



**Citation:** Grava, M., Gil, T.L., & de Oliveira, T.B. (2024). Il turismo di prossimità nell'area costiera dello Stato di Paraíba (Brasile): un vantaggioso volano economico. *Bollettino della Società Geografica Italiana* serie 14, 7(1): 71-86. doi: 10.36253/bsgi-7526

© 2024 Author(s). This is an open access, peer-reviewed article published by Firenze University Press (<https://www.fupress.com>) and distributed, except where otherwise noted, under the terms of the CC BY 4.0 License for content and CC0 1.0 Universal for metadata.

**Data Availability Statement:** All relevant data are within the paper and its Supporting Information files.

**Competing Interests:** The Author(s) declare(s) no conflict of interest.

## Il turismo di prossimità nell'area costiera dello Stato di Paraíba (Brasile): un vantaggioso volano economico

### Proximity tourism in the coastal area of the State of Paraíba (Brazil): an advantageous economic driver

MASSIMILIANO GRAVA<sup>1</sup>, TIAGO LUÍS GIL<sup>2</sup>, TIAGO BERNARDON DE OLIVEIRA<sup>2</sup>

<sup>1</sup> *Dipartimento di Civiltà e Forme del Sapere, Università di Pisa, Italia*

<sup>2</sup> *Departamento de História, Universidade de Brasília, Brasile*

<sup>3</sup> *Departamento de História, Universidade Federal da Paraíba, Brasile*

E-mail: [massimiliano.grava@unipi.it](mailto:massimiliano.grava@unipi.it); [tgil@unb.br](mailto:tgil@unb.br); [tiagobernardon@gmail.com](mailto:tiagobernardon@gmail.com)

**Abstract.** In this article, thanks to a series of data processed by the Paraíba state tourism agency PBTur and the Brazilian statistical institute IBGE, recent tourist flows in the territory of Paraíba (Brazil) will be examined. To be able to fully understand these dynamics and contextualise them in relation to those of the other states of the Federal Republic of Brazil, the history of this state – whose Constitution dates back to 1989 – and of the north-eastern region of Brazil were reconstructed from a historical-geographical and economic perspectives. Thanks to these analyses, it was possible to determine the dichotomies and peculiarities of these Para-Brazilian holiday movements compared to the better-known northern tourist destinations of the country, and thus to explain their salient features.

**Keywords:** Local Tourism, Paraíba (Brazil), Economy.

**Riassunto.** In questo articolo saranno esaminati i recenti flussi turistici del territorio di Paraíba (Brasile), grazie all'utilizzo di una serie di dati forniti dall'agenzia di turismo statale paraibano PBTur e dall'istituto di statistica brasiliano IBGE. Per poter comprendere pienamente queste dinamiche e contestualizzarle rispetto a quelle degli altri Stati della Repubblica Federale del Brasile sono state ricostruite, in una prospettiva storico-geografica ed economica, le vicende di questo Stato (la cui Costituzione risale al 1989) e della regione nord-est del Brasile. Queste analisi hanno consentito di mettere in luce dicotomie e peculiarità dei movimenti vacanzieri paraibani rispetto a quelli delle altre, ben più conosciute, destinazioni turistiche del settentrione del Paese e di spiegarne così i caratteri salienti.

**Parole chiave:** turismo di prossimità, Paraíba (Brasile), economia.

## 1. Introduzione

L'obiettivo del presente contributo è quello di analizzare i caratteri preminenti del turismo di prossimità dello Stato di Paraíba e al contempo di identifi-

care quelli che possono essere i principali motivi di dicotomia di questo caso studio rispetto alle dinamiche turistiche registrate negli altri Stati del Paese. Per poter indagare questo elemento di differenziazione in tutta la sua complessità, si è quindi proceduto ad effettuare una articolata ricostruzione geostorica dell'area di studio, un passaggio fondamentale per comprendere come, per Paraíba, siano nel tempo maturate delle peculiari condizioni economiche e normative che hanno portato allo sviluppo di un turismo essenzialmente proveniente dai municipi del proprio interno e dalle regioni geografiche limitrofe (Fig. 7).

La nozione di turismo di prossimità qui richiamato è pertanto quella che rimanda al “concetto di vicinanza” fisica o geografica in termini di distanza, più che, come invece emerge dalle recenti linee di ricerca, figurata (Mangano 42-45). Un turismo “domestico”, dunque, proveniente da aree limitrofe che vede come protagonisti quelli che Mangano ha indicato come visitatori a “chilometro zero”. Un fenomeno che in questo Stato, come mostrano i dati degli uffici turistici paraibani di PBTur, è di lunga durata e ben radicato sin da tempi antecedenti a quei “fenomeni di prossimità” emersi con intensità a seguito della crisi pandemica del 2020 (Salvatore, Maretta 2013; Bertacchini, Nuccio 2020, Bertacchini, Nuccio, Durio 2019; Salvatore, Maretta 2013).

L'odierna Paraíba, territorio del Brasile che si è andato nei secoli trasformando da Stato economicamente trainante a “região problema”, trova oggi, nel turismo di prossimità, un volano economico di matrice interna derivante in gran parte da un isolamento rispetto a flussi turistici stranieri che hanno invece condizionato, trasformandoli economicamente e paesaggisticamente, gran parte degli Stati del nord come del sud del Paese (Díaz-Soria, Llundrés Coit 2013, Díaz-Soria 2017, 65-88). Una preservazione delle proprie risorse naturalistiche garantite addirittura nella costituzione dello Stato che, oltre a mettere a riparo la costa paraibana, ha, sino ad anni recenti, contenuto fenomeni di *gringolarizzazione* mantenendo così prezzi accessibili per i turisti brasiliani. La sfida rispetto alla quale si deve oggi far fronte è pertanto quella di mediare una crescita edilizia di matrice capitalistica proveniente da quegli Stati brasiliani famelici di spazi incontaminati ove costruire grattacieli, con quelle di contenere una gentrificazione a favore di fasce d'individui deboli sempre più marginalizzati in direzione delle ben note *favelas*.

## 2. Lo Stato di Paraíba (Brasile)

Per poter determinare i motivi del diverso processo di turisticizzazione dell'area di Paraíba rispetto a quel-

le delle altre destinazioni più note della macroregione nordestina è necessario analizzare da un lato la storia di questo Stato e del Nord-Est brasiliano, dall'altro i recenti dati statistici del settore turistico.

Lo Stato di Paraíba, con capitale João Pessoa, si trova nel nordest del Brasile e confina a sud con lo Stato di Pernambuco, a ovest con quello di Ceará, a nord con Rio Grande do Norte e a est con l'Oceano Atlantico.

Questo Stato, insieme ad altri otto (Alagoas, Bahia, Ceará, Maranhão, Piauí, Pernambuco, Rio Grande do Norte e Sergipe), forma parte della cosiddetta *Região Nordeste*, una delle cinque macroregioni del Brasile definite dall'*Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística* (IBGE) nel 1969. Questa circoscrizione polistatale ha una superficie complessiva di oltre un milione e mezzo di km<sup>2</sup>, pari al 18% del territorio nazionale, conta (2015) la seconda popolazione per macroregione, il terzo territorio in ordine di dimensione, il secondo collegio elettorale (36.727.931 votanti nel 2010), il terzo PIL della Repubblica Federale del Brasile (2018) e il più basso Indice di Sviluppo Umano (2017). In funzione delle differenti caratteristiche geoclimatiche e fisiche del territorio, nella Região Nordeste si contano almeno quattro fasce ambientali (Meio-orte, Sertão, Agreste e Zona da Mata), tutte con peculiarità differenti tanto naturali quanto socioeconomiche che insediative (Moreira, Targino, 1996; González, Mitidiero 2022; Wellington 1983; De Arruda Mello, 1996).

La porzione di territorio orientale di Paraíba, contigua a est con l'Oceano Atlantico, è caratterizzata dalla *Mata Atlântica* (una zona agroforestale contraddistinta da precipitazioni abbondanti e da estese piantagioni di canna da zucchero e cacao che nei secoli hanno progressivamente sostituito le aree boschive); procedendo in direzione ovest s'incontra la seconda sub-area regionale, una striscia di transizione tra il Sertão e la zona della Mata che è posizionata sulla sommità dell'Altopiano di Borborema (ostacolo naturale all'arrivo delle piogge nell'entroterra), che è denominata Agreste. L'ultima area geoclimatica caratterizzante il territorio di Paraíba, una superficie che copre circa la metà dello Stato, è quella, nella zona occidentale, del Sertão, ubicata tra la depressione di Sertaneja e Serra da Borborema. Quest'ultima area climatica, a differenza di quelle maggiormente vicine alla costa, si contraddistingue per un ambiente semiarido – quasi desertico – con precipitazioni scarse e irregolari e con periodi di siccità prolungati (in alcune zone cadono meno di 250 millimetri all'anno), e dove si registrano elevate temperature medie comprese tra i 25 e i 30 gradi centigradi con picchi che di frequente superano i 45 (Fig. 1).

Con una estensione di 56.467 km<sup>2</sup> e una popolazione di 4.039.277 persone, la quinta della Regione Nordest,

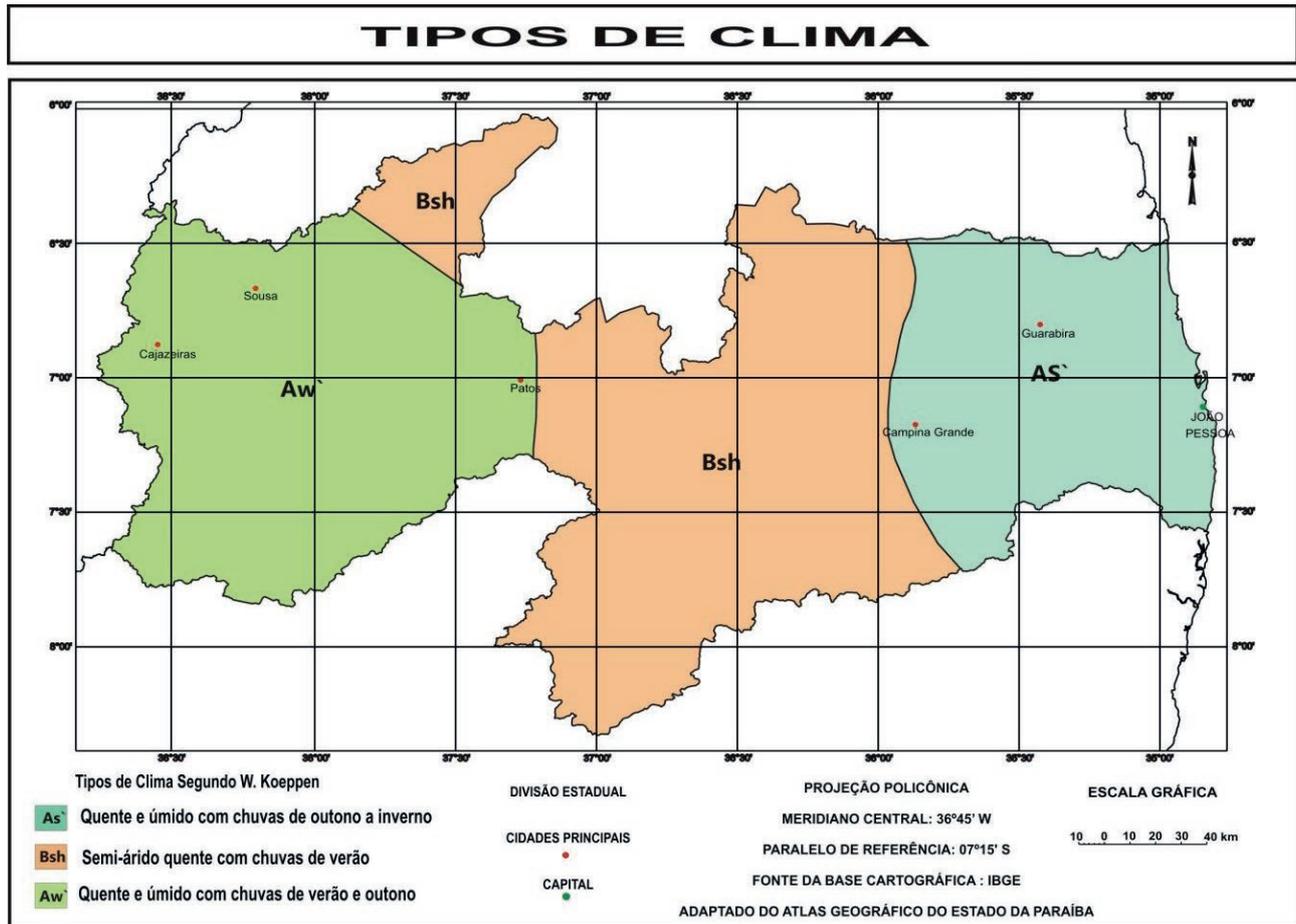


Figura 1. Tipi di clima dello Stato di Paraíba secondo la classificazione Köppen. Fonte: Atlas geográfico do Estado da Paraíba.

il numero medio di abitanti per km<sup>2</sup> di Paraíba risulta essere di 71,5 (IBGE, 2020).

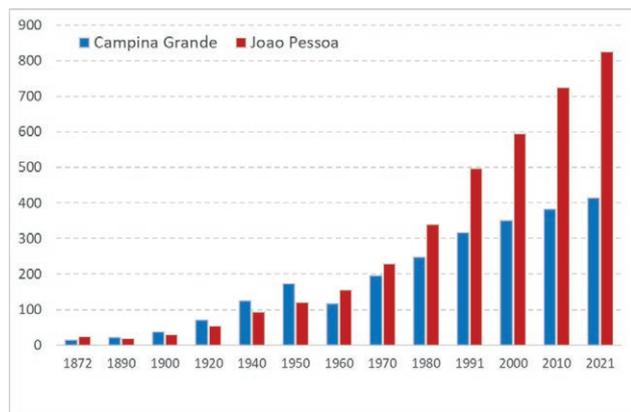
La città più popolosa dello Stato è la capitale João Pessoa (825.796 abitanti stimati nel 2021), seguita, con la metà della popolazione, da Campina Grande (413.830) (Fig. 2). Due le città con poco più di 100 mila abitanti (Santa Rita e Patos), seguite da sei centri con un numero di residenti compreso tra 53 e 97 mila persone. Dei 223 municipi che formano parte dello Stato, 157 hanno, sempre secondo le statistiche dell'IBGE del 2021, più di 5000 residenti.

Il tasso di crescita della popolazione dello Stato nel suo insieme, nel 2020, è stato dello 0,52%, mentre il dato della capitale paraibana risulta essere di poco superiore all'1,5%. L'aspettativa di vita alla nascita a Paraíba nel 2020 si attesta, in linea con quella degli anni precedenti, in 74,1 anni, contro una media nazionale di 76,6.

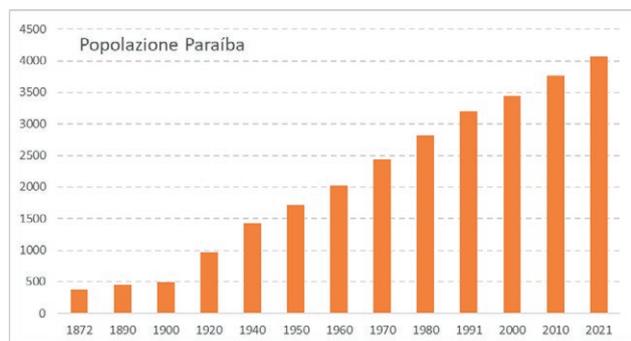
L'andamento demografico della popolazione paraibana mostra pertanto come questa sia cresciuta, tra il 1900 e il 1920, con percentuali altissime (evidentemen-

te soprattutto a causa di una serie di fenomeni migratori e della ridotta capacità delle precedenti rilevazioni di censire gli indigeni) raddoppiando (+95,8%) rispetto al censo precedente (Fig. 3). Questa tendenza demografica, invero in linea con quella degli altri Stati dell'area settentrionale del Brasile, diventa progressivamente stazionaria, con percentuali di incremento che si attestano intorno al 15-20%, per poi scendere al disotto del 10% a partire dagli inizi del secolo XXI (Da Costa 2018).

Dal punto di vista amministrativo lo Stato di Paraíba è formato da quattro Regioni Intermedie (Sousa-Cajazeiras, Patos, Campina Grande e João Pessoa) a loro volta suddivise in 15 Regioni Immedie (IBGE, 2017). Sempre secondo i dati dell'Istituto di Statistica brasiliano (2018), il prodotto interno lordo è stato di 64,373 miliardi di reais (13 miliardi di euro circa); con un PIL derivante principalmente dal settore terziario, in cui spiccano il commercio, il turismo e i servizi. L'industria paraibana rappresenta il 15,47% del valore totale del PIL di Paraíba, mentre il settore primario equivale al 3,96%.



**Figura 2.** Andamento demografico, espresso in migliaia di unità, delle città di Campina Grande e João Pessoa. Fonte: elaborazione degli autori su dati IBEGE/Censi demografici.



**Figura 3.** Popolazione, in migliaia di unità, dello Stato di Paraíba nei censimenti IBGE. Fonte: elaborazione degli autori su dati IBEGE/Censi demografici.

### 3. Il quadro geostorico e socioeconomico della Regione Nordest del Brasile

Il nordest del Brasile, già agli inizi del XIX secolo, risulta essere una delle aree a maggior declino economico del Paese trasformandosi in breve in quella che molti hanno definito come una: “*região problema*” (Vesentini 2012; Do Amaral Filho 2010). Questa crisi di sistema ha fatto sì che questa macroregione, economicamente la più importante dell’impero portoghese, sprofondasse in una forte recessione trasformandola progressivamente in un grande fornitore di risorse e manodopera a basso costo, soprattutto per il sud-est del Brasile. Un’eredità, come evidenziano i numerosi studi sull’argomento (Vesentini 2012; De Araújo 2000), certamente legata al suo passato coloniale e a pratiche economiche e livelli socio-strutturali, ma anche ambientali, molto diversi rispetto a quelli delle aree economicamente più attive del Brasile (Etchevarne 2000).

A metà del XVI secolo, con l’avvento della colonizzazione europea nelle zone costiere che oggi fanno parte degli Stati di Bahia e di Pernambuco, iniziarono a essere coltivate le prime piante di canna da zucchero portate dal Portogallo. Basato inizialmente sul lavoro retribuito degli indigeni, presto sostituito da quello degli schiavi (composto da africani e popolazione autoctona), lo sfruttamento della canna da zucchero era all’epoca la produzione più redditizia della Corona portoghese ed era ovviamente volta all’approvvigionamento del mercato europeo. La capitale del Brasile, data l’area di interesse economico dei lusitani, venne allora stabilita nella città di Salvador, poiché la regione nord-orientale era, come evidenziato da Guimares Neto (1997), la più dinamica e moderna della colonia.

L’importanza di questa produzione era tale che: “poiché tutta l’attenzione era concentrata nella fabbricazione dello zucchero – a causa dell’ampio margine di profitto generato da questo commercio – la produzione di generi alimentari per rifornire la colonia veniva ignorata. Di conseguenza, gran parte dei coloni, soprattutto quelli che vivevano nelle città, soffrivano per la mancanza di cibo (Prado Júnior 1994, 43) e nacque allora la necessità di sviluppare la lavorazione di beni di prima necessità per la sussistenza degli abitanti delle colonie stesse” (Feitosa Gonçalves, Bezerra de Araújo, 2015, 195).

Oltre allo zucchero, sempre nel XVI secolo, si segnala un’altra pratica produttiva che caratterizzerà da allora il nordest sino ai giorni nostri: l’allevamento del bestiame. Una attività destinata a provvedere in primis al fabbisogno alimentare della popolazione coloniale, oltre che a fornire pelli per altri impieghi (Feitosa 2013) e a cui seguiranno le produzioni di cotone, tabacco e cacao.

Le ridotte condizioni finanziarie lusitane necessarie a permettere l’ampliamento delle terre coltivate essenziali a sostenere la sempre crescente domanda di produzione di zucchero (un vero e proprio monopolio produttivo), fecero sì che i portoghesi, nella ricerca di risorse economiche, stabilirono collaborazioni con gli olandesi, coinvolgendoli, già sul finire del 1500, nel territorio brasiliano. Una circostanza cruciale per le sorti di questi territori (un vero e proprio turning point) si verificò a seguito dell’espulsione olandese dalle colonie lusitane avvenuta nella seconda metà del XVII secolo. Gli olandesi però nel frattempo avevano tratto un duplice vantaggio da questo sodalizio con i portoghesi: da un lato quello economico, dall’altro avevano acquisito sufficienti conoscenze sulla coltivazione della canna da zucchero. Fu così che di lì a poco quest’ultimi ne avviarono una massiccia coltivazione nelle loro colonie oltreoceano iniziando ad offrire sul mercato europeo zucchero a un prezzo e una qualità con cui il prodotto della Corona

portoghese non poté competere a lungo. Si verificò così la prima crisi della produzione di canna da zucchero del Brasile, che portò alla fine del cosiddetto “ciclo-da-cana” (Schwartz 2005, 79-116).

L'abolizione alla fine del XIX secolo della schiavitù (la principale forza lavoro utilizzata nel nord-est), e il contemporaneo aumento della produzione e delle esportazioni di caffè delle regioni del sud-est furono tra i principali fattori che contribuirono all'acuirsi della profonda crisi del settore delle esportazioni nord-orientali (Guimaraes Neto 1997).

Nei decenni successivi si assistette pertanto al fatto: “che il calo dei prezzi dei prodotti esportati dal Nordest non permettesse un'espansione della produzione e, di conseguenza, un accumulo dei capitali come all'inizio del periodo coloniale (Feitosa Gonçalves, Bezerra de Araújo, 2015, 196). Una condizione protrattasi dai secoli XVII e XVIII che peggiorerà dopo l'indipendenza del Brasile (1812) e che subirà una accelerazione con la formazione nel 1930 di un mercato nazionale al posto di quelli statali. Questa mancata capacità di accumulo di capitale, dovuta al calo dei prezzi delle materie prime per la concorrenza nazionale e globale, fece sì che nel nord-est del Brasile non si avviò quel processo di concentrazione industriale caratterizzante il centro e il sud del Paese (Bezerra Marques Trovão et al. 2019).

Una crisi profonda e perdurante, come evidenziano le analisi del *Grupo de Trabalho para o Desenvolvimento do Nordeste* (GTDN), che rivela come ancora alla metà degli anni '50 del secolo scorso “il reddito medio della popolazione del Nord-Est era inferiore di un terzo rispetto a quello degli abitanti del Centro-Sud” (Grupo de Trabalho para o Desenvolvimento do Nordeste, 1997). Nel tentativo di emendare questa complessa situazione all'inizio degli anni '60 del secolo scorso il Brasile attivò una serie di iniziative di sostegno economico finanziato attraverso la *Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste* (SUDENE), che dette il via a un poderoso piano di investimenti di risorse federali destinate a favorire lo sviluppo della logistica di questa regione per i decenni successivi (De Araújo 2000).

Un'idea di crescita armonica del nord-est che però, già a partire dal 1964 (anno del colpo di Stato militare), venne sostituita da un finanziamento di SUDENE a favore dei grandi capitalisti, archiviando così di fatto la politica rivolta ai piccoli imprenditori voluta dal presidente João Goulart (Feitosa Gonçalves, Bezerra de Araújo, 2015; Bianchini Calderari et al. 2020).

Fu così che dalla seconda metà degli anni '60 (fenomeno che nel settore tessile prende il via già negli anni '50) le industrie del sud-est, alla ricerca di nuovi mercati, invasero quelli del nord-est, sancendo di fatto la rovina

della fragile industria della regione *nordestina*. Involontariamente quindi SUDENE, con le proprie politiche di *Integração Produtiva*, contribuì alla creazione di questo processo caratterizzato da modelli di verticalizzazione e dipendenza dell'economia nord-orientale nei confronti dell'egemonia borghese del sud-est del paese, concentrata nei dintorni di San Paolo (De Almeida, De Araújo 2004, 110).

Negli anni '70, grazie a una serie di misure elaborate nel *II Plano Nacional de Desenvolvimento* (PND), il governo federale brasiliano (gestito dai militari) realizzò un ampio programma di investimenti pubblici, riuscendo così a mantenere un certo dinamismo economico del Brasile pur in un contesto di crisi finanziaria globale a cui però seguì una fase di crisi degli anni '80, e uno spostamento di risorse finanziarie verso le aree economicamente più avanzate del sud-est. La decade degli anni '90 è stata quindi caratterizzata dalla globalizzazione con politiche liberali, liberalizzazione finanziaria e, nelle zone più svantaggiate, con fenomeni di concentrazione latifondiarie e crisi della piccola proprietà (specialmente nelle zone interne del sertão).

La dinamicità economica del nord-est di inizio anni 2000 registrata dall'IBGE, dipende in buona parte dalla grande quantità di trasferimenti monetari, erogati attraverso fondi federali a Stati e Comuni, da una serie di programmi sociali come *Bolsa-Família* e da prestazioni di previdenza sociale. Il *Municipal Human Development Index* (MHDI), indica che, a inizio XXI secolo, il Brasile è passato da 0,612 punti (2001), a 0,727 (2010), mentre il nord-est, che è stata nel decennio precedente la terza regione economica del Paese nel generare ricchezza, ha avuto l'MHDI medio peggiore, con 0,659 punti (Programma das Nações Unidas para o Desenvolvimento, 2013).

L'indice di Gini per il Brasile nel 2012 è stato dello 0,540 contro lo 0,546 del nord-est; dopo il 2019, dovuto alla crisi sanitaria COVID, questo indicatore è sceso allo 0,526 (l'indice Gini nello Stato di Paraíba nel 2021 è stato di 0,512 mentre nel 2019 era di 0,556) (Tab. 1).

**Tabella 1.** Indice di Gini del rendimento medio mensile domiciliare pro-capite. Fonte: elaborazione degli autori.

	Brasile	Reg. Nord	Reg. Nordest	Reg. Centro ovest	Reg. Sud	Reg. Sudest	Paraíba
2012	0,540	0,543	0,546	0,532	0,477	0,516	0,516
2019	0,544	0,537	0,560	0,506	0,467	0,528	0,556
2020	0,524	0,495	0,526	0,496	0,457	0,517	0,512

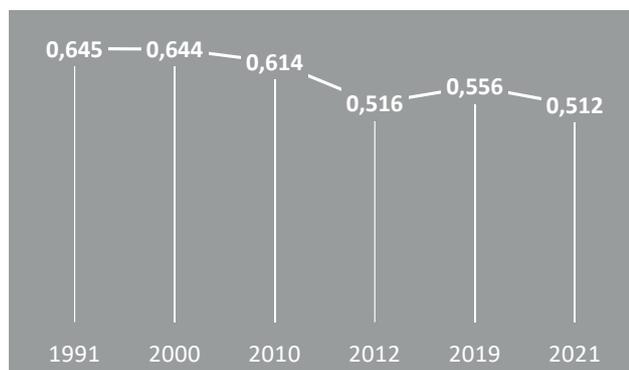
### 3.1. Il sistema economico paraibano

L'economia di Paraíba negli ultimi vent'anni si discosta in taluni aspetti da quella degli altri di Stati della regione nordest. Se in gran parte il rimbalzo economico macroregionale registrato attraverso l'indice di Gini (Fig. 4) è da porsi in relazione con le forti immissioni di liquidità per le fasce più deboli avvenute con i governi di Luiz Inácio Lula da Silva e di Dilma Vana Rousseff (Isenburg 2017), l'area paraibana e in particolare la capitale dello Stato João Pessoa, si segnalano per dinamiche di breve/medio periodo interessanti e in controtendenza rispetto all'andamento generale del Brasile (Ministério da Fazenda 2010).

La crescita demografica, e con essa la poderosa trasformazione urbanistica, hanno condizionato profondamente le dinamiche socioeconomiche di questo territorio attivando, di fatto, processi di gentrificazione nei quartieri litoranei pessoini.

Per comprendere pienamente le dinamiche geografiche e l'entità di questi moderni sviluppi è perciò indispensabile fare un breve cenno a quelle che sono le trasformazioni storico-urbanistiche di questo territorio (Furtado 1959, Galeano 1976).

L'attuale Paraíba, conosciuta anche come *Porta do Sol* per il fatto che si trova geograficamente nel punto più a oriente del continente americano, all'inizio del periodo coloniale brasiliano (prodottosi con il trattato di Tordesillas), faceva parte della Capitania di Tamaracá (una delle quindici divisioni originarie del territorio portoghese nel Nuovo Mondo) (Isenburg 2009, 132-140). Questo assetto amministrativo, concesso con la *carta de doação* dal re del Portogallo João III d'Aviz a Pedro Lopes de Sousa nel 1534, perdurò fintanto che, a seguito della *chacina de Tra-cunhaém*, la regione venne smembrata dando così origine al Capitanato di Paraíba (Aguilar, Octávio 1985).



**Figura 4.** Indice di Gini relativo alla rendita pro-capite di Paraíba. Fonte: elaborazione degli autori su dati IBEGE.

La prima spedizione volta a conquistare questo territorio avvenne dunque nel 1574; questa, comandata da Fernão da Silva, venne però subito interrotta a causa di conflitti con le popolazioni indigene locali dei *Potiguaras* (alleati dei francesi con i quali trafficavano il *Pau-brasil*) e dei *Tabajars*.

Le successive spedizioni, del 1575 e del 1579, non raggiunsero la Capitania a causa delle avverse condizioni meteorologiche: la prima fu colpita da forti venti, mentre la seconda subì gravi danni a causa delle intense piogge. Frutuoso Barbosa, che fu a capo della missione del 1579, fece un nuovo tentativo tre anni dopo, frustrato anche in quel caso dallo scontro con la popolazione autoctona sostenuta dalle truppe francesi che stazionavano nella zona in quel periodo.

I portoghesi, a un decennio dalla prima spedizione, riuscirono infine a stabilirsi nel capitanato nel 1584. La costruzione della *Cidade Real Nossa Senhora das Neves* (che a un paio di anni dalla fondazione cambiò nome sostituendo *Cidade Real* con *Filipeia* in onore di Filippo II di Spagna reggente delle corone spagnola e portoghese), prese il via nel 1585, dando vita così alla fondazione di Paraíba (De Arruda Mello 1996). Il 10 gennaio 1586, sulla foce del Rio Paraíba a una ventina di chilometri dalla città in direzione dell'Atlantico, venne registrato il primo lotto edificato in una zona che si trovava sulla sponda destra del fiume dove iniziò la costruzione di un forte. Per l'edificazione di questo fortilizio, inizialmente denominato di *Cabedelo*, che, come vedremo di seguito, risultava essere strategico per la difesa della città; furono impiegati 700 indiani, 100 schiavi africani e un centinaio di soldati spagnoli della cavalleria di *Olinda* (Wellington 1999).

Questa infrastruttura consentiva di fatto ad assolvere almeno a due funzioni fondamentali. Da un lato proteggere l'insediamento urbano di *Filipeia*, dall'altro, di fungere da presidio nei confronti delle attività di Corsa degli europei e di difesa dagli attacchi delle popolazioni indigene. A dimostrazione della strategicità della roccaforte, che nel 1597 assunse la denominazione di *Santa Catarina* in omaggio della duchessa portoghese *Caterina de Bragança*, i ripetuti attacchi di francesi e indigeni (1631) e olandesi (1634), che il 4 di dicembre di quell'anno, dopo una ripetuta serie di tentativi di conquista (almeno tre), riuscirono, grazie a 29 imbarcazioni e 2354 soldati salpati da Recife, a impossessarsi del forte e successivamente della città di Filipeia che, dopo la caduta in mano olandese, venne denominata *Frederikstad* entrando così a far parte della *Nieuw Holland* (Nuova Olanda).

Nel 1654 con la definitiva caduta dei domini olandesi nel nordest del Brasile Paraíba tornò sotto controllo portoghese, ove rimase sino all'indipendenza brasiliana della prima decade del XIX secolo.

Nel '700 anche in questi territori iniziò pertanto quello sfruttamento estensivo, caratteristico della Regione del Nordest e dell'area prossima all'Atlantico (Mata), imprescindibile per la crescente produzione di canna da zucchero a cui si aggiunse successivamente quella del cotone nelle aree interne del sertão. Entrambi i prodotti, venduti come materie grezze insieme a capi di bestiame, venivano allora di norma portati a Recife (capitale di Pernambuco) e da qui, sfruttando le maggiori capacità di navigazione di questo porto, ai mercati europei. Uno dei limiti strutturali del capitanato di Paraíba, annesso a Pernambuco tra il 1756 e il 1799, era infatti legato alle ridotte possibilità di navigazione del *Rio Parayba do Norte* che, come si legge nella didascalia di una mappa italiana del 1857, per poter essere navigato in sicurezza necessitava di molte cautele e lo si poteva fare solo in presenza di alta marea e con esperti che saliti a bordo delle imbarcazioni conducevano i bastimenti sino al porto urbano (Fig. 5)<sup>1</sup>.

L'attuale nome della capitale *João Pessoa* è stato coniato nel 1930 quale omaggio al politico paraibano *João Pessoa Cavalcanti de Albuquerque*. Pessoa, assassinato quello stesso anno nella città di Recife quando era Presidente dello Stato e candidato alla vicepresidenza del Brasile, venne trucidato da João Duarte Dantas. Questo fatto suscitò grande fermento popolare e portò l'Assemblea Legislativa dello Stato ad approvare il cambiamento del nome della capitale il 4 settembre del 1930 (Isenburg, 1989; 2006); successivamente si scoprì che l'uccisione avvenne per questioni sentimentali.

#### 4. Il turismo interno brasiliano come motore di sviluppo economico

Come si è visto nei paragrafi precedenti, Paraíba è sempre stato un territorio tradizionalmente vocato ad una economia circoscritta al solo settore primario (Pires 2001); nonostante fosse stata una delle prime regioni ad

essere occupate dagli europei e per diversi secoli avesse ricoperto insieme a Pernambuco e Rio Grande do Norte il ruolo di motore economico della Corona portoghese. Questa sua connotazione, dovuta al monopolio nella produzione di zucchero, si interrompe con la perdita di questa esclusiva commerciale, ma anche in ragione delle ridotte possibilità di sfruttare le aree interne semidesertiche per produzioni ad alto valore economico e per la sostanziale assenza di risorse minerarie come nel caso, per fare un esempio, di Minas Gerais. Soprattutto però l'incapacità, dapprima portoghese poi delle élite paraibana, di sostenere uno sviluppo economico, che ovviamente richiede cambiamenti nell'organizzazione agraria e industriale e un rafforzamento degli sforzi per aumentare la produttività e accumulare capitali da reinvestire, è alla base di quella condizione caratterizzante questo territorio sino almeno a tutto il '900 (Rejowski 2002).

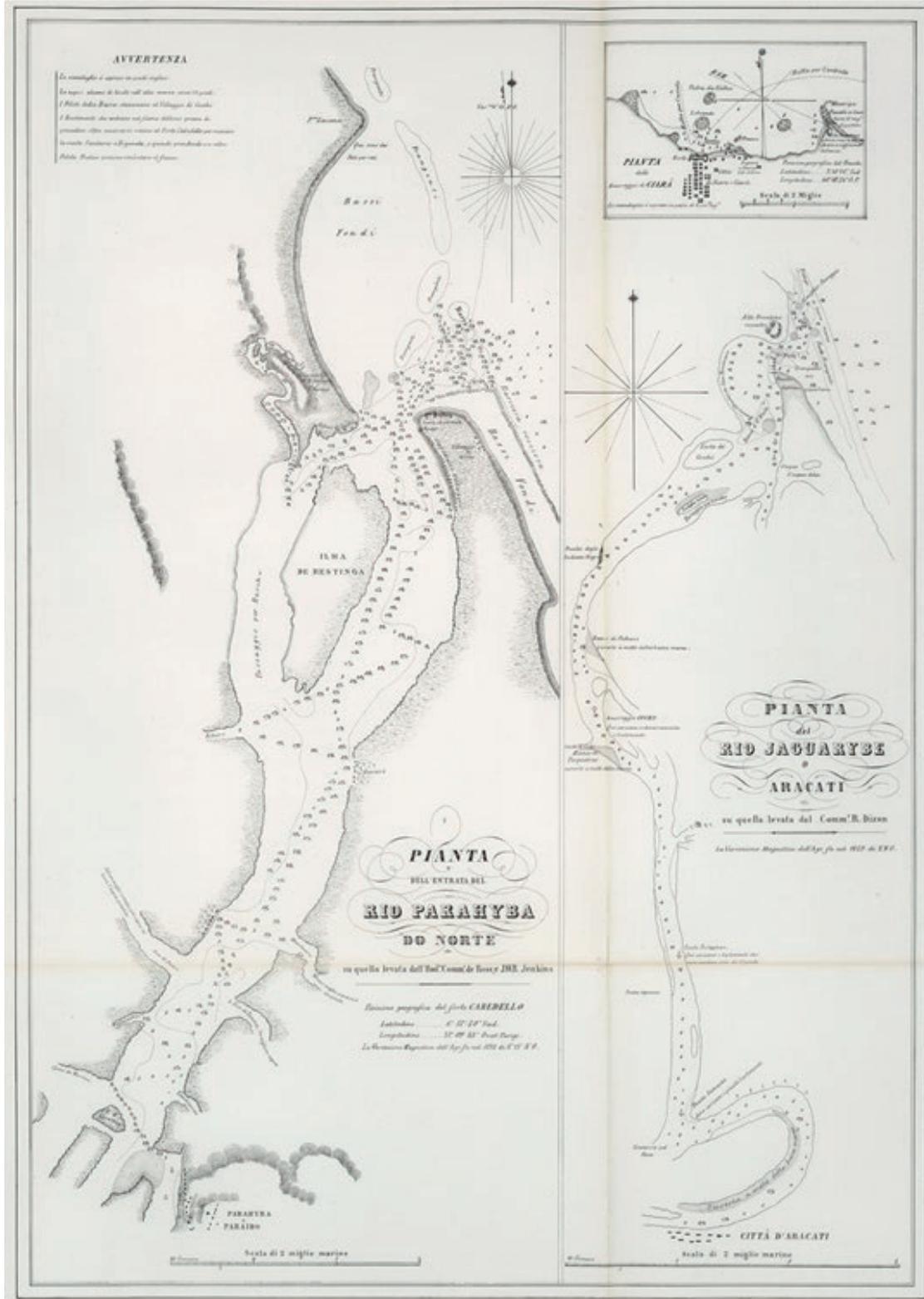
A partire da inizio XXI secolo l'economia di questo Stato, e soprattutto della sua capitale, si segnalano per almeno due specificità molto interessanti non ancora del tutto registrate dalle statistiche dell'IBGE. Da un lato si assiste infatti a un consistente processo, meramente capitalistico e intriso di possibili effetti negativi di medio e lungo periodo, correlato a una straordinaria fase di urbanizzazione verticale delle aree a ridosso delle coste, dall'altro, si manifesta invece un interessante fenomeno di aumento dei flussi turistici infra e intra regionali (solo in parte correlato al primo fattore) (Tab. 2).

Negli ultimi quindici anni le aree urbane costiere di João Pessoa e delle località paraibane prossime alla capitale sono state investite da un consistente fenomeno di rigenerazione e rinnovamento urbano, accompagnato da una progressiva sostituzione della componente sociale meno abbiente della popolazione, come classicamente accade nei processi di gentrificazione. Questo fenomeno caratterizza questo territorio sin dall'epoca della sua fondazione. La crescita di João Pessoa, rilevata nella cartografia olandese e portoghese (Sousa, Vidal 2010), si caratterizza infatti per una progressiva crescita che tende in primis ad occupare le aree più prossime al centro storico sostituendo progressivamente le case di paglia e fango con quelle in laterizi, e a confinare così le popolazioni più povere verso est in direzione delle coste atlantiche.

Questa progressiva occupazione di spazi di *vizinhança* (sobborghi) si è dovuta necessariamente misurare con due ostacoli fisici che ne hanno condizionato la direttrice di crescita. Da un lato l'Oceano Atlantico, dall'altro, prospiciente alla zona ove nacque la città nel XVI secolo, il fiume Paraíba e al di là di esso un'area semi palustre ancor'oggi occupata per ampi tratti da mangrovie.

La crescente speculazione urbana, distinguibile invero in tutto il Brasile a partire dagli anni '60 del secolo

<sup>1</sup> L'Atlante da cui è stata estratta questa carta riporta il resoconto di viaggio fatto in Brasile nel 1844 del capitano Eugenio Rodriguez della Marina napoletana. Questi, al comando delle fregate Urania, Vesuvio e Amalia, aveva il compito di scortare in Brasile la sorella di Ferdinando II Borbone, Teresa Cristina delle Due Sicilie, dove si doveva sposare con l'Imperatore Pedro II. Nell'occasione, Rodriguez ebbe dunque modo di fare una serie di rilievi e disegni confluiti successivamente in due volumi: *Guida generale della navigazione per le coste settentrionali ed orientali dell'America del Sud dal Rio della Plata al Parà* [...] (1854) e *ATLANTE DELLA GUIDA GENERALE per la navigazione delle coste Settentrionali ed Orientali dell'America del Sud dal Rio della Plata al Parà. Accompagnata dalle carte degli atterraggi e dalle piante delle baie, rade, porti, ed entrate de' principali fiumi navigabili, dalle carte generali della costa del Brasile* [...] (1857).



**Figura 5.** Sulla destra la pianta del Rio Paraíba disegnata nel 1857 da Eugenio Rodriguez e pubblicata nell'Atlante della Guida Generale per la navigazione delle Coste Settentrionali e Orientali dell'America del Sud. Fonte: Atlante della guida generale per la navigazione delle coste settentrionali ed orientali dell'America del Sud [...]. Napoli, Litografia Richter, 1857.

**Tabella 2.** Stima dei flussi e dei ricavi turistici diretti e indiretti di João Pessoa e dello Stato di Paraíba nel suo complesso per il periodo 1993-2016. Fonte: Subcoordenadoria de Estatística PBTUR. BOH – Pesquisas da Demanda Turística.

 Empresa Paraibana de Turismo Diretoria de Economia e Fomento Subcoordenadoria de Estatística		Receita Turística				
		João Pessoa / PB				
		1993 / 2016				
ESTIMATIVA DO FLUXO E DAS RECEITAS TURÍSTICAS DIRETA E INDIRETA						
ANOS	FLUXO		RECEITA TURÍSTICA DIRETA (Em US\$mil)		RECEITA TURÍSTICA INDIRETA (Em US\$mil)	
	JOÃO PESSOA	PARAÍBA	JOÃO PESSOA	PARAÍBA	JOÃO PESSOA	PARAÍBA
1993	283.630	397.082	57.648	80.707	102.381	143.333
1994	309.959	433.943	60.569	84.797	107.632	150.685
1995	491.983	688.776	106.972	147.621	191.074	263.396
1996	400.309	560.433	97.845	127.198	178.899	225.142
1997	387.627	521.165	95.984	124.015	174.325	219.482
1998	562.425	756.223	122.632	160.193	221.290	283.467
1999	451.882	632.635	66.089	92.525	120.653	168.914
2000	550.242	762.000	92.479	129.469	166.534	233.147
2001	594.923	832.892	93.404	130.764	168.199	235.478
2002	642.960	908.709	89.473	119.952	159.118	210.162
2003	538.426	759.181	58.517	104.746	82.509	147.692
2004	668.140	948.757	105.095	149.235	189.171	268.623
2005	712.046	1.018.220	175.305	250.685	315.549	451.233
2006	763.487	1.095.786	219.153	314.536	392.284	563.019
2007	801.896	1.151.076	257.467	369.578	460.866	661.545
2008	836.547	1.193.898	284.838	406.513	507.012	723.593
2009	893.051	1.271.217	280.064	398.655	498.514	709.605
2010	955.314	1.360.010	315.559	449.239	564.851	804.137
2011	990.098	1.409.075	360.779	513.449	634.971	903.670
2012	1.063.582	1.513.468	364.880	519.221	642.189	913.829
2013	1.122.848	1.598.006	347.066	493.933	610.836	869.323
2014	1.158.910	1.649.965	420.368	598.487	752.459	1.071.292
2015	1.210.008	1.724.506	394.267	562.966	705.742	1.007.705
2016	1.197.634	1.707.142	447.811	638.323	801.582	1.142.598

scorso, produce anche a João Pessoa un progressivo allontanamento di quella fascia di popolazione che non è in grado accedere all'acquisto di immobili (in passato case, oggi appartamenti), causando, già a partire dal 1969, la nascita nella capitale paraibana di *favelas* come quella di *Belo Rio* (Gomes Da Silva, 32) di *Bayeux* e ancora di *São José* (Suassuna Lima, Hugo 2013) (Fig. 7).

La radice di questo fenomeno di ristrutturazione urbana e cambiamento del rapporto centro-periferia, definito da Santos (1993, 95-96) come una *Urbanização corporativa*, è evidentemente solo in parte correlata alla urbanizzazione turistica (nel senso di una *turisticizzazione* del territorio). Dopo la fase di espansione in direzione della costa avvenuta a seguito della pavimentazione del viale *Epitacio Pessoa* del 1970 (Coutinho 2004, 88; Da Silveira 2004), la città inizia ad estendersi lungo l'asse litoraneo attraverso il viale *Cruz das Armas*, un corridoio commerciale e di servizio che collegava la capitale pessoina con Recife (Barbosa 2006).

Il paradigma adottato nel caso di Paraíba per attrarre visitatori e investitori è almeno inizialmente caratterizzato da megaprogetti (negli anni sono stati costruiti la stazione *Rodoviária*, il distretto industriale, il campus della *Universidade Federal da Paraíba* e la *Estação Cabo*

*Branco - Ciência, Cultura e Artes*) che si basano sul modello del settore turistico attuato a Cancún (Hiernaux Nicolás 1998) e che consiste nell'urbanizzazione turistica di luoghi poco o per nulla edificati lungo la costa. Una serie di interventi che ovviamente contano sulla partecipazione di investimenti infrastrutturali delle autorità pubbliche (in questo caso federali) e su iniziative come la creazione di centri turistici e corridoi, qui attivati tramite il *Plano de Desenvolvimento Turístico* (PDT), *Empresa Paraibana de Turismo* (PBTur) e *SUDENE* (De Almeida, De Araújo 2004; De Oliveira 2014).

Negli ultimi anni in questo territorio si è dunque passati da una fase – mutuando una terminologia in uso negli studi agrari – di crescita espansiva (orizzontale) a una intensiva (verticale) sul modello messicano, tutt'altro che sostenibile, della Cancún definita da Torres e Momsen come *gringolandia* (Torres, Momsen 2005; Becker 1997).

#### 4.1. I dati della Empresa Paraibana de Turismo

Facendo ricorso ai dati che ci sono stati forniti direttamente dagli uffici PBTur e a quelli, per le analisi com-

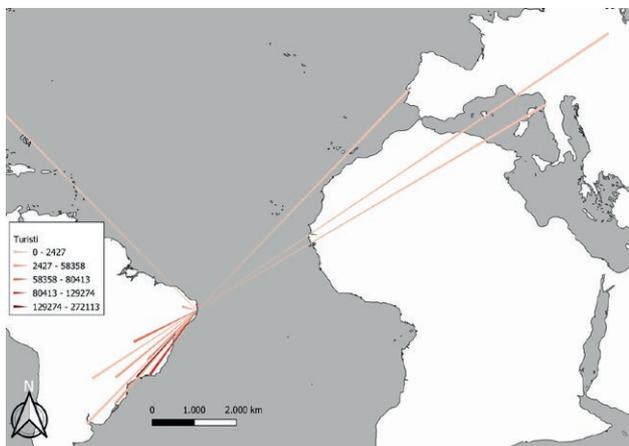
parative, dell'IBGE, siamo stati in grado di cogliere nella loro pienezza le recenti dinamiche relative al turismo paraibano. Se infatti IBGE calcola i dati del turismo ricorrendo al solo traffico misurato in aeroporti e porti, i computi turistici locali della impresa paraibana del turismo riescono a ponderare quelli locali di visitatori regionali e interstatali.

Oggi, il turismo a Paraíba e in particolare a João Pessoa, si caratterizza per flussi essenzialmente a carattere regionale e interregionale di breve e media distanza (Gomes Leandro 2006; De Oliveira 2014) (Tab. 3). Gli ingressi di visitatori dai tre stati vicini, *Rio Grande do Norte*, *Ceará* e *Pernambuco*, sommati a quello interno paraibano rappresentano il 33% del totale dei turisti registrati nel 2019, percentuale salita al 38% nel 2021 nonostante un contesto ancora caratterizzato dalle restrizioni causate dal COVID-19 (chiaramente rinvenibile nella poderosa diminuzione di voli aerei registrati all'aeroporto *Castro Pinto*) (De Almeida 2015).

La regione nord-orientale del Brasile nel suo insieme ha fatto registrare negli ultimi 10 anni, tra il 40% e il 50% della circolazione turistica in arrivo a Paraíba (Cícero de Sousa 2019).

Il secondo gruppo di visitatori per numero proviene invece dall'area sudorientale del Brasile (*Rio de Janeiro*, *São Paulo*, *Minas Gerais* ed *Espírito Santo*). Questi Stati, tra i più ricchi e popolosi del Paese, hanno una media del 35% di presenze tra 2010 e il 2022, con una variazione nel numero di visitatori in questo arco cronologico passata dal 31% al 37%.

Queste due macroregioni insieme – il vicino nordest e il ricco e popoloso sudest – hanno pertanto contribuito a più di due terzi del numero totale di visitatori di Paraíba.



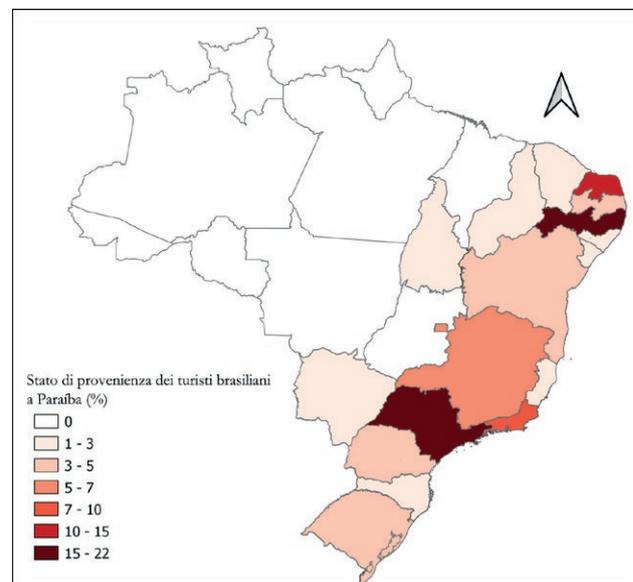
**Figura 6.** Nella carta si possono apprezzare i flussi di turisti in entrata nello Stato di Paraíba per l'anno 2022. Fonte: elaborazione degli autori impiegando i dai dati PBTur.

Un terzo nucleo di turisti (il 10% circa) è poi costituito da viaggiatori provenienti dalla regione del *centro-oeste*, visitatori originari della capitale Brasilia, i quali si distinguono dal resto della popolazione del Brasile per l'elevato *Índice de Desenvolvimento Humano* (Sustainable Trade Initiative) e, grazie a salari superiori rispetto alla media nazionale, alla notevole capacità di mobilità e di investimento monetario.

Il turismo internazionale nello stato paraibano incide per meno dell'1% del totale (0,66% nel 2019) e questo nonostante che gli Stati limitrofi (*Pernambuco*, *Ceará* e *Rio Grande do Norte*) siano destinazioni con grandi flussi internazionali: tutti e tre hanno ospitato partite della Coppa del Mondo del 2014 e hanno aeroporti internazionali con rotte dirette con diversi Paesi stranieri (De Assunção 2012).

Questa prossimità non ha dunque inciso sui movimenti turistici di forestieri in direzione di Paraíba: nel 2019 si segnalavano nell'aeroporto pessoino poco più di 8500 visitatori stranieri, di cui il 39% proveniente da Nazioni vicine quali Argentina, Paraguay e Uruguay.

Nelle rilevazioni dell'IBGE (Pesquisa de Serviços de Hospedagem – tabelle 3441 e 6589) si segnala infatti che João Pessoa nel 2011 aveva 10273 posti letto nelle proprie strutture ricettive, valore salito a 13120 nel 2016 con un incremento pari al 27%, superiore alla crescita di Recife e Natal (per quest'ultima la disponibilità di posti letto è addirittura diminuita) (Tab. 4).



**Figura 7.** Nella carta, per l'anno 2019, i flussi di turisti domestici in arrivo a Paraíba da altri Stati brasiliani. Fonte: elaborazione degli autori impiegando i dati PBTur.

**Tabella 3.** Flusso turistico interstatale e internazionale di João Pessoa (2019 e 2021). Fonte: Ficha Nacional de Registro de Hóspedes – Extrapolado para o Fluxo Global Estimado.

 Empresa Paraibana de Turismo Diretoria de Economia e Fomento Subcoordenadoria de Estatística									João Pessoa			
												2019
												2021
Fluxo de Hóspedes segundo o Local de Residência Permanente												
Nacionais						Internacionais						
2019			2021			2019			2021			
ESTADO	Fluxo	Incidência Percentual	ESTADO	Fluxo	Incidência Percentual	PAÍS	Fluxo	Incidência Percentual	PAÍS	Fluxo	Incidência Percentual	
SP	272.113	21,42	PE	211.757	19,20	Argentina	2.427	28,52	Est.Unidos	178	22,45	
PE	233.028	18,34	SP	178.262	16,16	Est.Unidos	1.244	14,62	Portugal	145	18,28	
RN	129.274	10,18	RN	115.476	10,47	Portugal	742	8,72	Espanha	80	10,09	
RJ	91.818	7,23	MG	100.383	9,10	Alemanha	584	6,86	Argentina	72	9,08	
DF	80.413	6,33	DF	70.418	6,38	Paraguai	567	6,66	Alemanha	70	8,83	
MG	75.015	5,90	RJ	56.379	5,11	Itália	472	5,55	Chile	37	4,67	
RS	58.358	4,59	PB	52.648	4,77	Espanha	427	5,02	Paraguai	36	4,54	
BA	55.360	4,36	PR	47.943	4,35	França	424	4,98	Itália	34	4,29	
PB	51.701	4,07	CE	38.554	3,50	Uruguai	323	3,80	França	26	3,28	
PR	47.737	3,76	RS	31.059	2,82	Chile	272	3,20	Canadá	24	3,03	
Outros	175.646	13,83	Outros	200.146	18,15	Outros	1.029	12,09	Outros	91	11,48	
<b>Total</b>	<b>1.270.463</b>	<b>100,00</b>	<b>Total</b>	<b>1.103.025</b>	<b>100,00</b>	<b>Total</b>	<b>8.511</b>	<b>100,00</b>	<b>Total</b>	<b>793</b>	<b>100,00</b>	

**Tabella 4.** Stato di residenza dei turisti in arrivo a João Pessoa (2021). Fonte: Ficha Nacional de Registros de Hóspedes.

 Empresa Paraibana de Turismo Diretoria de Economia e Fomento Subcoordenadoria de Estatística		João Pessoa
		Ano
		2021
Fluxo de Hóspedes Segundo o Estado de Residência Permanente		
Estados	Incidência Percentual	
Pernambuco	19,20	
São Paulo	16,16	
Rio Grande do Norte	10,47	
Minas Gerais	9,10	
Distrito Federal	6,38	
Rio de Janeiro	5,11	
Paraíba	4,77	
Pará	4,35	
Ceará	3,50	
Rio Grande do Sul	2,82	
Outros	18,14	
<b>Total</b>	<b>100,00</b>	

Tuttavia, ancor prima di questo recente incremento, l'occupazione delle strutture ricettive di João Pessoa rivestiva già un grande peso rispetto a quello dei suoi vicini. Considerando difatti la disponibilità di alloggi degli hotel, la capitale di Paraíba aveva approssimativamente 10000 posti nelle sue strutture (2011), mentre Recife si assestava intorno ai 15000. In questa particolare classifica, i valori di Natal regnano sovrani per il nordest con circa 30000 posti letto. Una disponibilità ricettiva che tra il 2011 e il 2016 cresce al 27% a João Pessoa, mentre a Natal scende del 5% (Tab. 5).

L'analisi dei dati per il periodo 2011-2016 mostra che nel caso di pessoino, pur avendo un numero relativamente elevato di posti in hotel già nel 2011, la capacità ricettiva in termini di percentuale è cresciuta maggiormente rispetto a quella delle altre capitali del nordest.

Sempre grazie alle statistiche dell'IBGE si è inoltre osservato come il turismo paraibano sia cresciuto ricevendo visitatori essenzialmente da regioni limitrofe, mentre per le altre capitali del settentrione del Brasile si registrano, sempre secondo IBGE, turisti che dichiarano di visitare il paese per poter seguire i "mondiali" di calcio. Questo dato è confortato anche nell'analisi degli investimenti diretti concernenti l'apertura di alberghi. João Pessoa è stata, in questo intervallo cronologico, la città con il più alto incremento di nuovi alberghi rispetto alle capitali più vicine (Tab. 6).

Se infatti l'aumento del numero di posti letto a Recife non è stato accompagnato dall'apertura di nuove

strutture quanto dall'espansione della capacità ricettiva delle costruzioni già in essere, al contrario a João Pessoa il numero di hotel è cresciuto nei numeri allo stesso ritmo di quello dei nuovi posti letto indicando una crescita che dovrebbe rimanere nel lungo periodo e che, visti i costi necessari per la creazione di nuovi alberghi, è stata sicuramente misurata nelle prospettive di turismo nazionale e regionale in crescita.

## 5. Conclusioni

Come mostrano i dati di PBTur e IBGE, la presenza turistica sulle coste di Paraíba è essenzialmente rappresentata da una componente brasiliana che ha una capacità di spesa certamente più parca rispetto a quella straniera. Il contrario, di fatto, di ciò che si registra in altre capitali della regione nordest come Fortaleza, Natal o Recife, ove i prezzi, tanto delle strutture ricettive quanto quelli dei beni al consumo, sono più alti a causa dei tanti stranieri (Truong 1990). Quest'ultimo dato è almeno in parte ascrivibile al fatto che il Brasile, ed in particolare il nord-est del paese, a partire dagli anni '90 del secolo scorso (Country Reports on Human Rights Practices del 2005) è divenuto la seconda meta di turismo sessuale mondiale dopo la Thailandia (Sacramento 2016)<sup>2</sup>.

Con le rilevanti immissioni monetarie di europei, statunitensi e di altri stranieri provenienti dal sud delle Americhe, il sistema economico di questi luoghi è perciò mutato profondamente in funzione di un processo che ha assunto un ruolo tale da condizionare fortemente le forme del territorio (Piscitelli 2004a; Piscitelli 2004b). Questo fenomeno ha pertanto influenzato le trame di queste città introducendo elementi di squilibrio del sistema locale in ragione del fatto "che il turismo sessuale implica essenzialmente pacchetti turistici organizzati" (Piscitelli 2004) e che quindi ne condiziona, in una sorta di dopaggio antropico, forme e assetti locali.

Al contrario a Paraíba, in gran parte a causa del fatto che questa è rimasta al margine di questi flussi di visitatori internazionali, le zone costiere vedono una consistente presenza di un turismo locale, che in un recente passato alloggiava nelle tante locande o *posade* caratterizzanti la zona e oggi, a seguito dei processi di rigenerazione urbana, in strutture alberghiere più moderne o nelle tante "seconde case". Una dicotomia rispetto alle capitali del turismo sessuale *nordestine* che si è esplicitata nella ferma volontà di preservare il territorio, stabilendo nella costituzione dello stesso Stato di Paraíba una strin-

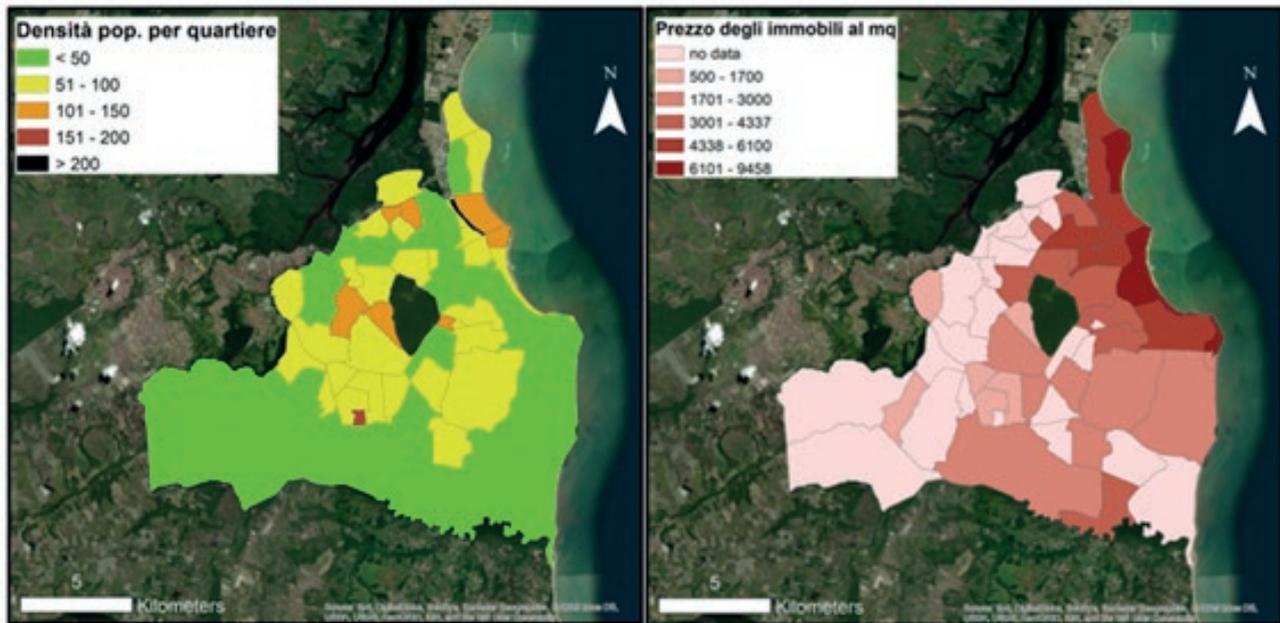
**Tabella 5.** Consistenza ricettiva in rapporto a popolazione per quattro città capitale del nordest (il dato qui si riferisce a prima e dopo la Coppa del Mondo di calcio). Fonte: elaborazione degli autori.

	Numero di posti letto		Aumento %	Pop. 2010	% pop. in hotel	
	2011	2016			2011	2016
Recife	15244	18629	22,21	1537704	0,99	1,21
Olinda	3012	2312	6,64	377779	0,80	0,85
Natal	29757	28225	-5,15	803739	3,70	3,51
João Pessoa	10273	13120	27,71	723515	1,42	1,81

**Tabella 6.** Numero de alberghi in tre città capitale del nordest (prima e dopo la Coppa del Mondo di calcio). Fonte: elaborazione degli autori.

	2011	2016	Aumento %
Recife	161	171	6
Natal	212	223	5
João Pessoa	112	140	25

<sup>2</sup> Su questo tema si rimanda alla bibliografia specializzata e in particolare ai numerosi report del *Country Reports on Human Rights Practices*.



**Figura 8.** Quartieri di João Pessoa tematizzati per densità di abitanti per chilometro quadrato (sinistra), e per prezzo in reais al mq degli immobili nel novembre 2022 (destra) da cui si può apprezzare la polarizzazione di elevati costi degli immobili costieri. Fonte: elaborazione degli autori.

gente norma relativa all'edificazione entro 500 metri dalla linea di costa:

Art. 229. A zona costeira, no território do Estado da Paraíba, é patrimônio ambiental, cultural, paisagístico, histórico e ecológico, na faixa de quinhentos metros de largura, a partir da preamar de sizígia para o interior do continente, cabendo ao órgão estadual de proteção ao meio ambiente sua defesa e preservação, na forma da lei (Constituição do estado da Paraíba, 1989).

Un provvedimento di tale portata evidentemente non poteva essere applicato nelle altre destinazioni costiere del Nord Est ove invece è prevalso un modello di una “gringolandia” da offrire a ricchi turisti e di conseguenza a investitori interessati all'occupazione di spazi vuoti in aree costiere.

L'odierna città di João Pessoa, capitale turistica dello Stato, è pertanto il prodotto di un insieme di azioni individuali e collettive (private e pubbliche) dei vari agenti che l'hanno generata, mutando, nel tempo, da una *cidade rurbana* (Aguilar, Octávio 1985) a una città del terziario avanzato ove incombe una pericolosa fase di “grattacielizzazione”, alle spalle della fascia costiera, sproporzionata – al momento sostenuta dalla crescente demografia pessoina e in quota parte ridotta dalla richiesta di spazi turistici – che pare preludere alla perdita della vocazione di un turismo locale per

intradarsi sui modelli poco sostenibili delle altre capitali della regione.

I segnali di questo processo di *gringolarizzazione* sono naturalmente percepiti da chi opera nel settore del turismo paraibano così come dagli stessi residenti che si rendono conto che questa rigenerazione urbana difficilmente potrà essere impedita. Ciò che però pare evidente a tutti questi attori è nondimeno la necessità di riuscire a conciliare le diverse istanze di operatori del turismo e di imprenditori capitalisti, con la tutela di un territorio che nella sua mancata omologazione rispetto ai modelli sopra descritti può garantirsi spazi da offrire ai tanti turisti brasiliani che, forse meno ricchi ma in numero molto più elevato rispetto agli stranieri (questi ultimi ricordiamo rappresentano qui meno dell'1% del totale), possono garantire questo equilibrio. L'esempio della recente crisi sanitaria COVID-19 è poi un fatto esemplificativo di come puntare su una sola tipologia di risorsa turistica e monopolizzare così il mercato (in passato era lo zucchero, oggi con i soli visitatori stranieri) possa essere un elemento foriero di grandi fragilità del sistema in epoche di crisi (Tab. 3).

In conclusione possiamo pertanto affermare che il turismo straniero di Paraíba, a differenza di quanto avvenuto nelle altre capitali nordestine e del Brasile in generale, non ha avuto un vero peso sulle scelte di riqualificazione urbana dell'area costiera (sin qui pre-



**Figura 9.** Il grande processo di urbanizzazione della spiaggia di Cabo Branco. In alto, nell'immagine degli anni '70, si osserva un unico edificio di grandi dimensioni; lo stesso palazzo è quindi evidenziato dalla freccia rossa nella foto in basso del 2023. Fonte: immagine elaborata dagli autori utilizzando le immagini tratte da: <https://biblioteca.ibge.gov.br/>.

servata grazie alle decisioni della classe politica locale che nel tempo ha rinnovato le normative di tutela anche nelle fasi di aggiornamento della carta costituzionale dello Stato), e questo nonostante il recente manifesto fenomeno di edificazione dei quartieri litoranei a favore di una facoltosa popolazione brasiliana in grado di sostenere gli alti costi necessari all'acquisto di immobili (Fig. 7 e 8). Le vicende storiche di questo territorio hanno pertanto determinato il fatto che Paraíba, già a partire dalla seconda metà del secolo scorso identificata quale “*região problema*”, accumulasse un ritardo nello sviluppo del sistema economico e produttivo interno; circostanza che ha altresì comportato che quegli ispidi segni di trasformazione urbana propri degli anni del regime militare dei “Gorillas” (1964-1985), fenomeni caratterizzati da massicci investimenti a beneficio di capitali privati imprescindibili alla fase di “gringolarizzazione” del centro-sud est del Brasile, qui non si siano registrati.

## Ringraziamenti

È per noi doveroso ringraziare Márcia Ribeiro Leite e Maria José Belizario della Empresa Paraibana de Turismo – PBTur che ci hanno fornito i dati statistici di CADASTATUR (Cadastro de Prestadores de Serviços Turísticos) con i quali è stato possibile analizzare le serie dei dati in forma disagregata sulla provenienza dei turisti.

## Riferimenti bibliografici

Aguilar, W., Octávio, J. (1985). *Uma cidade de quatro séculos – evolução e roteiro*. João Pessoa, Grafset.

*Atlas eólico do estado da Paraíba*. Curitiba, Camargo Schubert Engenheiros Associados. <https://paraiba.pb.gov.br/diretas/secretaria-de-infraestrutura-e-dos-recursos-hidricos/arquivos/atlas-pb-2017.pdf/view>

Atlas geográfico do Estado da Paraíba (2017), <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=256868>

Barbosa, A.G. (2006). *Produção do espaço e transformações urbanas no litoral sul de João Pessoa*. Natal, Universidade Federal do Rio Grande do Norte (Brasil). <https://repositorio.ufrn.br/handle/123456789/18885>

Becker, B. (1997). *Levantamento e avaliação da política federal de turismo e seus impactos na região costeira*. Brasília-DF, PNMA.

Bertacchini, E., Nuccio, M. (2020). Verso un turismo cultura-le di prossimità? *Ag-Cult*. <https://agcult.it/a/19623/2020-06-01/turismo-4-0-verso-un-turismo-cultural-di-prossimita>

Bertacchini, E., Nuccio, M., Durio, A. (2019). Proximity tourism and cultural amenities: Evidence from a regional muse-um card. *Tourism Economics*, 27 (1), 1-18. DOI: <https://doi.org/10.1177/1354816619890230>

Bezerra Marques Trovão, C.J., De Araújo, J.B., Fernandes Montenegro, R. (2019). Economia, trabalho e renda no Nordeste brasileiro do início do século XXI. *Revista do Desenvolvimento Regional*, 42 (1), 134-160. DOI: <https://doi.org/10.21452/rde.v1i42.5978>.

Bianchini Calderari, E., Pereira Gomes, C., De Oliveira Beatrice, F., Lobato Torres, R. (2020). As contribuições da nova Sudene para o desenvolvimento do Nordeste. *Revista Grifos*, 29 (48), 11-28. DOI: <https://doi.org/10.22295/grifos.v29i48.5076>.

Constituição do estado da Paraíba (1989). <https://tce.pb.gov.br/legislacao>

- Country Reports on Human Rights Practices (2005). <https://www.state.gov/reports-bureau-of-democracy-human-rights-and-labor/country-reports-on-human-rights-practices/>
- Da Costa, J.D. (2018). *O Brasil colonial nos quadros da economia-mundo européia*. Florianópolis (Brasil), Editora da Universidade de Santa Catarina.
- Da Silveira, J.A.R. (2004). *Percurso e processo de evolução urbana e qualidade de vida: o caso da avenida Epitácio Pessoa na Cidade de João Pessoa*. Pernambuco (Brasil), Universidade Federal de Pernambuco.
- De Almeida, J.E., De Araújo, J.B. (2004). Um modelo exaurido: a experiência da SUDENE. *Teoria e evidência econômica*. *Passo Fundo*, 12 (23), 97-128.
- De Araújo, T.B. (2000). *Ensaio sobre o desenvolvimento brasileiro*. Rio de Janeiro, Revan.
- De Arruda Mello, J.O. (1996). *História da Paraíba – Lutas e Resistência*. Paraíba, Editora Universitária.
- De Assunção, P. (2012). *História do turismo no Brasil entre os séculos XVI e XX: viagens, espaço e cultura*. Barueri (São Paulo), Manole.
- De Oliveira, F.S. (2014). *Turismo em João Pessoa PB e Região Metropolitana: análise do desenvolvimento no turismo local no período 2010-2014*. Paraíba (Brasil), Universidade Federal da Paraíba.
- De Sousa Lacerda, C. (2019). *Sistema de indicadores de sustentabilidade para atividade turística em espaço geográfico local: um estudo no município de Areia*. Paraíba (Brasil), Universidade Federal da Paraíba.
- Díaz-Soria, I. (2017). Being a tourist as a chosen experience in a proximity destination. *Tourism Geographies*, 19 (1), 96-117.
- Díaz-Soria, I., Llundés Coit, J.C. (2013). Reflexiones sobre el turismo de proximidad como una estrategia para el desarrollo local. *Cuadernos de Turismo*, 32, 65-88.
- Do Amaral Filho, J. (2010). O Nordeste que dá certo. *Caderno do Desenvolvimento*, 5 (7), 55-83.
- Etchevarne, C. (2000). A ocupação humana do Nordeste brasileiro antes da colonização portuguesa. *Revista USP*, 44, 112-114. DOI: <https://doi.org/10.11606/issn.2316-9036.v0i44p112-141>
- Feitosa Gonçalves, H., De Araújo Bezerra, J. (2015). Evolução histórica e o quadro socioeconômico do Nordeste brasileiro nos anos 2000. *Colóquio*, 12 (1), 193-204. DOI: <https://doi.org/10.26767/229>
- Furtado, C., (1959). *La formación económica del Brasile. Un modelo di storia economica*. Torino, Einaudi.
- Galeano, E., (1976). *Il saccheggio dell'America Latina*. Torino, Einaudi.
- Gomes da Silva, A. (2006). *O turismo e as transformações sócio-espaciais na comunidade de Nossa Senhora da Penha*. João Pessoa, Universidade Federal da Paraíba (Brasil).
- Gomes Leandro, A. (2006). *O turismo em João Pessoa e a construção da imagem da cidade*. João Pessoa, Universidade Federal da Paraíba (Brasil).
- Guimarães Neto, L. (1997). Trajetória Econômica de Uma Região Periférica. *Estudos Avançados*, 11 (29), 37-54. <http://www.scielo.br/pdf/ea/v11n29/v11n29a03.pdf>
- Hiernaux Nicolás, D. (1988). *Teoría y praxis del espacio turístico*. Ciudad de México, UAM-Xochimilco.
- IBGE (2017), Regiões Geográficas, [https://www.ibge.gov.br/apps/regioes\\_geograficas/#/home](https://www.ibge.gov.br/apps/regioes_geograficas/#/home)
- IBGE (2023), Estimativas da População Residente nos Municípios Brasileiros, <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/9103-estimativas-de-populacao.html?=&t=resultados>
- Isenburg, T. (1989). *Viaggiatori naturalisti italiani in Brasile nell'Ottocento*. Milano, FrancoAngeli.
- Isenburg, T. (2006). *Brasile: una geografia politica*. Roma, Carocci editore.
- Isenburg, T. (2009). A ovest di Tordesilhas. *Saggi /Ensayos/Essays*, 2 (10), 132-140. <https://riviste.unimi.it/index.php/AMonline/article/view/287/404>
- Isenburg, T. (2017). Brasile: a chi giova il golpe di Temer? *Confronti: mensile di fede, politica, vita quotidiana*, 44 (7/8), 7.
- Lavieri, J.R., Lavieri, M.B.F. (1992). Evolução da estrutura urbana recente de João Pessoa – 1960 a 1986. *Textos UFPB/NDHIR*, 29, 1-67.
- Lois González, R.C., Mitidiero Junior, M.A. (2022). *Brazilian Geography. In Theory and in the Streets, Advances in Geographical and Environmental Sciences*. Singapore, Springer. DOI: <https://doi.org/10.1007/978-981-19-3704-0>.
- Mangano, S. (2020). *Il turismo di prossimità per (ri)scoprire il territorio italiano in tempi di crisi*. Roma, Aracne editrice.
- Ministério da Fazenda (2010), Economia Brasileira em Perspectiva. <http://www.fazenda.gov.br/portugues/docs/>

- perspectiva-economia-brasileira/edicoes/Economia-Brasileira-EmPerspectiva-Jan-Mar-19-04-13.pdf
- Moreira, E., Targino, I. (1996). *Capítulos de Geografia Agrária da Paraíba*. João Pessoa, Editora Universitária.
- Mourão, J.M. (2000). Desenvolvimento Sustentável do Turismo - princípios, fundamentos e prática. *GeoINova*, 2, 87-117.
- Pires, M.J. (2001). *Raízes do Turismo no Brasil*. São Paulo, Manole.
- Piscitelli, A. (2004a). El tráfico del deseo: Interseccionalidades no marco do turismo sexual no Nordeste do Brasil. *Quaderns-e*, 4, 1-15.
- Piscitelli, A. (2004b). Entre a praia de Iracema e a União Europeia: Turismo sexual internacional e migração feminina. In Piscitelli, A., Gregori, M., Carrara, S. (a cura di). *Sexualidade e saberes: Convenções e fronteiras*. Rio de Janeiro, Editora Garamond, 283-318.
- PNUD (2013), Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento. <https://news.un.org/pt/tags/pnud>
- Prado Júnior, C. (1994). *História Econômica do Brasil*. Brasília, Editora Brasiliense.
- Rejowski, M. (a cura di, 2002). *Turismo no Percurso do Tempo*. São Paulo, Aleph.
- Ribeiro de Almeida, C. (2015). Transporte aéreo, acessibilidades e turismo. Importância para o desenvolvimento de novos segmentos de procura turística. *Cadernos do GREI*, 29, 3-21.
- Rodriguez, E. (1857). *Atlante della guida generale per la navigazione delle coste settentrionali ed orientali dell'America del Sud dal Rio della Plata al Parà accompagnata dalle carte degli atterraggi e dalle piante delle baie, rade, porti, ed entrate de' principali fiumi navigabili*. Napoli, Richter e C.
- Sacramento, O. (2016). Turismo e Transnacionalização da Intimidade nos Trópicos Globais. *Turismo em Análise*, 27 (2), 256-273. DOI: <https://doi.org/10.11606/issn.1984-4867.v27i2p256-273>
- Salvatore, R., Maretti, M. (2013). Prossimità, relazione, equità: concetti chiave per il turismo sostenibile. In Picciotto L., Ruisi M. (a cura di). *Atti della IV Riunione scientifica della società italiana di scienze del turismo (SISTUR). Palermo, 26-27 ottobre 2012*. Roma, Aracne editrice, 499-514.
- Schwartz, S.B. (2005). A Commonwealth within itself: the early Brazilian sugar industry, 1550-1670. *Revista de Indias*, 65 (233), 79-116.
- Sousa, A., Vidal, W. (2010). *Sete Plantas da Capital da Paraíba 1858-1940*. Editora UFPB, Paraíba (Brasil).
- Suassuna Lima, M.A., Hugo, V. (2013). Reflexões sobre desenho urbano para o bairro São José – João Pessoa (PB). *Arquitextos*, 14. <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/14.162/4956>,
- Tavares da Silva, L.M. (2004). Características da Urbanização na Paraíba. *Revista Cadernos do Logepa*, 3 (5), 34-39.
- Torres, R.M., Momsen, J.D. (2005). Gringolandia: the construction of a new tourist space in Mexico. *Annals of the Association of American Geographers*, 95 (2), 314-335. DOI: <https://doi.org/10.1111/j.1467-8306.2005.00462.x>.
- Truong, T. (1990). *Sex, Money and Morality*. London, Zed Books.
- Vesentini, J.W. (2012). O conceito de região em três registros. Exemplificando com o Nordeste brasileiro. *Confins*, 14. DOI: 10.4000/confins.7377.
- Wellington, A. (1983). *A Paraíba, das origens à urbanização*. Paraíba, Editora Universitária.
- Wellington, A. (1999). *A velha Paraíba nas páginas dos jornais*. João Pessoa, A União.