influência das cidades, hierarquia urbana, função central e nível de centralidade urbana;
- 2** compreender o funcionamento da rede urbana como suporte de todas as atividades econômicas, dentre elas o turismo;
- 3** identificar o papel da prestação de serviços (incluindo a atividade turística) na definição do nível de centralidade de um núcleo urbano.

### Pré-requisito

Para melhor entendimento do conteúdo desta aula, você deve lembrar a noção de espaço de fluxos, tema desenvolvido na Aula 1.

## Introdução

Os meios de comunicação evidenciaram a chegada de 2008 como um ano promissor, em função do chamado “efeito calendário”. Tratava-se da constatação de que seria um ano com poucos feriados prolongados, fato alardeado como benéfico para o progresso e para o desenvolvimento nacional. Assim noticiava o jornal *O Globo* no dia 14 de janeiro de 2008, como manchete de capa:

O brasileiro irá trabalhar mais em 2008, cujo calendário fará a festa da economia e ajudará no ritmo de crescimento. A grande maioria dos feriados nacionais cairá nos sábados e nos domingos, principalmente no segundo semestre. Será o ano com maior número de dias úteis desde o início da década: 254, contra 250 em 2007 e 249 em 2006. Mais dias de trabalho terão reflexo na indústria e no comércio interno e externo. Só em importações e exportações, espera-se um fluxo de 5 bilhões a mais.

Não foi apenas desta vez. Todos os anos, quando se aproxima um feriado prolongado, essa mesma avaliação demeritória circula amplamente na mídia, fazendo todos acreditarem que realmente os feriados atrapalham a economia e atrasam o progresso (como se dizia outrora). De fato, antigamente um feriado provocava redução geral da atividade econômica, mas hoje não é mais assim, pois o setor de entretenimento (no qual se insere o turismo) se expandiu muito.

Para encarar esse assunto com a devida seriedade, vamos tratar nesta aula de um dos temas mais importantes da geografia urbana: o estudo da *rede urbana*. Veremos que toda a economia de uma nação ou de uma região necessita da rede urbana que lhe dá suporte. Quem compreende como funciona uma rede urbana não faz uma afirmação como a que acabamos de ler.

Cumpramos informar que a geografia urbana abrange outros conceitos e temas cruciais, tais como *sítio*, evolução urbana, segregação socioespacial e organização interna da cidade, mas estes serão tratados em aulas posteriores.

### Sítio

Nos estudos urbanos, o sítio de uma cidade é a base física onde ela se assenta. Essa base é composta por um relevo e eventuais acidentes hidrográficos.

A cidade do Rio de Janeiro, por exemplo, possui um sítio peculiar, formado por elevadas montanhas junto ao mar e algumas lagoas.



## O que é rede urbana?

Quando observamos um mapa-múndi, vemos primeiramente que as terras emersas estão repartidas por linhas que separam os países. Olhando para cada país, vemos que ele possui uma capital, isto é, uma cidade que abriga o governo nacional. Outras cidades também aparecem no mapa, mas as capitais têm seu nome destacado, geralmente sublinhado e em letras maiúsculas, uma convenção cartográfica universal, para que todos reconheçam qual é a capital de cada país.

As outras cidades aparecem espalhadas no mesmo mapa, como se formassem uma constelação: elas têm tamanhos diferentes, portanto graus de importância também variados entre si. Como estrelas, elas estão ali, “soltas” no mapa-múndi. Na verdade, não é bem assim. Se você buscar um mapa de determinado país, ali encontrará um conjunto de linhas que interligam estas cidades. Essas linhas podem ser rodovias ou ferrovias, mas o que nos importa é que elas têm como principal função interligar as cidades.

De modo geral, as vias de transporte apenas atravessam a zona rural. Seu destino é sempre uma cidade, seu ponto de partida, também. Por mais importante que seja um estabelecimento como uma grande fazenda, não há condições de se criar uma estrada pavimentada apenas para servir a essa fazenda, pois não há fluxo que sustente uma obra tão cara. Por isso, o que prevalece no campo são os caminhos de terra, as chamadas **estradas vicinais**, onde o fluxo de veículos é quase inexistente.

Em muitas estradas vicinais você pode permanecer por uma hora inteira e não ver passar mais do que dois ou três veículos, levantando a poeira e quebrando o silêncio circundante. Já numa estrada pavimentada, mesmo nas de menor importância, em uma hora passarão dezenas ou até centenas de veículos. Numa grande autopista como a Via Dutra (rodovia que liga o Rio de Janeiro a São Paulo), nesse mesmo período de tempo você observaria milhares de veículos.

### **Estrada vicinal**

Compreende as vias de circulação de menor extensão e importância, geralmente de terra batida e destinadas a interligar pequenas localidades vizinhas (daí o adjetivo “vicinal”). Por cobrirem zonas de baixa densidade demográfica, apresentam fluxo bastante reduzido.

E por servirem basicamente áreas rurais, predomina o transporte em tração animal.

Por que a Via Dutra é a estrada de maior movimento de tráfego no Brasil? A resposta é muito simples: ela conecta as duas maiores cidades do país. São duas metrópoles que, se somadas as suas populações, alcançam algo em torno de 30 milhões de habitantes, e se considerarmos as dezenas de cidades de pequeno e médio porte que se encontram ao longo dessa estrada, alcançaremos um efetivo demográfico ainda maior.

Toda essa população consome bens e serviços em quantidades imensas. Muitos desses bens não são produzidos onde reside o consumidor final do produto, por isso este mesmo produto “viaja”, deslocando-se do local de produção para o local de consumo. Por esse motivo, vemos tantos caminhões trafegando nas principais rodovias. Eles permitem que seja consumido em diversas localidades o produto que tem origem numa única (e muitas vezes distante) localidade.

O geógrafo Roberto Lobato Correia, considerado a maior autoridade nos estudos sobre rede urbana no Brasil, afirmou que, “no bojo do processo de urbanização, a rede urbana passou a ser o meio através do qual produção, circulação e consumo se realizam efetivamente”. Toda a economia, de modo geral, funciona tendo como suporte a rede urbana.



## Atividade

### Atende ao Objetivo 1

1. Visite o supermercado de sua cidade ou um estabelecimento comercial semelhante (mercearia, quitanda etc.). Se sua residência estiver bem abastecida, você nem precisa sair de casa: recolha uns dez produtos de uso doméstico cotidiano (alimentos, pasta de dentes, sabão em pó etc.) e observe a origem desses produtos, isto é, o local de fabricação.

Produto	Origem


### Comentário

*A menos que você resida numa cidade dotada de grande parque industrial, certamente terá encontrado produtos fabricados em outras cidades, quando não em outros estados. Imagine o deslocamento que esses produtos realizaram até chegarem a você, isto é, o consumidor final. O leite em pó, por exemplo, é produzido em poucas cidades brasileiras, dependendo, por isso, do sistema rodoviário para distribuí-lo por todo o território nacional, atingindo localidades muito distantes. Já a manteiga é geralmente produzida e consumida numa escala regional. A diferença fundamental entre esses dois produtos é que, enquanto o leite em pó é duradouro e está embalado em latas resistentes, a manteiga é um produto que requer refrigeração e sua embalagem é mais frágil, por isso podemos dizer que a manteiga e o queijo não “viajam” tanto quanto o leite em pó e a pasta de dentes. O importante a registrar nesse momento é que ambos precisam se deslocar para chegar até você ou a qualquer consumidor em outras cidades. Esse intenso deslocamento de produtos entre cidades é a própria base de funcionamento da rede urbana, pois expressa a ligação constante entre cidades.*

## O papel dos bens e serviços no funcionamento da rede urbana

Da mesma forma que consomem bens, as pessoas também consomem serviços. Para seguir nosso raciocínio, é preciso antes fazer uma distinção importante entre bem e serviço. Em outras palavras, discernir entre os resultados de dois grandes setores da economia: o secundário e o terciário.

Em geral, os bens são “coisas”, isto é, são objetos materiais: um livro, um computador, um tijolo, um automóvel, uma lata de leite em pó etc. O que todos eles têm em comum é o fato de serem frutos do setor secundário da economia, o da transformação, pois

todos eles são resultados do trabalho humano que extrai recursos da natureza e os transforma em produtos, em “coisas” úteis.

Como o ato da transformação, que caracteriza o setor secundário (industrial), depende de concentração de maquinário e instalações especializadas, ele se realiza em poucos locais mais apropriados para abrigar esse maquinário. Em outras palavras, a produção de bens é geograficamente concentrada, e como a produção industrial se faz em grande escala, não é preciso haver tantos locais de fabricação de um mesmo produto: uma única fábrica, de grande porte, produz tanto que pode abastecer uma região inteira, ou até uma nação inteira, dependendo, claro, do tipo de produto. Por isso, a indústria depende muito das condições de circulação, do *espaço de fluxos* a que nos referimos na nossa primeira aula. Não é por acaso que foi a Revolução Industrial que estimulou a invenção da locomotiva a vapor: as fábricas já produziam muito, mas não conseguiam escoar sua produção, numa época em que a circulação terrestre dependia da tração animal. Era necessário criar condições de velocidade, de fluidez no território. A industrialização requer uma rede urbana eficiente, conforme veremos mais adiante.



Os produtos industrializados tendem a ser fabricados em poucos lugares específicos, dotados de condições especiais. Os demais centros urbanos, desprovidos de tais condições, para poder consumir tais produtos precisam fazer com que estes se desloquem entre os centros produtores e os centros consumidores. Esse intenso deslocamento de produtos pelas estradas é que anima a rede urbana.

Já falamos dos bens. Vejamos agora os serviços.

Primeiramente, eles não são propriamente “coisas”, objetos palpáveis. São atividades, gestos, tal qual o ato de ensinar, de examinar um corpo, de cortar cabelo, de oferecer diversão, e

se caracterizam justamente por serem “consumidos” no mesmo lugar e momento em que são gerados, ao contrário dos bens. O bem “viaja”, é transportado; o serviço, não. Uma aula de inglês, por exemplo, seja ela oferecida em um estabelecimento educacional, seja em domicílio, é um serviço consumido pelo aluno no mesmo instante e lugar em que é “produzido” pelo professor. *Grosso modo*, podemos dizer que geralmente, enquanto o bem se desloca até o consumidor, é o consumidor quem se desloca até o local onde é prestado o serviço, seja ele de natureza médica, educacional, jurídica, religiosa, turística etc.

Muitos dos serviços necessários a um indivíduo não estão disponíveis em sua cidade. Ele precisa, portanto, deslocar-se para dispor do serviço que busca. Um bom exemplo são os cursos superiores no Brasil. Nos últimos anos, assistimos a uma grande expansão de IES (Instituições de Ensino Superior) nas cidades interioranas, especialmente no setor privado, as chamadas “faculdades particulares”.



## **Atividade**

---

### **Atende aos Objetivos 2 e 3**

2. Verifique se na cidade em que você reside existe alguma IES. Se existir, dirija-se a ela e pesquise acerca da quantidade de alunos que se deslocam de outras localidades para receber esse serviço. Verifique o número de localidades que enviam alunos para essa instituição. Calcule o percentual de alunos de fora, isto é, não-residentes na cidade-sede da instituição, em relação ao conjunto total de estudantes. Caso não exista uma IES, procure saber a respeito de afluxo de pessoas para ter esse serviço em outras cidades.

**IES:**\_\_\_\_\_.

**Percentual de alunos de fora:**\_\_\_\_\_.

**Número de localidades servidas pela IES:**\_\_\_\_\_

### Comentário

*Você deve ter constatado a importante expansão do Ensino Superior na atualidade, ao verificar a quantidade de pessoas que se deslocam de outras localidades para receber esse serviço. Esse percentual, em alguns casos, pode ser superior a 50%. Deve ter também verificado que é grande o número de pequenas localidades que, não dispondo daquele serviço, forçam seus habitantes a buscá-lo em centros maiores.*

*Essa expansão vem permitindo o acesso a um serviço especializado (educação superior) a grandes parcelas da população que, outrora, teriam de migrar para os grandes centros urbanos para poder cursar uma faculdade. Atualmente, inúmeras cidades fluminenses possuem IES, e a grande maioria das cidades e vilarejos que não dispõe desse serviço não está localizada a grande distância das cidades que o oferecem. Formam-se por isso fluxos intensos, geralmente modalidades de transporte informal coletivo, que levam e trazem alunos procedentes de pequenas localidades para usufruir do serviço universitário em cidade um pouco maior e mais próxima.*

O que isso tudo, afinal, tem a ver com a tal da rede urbana? A rede urbana é um conjunto *integrado* de “núcleos urbanos”; isto é, cidades, vilas e povoados.



No Brasil, cidade é todo núcleo urbano que cumpre a função de sede municipal, não importando o tamanho. As vilas, por definição, são as sedes distritais, pois cada município pode ser dividido internamente em distritos. Já os povoados são aqueles núcleos urbanos que não cumprem função administrativa alguma. Vários países, como a França, consideram o critério demográfico para definir uma cidade. No Brasil, não, por isso temos vilas maiores que cidades e povoados maiores que vilas. Por exemplo, Penedo (povoado fluminense localizado no município de Itaitiaia) é maior que Lumiar, distrito de Nova Friburgo.

Cada núcleo urbano produz determinados bens e serviços. Evidentemente, núcleos maiores produzem mais que os menores. Ocorre que raramente esses bens e serviços serão suficien-

tes para atender a todas as necessidades e interesses de seus habitantes. Ao mesmo tempo, esses bens e serviços não são consumidos apenas pelos habitantes de um mesmo núcleo: alguns bens serão enviados para consumo em outros núcleos, e habitantes de outros núcleos virão buscar serviços nos núcleos maiores, ou seja, pessoas e bens se deslocam intensamente entre os núcleos de uma mesma rede urbana para que os consumidores tenham suas necessidades satisfeitas, seja o indivíduo que vai buscar auxílio médico especializado em outra cidade, seja aquele que vai adquirir um bem específico não disponível nas lojas de sua cidade ou ainda, como vimos anteriormente, pessoas que estudam em IES de núcleos urbanos vizinhos.

Em termos abstratos, uma rede é um conjunto articulado de linhas e pontos. Podemos falar também em “linhas e nós”, já que freqüentemente os pontos são atravessados por muitas linhas, como um verdadeiro nó. No caso da rede urbana, as linhas são as vias de circulação (as estradas), e os pontos são os núcleos urbanos. As linhas nada produzem, nem se pode morar nelas, mas sem elas a vida moderna seria inviável, pois os pontos da rede urbana produzem bens e serviços precisam circular, e as pessoas também precisam circular para usufruir de serviços. A circulação se dá exatamente pelas linhas da rede.

E onde entra o turismo nesta abordagem geográfica das cidades?

## **A rede urbana como suporte do turismo**

O turismo deve ser estudado como atividade terciária, isto é, como um serviço, mais precisamente no ramo do entretenimento. O indivíduo interessado nesse tipo serviço, como qualquer outro consumidor, desloca-se até o local onde o serviço é prestado para dele usufruir. A rigor, a diferença fundamental é que esse indivíduo recebe uma designação especial: ele é um turista. Se o mesmo indivíduo se desloca para outra cidade a fim de consumir outros serviços (uma consulta médica, uma audiência, estudar,

tirar passaporte etc.), é um consumidor qualquer, que não recebe nenhuma designação especial.

Essa designação especial não é por acaso. Todos os indivíduos que visitam uma cidade para consumir seus serviços, ou nela adquirir produtos, estão contribuindo para a economia dessa cidade. Mas o turista contribui muito mais. Ao pernoitar, ele permanece muito mais tempo na cidade, e por isso gasta muito mais dinheiro, usufruindo não apenas de meios de hospedagem, mas também de restaurantes, bares, atrações diversas, sem falar nas compras de bens (geralmente, souvenirs). Claro que nem todos os que pernoitam gastam tanto dinheiro e consomem supérfluos na cidade. Mas de modo geral, sabe-se que quanto maior o tempo de permanência de um indivíduo fora de sua cidade, maior será seu gasto com bens e serviços. Portanto, o turista é um agente importante na rede urbana.

Em suma, vimos que a rede urbana é um conjunto integrado de cidades, vilas e povoados, um conjunto de núcleos urbanos que se mantêm conectados por meio de fluxos (de pessoas e mercadorias), por isso formando uma unidade geográfica. Mas esse conjunto nada tem de homogêneo. Os núcleos variam muito de tamanho, desde São Paulo (metrópole de vinte milhões de habitantes) até Lumiar (vila situada no município fluminense de Nova Friburgo), que abriga menos de mil habitantes mas variam também segundo os bens e serviços que oferecem.

Diante de tamanha diversidade, os núcleos de uma rede urbana cumprem funções distintas dentro do conjunto. São por isso classificados conforme veremos a seguir.

## **A classificação funcional das cidades**

Imaginemos o cotidiano do Sr. José da Silva, 45 anos, habitante de Lumiar, na região serrana fluminense. Casado, dois filhos, seu José é dono de uma mercearia na única praça de Lumiar. Não existe supermercado na localidade, por isso a pequena mercearia oferece grande sortimento de produtos, que se acumulam nas prateleiras até o teto e acumulam também muita



poeira, pois um mesmo produto (como uma caixa de sabão em pó) pode permanecer ali durante meses.

Para ir à missa, ter atendimento primário à saúde ou cortar o cabelo, o seu Zé não precisa sair de Lumiar, pois ali há uma pequena barbearia, um posto de saúde e uma capela. Mas quando ele precisa adquirir sapatos, por exemplo, somente os encontrará em Nova Friburgo, sede do município, cidade com 130 mil habitantes. Também irá a Friburgo para uma consulta médica especializada, para obter serviços de cartório, de uma oficina mecânica ou para comprar eletrodomésticos e até mesmo para abastecer sua mercearia.

Seus filhos, quando pequenos, estudaram em Lumiar. Agora recorrem à IES na sede municipal. Também vão a Friburgo quando querem ir ao cinema ou a uma noitada. Mas se eles quiserem ir ao teatro ou a um museu qualificado, ou assistir a um grande *show*, certamente terão de se dirigir a um centro urbano de maior porte, provavelmente o Rio de Janeiro. O mesmo ocorreu quando a esposa do sr. José precisou dar à luz seus filhos.

Toda essa simulação se presta a ilustrar o quadro concreto do funcionamento da rede urbana: os centros menores, chamados de *centros locais*, atendem apenas às necessidades mais simples e imediatas de sua população: farmácia, barbearia, escola fundamental, capela etc. Esse é o caso do distrito chamado Lumiar.

Um núcleo urbano um pouco maior, conhecido por *centro de zona*, apresenta um leque maior de bens e serviços: uma escola secundária, um salão de beleza, sorveteria, pequenas lojas de vestuário, talvez um dentista, certamente uma agência bancária, uma oficina mecânica etc. Um exemplo fluminense poderia ser a cidade de Itaocara, que possui aproximadamente 15 mil habitantes.

Acima do centro de zona está o *centro sub-regional*, no qual se enquadra Nova Friburgo: instituições de ensino superior, grandes lojas de eletrodomésticos, danceterias, serviços especializados de automóvel (retífica de motores, por exemplo), escritórios de advocacia e contabilidade, templos de diversas religiões etc.

Acima desse nível encontramos a *capital regional*, onde poderíamos enquadrar uma cidade como Niterói (430 mil habitantes). Nesse nível encontramos alguns cursos de pós-graduação, grandes hospitais, um museu ou teatro de menor prestígio, gastronomia de relativa diversificação etc.

Acima da capital regional está a *metrópole regional*. Como não existe no estado do Rio de Janeiro esse nível de centralidade urbana, recorremos a exemplos externos, tais como Curitiba e Porto Alegre (ambas com população em torno de três milhões de habitantes). Lá encontramos um amplo leque de cursos de pós-graduação, alguns de renome nacional, bem como cursos de idiomas diversos, museus mais qualificados e centros culturais, lojas de instrumentos musicais, instituições de pesquisa, centros hospitalares complexos, sedes de grandes empresas e opções raras, como charutarias e templos budistas.

Acima desse nível de centralidade, somente a *metrópole nacional*. No Brasil são apenas duas: Rio de Janeiro e São Paulo. Nessas cidades, o grau de sofisticação é extremo. Por exemplo, gaúchos e paranaenses podem resolver praticamente todas as suas necessidades em suas respectivas metrópoles regionais, mas não todas. Se quiserem, por exemplo, obter um visto para entrar nos EUA, ambos terão de se dirigir a São Paulo. O mesmo acontece se quiserem adquirir obras de arte de alto nível num mercado diversificado ou ainda se quiserem realizar uma intervenção cirúrgica ultra-especializada.

Revisando, citamos os seguintes níveis de centralidade:

- Metrópole nacional
- Metrópole regional
- Capital regional
- Centro sub-regional
- Centro de zona
- Centro local

Como vimos, existe entre estes níveis uma autêntica hierarquia, na qual São Paulo é mais importante que Curitiba, que é mais importante que Niterói, que por sua vez está acima de cidades como Nova Friburgo, esta sendo mais importante que Itaocara, que tem abaixo de si apenas os modestos centros locais, como Lumiar. Essa hierarquia é conhecida entre geógrafos do mundo inteiro como *hierarquia urbana*. Veremos mais adiante que a expansão do turismo trouxe problemas quanto a esse conceito.



## Atividade

### Atende ao Objetivo 1

3. Procure listar o conjunto de serviços que sua cidade (ou o núcleo urbano mais próximo, caso você resida na zona rural) oferece. A seguir, com base no que acabamos de expor, tente enquadrar essa cidade na hierarquia urbana, isto é, num dos cinco níveis de centralidade. Por exemplo, se ela dispõe de dentista e oficina mecânica, é no mínimo um centro de zona; se possui IES, pode ser uma capital regional; ao contrário, se ela conta apenas com os serviços elementares, tende a ser um centro local.

#### Lista de serviços disponíveis:

- \_\_\_\_\_.
- \_\_\_\_\_.
- \_\_\_\_\_.
- \_\_\_\_\_.
- \_\_\_\_\_.
- \_\_\_\_\_.
- \_\_\_\_\_.
- \_\_\_\_\_.
- \_\_\_\_\_.
- \_\_\_\_\_.
- \_\_\_\_\_.
- \_\_\_\_\_.
- \_\_\_\_\_.
- \_\_\_\_\_.
- \_\_\_\_\_.

**Classificação funcional:** \_\_\_\_\_

---

**Comentário**

*Não se preocupe se você não atingiu com precisão a classificação de sua cidade na hierarquia urbana, pois neste campo de estudos não existe plena exatidão. Nem seria nosso objetivo, no âmbito deste curso. Entre geógrafos prevalece um constante debate em torno de quais atividades se enquadram em cada nível hierárquico da rede urbana. E não poderia ser diferente, pois a sociedade se renova constantemente. Por exemplo, há pouco tempo apenas centros urbanos mais importantes possuíam serviço de acesso público à internet. Hoje, praticamente todos os núcleos possuem este serviço, mesmo os centros locais. Em ritmo menos veloz, o mesmo ocorre com agências bancárias e salões de beleza, outrora serviços menos acessíveis à população de baixa renda, ou com as IES, aqui já citadas, cada vez mais espalhadas pela rede urbana. Portanto, podemos afirmar que o leque de bens e serviços próprios de cada centralidade urbana está sempre se modificando.*

## **A relação entre população e hierarquia urbana**

Cada vez que apresentamos aqui um nível de centralidade, utilizamos um exemplo hipotético de cidade, bem como sua população aproximada. Assim o fizemos porque a população é um fator relevante: quanto maior o efetivo demográfico, maior tende a ser o mercado consumidor local, e quanto maior e mais exigente esse mercado, maior o leque de opções de bens e serviços colocados à sua disposição. Entretanto, a população é apenas um fator a mais na definição do nível de centralidade. Nesse sentido, um núcleo urbano de menor tamanho (populacional) pode apresentar posição superior, na hierarquia urbana, a um centro bem maior que ele. Para melhor compreender essa questão, vamos adentrar outro tema central para o estudo da rede urbana: a *área de influência das cidades*.

Vimos anteriormente que Lumiar dispõe de algumas poucas funções elementares: farmácia, barbearia, posto de saúde, mercearia, dentre outros. A esses estabelecimentos afluem não apenas as centenas de moradores do vilarejo, mas também a população rural, para eventualmente suprir algumas de suas necessidades. Geralmente são pessoas que se deslocam a pé,

de bicicleta ou a cavalo e que residem a poucos quilômetros de Lumiar, pois há outra vila próxima, chamada São Pedro, que compete com Lumiar na oferta desses serviços. Os habitantes de São Pedro e os que vivem nos arredores, quando precisam de escola fundamental, mercearia, farmácia etc., recorrem a São Pedro, e não a Lumiar, por uma simples razão de proximidade, de redução de custos de deslocamento. E certamente habitante de nenhuma outra cidade vai buscar remédios ou bananas em Lumiar, pois esses produtos são básicos e estão disponíveis em todos os centros urbanos. Com isso, podemos dizer que a área de influência de Lumiar é pequena, tal como ocorre com os centros locais de modo geral.

Portanto, definimos a área de influência de uma cidade como a extensão de terras que a envolve (isto é, a área em torno dessa cidade), na qual a população residente tem como primeira opção para resolver suas demandas básicas de bens e serviços essa mesma cidade. No caso de Lumiar, trata-se de um raio de poucos quilômetros. No caso de Friburgo, um raio de dezenas de quilômetros, recebendo pessoas que vão fazer faculdade, por exemplo; um raio de centenas de quilômetros para Porto Alegre, que recebe consumidores provenientes da Campanha Gaúcha; e de milhares de quilômetros para São Paulo, quando, por exemplo, esta cidade recebe os gaúchos que buscam visto para os EUA.

As atividades de uma cidade que atraem consumidores externos a ela são chamadas de *funções centrais*. E, claro, sua definição varia conforme o nível de centralidade.

Em Lumiar, a mercearia do seu Zé exerce função central, pois atrai moradores das redondezas, provenientes de áreas rurais desprovidas de tais serviços. Em Friburgo, igual estabelecimento urbano provavelmente não exerce função central, mas quem a exerce são suas IES e outros serviços especializados.

Cada núcleo urbano realiza funções básicas destinadas à sobrevivência cotidiana, como alimentação, saúde, educação etc., e funções especializadas, de maior sofisticação. Dentre as funções básicas encontramos padarias, farmácias, barbearias;

enfim, um conjunto de funções que existem em qualquer cidade, de forma que ninguém se desloca de uma cidade para outra para adquirir pão, aspirina ou para cortar o cabelo. Mas é bastante comum o deslocamento humano entre cidades quando se trata de buscar bens raros (como uma guitarra) e serviços especializados (como uma cirurgia plástica ou a visita a um grande museu). Esse conjunto de funções “especiais” (bens raros e serviços especializados) disponíveis em determinada cidade lhe atribui uma *função urbana* no conjunto da rede de cidades.

A função urbana é, portanto, uma atividade que distingue um núcleo urbano de outros, por isso mesmo atraindo para si consumidores provenientes de vasta área. É como se fosse uma “especialização” da cidade no conjunto da rede urbana, isto é, uma função dominante dentre as outras realizadas na cidade, pois gera riquezas e empregos em proporções extraordinárias. Essa função pode ser industrial, comercial, de transportes, religiosa, educacional, cultural, recreativa etc. As duas últimas nos interessam diretamente, conforme veremos mais adiante.

Vamos aos exemplos. As cidades fluminenses de Volta Redonda e Resende exercem *função industrial*. Isso significa afirmar que, embora essas cidades possuam diversas outras atividades (educacionais, recreativas, comerciais etc.), a função que sobressai dentre todas as outras é a industrial. Tais cidades produzem aço e produtos do setor metal-mecânico que são exportados para inúmeras outras cidades e regiões. Portanto, seu parque industrial tem grande área de influência, e boa parte da renda e dos empregos gerados na economia urbana é originária desse setor de atividade.

Vejamos o caso de uma cidade do noroeste fluminense, Itaperuna. Até o início da década de 1980, essa cidade se destacava no cenário regional por causa da produção de leite em pó. Teve início então um processo de especialização na área médica, de forma que Itaperuna hoje atrai pacientes procedentes até de outros estados do Brasil. Mascarenhas e Nacif afirmaram, em artigo publicado em 1992 (*vide bibliografia*), que

Itaperuna dispõe hoje de um estabelecimento hospitalar de alto grau de complexidade e especialização, comparável aos melhores hospitais de todo o Estado do Rio de Janeiro: a Conferência São José do Avaí. A sofisticação dos serviços e equipamentos, (...) a quantidade de leitos (...), a oferta de consultas e toda a rede ambulatorial apresentam níveis de resolutividade e credibilidade bem superiores a uma cidade de porte e condições socioeconômicas equivalentes.

A partir da década de 1990, uma nova função se expandiu nessa cidade: o Ensino Superior, com destaque para o curso de Medicina, em evidente articulação com o supracitado êxito desse setor de serviços. A cidade atraiu estudantes de Medicina, em sua maioria dotados de alta renda, o que impulsionou o mercado imobiliário e todo o consumo de modo geral. Podemos então definir essa cidade como de função dominante industrial, educacional e de serviços médicos, pois são esses os setores responsáveis pelo maior movimento da economia urbana itaperunense.



Cada função urbana imprime uma paisagem urbana distinta. Resende e Volta Redonda combinam progresso e poluição. A atmosfera social de Itaperuna não pode esconder a barulhenta vibração estudantil. Na Aula 20, vamos estudar a relação entre a função turística e a paisagem urbana correspondente.

Vimos até aqui exemplos de cidades que se especializaram em funções industriais, educacionais e médico-hospitalares. Passemos agora à função turística, ou cultural-recreativa, quando associada ao turismo.

Em princípio, a função turística possui elementos em comum com as demais funções urbanas: ela gera renda, empregos e imprime uma paisagem particular à cidade, além de colocá-la em destaque na rede urbana. Mas possui também aspectos bastante peculiares, que serão apresentados no próximo segmento.

## Turismo e rede urbana

No âmbito do setor de serviços, o turismo é uma atividade peculiar. Há uma razão de caráter eminentemente geográfico nessa peculiaridade, e, para entendê-la, vamos retomar ensinamentos da Aula 1.

Um estabelecimento comercial, para existir, depende de que haja bom movimento (na linguagem dos comerciantes) no local onde se pretende implantar uma loja. Qualquer lugar pode, em princípio, vir a abrigar um estabelecimento comercial, a depender apenas da decisão do comerciante, se quer ou não instalar ali um uma loja. Esse princípio vale também para outros serviços, como escolas, clínicas, agências de viagens, salões de beleza etc., para os quais o único **critério locacional** é o movimento cotidiano e regular de clientes potenciais.

Vimos que, em princípio, qualquer lugar pode abrigar uma determinada atividade, a depender apenas da decisão do empresário. O mesmo geralmente não se pode dizer da atividade turística. Para que ela possa surgir, é necessário que o local escolhido disponha de atrativos, isto é, de *recursos turísticos*, conforme vimos na primeira aula. Em suma, o turismo é um serviço que não dispõe da mesma “liberdade locacional” de outras atividades.

O comércio instala-se onde há consumidores residindo ou circulando rotineiramente, razão pela qual as grandes vias de circulação se transformaram em corredores de lojas e serviços diversos. O turismo, não; ele depende do deslocamento, por vezes muito longo e custoso, do seu consumidor. Em síntese, o comerciante aproveita o movimento das pessoas para se instalar, enquanto o turismo precisa criar esse “movimento”, gerar o deslocamento.

Essa distinção se estabelece também entre turismo e outras atividades de entretenimento. O cinema, o teatro, o circo, o esporte-espetáculo, os parques temáticos têm total “liberdade locacional”, isto é, podem ser implantados praticamente em qualquer lugar. Seus atrativos são as pessoas (artistas, atletas)

### ■ Critério locacional

Critério utilizado para escolha de um lugar para nele se realizar alguma atividade. Cada atividade possui uma “tendência locacional”, isto é, tende a se realizar em determinados lugares. Por exemplo, os terminais rodoviários tendem a se localizar junto aos grandes eixos rodoviários (garantindo acessibilidade externa) e não muito longe das áreas centrais, para que os viajantes se beneficiem de outros meios de transporte a fim de atingir seu destino dentro da cidade (acessibilidade interna). Quando o governo resolve criar um novo terminal rodoviário, o critério locacional deve levar em conta estes aspectos: a acessibilidade externa e a interna. A Rodoviária Novo Rio, na cidade do Rio de Janeiro, por exemplo, cumpre exatamente os requisitos desse critério locacional.



e os equipamentos, que podem ser “oferecidos” em qualquer lugar. Por isso, é preferível que se instalem nas metrópoles, onde o mercado é maior. Com o turismo, isso não ocorre: não é o atrativo que se desloca até o consumidor, mas sim o contrário.

Até aqui, falamos das atividades na escala *intra-urbana*, isto é, no interior de uma cidade. Vejamos agora a distribuição das atividades econômicas na rede urbana.

Retomemos exemplos concretos, aqui já citados. Itaperuna, para se tornar sede de fábrica de leite em pó, contou com uma decisiva condição: a bacia leiteira regional. Volta Redonda e Resende, por sua vez, aproveitaram a posição geográfica, entre Rio e São Paulo, para desenvolver o setor metal-mecânico. A própria CSN, criada pelo governo Vargas nos anos de 1940, foi ali implantada em função da proximidade desses dois grandes centros industriais. Em suma, as atividades secundárias dependem de fatores locais precisos, como disponibilidade de matéria-prima e proximidade de outros segmentos da cadeia produtiva. Não têm a mesma liberdade locacional do Setor Terciário.

Vimos na Aula 1 o caso de Conservatória, vila que se especializou em oferecer apresentações de serestas. Que recursos locais se colocaram como condição para essa atividade? Basicamente, contaram apenas a acessibilidade e a proximidade dos grandes centros emissores. Portanto, um amplo leque de vilarejos, igualmente bucólicos e acessíveis como Conservatória, e conhecedores desta manifestação artístico-musical, poderia ter tomado essa iniciativa. O fator decisivo foi a conjugação de criatividade e empreendedorismo.

Para o estudo da rede urbana, importa que o Setor Terciário possui essa liberdade locacional bem maior que a indústria e a agricultura (que depende de condições de solo, clima etc.). Tal liberdade permite súbitas alterações das funções urbanas, como vimos no caso de Itaperuna a partir dos anos de 1980. Núcleos urbanos ligados a atividades industriais e agropecuárias tendem a manter estáveis tais funções, pois dependem de condições locais duradouras. Não por acaso, há muitas décadas, Campos é

■ **Sucroalcooleiro**

Refere-se à produção de açúcar e álcool.

um centro usineiro **sucroalcooleiro**, da mesma forma que Araruama segue produzindo sal há séculos e dificilmente Volta Redonda perderá sua função industrial.

O turismo, como atividade terciária, dispõe dessa relativa liberdade espacial, porém com muito mais poder de intervir no espaço de fluxos e na rede urbana, pois algo fundamental que difere tal atividade de outras modalidades de serviço é o poder de atrair consumidores, dispostos não apenas a vencer distâncias mas a permanecer consumindo esse “serviço” por muitos dias. Conforme afirmamos anteriormente, ninguém se desloca para outra cidade para cortar o cabelo, comprar pão ou tomar um café expresso. Tais serviços são banais, estão generalizados pela rede urbana. O indivíduo somente se desloca para usufruir de algo que sua cidade não ofereça. Determinados serviços (artísticos, médicos, educacionais, burocráticos) o forçarão a se deslocar para núcleos superiores dentro da hierarquia urbana. Algumas vezes ele somente resolverá sua demanda na metrópole.

Por sua vez, o turismo quase sempre o fará percorrer o caminho inverso, isto é, “descer” na hierarquia urbana, buscando centros menores que aquele onde vive. Do ponto de vista do funcionamento tradicional da rede urbana, podemos dizer que o turismo promove uma autêntica revolução: a atração exercida pelos pequenos centros em relação à metrópole. Temos então um fator de “desconcentração” das atividades econômicas, que de certa forma reduz o poder das metrópoles e dos demais núcleos situados no topo da hierarquia urbana.

Essa reflexão nos permite retomar e compreender melhor o assunto colocado na Introdução desta aula: o mito segundo o qual os feriados atrapalham a economia, reduzindo a produção de riquezas.

Qual é o peso de um feriado na economia e na vida das pessoas? A sociedade moderna estruturou o tempo semanal em dois segmentos: dias úteis e dias de descanso (sábado e domingo, para a maioria dos trabalhadores). A grande maioria das atividades econômicas se realiza em dias úteis, sobretudo fábricas, bancos, estabelecimentos educacionais, escritórios etc.

Sem dúvida, a atividade econômica visa atrair o consumidor. Em determinadas atividades, como o comércio varejista e o entretenimento, a melhor oportunidade de negócios é justamente nos dias de folga do trabalhador, quando este dispõe de tempo livre para percorrer lojas ou se divertir. Há, entretanto, uma diferença crucial: o grande comércio, por se localizar em áreas de concentração humana, funciona praticamente todos os dias. Já o turismo, por depender de visitantes, isto é, de consumidores externos ao lugar, tende a se concentrar nos finais de semana e meses de veraneio.

Por isso, dizemos que o turismo tende a ser uma **atividade sazonal**, apresentando “altas” e “baixas” temporadas. E essa sazonalidade, fruto não da livre escolha do agente empresarial, mas de determinações de mercado (a disponibilidade de tempo do consumidor), traz inúmeros problemas ao turismo (contratações temporárias, ociosidade de equipamentos etc., assunto que desenvolveremos na Aula 20, sobre Urbanização Turística). O que nos interessa neste momento é que o turismo, ao contrário de fábricas, bancos, estabelecimentos de ensino etc., realiza-se sobretudo nos finais de semana, nos feriados prolongados e nos períodos de férias coletivas.

Na reportagem de *O Globo*, à qual nos referimos no início desta aula, o diretor-executivo do IEDI (Instituto de Estudos para o Desenvolvimento Industrial) afirma que “um feriado no meio da semana corresponde a uma queda de 1% da produção de um mês cheio”. De fato, conforme já vimos, a indústria é penalizada nesses momentos. Não podemos concordar, porém, com o coordenador de Indústria do IBGE, que na mesma matéria jornalística não só afirma a natureza “prejudicial” dos feriados prolongados sobre toda a economia (sem distinguir os setores) como chega a declarar que “muito feriado, aliás, é coisa de país rico”.

O grande equívoco é não perceber que, no mesmo dia em que a metrópole “para”, outras tantas localidades entram em pleno movimento. A economia estadual, como um todo, não reduz seu dinamismo, apenas transfere boa parte do consumo para os

### **Atividade sazonal**

É aquela que não tem existência contínua no tempo, que acontece apenas em determinados períodos; estes períodos são tradicionalmente as estações do ano.

destinos turísticos, isto é, para o interior fluminense. Com isso, surgem oportunidades de renda, trabalho e emprego nessas localidades. Trata-se de algo fundamental para a sobrevivência de milhares de pessoas.

A propósito, você se lembra do seu José, de Lumiar, citado anteriormente? Sua modesta mercearia, nos feriados, vende mais do que no restante do mês! Trata-se de uma renda extra que ajuda na educação de seus filhos, que estudam na metrópole. Ele acrescenta produtos e serviços, como o típico “prato feito”. O pequeno produtor rural também lucra muito mais nesta época. Muitas pessoas em Lumiar passam o ano produzindo confecções e pequeno artesanato, contando com esses dias de suposta “paralisação da economia”, alardeada por determinados setores.

Portanto, podemos afirmar que o discurso propagado na mídia não confere com a realidade. Na verdade, esse é o discurso do setor industrial, aliás, mais precisamente do setor das grandes indústrias da região metropolitana e de determinados centros, pois no interior existe a pequena produção fabril, altamente beneficiada pelo turismo, já que o turista consome seus produtos. E também é um discurso centrado apenas na metrópole, cego para a realidade do interior.

Em suma, o turismo atua como um agente de *redistribuição geográfica da riqueza*, pois faz com que, durante curtos períodos, o habitante metropolitano deixe de consumir na metrópole para fazê-lo em localidades espalhadas pelo território fluminense, onde o dinamismo econômico é baixo.

## Conclusão

O turismo se insere na rede urbana, promovendo a desconcentração geográfica da riqueza ao atrair o numeroso segmento consumidor metropolitano para pequenas cidades e áreas rurais. Essas localidades, desprovidas de maior dinamismo econômico, adquirem movimento extraordinário durante os finais de semana, feriados e períodos de veraneio. Os agentes locais podem assim desfrutar, ainda que temporariamente, de melhores



## Atividade Final

Devemos mesmo concordar com a opinião generalizada de que o excesso de feriados afeta negativamente a economia?

Imagine um feriado prolongado. Centenas de milhares de pessoas deixando a área metropolitana em busca de lazer e descanso nas praias e na região serrana. Por quatro dias, pelo menos, as fábricas e os bancos da metrópole, subitamente adormecida, estarão fechados. O comércio funcionará precariamente. Para onde vai toda essa multidão? Faça uma lista de dez localidades fluminenses que você considera entre as mais visitadas nesse feriado. A seguir, imagine as atividades econômicas que serão ali dinamizadas devido à presença maciça de tantos turistas e veranistas, de tanta gente dotada de poder aquisitivo.

### Localidades

---

---

---

---

---

### Atividades

---

---

---

---

---

---

---

---

### Resposta Comentada

*Você deve ter listado cidades e vilas como Cabo Frio, Itaipava, Friburgo, Penedo, Lumiar, Paraty, Búzios, Angra dos Reis etc. Quanto às atividades, elas são inúmeras: restaurantes, bares, hotéis, pousadas, lojas de suvenires, agências de mergulho e atividades diversas na natureza, artesanato local etc. Até mesmo serviços locais não destinados diretamente ao turista são acionados: farmácias, oficinas mecânicas, padarias. Enfim, centenas de localidades têm sua economia aquecida nesses feriados prolongados.*

## **Resumo**

A rede urbana é um conjunto integrado de núcleos urbanos dos mais diferentes tamanhos. Cada núcleo urbano produz determinados bens e serviços, que são consumidos por seus próprios habitantes e por habitantes de outros núcleos dentro da mesma rede urbana. Quando um núcleo se especializa em determinada atividade, pode-se afirmar que essa é sua função urbana.

Os grandes núcleos produzem e oferecem um volume maior de bens e serviços. Os que produzem mais tendem a contar com maior área de influência, isto é, exercer maior centralidade, já que para eles convergem consumidores procedentes de extensa região. Essa diferenciação entre núcleos estabelece uma autêntica hierarquia, que vai do centro local à metrópole nacional.

O turismo é uma atividade peculiar, pois permite aos pequenos núcleos, quando estes dispõem de atrativos turísticos, exercer grande atração de consumidores externos. Em condições normais, um pequeno núcleo não recebe consumidores externos, já que suas funções urbanas se restringem a atividades elementares, que satisfazem apenas às necessidades básicas e imediatas de sua pequena população.

Nesse sentido, pequenas localidades, quando desenvolvem o turismo, atraem pessoas de lugares distantes. E por isso, ainda que sazonalmente, têm sua economia local aquecida.

## **Informação sobre a próxima aula**

Na próxima aula, trataremos da contribuição da geografia cultural para o estudo do turismo.

# 4

## A contribuição da Geografia Cultural

### Meta da aula

Apresentar a contribuição da Geografia Cultural para o entendimento do turismo, por meio de alguns de seus conceitos básicos, tais como região cultural, geossímbolo, lugar e não-lugar.

### Objetivos

Esperamos que, após o estudo do conteúdo desta aula, você seja capaz de:

- 1 reconhecer o conceito geográfico de região cultural;
- 2 identificar a apropriação de aspectos culturais como atrativos turísticos;
- 3 aplicar os conceitos de geossímbolo e lugar/não-lugar aos estudos turísticos.

## Introdução

A Geografia é uma ciência que se apresenta como um conjunto amplo de abordagens e temáticas relacionadas ao espaço habitado pelo homem. Hoje você vai conhecer um ramo desta ciência que está entre os que mais cresceram nas últimas duas décadas. Trata-se da Geografia Cultural, uma forma de abordar o espaço e a sociedade que, além de se expandir e adquirir respeitabilidade, vem apresentando também grandes transformações, e assim inovando o nosso olhar sobre a realidade circundante. Veremos que a Geografia Cultural muito pode nos auxiliar na compreensão de determinados fenômenos turísticos.

## O que é Geografia Cultural?

A Geografia, conforme já apresentamos neste curso, dedica-se ao estudo das relações entre o homem e o meio. De quais relações estamos falando? Das relações pelas quais a humanidade transforma a natureza, por meio do trabalho. Esta ação humana sobre a superfície terrestre remonta à pré-história e resulta na criação de pastagens, plantações, habitações diversas etc. Com a evolução técnica, o homem passou a construir estradas, sistemas de irrigação, templos, monumentos. Mais tarde, com a Revolução Industrial, a capacidade humana de transformar o meio (e eventualmente destruí-lo) se multiplicou, gerando as grandes cidades, os sistemas de transporte, as gigantescas usinas hidrelétricas etc. Mais recentemente, os sistemas de telecomunicações, a biotecnologia e outras conquistas vêm permitindo ao homem intervir na natureza com grande poder de transformação.

O que importa em nossa aula é que a Geografia surgiu e se desenvolveu a partir de uma preocupação central: compreender a ação humana na Terra, identificando nos resultados desta ação o próprio espaço geográfico, isto é, um conjunto de objetos (criados pelo homem) articulados entre si, formando uma configuração determinada, um arranjo espacial, isto é, os territórios e regiões.



E onde a Geografia Cultural entra nisso tudo?

Vamos com calma! A Geografia se habituou a tratar das coisas objetivas, isto é, da realidade palpável, daquilo que se pode ver e tocar. Desde seus primórdios, seu objetivo era reunir informações sobre os diferentes lugares, catalogar tudo o que via e fornecer estas preciosas informações ao rei, ao imperador, àquele que tivesse interesse e condições para conquistar novos territórios e explorar seus recursos. Não havia, portanto, preocupações voltadas para aspectos subjetivos, como as emoções humanas, os sentimentos, medos e a estética pessoal. O que interessava realmente era saber objetivamente o que explorar nos lugares e como conquistá-los.

Ainda em nossos dias, pode-se dizer que a Geografia continua preocupada basicamente com a realidade palpável e objetiva: as plantações, as estradas, as cidades etc. Mas a Geografia Cultural vem crescendo, trazendo novos temas e enfoques.

Somente no início do século XX, a Geografia Cultural começou a conquistar adeptos e chegou a reunir estudos sistemáticos e assim formar uma grande corrente: a Escola de Berkeley, nos Estados Unidos (Universidade da Califórnia). Esta escola, que viveu seu auge nas décadas de 1920 e 1930, teve como seu maior e mais influente intelectual, o geógrafo Carl Sauer (1889 -1975).



A Escola de Berkeley foi um dos mais importantes produtos da Geografia norte-americana. Trabalhando em área de clima desértico, o grupo liderado por Sauer observou as civilizações indígenas da região, pressupondo a adaptação das civilizações à secura do meio natural. Dando grande importância às culturas, esta escola aproximou a Geografia da Antropologia, e ainda hoje é amplamente reconhecida.

Todavia, esta famosa Escola ainda não era propriamente dedicada ao estudo das emoções humanas e de outros atributos mais subjetivos dos indivíduos. Esta escola voltava-se para a

chamada “cultura material”. Por cultura material devemos entender o conjunto de artefatos construídos pelo homem. Artefatos que lhe servem para os mais diversos momentos da vida cotidiana: morar, comer, vestir-se. Nesse sentido, a cultura material envolve os utensílios de cozinha, o vestuário, as formas de habitação. Como as sociedades pré-industriais (aquelas que ainda não tiveram seu cotidiano invadido pelos produtos industrializados) tendem a utilizar formas de comer, morar, plantar e vestir que são típicas de cada região, a Geografia Cultural da Escola de Berkeley serviu para realizar um amplo e interessante levantamento da variedade de formas de viver, plantar, vestir-se, comer etc. que resultaram no que esta Escola chamou de *Regiões Culturais*.

Assim, a Geografia Cultural em seus primeiros movimentos dedicava-se basicamente ao estudo da cultura material. Foi possível estudar as formas de vida de diversas sociedades tradicionais e perceber que enquanto algumas delas moravam em **palafitas** (como as comunidades ribeirinhas da Amazônia, em função da variação do nível das águas dos rios), outras se abrigavam em iglus (como os esquimós) ou em casas sem teto, como se nota entre antigos habitantes do deserto do Atacama (considerado o mais seco do mundo), norte do Chile, por ser uma área onde quase nunca chove.

#### Palafita

É um tipo de casa muito comum em regiões úmidas e nas margens de grandes rios. Para conviver com a oscilação do nível das águas do rio, a casa é construída sobre estacas de madeira, mantendo-se elevada, de forma que nunca é invadida pelas águas, mesmo nas maiores cheias dos rios.



**Figura 4.1:** Deserto do Atacama.

Fonte: <http://www.sxc.hu/photo/210359>

Podemos notar que, nas sociedades tradicionais, a variação encontrada nas formas de habitação está profundamente relacionada às variações climáticas. Sauer entendia claramente que cada sociedade desenvolveu sua cultura material intimamente ligada às condições ambientais, posto que o nível de desenvolvimento tecnológico não era alto o suficiente para criar situações artificiais de independência da natureza. Em resumo, cada sociedade produzia suas casas e seu vestuário a partir das matérias-primas disponíveis no meio em que vivia. Também se alimentava basicamente dos produtos vegetais e animais próprios daquele meio. O homem vivia então condicionado pelas condições ambientais. A esse imenso conjunto de produtos e técnicas primitivas que as sociedades tradicionais desenvolveram ao longo dos séculos para sua sobrevivência Sauer chamou de *Ecologia Cultural Histórica*.

Antes de prosseguir em nossa explanação sobre a Geografia Cultural da Escola de Berkeley, devemos advertir que seus famosos estudos e contribuições não correspondem à primeira iniciativa da Geografia em tratar dos aspectos culturais. Antes de Sauer, os geógrafos franceses já haviam percebido a importância da cultura material para o estudo da relação Homem x Meio. Mais precisamente no final do século XIX, um grande geógrafo francês chamado Vidal de La Blache criou o conceito de “Gênero de Vida”. Por gênero de vida se entendia justamente o conjunto de técnicas que as sociedades menos evoluídas (em geral os camponeses) utilizavam para sua sobrevivência. Essas técnicas estavam também intimamente associadas aos aspectos ambientais, pois La Blache acreditava que as comunidades, ao longo da história, foram reconhecendo as qualidades do meio ambiente em que viviam, explorando-o cada vez mais. Nesse processo, foram definindo sua cultura alimentar, suas formas de cultivo e de criação de animais, suas vestimentas e suas formas de abrigo. Na França, é muito notável o quanto cada região desenvolveu um linguajar mais ou menos distinto (como o *provençal*), técnicas também distintas, como a forma de produzir vinho. Lá, há séculos, existem diferentes tipos de vinho, e esta variação é bastante

### **Provençal**

É uma língua de origem medieval, falada no sudeste da França, na região da Provença.

regional: cada região produz o seu próprio vinho, pois este depende de condições ambientais específicas: temperatura, regime de chuvas, tipo de solo, índice de insolação etc. Em suma, os estudos sobre os “gêneros de vida” se anteciparam a Carl Sauer, seja na percepção do papel da cultura na análise geográfica, seja no processo de identificação das “regiões culturais”



**Figura 4.2:** Típica paisagem vinícola no interior da França.

Fonte: <http://www.sxc.hu/photo/803791>

Voltemos à Escola de Berkeley. Também foram estudadas, evidentemente, as formas de locomoção. No deserto do Saara, prevalece o uso do camelo, pois se trata de um animal bastante adaptado às condições de extrema seca e calor. O camelo consegue reservar bastante água em seu organismo. Ao mesmo tempo, suas patas são largas e adequadas à locomoção na areia e seus olhos são equipados de forma a resistir aos ventos que transportam grãos de areia em grande quantidade. Em outras

regiões, como na Lapônia, usa-se o trenó puxado por renas. O trenó não possui rodas, não precisa delas, aproveitando-se da facilidade que representa o deslizamento em solo congelado.



**Figura 4.3:** O uso da rena como tração animal na Lapônia.

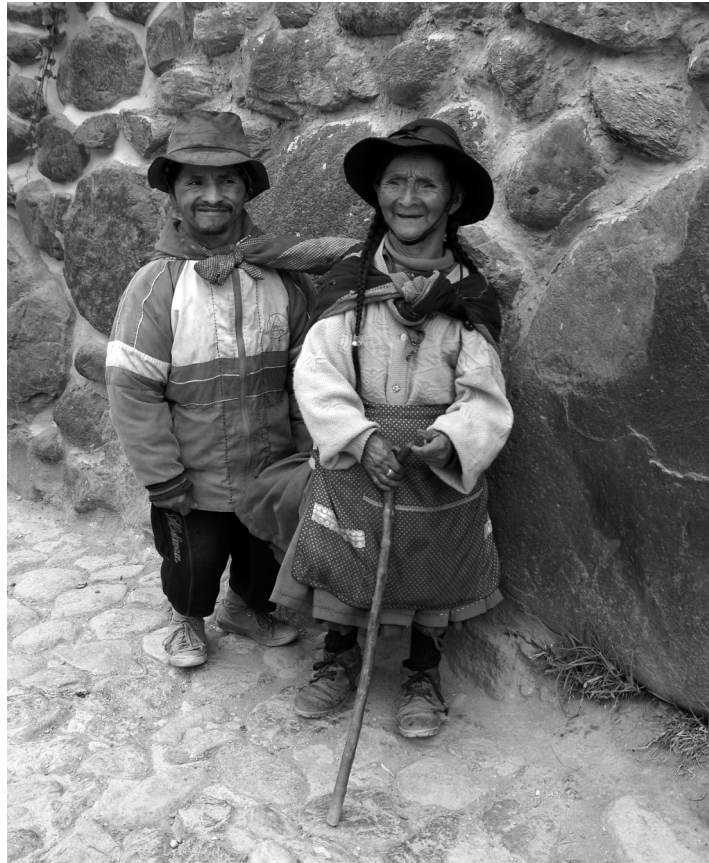
Fonte: <http://www.sxc.hu/photo/825177>

No que se refere às formas de se vestir, também foram encontrados diversos tipos de vestimenta. Novamente o clima é fator preponderante. Entre os povos andinos, encontramos um vestuário pesado, sobretudo entre as mulheres, por causa do frio desta região, sobretudo nas maiores altitudes. Entre os povos do Saara, nota-se a preponderância do uso da cor branca nas vestes masculinas, já que o homem tradicionalmente se expõe muito mais ao sol, e o branco ajuda a reduzir a retenção de calor.

Nestes dois exemplos (o Saara e os Andes), não apenas relacionamos vestuário com as temperaturas locais. Também fizemos alusão à diferente forma de se vestir entre homens e mulheres. Em ambos os casos, não é apenas o clima que explica o vestuário, mas também aspectos relacionados aos valores culturais. No caso andino, as mulheres trabalham na agricultura, estando, portanto, “expostas” publicamente. Numa sociedade tra-



dicional, as mulheres devem “esconder” seu corpo, seus atributos físicos. A vestimenta pesada da mulher camponesa andina reflete não apenas o clima frio, mas também uma forma de dominação masculina.



**Figura 4.4:** Andinos e seu vestuário típico.

Fonte: <http://www.sxc.hu/photo/933226>

No caso do povo saariano, temos também uma sociedade considerada “machista”, isto é, onde os homens têm mais poder e valor que as mulheres. Lá a agricultura praticamente não existe, pois a natureza do deserto não colabora neste sentido. Prevalecem a criação de animais e o comércio, sendo esta última atividade totalmente masculina. Na cultura muçulmana, as mulheres devem se recolher ao máximo e durante o maior tempo possível. Nem mesmo seus rostos devem ser exibidos publicamente. Neste sentido, a vida pública é predominantemente masculina.



Como nesta região (Saara) o calor e o nível de insolação são muito elevados, os homens se trajam de branco. As mulheres, por sua vez, tendem a utilizar a cor negra, já que praticamente não se expõem ao sol e ao calor.

Ao analisar as formas de alimentação, vamos perceber a presença marcante do milho e da carne (por exemplo, suína) na vida andina. Já entre os povos saarianos, o leite de camelo e as tâmaras cumpriram papel fundamental durante séculos, pois o camelo é o único animal de grande porte e passível de domesticação que sobrevive no deserto, e a tamareira, alimento altamente energético, é uma das raras plantas que abundam no deserto. Ultimamente, os povos árabes do deserto vêm alterando sua alimentação, pois se enriqueceram com o petróleo e adotaram hábitos da sociedade ocidental industrializada. Todavia, por razões religiosas, não se alimentam de carne suína.

O que pretendemos elucidar, com estes dois exemplos, é que as formas de cultura material respondem não apenas a questões de sobrevivência relacionadas às possibilidades do meio, mas também a valores culturais, a formas simbólicas de encarar a natureza e às próprias pessoas. Numa dada religião, como a hinduísta, a vaca é um animal sagrado, logo, carne não é usada como alimento. Também a diferença entre os sexos é definida não apenas pela inserção de cada um no mundo do trabalho, mas também por valores que definem os papéis do homem e da mulher na sociedade.

Esses valores culturais, baseados em sentidos que atribuímos às coisas e às pessoas, não eram objeto de investigação para os antigos geógrafos culturais, como aqueles da Escola de Berkeley. Conforme já dissemos anteriormente, a Geografia estava mais preocupada com a chamada cultura material, isto é,

### **Cultura imaterial**

No contexto desta aula, devemos entender o conjunto de saberes, crenças, tradições e valores, ou seja, toda a dimensão da cultura que não é material (tais como os artefatos, arquitetura, vestimentas etc.).

com o conjunto de artefatos e utensílios, coisas produzidas pelo homem. Como afirma Claval (1999, p. 30), tratava-se de uma abordagem limitada “àquilo que é legível na superfície da Terra” e que “ignorava as dimensões sociais psicológicas da cultura”. Nas últimas três décadas, os geógrafos passaram a se preocupar com a “**cultura imaterial**”. Esses geógrafos fundaram, assim, o que ficou conhecido como a nova Geografia Cultural.

Em suma, os exemplos citados mostram-nos que mesmo as diferenças “materiais” entre os povos não se explicam apenas pelas relações do homem com o meio, como pretendia a tradicional Geografia Cultural. Por trás de cada objeto, de cada utensílio, de cada técnica (de construção civil, alimentar, de vestuário etc.) está muito mais que uma relação de sobrevivência com o meio circundante, pois devemos levar em consideração os valores, os sentidos e os significados de cada povo. Em última palavra, sua “cultura imaterial”. Por isso, a Geografia Cultural evoluiu e começou a produzir, a partir dos anos de 1960, uma nova abordagem, conforme você verá a seguir. Antes, façamos um exercício para consolidar o aprendizado adquirido até aqui sobre região cultural.



## **Atividade**

### **Atende ao Objetivo 1**

1. Imagine-se fazendo uma viagem de férias ao sul do Brasil, mais precisamente na Serra Gaúcha, em pleno mês de julho, quando as temperaturas caem para algo próximo de zero grau centígrado. Imagine a seguir uma outra viagem, nesta mesma época do ano, para o sertão do Nordeste, região onde faz calor o ano inteiro.

Descreva a paisagem que você encontrou nestas duas viagens, destacando os aspectos da cultura material (vestuário, cultivos, alimentação, habitação) de cada uma das duas regiões culturais. Caso você tenha dificuldade, consulte na *web* informações e imagens destas regiões.

---

---

---

---



---

---

---

---

---

### **Resposta Comentada**

*Na Serra Gaúcha, você encontrou uma paisagem marcada por vinícolas, casario colonial de madeira robustos e com telhados bem inclinados, para escoamento da neve que cai no mês de julho. Também deve ter verificado o vestuário pesado, baseado no couro, e a alimentação rica em carnes, massas e vinho, relacionadas à imigração italiana. Já no sertão nordestino você verificou a paisagem seca da caatinga, e nela a quase inexistência de cultivos, em função do clima. Prevalece a pecuária de gado bovino, caprino ou suíno. As casas nas cidades são modestas, muitas vezes pintadas de branco, para reduzir o calor, cor também muito usada no vestuário, leve, quase sempre de algodão.*

## **A nova Geografia Cultural**

A nova Geografia Cultural valoriza a imaterialidade, o que significa que se dedica menos ao estudo dos artefatos e das técnicas de produção, e o faz por uma razão muito objetiva: o processo de globalização, já em curso nos anos de 1960 e 1970, estabelecia uma clara tendência à uniformização das técnicas pelo mundo, por meio da difusão de produtos e formas de consumo. Por isso, afirma Paul Claval que “as técnicas tornaram-se demasiadamente uniformes para deter a atenção; são as **representações**, negligenciadas até então, que merecem ser estudadas.”

As representações tornam-se um tema preferido pelos geógrafos culturais contemporâneos, e esta opção está bastante associada ao estudo geográfico do turismo, conforme você verá mais adiante.

A nova Geografia Cultural não surgiu por acaso. Desde os anos de 1960 e 1970, sobretudo na Inglaterra, vários estudiosos se dedicaram a estudar um conjunto de temas que ficou designado como “Estudos Culturais.” Tais estudos abrangiam temas atuais e tão abrangentes quanto a música, o cinema e o comportamento social. Foi tomando contato com esses estudos (que se tornaram

### **Representação**

É a crença, imagem ou idéia que nos permite evocar algo, um fato, um lugar, um indivíduo, uma instituição.

muito famosos e reconhecidos) que os geógrafos começaram a questionar a tradicional Geografia Cultural, que parecia devotada a estudar apenas o modo de vida de sociedades primitivas ou, pelo menos, pouco evoluídas tecnicamente como os camponeses.

Como entender o mundo contemporâneo, os novos estilos de vida urbanos, os novos comportamentos? Por conta desses novos temas, a Geografia Cultural se modificou e passou a valorizar mais a dimensão imaterial da cultura.

A cultura imaterial envolve um universo muito vasto e de difícil definição. Por cultura imaterial, podemos entender o conjunto de sentimentos, percepções, valores, símbolos, saberes e significados que possui uma determinada comunidade, seja ela rural ou urbana, moderna ou tradicional.

A nova definição de cultura abrange os aspectos materiais e imateriais, sendo que os primeiros são uma expressão concreta e palpável dos aspectos imateriais. Utilizamos, por isso, a definição da geógrafa britânica Linda McDowell:

Cultura é um conjunto de idéias, hábitos e crenças que dá forma às ações das pessoas e à sua produção de artefatos materiais, incluindo a paisagem e o ambiente construído. A cultura é socialmente definida e socialmente determinada. Idéias culturais são expressas nas vidas de grupos sociais que articulam, expressam e contestam esses conjuntos de idéias e valores, que são eles próprios específicos no tempo e no espaço (MCDOWELL, 1996, p. 161).

Além de conjugar os aspectos materiais e imateriais da cultura, a autora nos chama a atenção para a natureza geográfica e histórica da cultura, quando afirma que esses conjuntos de idéias e valores não se observam igualmente em toda a parte e em todas as épocas, mas eles "são específicos no tempo e no espaço". Em síntese, diferentes povos têm diferentes culturas e esta mesma cultura não é permanente; ela se modifica com o tempo. Por se modificar com o tempo é que vamos perceber, mais adiante, como as preferências dos turistas mudam de uma época

para outra, e, por variar geograficamente, entenderemos como um turista japonês que visita o Brasil não se comporta da mesma maneira que um turista italiano.

Antes de iniciar o próximo segmento de nossa aula, que trata justamente da relação destes conhecimentos com o turismo, cabe destacar um tema importante para a nova Geografia Cultural: o estudo da paisagem, através dos símbolos culturais. O principal conceito neste caso é o de geossímbolo, que o geógrafo Bonnemaïson (2002, p. 109) definiu como:

Um lugar, um itinerário, uma extensão que, por razões religiosas, políticas ou culturais, aos olhos de certas pessoas ou grupos étnicos, assume uma dimensão simbólica que os fortalece em sua identidade.

A estátua do Cristo Redentor, na cidade do Rio de Janeiro, é evidentemente um exemplo de geossímbolo, bem como a Torre Eiffel em Paris, pois são monumentos dotados de simbolismo e que servem de cartão-postal a estas duas cidades. Ambos são, pois, atrativos turísticos. Em suma, os geossímbolos, por seu elevado valor cultural, tendem a atrair turistas. Vejamos a seguir como estes e outros atributos culturais são apropriados pelo turismo e como a Geografia Cultural pode contribuir para seu entendimento crítico.

## **Turismo e Geografia Cultural**

Entre os saberes de um povo estão a linguagem, as tradições e as celebrações. Vimos até aqui que a humanidade, ao longo de sua história, estabeleceu com os diferentes ambientes da Terra uma relação de descoberta e aproveitamento de seus recursos naturais. Pouco a pouco, foi criando as técnicas de sobrevivência, desenvolvendo formas peculiares de habitação, vestuário, alimentação, plantio, domesticação de animais etc. Esse conjunto de técnicas, cuja extensão geográfica tende a corresponder ao território no qual predominam determinadas condições ambientais, forma uma região cultural.

Segundo o grande estudioso em Geografia Cultural, Correa (2008, p. 11-12), regiões culturais são:

Áreas habitadas em qualquer período determinado, por comunidades humanas caracterizadas por culturas específicas, identificadas com base na combinação de traços culturais, materiais ou não-materiais que tendem a formar uma paisagem cultural.

Uma região cultural é portadora de técnicas, paisagens e costumes tradicionais que as sociedades economicamente mais “adiantadas” tendem a considerar como exotismo. O exótico, por sua vez, desperta interesse ao turista, de forma que as regiões culturais tendem a atrair a visitação turística.



## Atividade

### Atende aos Objetivos 1 e 2

2. Escolha uma região cultural qualquer do planeta. Pode ser uma das já citadas nesta aula (a Amazônia, os Andes, o Saara, a Lapônia). Liste os costumes, as paisagens e as técnicas que são peculiares à região escolhida, e averigüe em que medida estes aspectos culturais podem ser considerados um recurso turístico. Caso você não se recorde do significado deste conceito, retome a Aula 1, na qual afirmamos que o recurso turístico é um elemento que pode ser explorado turisticamente, isto é, funciona como a matéria-prima da economia do turismo. Para averiguar o uso turístico destes aspectos culturais, você pode buscar “pacotes” turísticos na *web* para a região cultural escolhida, observando como estes aspectos (costumes, tradições, paisagem) são utilizados como atrativos turísticos.

---

---

---

---

---

---

---

---

---

### **Resposta Comentada**

*Ao eleger uma determinada área (país ou região) dotada de atributos culturais específicos, típicos de um determinado povo, você demonstrou ter compreendido a noção de região cultural. Se você conseguiu perceber o quanto alguns desses atributos “típicos” (alimentação, moradia, religião, paisagem, vestuário) são utilizados pelo turismo, sendo oferecidos ao visitante como algo “curioso”, exótico, você compreendeu que o turismo se apropria destes aspectos culturais, percebendo-os como “recurso”, que pode ser vendido como “atrativo turístico”.*

Devemos ter em mente que a apropriação turística de atributos culturais dos diversos povos muitas vezes recai em estereótipos, isto é, apresenta um quadro que, cada vez mais, se distancia da realidade desses povos e regiões. A busca pelo exótico faz com que seja interessante para a indústria do turismo a manutenção de um cenário “tradicional”, pleno de folclorismo, para justamente dotar de exotismo o lugar que se vai visitar. Dizemos que esse exotismo desejado pelas agências de turismo se distancia da realidade em função da velocidade do processo de globalização, que tende a difundir pelo planeta muita informação e novos valores. Sobre este processo acelerado de mudanças, vejamos novamente o pronunciamento de Correa (2008, p. 32-33):

As regiões culturais (...) apresentam, a partir de meados da década de 1950, diferenciada capacidade de permanência, tendo sido afetadas por processos socioculturais que começaram a alterar a longa e relativa estabilidade que a quase totalidade delas apresentava. (...) Os processos de urbanização e industrialização verificados a partir da década de 1950 foram intensos e decisivos no desencadeamento de outros processos socioculturais e suas conseqüências sobre as regiões culturais. A industrialização do campo; a ampliação e diversificação das correntes migratórias, estabelecendo contatos entre culturas regionais distintas; a continuidade de incorporação de novas áreas em escala e rapidez sem precedentes (...) [indaga ao autor se poderão gerar] dissolução da cultura regional.

Podemos perceber que o período pós-1950 é o da aceleração da difusão do capitalismo, da indústria e da urbanização. É justamente neste mesmo período que o turismo adquire igualmente um crescimento sem precedentes em sua história. Esta “coincidência” nos interessa, pois, ao mesmo tempo em que as culturas regionais começam a perder sua “longa e relativa estabilidade”, começam a receber mais turistas, ou é quando começam a se “turistificar”. Em outras palavras, é justamente quando estas culturas começam a perder alguns de seus atributos culturais típicos que o turismo vai se interessar em promovê-los como recurso e atrativo turístico.

O caso da Amazônia merece alusão. A velocidade pela qual esta região cultural foi se inserindo na moderna economia brasileira, por meio da construção de rodovias, implantação de grandes projetos agropecuários e minerais, causando acelerado desmatamento e expulsão de comunidades nativas, gerou a perda de um inestimável patrimônio cultural. Já no famoso “ciclo da borracha” os povos da floresta sofreram o processo de violação de suas terras, mas desta vez a escala e velocidade do “progresso” são bem maiores. A Amazônia vem perdendo não apenas diversas espécies de sua rica fauna e flora, mas também os valiosos saberes de seus povos nativos, o que inclui conhecimento de ervas medicinais. Os índios, após séculos de perseguição brutal, são hoje reconhecidos, conquistam direitos, inclusive fundiários, de forma que sua população voltou a crescer. Esta nova fase da relação do Estado brasileiro (e da sociedade como um todo) com as populações indígenas tem gerado também um certo interesse turístico.

O uso turístico de atributos culturais de um povo pode ser danoso, se não respeitar os valores e as tradições do povo hospedeiro. Há sempre o risco do chamado etnocentrismo. Por exemplo, existem produtos turísticos destinados à visita de aldeias indígenas no Brasil. Alguns desses produtos sofrem severas críticas, por oferecerem o índio ao turista quase da mesma forma como se oferece um animal no zoológico, expondo sua vida à observação alheia. Em alguns casos, os índios, em troca de alimentação, moradia e/ou remuneração, são forçados a exibir aos turistas

suas danças. O problema é que estes rituais coletivos são, para os índios, algo de cunho sagrado, que, por isso, devem ser realizados segundo um calendário próprio e também de acordo com necessidades e acontecimentos especiais. Você poderia imaginar uma missa católica sendo oferecida como algo exótico a povos de outras religiões, como por exemplo a islâmica ou a hindu? Se para nós, brasileiros, povo de tradição católica, esta cena é inconcebível, tomada como desrespeito à nossa religiosidade, por que não deveríamos considerar também como desrespeito a exibição de rituais sagrados indígenas aos curiosos turistas?

Para saber mais sobre etnocentrismo, leia o box a seguir!



Etnocentrismo é a atitude do indivíduo ou coletividade que considera sua cultura superior às demais culturas do planeta. Etimologicamente, “etno + centro” significa que uma etnia se considera o “centro do mundo”, estando as outras etnias em condição periférica. Tal atitude se expressa mais claramente no âmbito do colonialismo, quando os povos colonizadores europeus quase sempre encaravam as culturas colonizadas como inferiores, tentando, por isso, impor a elas seu padrão de conduta e sua visão de mundo. Por exemplo, os portugueses no Brasil colonial tenderam a julgar o nudismo indígena como “imoral”. No mundo atual, tal atitude é muito questionada, tomada como “politicamente incorreta”, em favor de se aceitar as diferenças entre os povos. No entanto, o etnocentrismo sobrevive e um dos mais evidentes traços se observa na atitude norte-americana perante a América Latina, considerada um conjunto indiferenciado de pessoas de origem indígena, preguiçosa e pouco inteligente (até o Brasil, para a maioria da população norte-americana, fala espanhol). Os norte-americanos pouco se dão ao trabalho de estudar os povos latino-americanos, o que evitaria tais estereótipos. No ensino de Geografia, por exemplo, o conteúdo programático está concentrado no próprio estudo da realidade dos EUA e é, inclusive, uma disciplina escolar que aparece em apenas alguns poucos anos, em toda a formação (Ensino Fundamental e Médio)

do indivíduo, situação muito diferente da brasileira, em que a Geografia comparece em todos os anos na estrutura curricular.

A Geografia Cultural pode contribuir para estabelecer uma crítica bem fundamentada deste modelo etnocêntrico de turismo, que tende a falsear a realidade, em busca da afirmação de um suposto quadro exótico, interessante a determinado tipo de turista, mas pode também contribuir para o estudo de outras formas de turismo, menos imbuídas de exotismo, pois realizadas por meio de viagens a locais situados nos países mais desenvolvidos, que estão muito menos sujeitos a preconceitos que os povos que habitam a “periferia” econômica e cultural do mundo. Voltemos, pois, ao conceito de geossímbolo, anteriormente apresentado.

Correa (2008, p. 12) afirma que as regiões culturais “apresentam geossímbolos, fixos, que, por serem dotados de significados identitários, fortalecem a identidade cultural dos grupos que as habitam.” É justamente esta dimensão identitária que interessa ao turismo, pois o turista é aquele que busca o novo, o distinto, o particular. Não justifica o gasto financeiro e de tempo, além do desgaste físico de um deslocamento em que vamos encontrar justamente aquilo que já vivenciamos em nosso cotidiano. Quem vive no campo quer conhecer a metrópole e seus atrativos, enquanto o habitante metropolitano quer o descanso e a paz dos campos. Nós, brasileiros, nos encantamos com o patrimônio histórico europeu, com seus tantos séculos de acúmulo na paisagem. Os europeus, por sua vez, se encantam com nossa rica fauna e flora.

Nessa busca pelo “diferente”, o chamado “turismo cultural” se volta para a questão da identidade de povos e lugares. Considerando a brevidade do tempo em que um turista permanece no local visitado, o turismo acaba resumindo o “encontro” com a identidade local através do contato visual com um geossímbolo. Nesse sentido, numa breve visita ao Cristo Redentor, o turista estrangeiro, ao mesmo tempo, conhece o festejado panorama



da “Cidade Maravilhosa” e atesta o espírito católico de nosso povo. Uma ida ao Sambódromo, da mesma forma, significa ter contato com a nossa musicalidade popular, com a negritude e, por que não dizer, com a tão discutida “sensualidade da mulata brasileira”, assim como um breve passeio de barco pelo rio Sena seria capaz de nos oferecer todo o romantismo de Paris.

O turista comum tende a se satisfazer com esse contato cultural efêmero e seguro, propiciado pelos geossímbolos, mas a Geografia Cultural estabelece uma crítica contundente a esta vivência padronizada e empobrecedora da cultura local. Um conceito importante, para o raciocínio que pretendemos apresentar aqui, é o de “não-lugar”, que significa um lugar desprovido de identidade autêntica. O geógrafo Carlos (1996, p. 29) assim se posiciona:

O não-lugar não é a simples negação do lugar (...) [dele se diferencia] pelo seu processo de constituição, nesse caso produto da indústria turística que com sua atividade produz simulacros ou constroem simulacros de lugares, através da não-identidade, mas não pára por aí, pois também se produzem comportamentos e modos de apropriação desses lugares.

Em suma, o turista que se restringe a visitar os famosos geossímbolos, que não tem tempo ou coragem de enveredar pela vida local, para conhecer seus verdadeiros costumes e tradições, acaba tendo contato não com o lugar em si, mas com o “não-lugar”. Um viajante que realmente tenha interesse na cultura local prefere evitar os pacotes turísticos que restringem a experiência do visitante a um breve contato com geossímbolos. Ele tentará permanecer mais tempo e travar contato com a comunidade nativa, estabelecer conversações, aprender seus valores e atitudes. Ao contrário do turista tradicional, de massa, que se contenta com uma fotografia do geossímbolo, postando-se, é claro, diante dele para garantir a todos que realmente esteve ali. De certa forma, tomando a tipologia apresentada por Margarita Barreto (2000), estes seriam “turistas diversionários”, enquanto os demais se enquadrariam como “peregrinos moder-

nos”: aqueles que buscam aprendizado e até mesmo elevação espiritual em suas viagens.

Claro que nem sempre estas duas modalidades de fazer turismo são tão excludentes. Um mesmo turista pode alternar, numa mesma viagem, as duas atitudes. Do mesmo modo, a experiência de lugar e não-lugar pode estar presente numa mesma viagem. O importante é saber que estas duas noções não são muito precisas: elas admitem um certo grau de julgamento subjetivo.



## Atividade Final

---

### Atende ao Objetivo 3

Observe a seguir o depoimento de um brasileiro que visitou o famoso Caminho de Santiago de Compostela, na Espanha, e depois responda:

- Há algum geossímbolo presente no relato? Qual?
- Na sua opinião, o turista expõe uma experiência de lugar ou de não-lugar?

### HERANÇA

Guy Veloso

Caminhávamos os três em fila indiana pela pista a fim de cortar o vento que vinha em rajadas com o passar dos ônibus e caminhões, quando os novatos começaram a demonstrar extremo cansaço. Disseram os rapazes que sempre ao fazerem tal viagem costumavam visitar a Catedral do Apóstolo Tiago e, de lá, recolher alguns dos muitos cajados de madeira deixados pelos peregrinos naquele santuário como oferenda ao término de suas viagens.

“Estes bastões já percorreram essas terras até Compostela. São relíquias que fazemos questão de dar aos peregrinos mais desprevenidos”, falou um deles. “Assim vocês dois não se perdem: estes bordões já sabem o caminho até Santiago”, completou, risonho, o outro, presenteando meus combalidos colegas com dois cajados.

Mais que auxílio providencial, este evento trouxe de volta ao casal a alegria, o entusiasmo. E eles deveriam ser dignos daquela herança.

Fonte: [http://www.santiago.com.br/informativos/informativo\\_3.htm](http://www.santiago.com.br/informativos/informativo_3.htm). Acesso em: 2 out. 2008.

---

---

---

---

---

### **Resposta Comentada**

*O único geossímbolo presente no relato é a Catedral do Apóstolo Tiago, que os dois rapazes costumam visitar. O bastão (ou cajado) citado possui elevada carga simbólica para os peregrinos, mas não é um objeto fixo na paisagem, condição fundamental para um geossímbolo. Quanto à segunda pergunta, a princípio trata-se de não-lugar, pois o turista vai em busca de uma peregrinação muito pessoal, numa região que ele desconhecia. Todavia, ele trava contato com outras pessoas, e o valoriza, o que de certa forma caracteriza uma experiência de lugar.*

### **Resumo**

A Geografia Cultural apresenta-se como um ramo do conhecimento geográfico que pode auxiliar na compreensão do turismo, sobretudo no que se refere ao turismo cultural. Ela nos ajuda a perceber o quanto aspectos culturais diversos podem se transformar em atrativos turísticos. Ao mesmo tempo, nos desperta o espírito crítico, pois uma representação estereotipada de uma região ou de um povo pode exercer grande atração de consumidores externos, preocupados apenas em consumir exotismos, e não em ter uma experiência cultural mais autêntica.

## **Informação sobre a próxima aula**

Na próxima aula, trataremos da contribuição para os estudos do Turismo de um campo de investigação geográfica ainda recente no Brasil: a Geografia Histórica.



# 5

## A contribuição da Geografia Histórica

### Meta da aula

Apresentar a contribuição da Geografia Histórica para o entendimento do turismo, particularmente para o segmento voltado para o patrimônio histórico-cultural, por meio dos conceitos de inércia espacial, rugosidade e paisagem-marca.

### Objetivos

Esperamos que, após o estudo do conteúdo desta aula, você seja capaz de:

- 1 reconhecer o espaço geográfico como dotado de objetos e técnicas representativos de diferentes períodos históricos;
- 2 reconhecer os conceitos de inércia espacial e rugosidade;
- 3 identificar o conceito de paisagem-marca e aplicá-lo aos estudos turísticos, com especial foco para aqueles voltados à elaboração de roteiros culturais.

## Introdução

A Geografia é tradicionalmente reconhecida como a ciência que trata da distribuição das pessoas e dos objetos pela superfície terrestre. Estuda, portanto, o espaço geográfico. A História, por sua vez, cuida dos fenômenos passados e dos processos evolutivos de diversos aspectos da sociedade. Nessa perspectiva, podemos dizer, de uma forma bem simplificada, que a Geografia trata das distribuições e a História trata dos processos. A primeira cuida do que ocorre no espaço enquanto a segunda se encarrega do que ocorre no transcorrer do tempo.

Tempo e espaço são dimensões fundamentais de nossa existência. Geografia e História, cada uma cuidando de uma dessas dimensões, nos oferecem um panorama abrangente das formas de organização social e de sua relação com a Natureza. Atuam portanto de forma complementar: juntas e articuladas, propiciam uma compreensão espaço-temporal do mundo. São por isso chamadas tradicionalmente “ciências irmãs.”

Todavia, o fato de cada uma dessas ciências cuidar de uma das duas dimensões em pauta (tempo e espaço) não significa que exerçam monopólio sobre elas. A Geografia muitas vezes recorre ao estudo do tempo, do mesmo modo que a História pode necessitar do reconhecimento do espaço, para melhor compreender os processos estudados. Trataremos disso mais adiante. Por enquanto, é necessário apenas reconhecer que a Geografia desenvolveu um ramo especialmente dedicado ao estudo do passado, conhecido como Geografia Histórica. Nesta aula, vamos perceber como este ramo do conhecimento geográfico pode nos auxiliar no estudo de diversos fenômenos turísticos.

## O que é Geografia Histórica?

Você já viu em aulas anteriores que a Geografia dedica-se ao estudo das relações entre o Homem e o meio. A ação humana sobre a superfície terrestre remonta à pré-história e resulta na

criação de habitações, caminhos, campos de cultivo etc. Com a permanente evolução técnica, o Homem passou a construir estradas, sistemas de irrigação, cidades. Mais recentemente, novas conquistas tecnológicas vêm permitindo ao Homem intervir na Natureza com grande poder de transformação. Em síntese, podemos dizer que a presença humana sobre a superfície terrestre representa um longo e interminável acúmulo de intervenções sobre a Natureza. Este conjunto formidável de intervenções acumuladas resultaram na paisagem geográfica de nossos dias: ao olhar para ela, podemos facilmente identificar a presença de objetos geográficos que foram criados recentemente, ao lado de outros objetos cuja origem data de muito mais tempo.

Observe a fotografia, a seguir, de uma paisagem da cidade de Ouro Preto (MG), colhida a partir da piscina de um hotel.



Gilmar Mascarenhas

**Figura 5.1:** Paisagem da cidade de Ouro Preto.

É possível constatar na fotografia o contraste temporal entre a piscina (um objeto arquitetônico próprio do século XX) e o casario (e a torre da igreja barroca) ao fundo, típicos dos séculos XVIII e XIX. O cenário é bonito e suscita um ambiente de descanso e conforto, mas sabemos que, durante o ciclo do

ouro, quando esta paisagem urbana foi produzida, não existiam piscinas, mesmo para os mais ricos comerciantes e proprietários da antiga Vila Rica.

A mesma paisagem pode, portanto, reunir objetos geográficos resultantes de intervenções humanas datadas de diferentes períodos históricos. Esta conjugação de objetos fez o geógrafo Milton Santos sugerir que cada objeto tem uma “idade” diferente. Pois cada objeto corresponde a uma técnica, e cada técnica também tem sua “idade”. Tentando esclarecer o ponto de vista do autor, temos que partir de sua premissa segundo a qual o espaço geográfico é produzido pelo Homem a partir de suas técnicas, concebendo o termo como “modo de fazer”. Estamos falando de técnicas as mais diversas, tais como a técnica de plantar, de edificar, de se locomover, de produzir bens, de gerar energia etc.

Quando Milton Santos afirma que cada técnica tem uma idade diferente, ele quer dizer que cada técnica surge e se difunde em determinado momento histórico, podendo mais adiante, mediante o avanço da tecnologia, ser substituída por outra técnica, considerada mais avançada, mais eficiente, ou mais barata. Vejamos a seguir um exemplo.

Estima-se que há aproximadamente dez mil anos a humanidade pratica o cultivo de alimentos, isto é, descobriu uma técnica (uma forma) de produzir alimento a partir do plantio de sementes e seu cuidado até que gerem frutos. Durante milhares de anos, a agricultura obteve lentos avanços: o advento da irrigação, da adubação e o uso do arado, por exemplo, propiciaram melhorias significativas de produtividade. Mas foi em meados do século XX que a técnica de plantar e produzir alimentos pela agricultura sofreu a maior transformação, com o advento das máquinas, dos adubos químicos e outros insumos que produziram um aumento fabuloso da produtividade agrícola.

Vamos agora aplicar esta informação ao espaço geográfico. Ao transitar por uma rodovia que atravessa áreas rurais, podemos observar diferentes paisagens agrícolas. Em algumas, encontraremos a situação mais tradicional da “roça”, isto é, aquela



forma de plantio simples, em pequenas propriedades, conduzida por camponeses de poucos recursos materiais, que por isso se limitam a plantar de forma tradicional o milho, o feijão e outros produtos básicos a sua sobrevivência. Embora estejamos em pleno século XXI, esta paisagem rural ainda é bastante disseminada pelo Brasil e sobretudo pelos países subdesenvolvidos.



Figura 5.2: “Roça”.



Figura 5.3: “Roça” (com um trator).

Em outros momentos de nosso percurso por essa mesma rodovia, poderemos notar outras paisagens bem distintas da que acabamos de registrar. Trata-se de fazendas bem equipadas, voltadas para a alta produtividade e muitas vezes para a exportação. Nelas encontraremos maquinário agrícola moderno e superfícies de cultivo bem mais extensas. Voltando a Milton Santos, podemos dizer que a primeira paisagem rural observada, a do roçado, compõe-se de objetos e técnicas tradicionais, tais como a adubação natural e a enxada do lavrador. São objetos e técnicas que existem há milênios, portanto são objetos de idade antiga. Na moderna fazenda, encontramos técnicas e objetos de origem muito recente, tais como o trator. O trator é um objeto de “pouca idade”, e por isso produz uma paisagem também recente na história das relações Homem-meio.

Segundo Milton Santos (1993, p. 61), as técnicas “não têm a mesma idade, e desse modo se pode falar do anacronismo de umas e do modernismo de outras, como, naturalmente, de situações intermediárias”. Mais adiante, na página 65, o autor complementa:

A noção de idade das variáveis, de que falamos previamente, inclui duas noções paralelas, a de idade tecnológica e a de idade organizacional. A noção de idade tecnológica é dada em função da idade das técnicas presentes. A noção de idade organizacional está ligada à forma como estão dispostos (os objetos no espaço) em termos de espaço e de tempo.

Em outras palavras, Milton Santos nos adverte para o fato de que uma dada técnica tem sua “data de nascimento” na história do mundo. Por exemplo, o avião foi inventado por Santos Dumont no início do século XX. As ferrovias foram inventadas pelos ingleses na primeira metade do século XIX. Esses dados são válidos para toda a humanidade. No entanto, o simples fato de uma técnica (e os objetos a ela correspondentes, no caso, aviões, aeroportos, locomotivas, estações ferroviárias etc.) ter sido inventada não significa que ela vá se realizar imediatamente em todos os lugares. Cada lugar tem seu “tempo”, isto é, tem seu

momento adequado para adquirir determinada inovação técnica e incorporá-la em sua paisagem. Geralmente, são as grandes cidades e as regiões mais ricas dos países desenvolvidos que irão ser as pioneiras na aquisição de determinada técnica nova. Segundo o autor, em outra de suas obras, cada técnica pode

ter sua história particular de um ponto de vista mundial, nacional ou local. Esta seria a história contada a partir de sua instalação em um determinado ponto do ecúmeno. (...) É o lugar que atribui às técnicas o princípio de realidade histórica, (...) integrando-as num conjunto de vida (...) num determinado lugar não há técnicas isoladas, (mas sim) uma operação simultânea de várias técnicas (SANTOS, 1996, p. 47-48).

Por isso o autor denomina “idade organizacional” aquela idade “local”, pois uma técnica nunca se insere aleatoriamente numa realidade local. Ela sempre responde a necessidades criadas pela própria localidade. Necessidades e, claro, possibilidades de realizar esta técnica. E ao se inserir na localidade, ela gera ali um novo funcionamento, uma nova dinâmica espacial, reorganizando o espaço geográfico.

Então, voltando ao exemplo anterior, podemos admitir que desde que se inventou a técnica de voar em grandes aparelhos mecânicos (o avião) surgiram os primeiros aeroportos, isto é, o objeto geográfico que garante condições adequadas de pouso e decolagem. Mas se Nova Iorque e Londres estão entre as primeiras cidades do mundo a abrigar aeroportos, outras cidades menores, ou menos ricas, tiveram de esperar algum tempo para ter seu próprio aeroporto. No território fluminense, é notável observar que poucas cidades contêm aeroportos, e que Cabo Frio possui o mais recente de todos, inaugurado em 2007. A construção desse equipamento responde ao crescimento desta cidade e da região da Costa do Sol, sobretudo no âmbito do turismo e veraneio de alto nível socioeconômico. Esse equipamento, ou objeto geográfico, “combina” com outros objetos presentes na região: seus *resorts*, hotéis de luxo, condomínios de alto padrão e toda a infraestrutura de lazer e turismo ali disponível.



**Figura 5.4:** Avião em um aeroporto.

Fonte: <http://www.sxc.hu/>

Traduzindo esta informação na linguagem geográfica, podemos afirmar que o aeroporto é um objeto cuja idade tecnológica apresenta quase cem anos de história, mas que no caso de Cabo Frio, a sua idade organizacional é bastante pequena. Cada objeto possui então uma idade tecnológica geral (aquela válida para toda a humanidade) e uma idade organizacional, que é de natureza local, pois se insere no processo de modernização e “organização” espacial de uma dada localidade.

Em síntese, a paisagem geográfica é composta por objetos e técnicas oriundos de diferentes períodos históricos, e a convivência de ambos fornece maior riqueza e diversidade ao espaço geográfico, além de expressar os diferentes modos de vida, resultado de diferenças econômicas e culturais no seio da sociedade local.



## Atividade

### Atende ao Objetivo 1

1. Realize o exercício de caminhar pela cidade ou região onde você mora, estando atento para os distintos objetos e técnicas presentes na paisagem ao seu redor. Observe todas as edificações, todas as obras humanas, e procure identificar em cada uma delas a sua “idade” (tecnológica e organizacional) aproximada. O casario, por exemplo, pode exibir construções antigas ao lado de outras, reformadas e modernizadas. Crie a partir de sua observação uma lista de objetos e técnicas, classificando-os como “modernos” e tradicionais.”

---

---

---

---

---

---

---

---

### Resposta Comentada

*(Varia de um lugar para o outro.) Se você reside em zona rural, deve ter observado a presença de objetos tradicionais, como uma velha cerca ou uma porteira, ou a estrada de terra, e objetos recentes, como redes de eletrificação. Se você reside em área urbana, pode também notar as diferentes idades contidas na paisagem, como a presença de carroças de tração animal convivendo no trânsito da cidade com modernos automóveis.*

## A inércia espacial e as rugosidades

Os objetos e **arranjos espaciais** de maior idade organizacional, isto é, aqueles já inseridos há bastante tempo numa determinada localidade, são chamados “rugosidades”. Segundo Milton Santos, que trouxe este conceito da geomorfologia para os estudos de geografia humana, as rugosidades:

### Arranjo espacial

Corresponde a um conjunto de objetos geográficos vizinhos e articulados entre si, formando uma configuração específica. Uma praia dotada de pousadas, restaurantes e outros serviços de lazer, forma um arranjo espacial, pois todos esses elementos estão articulados entre si, a fim de formar um determinado produto turístico.

São o espaço construído, o tempo histórico que se transformou em paisagem (...) restos de uma divisão de trabalho internacional, manifestada localmente por combinações particulares de capital, de técnicas e do trabalho utilizados (SANTOS, 1979, p. 138).

Retomando o caso de Cabo Frio, pode-se perceber que o novo aeroporto está longe de constituir uma rugosidade. Mas uma velha e modesta ponte, construída quando a cidade era bem menor e bem menos visitada, como aquela que conecta o centro de Cabo Frio com a rodovia que vai para Búzios, é certamente uma rugosidade, pois apresenta-se obsoleta e incapaz de dar conta do atual volume de tráfego. Essa ponte é uma expressão de uma determinada fase da evolução urbana de Cabo Frio, por isso é chamada pelos geógrafos rugosidade.

As rugosidades existem não apenas devido à constante modernização das técnicas, que tornam determinados objetos “envelhecidos”. Elas existem também porque determinados objetos geográficos, devido a seu porte físico, demandaram elevado investimento para serem construídos, e igualmente demandariam altos investimentos para serem reformados, modernizados. Uma ferrovia, por exemplo, mesmo depois de desativada, tende a persistir na paisagem, como uma autêntica rugosidade. Os grandes armazéns portuários também servem de exemplo, pois com a modernização produzida pela tecnologia dos contêineres, esses grandes galpões tornaram-se muito pouco utilizados. O porto do Rio de Janeiro conserva até hoje seus antigos armazéns, mesmo que em sua grande maioria abandonados, à espera de novas funções. Estes armazéns são rugosidades, isto é, representam fisicamente uma determinada forma (uma técnica) de receber e armazenar as mercadorias que chegavam no porto.

Uma rugosidade pode ser uma casa antiga, um trilho de bonde, um pequeno estádio de futebol que não mais abriga jogos oficiais como outrora, uma estação ferroviária desativada. São objetos geográficos que não mais cumprem o papel para o qual foram criados, tornando-se obsoletos, anacrônicos. No caso do

pequeno estádio de futebol (e neste caso vale exemplificar pelo estádio do Fluminense F.C., no Rio de Janeiro, construído no início do século XX), ele se tornou obsoleto por não comportar as grandes massas de torcedores nem apresentar as novas exigências técnicas de segurança e conforto (estacionamento, por exemplo).

Você viu até o momento que o espaço geográfico comporta o novo e o velho, o moderno e o tradicional. Resta indagar sobre as razões de tal convivência. Novamente nos reportamos a Milton Santos para compreender os processos que levam à persistência de objetos antigos em ambientes submetidos ao processo de modernização. Segundo o autor, as técnicas sempre se propagam de modo desigual no espaço. Há regiões mais desenvolvidas, mais dinâmicas, e outras mais pobres, mais conservadoras em termos de inovação tecnológica. Essa diferenciação se explica não apenas pela prévia distinção do nível econômico de cada região, mas também pelos fatores políticos, pois relacionados a estratégias de dominação que visam impedir o florescimento de técnicas em países ou regiões dominados. Este é claramente o caso do colonialismo e do imperialismo. No Brasil colonial, por exemplo, até 1808 era proibida a existência de imprensa. Livros impressos e jornais já existiam há séculos, como uma importante conquista técnica da humanidade, mas no Brasil eram proibidos, por razões políticas, visando evitar a difusão de ideais de libertação do jugo colonial.

Não cabe nos limites desta aula aprofundar este aspecto, que será tratado em aula futura, mas sim enfatizar seu resultado na paisagem, isto é, a convivência do moderno e do arcaico num mesmo lugar.

Milton Santos (1996, p. 36) nos chama a atenção para o fato de que uma rugosidade não é apenas uma “herança físico-territorial”, mas também uma “herança sociogeográfica”. Em outras palavras, o que leva um determinado objeto geográfico ao envelhecimento não é apenas o surgimento de novas técnicas, mas sim a sua inserção geográfica. Para exemplificar, voltemos ao estádio do Fluminense. Quando ele foi criado, o futebol era

um esporte de elite, e por isso assistido por um número reduzido de pessoas, razão pela qual este estádio comporta um público muito pequeno. O futebol se tornou um esporte de multidões, e por isso surgiram novos estádios, de grande porte, como o Maracanã. O novo estádio utiliza técnicas construtivas mais modernas, como o concreto armado, e atende a demandas de outras técnicas, como a existência do automóvel, contendo assim um espaço amplo para estacionamento.

Estamos até aqui falando apenas de técnicas, logo nos resumimos a demonstrar como o estádio do Fluminense se tornou obsoleto, isto é, uma herança físico-territorial de outros tempos, de futebol elitizado. Mas se queremos atingir a dimensão sugerida por Milton Santos, isto é, a dimensão sociogeográfica, devemos entender o contexto local do referido estádio. O fato de ter se tornado obsoleto se explica sobretudo pela sua inserção geográfica, na zona sul do Rio de Janeiro, onde qualquer ampliação físico-arquitetônica se torna muito cara, pelo alto valor do metro quadrado e mesmo por restrições das leis de uso do solo urbano. Portanto, há restrições severas à modernização do estádio do Fluminense. O mesmo problema enfrentaram Botafogo e Flamengo, com seus pequenos e velhos estádios inseridos na valorizada zona sul carioca. Observe que outros estádios igualmente pequenos não se tornaram obsoletos, pois situados em cidades pequenas, servindo a clubes “pequenos”, que atuam em divisões inferiores do campeonato estadual, estão ainda em pleno acordo às exigências de público local. Em síntese, o que faz com que um determinado objeto se torne obsoleto (e portanto, uma rugosidade) não é apenas sua forma (sua morfologia) e seu conteúdo técnico, mas sua inserção em determinado meio sociogeográfico.

Portanto, chamamos rugosidade a um objeto geográfico que persiste na paisagem como algo arcaico, como uma herança do passado. E tanto sua obsolescência, quanto sua existência, ou sua permanência, se devem a fatores de natureza técnica e também geográfica. Esse conjunto de fatores geográficos é



conhecido como inércia espacial. Mas antes de apresentar uma definição formal, vamos considerar situações concretas.

Talvez o caso mais conhecido inércia espacial sejam as “cidades históricas”, que muitos consideram um verdadeiro museu a céu aberto.

Observe a fotografia a seguir, que recolhe um ângulo do famoso sítio arqueológico de Machu Pichu, nos Andes peruanos.



**Figura 5.5:** Machu Pichu.

Machu Pichu é hoje um completo conjunto de ruínas, do que provavelmente foi no passado uma cidade sagrada para o império inca. Edificada em pedras grandes e perfeitamente recortadas, a cidade de outrora ainda exhibe formidáveis aspectos que revelam um minucioso planejamento do espaço, aproveitando com grande inteligência o sítio montanhoso andino. Por isso, Machu Pichu se tornou Patrimônio Cultural pela Unesco.

Edificada no século XV, foi logo abandonada pela conquista realizada pelos colonizadores espanhóis, que desarticularam o império inca. Mas os conquistadores não foram informados da existência dessa cidade, ou pelo menos não valorizaram a informação, posto que a cidade estava situada em inóspito sítio montanhoso, de forma que esta somente foi “descoberta” aos olhos

da humanidade em 1911, por meio de uma expedição científica norte-americana. O fato de ter permanecido praticamente abandonada durante séculos permitiu a permanência do conjunto de vestígios que nos fornecem uma noção bastante fidedigna do que foi este maravilhoso conjunto arquitetônico, um dos lugares mais visitados da América Latina, atraindo turistas de todo o mundo.



O império inca corresponde a uma poderosa organização político-territorial que se estendeu do sul da Colômbia ao Chile, ao longo da Cordilheira dos Andes, e abrangendo todo o litoral adjacente. Surgiu no século XIII, e apresentava técnicas de irrigação e construção de monumentos, estradas e pontes que deixaram os conquistadores espanhóis admirados. Sua capital, Cuzco, apresentava-se como uma magnífica obra arquitetônica, e com população superior às cidades existentes na Espanha, no momento da

Vejamos outras cidades históricas.



**Figura 5.6:** Sé de Olinda.



**Figura 5.7:** Paraty.

Devemos registrar que Machu Pichu e outras cidades sobreviveram ao tempo por razões nitidamente geográficas. Os casos de Olinda e Paraty, anteriormente ilustrados, e o de Ouro Preto, citado anteriormente, expressam claramente o papel da inércia espacial. Em ambos os casos, as cidades surgiram e floresceram para dar conta de papéis relevantes em determinado momento histórico. Quando estas funções deixaram de fazer sentido (no caso de Ouro Preto, devido ao forte declínio da exploração aurífera e posterior transferência da capital de Minas Gerais para Belo Horizonte), tais cidades ficaram praticamente “paralisadas”. Esta paralisia acabou favorecendo a preservação daquela paisagem histórica, pois justamente a falta de interesse econômico é que permitiu a sobrevivência daquelas formas. Pois a decadência econômica tornou estas cidades desvalorizadas, incapazes de atrair novos investimentos. A essa “paralisia”, a essa falta de interesse dos investidores e dos governos, a essa ausência de modernização que se explica pela própria rugosidade ali instalada, a desmotivar investimentos, chamamos inércia espacial.

No caso de cidades dinâmicas, onde a inércia espacial é mais rara, como o Rio de Janeiro, as formas mais antigas foram destruídas pelo furor do crescimento econômico. O caso do

morro do Castelo é digno de nota. O que não impede a ocorrência de zonas de obsolescência, tais como o já citado cais do porto, onde jaz um longo corredor de armazéns abandonados. A grande cidade é dinâmica, mas nela também ocorre inércia em determinados espaços.

Nas pequenas cidades do interior fluminense, é mais facilmente perceptível o efeito da inércia espacial, devido à escassez de capitais próprios das cidades de pequeno porte.



## Atividade

### Atende ao Objetivo 2

2. Realize novamente o exercício de caminhar pela cidade ou região onde você mora, observando todas as edificações, todas as obras humanas. Procure identificar os objetos geográficos que podem ser qualificados como rugosidade. Se você reside numa cidade pequena, ou mesmo na zona rural, poderá perceber o nível de inércia espacial na sua região. E se você reside numa grande cidade, certamente encontrará nela zonas de inércia. Tente identificar situações em que as rugosidades se expliquem pelo grau de inércia espacial reinante. Você pode conversar com as pessoas, indagando-as sobre a persistência de objetos geográficos envelhecidos.

---

---

---

---

---

---

---

---

### Resposta Comentada

*(Varia de um lugar para o outro.) Se você reside em zona rural, pode ter observado a presença de solos desgastados ou a ausência de eletrificação, ambos constituindo fatores de inércia espacial, dificultando o desenvolvimento local. Se você reside em área urbana, pode ter notado a presença de uma antiga estação ferroviária desativada, ou um velho mercado quase abandonado. Ao indagar sobre tais espaços, pode ter percebido que é justamente a falta de maior dinamismo econômico a principal causa para a persistência dessas rugosidades.*

## **Turismo e Geografia Histórica (a paisagem-marca)**

Até aqui vimos o quanto a História é fundamental para o entendimento do espaço geográfico. Vimos não apenas que o espaço é constituído por técnicas e objetos oriundos de diferentes períodos históricos, e que os objetos remanescentes são considerados “rugosidades”, mas também que o próprio espaço geográfico pode “retardar” o avanço da história, por meio da inércia espacial, que coloca certos entraves ao progresso técnico. Cumpre agora analisar como esses conceitos e reflexões da Geografia Histórica nos ajudam a compreender o turismo.

As rugosidades, por exemplo, podem se transformar em verdadeiros recursos e atrativos turísticos. Durante muito tempo, as rugosidades foram consideradas como objetos arcaicos e inoportunos, testemunhos visuais explícitos da falta de progresso de uma localidade. Os famosos Arcos da Lapa, na cidade do Rio de Janeiro, trecho de um longo aqueduto construído entre os séculos XVII e XVIII, quase foram demolidos durante o governo Lacerda, no início dos anos 1960. Originalmente, a função deste imenso objeto geográfico (considerado a maior obra de engenharia de todo o nosso período colonial, com seus 13 quilômetros de extensão) tinha a função de trazer água potável para a cidade, pela força da gravidade. No final do século XIX, com o advento do sistema de canalização de água, o caminho do aqueduto foi adaptado para acolher transporte sobre trilhos, o famoso bonde de Santa Teresa. No final dos anos 1950, o transporte de bondes encontrava-se com seus dias contados, pois com a difusão maciça do automóvel passou a ser visto como um meio obsoleto a atravancar o trânsito da cidade. Muitos trilhos foram por isso arrancados, e as linhas de bondes deram lugar a modernas linhas de ônibus. No caso de Santa Teresa, a desativação do bonde tornaria sem utilidade os referidos arcos, motivo pelo qual Lacerda anunciou sua demolição, em 1962. Felizmente, houve grande mobilização da sociedade civil, de forma que os Arcos não tiveram o mesmo destino trágico de outras rugosidades que hoje seriam grandes atrativos turísticos, como



o já citado morro do Castelo, ou ainda a residência do escritor Machado de Assis, no Cosme Velho, que foi demolida nos anos 1970 para a construção de um edifício de apartamentos.

Essa mentalidade demolidora de rugosidades esteve em voga no Brasil até as décadas de 1970 e 1980. É imensa a lista de bens que foram destruídos em prol da modernização. A abertura da avenida Presidente Vargas, no Rio de Janeiro, nos anos 1940, promoveu a derrubada de quatro igrejas coloniais, uma delas de arquitetura sem igual na cidade. As grandes reformas que afetaram nossas principais cidades na primeira metade do século XX foram inclementes para com o patrimônio histórico-arquitetônico.

Felizmente, a partir da década de 1980, cresce entre nós a valorização de inúmeras rugosidades. Mas antes de adentrar por este âmbito, devemos observar o papel da inércia espacial na preservação involuntária de bens patrimoniais. Você viu que a inércia espacial promove um ambiente de abandono, de falta de investimentos, pois o próprio arranjo espacial atua como obstáculo à modernização. No caso das cidades históricas, a inércia espacial foi o grande fator de “descanso” e preservação do patrimônio edificado. Certamente, em alguns casos, o grau de inércia foi tamanho que levou a arruinar algumas edificações, como no caso de Paraty. Essa cidade, que chegou a contar com mais de vinte mil habitantes no auge do ciclo do café, se reduziu a apenas três mil habitantes nas primeiras décadas do século XX. O abandono prolongado de muitos imóveis levou ao desmoronamento de diversos deles, perdendo-se para sempre parcela do patrimônio. Portanto, a Geografia Histórica, e não as políticas de preservação do patrimônio histórico, explica a maior parte do acervo arquitetônico preservado em nosso país.

Voltemos a falar da mentalidade preservacionista que vem se consolidando nas últimas três ou quatro décadas no Brasil. Ela vem garantindo a formulação de políticas de memória e de valorização do patrimônio, não apenas material, mas também imaterial. Tais políticas, sem dúvida, auxiliam o desenvolvimento turístico, pois ao mesmo tempo em que gera condições de pre-

servação de um vasto leque de objetos e práticas, difunde seu valor, atraindo a atenção de visitantes.

Curioso perceber o quanto essa nova mentalidade transformou radicalmente nossa percepção sobre as rugosidades. Antes consideradas como elementos desvalorizados, expressão do abandono e da falta de perspectivas para uma localidade, elas passaram a ser encaradas como algo dotado de valor intrínseco, a ponto de surgir investimentos na fabricação de simulações de rugosidades, como por exemplo em modernos *shopping centers* em todo o mundo, que constroem em seu interior ambientes que são réplicas de cenários antigos, como praças, chafarizes, casario colonial etc. Sem falar nos velhos galpões industriais abandonados, hoje convertidos em *shoppings*, em **lofts** e outros usos valorizados, e quase sempre exibindo externamente o tijolo aparente, típico das antigas construções destinadas ao uso fabril.

Os geógrafos oferecem uma contribuição ao estudo do patrimônio histórico, pelo conceito de paisagem-marca, elaborado por Augustin Berque. Segundo este geógrafo cultural francês, uma paisagem-marca é aquela que contém elementos que são representativos de uma determinada cultura. Em outras palavras, é aquela paisagem cuja contemplação permite a percepção de um determinado modo de vida, de um conjunto de valores e crenças compartilhado por uma dada comunidade ou pelos habitantes do lugar.

Vamos aos exemplos. Segundo dados da FIFA, o Brasil possuía, no final da década de 1970, seis dos dez maiores estádios de futebol no planeta. Trata-se de uma participação de destaque no cenário mundial. Todas as nossas grandes cidades estão servidas por grandes estádios e podemos dizer que estes colossais monumentos são uma viva expressão da força do futebol em nossa cultura. O grande estádio de futebol no Brasil (seja ele o Maracanã, o Morumbi, ou o Mineirão, dentre outros) é portanto uma paisagem-marca. Ao olhar para eles, qualquer turista percebe, na grandiosidade de suas formas, e na sua centralidade, a força do futebol em nossa cultura. Igualmente nós, brasileiros, diante deles nos lembramos desse traço identitário de nossa nacionalidade.

### Loft

Palavra inglesa derivada de depósito e associada a galpão ou armazém, corresponde a um espaço amplo, sem divisórias, que comporta um moderno estilo de habitar, adequado sobretudo a artistas.

Não é preciso constituir monumentos ou obras de grande porte para corresponder ao conceito de paisagem-marca. Muitas vezes, pequenos objetos geográficos podem ser representativos de traços culturais importantes. A propósito, podemos citar os inúmeros terreiros que estão disseminados pelas cidades brasileiras, e que expressam a difusão das religiões afro-brasileiras. Este tipo de paisagem não seria encontrado na Índia, na China ou em outros países, pois a cultura em questão não comporta tal religiosidade. Na China, o pagode é sem dúvida uma paisagem-marca, tal como na Índia é aquele cenário urbano peculiar, onde vacas passeiam serenamente em meio ao trânsito de veículos.

O que este conceito tem a ver com a Geografia Histórica?

Uma paisagem-marca é produzida historicamente, pois é expressão de um modo de vida singular. Ela representa a persistência de uma cultura, a força de uma tradição, traduzida em formas espaciais visíveis. São por isso muito apreciadas pelos turistas, em especial pelo segmento interessado em produtos autênticos do turismo cultural.

Mas é importante perceber que nem todos os monumentos símbolos de uma nação, região ou cidade, são exatamente uma paisagem-marca. Em Paris, por exemplo, a Torre Eiffel é sem dúvida um dos maiores símbolos não apenas dessa cidade, mas também de toda a França. Entretanto, não corresponde a uma paisagem-marca. Ela foi erigida no final do século XIX para uma grande exposição universal, a de 1889, comemorativa do centenário da Revolução Francesa. Aspirando exhibir ao mundo sua capacidade técnica e industrial, os franceses resolveram construir a mais alta estrutura do mundo, superando a Grande Pirâmide de Quéops, no Egito. Esta estrutura metálica quase foi demolida, não fosse sua utilidade posterior como antena de rádio. Em suma, essa torre é um símbolo mundialmente conhecido, mas não informa ou revela nada de substancial relativo à cultura francesa. Em contrapartida, os cafés parisienses, com seus toldos e suas pequenas mesas na calçada, são uma paisagem-marca da cidade, pois expressam um modo de vida, um traço cultural.





**Figura 5.8:** Torre Eiffel – Paris.



**Figura 5.9:** Café parisiense.

As paisagens-marca são quase sempre objeto de interesse turístico, pois revelam traços típicos de um povo, de uma cultura. No caso do turismo rural, certamente ele ocorre em áreas agrícolas tradicionais, e não em áreas de agricultura moderna e mecanizada. Ou você imagina um turista interessado em conhecer uma grande fazenda de soja, com seus tratores circulando solitários na imensa planície? O turista busca a tradição, e ele a encontrará em tradicionais áreas minifundiárias, onde famílias de camponeses ainda preservam determinadas formas de produzir doces, ou mesmo artesanato rústico, e conservam também habitações de madeira e todo aquele vestuário típico. No Brasil, as regiões que receberam imigrantes italianos e alemães, no Espírito Santo, Santa Catarina, Rio Grande do Sul e Paraná, apresentam hoje grande potencial para o turismo rural, pois reúnem paisagens-marca de um modo de vida muito peculiar, sobretudo nas áreas vinícolas. No estado do Rio de Janeiro também encontramos roteiros de turismo rural, principalmente para a região do “Vale do Café” e região serrana fluminense.

Enfim, o turismo cultural autêntico é aquele que busca os sentidos e significados mais profundos de uma cultura nacional, local ou regional, e não aquele que se conforma em visitar os ícones mais famosos e muitas vezes em experiências superficiais. Nesse sentido, o levantamento, o inventário e o reconhecimento das paisagens-marca podem ser bastante úteis na formulação de roteiros turísticos alternativos.



## Atividade Final

---

### Atende ao Objetivo 3

Observe em um veículo de informação impressa, destinado ao turismo, os roteiros existentes. Provavelmente você encontrará os roteiros mais conhecidos, como Pantanal, Fernando de Noronha, Porto Seguro, Bonito, Foz do Iguaçu etc. Busque os roteiros que enfatizam o turismo cultural: Serra Gaúcha, Buenos Aires, Machu Pichu, turismo sertanejo etc., esses que são mais facilmente encontráveis na internet. Após eleger um destino, informe-se sobre seus principais atrativos, e visualize as imagens que são oferecidas. Analise essas imagens e verifique até que ponto elas realmente correspondem a uma paisagem-marca, ou se elas são basicamente estereótipos, isto é, ícones ou símbolos que não expressam propriamente a cultura local. Para isso, eventualmente você precisará pesquisar sobre o local, sua cultura e sua história.

---

---

---

---

---

---

---

---

### **Resposta Comentada**

*Conforme o local escolhido a resposta terá variações. No caso da Serra Gaúcha, por exemplo, seria interessante você notar que imagens relacionadas ao típico gaúcho vestido de bombacha não correspondem a uma paisagem-marca, pois esse traje típico pertence à Campanha Gaúcha, e não à região de migrantes alemães e italianos. A paisagem-marca desta região é a casa de madeira do colono, bem como os vinhedos e as cantinas, pois expressam um modo de vida daquela gente. No caso do turismo sertanejo, importante destacar as feiras regionais, que são uma grande tradição nordestina e que trazem produtos típicos.*

### ***Resumo***

A Geografia Histórica compreende o resgate de processos pretéritos para o entendimento do espaço geográfico, por meio de conceitos como idade dos objetos, rugosidade e inércia espacial, demonstrando o quanto este é dotado de elementos históricos. Para o turismo, este ramo da Geografia ajuda a perceber o processo de produção e preservação do patrimônio histórico e arquitetônico. E por meio do conceito de paisagem-marca, contribui para a elaboração de roteiros turísticos que permitam uma experiência cultural mais autêntica, pois visam alcançar as verdadeiras tradições, crenças e valores de uma determinada comunidade.

### **Informação sobre a próxima aula**

Na próxima aula, trataremos da contribuição da Geografia Política ao estudo do turismo.

# 6

## A contribuição da Geografia Política

### Meta da aula

Apresentar a contribuição da Geografia Política para o entendimento do turismo.

### Objetivos

Esperamos que, após o estudo do conteúdo desta aula, você seja capaz de:

- 1 identificar a relação entre a Geografia Política tradicional e o projeto imperialista;
- 2 reconhecer a natureza da nova Geografia Política;
- 3 aplicar a noção de cidadania aos estudos turísticos.

## Introdução

Uma das mais clássicas definições de Geografia é a de que ela estuda a distribuição dos fenômenos naturais e humanos pela superfície terrestre. Nesta concepção, a ciência geográfica se dividiria em duas metades. Aos fenômenos naturais corresponderia o campo de estudo da Geografia Física. A distribuição dos fenômenos “humanos” (isto é, econômicos, políticos, sociais e culturais) seria pertinente ao campo de estudos da Geografia Humana.

Na Geografia Física, os fenômenos estudados (climáticos, geológicos, hidrográficos etc.) se distribuem na superfície terrestre segundo a lógica da própria Natureza. Já os fenômenos humanos se repartem segundo lógicas produzidas pela sociedade, e estas lógicas de distribuição atendem a interesses diversos, quase sempre econômicos. Mas existem também os interesses de ordem política que nos ajudam a entender o porquê da localização de determinados fenômenos. Por interesse de ordem política, podemos definir qualquer interesse relacionado ao Estado em seus diversos níveis (federal, estadual ou municipal), bem como o interesse de outras instituições que reivindicam participação nas decisões governamentais, como os partidos políticos, as entidades de classe e os movimentos sociais de um modo geral. Muitos dos fatos e objetos geográficos a nossa volta se explicam por decisões políticas, sejam elas recentes ou antigas.

Costuma-se dizer que a própria geografia surgiu de interesses políticos, isto é, da necessidade de afirmação do Estado Nacional, conforme veremos mais adiante. A constante presença da política no estudo da Geografia fez com que fosse criado um ramo desta ciência, chamado Geografia Política. Nesta aula, vamos perceber como este ramo do conhecimento geográfico pode nos auxiliar no estudo de diversos fenômenos turísticos, tais como situações de segregação socioespacial, de mobilidade restrita (caso de fronteiras internacionais de difícil transposição) e desrespeito a cidadania do nativo.

## A Geografia Política e sua relação com o imperialismo

Para entender a Geografia Política é melhor começar contando uma breve história.

Na segunda metade do século XIX, os países mais industrializados da Europa perceberam a riqueza mineral presente no imenso continente africano. A África era ainda um vasto território pouco conhecido, e diversos minerais seriam muito úteis para o desenvolvimento industrial europeu. Até então, a relação da Europa com a África praticamente se resumia à presença de alguns portos criados principalmente para explorar o marfim e pedras preciosas, mas sobretudo para abastecer as colônias do Novo Mundo com mão de obra cativa, os escravos, no terrível comércio de gente.

Inglaterra, França, Bélgica, nações industrializadas, foram as primeiras a buscar informações sobre os recursos minerais em território africano, por meio de “missões científicas”. Nessas missões, a geografia cumpriu um papel fundamental, fazendo mapeamentos e um valioso inventário dos recursos existentes. Vale a pena assistir ao filme *As Montanhas da Lua* (EUA, 1990), dirigido por Bob Rafelson. O filme retrata uma dessas expedições científicas, realizada em 1860. Nela, o capitão Richard Burton empreende uma perigosa aventura em busca da nascente do rio Nilo, sob o patrocínio da rainha Victoria, isto é, como estratégia de aumento do poderio do Império Britânico. Uma história verídica, e muito bem transposta para o cinema.

Nesse contexto de busca de riquezas na África, foi realizado em 1884 a Conferência de Berlim. Nela, as principais potências europeias se reuniram para definir o processo de exploração da África de forma pacífica, isto é, evitando confronto bélico entre as potências envolvidas. Em outras palavras, olharam para o continente africano como se ele fosse um imenso bolo a ser repartido pela gula dos lucros europeus. E assim se fez a famosa “Partilha da África”.



Essa partilha, isto é, essa divisão do continente africano em pedaços destinados à exploração colonial europeia, corresponde a uma crueldade, pois propositalmente, para enfraquecer as tribos e reinos ali existentes, foram criadas fronteiras, que dividiam tribos e reinos tradicionais, e colocavam em confronto, no mesmo território, tribos e reinos historicamente rivais. Desde então, muitas lutas internas foram travadas, e ainda hoje a África se ressentida dessa divisão territorial que levou em conta apenas o interesse econômico europeu, pois as rivalidades intertribais persistem, com elevado índice de assassinatos, um verdadeiro etnocídio).

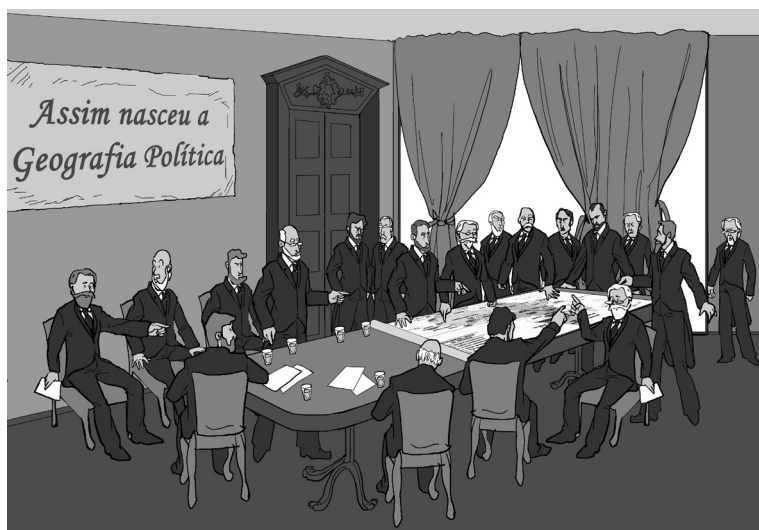


Figura 6.1: Conferência de Berlim – 1884.

O que toda essa história tem a ver com a nossa aula?

Justamente naquele final de século XIX, a Geografia enfim tornava-se uma ciência reconhecida nos meios acadêmicos, passando a funcionar como um curso universitário em diversos países europeus, em especial na França e na Alemanha. O que sabemos é que esse reconhecimento acadêmico não surgiu apenas pela necessidade de melhor qualificar o corpo docente atuante no sistema de ensino, e sim para atender interesses políticos. Tanto no caso alemão quanto no francês, a Geografia surge para fomentar o sentimento patriótico na população, posto que presente nas escolas de ensino fundamental, e assim ajudar os governos a exercer mais facilmente seu poder político.



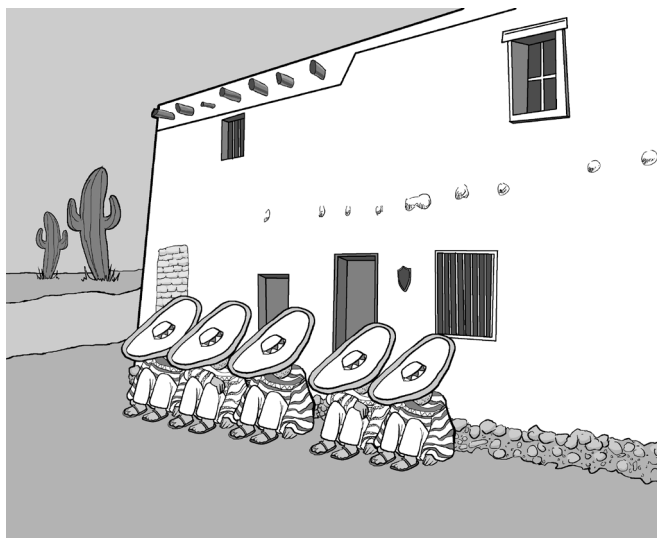
A Alemanha por exemplo, acaba de se unificar, juntando num único estado nacional dezenas de estados germânicos, tais como os antigos Reinos da Baviera e da Prússia, e então precisava convencer toda a população de que agora são alemães, e não mais prussianos, bávaros, pomeranos etc. Este movimento, também conhecido por pangermanismo, contou com a contribuição do ensino escolar de Geografia, que difundia o sentimento patriótico, isto é, o sentido de pertencimento de cada indivíduo a uma única pátria, no caso a nova Alemanha unificada.

Na França, esta mesma necessidade de fomentar o patriotismo encontrou sua razão em outros fatores que não a unificação nacional, pois o Estado Francês já estava estruturado como unidade territorial desde o século XV. Aqui o problema foi outro, justamente conter o avanço alemão sobre a França. A Alemanha apresentava-se no final do século XIX como um estado bélico e bem organizado, e disposto a expandir seus limites territoriais. Na chamada guerra franco-prussiana, em 1870, os franceses perderam duas de suas regiões, a Alsacia e a Lorena, para os alemães. O governo republicano francês avaliou que a derrota se devia em parte ao elevado espírito patriótico do povo germânico, que o faria combater com mais ímpeto. Entra em cena a Geografia para inseminar na população este espírito patriótico.

Ao mesmo tempo que fomentava o patriotismo, a Geografia servia também para produzir narrativas falsas sobre as realidades de outros países e continentes, e assim elaborar e difundir uma percepção de mundo deformada, onde o seu país aparecia como superior aos demais. E nesse sentido, onde o colonialismo fosse justificado por essa ideologia patriótica e colonialista, pois era tudo uma questão de um povo adiantado e civilizado intervir sobre povos incompetentes, ignorantes ou mesmo preguiçosos, por isso incapazes de aproveitar devidamente as riquezas naturais existentes em seus territórios.

Não é por acaso que os primeiros geógrafos acadêmicos produziram a teoria do determinismo ambiental, ou “determinismo geográfico”. Esta teoria pressupõe que o meio natural exerce

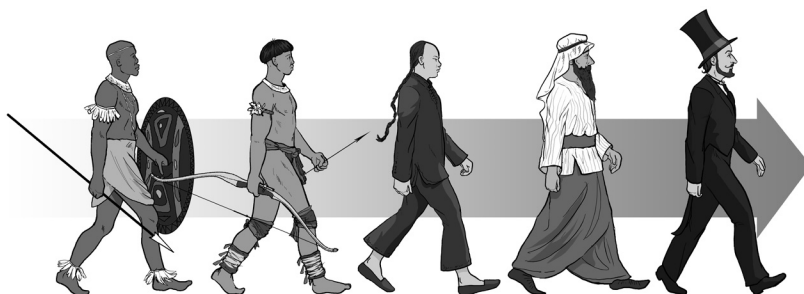
grande influência sobre o comportamento do homem, isto é, sobre as comunidades. Fatores como o clima poderiam determinar o comportamento de todo um grupo humano. O interessante é observar que esta teoria, produzida pelos europeus, tratou de definir que o melhor clima seria justamente o seu clima temperado. Os climas tropical e equatorial, ao contrário, foram por eles considerados como perniciosos, posto que determinariam um comportamento indolente nos povos. Nesta teoria, os povos europeus, devido aos rigores relativos de seu clima, foram historicamente impelidos ao trabalho organizado, e à criatividade, para produzir alimentos e gerar abrigo contra o frio. Os povos africanos e latino-americanos, (ou do Sudeste Asiático) ao con-



**Figura 6.2:** Estereótipo do mexicano sonolento e preguiçoso.

trário, devido à abundancia de água e alimentos, e a um clima que não obrigava a produção de agasalhos ou abrigos consistentes, se acomodaram na preguiça. Chegava-se a afirmar que o calor produzia um estado de torpor que tornava o ser humano completamente inapto para o trabalho. Azar da África, que é reconhecidamente o mais tropical de todos os continentes!

A teoria geográfica do determinismo ambiental se aliou a outras teorias sociais do século XIX, como a do evolucionismo e do difusionismo cultural. O evolucionismo pressupunha que todas as sociedades existentes no planeta tenderiam a passar pelas mesmas etapas em sua longa evolução civilizatória. Em outras palavras, haveria um único caminho evolutivo a ser percorrido historicamente pelas sociedades humanas. Neste percurso, estariam alguns povos em estágio avançado de evolução e outros em estágio mais atrasado. O mais curioso é que, mais uma vez, justamente os europeus se viram a si mesmos como os povos mais adiantados.



**Figura 6.3:** Visão eurocêntrica da evolução do homem.

Tal pressuposto em si já se apresenta como excludente e autoritário, pois não reconhece que determinados grupos humanos tenham culturas ou objetivos diferentes dos outros, sem que isso signifique inferioridade cultural. No caso, a situação é mais grave quando se nota que a teoria estabeleceu que os povos que não adotassem os hábitos e costumes europeus eram “cientificamente” reconhecidos como atrasados, isto é, menos civilizados que os europeus. Essa teoria, assim como a do determinismo ambiental, serviu para justificar o colonialismo e o imperialismo.

O difusionismo cultural, por sua vez, é uma teoria antropológica que sugere que as inovações técnicas e culturais são absorvidas pelos povos em contato com aqueles que foram os inventores ou transmissores de determinada técnica ou hábito cultural, como o uso de arado, a domesticação de animais, o preparo e consumo de determinados alimentos, a forma de habitar etc. Esta teoria também pressupõe, como o evolucionismo, uma hierarquia entre os povos, isto é, existiriam povos mais evoluídos que outros. E justamente os povos mais evoluídos atuaram na História como povos difusores de técnicas. Nesse processo de difusão cultural, os povos menos evoluídos seriam beneficiados ao adotar as inovações e assim avançar em seu processo civilizatório. Britânicos e alemães foram os criadores dessa teoria.

Novamente, estamos diante de um pensamento que favorece amplamente a dominação colonial, pois afirma que é necessário que um povo supostamente superior apresente ao povo considerado inferior suas técnicas, seu modo de vida, para que esse último evolua. Em outras palavras, os colonizadores seriam benfeitores, pois ao invadir e explorar territórios alheios,

estariam no fundo transmitindo uma cultura superior, civilizando assim os povos antes condenados ao atraso. Tais teorias são consideradas como eurocêntricas, ou seja, como portadoras de uma concepção de mundo que coloca a Europa como centro de tudo, como superior aos demais continentes.

Por fim, não podemos esquecer a teoria das raças humanas, outra invenção europeia para justificar sua projeção colonialista pelo mundo. Um dos mais importantes teóricos do racismo foi o aristocrata francês Joseph Arthur de Gobineau (1816-1882). Segundo ele, haveriam três raças humanas, a branca, a amarela e a negra, sendo a primeira superior às demais. Não satisfeito, o Sr. Gobineau condenou a miscigenação racial como procedimento que levaria a humanidade à degenerescência física e intelectual. Gobineau morou no Rio de Janeiro entre 1869 e 1870, cumprindo missão diplomática e manteve estreito diálogo com o imperador D. Pedro II. Não por acaso, foi justamente D. Pedro II o grande incentivador de migração europeia em massa para o Brasil, pois esta seria, segundo Gobineau, a única salvação para um país condenado ao fracasso, pela grande incidência de negros e índios em sua composição racial.

Todo esse conjunto de teorias, hoje, certamente é condenado. A ciência já comprovou, há décadas, que não existe raça entre os homens, e que a cor da pele em nada determina a capacidade intelectual ou moral de um indivíduo. Mas durante muito tempo este conjunto de ideias ajudou as superpotências coloniais e imperialistas a justificar e realizar com sucesso seus avanços sobre território alheio. Um dos principais autores da teoria evolucionista é Ernst Haeckel (1834-1919), zoólogo alemão, que se inspirou na famosa obra de Charles Darwin, razão pela qual seu pensamento é também denominado de “darwinismo social”. Haeckel foi professor de um outro alemão, Friedrich Ratzel (1844-1904). Mas quem foi Ratzel? Agora enfim estamos chegando à Geografia Política.

Ratzel é considerado o grande fundador desse ramo do estudo geográfico conhecido por Geografia Política, pois ele foi o primeiro a incluir efetivamente o Estado nos estudos geográficos. Mas ao fazê-lo, se apoiou justamente nas teorias que acabamos de citar: o racismo, o determinismo ambiental, o evolucionismo e o difusionismo cultural. Resultado: criou uma abordagem que legitimava plenamente o colonialismo, tal como, por exemplo, apoiou o projeto imperial **bismarkiano** em seu tempo.

Ratzel elaborou um pensamento no qual o Estado era considerado um organismo vivo, que se alimenta de território. O Estado necessitaria, para Ratzel, de um espaço vital para sua sobrevivência, como ocorre com qualquer outro organismo vivo. Se um determinado país estivesse com excesso de população, ele deveria buscar expandir seu território, para melhor atender à sua população. Caberia ao país que sofresse a invasão se defender. Se fosse esse país dotado de um povo inferior (e aqui entra o pensamento evolucionista e racista que acabamos de citar), teria parte ou todo o seu território tomado pelo povo superior. O que seria benéfico, pois o povo “superior” teria melhores condições de aproveitamento dos recursos naturais existentes, além de civilizar o povo nativo. Nesse sentido, claro está que a Geografia Política apoiava as guerras e conquistas colonialistas. Estas eram vistas como mera satisfação das necessidades territoriais do Estado, um ser vivo guloso, sedento de novos territórios, e em competição natural (olha o darwinismo!) com outros Estados.

### **Bismark**

Otto Von Bismark (1815 -1898), foi o grande articulador da Unificação Alemã. Nacionalista, conservador e militarista, organizou e conduziu com êxito inúmeras guerras, dentro e fora de seu país. Após conseguir unificar a Alemanha, tornou-se seu primeiro chanceler. Sufo- cou o movimento sindical e socialista, tutelando-o e criando em troca um sistema previdenciário.



## **Atividade**

### **Atende ao Objetivo 1**

1. O geógrafo norte-americano E. Huntington afirmou certa vez que os climas temperados são excelentes para a civilização enquanto o calor excessivo estupidifica. Aponte, nessa afirmação, elementos típicos do determinismo ambiental e do projeto colonialista.

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

### **Resposta Comentada**

*O determinismo ambiental está presente no discurso de Huntington na medida em que ele pressupõe forte influência do clima sobre o comportamento humano, determinando estágios de civilização e de desenvolvimento intelectual, posto que ele considera que o calor excessivo torna o indivíduo estúpido. O projeto colonialista, por sua vez, está presente na consideração de que os povos que habitam regiões de clima temperado (como a Europa) são mais civilizados, e portanto superiores aos povos que habitam regiões tropicais, tais como a América Latina, a África e o Sudeste asiático, onde o calor tornaria as pessoas incapazes para o desenvolvimento.*



É preciso não confundir Geografia Política com Geopolítica, embora sejam muito parecidas. A Geopolítica surgiu mais ou menos na mesma época que Ratzel formulou sua concepção de Geografia Política, e segue princípios bastante semelhantes, se alimentando igualmente do determinismo, do racismo, do evolucionismo e do difusionismo. A diferença fundamental está no fato de não ser produzida exclusivamente por geógrafos e sobretudo por voltar-se para a ação, para o pragmatismo, isto é, formula teorias de defesa e apropriação do território visando a sua aplicação imediata, ajudando assim o Estado expansionista.

O formulador da palavra geopolítica, em 1999, foi o sueco Rudolph Kjellen (1864-1922), professor de Direito Político, que considerou as ideias de Ratzel sobre o Estado. Tais ideias rapidamente conquistaram abrigo em governos autoritários e expansionistas. O caso mais conhecido é a Alemanha nazista, que contou com as formulações de Karl Haushofer (1869-1946), professor de geopolítica na Universidade de Munique. Como membro do partido



nazista, tornou-se em 1934 presidente da Academia Germânica. Em suma, o projeto nazista de dominar a Europa estava baseado não apenas no princípio ariano de uma raça superior, mas numa concepção de Estado como ser que necessita de um espaço vital para sobreviver. No caso alemão, o espaço vital incluiria boa parte do Leste Europeu.

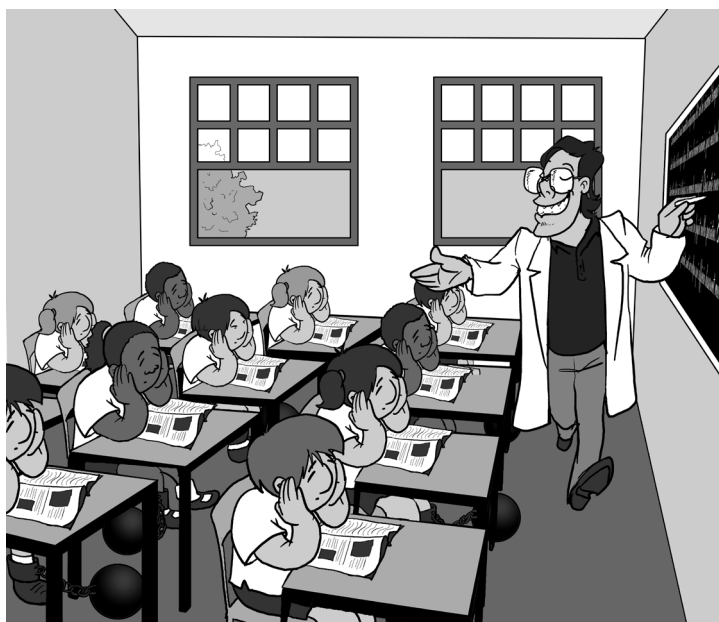
## Uma nova Geografia Política

Evidentemente, a abordagem de Geografia Política que aqui apresentamos não perdurou até os dias atuais. A partir da década de 1970, após um período de certo abandono (por conta de sua vinculação com ideais nazistas, *fascistas*, racistas e imperialistas) a Geografia Política foi sendo aos poucos retomada. Porém, não mais seguindo os pressupostos que apresentamos no capítulo anterior, mas sim articulando teorias mais recentes acerca das relações de poder na sociedade.

A abordagem anterior estava mais atenta ao que denominamos macroescala, isto é, assuntos de maior amplitude geográfica, tais como as relações internacionais. A figura central desta disciplina era o Estado, e o objetivo era verificar como ele se comporta, isto é, de que forma mantém o controle sobre seu território, e como busca expandir seus domínios. As novas abordagens, ao contrário, começam a se interessar por assuntos mais voltados para escala menores, mais imediatas e cotidianas. E assim, o Estado deixa de ser o assunto central ou exclusivo, para dar lugar a outros agentes e instituições, como as entidades civis ligadas a interesses e movimentos sociais diversos (ecológicos, feministas, homossexuais, antirracistas, sindicais, associações de bairro etc.). O indivíduo e os distintos grupos sociais se tornam assim um foco de atenção privilegiado para a Geografia Política.

O **fascismo** se refere a uma doutrina de caráter totalitário, que surgiu na Itália por volta 1920 como movimento social de grande fortalecimento do poder do Estado em detrimento dos direitos individuais. Foi aplicado por Benito Mussolini, ditador que governou a Itália por décadas, e que se aliava a Adolf Hitler, por apostar igualmente no autoritarismo e no nacionalismo exacerbado.

Vimos que a tradicional abordagem se apoiava em autores e teorias do século XIX, quase sempre muito conservadoras, pois ligadas a interesses imperialistas. Atualmente, ao contrário, busca-se apoio em teorias consideradas emancipatórias. Um dos fundamentos desta nova abordagem da Geografia Política está em Michel Foucault (1926-1984), filósofo francês que produziu extensa obra dedicada ao estudo das relações de poder entre indivíduos, no âmbito microescalar de instituições (a família, a escola, a prisão) nos corpos e na vida cotidiana, razão pela qual criou a expressão microfísica do poder. Foucault nos chamou a atenção para certos dispositivos espaciais (posição e distribuição dos corpos nos espaços, tais como numa sala de aula, onde o professor pode ficar em pé ou sentar e pode se deslocar por to-



dos os espaços livremente, enquanto os alunos permanecem fixos e sentados, tendo como horizonte visual apenas o professor enquanto este pode visualizar todos os alunos, inclusive pelas costas) que atuam sobre os indivíduos condicionando seus movimentos, tornando-os mais passivos e mais facilmente dominados.





Já aplicamos esta teoria de Foucault aos estádios de futebol, que pelas reformas recentes deixaram de ser espaços festivos, abertos e democráticos para aprisionar as pessoas em setores fixos, constantemente sentados e sob intensa vigilância. Espaços populares como a geral do Maracanã foram extintos, e as pessoas não conseguem mais organizar movimentos carnavalescos nas arquibancadas, posto que estas agora abrigam cadeiras, que limitam a circulação espontânea de grupos. Sobre este assunto, ver artigo de Gilmar Mascarenhas e Leandro de Oliveira nas referências bibliográficas, e disponível na *web*.

A contribuição teórica de Foucault, por mais reconhecida, é alvo de polêmicas. Todavia, não se nega que suas reflexões ajudaram o conjunto das Ciências Humanas a focar mais atentamente as relações sociais na microescala. Em Geografia, embora existam evidentes conexões entre a proposta de Foucault e o estudo do espaço geográfico (como ele mesmo admitiu ao afirmar que “a Geografia deve estar bem no centro das coisas de que me ocupo”), pouco se avançou no sentido da aplicação das teorias foucaultianas. Mas a Geografia Política, em particular, se beneficiou destas reflexões para renovar seus temas, e sobretudo deixar de considerar o Estado Nacional como seu tema central, para prestar mais atenção em situações cotidianas de exercício do poder, seja na praia, na escola, nos estádios, nos parques, no shoppings e especialmente nos espaços turísticos, conforme veremos no terceiro capítulo desta aula.

Outra mudança significativa nos estudos de Geografia Política foi a renovação do conceito de território, que antes estava atrelado exclusivamente à figura do Estado, e que passou a ser tomado em diversas escalas. Nesse sentido, a casa, a rua, a escola, o bairro, o parque, são todos esses espaços passíveis de se considerar como um território, e não mais apenas o clássico

território nacional. O motivo dessa mudança é relativamente simples: as relações de poder e de apropriação se manifestam em todas essas escalas. Ao estudo do turismo também se aplica facilmente o conceito de território, mas deixemos esse tema para ser trabalhado em detalhe na Aula 17. Por enquanto, cuidaremos de outros temas também muito importantes, como a cidadania.

A Geografia estuda a cidadania pelo ângulo específico do espaço, o que significa afirmar que privilegia os assuntos territoriais, isto é, da relação do indivíduo com seu bairro, sua cidade, seu país, das formas pelas quais ele participa das decisões sobre o território, e como ele se apropria desse mesmo território, exercendo seu direito constitucional de livre circulação. Ser cidadão pleno é dispor de certos direitos, dentre os quais poder circular por todos os espaços públicos e participar das decisões governamentais sobre estes espaços. Cabe então perguntar se, no Brasil, nós temos realmente esses direitos.

O geógrafo Marcio Piñon de Oliveira nos oferece reflexões interessantes acerca da forma particular do exercício da cidadania no Brasil. Dois aspectos dentre os diversos que o autor apresenta queremos ressaltar: a paradoxal conjuntura pós-redemocratização, que por um lado garante oficialmente condições de cidadania jamais vistas em nossa história (apoiada na Constituição de 1988), e por outro amplia radicalmente os níveis de exclusão social (OLIVEIRA, 2002, p. 49-50); e o que o autor denomina como “o problema do conhecimento do território e o controle/manipulação da informação”. Ambos afetam o exercício da cidadania, conforme veremos a seguir.

A Constituição brasileira é democrática, porém os indivíduos raramente conseguem exercer os direitos que nela estão contidos. Um dos motivos é a falta de informação. Outro é o grau de pobreza, de exclusão social. Nesse sentido, de que adianta o brasileiro saber que todas as praias são, a princípio, espaços públicos e de franco acesso, se ele não dispõe de recursos (tempo e dinheiro) para se deslocar até essas praias? Em suma, a pobreza será sempre um empecilho ao cidadão pleno, como já dizia Milton Santos (1986).

No que diz respeito à falta de informação, é comum haver no Brasil serviços públicos gratuitos (como museus) os quais o indivíduo pobre não frequenta por desconhecer o serviço ou, mesmo dele sabendo, não dispor do capital cultural mínimo para desfrutar daquele acervo. Um exemplo interessante é o Centro Cultural Banco do Brasil, situado no centro da cidade do Rio de Janeiro. Este centro abriga exposições de alta qualidade, além de shows e outros eventos culturais, quase todos com entrada franca. No entanto, mesmo conhecido e estando localizado em área de fácil acesso à população da região metropolitana, nota-se que apenas o segmento social mais bem situado economicamente frequenta o local. Neste caso, o fator de exclusão não é econômico, mas de falta de base educacional que permita ao indivíduo desfrutar dos bens culturais existentes na sua própria cidade.

Falamos até aqui da questão básica da livre circulação e acesso aos lugares públicos, que se revelou bastante limitada aos pobres em geral, um problema que no caso do turismo, conforme veremos no próximo capítulo, se torna ainda mais acentuado. Vamos tratar agora do outro problema apontado por Marcio Piñon, o da manipulação da informação, que dificulta ao indivíduo participar democraticamente dos debates e decisões relativas ao território.

O autor vai buscar em nosso passado colonial essa escassez de informação e de democracia. Historicamente, o brasileiro se habituou a um Estado essencialmente autoritário, que tomava decisões a distância e exigia cumprimento rigoroso, sob pena de punições severas, como o enforcamento a que foi submetido Tiradentes. No Brasil, quando um vilarejo alcançava a condição oficial de cidade, adquiria o direito de ter um pelourinho (instituição medieval portuguesa que dotava o espaço circundante de silêncio e terror), construído na praça central, para poder castigar publicamente os que não respeitavam as leis. Além disso, era proibido entre nós qualquer material impresso até 1808, quando a corte chegou ao Rio de Janeiro. Portanto, a difusão de informações era muito limitada. Também não havia ensino superior,

e a grande maioria da população era completamente analfabeta. Partidos políticos e outras agremiações eram proibidas. Neste triste cenário, restava às pessoas somente ir à missa aos domingos, ir ao mercado semanal e manter-se em casa grande parte do tempo, evitando assim problemas maiores para com o Estado vigilante e autoritário. As mulheres sofriam ainda mais, pois somente iam à rua acompanhadas de pais ou maridos, e ainda assim em ocasiões muito raras.

Em pleno século XIX, quando o Rio de Janeiro já era capital do Império e maior centro urbano do país, e estava entre as mais importantes cidades da América, abundam depoimentos de viajantes europeus que a veem como cidade monótona e sem diversões ou reuniões sociais. Nas demais cidades brasileiras, a situação era ainda pior. O sociólogo pernambucano Gilberto Freyre, em seu clássico livro *Sobrados e Mocambos* (1951:171-2), faz referência a esta aversão da sociedade patriarcal brasileira a sair de casa, recorrendo às palavras condenadoras do médico Lima Santos:

“...metidos em casa, e sentados a mor parte do tempo, entregues a uma vida inteiramente sedentária, não tardam que não caiam em um estado de preguiça mortal”.

Mesmo no começo de nossa história republicana, o direito ao voto não era para todos os brasileiros, mas somente para uma minoria. Portanto, ao contrário da Europa na era moderna, em que as cidades tiveram papel civilizador, de difusão de informações e de exercício da liberdade, no Brasil as cidades tiveram o papel de vigiar e punir (aliás, título de um dos mais famosos livros de Michel Foucault, citado nesta aula). Por isso as pessoas pouco saíam de suas casas. Como podemos construir uma sociedade democrática e cidadã sem acesso à informação, sem debate garantido por instituições sociais onde se permita o exercício da liberdade de pensamento?

A questão da participação social em decisões governamentais é também essencial. O brasileiro paga impostos e esses devem ser revertidos em investimentos públicos, dentre os quais aqueles relacionados ao território, isto é, saneamento, conservação e melhoria das estradas, ruas, parques praças, projetos de habitação popular etc. Tudo isso tem a ver com a nossa qualidade de vida e com a qualidade da experiência turística por parte daquele que nos visita. Mas nos falta informação e acesso aos canais decisórios. A tradição brasileira não é democrática, de forma que, mesmo quando surgem oportunidades de participação, como no caso das experiências recentes de orçamento participativo em cidades como Porto Alegre (a que mais se destacou), a participação da sociedade civil é limitada. A situação vai mudando lentamente, mas a tradição brasileira, devido ao legado colonial, infelizmente, não é a de pensar e agir coletivamente, mas de cada um resolver seus problemas individualmente, recorrendo ao mercado ou ao clientelismo. Por isso, segundo Milton Santos (1987), somos mais consumidores que cidadãos.



## Atividade

---

### Atende ao Objetivo 2

2. Imaginemos uma cena clássica: turistas europeus e norte-americanos na Amazônia, hospedados confortavelmente num luxuoso hotel da selva, que recebem a visita de uma tribo indígena contratada para realizar rituais ao vivo, em show para os turistas.

a) A abordagem tradicional da Geografia Política perceberia algum problema nesta cena? Tomaria os índios como prejudicados ou como beneficiados pela situação?

---

---

---

---

---

---

---

---

b) A nova Geografia Política condenaria que aspectos da cena?

---

---

---

---

---

---

---

### **Resposta Comentada**

*a) A abordagem tradicional não perceberia problema algum, pois trata-se da presença de povos civilizados, isto é, superiores, numa região equatorial, onde o calor e a umidade ajuda a tornar os índios ainda mais atrasados. A visita dos europeus contribuiria para melhorar a vida material dos índios, pois estes são remunerados pela dança ritual apresentada. Ademais, o próprio contato com povos mais adiantados ajudaria nossos ativos a visualizar novos horizontes de civilização.*

*b) A nova abordagem condenaria a situação pela subordinação da cultura indígena aos interesses do turismo. Ao considerar o índio como um cidadão, iria propor que fosse respeitado na preservação de sua cultura e seus hábitos religiosos, sem precisar ficar expondo-os aos visitantes sob a forma de espetáculo. O próprio fato de precisar comercializar seus rituais, denuncia a precária condição econômica desses nativos.*

## **Turismo e Geografia Política**

Agora vamos nos deter mais no turismo em si, e ver como a Geografia Política pode nos ajudar a entender certos aspectos desta atividade, sobretudo no tocante à relação entre nativos e turistas, e entre nativos e sua localidade quanto à gestão do território. Segundo Milton Santos (1986), em todos os países colonizadores houve geógrafos envolvidos na conquista colonial. Não podemos esquecer que na França, foi criada nos últimos anos do século XIX um novo ramo, a Geografia Colonial, disciplina que ocupou lugar de destaque nas principais universidades francesas, tendo seu maior geógrafo, Vidal de La Blache, afirmado que a colonização constitui a glória de nossa época (SANTOS, 1986, p. 15). Nesse caso, a geografia assume claramente seu propósito político.

Segundo o Geógrafo espanhol Horacio Capel (1994, p. 24-26), para atender ao princípio geopolítico expansionista de que “a terra pertencerá a quem lhe conhecer melhor”, foram criadas entre 1870 e 1890 nada menos que 62 Sociedades de Geografia, cuja missão era organizar expedições exploratórias nos continentes que eram alvo da cobiça imperial, tais como a África, a Ásia, a Oceania e a América.

Para atender aos interesses de dominação imperialista, toda essa geografia produziu narrativas e imagens do mundo. São narrativas e imagens eurocêntricas, como vimos. São também deterministas, do ponto de vista ambiental. Aqui chegamos finalmente num ponto importante de confluência entre turismo e Geografia Política: a visão que se tem dos lugares, e dos povos. Se produzimos uma Geografia que inferioriza ambientes e povos tropicais, bem como árabes e orientais, essas imagens e narrativas estarão presentes em nossa visão de mundo, e, por conseguinte, no turismo. Vejamos alguns exemplos.

Existe um estereótipo acerca do baiano, como um indivíduo alegre, despreocupado, sensual e preguiçoso. Existe a identidade religiosa, fortemente atrelada ao sincretismo da Bahia, da festa do Bonfim e outros eventos de seu rico calendário festivo, bem como de sua gastronomia também rica de contribuição africana, mas prevalece a imagem da preguiça, da sedução e da malemolência. Diversas piadas alimentam essa visão do baiano, que certamente não corresponde à realidade. A estudiosa Agnes Mariano (2009) ao tratar justamente da *Invenção da baianidade*, dedica um capítulo inteiro ao tema do corpo. Investigando letras de músicas, identifica em Dorival Caymmi todo um repertório de alusão ao uso da rede preguiçosa, mas sobretudo ele mesmo uma figura de fala mansa, tal qual Caetano Velloso, Jorge Amado e outros ícones da cultura baiana.

O turismo procura se aproveitar dessa imagem, para explorar o produto turístico “Bahia”, endossando se tratar de um povo alegre, hospitaleiro, acolhedor, dançante etc. Este estereótipo do povo baiano conduz também a outro elemento que

caracteriza a visão eurocêntrica dos povos tropicais: a sensualidade exagerada, como algo “natural” (biólogo). Tal imagem já estava presente no Brasil colonial, nas narrativas sobre as índias e negras, ambas cobiçadas pelo elemento lusitano. Mas no caso baiano parece realizar-se de forma mais acentuada, salientando sua sensualidade mestiça (a *Gabriela Cravo e Canela*, de Jorge Amado).

Toda essa carga de estereótipo acaba estimulando uma das piores engrenagens do turismo tropical: a busca pelo sexo, que gera um alto grau de prostituição. O nordeste brasileiro figura no cenário internacional como oferta abundante e barata de mulheres que não apenas satisfazem desejos sexuais dos turistas, como também prestam amplo conjunto de serviços, conforme aponta a geógrafa Luzianeide Coriolano (1999, p. 131). A seguir, breves palavras sobre um tema também importante, as fronteiras.

No princípio, a Geografia Política se preocupava basicamente com o fato de a superfície da terra estar dividida em países, divisão que se expressa por meio de linhas denominadas fronteiras nacionais. Uma fronteira separa não apenas dois Estados Nacionais, ela separa também dois povos diferentes, que falam línguas distintas, vivem sob regras próprias e adotam costumes também diferentes.

A presença de uma fronteira indica a existência de dois países e que seus dois territórios são vizinhos. A fronteira contorna toda a área pertencente a um país, limitando seu território com o território de outros países ou com mares e oceanos. A área a que acabamos de nos referir se chama território nacional. O geógrafo e professor da USP André Martin (1992), um dos maiores especialistas no assunto, apresenta uma complexa classificação das fronteiras, mas para a nossa aula interessa apenas registrar que elas podem ser *duras* ou *maleáveis*, conforme o grau de dificuldade para serem atravessadas. Brasil e Uruguai possuem entre si uma fronteira bastante maleável, até por que diversas aglomerações urbanas são transfronteiriças. Para um viajante brasileiro, basta portar a carteira de identidade para ingressar no Uruguai ou Argentina. Já a fronteira



entre México e EUA é das mais duras, havendo intenso policiamento em toda a sua extensão para evitar a entrada de migrantes latinos nos EUA. Recentemente, o Brasil vivenciou tensões diplomáticas com os EUA justamente pela dificuldade imposta por este país ao ingresso de turistas brasileiros.

O mundo contemporâneo, movido pela globalização, vive um processo paradoxal em relação às fronteiras. Por um lado, verifica-se o aumento das trocas comerciais e maior fluidez dos capitais, favorecidos pelo *afrouxamento* das fronteiras nacionais, quase sempre a partir da formação de grandes blocos econômicos, como a União Europeia, o Nafta, o Mercosul e outros. Mas por outro lado, verifica-se o *endurecimento* das fronteiras, quando o assunto é a migração. Então, por um lado os capitais e mercadorias circulam com maior facilidade, por outro o movimento das pessoas se vê dificultado.

O motivo alegado pelos países que dificultam a entrada de pessoas é o medo de acolher migrantes em excesso. Particularmente isso ocorre nos EUA (para onde levam de mexicanos e outros latino-americanos tentam diariamente entrar) e Europa, que vive a pressão constante de povos oriundos da África e Ásia. Durante as décadas de 1960, 1970 e 1980 esses migrantes foram bem vindos pois preenchiam postos de trabalho que europeus e norte-americanos desprezavam. Nos últimos 20 anos, porém, a tendência é a do fechamento das fronteiras, afetando assim o próprio turismo, quando o viajante é oriundo de países pobres e tradicionalmente de emigração.

Um último tema de Geografia Política relacionado ao turismo é o da participação da sociedade na gestão do território. Como os demais temas aqui estudados, ele se refere à cidadania, e sabemos que no Brasil ela se dá de forma incompleta e precária. Podemos refletir sobre o caso específico dos lugares e cidades turísticas, se essa precariedade se acentua ou não.

Investigando o caso de Penedo (RJ), identificamos ali problemas de exclusão e segregação espacial. Toda a rua principal de Penedo é dedicada aos serviços turísticos, e nela não vemos a

população local circulando. Como em cidades turísticas o preço da terra urbana se eleva, notamos também que os trabalhadores menos qualificados (camareiros, faxineiros, porteiros etc.) se aglomeram em verdadeiras favelas, tais como África I, África II, Vale do Ermitão e Jambeiro (MASCARENHAS, 2005, p. 130). Tais moradores não são impedidos oficialmente de circular no eixo turístico, mas se sentem intimidados, sabem que ali *não é o seu lugar*, da mesma forma como citamos anteriormente o Centro Cultural Banco do Brasil no Rio de Janeiro. É como se existisse uma fronteira de fato, um muro invisível a impedir tal acesso.

Observamos também outros casos de urbanização turística no espaço fluminense, e percebemos que, em Búzios, a política local é fortemente afetada pelos interesses do grupo de empresários associados ao turismo. De um modo geral, nas cidades turísticas, este empresariado é atuante, pois para ele é fundamental que a cidade se mantenha limpa e conservada, sendo este bom aspecto da paisagem urbana um ingrediente do produto turístico que é vendido. Entretanto, o problema é que a reivindicação desta elite se volta apenas para os espaços turísticos, permanecendo os outros espaços abandonados. A municipalidade investe bastante para agradar o turista e não sobram recursos para questões básicas como saneamento e limpeza urbana (vide a vila de Maromba, na região turística de Visconde de Mauá, que não dispunha, quando lá estivemos em 2005, de serviço de varredura dos logradouros, onde se aglomerava aos finais de semana imensa quantidade de lixo deixada pelos mochileiros e frequentadores dos bares).

Os moradores das periferias das cidades turísticas, além de não contarem com serviços públicos essenciais, sofrem com a carestia, pois sabemos que nessas localidades os custos são mais elevados, da terra urbana ao lanche mais ordinário. E ficam ainda com o sentimento de exclusão, de não poder participar da festa, de não poder consumir as maravilhas que sua cidade oferece ao turista. No caso de Florianópolis, a maioria dos moradores prefere sair da cidade durante o verão, quando

a população urbana duplica, tal o afluxo de visitantes, gerando problemas diversos de poluição, congestionamentos, carestia, tumultos, barulho, conflitos etc. O direito à cidade, de que nos fala o filósofo francês Henri Lefebvre (1991), no sentido do direito a usufruir da infraestrutura e do conjunto de serviços, informações e benesses (lazer, bens culturais) da vida urbana moderna, não é respeitado, sobretudo nas cidades turísticas.

Como fica a questão da participação do cidadão nos processos decisórios locais? No Brasil, a experiência recente é relativamente positiva, pois estimula a participação comunitária. O PNMT (Plano Nacional de Municipalização do Turismo), vigente entre 1994 e 2002, atingiu grande número de municipalidades, espalhando oficinas e debates. Um estudo minucioso realizado por Aguinaldo Fratucci (2005) sobre a atuação deste programa no estado do Rio de Janeiro detectou avanços e problemas. Analisando onze municípios, o autor percebeu que, embora tenha gerado um movimento bastante profícuo de reuniões, participação e debates, não logrou êxito no plano da efetiva gestão democrática dos recursos. Segundo Fratucci (2005, p. 264),

Creemos que o PNMT buscou romper com a falta de cidadania que a nossa história recente nos impingiu, buscando estimular os cidadãos a voltar a participar dos processos de decisão de suas comunidades. Aqui, encontrou um quadro difícil de ser revertido pois, para o senso comum, participar ainda é trabalhar sem receber e o melhor é manter-se afastado, apático ao processo. Essa apatia dos cidadãos no tocante a participação apenas favorece a manutenção do sistema dominante, sendo de total interesse dos grupos políticos que vem se mantendo no poder por décadas.

O ideal de planejamento e gestão participativa não foi alcançado, mas como o próprio autor admite, esta experiência demarca dois grandes momentos na história do planejamento turístico no Brasil, o antes e o depois do PNMT.

## Conclusão

Em suma, a Geografia Política oferece alguns elementos que nos permitem examinar o fenômeno turístico por determinados ângulos. Três aspectos foram aqui apontados: o direito à livre circulação dos indivíduos, nem sempre respeitado; o direito à cidade, ofendido pelo grau de exclusão social na urbanização brasileira e em especial nas cidades turísticas; e por fim a questão da participação popular na gestão do território que enfrenta obstáculos pela tradição autoritária em nossa sociedade.

Todos esses aspectos se fundem em torno da cidadania. Mas de que cidadania estamos falando? Não falamos da cidadania da Antiga Grécia, que inventou o cidadão como aquele que tem direitos políticos de pensar livremente, poder expor suas opiniões, debatê-las e assim participar ativamente da vida pública. Na sociedade contemporânea, o conceito de cidadania se expandiu, abarcando hoje novos direitos para além do voto e do debate político. São novos direitos, dentre os quais o acesso à moradia digna, à educação, à saúde, ao lazer, a um meio ambiente equilibrado.

No âmbito da Geografia Política, o estudo das condições de exercício da cidadania envolve verificar o direito à livre circulação pelos espaços públicos, a qualidade do espaço habitado e a possibilidade de interferir na gestão do território por parte do indivíduo, por meio dos canais institucionais. Portanto, diante de um espaço turístico, munidos dessa perspectiva oferecida pela Geografia Política, devemos indagar sobre as condições de moradia da população nativa, em que medida essa população tem acesso aos serviços públicos e a todos os espaços públicos, e por fim em que grau se realiza sua participação nas decisões governamentais tomadas para aquele espaço.

Tais indagações vão na direção do estudo que averigua a qualidade do espaço turístico, considerando que esta qualidade não deve ser somente para o turista que por ali passa algumas horas ou dias, mas para o conjunto da população que ali passa o ano inteiro, onde constrói sua vida e suas esperanças.



## Atividade Final

---

### Atende ao Objetivo 3

O trecho abaixo é de autoria de Adyr Rodrigues (1997, p. 115) e refere-se a uma política de turismo social claramente voltada para a segregação espacial:

“Na gestão do governador paulista empossado em 1987, foram instalados em diversos pontos do litoral paulista, os chamados *terminais turísticos*, objetivando, segundo o discurso oficial, “oferecer lazer com dignidade ao povo”. A maior parte deles foi construída em (...) áreas desprovidas de valores cênicos consideráveis, não valorizadas pelo mercado imobiliário e de baixa ocupação populacional.

Em entrevista que realizamos com um dos técnicos responsáveis pelo gerenciamento desses terminais, indagamos sobre os objetivos e a resposta foi clara e direta, sem subterfúgios: tirar o “farofeiro” de outras praias.”

Pergunta-se:

- a) Há respeito à Constituição Federal nesta política que impede alguns indivíduos (farofeiros) de frequentar praias melhores?
- b) Ao reservar os melhores trechos do litoral para as classes de maior poder aquisitivo, está sendo preservado o princípio da cidadania?

---

---

---

---

---

---

---

### Respostas Comentadas

- a) *Ao determinar que os indivíduos pobres devem se limitar a determinadas praias, o governo de SP está indo de encontro à Constituição, que prevê ampla e irrestrita liberdade de circulação por todo o território nacional, em áreas públicas.*
- b) *O princípio atual de cidadania estabelece que todos os indivíduos são iguais perante o Estado, e que devem ter acesso aos bens fundamentais, ao bem estar físico e emocional, nele incluindo gozar férias e dispor de lazer nos lugares que escolher.*

## **Resumo**

A Geografia Política é o ramo da ciência geográfica que pode ser definido como aquele que se dedica ao estudo da incidência das relações de poder sobre o espaço. Tal estudo pode ser realizado segundo diferentes perspectivas teóricas. Tentamos apresentar aqui duas perspectivas opostas. A primeira foi construída a partir de doutrinas e teorias do século XIX e ajudaram a fundar a própria Geografia Política. A segunda se refere a teorias e reflexões recentes, das últimas décadas do século XX, e que ajudaram a Geografia Política a sair do ostracismo em que se encontrava, pois vista como expressão de ideologias conservadoras e autoritárias, tais como o nazismo e o fascismo.

A abordagem tradicional serviu como suporte científico para a grande expansão imperialista, ao valorizar a raça europeia e menosprezar os demais povos, condenados por razões climáticas ao atraso. Ao mesmo tempo, suas teorias legitimavam a atuação forte do Estado, menosprezando os demais atores políticos.

A nova Geografia Política, por sua vez, considera o conjunto dos atores políticos, sem centralizar a abordagem exclusivamente no Estado. E se ampara em concepções democráticas, que valorizam a cidadania, criticando as formas de autoritarismo exclusão. Esta nova abordagem nos permite estudar o turismo sob ângulos relevantes para a qualidade de vida da população residente em espaços turísticos, ao indagar sobre o acesso deste segmento social aos espaços e serviços oferecidos aos turistas.

## **Informação sobre a próxima aula**

Na próxima aula, trataremos da contribuição da geografia dos transportes ao estudo do turismo, campo fundamental pois lida diretamente com os fluxos de pessoas e os meios e vias utilizados.

# 7

## Geografia dos Transportes

### Meta da aula

Apresentar a Geografia dos Transportes, sua análise sobre a evolução dos transportes, seu impacto no espaço e a sua relação com a ampliação e a prática do turismo.

### Objetivos

Esperamos que, após o estudo do conteúdo desta aula, você seja capaz de:

- 1 reconhecer o âmbito da Geografia dos Transportes;
- 2 identificar como se deram a evolução dos transportes e as suas respectivas modalidades;
- 3 reconhecer os impactos decorrentes da relação entre a evolução dos meios de transporte com a evolução do turismo.

## Introdução

Vamos fazer uma breve reflexão: qual é a importância do transporte para o turismo?

De acordo com a Organização Mundial do Turismo (OMT), o turismo é entendido como um deslocamento voluntário e temporário do homem fora da sua residência habitual, por uma razão diferente da de exercer uma atividade remunerada. Nesse caso, percebemos o turismo como uma atividade que tem na sua primazia os transportes, já que são os meios de transporte que vão possibilitar os deslocamentos para que o turista possa exercer as práticas turísticas desejadas.

Consideramos que esta aula se torna importante devido ao fato de enfatizar a relação existente entre a evolução dos transportes e a evolução do turismo. Você deve estar atento ao papel desempenhado por cada meio de transporte para a ampliação do turismo, entendendo que a Geografia dos Transportes assume grande importância, visto que se preocupa em elucidar os impactos decorrentes da relação dos transportes com o espaço. Nesta aula, perceberemos que um desses impactos contribui justamente para a evolução do turismo.



A Geografia dos Transportes é um ramo da Geografia que, segundo Pacheco (2004), tem como grande expoente Edward Ullman. Segundo Pacheco, a geografia dos transportes busca analisar os impactos existentes entre a relação dos transportes com o espaço. A necessidade de vencer as distâncias entre diversos pontos do território impulsionaram esforços da sociedade em criar condições para facilitar as deslocamentos, consolidando formas cada vez mais complexas entre os transportes e as formas de organização espacial. Os transportes integram o elenco dos elementos explicativos das organizações espaciais, implicando a densidade de ocupação espacial, passando a ser percebido como fator de estruturação do território, induzindo não só ao desenvolvimento econômico, mas se consolidando como um dos instrumentos fundamentais para a gestão do território.





Edward Ullman foi um geógrafo americano que, conforme salienta a geógrafa Elsa Pacheco, se destacou nos estudos referentes à Geografia dos Transportes na década de 1950, com “Geography of Transportation”, não apenas pela escolha do título, mas também pelos ensaios desenvolvidos no intuito de descobrir uma maneira de explicar e prever a dinâmica de fluxos. Indicado por vários autores como o precursor da Geografia dos Transportes, considera que o transporte constitui uma medida das relações entre áreas, devendo assumir um lugar de destaque nas abordagens em Geografia.



## Atividade

### Atende ao Objetivo 1

1. Para que possamos dar prosseguimento à aula, é preciso que você tenha entendido qual é o âmbito da Geografia dos Transportes e como isso irá nos auxiliar para que compreendamos a relação entre os transportes e o turismo. Portanto, descreva qual é o âmbito da Geografia dos Transportes e sua contribuição para o estudo do turismo.

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

### Resposta Comentada

*A Geografia dos Transportes é um ramo da Geografia que se preocupa em estudar os impactos da relação entre os transportes e o espaço, percebendo os esforços das sociedades em vencer as distâncias entre os diversos pontos do território, criando possibilidades de deslocamentos cada vez mais complexas, em que o transporte passa a ser visto como elemento fundamental para a gestão e organização territorial. Nesse sentido, a Geografia dos Transportes atua*

*como instrumento que contribui para a compreensão da evolução do turismo, pois o turismo tem, na sua primazia, a possibilidade de deslocamento. Esses deslocamentos estão apoiados nos diversos meios de transporte que vão se tornando cada vez mais complexos ao longo do tempo, interferindo na densificação de diversas práticas, principalmente o turismo.*

Após você ter percebido qual é o âmbito da Geografia dos Transportes e sua importância na elucidação dos impactos decorrentes da relação dos transportes com o espaço e, consequentemente, com a prática do turismo, prosseguiremos a aula abordando a evolução dos transportes e sua relação com a evolução do turismo.

## O transporte de tração animal

Imagine que você esteja querendo realizar um passeio turístico saindo do Rio de Janeiro em direção ao estado do Rio Grande do Sul, sendo que o meio de transporte utilizado seria de tração animal, tal como cavalos ou carruagens. E, além disso, atravessando estradas extremamente precárias. Pois é, acredito que você ficaria bem desestimulado para realizar esse passeio turístico. Mas, durante muito tempo, os transportes para realização do turismo eram realizados dessa forma, como veremos a seguir.

Na Idade Antiga, que vai da invenção da escrita até a queda do Império Romano do Ocidente (4000 a.C. a 3500 a.C. até 475 d.C.), a realização das Olimpíadas, por exemplo, na cidade de Olímpia, impulsionava o deslocamento de grandes contingentes de pessoas não só da cidade, mas de toda a região. Na Idade Média (século V até o século XV), as práticas turísticas estavam atreladas às **peregrinações** que ocorriam nesse período, tais como a de cristãos a Jerusalém e as dos muçulmanos à cidade sagrada de Meca.

### ■ Peregrinações

São os deslocamentos realizados por indivíduos, segundo os preceitos de suas crenças religiosas, que têm por objetivo a visita a uma determinada localidade considerada sagrada pela religião em que eles acreditam.

Geralmente, nesses momentos históricos, os deslocamentos terrestres estavam embasados em meios de transportes de tração animal, tais como carruagens ou cavalos. Tais meios de

transportes, além de serem muito lentos, deslocavam um quantitativo muito pequeno de pessoas por unidade de transporte. O fato de a precária e embrionária infraestrutura ainda não estar atrelada a práticas econômicas e comerciais dificultava o percurso, pois não existiam boas condições nas estradas, meios de hospedagem e lugares para alimentação durante o caminho. Com isso, se comparada aos tempos modernos, se torna polêmico usar a palavra “turismo” nessas épocas, conforme salienta Mario Jorge Pires (2001, p. 1).



**Figura 7.1:** Meio de transporte de tração animal utilizado nas práticas turísticas na Idade Antiga e Idade Média.

## As navegações

Na Idade Moderna (século XV até o século XVIII), o interesse por novas descobertas, ou seja, a busca por maiores conhecimentos além-mar e novas rotas comerciais, fez com que diversos países investissem em expedições ultramarinas, que ficaram conhecidas como Grandes Navegações.

Nesse período, teremos a descoberta do continente americano, o contorno de toda a área do continente africano e a Oceania, ampliando o mundo conhecido e abrindo a possibilidade de integração entre as partes descobertas, principalmente a integração intercontinental, devido a um meio de transporte que permitia maior capacidade de deslocamento e de transportar pessoas.

Tudo isso devido ao maior porte dos navios, ao desenvolvimento da cartografia e da bússola, o que desmistificou várias crenças sobre a existência de perigos marítimos, aliado à instalação de uma infraestrutura de portos nas colônias que passaram a receber a partir do século XVI pesquisadores naturalistas, membros da burguesia, jovens da nobreza, que atravessavam o oceano com o intuito de pesquisar sobre as localidades recentemente encontradas, realizando inventários e explorações econômicas, começando aí a ampliar as possibilidades de práticas turísticas além da Europa.



Figura 7.2: Meios de navegação e portos antigos, construções que ampliaram o mundo conhecido e, consequentemente, as práticas turísticas.

Podemos salientar que nesse período da Idade Moderna surge o capitalismo, ampliando trocas comerciais e movimentando a necessidade de se obter diversas maneiras de se transportar, a fim de encontrar novas rotas comerciais. Podemos dizer, então, que as práticas do turismo e a evolução dos transportes caminharam junto com a evolução do capitalismo.

## A ferrovia

No século XIX, após o inglês Richard Trevithick construir a primeira máquina a vapor, deu-se início a uma revolução nos meios de transporte: a troca da tração animal e da energia natural pela possibilidade de se produzir sua própria energia. Após ser anexado na navegação, o motor a vapor também revolucionou os meios de transporte terrestre através das ferrovias que,

segundo o historiador Hobsbawm, “era o maior conjunto de obras públicas existentes e um dos mais sensacionais feitos da engenharia conhecido até então na história” (HOBBSAWM, 1982, p. 74), pois possibilitava tanto a integração territorial e o transporte de passageiros quanto de produtos em maior quantidade e menor escala de tempo.

As ferrovias a vapor deram um novo dinamismo às práticas turísticas terrestres, à propagação das ferrovias por diversos territórios no século XIX, agregada à **utilização da bitola padrão** e à criação de diversas estações ferroviárias, ou seja, novos fixos. As condições se tornaram favoráveis a um aumento dos fluxos devido à rapidez dos deslocamentos e da quantidade de indivíduos que poderiam ser transportados, pois, segundo Schnerb, “por volta de 1850, a ferrovia conduzia de 400 a 500 milhões de passageiros anualmente e de 200 a 300 milhões de toneladas” (PIRES, 2001, p. 10).

#### A **utilização da bitola padrão**

refere-se à largura entre os trilhos da ferrovia. Com a padronização da bitola, ou seja, com a utilização de uma largura única entre os trilhos, haveria a possibilidade de se integrar os diferentes ramais, ampliando as possibilidades de deslocamento por uma extensão maior do território.



É importante destacar que, nesse período, por volta de 1841, o primeiro pacote de turismo concebido foi quando Thomas Cook fretou um trem para o deslocamento de cerca de 570 pessoas no percurso entre as cidades de Leicester e Loughborough com intuito de participar de um congresso antiálcool, percebendo a importância da ferrovia para essa prática e possibilitando o deslocamento de um grande quantitativo de pessoas transportadas.

Thomas Cook (1808-1892) foi o primeiro homem a exercer o papel de agente de viagens. Era inglês e, através de um fretamento de trem, realizou a primeira viagem turística em grupo.



**Figura 7.3:** Transporte ferroviário do século XIX, integração territorial e ampliação das práticas turísticas pela rapidez e pelo aumento da capacidade de transportar passageiros.

Fonte: sxc.hu – ID- Image ID: 1182381



O passeio de trem mais antigo do Brasil acontece na Estrada de Ferro do Corcovado. A inauguração foi realizada pelo Imperador D. Pedro II e atravessava o Parque Nacional da Tijuca, considerado a maior floresta urbana do mundo. Atualmente, esse passeio transporta os turistas até o Cristo Redentor, possibilitando a visualização das mais belas paisagens da cidade e a realização de um passeio histórico.



## Atividade

### Atende aos Objetivos 2 e 3

2. É preciso que você perceba o quanto é fundamental a sua compreensão sobre o impacto da evolução das navegações e das ferrovias para a evolução do turismo. Para que possamos constatar a sua compreensão, faça uma comparação das práticas turísticas realizadas com transporte de tração animal com as práticas turísticas com transportes baseados no desenvolvimento das navegações e ferrovias. Considere fatores como a velocidade dos deslocamentos, a escala de abrangência e o quantitativo de indivíduos que os meios de transporte podiam suportar.

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

### **Resposta Comentada**

*Você deve ter notado nos textos que leu que na Idade Antiga e na Idade Média o transporte de tração animal limitava as práticas turísticas, pois, além de sua lentidão, possibilitava um baixo quantitativo de transporte de indivíduo e não existiam infraestruturas para que*

*pudessem descansar confortavelmente durante as longas viagens. Na passagem da Idade Média para a Idade Moderna, o incentivo às grandes navegações realizadas por diversos países europeus para ampliar as rotas marítimas comerciais e buscar um maior conhecimento além-mar possibilitou o crescimento das práticas turísticas ultramarinas, pois houve uma ampliação do mundo conhecido, a instalação de diversos portos nos lugares encontrados e a realização de inventários sobre as localidades, permitindo, assim, um maior conhecimento sobre as terras descobertas. Já as ferrovias possibilitaram uma integração territorial entre as diversas localidades através da instalação de estações ferroviárias. Contribuíram para o aumento do quantitativo de indivíduos transportados e a rapidez dos deslocamentos, graças ao surgimento do motor a vapor e à unificação da bitola, ampliando o interesse pelas práticas turísticas. Dessa forma, foi dado o pontapé inicial para o desenvolvimento posterior do turismo de massa, indo de encontro à afirmação de Burkart & Medlik, que reconhecem que “os veículos, para muitos passageiros, são uma das formas que diferem, estruturalmente, o mundo moderno dos tempos antigos, pois não havia a idéia de extensão e nem de volume” (PIRES, 2001, p. 5).*



As revoluções no transporte ocorrem em um período em que também estão ocorrendo transformações no modo de produzir da sociedade, ou seja, as revoluções industriais. Nesse caso, passa a surgir a classe média, começando a formar uma demanda turística. É nesse período que passamos a ter a estruturação do turismo como prática comercial devidamente estabelecida.

## A aviação civil

Vamos imaginar o seguinte: embora já contássemos com alguns meios de transporte já dotados de certo grau de desenvolvimento no final do século XIX e início do século XX que possibilitavam a ampliação das práticas turísticas, existiam alguns pontos que, mesmo no patamar que os meios de transporte se encontravam, estavam por serem resolvidos. Primeiramente, os trens e outros veículos terrestres limitavam o turismo



somente ao continente, ou seja, não poderia haver o deslocamento de um turista da Europa para a América. Você pode perguntar “e o navio”? Essa modalidade de transporte possibilitava o deslocamento de um continente a outro. No entanto, mesmo já dotado de certo desenvolvimento tecnológico, ainda realizava os deslocamentos de forma muito lenta, o que desestimulavam muitos a praticar o turismo intercontinental.

A partir daí, já podemos imaginar qual foi o impacto da aviação civil para a prática do turismo. Poderíamos até dizer que a decolagem da aviação civil fez o turismo decolar de vez como prática comercial internacional.

Embora o avião tenha sido inventado na primeira década do século XX, conforme nos diz Fátima Cristina Morela Edra, foi somente depois da Primeira Guerra Mundial (1914-1918) que podemos visualizar o surgimento de uma aviação civil. Toda a estrutura de aviação utilizada na guerra foi direcionada para a im-

plementação da aviação civil, quando na década de 1920, tivemos o surgimento de voos regulares com passageiro, iniciados primeiramente dentro da Europa e, posteriormente, intercontinentais.

Após a Segunda Guerra Mundial (1940-1945), o desenvolvimento tecnológico possibilitou um grande avanço na aviação civil, impulsionando as práticas turísticas intercontinentais, pois essa modalidade de transporte deu condições para que um turista atravessasse o oceano em horas, reconfigurando a nossa noção de espaço e tempo, encurtando as distâncias, devido ao avanço tecnológico que proporcionava mais rapidez aos deslocamentos aéreos, e aumentando, assim, o espaço de fluxos, que estavam balizados sob a estruturação de novos fixos, tais como os aeroportos.



**Figura 7.4:** Aviões e aeroportos, rapidez e comodidade nos deslocamentos dos passageiros nas escalas inter-regionais, internacionais e intercontinentais.

Fonte: <http://www.sxc.hu/photo/804358>  
<http://www.sxc.hu/photo/753722>





Podemos afirmar que a aviação civil possui a particularidade de a localização dos aeroportos muitas vezes se encontrar distante dos centros urbanos e, para que haja a total satisfação do deslocamento, deve ocorrer a solidariedade desta modalidade de transporte com outras, ou seja, de maneira intermodal.

O transporte intermodal corresponde à integração de duas ou mais modalidades de transporte.



O primeiro voo realizado no Brasil só ocorreu em 1925, quando um avião-correio percorreu a rota entre as cidades do Rio de Janeiro e a capital da Argentina, Buenos Aires. Em 1926, temos o primeiro voo comercial realizado no Brasil e, a partir de 1927, inicia-se a configuração do tráfego aéreo brasileiro.

## O automóvel

Vamos refletir sobre um aspecto importante. No decorrer da evolução dos meios de transporte, o consequente aumento da possibilidade de deslocamento para várias localidades em diversas escalas impulsionou as práticas turísticas em todo o planeta como atividade comercial. Porém, podemos dizer que as modalidades de transporte tais como trens, navios e aviões possuem uma particularidade em comum: elas realizam deslocamentos turísticos determinados, ou seja, você só poderá ir para locais que são contemplados por rotas realizadas por esses meios de transporte, e mais, nos horários em que há disponibilidade de transporte. Nesse caso, mesmo que você escolha seu destino turístico, sua vontade vai estar condicionada ao horário e à disponibilidade de rotas para que você realize o seu deslocamento turístico.

Essa situação só vai ter uma solução com a evolução do automóvel, modalidade de transporte que dá início à prática turística

■ **Karl Benz** (1844-1929) era alemão, engenheiro de automóveis e o primeiro a desenvolver um automóvel movido a gasolina, no final do século XIX. Foi o fundador da empresa automobilística alemã Mercedes-Benz.

baseada na liberdade espacial do turista, ou seja, a capacidade de o turista poder decidir aonde ir, como ir, quando ir, quando parar e quem levar. Essa autonomia do turista, aliada ao desenvolvimento da aviação civil, ampliou a prática turística de vez no século XX.

A intencionalidade de produzir um veículo tal como o automóvel nos remonta ao final do século XVIII, mas só no final do século XIX é que **Karl Benz** fundou o primeiro automóvel. Porém, só depois da Primeira Guerra Mundial, quando Henry Ford começa a produzir automóveis em grande escala, esse veículo passa a fazer parte do cotidiano de deslocamento dos turistas. Começaram a ser construídas autoestradas para possibilitar os deslocamentos dos automóveis, e no decorrer das autoestradas se desenvolveram hospedarias, lanchonetes e diversos outros tipos de comércio. Além dos deslocamentos autônomos possibilitados pelo automóvel, ele inseriu a possibilidade de se ampliar o turismo durante o trajeto realizado em seu deslocamento, além de diversas outras práticas turísticas, como é o caso do *camping*, onde você pode carregar em seu veículo uma barraca e outros suprimentos e se instalar em qualquer localidade onde haja o contato com a Natureza, tendo a liberdade espacial de escolher onde e quando ficar e como se instalar.

No Brasil, assim como em toda a América Latina, o automóvel só começou a ser disseminado após a Segunda Guerra Mundial. O governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961), considerado “pai do rodoviarismo” no Brasil, foi responsável pela propagação da utilização dos automóveis no Brasil. Após a abertura do país para o capital internacional, diversas montadoras de automóveis vieram se instalar no Brasil. Com isso, ele ampliou a malha rodoviária no Brasil em detrimento de algumas outras modalidades de transportes, como a ferrovia e a navegação fluvial.



Podemos salientar que a propagação da utilização dos automóveis está atrelada ao desenvolvimento do Fordismo, que é o sistema de produção em massa, baseado na linha de produção e na especialização dos funcionários em uma dada etapa da produção. Essa inovação no modo produzir foi implantado por Henry Ford, que foi justamente quem propagou produção e vendagem de automóveis em larga escala no mundo.



A propagação da utilização dos automóveis em diversas partes do globo, inclusive no Brasil, foi fortalecida pela propaganda relacionada ao *"American way of life"*, ou seja, ao "estilo de vida americano", relacionado à qualidade de vida que os americanos possuíam, disseminando a cultura americana para o resto do mundo e a necessidade de consumo como forma de alcançar a qualidade de vida. Esse consumo incluía os automóveis, já que esse veículo estava enraizado na cultura americana que prezava pela sensação de liberdade que tal modalidade de transporte proporcionava.



**Figura 7.5:** Modelos de automóveis antigos e modernos, liberdade espacial total para a realização das práticas turísticas.

Fonte: <http://www.sxc.hu/photo/1028327>  
sxc.hu - Image ID: 82394



## Atividade

### Atende aos Objetivos 2 e 3

3. O século XX é o século do turismo. Dada essa informação, descreva por que o século XX é o século do turismo e qual o papel dos transportes desenvolvidos nesse século para que houvesse a expansão das práticas turísticas em nível global.

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

### **Resposta Comentada**

*O século XX pode ser considerado o século do turismo porque é nesse século que se desenvolveram duas importantes modalidades de transportes. Primeiro, podemos citar a aviação civil, que surgiu no início do século XX e possibilitou os deslocamentos internacionais com comodidade e rapidez; e segundo, podemos citar a evolução dos automóveis, que possibilitaram aos indivíduos a capacidade de decidir sobre suas práticas turísticas, ou seja, possuíam autonomia espacial total, dada a condição de decidir sobre como, quando e por onde realizar seus deslocamentos.*

## **Os transportes e o turismo nos dias atuais**

Conforme explica o geógrafo José Ángel Hernández Luis,

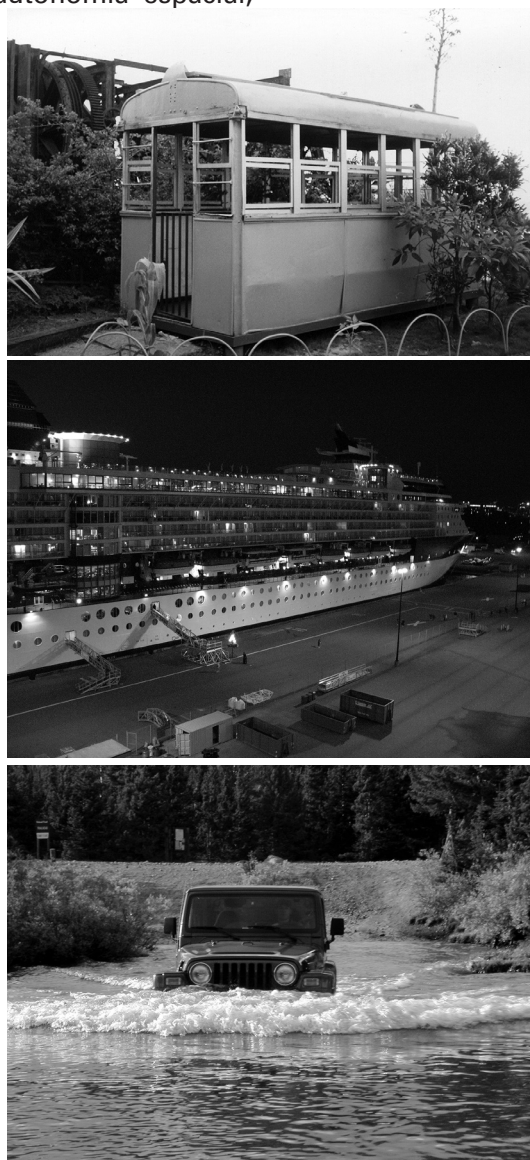
(...) o transporte é o principal parâmetro em que se assenta o turismo, pois sem os meios de transportes e suas respectivas infraestruturas o turismo não poderia se materializar e nem alcançar os fluxos que se registram no presente (2008).

Atualmente, a evolução dos meios de transporte e suas respectivas inter-relações funcionam como mecanismos que possibilitam práticas turísticas em diversos lugares do mundo. O geógrafo Milton Santos já nos advertia sobre a emergência desse fenômeno, em que segundo ele, “é a dialética entre a frequência e a espessura dos movimentos no período contemporâneo e a construção e modernização dos aeroportos, portos, estradas ferroviárias e hidrovias que dão maiores densidades aos fluxos,

(2005, p. 167), principalmente aos fluxos turísticos, que têm na sua primazia a possibilidade de deslocamentos.

O transporte tem relações diversas com o turismo e não apenas com o ato de deslocar. Por exemplo, os cruzeiros marítimos não só possibilitam o deslocamento turístico, assim como essa modalidade de transporte, por si só, já é um produto turístico. O automóvel possibilita, além da autonomia espacial, as práticas de turismo radical denominada “*off-roads*” ou seja, “fora da estrada”, como por exemplo os *rallys*, no caso brasileiro, podemos citar o Rally dos Sertões. O transporte ferroviário assume um papel importante na prática do turismo histórico em diversas localidades onde ela é praticada, como é o caso da Estrada de Ferro Curitiba-Paranaguá.

Atualmente, a conservação da precariedade das estradas, ou seja, mantendo-as como estrada de chão, tem sido um dos mecanismos utilizados por alguns segmentos turísticos, principalmente de nível aquisitivo alto, para impedir a massificação dos deslocamentos para determinadas localidades turísticas, mantendo assim a tranquilidade e a seletividade, já que, para se alcançar um lugar com essas características, se faz necessária a obtenção de carros propícios (que geralmente são muito caros) para realizar esses deslocamentos de forma satisfatória, selecionando, assim, o público que irá usufruir desse lugar turístico, impedindo o turismo de massa, como é o caso de Visconde de Mauá-RJ.



**Figura 7.6:** Modalidades de transportes que possuem funções turísticas.

Fonte: <http://www.sxc.hu/photo/35174>

<http://www.sxc.hu/photo/1182085>

<http://www.sxc.hu/photo/265485>

Contudo, os meios de transportes, dentre esses diversos impactos, contribuem para a densificação dos fluxos turísticos, pois a possibilidade e a capacidade de deslocamento de um centro emissor para um centro receptor vão ter grande influência na determinação dos resultados e da capacidade de um dado lugar exercer atividades turísticas. A relação dos transportes com o espaço, hoje mais do que nunca, dadas as modalidades de transporte existentes e a necessidade de interrelações entre elas, é fundamental para a efetivação das práticas turísticas em um determinado lugar, destacando, assim, o papel da Geografia dos Transportes que, além de tudo, deve levar em consideração atualmente os aspectos culturais, econômicos e sociais dessa localidade.

## **Conclusão**

Em suma, percebemos como a evolução do turismo está atrelada à evolução dos meios de transporte. O turismo tem o transporte como elemento fundamental para sua efetivação, já que sua realização depende da capacidade das pessoas se deslocarem. A medida que ocorre o desenvolvimento tecnológico, os meios de transporte vão se tornando mais velozes, confortáveis e eficazes, integrando cada vez mais o planeta e atraindo mais pessoas para realizar o turismo. Contudo, a importância da Geografia dos Transportes se torna evidente devido ao fato de elucidar os impactos decorrentes da relação dos transportes com o ordenamento territorial.



## Atividades Finais

### Atende aos Objetivos 1, 2 e 3

a) No decorrer desta aula, você pôde perceber o papel da Geografia dos Transportes e sua importância na análise do turismo, visto que a evolução do turismo está intimamente ligada à evolução dos transportes. Conforme foi citado anteriormente, o turismo tem como um de seus fundamentos principais o deslocamento. Baseado nisso, faça um balanço geral entre a evolução dos transportes e a evolução do turismo, destacando o papel da Geografia dos Transportes.

---

---

---

---

---

b) Faça uma análise sobre alguma prática turística que você tenha realizado. Comente sobre a importância dos transportes para que ela tenha acontecido, dizendo se a modalidade de transporte foi adequada ou não diante da densidade dos fluxos turísticos existentes na localidade.

---

---

---

---

---

c) Faça uma pesquisa sobre a atividade turística em seu município levando em consideração os seguintes aspectos:

- busque saber qual a relação das práticas turísticas realizadas com os meios de transportes disponíveis;
- colete dados na Secretaria de Turismo de seu município ou outros órgãos municipais relacionados;
- o *site* da prefeitura também deve ser pesquisado, pois eles possuem informações importantes;

Após concluir sua pesquisa, discuta com o seu tutor presencial os resultados obtidos.

---

---

---

---

---

---

---

---

---

### **Respostas Comentadas**

*a) A Geografia dos Transportes é de suma importância para a análise da evolução do turismo, visto que estuda os impactos decorrentes da relação entre os transportes e o espaço, e o deslocamento é fundamento básico do turismo.*

*Na Idade Antiga e Média, os deslocamentos terrestres baseados em veículos de tração animal estagnavam o crescimento do turismo, pois, além de serem lentos, transportavam poucos indivíduos por unidade sobre estradas ou trilhas precárias. Na Idade Moderna, as grandes navegações contribuíram para ampliar o mundo conhecido além da Europa, integrando os continentes através da instalação de portos, ampliando a capacidade de transportar pessoas e a escala de deslocamento. No século XIX, após a invenção do motor a vapor, surgiram os troncos ferroviários que integraram os territórios, ampliaram a capacidade de transportar passageiros e a velocidade dos deslocamentos. No século XX, o surgimento da aviação civil possibilitou o aumento da quantidade de passageiros transportados velozmente de deslocamento em diversas escalas, principalmente a internacional; e o surgimento do automóvel deu condições para que o turista tivesse autonomia espacial total. Ambos contribuíram para ampliar o turismo como prática global.*

*Atualmente, além de contribuírem para a configuração territorial e para os deslocamentos, dada a modernidade dos fixos e a densidade dos fluxos, os transportes assumem o papel de elementos turísticos, tais como os cruzeiros marítimos, os “off-roads” e os trens históricos.*

*Os transportes não só possibilitam os deslocamentos, mas atuam na densificação dos fluxos turísticos entre centro emissor e centro receptor, o que implica a capacidade de um dado lugar exercer atividades turísticas.*

*b e c) As respostas dessas questões vão de acordo com a realidade do aluno. Nesse caso, cada resposta terá sua particularidade, ressaltando a importância da interpretação dos dados tendo como base o conteúdo desta aula.*



## **Resumo**

O transporte, antes de tudo, é o meio pelo qual se realiza o deslocamento de pessoas e cargas de um ponto do espaço a outro. Independente de escala ou modo, sua existência é de extrema importância para que haja ligação entre os lugares e a possibilidade de ir e vir.

O turismo é uma atividade que consiste em levar um determinado turista de um lugar para outro de acordo com o seu desejo, porém, para que haja esse deslocamento turístico, se faz necessária a utilização de meios de transporte, componentes que possibilitam a solidariedade entre os lugares.

A prática turística não é algo recente; ela nos remonta a tempos longínquos. Na Idade Antiga e na Idade Média, os deslocamentos estavam baseados em transporte de tração animal, o que estagnava o turismo, visto que esse meio de transporte carregava um baixo quantitativo de indivíduos que percorriam lentamente estradas ou trilhas precárias sem infraestrutura ao longo do percurso que permitissem se hospedar para descansar e se alimentar durante o longo tempo de viagem.

Na Idade Moderna, o incentivo às grandes navegações possibilitou um conhecimento maior do mundo além-mar, pois desmistificou os perigos marítimos, ampliou o mundo conhecido e criou novas rotas comerciais marítimas, integrando os continentes através da instalação de portos em diversas localidades do mundo.

No século XIX, após a invenção do motor a vapor, as ferrovias se tornaram um meio de transporte de suma importância, pois integravam o território, realizam deslocamentos com maior rapidez e transportavam um maior número de pessoas, sendo que a unificação da bitola possibilitou a integração das ferrovias em uma escala territorial maior.

No início do século XX, com a invenção da aviação civil, os deslocamentos internacionais se tornaram mais rápidos e o mundo conheceu uma nova percepção de espaço e tempo, atraindo mais turistas, devido à comodidade e rapidez dos deslocamentos aéreos.

A utilização dos automóveis, no século XX, serviu para dar aos indivíduos a liberdade espacial total e ao turista a capacidade de poder decidir, aonde ir, como ir, quando ir, quando parar e quem levar. Essa autonomia, aliada ao desenvolvimento da aviação civil, ampliou a prática turística de vez no século XX.

Atualmente, além de contribuírem para a configuração territorial e para os deslocamentos, dada a modernidade dos fixos e a densidade dos fluxos, os transportes assumem o papel de elementos turísticos, tais como os cruzeiros marítimos, os *off-roads* e os trens históricos.

## **Informações sobre a próxima aula**

Na próxima aula, trataremos da contribuição da geografia regional para o estudo do turismo.

## **Fundamentos Geográficos do Turismo**

Referências

## Aula 1

---

BARRETO, M. *Planejamento e organização do turismo*. São Paulo: Papirus, 1991.

MASCARENHAS, G. A leviana territorialidade dos esportes de aventura: um desafio à gestão do ecoturismo. In: BRHUNS, H.; MARINHO, A. (Orgs.) *Turismo, lazer e natureza*. Campinas: Manole, 2002. p. 75-99.

\_\_\_\_\_. A cidade moderna e as técnicas: uma nova espacialidade do tempo livre. In: ENCONTRO DA COMISSÃO DE GEOGRAFIA CULTURAL DA UNIÃO GEOGRÁFICA INTERNACIONAL 2003, Rio de Janeiro. *Anais...* Rio de Janeiro: UGI, 2003. CD-ROM.

\_\_\_\_\_. Cenários contemporâneos da urbanização turística. SEMINÁRIO INTERNACIONAL VISÕES CONTEMPORÂNEAS TURISMO/ LAZER E REVITALIZAÇÃO, 2, 2004, Rio de Janeiro. *Anais...* Rio de Janeiro: FAU/UFRJ, 2004.

## Aula 2

---

BARRETO, Margarita. *Manual de iniciação ao estudo do turismo*. Campinas, SP: Papirus, 1995.

BERTONCELLO, Rodolfo. Las practicas turisticas y sus implicancias socio espaciales. In: CORIOLANO, Luzia Neide M.T. (Org.). *Turismo com ética*. Fortaleza, UECE, 1998.

BOULLÓN, Roberto. *Planejamento do espaço turístico*. Bauru, SP: Edusc, 2002.

CASTELLS, Manuel. *A sociedade em rede*. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

COSTA, Vanderlei Messias da; MORAES, Antonio Carlos Robert. *A valorização do espaço*. São Paulo: Hucitec, 1994.

CRUZ, Rita de Cássia Ariza da. *Introdução à geografia do turismo*. São Paulo: Roca, 2001.

RODRIGUES, Adyr Balastrieri. *Turismo e espaço: rumo a um conhecimento transdisciplinar*. São Paulo: Hucitec, 1997.

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

\_\_\_\_\_. *Técnica espaço tempo: globalização e meio técnico-científico informacional*. São Paulo: Hucitec, 1994.

\_\_\_\_\_. *Natureza do espaço*. São Paulo: Hucitec, 1996.

## Aula 3

---

CORREA, Roberto Lobato. *A rede urbana*. 2. ed. São Paulo: Ática, 1994. (Série Princípios)

MASCARENHAS, Gilmar; NACIF, Cristina. *Novas tendências na urbanização brasileira: o caso de Itaperuna (RJ)*. Revista de Administração Municipal, Rio de Janeiro, v. 39, n. 205, p. 60-74, 1992.

PAUL, Gustavo ; OLIVEIRA, Eliane. O efeito calendário: com recorde de dias úteis, 2008 terá um faturamento maior na indústria e no comércio. *O Globo*. Disponível em: <<http://clipping.planejamento.gov.br/Noticias.asp?NOTCod=405015>> Acesso em: 7 jul. 2008

#### Aula 4

---

BARRETO, Margarita. *Turismo e legado cultural*. Campinas, SP: Papirus, 2000.

BONNEMAISON, J. Viagem em torno do território. In: CORREA, R.; ROSENDHAL, Z. (Org.) *Geografia cultural: um século*. Rio de Janeiro: Eduerj, 2002.

CAMINHO de Santiago de Compostela. Disponível em: <[http://www.santiago.com.br/informativos/informativo\\_3.htm](http://www.santiago.com.br/informativos/informativo_3.htm)>. Acesso em: 02 out. 2008.

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

CORREA, R. L. Região cultural: um tema fundamental. In: \_\_\_\_\_.; ROSENDAHL, Z. (Org.) *Espaço e cultura: pluralidade temática*. Rio de Janeiro: Eduerj, 2008.

MACDOWELL, Linda. A transformação da geografia cultural. In: GREGORY, Derek; MARTIN, Ron; SMITH, Graham (Org.). *Geografia humana sociedade, espaço e ciência social*. São Paulo: Jorge Zahar, 1996.

#### Aula 5

---

BERQUE, A. *Paisagem marca, paisagem matriz*: elementos da problemática para uma geografia cultural. In CORRÊA, R. L.; ROZENDAHN, Z. (Org.) *Paisagem, tempo e cultura*. Rio de Janeiro: EDUERJ, 1998. p. 84-91.

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

\_\_\_\_\_. *Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico informacional*. São Paulo: Hucitec, 1993.

\_\_\_\_\_. *Por uma geografia nova*. 3.ed. São Paulo: Hucitec, 1986.

## Aula 6

---

- CAPEL, H. *Las nuevas geografías*. Barcelona: Salvat, 1994.
- CORIOLO, L. Da sedução do turismo ao turismo de sedução. In: RODRIGUES, A. (Org.). *Turismo, modernidade, globalização*. São Paulo: Hucitec, 1999.
- FRATUCCI, A. Participação comunitária na gestão do turismo nos municípios do Estado do Rio de Janeiro, análise do processo do PNMT. In: BARTHOLO, R., DELAMARO, M., BADIN, L. (Org.) *Turismo e sustentabilidade no Estado do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: FAPERJ/Garamond, 2005. p. 246-264.
- FREYRE, G. *Sobrados e mocambos*. Rio de Janeiro: J. Olympio, 1951.
- LEFEBVRE, Henri. *O direito à cidade*. São Paulo: Ed. Moraes, 1991.
- MARIANO, A. *A invenção da baianidade*. São Paulo: Annablume, 2009.
- MARTIN, André R. *Fronteiras e nações*. São Paulo: Contexto, 1992.
- MASCARENHAS, G. Espaços de sociabilidade na metrópole: sobrevivência, cultura e cidadania. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA, 9., 2005, Manaus. *Anais...* Manaus: AGB, 2005.
- MASCARENHAS, G. Urbanização turística e a produção do lugar em Penedo. In: BARTHOLO, R., DELAMARO, M., BADIN, L. (Org.) *Turismo e sustentabilidade no Estado do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: FAPERJ/ Garamond, 2005. p.110-136.
- MASCARENHAS, G.; OLIVEIRA, Leandro. 'Adeus ao proletariado?': a dimensão simbólica do estádio da cidadania (Volta Redonda – RJ/ Brasil). *Lecturas: educación física y deporte*. Revista digital, Buenos Aires, año 11, n. 101, oct. 2006.
- OLIVEIRA, M. Cidadania no Brasil: elementos para uma análise geográfica. *Geographia*, n. 6, p. 45-53, 2001.
- RODRIGUES, A. *Turismo e espaço: rumo a um conhecimento transdisciplinar*. São Paulo: Hucitec, 1997.
- SANTOS, M. *O espaço do cidadão*. São Paulo: Nobel, 1987.
- SANTOS, M. *Por uma geografia nova*. 3. ed. São Paulo: Hucitec, 1986.

## Aula 7

---

- DEBENETTI, Valdete Elza Spindler. Passeio de trem maria fumaça: um exemplo de turismo cultural e de lazer. estudo das percepções dos turistas. *Cultur: revista eletrônica de cultura e turismo*, Ilhéus, ano 2, n. 1, jan. 2008. Disponível em: <<http://www.uesc.br/revistas/culturaeturismo>>. Acesso em: 18 nov. 2009.

EDRA, Fátima Priscila Morela. *A relação entre turismo e transporte aéreo no Brasil*. 2005. Dissertação (Mestrado) - COPPE, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2005.

HERNÁNDEZ, J. A. Turismo de masas y transporte: el gran reto del turismo del siglo XXI. Scripta Nova. *Revista Electrónica de Geografía y Ciencias sociales*, Barcelona, v. 12, n. 258, feb. 2008. Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-258.htm>>. Acesso em: 18 nov. 2009.

HOBBSAWN, Eric. *A era do capital: 1848-1875*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.

PACHECO, Elsa. *Alteração das acessibilidades e dinâmicas territoriais na Região Norte: expectativas, intervenções e resultantes*. 2004. Tese (Doutorado) - GEDES, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Porto, 2004.

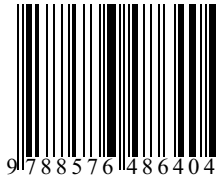
PIRES, Mario Jorge. *Raízes do turismo no Brasil*. Barueri: Manole, 2001.

SANTOS, Milton. *Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. Rio de Janeiro: Record, 2005.





ISBN 978-85-7648-640-4



9 788576 486404



**UENF**  
Universidade Estadual  
do Norte Fluminense



Universidade Federal Fluminense

**uff**



**UNIRIO**



Fundação Carlos Chagas Filho de Amparo  
à Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro



**GOVERNO DO  
Rio de Janeiro**

SECRETARIA DE  
CIÊNCIA E TECNOLOGIA



**Ministério  
da Educação**

