

Do planejamento integral à integração ao território e à paisagem: o Estado e a criação do espaço turístico em ambientes costeiros

SELECCIÓN VII SEMINARIO INTERNACIONAL DE INVESTIGACIÓN EN URBANISMO



Almir Francisco Reis

Professor do Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, História e Arquitetura da Cidade (PGAU-Cidade), Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). Florianópolis [Santa Catarina] Brasil. <almir@arq.ufsc.br>.



Joaquín Sabaté Bel

Professor do Departamento de Urbanismo e Ordenação do Território (DUOT), Universidade Politécnica da Catalunha (UPC). Barcelona [Catalunha] Espanha. <joaquin.sabate@upc.edu>.

Resumo

Apesar da aparente espontaneidade, o processo de transformação de áreas litorâneas a partir do desenvolvimento turístico é marcado, também, pela realização de esforços de planejamento por parte de governos nacionais ou municipais. Das primeiras atuações europeias dos anos 1950, onde infraestruturas, equipamentos e alojamentos foram criados integralmente à margem de estruturas preexistentes, aos esforços atuais de requalificação de zonas criadas pelo desenvolvimento da atividade, muito foi feito e, gradualmente, novas variáveis foram incorporadas. Este trabalho analisa algumas dessas experiências, no sentido de demonstrar como valores do território, questões ambientais e distintas configurações urbanas têm sido incorporadas pelo planejamento do território turístico. A amostra incorpora os casos do Languedoc-Roussillon, na França e do FONATUR, no México, exemplos de atuação integral do Estado, bem como atuações de planejamento ocorridas a partir dos anos 1990, na Espanha, que sintetizam buscas contemporâneas de requalificação de estruturas turísticas criadas pelo mercado em décadas anteriores.

Palavras-chave

Planejamento territorial; turismo costeiro e ordenação do território; turismo e paisagem.

From comprehensive planning to the integration of both, territory and landscape: the State and the creation of touristic areas in coastal environments

Abstract

Despite the apparent spontaneity, the transformation of coastal areas influenced by tourism development is also marked by the completion of planning efforts by national or local governments. Since first European interventions in the 1950s, with the provision of infrastructure, equipments and accommodations disconnected from the existing settlements, to the current efforts for qualification of previously developed areas, a great deal was achieved and gradually new variables were incorporated. This paper analyses some of these experiences in order to demonstrate how territory values, environmental issues and distinct urban morphologies have been incorporated into Territorial Planning of touristic areas. The sample includes cases of Languedoc Roussillon in France and FONATUR accomplishments in Mexico, examples of comprehensive Stateplanning, as well as planning interventions implemented from the 1990s in Spain, which synthesizes contemporary searches for qualification of touristic settlements developed in last decades.

Keywords

Territorial Planning; coastal tourism and regional planning; tourism and landscape.

1. Apresentação e objetivos

A efetiva industrialização, as transformações dos meios de transporte, a elevação dos níveis de vida e a institucionalização das férias trabalhistas motivaram o aparecimento do turismo, em especial nas áreas costeiras. Estes fatores, presentes nas mais diferentes áreas do planeta, tornaram-se especialmente relevantes nos países europeus a partir da Segunda Guerra Mundial, levando a uma mudança quantitativa e qualitativa na emissão de fluxos turísticos. Com o turismo massivo se estabelece um processo de transformação das áreas receptoras, tendo como resultado sua completa ressignificação territorial. A atividade construtiva passa a ser o principal elemento destas transformações, levando a processos acelerados de urbanização em resposta às necessidades crescentes de construir alojamento.

Estes crescimentos aconteceram, na maioria dos casos, em ausência de qualquer forma de planejamento, levando a problemas de saturação, deterioração ambiental e déficits de infraestruturas, equipamentos e serviços. Regiões significativas, inicialmente no Mediterrâneo e posteriormente em áreas do Caribe, Sudeste asiático e Oceania, em que pesem suas especificidades territoriais e socioeconômicas, passaram por processos semelhantes, ensejando processos de urbanização acelerada e os decorrentes problemas ambientais, territoriais e urbanísticos.

Apesar da aparente espontaneidade, esse processo foi marcado, também, pela realização de esforços de planejamento, com a criação de novos espaços para o turismo massivo, através da intervenção de governos centrais, regionais ou municipais. Desde os primeiros esforços de planejamento global do espaço turístico, onde infraestruturas, equipamentos e alojamentos foram criados integralmente à margem das estruturas preexistentes, aos trabalhos atuais de requalificação de zonas onde as forças do mercado impuseram a progressiva transformação e adaptação do território às novas necessidades, muita experimentação foi feita e, gradualmente, novas variáveis foram incorporadas, com destaque para a valorização da paisagem como elemento fundamental e razão de ser do espaço turístico.

Este trabalho analisa algumas experiências internacionais de planejamento do espaço turístico costeiro, no sentido de demonstrar como preocupações como os valores da paisagem e de identidade do território, as questões ambientais, a configuração de espaços urbanos dotados de efetiva urbanidade e a integração do processo de desenvolvimento turístico às comunidades locais têm sido gradativamente incorporadas pelos processos de planejamento do território turístico. A mostra estudada explicita diferentes escalas de planejamento, bem como algumas das diferentes abordagens que esta atividade tem assumido no contexto do Estado, em diferentes momentos históricos.

O trabalho surge de pesquisa realizada em estágio pós-doutoral junto à Universidade Politécnica da Catalunha. Temos já, há algumas décadas, analisado o processo de transformações por que vem passando a zona costeira brasileira, em especial o litoral catarinense (Reis, 2011) e, neste momento, nos parece de vital importância analisar como outras áreas fizeram frente a estes processos em outros momentos históricos. Estudar as respostas dadas ao desafio do desenvolvimento turístico no ambiente costeiro, através de atuações de planejamento territorial por parte dos poderes nacionais e locais, pode oferecer referenciais fundamentais para o levantamento de alternativas de qualificação do processo junto a nosso objeto de estudos. Retirar lições dos acertos, erros ou omissões que essas experiências evidenciam permite a ampliação do olhar sobre nossa realidade, explicitando também possibilidades e limitações da atuação acadêmica e profissional no campo do planejamento territorial.

Iniciamos o texto com uma discussão das especificidades do planejamento do espaço turístico costeiro, que se devem tanto à localização quanto ao diferencial colocado em relação ao planejamento urbano convencional (Ítem1). O Ítem2 apresenta os casos do Languedoc-Roussillon, na França, e as atuações do FONATUR, no México, exemplos de atuação integral do Estado na formulação do espaço turístico, o primeiro dos anos 1960, o segundo iniciado na década de 1970, e que se estende até os dias de hoje. Na sequência, no Ítem3 estudam-se atuações de planejamento ocorridas a partir dos anos 1990, na Espanha, em especial o Plano Insular de Ordenação de Tenerife, que reflete buscas contemporâneas, onde a proteção da paisagem e a requalificação das estruturas turísticas criadas em décadas anteriores passa a ser o mote principal. As considerações finais do trabalho fazem uma síntese das leituras realizadas, destacando algumas questões que nos parecem fundamentais para a formulação de uma agenda de planejamento e proteção de nosso litoral, hoje ameaçado pelo desenvolvimento da atividade turística exercida, via de regra, de modo depredador e muito pouco sustentável.

2. Especificidades do planejamento do espaço costeiro

As zonas costeiras constituem uma localização diferenciada, apresentando características naturais e de ocupação próprias em todos os quadrantes do planeta. A interface com o mar propicia a estas áreas grandes vantagens locais: constituem bases terrestres para a exploração dos recursos marinhos e concentram a quase totalidade da atividade portuária do mundo, com terminais intercontinentais e grandes fluxos de pessoas e mercadorias. Porém, enquanto localização diferenciada, o litoral caracteriza-se, principalmente, pela apropriação social que o caracteriza como espaço de lazer, o que leva ao desenvolvimento de atividades turísticas e de veraneio.

O turismo é, no presente, uma das atividades que tem provocado as maiores alterações na zona costeira em todo o mundo, se manifestando através de uma ocupação do território, na maioria dos casos superior ao incremento de população. Na realidade, o turismo litorâneo gera a maior parte dos movimentos turísticos internacionais, sendo o litoral o principal espaço de destino turístico em muitos países. O caso do Mediterrâneo, maior destino turístico mundial, exemplifica claramente esta situação: países como a Espanha e a Itália concentram cerca de 70% do turismo que recebem em suas regiões costeiras (Vera *et.al.*, 1997).

O consumo de solo e as grandes alterações que provoca por sobre as estruturas territoriais, sociais, econômicas e ecológicas preexistentes indicam a necessidade de uma especial atenção para com o desenvolvimento desta atividade por sobre as áreas costeiras. Esta questão se coloca especialmente relevante neste momento, quando o crescimento acelerado das últimas décadas tem levado à necessidade de ajustes dos destinos a motivações da demanda turística e às expectativas contemporâneas de sustentabilidade sócio-espacial. Depois de uma etapa de crescimento massivo, baseado em fortes concentrações espaciais nos espaços litorais, a orientação em direção a fórmulas mais qualitativas, em termos sociais, econômicos, ambientais e urbanísticos se coloca como uma necessidade fundamental no sentido de salvaguardar as áreas costeiras submetidas à atividade. Certamente uma melhor distribuição da oferta turística sobre o território, bem como a integração dos bordos litorais com o espaço interior se colocam como indicativos importantes nessa busca.

O desenvolvimento do espaço turístico tem acontecido, em muitos casos, em ausência de qualquer forma de planejamento, levando a problemas de saturação, deterioração ambiental e déficits de infraestruturas, equipamentos e serviços. Regiões significativas, inicialmente no Mediterrâneo e posteriormente em áreas do Caribe, Sudeste asiático e Oceania, em que pesem suas especificidades territoriais e socioeconômicas, passaram por processos semelhantes, ensejando processos de urbanização acelerada e um sem número de problemas ambientais, territoriais e urbanísticos.

Apesar da aparente espontaneidade, esse processo é marcado, também, pela realização de experiências de planejamento, com a criação de novos espaços para o turismo massivo através da intervenção de poderes locais ou nacionais. Exemplos desse tipo de ordenação são a Costa Esmeralda, na Sardenha, o Languedoc-Roussillon na França ou Cancun no México, onde novas infraestruturas, equipamentos e alojamentos foram criados integralmente à margem das estruturas territoriais preexistentes. Mais exceção do que regra, essas experiências contrastam fortemente com os modelos espontâneos, que se caracterizam fortemente por uma forte integração, apesar de desordenada, com as preexistências construídas, e onde as forças de mercado impõem a progressiva transformação e adaptação do território às novas necessidades colocadas pelo turismo.

O papel da regulação estatal no processo de ordenação dos espaços costeiros não pode, porém, ser minimizado. Primeiramente, enquanto responsável pelas grandes obras territoriais de infraestrutura, é o maior impactante na zona costeira. Estas obras constituem elementos indutores do processo de ocupação, viabilizando as ocupações costeiras e a instalação do processo de adaptação do território ao turismo. Por outro lado, através de processos de planejamento e da legislação, ele cria limitações e possibilidades à instalação dos diversos usos do solo, influenciando diretamente no processo de ocupação e viabilizando os investimentos privados. E, pelos processos de gestão, intervém nos conflitos de uso existentes, regulando a atuação dos diversos produtores

do espaço urbano e turístico. Tal atuação tem acontecido de modo diferenciado, em função do papel assumido nos diferentes momentos históricos e socioeconômicos. Há que se distinguir, por exemplo, a atuação do “estado de bem estar social” dos anos 1950 e 1960 das políticas neoliberais assumidas a partir dos anos 1970. Entender como tem acontecido a atuação estatal no processo de planejamento constitui elemento chave para a identificação dos diferentes crescimentos turísticos-costeiros, bem como para a definição de linhas de atuação e intervenção qualificadora do território submetido ao crescimento turístico.

Em função da enorme diversidade de implantações turísticas e processos de planejamento em ambientes costeiros, fez-se necessário, neste trabalho, o estabelecimento de alguns pressupostos de partida que permitissem a seleção dos casos de estudo, bem como a definição de variáveis analíticas a orientarem os procedimentos analíticos. As variáveis analíticas selecionadas explicitam questões atuais com referência aos espaços turísticos, visando demonstrar como preocupações como, os valores da paisagem e de identidade do território, as questões ambientais, a configuração de espaços urbanos dotados de efetiva urbanidade e a integração do processo de desenvolvimento turístico às comunidades locais têm sido absorvidas pelos processos de planejamento. A amostra estudada explicita diferentes escalas de planejamento, bem como algumas das diferentes abordagens que esta atividade tem assumido no contexto do Estado, em diferentes momentos. Buscou-se, igualmente, trazer a tona e destacar experiências inovadoras, que aportaram elementos qualitativos aos processos de planejamento.

3. O Planejamento total do espaço turístico: o Languedoc-Roussillon na França e a atuação do FONATUR no México

3.1. O Languedoc-Roussillon

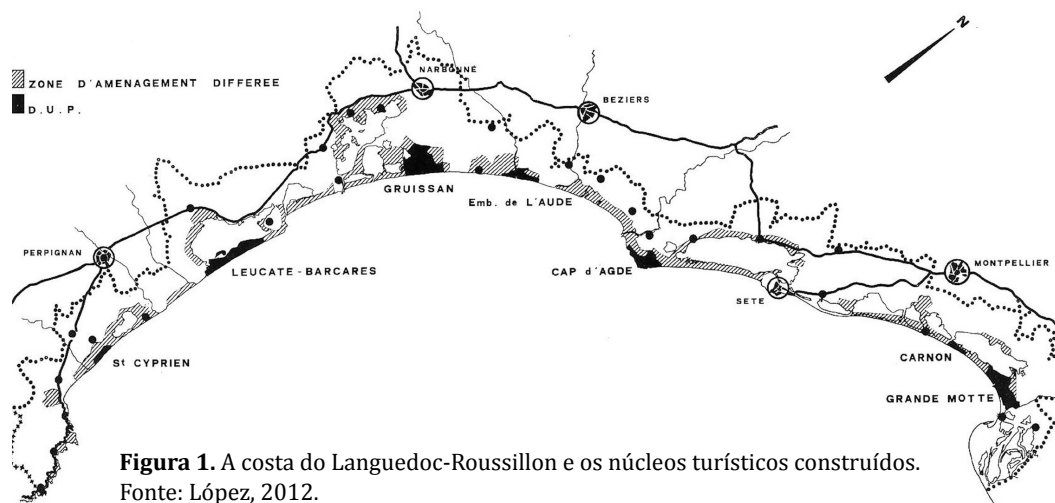


Figura 1. A costa do Languedoc-Roussillon e os núcleos turísticos construídos.
Fonte: López, 2012.



Figura 2. A radical transformação da costa a partir da construção das estações turísticas no Languedoc-Roussillon. A – obras de urbanização de Port Leucate- Barcares. B – Primeiras edificações na Grand Motte. C – Turismo massivo de sol e praia na Grand Motte. Fonte: López, 2012.

Buscando impulsionar o desenvolvimento da costa mediterrânea do sul da França, o governo central empreendeu, a partir dos anos 1960, a completa transformação socioeconômica de uma faixa litorânea de cerca de 180 quilômetros situada entre a fronteira espanhola e a Costa Azul, o

Languedoc-Roussillon. A iniciativa fez parte do conjunto de atuações do governo francês levadas a cabo a partir do término da Segunda Guerra Mundial, dentro de uma política de ordenação do território que, partindo da reconstrução das cidades devastadas durante o conflito, assumiu a geografia do país em todas as suas dimensões e âmbitos (López, 2012).

Dentro dessa política de planejamento territorial e modernização, foram consideradas todas as possibilidades econômicas possíveis, não tendo sido descartada nenhuma região do país. Neste momento, os indicadores econômicos revelavam já as potencialidades econômicas do turismo, em especial do turismo litorâneo, o que levou à concentração de esforços nesta faixa territorial. O projeto objetivou oferecer à clientela francesa e estrangeira um litoral competitivo no mercado turístico, bem como diversificar a atividade econômica de uma região essencialmente agrícola e com graves problemas socioeconômicos.

O plano de ordenação elaborado em 1963 para o Languedoc-Roussillon, objetivando a transformação de toda a região, levou à criação de cinco unidades turísticas distribuídas ao longo da Costa, cada uma delas com uma capacidade aproximada de 150.000 vagas hoteleiras: Grand Motte / Port Camargue, Cap d'Agde, Valras-Gruissan, Port Barcares / Port Leucate e Saint Cyprien. Incluiu também a construção de toda a infraestrutura necessária, dotando a região de uma potente rede de estradas e portos turísticos e integrando-a ao território nacional¹.

O processo de planejamento e construção foi gerenciado por um organismo administrativo criado especialmente para tal: a Comissão Interministerial para a Ordenação do Languedoc-Roussillon, ligado diretamente ao governo central. Esta comissão surgiu da necessidade de assegurar unidade na concepção do projeto, bem como de coordenar todas as ações implicadas na operação.

Entre as primeiras medidas tomadas, destacam-se aquelas voltadas à garantia da terra necessária ao desenvolvimento do empreendimento. O processo de aquisição das terras começou antes mesmo da criação da Comissão Interministerial, tendo sido estabelecido para o Estado o direito preferente em todas as transações imobiliárias nos cinco setores geográficos selecionados para a construção das unidades turísticas. A compra e urbanização antecipada dos terrenos objetivou a venda a preços similares àqueles gastos com os trabalhos executados. Com isso, evitou-se a especulação imobiliária e baratearam-se sobremaneira os custos, permitindo o oferecimento a promotores e construtores de terrenos equipados a preços extremamente competitivos.

Essas operações de compra de terrenos foram iniciadas em 1958, seguidas, a partir de 1963, com a oficialização do projeto, das ações de reflorestação, erradicação de mosquitos, e criação de infraestruturas através da instalação da rede rodoviária, serviços básicos, dragados, terraplanagens e instalações portuárias. As estações Grande-Motte, Carnon e Sant Cyprien Port foram iniciadas em 1967; Port Leucate-Barcarès e Port Camargue em 1968 e Cap d'Agde teve seus trabalhos executados entre 1970 e 1971.

Para a concepção urbanística dessas novas estações foram designadas equipes de arquitetos sob a coordenação geral de Georges Candilis. Os arquitetos integrantes formaram parte da terceira geração de arquitetos modernos na França, muitos deles participantes diretos do Team 10, grupo que, através de uma revisão crítica, dá continuidade ao trabalho dos CIAM (Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna). Esta medida permitiu o estabelecimento de critérios urbanísticos comuns e ao mesmo tempo a individualização das diversas estações, com a consolidação de uma arquitetura que imprimiu um selo bastante forte à operação. Certamente as controversas pirâmides criadas por Jean Balladur para La Grande Motte constituem a imagem mais marcante do empreendimento como um todo, que inclui, também, uma série de outras experimentações para o espaço turístico, como a busca de uma ambientação familiar e acolhedora levada a cabo por Jean Le Coteur em Cap d'Agde.

O empreendimento como um todo revela uma operação extremamente exitosa em termos da criação de um espaço turístico baseado no desfrute do sol e do mar. A evolução dos pernoites turísticos na área evidencia isto: 520.000 pernoites em 1976; 2 milhões, em 1978; 3,8 milhões em

¹ Para uma visão detalhada da epopeia levada a cabo na transformação do litoral do Languedoc-Roussillon, bem como das estratégias urbanísticas e territoriais do empreendimento, ver Racine (1980).

FONATUR, o planejamento, a construção e a administração destes CIPs: Cancun, Ixtapa, Los Cabos, Loreto e Huatulco, que, com exceção de Cancún, se encontram distribuídos na costa oeste do país. A análise dos lugares onde foram localizados denota a escolha de sítios com grandes atrativos costeiros, porém pouco comprometidos com ocupações anteriores. Ou seja, os CIPs são projetados praticamente a partir do zero, consolidando estruturas completamente novas no território em que se implantam.

Atualmente estes cinco projetos iniciais apresentam diferentes fases de desenvolvimento. O conjunto dos empreendimentos revela números impressionantes, conforme relatado em informe do FONATUR, com dados do ano de 2005 (FONATUR, 2006): 40.580 quartos em 266 hotéis; 18 % de hotéis cinco estrelas e de categoria especial do país; 46% dos turistas estrangeiros recebidos pelo México; 54% das divisas geradas no México por visitantes internacionais.

Esses dados falam por si próprios, ressaltando a importância do empreendimento levado a cabo a partir de instâncias governamentais. Os dados são especialmente relevantes se levamos em conta que o México é, hoje, o principal destino turístico internacional da América Latina, ocupando o quinto lugar entre o conjunto dos países do planeta em termos do número de turistas recebidos e a atividade aporta 8% do produto interno bruto do país (FONATUR, 2006). Apologia e crítica constituem tônicas presentes nas diversas leituras do processo, ora ressaltando os sucessos alcançados, ora expondo suas contradições, especialmente no que se refere à pouca integração dos CIPs ao meio que se inserem, o que tem se refletido, na maioria dos casos, em empreendimentos fechados, que pouco tem influído na elevação dos níveis de vida das populações do entorno (Pearce, 1982; Smith, 2009; Pérez, 2010; Oehmichen, 2010).

Cancun e Ixtapa foram os CIPs que detonaram o processo, ambos iniciados a partir de 1970 e com entrada em operação em 1974. Cancun constitui, certamente, a mais exitosa atuação do FONATUR, concentrando cerca de 6 milhões de turistas por ano, 26.560 vagas hoteleiras, 20% dos turistas que visitam o México e 30 % da arrecadação nacional em turismo (Smith, 2009). Dai nossa análise se centrar neste empreendimento paradigmático, que apresenta grande parte das características incidentes no conjunto dos CIPs planejados e construídos pelo FONATUR. Quando necessário, trazem-se os demais exemplos, ressaltando peculiaridades individuais.

3.3. Preexistências, paisagem, meio ambiente e urbanidade nos empreendimentos turístico-costeiros totalmente planejados

As atuações do governo francês no Languedoc-Roussillon e do FONATUR no México apresentam uma característica comum: os empreendimentos urbano-turísticos criados foram levantados em áreas praticamente virgens, distantes dos principais centros urbanos de ambos os países. Essas áreas constituíam zonas desprovidas de infraestrutura e com condições bastante difíceis de acessibilidade por via terrestre. Grande parte do sistema de conexões foi criada no sentido de dar acessibilidade a estes centros: aeroportos, novas rodovias e novas marinas constituem parte fundamental do planejamento territorial levado a cabo. No caso do Languedoc-Roussillon, Montpellier é a maior cidade nas proximidades do empreendimento. No caso mexicano essa característica é muito mais evidente: Cancun, por exemplo, encontra-se a cerca de 1800 quilômetros da capital mexicana, ponto central de articulação das rodovias do país.

Numa escala mais próxima outra característica básica se repete em ambos os casos analisados: a separação absoluta entre a oferta turística e a cidade residencial e de serviços preexistente, ou que se formou a partir da instalação da mão de obra atraída para construção e funcionamento do empreendimento. Isso é particularmente dramático no caso mexicano, com Cancun tendo sido edificada praticamente do nada. Por outro lado, características do sítio físico foram utilizadas pelo projeto no sentido de reforçar este isolamento: a Cancún turística, onde estão localizados os equipamentos turísticos, situa-se por sobre uma ilha de 18 km de comprimento, situada a cerca de 6 km do continente, que corre paralela à costa. No continente encontra-se a cidade residencial e de serviços, onde vive a grande maioria dos moradores permanentes. Na primeira, as instalações hoteleiras, alguns centros comerciais, campo de golfe, marinas e o centro de convenções; na segunda, centros de serviço e o local de moradia da grande maioria de moradores permanentes, mão de obra atraída pela construção e manutenção do complexo.

Cancún, al igual que otras ciudades turísticas, se convierte, así, en una ciudad "de orillas" (edge cities), caracterizada por la polarización entre un centro impoluto, elegante y globalizado, de la gran zona hotelera, rodeado por las orillas lumpenizadas donde se amontonan los trabajadores y todos los que buscan tener un empleo, o que dan servicios al pequeño consumo o se ocupan en servicios personales (trabajadoras domésticas) para sobrevivir. Para el caso mexicano, el ejemplo más ilustrativo de esta forma de acumulación de capital lo tenemos en Cancún. En Cancún, las clases sociales se tocan, pero no se mezclan. El contacto interclasista se da por motivos laborales: es una relación patrón-trabajador que no entraña un vínculo simbólico o afectivo, sino que constituye una relación instrumental jerarquizada (Oemichen, 2010).

Análises mais recentes do próprio FONATUR, realizadas com o objetivo de monitorar e efetivar medidas de correção dos rumos da atuação do órgão em seus 10 primeiros anos fazem uma autocrítica desta situação. Assim, entre as medidas de correção para o processo, se aponta como fundamental estabelecer políticas que garantissem [...]

[...] la interrelación de la vida turística con la vida local, el acercamiento de los visitantes con los pobladores del lugar, como lo comprobaba el crecimiento de la actividad en las principales vialidades de la ciudad de Cancún, a donde acudían los turistas en búsqueda de contacto con la cultura lugareña (FONATUR, 2006).

Esta nova linha de atuação influenciou diretamente o projeto de Huatulco, último CIP da primeira geração, que incluiu medidas de planejamento no sentido de aproximar turistas e populações locais, inter-relacionando fisicamente alguns dos elementos principais do projeto a preexistências urbanas.

A implantação dos novos centros turísticos, tanto no Languedoc-Roussillon quanto no México, implicou também em profundas alterações do quadro ambiental, ecológico e paisagístico preexistente. A fragilidade e a riqueza dos ambientes costeiros não foi objeto de maiores cuidados, levando a inúmeras situações problemáticas, a exemplo do dramático caso de Cancun, que colocou a praia principal em risco. As duas situações, materializadas antes da efetiva consolidação dos paradigmas ambientais característicos do presente, requerem trabalhos de resgate e requalificação ambiental, no sentido de retomar relações ambientais perdidas. Esta preocupação vai se tornar um dos pontos de partida dos planos realizados a partir dos anos 1990, que passam a incorporar tanto a preservação dos ecossistemas costeiros quanto a requalificação das áreas degradadas como ponto de partida do processo de planejamento territorial.

Cancún exemplifica os problemas decorrentes de uma consideração limitada às condicionantes ambientais colocadas pelo sítio, seja pela intensidade das transformações paisagísticas acarretadas pelo projeto, seja pela ocupação de ambientes naturais dotados de grande fragilidade ambiental, que ensejam riscos ambientais, ou pela escolha do local do empreendimento em área sujeita à passagem de furacões.

A Ilha Cancun era uma barreira natural que recebia o material sedimentar que desembocava nas lagunas interiores. Sua forma variava a partir das condições ambientais, perdendo areia ou recolhendo o material carreado pelas lagunas, o que lhe dá um caráter de permanente instabilidade. Os impactos derivados da ocupação deste espaço, a partir da ocupação hoteleira, modificaram substancialmente o equilíbrio geomorfológico preexistente: o desaparecimento da barreira arenosa, do sistema de dunas e a perda cobertura vegetal implicou no aumento da vulnerabilidade a desastres, no risco a inundações e, fundamentalmente na erosão das praias. Hoje a praia de Cancun retrocedeu, em muitos casos, até a base de algumas instalações hoteleiras. As obras de defesa realizadas, geralmente a partir de iniciativas isoladas de cada equipamento hoteleiro, tiveram um impacto paisagístico fortíssimo consolidando uma situação bastante preocupante que destrói paulatinamente a praia, razão de ser de todo o empreendimento. Tudo isso foi agravado pela passagem dos furacões, em especial o furacão Gilberto, em 1988 e o furacão Wilma em 2005. Findo o equilíbrio preexistente, fato agravado pela inexistência de um claro limite entre o urbano e o natural, a dificuldade de que as praias se recuperem naturalmente tem levado a contínuas intervenções com obras de recuperação, defesa e alimentação da praia, evidenciando um dos grandes desafios que Cancun tem a enfrentar no presente e no futuro.

Como já ressaltado, os empreendimentos turísticos levados a cabo no Languedoc-Roussillon e no México expressam uma separação radical entre as atividades turísticas e as demais atividades de habitação e serviços localizadas sobre a placa continental. Em termos de vida urbana, atividades turísticas e atividades de serviço não se mesclam no cotidiano, turistas e moradores permanentes só estabelecem contatos laborais.

Uma aproximação à configuração de Cancún resalta os problemas derivados desta separação. Perez (2010) relaciona 3 elementos fundamentais presentes na configuração urbana do empreendimento: a praia, os hotéis e a avenida troncal que estrutura o todo, o bulevar Kulkulkán. A zona turística, localizada sobre a barreira de arrecifes, se desenrola por cerca de 25 quilômetros entre o mar do Caribe e o sistema lagunar, articulada pelo bulevar Kulkulkán, localizado às margens da lagoa. Entre o bulevar e a praia localizam-se os hotéis. O espaço turístico criado é resultado das relações que se estabelecem entre estes elementos, consolidando espaços públicos com diferentes atributos de urbanidade.

A praia atributo maior e razão de ser do empreendimento, encontra-se bastante segregada do bulevar, em função da barreira construtiva dos hotéis. A conexão entre o eixo viário organizador do todo e a praia dá-se por dentro do espaço privado dos hotéis, salvo os poucos espaços públicos de conexão existentes, qualificados pelo Plano diretor de 1982 como praias públicas. Distribuídos irregularmente, e tendo seu espaço gradualmente diminuído com sua ocupação por empreendimentos privados, hoje das 11 originais, 5 delas se viram reduzidas a um acesso pedestre ao mar, e apenas 4 possuem algum equipamento que caracterize seu uso público. Desse modo, sofrendo a erosão que impactou violentamente o ambiente, e extremamente segregada dos percursos urbanos pela localização dos hotéis, constitui praticamente um espaço de usufruto dos hóspedes, que gradualmente perdeu atributos de paisagem e urbanidade.

A franja hoteleira em Cancun é totalmente ocupada por hotéis de luxo. São hotéis introvertidos, com a fórmula "tudo incluído". Tal fórmula redundante num hotel totalmente autônomo, onde os hóspedes não utilizam nenhum serviço recreativo ou comercial externo. Seu acesso principal se dá pelo bulevar Kulkulkán, e a edificação se posicionará o mais próximo possível da praia, para onde se abre.

O bulevar Kulkulkán constitui o espaço público dotado de maior diversidade em Cancún. Situado às margens do complexo lagunar, articula o todo oferecendo belos visuais e organizando a acessibilidade aos hotéis. Certamente o posicionamento junto ao sistema lagunar lhe propicia seus mais importantes atributos paisagísticos. A outra margem, junto aos hotéis e equipamentos turísticos, apresenta diferentes configurações onde o movimento é dado, principalmente, pelo entrar e sair de carros dos hotéis. A fronteira rua/hotéis, ou seja, entre o espaço público e o espaço privado, é variável: em alguns casos espaços verdes privados fazem essa transição, em outros a fachada dos fundos e a localização dos serviços dos hotéis estabelecem uma transição bastante difícil.

Esta rápida análise nos demonstra que a configuração urbana de Cancún, a exemplo de outros núcleos turísticos criados tanto no México quanto no Languedoc-Roussillon, apresenta muitas dificuldades no sentido de criar uma efetiva estrutura de espaços públicos urbanos. O desfrute do lazer e da paisagem acontece no interior das ilhas constituídas por cada um dos hotéis, que pouco alimentam o espaço público em termos de quantidade e diversidade de usuários. Certamente uma requalificação desses núcleos inclui tanto a restauração de suas condições ambientais quanto o reestudo de sua estrutura de espaços públicos, no sentido de criar uma efetiva apropriação no cotidiano o que, certamente, tende a qualificar tanto a experiência do turista quanto o dia-a-dia de sua efetiva população.

4. Qualificação de áreas costeiras transformadas por crescimento urbano-turísticos espontâneos: os Planos Insulares de Ordenação Territorial

A zona costeira mediterrânea da Espanha recebe cerca de 70% do total do turismo internacional do país constituindo-se numa das regiões mundiais mais transformadas a partir do desenvolvimento da atividade. O processo de exploração imobiliária desencadeado levou à ocupação de amplas áreas, transformando paisagens, criando novas formas de apropriação do território, implicando profundas alterações do quadro sócio-espacial.



Figura 5. Tenerife: paisagem natural e ocupação agrícola. Fotos: Almir Francisco Reis, 2014.

Com este processo, o litoral mediterrâneo espanhol se converteu praticamente em uma conurbação, onde se incluem cidades com grande especialização turística, muitas delas extremamente impactadas no que diz respeito a seus recursos ambientais, bem como em termos de infraestrutura e deficiência de serviços, o que levou a uma preocupante degradação da cena urbana e ambiental. A mudança deste paradigma de ocupação territorial pode ser observada com a revisão do planejamento que se instalou a partir das décadas de 1980 e 1990, processo que levou ao surgimento de planos e projetos que têm por base o controle da capacidade de carga, a qualificação dos espaços turísticos e uma grande consideração para com o patrimônio ambiental e paisagístico.

Desde a formulação da Lei de Costas, em 1988, que consolidou as zonas mínimas de proteção e de influencia da franja litoral, até os detalhados planos de ordenação elaborados para as Ilhas Baleares e Canárias, foram se consolidando normas e prescrições que, em seu conjunto, passaram a constituir os fundamentos de um verdadeiro urbanismo litorâneo. Há que se destacar, igualmente, um sem-número de criativos planos municipais que introduziram numerosas regras destinadas a fazer frente aos peculiares problemas oriundos de seu caráter turístico, em especial no que tange às relações entre os usos turísticos e os usos municipais permanentes, bem como à renovação e requalificação das zonas turísticas degradadas.

A valorização do território como um dos principais bens que dispomos constitui uma das idéias-força que orientou este processo. Convertido em bem escasso e supervalorizado nas franjas litorâneas, a partir de sua excessiva ocupação, passa a ser considerado um recurso natural de primeira ordem, cujo consumo massivo produz consequências praticamente irreversíveis. Ante esta fortíssima pressão, o território não transformado, onde as características naturais predominam, bem como as paisagens construídas pela ocupação agrícola, passam ao primeiro plano das preocupações, haja vista a necessidade de sua proteção e conservação.

O conceito de capacidade de carga, explicitando a ideia de que cada porção territorial, em função de suas características próprias, tem limites de acolhida para moradores permanentes e transitórios, foi outra ideia-chave dos planos elaborados neste momento. As numerosas regras surgidas para limitar e controlar a densidade de população nos espaços costeiros, com a redução do crescimento do solo urbano e urbanizável, bem como com o estabelecimento de fórmulas para evitar que as densidades previstas nos planos sejam ultrapassadas pela realidade, passaram a constituir uma das preocupações fundamentais desses planos.

Outro objetivo perseguido foi a busca da qualificação tanto da oferta quanto da demanda turística. Nos questionamentos do final do século XX entendeu-se que a qualidade suplanta a quantidade no que diz respeito ao crescimento turístico e que o crescimento massivo de baixa qualidade ocasiona mais problemas que benefícios. Daí, a realização de políticas públicas de recuperação de zonas degradadas, de renovação dos alojamentos e mesmo de eliminação da oferta obsoleta.

Estas tendências podem ser observadas em diversos planos realizados para diferentes regiões costeiras espanholas. Nas Ilhas Canárias, o processo levou à formulação de diversos planos a partir da aprovação da Lei Reguladora dos Planos Insulares de Ordenação de 1987. Lanzarote, Gran Canaria, La Palma, Fuerteventura, El Hierro, La Gomera e Tenerife formularam novos planos, os quais, compreendendo a totalidade do espaço insular, apresentam novas estratégias para o planejamento do espaço turístico, avançando, em alguns casos, para além do simples controle da especulação

imobiliária, ao entender o turismo qualificado, tanto em termos econômicos quanto culturais, como possibilidade de recuperar e conservar o território e a paisagem².

Em termos do controle do crescimento turístico, certamente o exemplo mais paradigmático se encontra no Plano Insular de Lanzarote que, em 1991, desclassificou inúmeros planos parciais, levando a uma redução de cerca de 200.000 novas vagas turísticas (Jimenez, sd.). Neste trabalho nos concentramos no estudo do Plano Insular de Ordenação de Tenerife, PIOT, o qual associou mecanismos de regulação do número de vagas hoteleiras ao entendimento da oportunidade oferecida pelo turismo no que tange ao resgate e qualificação da paisagem insular. Depois de uma etapa de crescimento massivo, baseado em fortes concentrações espaciais nos espaços litorais, este plano, a exemplo de uma série de outros desenvolvidos para o território espanhol, aponta para uma orientação em direção a fórmulas mais qualitativas, em termos sociais, econômicos, ambientais e urbanísticos.



Figura 6. Tenerife: em poucas décadas a consolidação de uma paisagem urbano-turística extremamente densa. Fotos: Almir Francisco Reis, 2014.

4.1. O Plano Insular de Ordenação de Tenerife (PIOT)

Tratando-se de um processo integral de planejamento do território de Tenerife, o PIOT tem, entre seus pressupostos, o reconhecimento da atividade turística como o motor principal da economia insular. Daí a importância dada ao desenvolvimento e qualificação da atividade, bem como o tratamento da totalidade do território, incluindo as bordas costeiras, as áreas urbanas, as áreas rurais e as áreas de preservação natural. Iniciado em 1991 (Sabaté, 1994), o plano estabeleceu como seus objetivos principais:

- Articular o plano como uma ferramenta útil para o reconhecimento e ordenação do território, descobrindo e articulando modelos de ordem preexistentes, nem naturais nem urbanos, mas territoriais.
- Desenvolver instrumentos no sentido de que o território seja funcional em relação aos processos de transformação em que se encontra submetido, consolidando um modelo de desenvolvimento turístico que tem por base a paisagem como objeto principal de preocupação e ordenação. Este objetivo pressupõe o entendimento e a manutenção da agricultura como atividade econômica e como atividade cultural e conformadora da paisagem, a busca por uma distribuição populacional mais equilibrada no território insular e o incentivo à implantação de novas áreas produtivas, em especial com o incentivo de atividades com capacidade de inovação tecnológica.
- Formular um documento que se constitua em um marco de referência obrigatória para a coordenação dos diferentes planos de intervenção setorial, especialmente em termos de infraestrutura, serviços e instalação das atividades econômicas no território insular.

Entendendo que a estrutura socioeconômica de Tenerife não apresenta possibilidades de eliminar sua dependência do turismo de massas, o modelo estratégico proposto no PIOT disciplinou a atividade e potencializou uma oferta diversificada, orientada a segmentos de renda média e alta. As ações propostas objetivaram a criação de condições para o estabelecimento de uma indústria turística avançada, com a criação de novos produtos e com a reinversão na qualificação da paisagem,

² Uma discussão da totalidade dos Planos Insulares de Ordenação Territorial desenvolvidos para as Ilhas Canárias pode ser vista em Herrera & García (orgs.)(1995).

elemento chave na construção da identidade territorial da Ilha. Para tal, contempla diretrizes específicas, detalhando ritmos de crescimento da oferta e sua distribuição espacial e temporal.

O plano considera a proteção e a requalificação da paisagem como objeto principal de intervenção. Neste sentido, propõe dissociar o desenvolvimento turístico do crescimento urbano tradicional, apoiando diferentes manifestações da atividade em diferentes categorias de solo: urbano, urbanizável, não urbanizável. Incentiva exclusivamente as intervenções que agreguem valores urbanos e territoriais, seja pela inclusão de novos serviços, porque impliquem ações de requalificação da paisagem ou porque tenham por pressuposto a inclusão de novas alternativas de alojamento e desfrute turístico.

Reconhecendo a riqueza da paisagem insular e buscando formular políticas territoriais adequadas a esta diversidade, são identificadas 14 unidades paisagísticas que serviram de base para o estabelecimento de distintos modelos de desenvolvimento turístico e territorial. Estas unidades constituíram a base para o estabelecimento dos índices de aproveitamento, bem como marcos para a formulação de investimentos privados, inversões públicas e ações de qualificação ambiental e paisagística. Base espacial para a gestão territorial, permitiram o estabelecimento de processos de planejamento localizados a partir da definição de distintos modelos turísticos.

O PIOT de Tenerife propôs um conjunto de critérios para o tratamento do litoral, estabelecendo prioridades e definindo âmbitos para futuros planos específicos e áreas de projeto. Várias intervenções foram propostas, principalmente sobre a frente costeira, incluindo o acondicionamento de áreas para banho e a criação de parques e passeios marítimos. Definiu, também, as áreas de proteção, critérios para o desenvolvimento de atividades turísticas em áreas rurais e medidas para a conservação do rico patrimônio construído. Objetivando regular os futuros desenvolvimentos turísticos, o PIOT definiu, para cada unidade de paisagem, as características dos produtos turísticos a serem implantados e as medidas de inversão na paisagem a desenvolver. Desenvolvimentos extensivos são admitidos, ao largo da costa, em áreas já urbanizadas e em locais expressamente delimitados. Desenvolvimentos pontuais se permitem vinculados a complexos recreativos e grandes áreas esportivas.

O desenvolvimento proposto pelo PIOT pretendeu, fundamentalmente, a formulação de operações de inversão, em especial do setor turístico, que garantam a preservação e a qualificação da singular identidade de Tenerife. O planejamento turístico é proposto a partir do entendimento da interdependência entre este e as demais atividades econômicas, principalmente a agricultura. Esta postura avança em relação a uma série de outros planos do período, instituindo controles do desenvolvimento turístico, mas compreendendo, também, as possibilidades que a atividade gera no sentido de valorizar, retribuir e recuperar a paisagem.

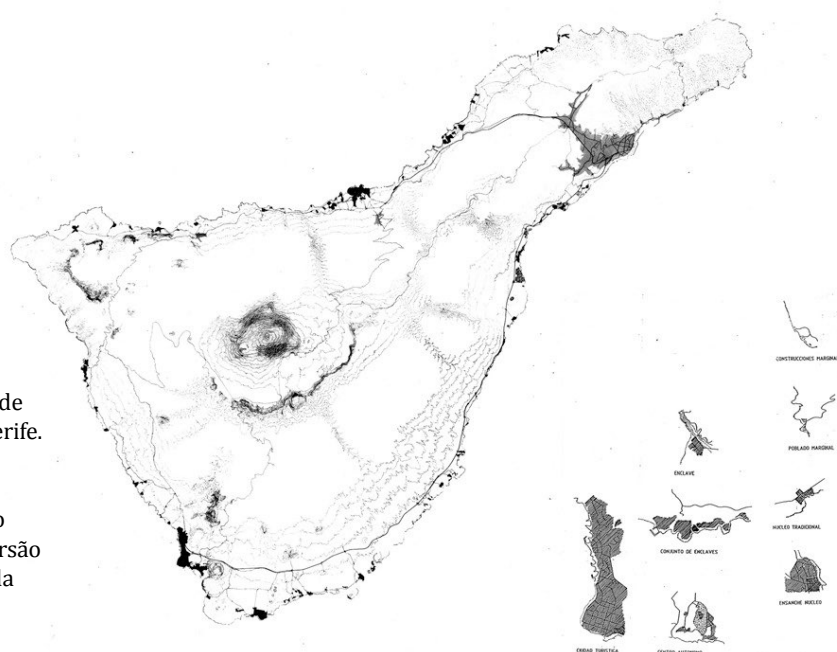


Figura 7. PIOT, Plano Insular de Ordenação Territorial de Tenerife. Tipologia do crescimento turístico, consideração pela totalidade do espaço insular, o turismo como fonte de reinversão na proteção e requalificação da paisagem e do território. Fonte: Sabaté, 1994.

5. Considerações Finais

Realizamos, neste trabalho, a análise de algumas experiências de planejamento do espaço turístico costeiro, a partir do estudo de casos singulares: a transformação urbano-turística do Languedoc-Roussillon, na França e as atuações do FONATUR, no México, exemplificam a atuação integral do Estado no processo de planejamento do espaço turístico; o Plano Insular de Ordenação Territorial de Tenerife explicita a busca pela qualificação, por parte dos processos de planejamento, dos espaços turísticos surgidos a partir de processos espontâneos regidos pelas forças do mercado. Com o estudo desses casos tivemos por objetivo demonstrar a incorporação, em experiências recentes, de novas variáveis no processo de planejamento dos espaços turísticos costeiros: a importância da integração do processo de desenvolvimento turístico às comunidades locais, preocupações com os valores da paisagem, do território e dos ecossistemas naturais, as relações entre a configuração e a apropriação do espaço.

Os casos do Languedoc-Roussillon e de Cancun evidenciam experiências onde o espaço turístico é integralmente proposto em áreas sem prévia ocupação. Os centros turísticos, criados à margem da rede urbana preexistente, apresentam consideráveis dificuldades no que tange a uma efetiva integração com as comunidades locais. A segregação espacial dos novos assentamentos em relação a núcleos urbanos permanentes é especialmente relevante no caso de Cancun, uma vez que aí é reforçada com uma separação radical entre atividades turísticas e atividades permanentes, moradores locais e turistas.

A situação é completamente diversa no caso da costa espanhola, em especial nas Ilhas Canárias: os Planos Insulares de Ordenação Territorial das Ilhas Canárias são desenvolvidos, em sua maioria, para disciplinar e qualificar núcleos turísticos maduros, que há muito vêm se consolidando a partir de processos relativamente espontâneos. Estes planos têm por objeto a totalidade do espaço insular, ou seja, não se trata simplesmente do planejamento do espaço turístico, mas do território em sua integralidade, considerando usos turísticos e permanentes.

A implantação dos novos centros turísticos, tanto no Languedoc-Roussillon quanto no México, implicou profundas alterações do quadro ambiental, ecológico e paisagístico preexistente. A fragilidade e a riqueza dos ambientes costeiros não foi objeto de maiores cuidados, levando a inúmeras situações problemáticas, a exemplo do dramático caso de Cancun, que colocou a praia principal em risco. Do mesmo modo, o litoral espanhol, e em especial o litoral canário, apresenta um sem-número de problemas ambientais decorrentes da espontaneidade do crescimento ocorrido a partir das forças do mercado. As duas situações, materializadas antes da efetiva consolidação dos paradigmas ambientais característicos do presente, requerem trabalhos de resgate e requalificação ambiental, no sentido de retomar relações ambientais perdidas. Esta preocupação é um dos pontos de partida do plano realizado para Tenerife, que incorpora tanto a preservação dos ecossistemas costeiros quanto a requalificação das áreas degradadas como ponto de partida do processo de planejamento territorial.

Em relação à configuração dos espaços gerados como fruto do planejamento integral, a análise ressaltou as diferenças significativas existentes entre aqueles da proposta francesa e os implantados no caso mexicano: o primeiro caso, gerando cidades turísticas com certo grau de diversificação e urbanidade, o segundo consolidando proposta espacial que se constitui, praticamente, numa sobreposição de empreendimentos (*resorts*) autocontidos; o primeiro expressando o estado europeu de bem-estar social, o segundo antecipando políticas neoliberais características de tempos mais recentes. Mas a geração de espaços públicos problemáticos, no que se refere à geração de possibilidades de uma apropriação social forte e diversificada, não é privilégio do espaço planejado. Este problema é também acentuado em muitos assentamentos turísticos espontâneos, a partir da desarticulação dos empreendimentos individuais, que acabam gerando tecidos urbanos extremamente descontínuos, espaços públicos mal configurados e apropriações pobres.

Controle integral do processo de planejamento, desenho e construção dos núcleos turísticos, criação de novos espaços desarticulados das ocupações prévias e pouca consideração para com os ecossistemas costeiros caracterizam fortemente as primeiras experiências de planejamento do espaço turístico levadas a cabo na França e no México a partir dos anos 1960. Requalificação

de estruturas criadas pela força do mercado, com forte integração a realidades locais, consideração pelo ambiente, território e paisagem e revalorização do patrimônio construído passam a constituir as linhas mestras do planejamento implantado a partir da elaboração dos anos 1990, aqui exemplificados com os Planos Insulares de Ordenação Territorial das Canárias.

Planejamento integral no primeiro caso, controle e qualificação de processos relativamente espontâneos no outro. Duas realidades que demonstram estratégias de diferentes momentos históricos, e se expressam em diferentes resultados urbanísticos. Em seu conjunto, essas experiências, explicitando limites e possibilidades do processo de planejamento, apresentam muitas lições que podem ser incorporadas na qualificação espacial dos assentamentos turísticos costeiros. A título de conclusão, cabe destacar algumas idéias-força resultantes das análises realizadas, que nos parecem fundamentais para a formulação de uma agenda de planejamento e proteção da área costeira submetida ao processo de desenvolvimento turístico:

- **A necessidade e a possibilidade do planejamento do espaço turístico costeiro:** as radicais transformações ocasionadas pelo desenvolvimento do turismo nas áreas costeiras exigem esforços de planejamento no sentido de assegurar o adequado desenvolvimento territorial. Antecipando-se ao desenvolvimento da atividade, ou recuperando e qualificando destinos turísticos maduros, o processo de planejamento territorial se coloca, também, como uma das principais frentes na salvaguarda dos valores ambientais e paisagísticos preexistentes, base imprescindível de estruturas turísticas qualificadas.
- **A necessidade do planejamento do espaço turístico incorporar a totalidade do território:** os impactos da espacialização da atividade turística ocorrem tanto sobre áreas urbanas quanto sobre áreas rurais e áreas de interesse ecológico, requerendo esforços de planejamento sobre o todo do território. Uma efetiva incorporação da atividade na região em que se insere, em termos sociais, econômicos e ambientais, exige a condução de estudos e propostas que avancem para além da franja costeira, reivindicando especiais cuidados no sentido de uma efetiva integração entre atividades turísticas e atividades permanentes do território.
- **A possibilidade de incorporar atributos espaciais existentes em áreas consolidadas de modo espontâneo nos processos de planejamento e projeto do espaço turístico:** como tendência geral, o que se nota é que a espontaneidade nos processos de consolidação do espaço turístico, em que pesem os inúmeros problemas ambientais e urbanísticos decorrentes, costuma propiciar uma integração mais efetiva das populações no processo de planejamento e na condução e repartição de lucros e custos sociais da atividade. Planejamentos integrais, realizados por sobre áreas sem prévia ocupação, têm colocado muitas dificuldades no sentido de uma efetiva integração com populações locais e com o território adjacente. Daí, a necessidade de incorporar esta diretriz no processo de planejamento, em especial quando é proposta a inserção de novas áreas para o desenvolvimento da atividade. Importante ressaltar que esta diretriz não representa uma simples apologia dos processos de desenvolvimento espontâneo, mas a constatação de que núcleos turísticos desenvolvidos de modo espontâneo apresentam atributos espaciais que merecem ser estudados e considerados no processo de planejamento da atividade.
- **A priorização das questões ambientais e paisagísticas no processo de planejamento do espaço turístico:** A paisagem consiste a matéria prima do turismo. As características do sítio, associadas às adaptações humanas realizadas no devenir histórico (em especial aquelas resultantes da ocupação agrícola), estabelecem o caráter e dão identidade ao território. A consideração para com estes elementos se faz prioritária nos processos de planejamento do território turístico costeiro. O paradigma ambiental consolidado nos últimos anos, que tem por base a manutenção da qualidade da água, da terra, do ar e das condições de vida dos ecossistemas naturais se coloca como ponto de partida inevitável do planejamento e da qualificação paisagístico-ambiental do espaço turístico planejado.
- **Configuração do espaço turístico, urbanidade e espaço público:** A consolidação de espaços efetivamente urbanos, que propiciem apropriações sociais múltiplas e diferenciadas, relaciona-se intimamente com seus atributos morfológicos, sejam eles desenhados por planos ou pela realidade. Espaços autossuficientes, que tendem a criar apropriações

exclusivas pela clientela turística, não permitem trocas socioculturais, restringindo a experiência turística. A integração da atividade turística a contextos urbanos, bem como a justaposição de usos e de usuários e configurações cuidadosas constituem atributos fundamentais no sentido da criação de espaços dotados de diversidade, característica fundamental para a geração de espaços genuinamente urbanos, fundamentais ao desenvolvimento da cena turística.

6. Referências

- Camacho, J.M.S. (2001). *La ordenación de las zonas turísticas litorales*. Madrid: Instituto Pascual Madoz, Universidad Carlos III.
- Dávila, A. (no prelo). Centros Integralmente Planeados (CIPS) en México. Elproyecto turístico del FONATUR.
- FONATUR, Fondo Nacional de Fomento al Turismo (2006). *Planeación de Centros Turísticos. La experiencia y práctica de FONATUR*. México: FONATUR.
- FONATUR, Fondo Nacional de Fomento al Turismo (1988). *Memorias sobre la creación de cinco centros turísticos integrales: la huella de FONATUR en la geografía nacional*. México: FONATUR.
- FONATUR, Fondo Nacional de Fomento al Turismo (1982). *Cancún. Un desarrollo turístico en la zona turquesa*. México: Cartografía y Servicios Editoriales.
- Herrera, L.M.G., & García, J.S. (org.)(1995). *Los planes de ordenación en Canarias. Reflexiones metodológicas*. La Laguna: Gobierno de Canarias e Universidad de La Laguna.
- Jimenez, C.J.R. (no prelo). El Turismo como futuro: la ciudad del ocio. In: Pié i Ninot, R., & Jiménez, C.J.R. (editores)(no prelo). *Turismo líquido*. Barcelona: Instituto Hábitat Turismo Territorio, Universitat Politècnica de Catalunya e Universidad de Málaga.
- López, I.E.M. (2012). *Movimiento moderno y los proyectos de las estaciones turísticas de Languedoc-Roussillon: La Grande-Motte y PortLeucate-Barcarès*. Tese de Doutorado. Barcelona: Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio, Universidad Politecnica de Cataluña.
- Proyecto de ordenación litoral del Languedoc-Roussillon, Francia (no prelo). In: In: Pié I Ninot, R., & Jiménez, C.J.R. (editores). *Turismo líquido*. Universitat Politècnica de Catalunya e Universidad de Málaga, Barcelona, Málaga, sd. (livro digital).
- Oehmichen, C. (2010). Cancún: la polarización social como paradigma en un México Resort. In: *Alteridades*, vol.20, no.40.
- Pearce, D.G. (1982). *The development and impact of large-scale tourism projects: Languedoc-Roussillon (France) and Cancun (Mexico) compared*. Camberra.
- Pérez, G.A. (2010). *La configuración del espacio turístico en Cancún, Quintana Roo, México*. Tese de Doutorado. Barcelona: Departamento de Urbanismo y Ordenación del Territorio, Universidad Politécnica de Cataluña.
- Racine, P. (1980). *Mission impossible? l'aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon*. Montpellier: Midi Libri.
- Reis, A.F. (2011). Crescimento urbano-turístico, meio ambiente e urbanidade no litoral catarinense. In: Reis, A. F. (org.). *Arquitetura, Urbanidade e Meio Ambiente*. Florianópolis: Editora da UFSC.
- Sabaté Bel, Joaquín (1994). *PIOT-Avance*. Tenerife: Cabildo Insular de Tenerife.
- Smith, J.S. (2009). Three Generations of International Tourist Resorts in Mexico. In: *Geographische Rundschau International Edition*, Vol. 5, No. 1.
- Vera et.al. (1997). *Análisis territorial del turismo*. Barcelona: Ariel.