

PLANEJAMENTO: DA ARENA BÉLICA PARA A ARENA TURÍSTICA

As primeiras áreas a efetuarem planejamento foram a militar e a econômica. Da linguagem militar guardam-se os conceitos de estratégia e tática aos quais será feita referência no próximo capítulo. Na obra clássica de von Clausewitz (1999),¹ lê-se que *tática* é a condução dos combates e *estratégia* é a combinação desses combates para a finalidade da guerra.

O planejamento econômico começou no Japão no século XIX. Na União Soviética, após a revolução socialista, começou a ser implementado o planejamento na forma de planos quinquenais (década de 1920) e de sete anos na década de 1930.

Naquela época, o mundo capitalista via o planejamento como algo antidemocrático, que tolhia a liberdade de livre empresa e que só podia servir a uma economia dirigida e centralizada no Estado onipotente.

1. Também conhecido como Klausewitz.

Isso porque o liberalismo econômico foi um avanço em relação à Idade Média, quando as corporações regulamentavam tudo “na vida humana, da técnica ao preço no mercado, da religião ao emprego do tempo livre (...) a corporação central, organizadora da economia, se fez totalitária” (Mannheim 1984, p. 115).

Com o tempo viu-se que o liberalismo também impunha limitações à liberdade individual, na medida em que, por exemplo, muitas decisões das pessoas passaram a ser pautadas pela propaganda. O planejamento aparece como uma possibilidade de autodeterminação. Com ele, “o indivíduo não somente pode imaginar-se a si mesmo; pode, também (...) tentar sua regulação (...) enxerga a possibilidade de determinar-se a si próprio” (*idem*, p. 180).

Mannheim analisa esse fato no período crítico entre as duas guerras mundiais. Com suas reflexões, esse sociólogo alemão abre caminho para o planejamento nas economias capitalistas, defendendo a necessidade de institucionalizar mecanismos que regulem as relações econômicas e sociais e estabeleçam as conexões entre os setores em que a sociedade está dividida.

Em 1930, o planejamento empresarial começa a ser aplicado nos Estados Unidos, com as teorias de Fayol, mas serão as crises desencadeadas pelas guerras que imporão a adoção do planejamento econômico: “As principais experiências de intervenção estatal sistemática nas economias capitalistas ocorreram durante as guerras, quando os países envolvidos se viram obrigados a concentrar esforços e recursos num objetivo básico” (Miglioli 1983, p. 64).

A França foi o primeiro país ocidental a adotar o planejamento, em 1945, e continua até hoje com planos quadrienais.

Hoje, todos os governos entendem que, para crescer e desenvolver-se, precisam de planejamento, porque “a história das economias capitalistas tem sido diferente do modelo mítico criado

pela teoria dominante” (Miglioli 1983, p. 63), modelo mítico este que atribuía à liberdade de mercado, ao *laissez-faire*, a possibilidade de auto-regulação.

No Brasil, a primeira experiência de planejamento foi realizada em 1939, durante o governo de Getúlio Vargas, com o Plano Quinquenal Especial de Obras Públicas e Aparelhamento da Defesa Nacional, cujo escopo era um planejamento para a oferta de bens tornados escassos em decorrência da Segunda Grande Guerra. Foi seguido do Plano de Obras e Equipamentos para o período de 1944 a 1948, mas se sabe muito pouco do destino de ambos os planos (Holanda 1975, pp. 60-61).

Entre 1942 e 1956, houve uma série de propostas de criação de organismos de planejamento, grupos de trabalho e diversas missões estadunidenses: Taub (1942), Cooke (1943) e Abbink (1948). Em 1950, foi aprovado o plano Salte (saúde, alimentação, transportes e energia) e, entre 1951 e 1953, desenvolveram seus trabalhos a Comissão Mista Brasil-Estados Unidos para o Desenvolvimento Econômico e o Grupo Misto Cepal/BNDE.

Mas, de acordo com Holanda (1975, p. 60), a importância desses planos mencionados é apenas histórica, porque o único plano realmente importante para a economia brasileira data de 1956. Nesse ano, o governo de Juscelino Kubitschek cria o Conselho de Desenvolvimento e anuncia o Programa de Metas, baseado em estudos da Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (Cepal) e do Banco Nacional de Desenvolvimento (BNDE), que teve objetivos bem definidos e detalhados, assim como acompanhamento sobre sua execução (*idem*, p. 64). Porém, notou-se a ausência de uma visão global da economia brasileira, excluindo-se, da análise, os fatores sociais. Houve uma tentativa de sanar o defeito por meio do Programa de Estabilização Monetária em 1958/59, mas foi abandonada por interferir no Programa de Metas.

Entre 1961 e 1963, tentou-se criar um programa nacional de planejamento com um enfoque mais humanista e social. Celso Furtado elaborou o Plano Trienal para ser aplicado de 1963 a 1965, durante o governo de João Goulart. Esse plano apontava para a “redução do custo social do desenvolvimento e melhor distribuição dos seus frutos”, assim como para a “redução das desigualdades regionais de níveis de vida” (Holanda 1975, p. 65).

Em 1964, os militares assumem o poder mediante um golpe de Estado e, durante o governo do general Castelo Branco, elaborase o Programa de Ação Econômica do Governo (Paeg), que previa acelerar o ritmo de desenvolvimento estimulando a formação de capital por meio da implantação de uma política de incentivo ao ingresso de capitais estrangeiros e do combate à inflação mediante “contenção dos salários a níveis compatíveis com o aumento da produtividade e a aceleração do crescimento” (*idem*, p. 67).

É dentro desse marco desenvolvimentista que é criada a Empresa Brasileira de Turismo (Embratur), encarregada do planejamento nacional do turismo no Brasil, enfatizando o aspecto econômico.²

Isso reflete não apenas a ideologia dominante no país, mas o estado da arte do planejamento de turismo no continente. No contexto da América Latina, as primeiras diretrizes para elaboração de projetos turísticos partiam de um estudo de mercado. Teria sido Molina o primeiro a propor, em 1983, estudos anteriores ao de mercado: um estudo geral e um estudo ecológico (Molina e Rodriguez Abitia 1987, p. 70).

O planejamento nacional de turismo surge no Brasil em 1966, mas em nível estadual já havia uma experiência prévia de

2. Para uma história detalhada do planejamento do turismo no Brasil, consultar Barretto 1996, Capítulo VI.

mais de 15 anos. Em 1950, foram criados, mediante a lei 997, o Conselho Estadual de Turismo do Rio Grande do Sul e o Serviço Estadual de Turismo (Setur). Em 1959, pelo decreto-lei 10.470, o Setur é transferido para a Secretaria do Interior e Justiça, transformando o Rio Grande do Sul no primeiro estado da União a ter um órgão oficial de fomento ao turismo (Goidanich 1993, p. 14). O Rio Grande do Sul teve uma grande influência do vizinho Uruguai, onde os primeiros acenos para o planejamento de turismo datam de 1927, quando foi realizado o Primeiro Congresso Nacional de Turismo.

A atual orientação da política nacional de turismo, que não será analisada neste livro, está no Plano Nacional de Turismo 2004-2007, que pode ser consultado na página www.brasil.gov.br/investment/ap_mt.pdf.

Nos Estados Unidos e na Europa, entre 1935 e 1962, aplicou-se o planejamento de turismo com base apenas em estudos econômicos, com alguma intervenção do planejamento territorial e do *marketing*. Tratava-se de um planejamento isolado, em que as conseqüências não eram previstas, denominado por Gravel (*apud* Murphy 1985, p. 159) de *abordagem não-integrada*. De acordo com esse autor, foi em 1965 que esse paradigma mudou, num plano de turismo belga, em que se reconhecia que as externalidades, ou “ramificações externas”, deveriam ser levadas em conta.

Mas persistia o problema de que a cada cinco anos era realizado um novo planejamento, e, para simplificar essa operação, criou-se o chamado “plano mestre”, que proporciona um esquema-padrão de planejamento (Baud-Bovy e Lawson 1977, *apud* Murphy 1985, p. 160).

O final da década de 1970 e o início da década de 1980 foram períodos muito ricos na elaboração de modelos de planejamento turístico, fundamentados, sobretudo, no lapidário questionamento realizado por De Kadt (1979), baseado num

seminário em que foi apresentado o estado da arte do turismo: é realmente um passaporte para o desenvolvimento como dizem os discursos oficiais?

Essa época foi de grande descontentamento com as formas tradicionais de planejamento aplicadas ao turismo e compreendeu-se a necessidade de pensar com base em outros referenciais que não os econômicos e de integrar planejamento e pesquisa (Getz 1986, p. 22), aplicando modelos teóricos de turismo ao planejamento.

Na década de 1980, também começaram, na América Latina, as preocupações com o planejamento territorial e urbano, que teve na figura de Roberto Boullón o grande pioneiro, a partir do Cicatur, sediado no México. Na época, ele introduziu o conceito de *espaço turístico*, decompondo-o nas conhecidas divisões de zonas, complexos, núcleos, corredores etc. Introduziu também o planejamento turístico da contemplação da paisagem, estudando os melhores ângulos para observação, luminosidade etc. Aportou o conceito de *visão em série*, que deve ser levado em conta na hora de planejar turismo, dado que a paisagem não se enxerga em bloco mas em observações sucessivas. Fez as primeiras propostas de zoneamento turístico, separando as zonas que poderiam ser usadas intensivamente das que deveriam permanecer intocadas, e propôs a hierarquização de atrativos de acordo com a sua relevância como recursos turísticos. Criou, entre outros, modelos para a melhor apreciação dos atrativos urbanos, procurando os pontos focais urbanos e determinando seu espaço de domínio (cf. Boullón 2002, *passim*).

Em 1986, embora tenham sido detectados, só na literatura de língua inglesa, 150 modelos de turismo, somente nove eram de planejamento ou gestão e a maior parte deles enfatizava o desenvolvimento. Alguns modelos destacaram-se por contribuições originais para a época, como o de Mill e Morrison, de 1985, que enfatizava que a política e as metas de desenvolvimento eram mais cruciais do que o projeto, e o de Gunn, de 1979, que integrava o

planejamento do turismo com outras áreas (cf. Getz 1986, p. 27). Gunn parece ter sido o primeiro a perceber que o planejamento do turismo não acontece de forma isolada – ele precisa estar acompanhado do planejamento de outros sistemas que devem estar integrados num todo que, por sua vez, recebe influências externas (Gunn 1988, p. 73).

Gunn via o planejamento como a única possibilidade de evitar os efeitos negativos do turismo, como a construção desenfreada de prédios à beira-mar e o aumento da densidade populacional sem esgoto, questões que até hoje permanecem. Enfatizava o papel do Estado na construção de infra-estrutura e na regulamentação das atividades privadas, assim como na elaboração de políticas para buscar soluções intermédias entre a preservação e o desenvolvimento turístico – “uma ação integrativa, colaborativa e cooperativa de planejamento por parte daqueles que decidem sobre os usos territoriais do turismo” (Gunn 1988, p. 68).

Burns (2004, p. 31) acrescenta que o planejamento turístico não é apenas intersetorial (entre vários setores e a sociedade civil) mas intra-setorial (entre os diferentes prestadores de serviços turísticos).

Uma forma de planejamento que se tornou muito conhecida é a Product's Analysis Sequence for Outdoor Leisure Planning (Pasolp), desenvolvida por Baud-Bovy e Lawson em 1977 (*apud* Murphy 1985, p. 162; Getz 1986, p. 27; Gunn 1988, p. 188); trata-se de um sistema flexível que inclui monitoramento permanente, *feedback* e incorpora a gestão.

Esses dois paradigmas de planejamento também podem ser encontrados com a denominação de *planejamento colaborativo* e *planejamento incremental*, respectivamente (Timothy 1998, p. 52).

Seus princípios estruturais continuam tendo aplicabilidade, como pode ser visto na análise do Plano de Desenvolvimento Turístico de Samoa realizada por Pearce (2000).

Não obstante sua vigência, critica-se o fato de esses modelos não incluírem a participação da comunidade, que é a mais afetada no seu cotidiano: “Os residentes precisam suportar os engarrafamentos, exibir o sorriso, conviver com o desenvolvimento físico, mas têm pouco a dizer na hora de decidir sobre aquilo que vai inevitavelmente afetar sua comunidade e modo de vida” (Murphy 1985, p. 163).

O Canadá foi um dos primeiros países a implementar efetivamente o planejamento integrado com outras atividades econômicas “devido à sua ideologia política preocupada com o bem-estar das pessoas” (Gunn 1988, p. 190). O trabalho constava de quatro passos: a) procurar os traços distintivos da comunidade, incluindo seus recursos históricos e naturais e suas características étnicas e culturais; b) determinar as áreas críticas quanto a visibilidade, deslocamento ou concentração de pessoas (a cara da comunidade); c) determinar os usos dessas áreas; d) formular programas específicos de ação de acordo com os usos escolhidos. Esses programas podem ser tão variados quanto a criatividade e os recursos da comunidade: “Com um planejamento dessa natureza a comunidade pode manter seu próprio sentimento de pertença e desenvolver o turismo de acordo com suas prioridades e habilidades” (Murphy 1985, p. 165).

Nessas últimas décadas, a participação da comunidade – até na elaboração das políticas – vem se constituindo no novo paradigma para o desenvolvimento do turismo. Isso pode ser apreciado na literatura proveniente de vários países. Por exemplo, o argentino Capece (2001, p. 49) escreve:

O marco ideológico de referência para a gestão turística é expresso mediante uma política, a qual, para haver um turismo harmônico, sustentável e sustentado, deve ser produto da participação ativa da maioria dos atores envolvidos no cenário do seu desenvolvimento.

A comunidade deve ter o direito de pronunciar-se, inclusive, sobre o não-desenvolvimento do turismo em determinado local.

Esse planejamento que ouve a comunidade não deve ser confundido com as campanhas de conscientização que constam de algumas diretrizes de planejamento oficial de turismo. Essas propostas de conscientização são questionáveis na medida em que os moradores locais não ligados diretamente à atividade turística são utilizados como parte da paisagem, sendo levados, por meio de técnicas de convencimento, a tratar os turistas com simpatia e condescendência, mediante a alegação de que o turismo é uma atividade que traz dinheiro para o local, dinheiro este que a população em geral não vê porque fica nas mãos dos empresários que trabalham diretamente na atividade turística.

No Brasil, a literatura produzida sobre turismo com base local é rica em reflexões a respeito desse tipo de planejamento.

Molina e Rodriguez Abitia sustentam que o planejamento de turismo deve ser ou participativo, ou transacional, e que é preciso melhorar qualitativamente o nível de participação dos membros da sociedade. Isso implica, por parte dos governos, a decisão política de descentralizar e, por parte das pessoas, serem menos individualistas e pensarem mais no meio ambiente natural e cultural: “O planejamento participativo (...) envolve a participação de todos os setores da sociedade e de todos os indivíduos” (Molina e Rodriguez Abitia 1987, p. 78).

De acordo com os autores, um planejamento dessa natureza daria como resultado um plano produzido não apenas pelos planejadores, mas pela sociedade. Essa participação contribuiria para o compromisso com o plano, para a resolução de conflitos, para a valorização do entorno e para a tomada de consciências das insatisfações da sociedade (*idem*, pp. 78-79).

No caso específico do planejamento de turismo na América Latina, Molina e Rodriguez Abitia entendem que o planejamento participativo conseguiria corrigir os desequilíbrios gerados nos núcleos turísticos: “Os que participaram no desenvolvimento

turístico foram as grandes corporações transnacionais, a demanda estrangeira e, em menor medida, as cadeias hoteleiras nacionais” (1987, p. 79).

Mas a questão da participação precisa ser mais bem definida e estruturada do ponto de vista metodológico, uma vez que, muitas vezes, chama-se de “participação” à simples comunicação, durante uma reunião, de que determinado plano será implementado. Isso acontece em várias partes do mundo.

Estudando o caso da reurbanização de Darling Harbour para as Olimpíadas, na cidade de Sidney, Hall (2001, p. 34) lamenta que ainda não tenha sido encontrada uma maneira de fazer com que a participação da comunidade tenha o devido peso:

A participação da população no processo de decisão, bem como a consulta da comunidade, ocorre com mais frequência por meio de pesquisas de opinião realizadas pela mídia do que por meio de análises sociais independentes ou mesmo de processos formais e contínuos de participação da comunidade.

O autor comenta que as deliberações da comunidade eram tomadas como sabotagem pelo governo estadual, que estava disposto a fazer a obra de qualquer forma, inclusive “ocultando informações do debate público” (*idem*, p. 31).

→ O planejamento transacional dá ainda mais autonomia à sociedade receptora de turismo, que decide como e em que condições quer desenvolver o turismo. Nesse tipo de planejamento os *experts* não planificam para as comunidades e sim com elas, dialogando e aprendendo. Desta forma, minimizar-se-iam os efeitos negativos originados por erros de planejadores com formação deficiente, ou por erros de apreciação de *experts* que não conhecem a cultura local, assim como a resistência das populações a ouvir estranhos opinando sobre o que devem fazer. “A abordagem transacional enfatiza a comunicação entre os *experts* e o grupo de

indivíduos envolvidos no processo de mudança (...) onde o planejador aprende soluções práticas e os receptores, conceitos e teorias” (Molina e Rodriguez Abitia 1987, p. 80).

As propostas do planejamento participativo e do transacional estão, porém, limitadas por condicionantes sociais. O princípio da não-dominação que está na base fundamenta-se no pressuposto da igualdade entre o saber local e o conhecimento do técnico ou do cientista. O nível educacional da população e o estágio de atendimento das necessidades básicas, porém, vão qualificar ou não a população para participar. A situação socioeconômica dos moradores de uma vila nos Alpes suíços é diferente da situação dos moradores de uma reserva indígena do Amazonas, e essa situação será determinante para o tipo de inserção que essa população possa ter no processo de planejamento de turismo e até das demandas que um e outro farão. Isso nos traz novamente ao ponto inicial, em que se afirma a impossibilidade de seccionar o planejamento do turismo do planejamento de outras instâncias da vida em sociedade.

Um estudo da participação comunitária na cidade de York (Inglaterra) também coloca dúvidas sobre as reais possibilidades de que essa deixe de ser uma espécie de proposta romântica. Em primeiro lugar, está o problema do próprio conceito de comunidade como um grupo homogêneo, o que não corresponde à realidade. Toda comunidade tem diferentes grupos de interesse, que defendem suas prioridades, o que torna inevitável que alguns segmentos se beneficiem mais, participem mais e tenham mais poder do que outros. Alguns moradores de York declararam ao pesquisador que de nada adiantava eles opinarem, pois os detentores do poder decisório faziam o que bem entendiam. Por outro lado, há quem avalie que a participação comunitária leva a uma espécie de privatização da elaboração de políticas públicas por conglomerados econômicos e não pelas autoridades democraticamente eleitas para essa função.

O autor do estudo conclui que, assim como o planejamento, a participação comunitária também é um processo complexo e condicionado a outros processos políticos e sociais.

Aparentemente os residentes são reconhecidos como parte do processo de desenvolvimento e planejamento. Não obstante, a pesquisa sugere que o movimento em favor do planejamento de turismo com base no *empowerment* da comunidade é muito limitado e que (...) o envolvimento da comunidade está sendo controlado de cima e usado para informar e persuadir e não para promover a interação. A análise sugere que a visão da comunidade ou dos residentes será tomada em conta somente quando a política e a ideologia nacionais estejam orientadas nesse sentido. (Bahaire e Elliott-White 1999, p. 270)

Outros estudos realizados em países do Commonwealth também concluem que o planejamento com base comunitária não pode ser idealizado, dado que as comunidades tampouco são lugares ideais isentos de conflitos. Também há preconceitos e rivalidades em lugares onde os laços de parentesco e as obrigações de reciprocidade podem ter mais peso do que as próprias leis (cf. Hall 2000, p. 188).

A partir da elaboração do Relatório Bruntland, em 1987, a questão ambiental passou a ser objeto de mais atenção, e o desenvolvimento sustentável, um novo paradigma. Essa visão de sustentabilidade ligada apenas ao meio ambiente natural logo passou a ser considerada conservadora e, a partir de 1992, adotou-se uma abordagem considerada mais progressista: a de sustentabilidade ampliada, incorporando as dimensões sociais, culturais e éticas, além das ecológicas e econômicas (Luchiari 2002, p. 115).

Na área de turismo, a primeira visão trouxe frases célebres como a de que os turistas só deveriam tirar fotos e deixar pegadas, o que provou ser incompatível com o próprio turismo, dado que “um turista que deixe pegadas e não deixe dólares não ajuda a desenvolver o turismo” (Burns 2004, p. 25).

A sustentabilidade econômica é hoje um dos grandes desafios do turismo, sobretudo nos países do Terceiro Mundo, onde as fugas de capital para os países ricos chegam a cifras alarmantes. Dados mais recentes do Banco Mundial e da OEA revelam que em países como o Nepal apenas 1,2% da receita fica com as comunidades das montanhas que recebem os turistas. Nos países do Caribe a fuga média é de 70%, havendo estimativas de 37% na Jamaica e 90% nas Bahamas (Mowforth e Munt 2003, p. 175).

Uma das estratégias mais difundidas recentemente é a da parceria entre os setores público e privado, pela qual os investimentos correm por conta deste último.

Esta questão, porém, não conta com a aprovação unânime. Enquanto, nos países subdesenvolvidos, essa parceria contribui com um capital que os estados não têm, nos países desenvolvidos, discute-se que ela transfere o poder de decisão, que estava nas mãos dos políticos eleitos, para entidades privadas que não foram democraticamente eleitas e que agem ao sabor do mercado (Hall 2000, p. 142).

Trabalhando sobre uma base mais equilibrada entre as várias dimensões, Hall (1995, *apud* Hall 2001, p. 25) define a abordagem sustentável do planejamento turístico como

(...) uma forma integrada de planejamento turístico que procura garantir, a longo prazo e com o mínimo de deterioração de recursos, de degradação ambiental, de rompimento cultural e de instabilidade social, a segurança dos moradores. Tal abordagem tende a integrar características das tradições econômicas, físico-espaciais e comunitárias.

Estudando a sustentabilidade em diversos países do Terceiro Mundo, Mowforth e Munt (2003, p. 107) sugerem a adoção de medidas para proteger áreas, tais como parques nacionais, reservas, ou ainda sítios de interesse científico especial; sugerem ainda a aplicação de técnicas de manejo de visitantes, avaliação de impactos

ambientais e elaboração de códigos de conduta tanto para visitantes quanto para os promotores de turismo.

Uma das propostas mais recentes para propiciar um desenvolvimento integral do turismo realmente sustentável é a do planejamento cooperativo, que vai além da proposta das parcerias entre os setores público e privado, incluindo a integração entre os diferentes níveis do governo, entre as diversas agências governamentais e entre estas e os diferentes interessados do setor privado.

A cooperação inter e intra-setorial poderia promover o desenvolvimento com maior eficiência, desde que houvesse menos projetos superpostos, menos competição por recursos financeiros, sempre escassos, e maior coordenação para gerir questões ambientais. “O planejamento cooperativo de turismo objetiva aumentar a eficiência, a harmonia e a equidade no desenvolvimento do turismo regional, princípios estes que fazem parte da sustentabilidade” (Timothy 1998, p. 66).

No Brasil, o trabalho mais cuidadoso a respeito de sustentabilidade no planejamento de turismo foi realizado por Ruschmann (1997), que defende a necessidade de calcular a capacidade de carga dos lugares turísticos, realizar zoneamentos (isto é, fixar os usos adequados para as diversas áreas do solo cujo uso está sendo planejado), classificar recursos e hierarquizar atrativos, assim como adotar políticas para conciliar a proteção ao meio ambiente com o desenvolvimento do turismo.

Para a autora, “o planejamento do turismo sustentável surge (...) como a forma de evitar a ocorrência de danos irreversíveis nos meios turísticos, para minimizar os custos sociais que afetam os moradores das localidades e para otimizar os benefícios do desenvolvimento turístico” (*idem*, p. 111).

A definição anterior pressupõe o cuidado não apenas com o meio ambiente natural, mas também uma sustentabilidade social, política e econômica, fatores estes que não têm sido fácil conciliar.

Uma análise de projetos descritos oficialmente como sustentáveis na área do turismo, realizada por Luchiari (2002), revela que a sustentabilidade ambiental tem sido respeitada a fim de viabilizar a sustentabilidade econômica; em outras palavras, conserva-se a natureza porque se vende bem como atrativo turístico, mas não há preocupação com a sustentabilidade social. Ao contrário, obriga-se as populações tradicionais a preservar o meio ambiente, impedindo até que retirem da natureza seu sustento, para depois transformar essa natureza em mercadoria: “Ao mesmo tempo em que extensas áreas do território nacional foram sendo tomadas dessas populações para se transformarem em Unidades de Conservação (...) foram reincorporadas ao mercado por meio da apropriação e da valorização dos empreendimentos turísticos” (*idem*, p. 118).

O ideal planejamento de turismo sustentável em sentido amplo parece estar longe de ser atingido e a própria palavra sustentabilidade vem sendo esvaziada do seu sentido, na medida em que o *marketing* e o discurso político dela se apropriam, para usá-la apenas como um adjetivo que, sabe-se, terá grande aceitação, mas por trás do qual se esconde o discurso desenvolvimentista de três décadas atrás.

(...) na zona costeira nós encontramos, efetivamente, a transição entre dois padrões (...) o desenvolvimentista no sentido de desenvolvimento a qualquer preço, rápido, desenfreado, e já também uma tentativa de se ordenar, regular, de disciplinar o uso do território [porém] o discurso da política do turismo é a conservação ambiental, o homem como finalidade, mas o objetivo (...) a atividade como desenvolvimento. (Becker 1996, p. 189)

Observações como essa preocupam na medida em que evidenciam um descompasso entre o estado da arte das discussões em nível mundial e a reiteração de clichês dos anos 1970 por parte dos responsáveis pelo planejamento oficial de turismo no país.