

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS GEOGRÁFICAS
CURSO DE MESTRADO EM GEOGRAFIA**

**A Dinâmica Espacial e a Reorganização Territorial do Litoral de Ipojuca:
Porto de Galinhas – A Emergência de um Espaço Turístico**

NOBERTO FRANCISCO DE BARROS JÚNIOR

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado em Geografia da Universidade Federal de Pernambuco sob a orientação do Prof. Dr. Nilson Cortez Crócia de Barros, como requisito parcial à obtenção do Grau de Mestre em Geografia.

Recife/2002

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS GEOGRÁFICAS
CURSO DE MESTRADO EM GEOGRAFIA**

**A Dinâmica Espacial e a Reorganização Territorial do Litoral de Ipojuca:
Porto de Galinhas – A Emergência de um Espaço Turístico**

NOBERTO FRANCISCO DE BARROS JÚNIOR

Recife/2002

Banca Examinadora

Prof. Dr. Nilson Cortez Crócia de Barros - UFPE
(Orientador)

Prof. Dr. Cícero Pérciles de Oliveira Carvalho - UFAL
(Examinador Externo)

Prof. Dra. Edvânia Torres Aguiar Gomes - UFPE
(Examinador Interno)

Prof. Dra. Maria do Carmo Sobral – UFPE
(Suplente Externo)

Prof. Dra. Marlene Maria da Silva - UFPE
(Suplente Interno)

*De tudo ficam três coisas:
A certeza que estamos sempre começando,
A certeza que é preciso continuar
E a certeza que podemos ser interrompidos antes de terminar.
Fazer da interrupção um novo caminho,
Fazer da queda um passo de dança,
Do medo, uma escada,
Do sonho, uma ponte,
E da procura um encontro.
(Fernando Sabino)*

Dedico

A **Deus** que é amável em ser *Pai*,
humanizado enquanto *Filho*, e
fortaleza em *Espírito*.

Aos **Meus Pais** Noberto Barros e Maria José (Zeza Costa),
parte de quem sou, co-autores da minha trajetória.

Ao **Meu Filho** Thiago,
fruto da minha existência.

Aos Amigos que me incentivaram a trilhar esta caminhada e,

A Todos Aqueles que no transcorrer desta caminhada se transformaram em
fonte à realização deste trabalho.

Agradecimentos

Agradecer é sempre um ato de reconhecimento para os sábios e de nobreza para os humildes. Entretanto, ao manifestar gratidão expressando o nome de alguns, incorre-se o risco de esquecer outros... Certamente, não poderei mencionar o nome de todas as pessoas com quem convivi e compartilhei a minha vida ao longo desse percurso, mas tenho a certeza de que não poderei esquecer daqueles que estiveram mais próximos travando embates, esclarecendo dúvidas, expressando gestos ou transmitindo palavras de incentivo que enobrecem o ser humano e tornam-se necessárias à concretização de nossos ideais. Assim, ao chegar na etapa final desta trajetória, registro o meu profundo agradecimento...

À Deus, que me concedeu a graça divina de chegar até o fim...

Aqueles que me apoiaram em todos os instantes, estando sempre presentes nos momentos mais difíceis desse caminhar, quando a vida ameaçava interromper esse percurso: Meus Pais Noberto Barros e Maria José (Zeza Costa) e as minhas irmãs Roberta, Rubênia, Karla, Sandra e Kátia; aos sobrinhos Ítalo pelo apoio no trabalho de campo, Vitória, Arthur e Maria Emília, pela compreensão da minha ausência em vosso convívio...

A Adeilton e Rosa, D. Alzira Chalaça e Zenilda Araújo - extensivo a seus familiares pelo acolhimento, carinho e aconchego no lar.

Aos alunos Edrízio, Josiclêa e Leila pela expressiva contribuição na coleta e apuração de dados durante a realização da pesquisa.

Aos Professores Roberto Lobato Corrêa (UFRJ), Rita de Cássia Ariza Cruz (USP), Zeny Rosendhal (UERJ) e Adyr Balastreri Rodrigues (USP), pelas valiosas sugestões.

Aos Professores do Departamento de Ciências Geográficas da Universidade Federal de Pernambuco: Marlene Maria e Lucivânio Jatobá pelo contínuo incentivo, orientação e apoio desde quando aluno do Curso de Especialização de Ensino em Geografia nesta Universidade; Cláudio Castilho,

Jan Bitoun e Vanice Selva, pela leitura e comentários tecidos ainda na fase de elaboração do projeto de estudo; a Professora Edvânia Torres, um agradecimento especial pela compreensão e apoio desde o princípio desse percurso.

Aos Funcionários da Secretaria do Curso de Mestrado em Geografia, de modo em particular ao amigo Antônio Carlos Duprat e Rosa Cristina pela atenção dispensada; aos funcionários dos órgãos visitados para a coleta de informações, dentre os quais mencionamos: CPRH, IBGE, EMPETUR, SUDENE, Rede Hoteleira e Pousadas de Porto de Galinhas, Secretaria de Turismo e Secretaria de Infra – Estrutura do Município de Ipojuca.

Aos colegas professores Isnard Malafaya pela contribuição na elaboração dos questionários em língua estrangeira, Luiz Eduardo pelo apoio na construção dos gráficos e Eliete Lins pela revisão gramatical.

Nativos, moradores, veranistas, empresários e turistas que concederam informações através das entrevistas e questionários para análise do objeto de estudo, nominados ou não ao longo do texto.

À amiga Ilma Santos e a Professora Marilene Pontes e equipe pelo interesse em me apoiar na impressão final do trabalho.

Ao amigo e Professor Substituto do Departamento de Ciências Geográficas da UFPE Alfredo Carvalho, pela amizade edificada e disponibilidade em partilhar as dificuldades encontradas no transcurso desta caminhada; a Márcio Luiz pelo apoio técnico e ao Michel Barboza pela paciência e tranquilidade durante os entraves para a formatação e configuração gráfica da Dissertação.

Finalmente, ao meu Orientador Prof. Dr. Nilson Cortez Crócia de Barros, pelo imprescindível apoio e compreensão.

*Dizer um obrigado é muito pouco.
Com vocês, compartilho a felicidade dessa vitória !*

SUMÁRIO

RESUMO

ABSTRACT

LISTA DE FOTOS

LISTA DE GRÁFICOS, QUADROS, POEMAS

LISTA DE FIGURAS E TABELAS

SIGLÁRIO

INTRODUÇÃO

CAPÍTULO I – Turismo e Dinâmica Espacial: Um Olhar Geográfico sobre a Produção dos Espaços Turísticos.

- | | | | |
|-----|---|--------------------|----|
| 1.1 | – O Espaço Turístico como um Conjunto Indissociável de Sistema de | Objetos e de Ações | 19 |
| 1.2 | – A Difusão do Turismo no Mundo Contemporâneo | | 28 |
| 1.3 | – O Brasil nos Cenários do Turismo Mundial | | 34 |

CAPÍTULO II – Porto de Galinhas e a Consolidação do Espaço Turístico

- | | | |
|-----|---|----|
| 2.1 | – Caracterização do Objeto de Estudo | 48 |
| 2.2 | – Das Origens aos Dias Atuais | 59 |
| 2.3 | – As primeiras Instalações das Segundas Residências | 73 |
| 2.4 | – Implantação de Uma estrutura Receptiva Coletiva | 83 |
| 2.5 | – Bases Legais Norteadoras para os Espaços Turísticos | 93 |

CAPÍTULO III – As implicações Sócio Espaciais do Turismo Consolidado

- | | | |
|-----|--|-----|
| 3.1 | – Crescimento e Controle de Fluxos | 110 |
| 3.2 | – Caracterização da Demanda Turística | 122 |
| 3.3 | – A Visão do Paraíso em suas Múltiplas Faces | 132 |
| 3.4 | – Os Desafios Sócio-Ambientais do Turismo no Mundo Globalizado | 139 |

CONSIDERAÇÕES FINAIS 159

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS 168

ANEXOS 169

Resumo

É inegável, perante os seus efeitos na contemporaneidade, que o turismo tem se difundido como uma das mais importantes atividades do setor dos serviços, possivelmente a mais dinâmica e promissora das atividades econômicas no limiar deste novo milênio, podendo mesmo ser considerado um importante vetor de reordenamento dos territórios mediante a economia globalizada. Partindo dessa premissa e das motivações que permeiam os laços identitários como o lugar, buscar-se-á, através das reflexões desencadeadas no presente trabalho, a compreensão do processo de difusão do turismo no litoral de Ipojuca – PE a partir dos anos 70, e a inserção de Porto de Galinhas enquanto espaço turístico – objeto de maior relevo para a aludida pesquisa, no cenário nacional e internacional do turismo receptivo, afora as implicações sócio-espaciais decorrentes dessa atividade no referido espaço. A fim de respaldar teoricamente a pesquisa, realizou-se ao longo de sua execução o levantamento bibliográfico, seguindo-se as etapas atinentes ao trabalho de campo. Através de trechos de depoimentos coletados nas entrevistas realizadas com os nativos, resgatou-se o cenário pretérito de Porto de Galinhas anterior à difusão do turismo, possibilitando uma análise desse espaço após as metamorfoses imbricadas pelo turismo, ao longo do tempo. Por meio da aplicação de questionários aos turistas que visitaram o litoral de Ipojuca, obteve-se o reconhecimento, por amostragem, do perfil da demanda turística da área denominada no trabalho de Porto de Galinhas. O levantamento do fluxo de veículos ao longo de um ano durante o período de realização da pesquisa, possibilitou ainda observar a sazonalidade da função turística no espaço analisado e apontar através de gráficos as tendências para o comportamento dos fluxos nos anos posteriores. Por fim, é importante destacar que a visita aos órgãos públicos e a representantes do trade turístico local contribuíram efetivamente para a coleta de informações de interesse para o estudo e a obtenção da imagem do turismo balneário de Porto de Galinhas na ótica dos distintos agentes envolvidos com a atividade turística. Diante do exposto e de posse dos resultados obtidos no desenrolar do trabalho, é incontestável afirmar que Porto de Galinhas se consolida como importante

centralidade no contexto do turismo globalizado, reconfigurando a espacialidade do litoral ipojucano e realçando os efeitos de ordem sócio-ambiental. Acrescenta-se a essas acepções os questionamentos quanto à ausência de um planejamento articulado aos anseios dos diversos segmentos do turismo local e ao uso racional dos recursos naturais e do próprio espaço costeiro, a fim de garantir o desenvolvimento e a permanência de Porto de Galinhas como importante pólo do turismo receptivo em escala global.

ABSTRACT

It is undeniable, before its effects in contemporaneity that the tourism has diffused like one of the most important activities of the services sector, probably the most dynamic and promising of the economic activities in the threshold limiar of this new millennium, it can be considered an important reordained vetor of the territories through the overall economy. Starting from this premise and the motivation that permeate the indentified lies with the place, it searches through the unchained reflection of the actual job, the comprehension of the diffusion process of the tourism in Ipojuca – Pernambuco coast since the 70 years, and the insertion of Porto de Galinhas while touristic space - object of bigger relief for the mentioned search, in the national and international scenary of the receptive tourism, except the socio spacial implications originated of this activity in the refered space. In order to support theoretically the search was realized during its execution the bibliographer survey following the concerning stage to the field work. Through this part of testimonies gotten in the interviews realized with the natives, it was resgated the preterite scenary of Porto de Galinhas before the diffusion to the tourism, it was possible a analysis of this space after the metamorfosis imbricated by the tourism, through the ages. Through the application of questionnaire to the tourists that visited the Ipojuca coast, it was gotten the knowledge by sampling, through profile of the tourist demand of the denominated area in the job of Porto de Galinhas. The survey of the vehicle flux in a year during the period of the search realization, made possible to observe a seasoning of the tourist function in the analyzed space, and show through graphic the tendency to the behavior of the fluxes to the following year. Finally, it is important to detach that the visit in public department and the representative of the tourist trade of the local, helped efectively to the attainment of the image of the tourism balneary of Porto de Galinhas in view of the involved distinct agents. Before the exposed situation and possession of the results gotten in the development of the job, it is incontestable to affirm that Porto de Galinhas consolidates like an important centralized in the context of the tourism globalization, slowing the specialty of the Ipojucano coast and intensifying the

effects of order of the socio environment. To these acceptations are added the questionings as for the obsence of an articulated planning to the anxieties of the several segments of the local tourism, and the racional use of the natural resources and of the proper coastal space, in order to guarantee the development and the permanence of Porto de Galinhas as the important polo fo receptive tourism in global scale.

Lista de Fotos

1 - Estuário do Rio Ipojuca.	53
2 – Pontal de Maracaípe – Ipojuca / PE.	54
3 – Manguezal às margens do Rio Merepe – Ipojuca / PE.	55
4 – Manguezal às Margens do Rio Merepe – Ipojuca / PE.	56
5 – Igreja Conventual de Santo Antônio, Santuário de Santo Cristo de Ipojuca	71
6 - Casa de Veraneio do Governo de Pernambuco	77
7 – Vista aérea de Porto de Galinhas – Loteamento Recanto III	80
8 - Privê de Veraneio	84
9 - Ocupação de Espaço de Acesso à Praia	97
10 - Ocupação de Espaço de Acesso à Praia – trecho central de Porto de Galinhas	97
11 - Ocupação de Espaço de Acesso Principal à Praia	97
12 - Praia de Muro Alto	100
13 - Folder Promocional de Porto de Galinhas	104
14 - Ocupação Desordenada em Áreas de Manguezais	107
15 - Canalização para a Praia – trecho central de Porto de Galinhas	112

Lista de Figuras

1 – PRODETUR/NE – áreas definidas pelas estratégias turísticas do Estado	41
2 – Localização do Município de Ipojuca	50
3 – Paisagem Tradicional do Litoral Brasileiro	62
4 – Planta de Expansão Imobiliária e Segregação Residencial de Porto de Galinhas	82
5 – Zoneamento de Ipojuca	99
6 – Plano de Regulamentação da Orla do Município de Ipojuca	107
7 – Folder Promocional de Porto de Galinhas	133

Lista de Tabelas

1 – Resultados Econômicos da Atividade Turística no Brasil	44
2 – Indicadores da Hotelaria em Pernambuco – 1998/2001	44
3 – Número de Pavimentos das edificações por Zona	107
4 – Qualificação dos Atrativos Turísticos	130
5 – Qualificação da Infra-Estrutura de Porto de Galinhas	130
6 – Qualificação de Equipamentos e Serviços Turísticos	130
7 – Qualificação de Equipamentos e Serviços Turísticos	131
8 – Serviços Oferecidos	154

Lista de Gráficos

1 – Modelo de Butler	110
2 – Levantamento de Tráfego com Destino a Porto de Galinhas	112
3 – Levantamento de Tráfego com Destino a Porto de Galinhas – carnaval	115
4 – Função Regressiva	116

Lista de Quadros

1 – Resultados Obtidos pelo PRODETUR	42
2 – Posição do Brasil no Ranking do Turismo Mundial	44
3 – Evolução dos Equipamentos Hoteleiros de Porto de Galinhas 1986/1994	85
4 – Levantamento do Fluxo de Veículos para Porto de Galinhas	114

Lista de Poemas

1 – Galinhas	48
2 – Da origem do nome	61
3 – Dona Biu	78
4 – Consciência Ecológica	148

SIGLÁRIO

ABAV – Associação Brasileira de Agentes de Viagens.
ABIH – Associação Brasileira de Indústrias de Hotéis
AD – DIPER – Agência de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco S.A
ADENE – Agência de Desenvolvimento do Nordeste
AHPG – Associação dos Hotéis de Porto de Galinhas
ASTUR – Associação dos Secretários de Turismo de Pernambuco
BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CAPE – Comissão de Análise de Projetos Especiais
CIT – Convergência Intertropical
CNTur – Conselho Nacional de Turismo
CPRH – Companhia Pernambucana de Recursos Hídricos
EMBRATUR – Empresa Brasileira de Turismo
EMPETUR – Empresa Pernambucana de Turismo
FIDEM – Fundação de Desenvolvimento Municipal
GERCO – Gerenciamento Costeiro
GESCCQ – Grupo de Estudos de Sirênios, Cetáceos e Quelônios
OMT – Organização Mundial de Turismo
ONGs – Organizações não Governamentais
PIB – Produto Interno Bruto
PIT – Prêmio de Imprensa do Turismo
PLANTUR – Plano Nacional de Turismo
PNMT – Programa Nacional de Municipalização do Turismo
PNT – Política Nacional de Turismo
PPSH – Plano de Preservação dos Sítios Históricos
PRODETUR – NE – Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste
PRODETUR – SUL – Programa de Desenvolvimento do Turismo no Sul
RPPN – Reserva Particular do Patrimônio Natural N. Sr^a. do Outeiros
TK – Tépida Calaariana
UFPE – Universidade Federal de Pernambuco
ZAA – Zona de Amenização Ambiental

ZAD – Zona de Alta Densidade
ZBD – Zona de Baixa Densidade
ZEC – Zona Especial do Centro
ZEIHC – Zona Especial de Interesse Histórico-Cultural
ZET – Zona Especial de Turismo
ZEU – Zona de Expansão Urbana
ZIP – Zona Industrial e Portuária de Suape
ZMD – Zona de Média Densidade
ZPA – Zona de Proteção Ambiental
ZPAE – Zona de Proteção Ambiental Estuarina e Ecossistemas Integrados
ZPEC – Zona de Proteção Ecológica
ZRD – Zona Rural Diversificada
ZRU – Zona de Requalificação Urbana

Introdução

Recentes estatísticas divulgadas pela Organização Mundial do Turismo – OMT têm revelado a imponente função turística como uma das mais importantes atividades econômicas da contemporaneidade, promovendo a ocupação de milhões de pessoas na esfera planetária e engendrando um substancial aumento de recursos na economia mundial. Da mesma forma, no Brasil, o turismo tem revalorizado e requalificado espaços até pouco tempo perplexos ou deprimidos economicamente, elevando consideravelmente o percentual do produto interno bruto, através das atividades inerentes a este setor.

Difundindo-se de modo diferenciado nos distintos recantos do planeta, o turismo reforça as incidências na organização e valorização dos espaços, incidindo de maneira sistemática na criação e remodelagem das suas paisagens ou modificando a dinâmica das sociedades urbano-industriais e acelerando o processo de declínio dos setores tradicionais da economia, paradoxalmente a expansão dos subsectores dos serviços, especialmente as atividades de hospedagem e alimentação, as quais estão intimamente associadas.

Assim, entende-se o turismo como um fenômeno eminentemente social com grandes repercussões nas formas geográficas. Os espaços turísticos, quando dotados de forte potencial natural ou ainda criados artificialmente por intervenções políticas e técnicas, consolidam-se unindo pontos, difundindo culturas, aproximando povos das áreas de emissão, deslocamento e de atração. Definem para cada lugar novas atribuições, modificando o seu conteúdo, sua forma e valorização.

Entretanto, ao responderem a égide do capitalismo internacional, os espaços são incorporados aos circuitos das destinações turísticas pela ação

dos setores público ou privado, passando por processos de reconfiguração turística em função das possibilidades técnico-científicas que determinam a sua utilização, ocasionando a convergência de fluxos e a melhoria da infra-estrutura local.

Observa-se assim, que os espaços turísticos adquirem uma dinâmica imposta pelos elementos que a compõem apontados por Rodrigues (1997:45) como *“oferta turística, demanda de serviços, transportes, infra-estrutura, poder de decisão e de informação, sistema de promoção e de comercialização”*. Esses elementos desempenham um importante papel na criação e recriação desses recortes espaciais expandindo fluxos e possibilitando a instalação de novos fixos que acentuarão as tendências determinadas pela interação conjunta desses elementos e o contexto sócio-econômico que determinou a sua construção.

Desse modo, compreender a construção desses espaços, à luz dessa perspectiva, significa minimamente vislumbrar as contradições que permeiam as relações sociais que os produzem, bem como a dinâmica dessa atividade numa dimensão entre o local e o global.

A partir de um olhar centrado nas dinâmicas que movem os espaços turísticos, discorrer-se-á uma análise a propósito da emergência e consolidação espacial do turismo em Porto de Galinhas. Para melhor compreensão dos processos atinentes dessa atividade no espaço em tela, o presente trabalho se estrutura em três momentos distintos e complementares:

Expõe-se, no primeiro capítulo, uma fundamentação teórica voltada à compreensão da produção dos espaços do turismo como um conjunto indissociável de sistema de objetos e sistema de ações, fazendo-se, posteriormente, uma análise do processo de difusão do turismo no mundo globalizado e o papel do Brasil dentro desse contexto; o segundo capítulo relata

a formação histórico-econômica de Porto de Galinhas nos períodos pré e pós difusão do turismo, a partir da recomposição do espaço, à luz de depoimentos e de significativos relatos da população nativa remanescente, pescadores, veranistas e empresários. Desvenda-se, nesse instante, a emergência do turismo, surgimento das segundas residências e a instalação de uma infraestrutura receptiva de apoio à atividade turística. Por fim, alude-se as bases legais norteadoras para a consolidação espacial do turismo no referido espaço; o terceiro e último capítulo, apresenta os resultados dos levantamentos de campo e das observações realizadas na análise empírica do lugar. A partir dos dados coletados, caracteriza-se a demanda e reafirma-se a crescente tendência para a ampliação dos fluxos. No momento final, optou-se em descortinar as implicações sócio-ambientais decorrentes da consolidação espacial do turismo.

É com este olhar geográfico, sobre a produção do espaço turístico de Porto de Galinhas, que se percorrerá as trilhas para desvendar as transformações do “paraíso” após sua requalificação para o turismo e as possibilidades para o seu desenvolvimento numa perspectiva sustentável de suas belezas naturais e da própria sociedade.

Capítulo I



Turismo e Dinâmica Espacial: um Olhar Geográfico sobre a Produção dos Espaços Turísticos

“Cada época tem sua espacialidade própria e cada nova temporalidade, a vocação do lugar se redefine em função da lógica que move as relações sociais”.

Milton Santos

1.1 – O Espaço Turístico como um Conjunto Indissociável de Sistema de Objetos e de Ações

O espaço se constitui numa categoria fundante para a Geografia, sendo, na atualidade, o principal viés percorrido pelos que trilham os meandros da construção do conhecimento geográfico.

Aqui, privilegiar-se-á a concepção de espaço defendida por Henri Lefébvre, ou seja, a concepção de “lócus da reprodução das relações sociais”. Para esse autor, o espaço é revestido de uma visão dialética de modo a ser considerado como a materialização das formas construídas pela própria sociedade, realçando as contradições, o tempo e as transformações produzidas pelos diferentes grupos sociais.

Vale aludir que essa produção de relações estabelecidas anunciam a expressiva interação sociedade / natureza, através da qual o espaço assume configurações diferenciadas com formas e significados que são específicos de cada sociedade em tempos desiguais.

Nessa perspectiva e ao encontro com suas qualidades funcionais, assegura Carlos (1999:65) que

“o espaço geográfico articula duas dimensões; aquela da localização (um ponto no mapa) e aquela que dá conteúdo a essa localização, que a qualifica e singulariza. Este conteúdo é determinado pelas relações sociais que aí se estabelecem, o que confere ao espaço a característica de produto social e histórico”.

Conseqüentemente, o conteúdo social dos espaços turísticos será determinado pelo grau de importância que estes vêm desempenhando e a capacidade de transformá-los por meio de seus efeitos sócio-espaciais.

Observe-se a expressiva capacidade de gerar volumosos fluxos e dinamizar a economia global dimanado do turismo, hoje entendido como fenômeno da modernidade

que se articula à tendência da transformação do espaço em mercadoria, traz profundas mudanças, visto que é uma atividade que redefine singularidades espaciais e reorienta o uso com novos modos de acesso” (Carlos, Op. cit: 65).

Destaque-se aqui que a redefinição das funções e singularidades do espaço segue as diretrizes do capitalismo globalizado ao redimensionar sua capacidade de tornar-se o “lócus” privilegiado para o estabelecimento das relações sociais de produção, de apropriação – dominação, numa sociedade fundada na troca. Ou seja, o espaço ao mesmo tempo em que é um campo de produção se reproduz enquanto mercadoria, denunciando novas contradições e limitando seu uso a novas formas de apropriação impostas pela tendência determinante da economia mundializada.

Nesse contexto, o turismo cria o seu próprio tempo, impondo uma dinâmica que é específica para cada lugar. Possibilita mutações nas relações de produção no espaço e para o espaço, atribuindo-lhe novo valor de uso pela sociedade. Do mesmo modo, torna-se homogêneo e singular uma vez que é diferenciado pelas particularidades que lhe são atribuídas através do marketing turístico.

É importante atentar ao fato de que os recortes espaciais onde o turismo tornou-se uma atividade de maior expressão econômica manifestam a magnitude da vida em suas variadas dimensões: são os espaços que proporcionam o inusitado encontro com a natureza e com outros povos, no qual se extrapola os desejos, a imaginação, a passividade e a capacidade de contemplação. No dizer de Macedo (2002:202), torna-se então palco de uma série de situações de relacionamento social, como o namoro, a conversa, a troca de informações, o comer com o grupo em bares e restaurantes. São também os espaços onde a técnica e a informação tornaram-se variáveis importantes, transformando o que é natural em objetos humanizados. É o mundo do encantamento, da beleza e da cultura do lazer, onde tudo é edificado para sensibilizar e fascinar o visitante.

É partindo desse princípio que os espaços do turismo organizam-se, portanto, em torno do que Mc Cannel denomina *“autenticidade encenada”* (Urry, 1996:25). Destaca Rodrigues (2001:129) que *“a medida que se mascare ou maquie a realidade para se apresentá-la ao turismo, ocorre uma inautenticidade da realidade. E o que é mais grave esta realidade artificializada torna-se insustentável por muito tempo”*. Daí porque entender o turismo como uma atividade sazonal de grande flexibilidade, o que nos remete ao entendimento de que nos seus espaços o turismo deve-se desenvolver em sintonia com outras atividades que garantam a sustentabilidade e o dinamismo econômico em escala local.

Contudo, a aparência de um lugar criado artificialmente para os visitantes e “gerador de divisas” para nativos, não encobre as diversidades e os conflitos nem sempre percebidos entre os diversos agentes que interagem intensificando a competitividade no processo de ocupação, construção e reconstrução desses espaços, materializando nos cidadãos as desigualdades sociais que realimentam a ideologia capitalista.

Este mundo, produzido pela emoção e competitividade entre os diversos atores e destinado a preencher o imaginário do indivíduo através das massivas campanhas de marketing, Santos (1997: 51) define como

“um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e de ações, não considerados isoladamente mas como no quadro único que a história se dá (...) Um sistema de objetos cada vez mais artificiais, povoado por sistema de ações igualmente imbuídos de artificialidade e cada vez mais tendentes a fins estranhos ao seu lugar e a seus habitantes”.

Nos espaços onde a função turística destaca-se como atividade econômica de maior ressonância, e desenvolvendo-se inclusive em conjunto com outros serviços, instalam-se objetos através da construção de inúmeros equipamentos de sustentação como os meios de hospedagem, alimentação e lazer, que trazem consigo, na maioria das vezes, a infra-estrutura capaz de ampliar as possibilidades de acesso, saneamento básico, energia e comunicação, designados por Cruz (1997), como *“objetos de suporte”* ao turismo. Esses objetos tendem a oferecer o conforto como forma de atender as expectativas dos visitantes que se destinam a usufruir a natureza e os serviços oferecidos nesses espaços.

Não obstante, parte dos equipamentos já existentes quando não desaparecem para dar lugar aos “novos”, adaptados ao “novo tempo”, passam a adquirir novas funcionalidades. Os fixos, anteriormente existentes aos surgimento do turismo, cedem lugar a um novo misto de técnicas, formas e estilos arquitetônicos, tendo sua “velha estrutura” deteriorada “pelo novo”. Passam a constituir uma paisagem cada vez mais artificializada que se transforma permanentemente neste contínuo processo de construção e

reconstrução dos espaços turísticos. A padronização estética da paisagem para o turismo é entendida por (Harvey, 1993) como produto de uma “indústria de produção de imagens” e frutos de uma sociedade de consumo mundializada.

Fundamentado nessa perspectiva, Moraes (1999:133) define o espaço como “um depositário universal da história”. Nele se acumulam trabalhos dos tempos mais remotos, num permanente ciclo de criação, reposição e transformação dos objetos sobre a superfície terrestre”. O espaço apresenta, desse modo, a sobreposição dos resultados dos processos naturais e sociais que coexistem na contemporaneidade. Esses resultados sobrepostos é o mesmo que Santos (1986) denominou de “*rugosidades*”, heranças sociais e culturais, herdadas do passado e materializada no espaço, a fim de expressar a elevada importância de tempos remotos cristalizadas na paisagem atual.

Nesse sentido, o crescimento de objetos cada vez mais artificializados no espaço, produz uma ampliação dos fluxos, tendencialmente determinados fora da esfera de consumo pelas pontes estabelecidas entre o local e o global. Elevam-se o volume de veículos, pessoas, informações e capitais, sem no entanto atentar à capacidade de carga¹ dos espaços turísticos.

Entrementes, é oportuno aludir que essa teia de relações que se estabelecem entre fixos e fluxos nos espaços turísticos, não ocorre com a mesma intensidade em todos os recantos do planeta, uma vez que a difusão dos objetos e a incidência das ações modernas não são as mesmas em toda parte (Santos, 1996).

Mesmo assim, reafirmamos que essas ações são determinantes na formação de novas centralidades no tocante ao redimensionamento dos pólos

¹. Capacidade do meio de suportar o desenvolvimento de determinadas atividades sem comprometer o equilíbrio dos Ecossistemas.

de atração turística. Perceba-se, pois, que a incorporação de novos espaços ao circuito das centralidades turísticas

“nada mais é que uma investida do capitalismo hegemônico que deixaria extensas áreas de reserva de valor, que agora são chamados para desempenhar o seu papel contando com volumosos recursos públicos e privados e apoiados por agressivas campanhas de marketing e de publicidade” (Rodrigues, 1997:29).

É válido mencionar que neste caso faz-se referência às áreas mais recônditas dos grandes geossistemas do mundo tropical, sobretudo em regiões mais deprimidas economicamente, onde o turismo agora se instala estimulado por megaprojetos financiados por empresas transnacionais, atribuindo-lhe uma visão meramente economicista e, por conseguinte, novas estratégias de valorização espacial.

Partindo do pressuposto que tal valorização é conseqüência da produção cultural em cada sociedade e que a cultura é mutável no espaço e no tempo, defende-se aqui a idéia de que todo tecido espacial tem por excelência um potencial turístico, embora seja incorporado ao rol das destinações turísticas tão somente aqueles de maior possibilidade de ampliação e de fortalecimento do capitalismo mundial.

Com o advento do turismo, esses espaços do mundo tropical até então considerados “periféricos”, passam agora a constituir os centros de novas ações dos atores hegemônicos do capitalismo internacional e reforçam, assim, a tendência da mundialização de “selecionar” cada vez mais os espaços econômicos, colocando-os em estágios diferenciados de competitividade, mas também de interdependência na escala global.

A propósito desse espaço, lembram Santos & Silveira (1997:25) que

“a técnica, ciência e informação se conjugam constituindo-se na variável chave responsável pela mudança para um novo sistema temporal e constituindo um novo espaço, a que denominam de meio técnico-científico-informacional”.

Dessa forma, o turismo se instala com grande voracidade de modo a ser comparado por Rodrigues (1996:18) com as conquistas expansionistas das metrópoles nos territórios coloniais na fase do capitalismo concorrencial, seja na exploração de minérios, seja na monocultura dos produtos tropicais de exportação.

Portanto, esse processo representa uma alteração na estrutura econômica que se reflete numa nova forma de uso e organização do espaço e num novo tipo de sociedade, onde os investimentos do capital transnacional são exorbitantes e associam-se as políticas públicas nacionais, regionais e locais para estimular o desenvolvimento econômico como forma de “reduzir” as desigualdades sócio-econômicas nas diferentes escalas espaciais.

Convém salientar que é neste cenário, incorporado à dinâmica do turismo e permeado de valores e de uma cultura fundada no consumo, que a globalização se efetiva. A dinâmica, antes local, agora passa a ter uma dimensão mundializada. Se por um lado essa nova dinâmica modifica a organização sócio-espacial, por outro “reforça o elo de resistência, redefine o lugar” (Santos, 1996). É assim que a paisagem antes revestida de grande valor natural agora é o novo produto a ser comercializado, porém não mais de forma naturalizada, mas remodelada pelos novos elementos inseridos no espaço. Segundo Rodrigues (1996:60/61)

“as mercadorias que trazem o ‘conforto’ trazem elementos destruidores da natureza ‘natural’ a ser observada pelos turistas. Novas estradas, novas edificações o aumento do uso de equipamentos e mercadorias descartáveis, alteram ou desequilibram os ecossistemas”,

artificializando-os em razão dos objetos e ações que os colocam em evidência na contemporaneidade, negligenciando as possibilidades de desenvolvimento numa perspectiva de sustentabilidade sócio-espacial.

Assim, além dos impactos econômicos e ambientais que se manifestam de forma expressiva em decorrência das mutações no quadro natural, a dinâmica que move esses espaços levam as populações nativas a um processo de “adaptação”, investindo nas possibilidades de ampliação do fenômeno turístico ou ainda de estranhamento, ignorando a presença dessas atividades e oportunizando um desenvolvimento aleatório das mesmas².

A capacidade do turismo de adaptar-se ou ainda ignorar as paisagens resulta na criação de distintas territorialidades, dinamizando o espaço e nele reproduzindo as contradições que reafirmam a estrutura do capitalismo global. Com efeito, mostra Cruz (2000:23) que nos espaços turísticos, se constrói a territorialidade sedentária dos que aí vivem freqüentemente e a territorialidade nômade dos que só passam. As novas práticas sociais em função dos fixos incorporados ao espaço provocam ainda o estranhamento do indivíduo instigado pelas mudanças nos usos e nos modos de uso de um espaço que se recria para o consumo próprio (Cruz, 1999:177). Tornam o turista um consumidor de espaços e de serviços nele oferecidos, e não num cidadão capaz de participar ativamente de sua produção através das relações de identidade com o próprio espaço.

² . Nota de aula do curso Políticas Recentes do Turismo e (Re) Construção do Espaço Litorâneo Nordeste, ministrado pela Professora Rita Cruz durante o XI ENG. Vitória da Conquista –BA, julho de 1998.

Ademais, acrescenta-se que no processo de recriação dos espaços em análise ocorre continuamente a desterritorialização dos nativos que, estimulados pelo “fascínio” do crescimento econômico e social, tendem a estabelecer relações comerciais com os espaços onde vivem e ocupar áreas adjacentes menos valorizadas economicamente.

Esse fato possibilita uma relação “aparentemente” harmoniosa entre os diversos segmentos do setor turístico. Paradoxalmente, geraria aversão dos nativos ao turismo e aos novos usos que são feitos do espaço de vida, incentivando a comunidade a utilizar os canais de mobilização popular como forma de garantir por meio do poder público local o avanço de ações que regulamentem a atividade turística.

E nesta dimensão histórica incorporado espontaneamente pela função turística como um conjunto indissociável de sistemas de objetos e de ações, construído e reconstruído em tempos desiguais pelos interesses antagônicos dos diferentes atores, como um espaço sedutor dotado de forte artificialidade e de intensa interação e interdependência entre o local e o global, prosseguir-se-á na análise do caso de Porto de Galinhas – uma nova centralidade emergente no cenário nacional e internacional do turismo.

1.2– A Difusão do Turismo no Mundo Contemporâneo

Na análise do papel desencadeado pelo turismo no mundo contemporâneo, faz-se mister que a priori se desenvolva um breve resgate de como essa atividade se difundiu e assumiu a condição de uma das mais promissoras e discutidas atividades econômicas na atualidade. Para tanto, buscar-se-á apoio na Teoria da Difusão das Inovações³. Conforme Barros (1993:90), o termo “difusão” foi cunhado por Taylor em 1871, para denominar os processos de homogeneização cultural por propagação de elementos e se inscreve, assim, na tradição antropológica como paradigma de entendimento das mudanças culturais por via de extensão de elementos de uma cultura a outra.

Portanto, a difusão irá compreender ao processo pelo qual a inovação é gradualmente adotada por crescente número de pessoas através do espaço e ao longo do tempo (Bradford e Kent, 1987:191). De acordo com os tipos e processos de difusão apresentados por estes autores, a expansão da função turística ocorreu nas diversas partes do planeta através da disseminação da informação, possibilitando a convergência de fluxos, o aumento da infraestrutura de apoio ao turismo e marcantes alterações no espaço. Na esteira dessa herança alude Santos (1997:43) que os estudos consagrados à difusão das inovações e a modernização, mostraram-se ricos de respostas quanto a gênese dos seus fenômenos e das formas geográficas vistos isoladamente ou em conjunto.

Observa-se, assim, que a atividade turística não se difundiu do mesmo modo e com mesma intensidade em todos os espaços onde hoje ocupa uma posição de relevo no bojo na economia mundial.

³ . Desenvolvida por Torsten Hagestrand em 1953 a partir de seu trabalho Difusão de Inovações como Processo Espacial. Esta teoria tem por objetivo examinar a natureza do processo de mudança de padrões no espaço.

Entretanto, verifica-se que a difusão mundial do turismo está amplamente relacionada com a Revolução Industrial e com as mudanças nas relações sociais de produção provocadas por esse importante acontecimento na história da humanidade.

O advento da Revolução Industrial em 1750, acarretou inúmeras transformações nos países centrais de economia capitalista. A substituição da produção artesanal pela máquina a vapor aperfeiçoada por James Watt constitui um marco nessa trajetória com uma mudança de energia física pela mecânica no processo de produção das mercadorias. Dimanou de certo modo o ligeiro deslocamento populacional para as áreas centrais, o efetivo crescimento da produção e o significativo aumento da jornada de trabalho comumente superior a 15 horas diárias, causando inquietações e lutas da parte do operariado por melhores salários e uma melhor qualidade de vida para a classe, contribuindo assim para o processo de formação das organizações sindicais.

O fortalecimento das idéias socialistas em contraposição a exacerbada jornada de trabalho nos países de economia industrial em consonância com os movimentos sindicais emergentes, resultou na redução média da jornada de trabalho diária, assegurando ao trabalhador o direito ao descanso semanal remunerado, aposentadoria e férias anuais; fato este que modificou a sua estrutura de vida, proporcionando-lhe tempo livre regulamentado pelas leis contratuais vigentes e necessário a satisfação de suas necessidades biológicas ou vitais.

Nesse contexto, surge a idéia de “ócio” e com ela o capitalismo faz emergir o turismo como uma atividade moderna capaz de atender aos anseios da classe trabalhadora que agora passa a desfrutar de tempo livre para o descanso e o lazer. Sob esta ótica, pode-se afirmar que o tempo livre é o período resultante após o cumprimento das atividades pessoais e profissionais, destinado ao descanso, as atividades recreativas ou ainda à vivência das relações familiares e sociais.

Com efeito, tempo livre e lazer passam a se configurar em bens de consumo associado ao prazer e, por conseguinte, constitui as bases do fenômeno turístico (Coriolano, 1998:27).

Assim, o turismo e o lazer se transformam em mercadoria como consequência da separação do tempo de trabalho / não-trabalho, unem-se de modo inexorável pela mercantilização dos espaços que direcionam e os reproduzem para auferição do lucro – e o lazer se transforma em atividade geradora de lucro (Carlos, 1999:180), expandindo-se paralelamente ao ritmo de desenvolvimento do capitalismo, afora as bases nas “conquistas sociais” da classe trabalhadora. Nesse sentido Dumazedier (1994:38) vai classificar o turismo como

“um fenômeno histórico sem precedentes, na sua extensão e no seu sentido, é uma das invenções mais espetaculares do lazer da sociedade moderna. É uma criação da sociedade de consumo que, entendendo a importância do lazer na sociedade contemporânea, passa a vender o turismo ou comercializar a viagem como um novo produto, nos moldes dessa sociedade de consumo, atrelado portanto, as leis de mercado”.

Complementando este pensamento destaca Rodrigues (1997:26) que a necessidade imperiosa de viajar é fabricada, sendo incorporado artificialmente ao rol das necessidades básicas do homem, perpassando então o princípio segundo o qual o turismo configura-se gradualmente como uma moderna atividade de lazer que proporciona ao ser humano um estado de prazer ou de aventura através da interação entre os indivíduos, e desses com o ambientes físicos, oportunizando-se o contato com o “novo”, o “exótico”, o “desconhecido”, o “inusitado”. Como uma atividade associada ao tempo livre e destinada ao lazer, o turismo reveste-se de um caráter eminentemente social,

remetendo a idéia de que deveria ser uma atividade destinada às diversas camadas sociais.

Convém, aqui, não esquecer de que o modo como o turismo emergiu e vem se difundindo ao longo do tempo, aponta para uma tendência excludente e seletiva das atividades e dos espaços atinentes a função turística na atualidade. Tendo sido inicialmente uma prática de pequenos grupos sociais dos países centrais, hoje tornou-se comum nas diferentes plagas da superfície terrestre. Porém, enquanto nos países centrais a grande maioria da população desloca-se interna e externamente para satisfação de suas necessidades pessoais, associando o turismo ao descanso e ao lazer, nos países subdesenvolvidos, significativa parcela da sociedade fica à margem dessa dinâmica num visível processo de exclusão social.

Também no Brasil, este fenômeno se difundiu, embora tardiamente⁴ e similarmente ao que ocorreu nos demais países subdesenvolvidos apresentase como uma alternativa de desenvolvimento econômico e superação das profundas e sucessivas crises enfrentadas pelos mesmos, passando a ser incorporado aos programas e projetos do Governo Federal, objetivando lograr vantagens como lucros, dinamização dos espaços e atração dos elevados investimentos oriundos dos diversos organismos internacionais.

Nessa perspectiva, a mídia exerce um papel imprescindível, fazendo marketing e realizando campanhas que são responsáveis pela venda de produtos turísticos no mundo moderno, aproximando pessoas de espaços cada vez mais longínquos. Daí afirmar-se que o turismo globalizado está cada vez mais dependente de redes aéreas, terrestres e marinhas e, sobretudo, das inovações tecnológicas e da própria informação que passa a ser o novo produto vendido sobre as destinações turísticas.

⁴ . Foi a partir dos anos 60 que o Turismo explodiu como atividade de prazer e para milhões de pessoas como fonte de lucro e investimento ou como status garantido no mundo das finanças internacionais (Trigo, 1986:18).

Com base nessa retórica desenvolvimentista o turismo assume uma posição de relevo na economia mundial, de modo a ser considerado como

“uma instituição, uma prática social, uma frente pioneira, um processo civilizatório, um sistema de valores, um estilo de vida, um produtor - consumidor e organizador de espaços, um “indústria”, um comércio, uma rede imbricada e aprimorada de serviços” (Rodrigues, 1996:17-8).

Subjacente a este processo, observa-se que o turismo tem impulsionado múltiplas atividades, dentre as quais, destaca-se o subsetor de serviços. A implementação dos serviços de alojamento, hospedagem, alimentação e lazer absorvem uma expressiva demanda da população economicamente ativa, na maioria das vezes de pequena qualificação e por conseguinte mal remunerada. No caso brasileiro, os estados nordestinos têm se constituído em grandes fornecedores de mão-de-obra para os países desenvolvidos através de convênios que são firmados em parcerias com diversas empresas atreladas ao turismo internacional.

Os efeitos sócio-espaciais derivados desse processo revelam-se e são claramente percebidos na lógica do turismo de massa, que de acordo com os princípios capitalistas mundiais, são destinados a todos. Contudo, nem todos estão economicamente aptos a usufruir dos resorts e dos grandes empreendimentos destinados unicamente para o consumo de uma demanda com elevado poder aquisitivo.

Para agudizar esta realidade, acrescente-se o vertiginoso processo de “privatização” das reservas naturais, do mar, das praias, afóra outros bens destinados ao uso público e que lhe são suprimidos pelos pedágios cobrados para acesso, bem como da construção de fixos instalados ao longo das áreas turísticas, que reduzem os logradouros públicos. Com a normatização e redução dessas áreas, o uso do espaço para o lazer tende a se transformar

numa atividade paga e, com isso, constatam-se profundas mudanças que influenciam as práticas sócio-espaciais (Carlos, Op. cit. 182). Nesse sentido, vê-se que o turismo se configura globalmente como uma atividade “elitizada” que movimenta a economia mundial, integrando povos e difundindo culturas concomitantemente a sua capacidade seletiva de privilegiar poucos, mas, excluindo muitos.

1.3 - O Brasil nos Cenários do Turismo Mundial

Entendemos o turismo como uma prática social que envolve o deslocamento de pessoas pelo território e que tem no espaço geográfico seu principal objeto de consumo (Cruz, 2001:05). Como uma atividade de grande expansão para a economia mundial, reveste-se da capacidade de reordenamento de territórios, tornando-os aptos à sua utilização.

Em meio a busca de novas espacialidades e ao redirecionamento dos fluxos turísticos dos países centrais para os capitalistas desenvolvidos, o turismo difunde-se no Brasil na segunda metade do século passado, à luz da apropriação de áreas ainda não exploradas e da revalorização das regiões tropicais.

Apesar da Política Nacional de Turismo ser oficializada no país, somente em 1966 através da criação do Conselho Nacional de Turismo – CNTur e da Empresa Brasileira de Turismo – EMBRATUR, a sua emergência dera-se sobretudo no pós-guerra, marcada pela massificação, do “Welfare State” na regulação do trabalho, na limitação de seu tempo, nas férias, na aposentadoria, na sociedade de massa de consumo...” (Becker, 1999:183).

É para a sociedade de classe média, ávida de consumo e reveladora da intencionalidade de busca de novos espaços para o repouso e o lazer, que tal atividade se expande no país na década de 70 como agente dinamizador da economia nacional. Pela grande extensão do território brasileiro e diversidade de aspectos naturais, o turismo predominantemente no Brasil, fomentou o processo de urbanização no litoral ao mesmo tempo em que tornou essas áreas as mais urbanizadas do país.

Apropriando-se dos recursos cênicos dessa parte do território nacional, o turismo intensifica os fluxos nos mesmos, atribuindo-lhes consideráveis transformações sócio-espaciais. De acordo com Macedo (1999,156)

“os principais agentes dessas transformações são os grandes centros urbanos como Rio de Janeiro, Santos, Salvador, Recife e Fortaleza com suas extensas áreas, seus portos e parques industriais, as regiões de porto e sobretudo os loteamentos de finalidade turística que se estendem linearmente por grande parte da costa, ocupando áreas urbanas ou não, apresentando-se como as áreas mais significativas de transformação ambiental e paisagística do Litoral brasileiro”.

É fundado neste contexto que do mesmo modo, Barros (1998:35) assinala que nas

“proximidades de aglomerações urbanas maiores, metropolitanas, as áreas costeiras atingiam elevados graus de degradação, como no Recife, Fortaleza, Salvador, Santos, São Paulo, Rio de Janeiro... enquanto nas áreas costeiras mais afastadas permanecem mais conservadas, protegidas que são pelos custos e dificuldades das distâncias, ante o processo de turistização das paisagens”.

A relação desses efeitos-distância foram denominados por Salva (Op. cit.:187) *“tirania da proximidade”*.

Ao longo desse processo de difusão, o turismo brasileiro apoiou-se por mais de 20 anos numa política centralizadora executada pela EMBRATUR,

cujas ações reduziam-se à ampliação e melhoria da infra-estrutura hoteleira, negligenciando a participação das esferas do poder municipal, estadual, da iniciativa privada e da sociedade numa ampla política para a consolidação do turismo nacional. Por conseguinte, o turismo que poderia ser um grande vetor de desenvolvimento econômico do país, o deixou numa posição marginalizada em relação aos principais pólos receptores do turismo mundial, desvendando-se como um avassalador de territórios e reproduzindo como as demais atividades econômicas as contradições do sistema vigente na sociedade brasileira.

A reestruturação da EMBRATUR, empreendida pela Lei 8.181 de 28 de março de 1991, transforma a empresa pública em autarquia especial, passando a denominá-la de Instituto Brasileiro de Turismo, criada sobretudo com a finalidade de “formular, coordenar, e fazer executar a Política Nacional de Turismo – PNT”. Em seguida, a Lei 8.181 regulamentou através do Decreto 448 de 14 de fevereiro de 1992, a Política Nacional de Turismo que deveria ter conforme o artigo 3º, os seguintes objetivos:

I – democratizar o acesso ao Turismo Nacional, pela incorporação de diferentes segmentos populacionais, de forma a contribuir para a elevação do bem estar das classes de menor poder aquisitivo;

II – reduzir as disparidades sociais e econômicas de ordem regional, através do crescimento da oferta de emprego e melhor distribuição de renda;

III – aumentar os fluxos turísticos, a taxa de permanência e os gastos médios de turistas estrangeiros no país, mediante divulgação do produto brasileiro em mercado com potencial emissor em nível internacional;

IV – difundir novos pontos turísticos, com vista a diversificar os fluxos entre as Unidades da Federação e beneficiar especialmente as regiões de melhor nível de desenvolvimento;

V – ampliar e diversificar os equipamentos e serviços turísticos, adequando-os às características socioeconômicas regionais e municipais;

VI – estimular o aproveitamento turístico dos recursos naturais e culturais que integram o patrimônio turístico, com vista a sua valorização e conservação;

VII – estimular a criação e implantação de equipamentos destinados a atividades de expressão cultural, serviços de animação turística e outras atrações com capacidade de retenção e prolongamento da permanência dos turistas.

Na esteira desse processo, foi criado no mesmo ano o Plano Nacional de Turismo – Plantur. Na verdade, um conjunto de ações a serem executadas pelo governo federal com o propósito de efetivar a política nacional de turismo. É oportuno ressaltar que o período de implementação do mesmo foi de grande instabilidade política e, conseqüentemente, econômica. Esse fato estimularia o fenômeno das políticas do turismo durante o primeiro mandato do Governo Fernando Henrique Cardoso (1995-1998), incentivado entre outros fatores pela possibilidade de investimentos internacionais para a implantação de projetos turísticos.

Ressalte-se neste contexto o papel desenvolvido desde 1996, pelo Programa Nacional de Municipalização do Turismo (PNMT) que tem como objetivo fomentar o desenvolvimento turístico sustentável nos municípios brasileiros com base na sustentabilidade econômica social, ambiental, cultural e política (EMBRATUR, 1999).

Nessa perspectiva encontra-se a justificativa a esta assertiva que o impulso e a valorização do turismo é um fato recente no país. De acordo com Cruz (2000:63)

“a recente valorização do turismo no Brasil, traduzida na implementação da Política Nacional de Turismo para o

período de 1996 - 99, é resultado de fatores com a crescente importância econômica que a atividade vem adquirindo no mundo, traduzida na sua ascendente participação na composição do PIB mundial; a necessidade de diversificação das atividades produtivas nacionais, como forma de geração de divisas e empregos; e a difusão de certo senso comum no que se refere às "potencialidades naturais turísticas" do território nacional, principalmente em se considerando o binômio sol-praia e ecossistemas como Amazônia e Pantanal".

Com a valorização do turismo no Brasil busca-se alterar a marginalizada posição do país no ranking do turismo receptivo no globo. Para atender a este fim, foi notável no âmbito das ações do poder público federal a criação de políticas regionais de turismo, dentre as quais enfatizamos a Política de Megaprojetos Turísticos e o Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste – PRODETUR-NE.

Esse programa funde os objetivos e diretrizes de outros programas de turismo no Brasil, a exemplo do Plantur e a Política de Megaprojetos Turísticos surgidos na década de 70 durante o período conhecido como "milagre brasileiro". Inspirada numa ideologia destinada a minimizar as desigualdades socioeconômicas de caráter regional, conforme destaca o item II da Política Nacional de Turismo, as políticas regionais além de contemplar de forma contundente o Nordeste Brasileiro, beneficiariam com os programas de infraestrutura básica turística a Região Norte (Programa de Desenvolvimento do Turismo Ecológico da Amazônia) e Prodetur – Amazônia legal, o Centro e o Sul, por meio do Prodetur-Sul.

A Política de Megaprojetos Turísticos tem por objetivo central ampliar a infra-estrutura regional, nos estados do Rio Grande do Norte através

do Projeto Parques das Dunas – Via Costeira (Natal), Paraíba - Projeto Cabo Branco, Pernambuco e Alagoas – Projeto Costa Dourada e Bahia – Projeto Linha Verde. Apresenta as seguintes prioridades:

I - Reforçar o potencial turístico do Nordeste via priorização de ações que mantenham e expandam sua crescente indústria turística, contribuindo para o desenvolvimento socioeconômico regional.

II - Melhorar as condições de infra-estrutura básica e de serviços públicos para a população de baixa renda nas áreas atualmente em expansão turística.

III - Gerar oportunidades de emprego e aumentar os níveis de renda e das receitas públicas via atração de investimentos privados complementares.

Através dessas políticas, segundo Gomes (1998:261)

“são promovidos empreendimentos, em larga escala, voltados para, entre outros exemplos, a “redescoberta” de paraísos e nicho ecológicos e principalmente a valorização de “projetos de urbanização” em ambientes costeiros, com as “linhas coloridas”, verde e douradas da costa litorânea, que, a despeito de, particularmente no Nordeste contribuirão para a quebra do estigma da representação da “região” associada à imagem da seca, necessitam de maiores análises, inclusive considerando os impactos sócio-ambientais e choques culturais associados ou induzidos. Outrossim, esbarram no privilegiamento de elementos físico - naturais utilitários ao projeto de uso da natureza como mercadoria, em detrimento dos demais componentes do ecossistema costeiro e a relação sócio-cultural com eles, ainda que

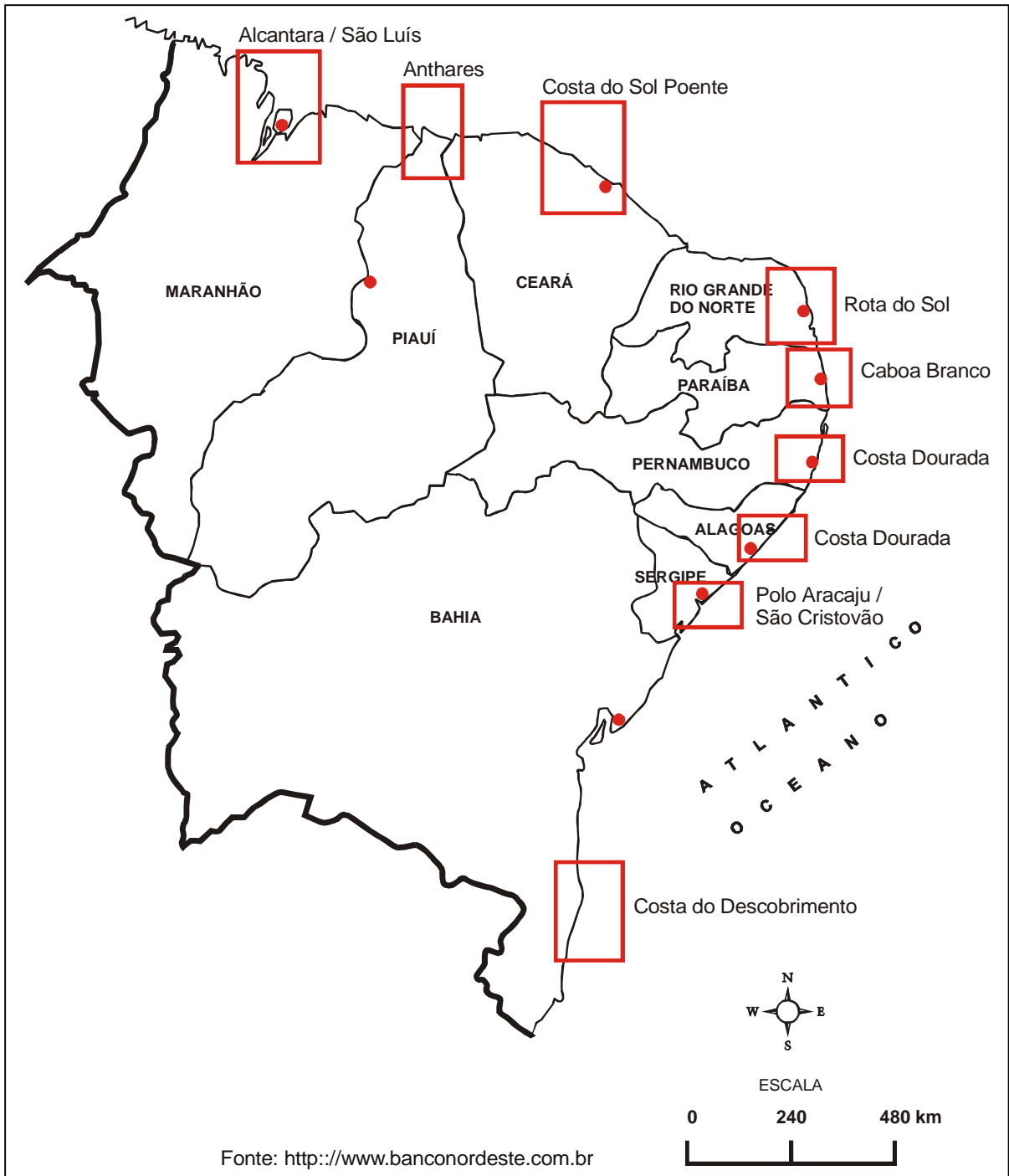
residualmente, frente à necessidade de consumo, estabelecidas”.

Mobilizando recursos da ordem de US\$ 800 milhões, dos quais 400 milhões são financiados pelo Banco do Nordeste com repasse do Banco Interamericano de Desenvolvimento – BIRD, o PRODETUR-NE visa melhorar os aspectos de infra-estrutura básica e de acesso e aperfeiçoar o sistema institucional de gestão da atividade, estando subordinado a quatro instâncias: a EMBRATUR que executa a Política Nacional de Turismo; a ADENE que articula junto aos estados as ações do referido programa, os estados que elaboram os projetos para o desenvolvimento do mesmo programa em cada unidade federativa e os municípios que propõem junto aos estados as ações a serem executadas em seus territórios de acordo com as especificidades locais.

Figura 1

PRODETUR-NE:

Áreas Definidas pelas Estratégias Turísticas dos Estados



Trilhando o alcance das metas estabelecidas pelo programa até o ano de 2002, os recursos alocados pelo governo estadual, mais os agentes econômicos do setor privado foram responsáveis até o ano de 1999 pelos seguintes resultados:

Quadro 1
Resultados do PRODETUR

Descrição	Unid. medida	Globais	Realizadas	% Exc.
Empregos diretos	Unid.	1.687.000	1.119.215	66,3
Empregos indiretos	Unid.	2.183.000	1.448.277	66,3
Serviços de esgotamento sanitário abastecimento d'água	Mil hab.	809,1	647,0	80,0
Implantação de melhoria de vias	Km	647,4	642,1	99,2
Recuperação de Patrimônio Histórico	m ²	287.792,7	287.492,7	99,9
Preservação do Meio Ambiente	Há	47.679	44.024,4	92,3
Ampliação/Modernização de 08 Aeroportos	Unid.	08	07	87,5
Estruturação/Capacitação de Órgão do Governo (Desenvolvimento Institucional)	Unid. Projeto	172,0	74,0	43,0

Fonte: <http://www.banconordeste.com.br>

Em face aos avanços alcançados pelo turismo no Brasil, e de modo particular no Nordeste brasileiro, é importante aludir a participação do Estado de Pernambuco dentro desse contexto. De acordo com as estratégias do programa, o Estado atuará:

I - Do ponto de vista tático, atender as necessidades pontuais e emergenciais demandadas no dia-a-dia pelo “trade” turístico, através da atuação da Empresa Pernambucana de Turismo – EMPETUR;

II - Do ponto de vista estratégico, onde todas as ações estarão concentradas na Implementação de projetos estruturadores que permitam transformar a natureza do espaço receptivo do Estado. A busca de parcerias entre setor público e setor privado deverá ser perseguida através da AD - DIPER (Agência de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco S A);

III - Desenvolver ações pragmáticas, a cargo do Governo do Estado e Prefeituras, voltadas para a valorização da cultura, melhoria da infra-estrutura de serviços públicos (sistema viário urbano, rodovias estaduais, dragagem, sinalização etc.).

Nesse contexto, percebe-se que o Estado de Pernambuco apoia-se normalmente nas suas bases referenciais a fim de explorar sistematicamente o seu potencial turístico, buscando transformar-se na escala regional, numa referência do turismo balneário do mundo tropical na América do Sul. Os municípios contemplados pelo programa no Estado estariam distribuídos em três fases ou prioridades:

Prioridade I - Paulista, Sirinhaém, Rio Formoso, Itamaracá e Igarassu

Prioridade II – Recife, Olinda, Jaboatão dos Guararapes, Caruaru e Gravatá.

Prioridade III – Bezerros, Cabo de Santo Agostinho, Ipojuca, São José da Coroa Grande, Petrolina, Taquaritinga do Norte, Triunfo, Vicência, Goiana, Carpina, Santa Cruz do Capibaribe, Tracunhaém, Camaragibe e Salgadinho.

A exemplo de outros estados nordestinos, Pernambuco reduziu a área de intervenção na fase I do Prodetur – PE, concentrando suas ações num trecho compreendido entre os municípios de Sirinhaém e Rio Formoso, onde implantou o Centro Turístico de Guadalupe. Em contrapartida inseriu Recife, a princípio contida na prioridade II do programa.

Uma consequência óbvia desse processo é evidenciada através dos dados divulgados pela Empresa Brasileira de Turismo - EMRATUR, revelando o substancial desempenho do Brasil e de modo em particular do Estado de

Pernambuco como importantes espaços receptores do turismo mundial na últimas décadas.

Quadro 2
Posição do Brasil no Ranking do Turismo Mundial

1986	1990	1995	1996	1998
35º	45º	47º	41º	29º

Fonte: Anuário Estatístico da Organização Mundial do Turismo - OMT

Tabela 1
Resultados Econômicos da Atividade Turística no Brasil

Unidade: US\$ Mil

Anos	Receita
1990 ¹	1.444.171
1991 ¹	1.558.800
1992 ¹	1.307.365
1993 ¹	1.091.419
1994 ¹	1.924.800
1995 ²	2.097.100
1996 ²	2.465.146
1997 ²	2.594.884
1998 ²	3.678.029
1999 ²	3.994.144
2000 ²	4.227.606

Fonte: EMBRATUR/BACEN

1- Dados Fornecidos: Banco Central do Brasil

2- Banco Central / EMRATUR

Tabela 2
Indicadores da Hotelaria de Pernambuco (1998-2001)

FLUXO ENTRADA DE HÓSPEDES				VAR.%	TAXA DE OCUPAÇÃO DAS UH'S				VAR.%	PERMANÊNCIA MÉDIA (DIAS)				VAR.%
				2001/00					2001/00					2001/00
1998	1999	2000	2001		1998	1999	2000	2001		1998	1999	2000	2001	
913.258	998.040	1.124.788	1.260.000	12,0	43,4	49,9	59,3	62,4	5,3	3,4	3,4	3,5	3,6	2,9

Fonte: EMPETUR-BOH'S. Boletins de Ocupação Hoteleira-Divisão de Registro e Classificação 2002

Esses resultados acenam a sintonia entre as estratégias do PRODETUR-NE e os programas do Governo do Estado de Pernambuco à luz do expressivo potencial apresentado capazes de alavancar o desenvolvimento em seu território. Face aos novos modelos de desenvolvimento que se firmam nos

contextos nacional e internacional, a elaboração da Estratégia de Desenvolvimento Sustentável – Pernambuco 2010 se firma como uma orientação na qual iniciativas, programas e projetos serão desenvolvidos no período de 1996 – 2010, tanto por atores do setor público como do setor privado e entidades representativas da sociedade civil. Servindo, portanto, como um instrumento norteador de um amplo processo de transformação a ser implementado nesse período, está centrado nas múltiplas potencialidades de Pernambuco, dentre as quais pode-se aludir:

- a grande diversidade sócio-econômica e geoambiental associada a uma importante variedade de manifestações culturais;
- a boa dotação de recursos humanos qualificados ao lado de uma razoável base científico-tecnológica para os padrões nordestinos;
- a elevação da consciência ecológica e o fortalecimento do movimento ambientalista em Pernambuco, ao lado de avanços significativos na legislação voltada à conservação do meio ambiente.

Além de respaldar-se nessas potencialidades, Pernambuco aproveita os canais abertos pela economia globalizada para incentivar as várias atividades atinentes ao setor terciário.

Desse modo, as políticas desenvolvidas nos governos Miguel Arraes (1995-1998) e Jarbas Vasconcelos (1999-2002), apontam a intencionalidade do Estado, enquanto gestor, de valorizar os aspectos supracitados através de ações de desenvolvimento institucional e da implantação de uma infra-estrutura capaz de colocar o estado numa posição competitiva na atual conjuntura econômica nacional.

Apesar do turismo ocupar uma posição de relevo no discurso e nos programas de governo que nem sempre se efetivam na prática, pode-se afirmar

que as ações do atual Governo do Estado voltam-se, especificamente, para a implantação do Projeto de Área de Proteção Ambiental de Guadalupe; aprimoramento da infra-estrutura básica e os serviços nos principais corredores turísticos e municípios incluídos no roteiro turístico e, ainda, desenvolver programas de capacitação e aperfeiçoamento da mão de obra turística; divulgação do produto turístico pernambucano nos principais centros emissores nacionais e internacionais e o fortalecimento da infra-estrutura turística do Litoral Sul.

Nesse contexto, cabe aludir que embora as políticas para o turismo no país tenham dinamizado determinadas áreas, requalificando-as no intuito de intensificar seu uso e apropriação pela função turística, alguns pólos emergiram no país, especialmente no Nordeste, antes mesmo da implementação dessas políticas. Atualmente, definem-se trechos pontuais do litoral nordestino como sendo de grande projeção no quadro do turismo mundial, dentre os quais insere-se Porto de Galinhas.

Capítulo II



Porto de Galinhas e a Consolidação do Espaço Turístico

*“A Consciência do passado
é um elemento importante
ao amor pelo lugar”*

Tuan (1989:114)

2.1 – Caracterização do Objeto de Estudo

Galinhas...

*Chegou galinha no Porto!!!
Alguém anunciava
Mas já era esperada
Galinha, um bom negócio
Para quem dele precisava.
Por este motivo ficou batizada
Como Porto de Galinhas
Uma praia e tão natural
Igual ao nascer do dia
E os nativos que ali moravam
De tão simples não percebiam
O grande tráfico de seres humanos
Que Pernambuco recebia
Pois os navios que naquele Porto ancoravam
Não traziam galinhas, não sinhô.
E sim, lágrimas, sofrimento e dor
Porque disfarçados com o nome de galinhas
Homem, mulher e crianças
Vindos de Angola aqui chegavam,
Esmagados, pisados, humilhados
Às feiras livres levados
Como simples mercadorias
E tudo isso acontecia
Por um interesse maior:
“o de fazer do negro um escravo”,
perdendo a própria identidade,
o seu trabalho explorado
trabalhava de graça
de graça até morrer”.
O Porto das Galinhas
Foi testemunha ocular
Da chegada da raça negra
Das torturas e amarguras
Dos horrores escravistas
Aos quais podemos chamar
De Vergonha Nacional.*

(Zenilda Telles de Araújo)

O espaço analisado como objeto de estudo e aqui denominado de Porto de Galinhas, corresponde a uma faixa de terras da planície costeira do litoral de Ipojuca delimitada pelos estuários dos Rios Ipojuca ao norte e Maracaípe ao Sul. De largura variável, apresenta no sentido norte / sul uma extensão aproximada de 15 km, correspondendo a um importante trecho de praias explorado para fins turísticos.

Situado em Ipojuca, município com uma população de 59.230 mil¹ habitantes e localizado a 47 km de Recife, o espaço em discussão representa uma das áreas mais antigas de ocupação dessa região, após a chegada do colonizador português que se apropriou de modo incisivo das áreas do litoral brasileiro de maior facilidade a ocupação humana, a exploração dos recursos naturais e a comercialização com o exterior.

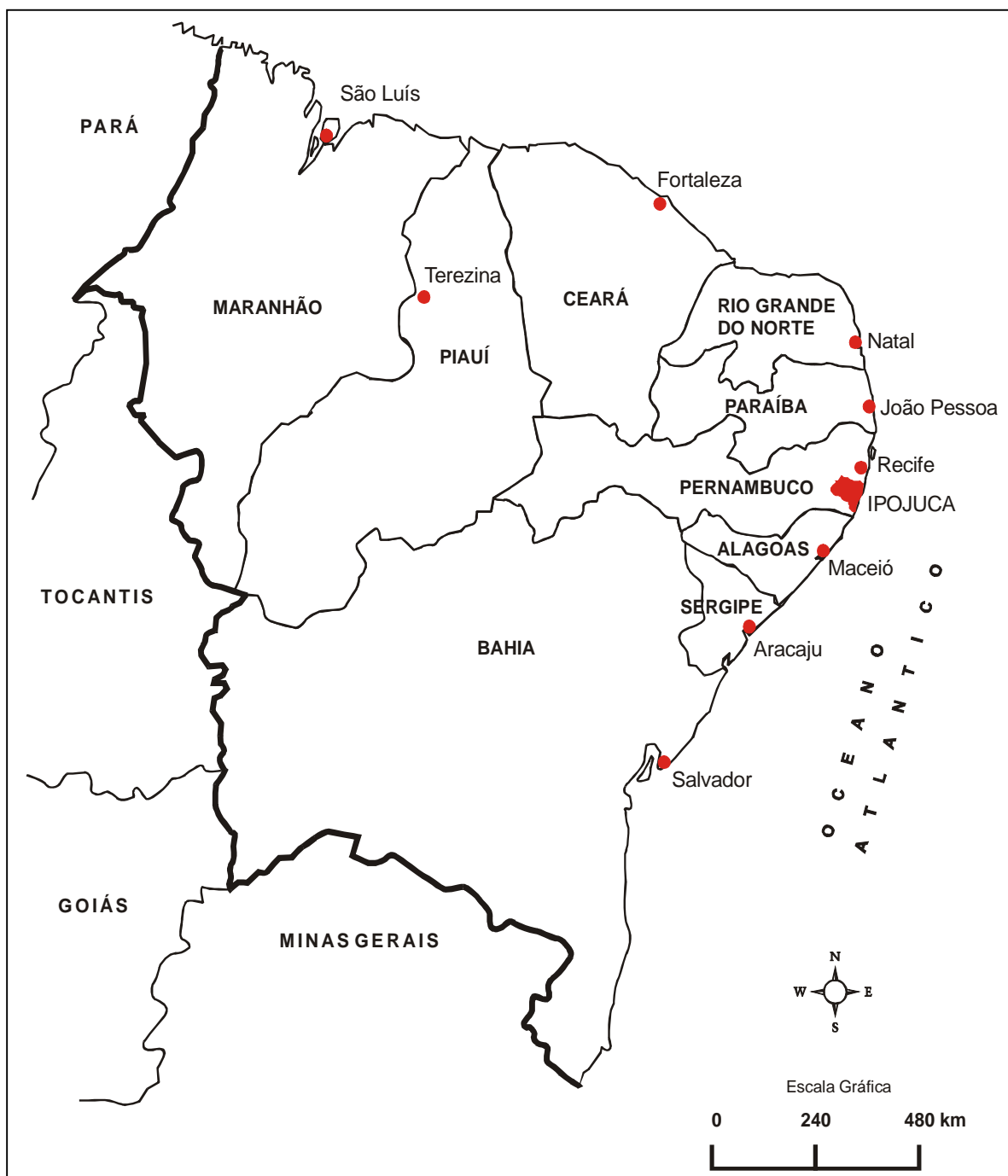
Durante a colonização, em razão dos condicionantes do quadro natural, Ipojuca tornou-se uma das áreas mais dinâmicas da economia no Estado de Pernambuco, o que em parte derivou da disseminação e desenvolvimento do cultivo da cana que condicionava a instalação de numerosos engenhos de açúcar em áreas próximas do litoral e no interior do município.

No decorrer do período áureo da economia açucareira, o litoral de Ipojuca, e em particular Porto de Galinhas, foi um espaço destinado à expansão do capitalismo comercial, primeiramente através da retirada do pau-brasil e posteriormente, da prosperidade do cultivo da cana em seu interior. Utilizado estrategicamente para manter relações comerciais com a Europa, o litoral tornou-se após a proibição do tráfico negreiro, o cenário reservado para o estabelecimento das relações clandestinas para a troca e comercialização de escravos, como bem demonstra o poema anteriormente citado.

Figura 2

¹ . Censo Demográfico. IBGE, 2000 - Pernambuco

Localização do Município de Ipojuca Mapa do Nordeste / Pernambuco / Ipojuca



Com a decadência dessa atividade, coube aos colonos o desenvolvimento de outras culturas como o fumo, a mandioca e o milho, além da

pecuária. Ainda assim, a mesma já havia se tornado, desde o início do período colonial, a principal atividade econômica regional, mantendo-se nesta posição até o final dos anos 70, do século passado, quando teve início a crise do setor canavieiro fazendo emergir a atividade turística como uma nova opção para a economia local.

Com efeito, a partir da década de 80, Porto de Galinhas acena com significativa expressividade como um lugar receptor para o turismo a partir da instalação das segundas residências, ao mesmo tempo em que se expandia a instalação de novos empreendimentos e a ampliação dos serviços de hospedagem, alimentação e lazer.

Assim, Porto de Galinhas passa a assumir elevada importância nas rotas do turismo mundial e, por conseguinte, uma importante fonte de divisas para a economia regional, apresentando liminaridades configuradas na co-existência dos espaços perplexos da cana-de-açúcar e aqueles de requalificação impulsionados pelo turismo.

Neste sentido, visando entender Porto de Galinhas enquanto espaço turístico, ter-se-á algumas considerações a partir do quadro natural sobre as quais desenvolve-se a Geografia Turismo².

Para melhor caracterizar o objeto desse estudo, analisar-se-á os elementos naturais ressaltando-se a forma de uso e apropriação desses elementos no processo de desenvolvimento do referido espaço turístico.

A Geomorfologia da área é marcada pela presença da planície costeira de estrutura geológica sedimentar e altitudes variáveis entre 0 e 10 metros. Em alguns trechos mais afastados do litoral, observa-se a formação de morfoestruturas que se desenvolvem sobre os terrenos graníticos e

² . Corrente da Geografia que busca a compreensão dos espaços turísticos centrados na análise das modificações nas formas geográficas e na dinâmica da paisagem a partir da difusão do Turismo nesses espaços.

gnáissicos denominados por Lins e Jatobá (1998:65) de "colinas suaves". Esta planície é constituída predominantemente por sedimentos de origem marinha e flúvio-marinha, apresentando um conjunto de feições fisiográficas dentre as quais destacam-se as praias, estuários, restingas e manguezais.

As Praias: são formações arenosas depositadas ao longo do litoral e constituem-se nas áreas mais dinâmicas dos ambientes costeiros em razão do conjunto de forças que atuam sobre elas. Resultam da deposição de sedimentos marinhos e continentais retrabalhados pela ação do mar. No espaço em discussão, apresentam largura variável, areias claras com coloração branco-amarelada e de fina granulometria, destacando-se em alguns trechos a presença de materiais costeiros como cascalhos, conchas e restos de animais marinhos. São formações sobre as quais se exerce forte pressão física no espaço, sobretudo nos períodos de maior fluxo de banhistas e ambulantes.

Estuários: “ *feições resultantes da transgressão holocênica que afogou os vales dos rios (...), estando conectados ao oceano por um canal principal e caracterizando-se pela presença da ação da maré em toda sua extensão*” Morais (1996:222). Na delimitação espacial para a realização do presente estudo, encontra-se no sentido Norte-Sul os estuários dos rios Ipojuca e Maracaípe “ explorados” intensamente pelos turistas e reconhecidos como Pontal de Gamboa e Pontal de Maracaípe. Apresentam uma morfologia já bastante modificada pelo trabalho de erosão e deposição das águas do mar.

Foto 1



Convém aqui destacar a importância do Rio Ipojuca que deu nome ao município. Nasce em Arcoverde, numa altitude de 876 metros, após cortar diversas cidades do Agreste e da Zona da Mata pernambucana, desemboca ao Sul do Complexo Industrial e Portuário de Suape. Constitui-se em importante fonte de sobrevivência para significativa parcela de pescadores que habitam nas áreas ribeirinhas.

Entretanto, no recente Diagnóstico Sócio-ambiental & Zoneamento Ecológico – Econômico Costeiro realizado pela Companhia Pernambucana de Recursos Hídricos - CPRH , publicado em maio de 1999, constata-se que a qualidade de suas águas é bastante crítica, possivelmente em decorrência da grande quantidade de resíduos que o rio recebe ao longo do seu curso. O Rio Maracáipe por sua vez, nasce nas terras do Engenho Todos os Santos no interior de Ipojuca, seguindo em direção à planície costeira. Após cortar extensos manguezais e restingas, desemboca no Pontal de Maracáipe.

Foto 2



Pontal de Maracaípe – Ipojuca/PE
Autor: Ronaldo Freitas, 1998.

Restingas: de acordo com Neves *apud* Dantas (1998:70), "são extensos cordões arenosos de largura variável, que se posicionam paralelos à linha de praia, fechando antigas baías, barrando rios e riachos, originando as lagoas costeiras, cujo regime fica na dependência das chuvas ou das descargas fluviais e diminuem progressivamente a salinidade".

A presença marcante desse ecossistema no litoral de Ipojuca possibilita a identificação de outros ambientes naturais como a lagoa costeira de Porto de Galinhas, possivelmente formada pelos eventos ocorridos no Quaternário, e as matas de Gamboa e Cupe. Neste ambiente encontra-se uma Floresta Secundária Perenifólia de Restinga em estágio de regeneração, sob o domínio das areias quartzozas marinhas distróficas e os Podzols Hidromórficos. Já nos ambientes alagados de origem fluvial e pluvial, distinguem-se as espécies higrófilas que se desenvolvem sobre os solos *gley* Indiscriminados e os solos distróficos e eutróficos.

É sobre esses cordões arenosos que se desenvolve o coco da baía, cultivado nessas áreas desde o período colonial. De acordo com Melo (1940:47)

durante os anos de 1937-1938 o município de Ipojuca ocupava a posição de 5º maior produtor de coco da baía no Estado de Pernambuco.

Atualmente, essa cultura vem sofrendo intensa redução em decorrência da "necessidade" de criação de novos loteamentos que impulsionados pelo turismo, atende a expansão / especulação do setor imobiliário³.

Mangues: Trata-se de um ecossistema desenvolvido em terrenos lamacentos alagados do litoral sob a influência das marés, onde se formam os solos de mangue com textura indiscriminada, constituídos por sedimentos argilo-silticos de cor escura e ricos em matéria orgânica. Para Albuquerque (1996:28), "os manguezais correspondem à floresta paludosa marinha (...) caracterizando-se muitas vezes pelo desenvolvimento de apenas uma espécie muito ramificada e com raízes adventícias, folhas espessas e coriácias".

Foto 3



Manguezal as margens do Rio Merepe. Ipojuca-PE.
Foto: Noberto Jr.1999

³ . Com a criação dos loteamentos Recanto, Merepe I e II a partir de 1976, inicia-se a venda dos lotes e posteriormente, o acelerado processo de construção das segundas residências. Só no final dos anos 80 é que são construídos os primeiros equipamentos de hospedagem. Acrescente-se que o modelo de desenvolvimento do Turismo e de valorização do espaço vem promovendo a expulsão das populações nativas dos seus habitat's naturais, configurando diferentes formas de segregação sócio-espacial.

Foto 4



Manguezal as margens do Rio Merepe. – Ipojuca/PE
Autor: Noberto Jr.1999

Nos mangues situados nas extensas faixas que margeiam os principais rios da região, verifica-se a exuberância da *Rhizophora mangle* (mangue vermelho ou mangue sapateiro), *Avicenia nitida Jacq* (mangue canoé), *Avicenia schaueriana Stap. et Lechman* e *Laguncularia racemosa Gaertn.* (mangue branco ou rastrinho), onde se desenvolve uma rica e diversificada fauna com várias espécies de peixes, crustáceos e moluscos, até o presente, base da sobrevivência dos pescadores que habitam no local.

Não se deve olvidar que esse ecossistema se constitui num importante fator para a expansão da atividade turística que o utiliza para o desenvolvimento de uma nova categoria de lazer oferecida na região – o Ecoturismo. Mas a despeito da sua importância, o mangue tem sido alvo de desmatamento, lixo e escoamento de resíduos industriais lançados por diversas empresas instaladas nas proximidades, contribuindo, pois, para a ocorrência de impactos e o conseqüente desaparecimento de espécies típicas desse ecossistema, a exemplo do caranguejo⁴.

⁴ . A partir das informações obtidas através de entrevistas realizadas pelo autor junto aos pescadores, especialistas e técnicos do CPRH, não se pode atribuir a uma causa específica o desaparecimento temporário ou a redução das espécies de caranguejo. A pesca predatória em período de reprodução, a prática da técnica do laço e a retirada de suas pínças, além do desmatamento dos mangues, lançamento de lixo e resíduos industriais nos rios, são alguns dos fatores responsáveis pela ocorrência dos impactos nos ecossistemas de manguezais.

A propósito das considerações efetuadas, a condição natural que determina a presença desses ambientes é resultante de um conjunto de elementos dentre os quais é marcante a influência do clima. O estudo do clima torna-se, portanto, de fundamental importância à temática em foco, por tratar-se de um elemento natural que atua de forma direta na composição do quadro paisagístico e, por conseguinte, em vários aspectos dos quais deriva a "indústria do turismo".

Conforme a classificação de Wilhelm Köppen adaptada ao Brasil, o Clima da região é o As' (quente e úmido com chuvas de outono e inverno). Foi a presença deste tipo climático e de solos ricos de massapê que possibilitaram o cultivo da cana e o desenvolvimento da economia açucareira desde os primórdios da colonização brasileira até o início dos anos 80, perdurando durante esse período como principal fonte econômica da região.

Porém, ao analisar as características climáticas da região, percebe-se a ocorrência de elevados índices pluviométricos, médias térmicas anuais em torno de 25° C e umidade relativa de aproximadamente 80%. Assegura Andrade *apud* Albuquerque (Op. Cit., p.14), que "as condições climáticas da região resultam das ações da Convergência Intertropical – (CIT) que provoca aguaceiros enérgicos e convectivos durante o outono em toda costa nordestina; da massa Tépidica Calaariana (TK) que libera a pouca umidade adquirida em seu percurso oceânico em forma de aguaceiros frontológicos e a Frente Polar Atlântica que mesmo tendo efeitos fracos na região refresca as emissões dos alísios de SE definindo um clima pseudo tropical na costa nordestina".

Da associação desses aspectos com a geomorfologia, a hidrografia e as condições climato-botânicas, resulta o cenário de tropicalidade que tornou a Praia de Porto de Galinhas uma das destinações turísticas mais concorridas do Nordeste brasileiro. Sempre lembrada por seu mar tranquilo de

águas mornas e cristalinas, as praias são constituídas por areias claras e a ocorrência do sol durante quase todo ano, associada a presença das piscinas naturais formadas por arrecifes de arenito (beach rocks), que "formam corpos alinhados e paralelos a atual linha de costa. Estes funcionam isoladamente como anteparo contra a ação direta das ondas e correntes marinhas que incidem sobre a costa, formando em alguns trechos lagunas entre o recife e a praia e atuando como um substrato para os recifes de corais..." Duarte (1993:63).

Outra característica marcante desse trecho do litoral é também a presença dos recifes algais do gênero *Lithothamnium*, da família *Coralinácea*, que originaram essas rochas carbonáticas bioconstruídas de formas irregulares e muitas cavidades. A formação de bancos de arrecifes com espessuras médias de aproximadamente quatro metros, determinam a existência de piscinas naturais que concentram uma rica e diversificada fauna e flora, capaz de atrair turistas que se encantam com a beleza cênica da paisagem e o show de cores das espécies de peixes dos aquários formados naturalmente.

Através da descoberta e revalorização dos elementos do quadro natural, efetivou-se a eclosão desse espaço turístico, o que alterou significativamente a dinâmica na economia regional.

As características do quadro paisagístico, resultado da interface sociedade-natureza, somadas à outros aspectos fisionômicos do litoral do município de Ipojuca, conferem uma certa singularidade no que concerne ao potencial turístico de Porto de Galinhas e o seu entorno.

Diante do exposto, e pelas grandes repercussões da função turística na atualidade, destacar-se-á as principais etapas do processo de ocupação do litoral de Ipojuca e a emergência de Porto de Galinhas enquanto novo produto no cenário nacional e internacional do turismo de massa.

2.2 – Das origens aos dias atuais

Situar historicamente as distintas fases que marcaram o processo de ocupação e valorização do litoral do Brasil antes e posterior a difusão do turismo, constitui um importante passo para o entendimento do fenômeno Porto de Galinhas.

A conquista do território brasileiro está diretamente vinculada ao processo de expansão do capitalismo comercial durante os séculos XV e XVI. Ao longo desse período, os europeus lançaram-se em busca de novos entrepostos e de rotas comerciais objetivando o fortalecimento do comércio no Mar Mediterrâneo e, por conseguinte, o enriquecimento das metrópoles européias. Conforme apregoa uma corrente de historiadores brasileiros, sob o comando de Vicente Yanes Pinzón, um grupo de comerciantes espanhóis chegaram em terras brasileiras no dia 26 de janeiro de 1500, denominando-a de Santa Maria da Consolación, a atual cidade do Cabo de Santo Agostinho em Pernambuco.

Contudo em decorrência do Tratado de Tordesilhas em 1494 pelos governos espanhol e português, a Espanha não pudera se apropriar das terras ali encontradas. Em abril de 1500, uma expedição com 13 navios e cerca de 1200 homens avistaram terras que logo constataram pertencer ao continente americano, constituindo-se na chegada dos portugueses ao Brasil e o primeiro passo para a apropriação do território brasileiro.

Após a realização de sucessivas expedições para reconhecimento da estreita faixa do litoral brasileiro, efetiva-se, com a chegada do colonizador português, a exploração do pau-brasil (*Caesalpinia echinata*), espécie que logo teve seu nome popular atribuído a nova terra. A retirada dessa

espécie acarretou impactos ambientais, alterações na paisagem e favoreceu o vertiginoso desenvolvimento da cultura canavieira que encontrou no clima o ambiente ideal ao seu desenvolvimento.

Assim, “imitando a natureza e seguindo as imposições das suas forças, o homem ao colonizar a região, derrubou a mata, drenou as várzeas encharcadas e construiu casas, engenhos e canaviais” (Andrade, 1996:25). Com efeito, os núcleos de povoamento que emergiam ao longo da costa brasileira e as hostilidades do elemento colonizador não restringiram apenas ao meio físico, uma vez que as relações sociais mantidas nesse período expressavam um elevado grau de subordinação e exploração dos colonizadores para com a população nativa e com africanos trazidos das diversas regiões da África para servir como mão-de-obra escrava na lavoura canavieira.

A propósito da funcionalidade do espaço, durante esse período foi estabelecido trecho do litoral brasileiro para servir de apoio as rotas comerciais para o escoamento do pau-brasil e do açúcar produzido nos engenhos bangüês⁵. Instalaram portos em Salvador e Recife, que contribuíram significativamente para a consolidação das relações comerciais mantidas com o exterior. De menor escala, mas não menos importante em Pernambuco, sobressaia os Portos de Suape e Porto, que pelas condições geográficas, tornaram-se portos naturais para o atracamento de embarcações utilizadas para o contrabando de escravos e a comercialização do açúcar no mercado mundial.

Com a proibição do tráfico negreiro a atual Praia de Porto de Galinhas constitui-se por muito tempo no “lócus” para a venda clandestina de escravos. De acordo com a tradição popular, como os negros não podiam ser comercializados face a proibição determinada pela Lei de Eusébio de Queiroz em 1850, eram trazidos de diversas regiões da África engradados nos porões dos navios. Ao chegarem para o comércio, a informação circulava entre os

senhores interessados na compra clandestina da mão-de-obra escrava para seus engenhos: “tem galinha no Porto”. Passado o período de maior prosperidade econômica, ficou cristalizado na memória do povo o Porto de Galinhas, ou melhor, um porto onde desembarcavam escravos na condição de galinhas, vindos principalmente de Angola. Em sua obra, (Matoso, 2000) descreve bem este fato no poema “Da Origem do Nome”:

“Chegaram as galinhas”

ouviam-se o grito

À chegada do navio

carregados de

galinhas d’Angola

em seus porões

outros bichos

bichos homens

homens negros

negros africanos

escravizados

misturados a

galinhas d’Angola

no porto seguro da praia

protegida por recifes naturais

o destino incerto das galinhas

trazidas d’África

escravos negros d’Angola.

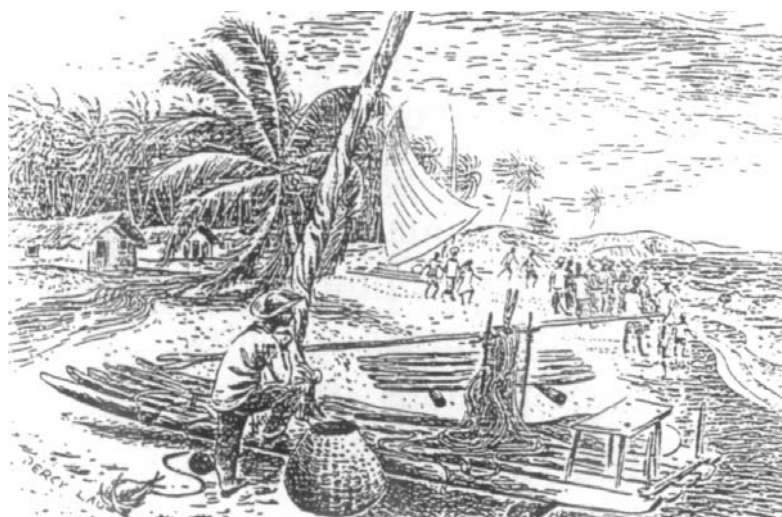
Afirma-se desse modo, ter sido Porto de Galinhas até o final do século XIX um cenário notadamente utilizado para o estabelecimento de

⁵ . Atribui-se aos antigos engenhos de açúcar representativos na sociedade coloniais. Trata-se de engenhos movidos pela tração animal e que utilizavam uma extensa área das propriedades onde estavam instalados para o

relações comerciais primitivas, caracterizada pelo sistema de trocas quase sempre dependente dos centros comerciais externos à região. A dinâmica que movia essa porção do litoral fundava-se como hoje, na economia dependente das políticas econômicas que aguçavam a economia mundial. Desse modo, o espaço litorâneo em análise entra no século XX e firma-se, até a década de 50, como uma área caracterizada por um estilo de vida efetivamente tradicional com a existência de pequenos núcleos de povoamento que desenvolvia a pesca com restritas possibilidades de mercado.

Figura 3

Paisagem Tradicional do Litoral Brasileiro



Gravura de Percy Lau, in Barros, 1998.

A fim reforçar a compreensão da espacialidade de outrora, o depoimento do Sr. Antônio Justino, antigo morador de Porto de Galinhas é bastante esclarecedor quanto a este aspecto:

“Moro há aproximadamente 80 anos em Porto de Galinhas. Antes era só mato. Tinha a igreja, umas dez casas salteadas e a venda de dona Zefa de canja. Os moradores pescavam ou trabalhavam na roça e nos

engenhos. A pesca era feita por contagem e os peixes conservados no sol do giral para o povo vender na feira do Ó, Camela, Ipojuca e Ribeirão. O meio de transporte era o cavalo ou a jangada quando alguém adoecia e precisava ir para Recife”.

Esse relato mostra as transformações ocorridas num passado muito recente e registradas na memória dos antigos moradores, contrapondo-se às formas atuais resultantes das metamorfoses configuradas na paisagem. Cada temporalidade impõe uma nova dinâmica requalificando o espaço, atribuindo funções diferentes ao mesmo lugar (Santos, 1997:52).

Direcionando o pensamento na mesma perspectiva, o Sr. Euclides assim descreve a organização do espaço local no início do século passado:

“Cheguei aqui nos anos trinta, ainda muito garoto em companhia de meus pais. Tinha poucas casas de moradores, eram todas de taipa e cobertas de palhas. Só três era de alvenaria que pertencia aos senhores de engenho. O mais famoso era o Sr. Júlio da Palma, dono do Engenho Palma em Sirinhaém. Quase todo mundo pescava para comer ou vender. Era pouca gente e vida calma”.

A visão de Dona Zefinha líder religiosa em Porto de Galinhas, aproxima-se de uma visão mais naturalista e estética da paisagem ao afirmar que há 62 anos mora em Porto, podendo defini-lo como um lugar de “muita beleza”.

“Associo o passado de Porto à existência dos coqueiros, gramíneas e a Mata Atlântica a beira mar, destruída pelo Estado para construir a casa do governador e criar o

espaço de camping em Maracaípe. Era um lugar utilizado pelos jovens que não tinham tanta ocupação. Depois que voltavam da escola iam se divertir na mata e pegar caju, massaranduba, mangaba e capacho. Tinha muita beleza e fartura. Tinha peixe, caju, coco. De tudo tinha muito, mas não tinha para quem vender”.

Adentrar nesse contexto, partindo do espaço vivido por esses atores, significa resgatar a consciência do passado manifestada pelas relações de identidade estabelecida com o lugar e ameaçadas pelas marcas do progresso incorporadas no mesmo em tempos de modernidade. A propósito, a narrativa de um outro morador nativo, Sr. Tute, possibilita a comparação do espaço do passado à tranqüilidade desejada no céu:

“Vim morar em aqui no ano de 1951. Não existia estrada, só a ponte de madeira do Rio Merepe e os caminhos entre os coqueiros. Também não tinha energia, era tudo pobre e as pessoas não tinham como sobreviver, a não ser pela pesca. Mesmo assim, a vida era tranqüila, parecia que estava no céu”.

Sob essa visão, é importante ressaltar que a perda da tranqüilidade decorrente do frenético dinamismo emanado pelo turismo é um dado revelador das transformações ocorridas em Porto de Galinhas nas últimas décadas. No entanto, segundo Gastal (2000)

“a história de cada lugar possui o seu próprio passo, o tempo em si não é homogêneo, correspondendo em cada lugar a seu ritmo particular. O lugar é dinâmico, receptáculo de construção, destruição na tensão entre o

regional e o globalizado, mas principalmente, surge na ação humana e na acumulação de memórias”.

Enfim, paralelamente à complexidade do processo de reconstrução do espaço de vida como produto histórico, percebe-se que as pessoas continuam com os pés fincados no chão de suas experiências da infância ou do passado, mesmo após longos anos de afastamento. Nesse espacialidade pretérita registrada na memória dos nativos está o conjunto de símbolos e artefatos culturais implícitos nos modos de ver e interpretar o mundo através da reconstrução de sua própria história (Melo 2000:191). Essas diferenças marcam a maneira que vive-se o espaço e ocupa-se a história fragmentariamente com esquecimentos e lacunas, sob a pressão de um estoque de opiniões das quais ignora-se a origem.

Essas considerações são observadas nas memórias dos antigos moradores de Porto de Galinhas ao rememorarem a abertura das primeiras vias de acesso à essa destinação. A estrada que facilitava o deslocamento dos pescadores às áreas vizinhas também oportunizou a chegada dos visitantes que descobriram as belezas do local e principiaram a construção de alguns miúdos estabelecimentos comerciais, base do dinamismo efetuado mais adiante.

Nesse sentido, pode-se entender a ressurgência desse trecho do litoral de Ipojuca e sua apropriação pela função turística, ampliando inclusive as possibilidades para o surgimento e expansão das atividades atinentes ao setor terciário da economia. Diante do exposto e a partir dos benévolos e questionadores impactos sócio-econômicos promovidos pela dinâmica do turismo na atualidade, pode-se indicar alguns fatores que, articulados entre si, foram responsáveis pela emergência de Porto de Galinhas no mercado mundial do turismo de massa ao longo das últimas décadas:

a) O quadro natural de Porto de Galinhas

Com uma área de 507 km², o município de Ipojuca, localizado na Região Metropolitana do Recife, Microrregião de Suape, é detentor de 42 km de litoral, constituído de uma diversidade de elementos naturais que proporcionaram a este município as condições essenciais para a prática do turismo balneário. Os seus atrativos em meio ao litoral sul do estado de Pernambuco revestem as praias de Gamboa, Muro Alto, Cupe , Porto de Galinhas, Maracaípe, Serrambi e Toquinho⁶ de uma beleza singular capaz de atrair turistas das mais distintas procedências para o deleite e os encantos desse paraíso.

Ao reconhecer o seu imenso potencial para o turismo balneário, desatacou o jornalista Luciano do Valle em entrevista concedida ao Diário de Pernambuco em 26 de janeiro de 1999:

“Conheço boa parte do mundo e já morei em várias cidades. Mas nunca encontrei um lugar tão fascinante quanto Porto de Galinhas. Para quem gosta de praia, não há coisa melhor. A água do mar é limpa, cristalina, de temperatura agradabilíssima. Pegar a jangada para passear nas piscinas naturais, por exemplo, é um programa imperdível... Que lugar do mundo a temperatura da água do mar é de 25 graus o ano todo? Que lugar do mundo tem piscinas naturais como a nossa Porto ? Que lugar do mundo você olha o mar e enxerga vários tons de cores verde e azul ? Que lugar do mundo mais e mais... ?

Foi condicionado pelas suas particularidades naturais que Porto de Galinhas recebeu o Prêmio Imprensa de Turismo, o PIT – 98, uma das mais importantes premiações do país na categoria atração natural. Em levantamento

realizado para este trabalho, constatou-se que a grande maioria dos turistas entrevistados afirmaram ser os recursos naturais a principal razão que os motivaram a visitar a praia.

Indiscutivelmente, o quadro natural do espaço analisado representa a especificidade do lugar, o diferencial das demais áreas do turismo de praia no estado e no país, de modo a ser considerado um convite irresistível ao lazer aquático, um santuário ecológico⁷.

b) Associativismo dos segmentos turísticos

O associativismo dos segmentos turísticos de Ipojuca tem início com a criação da AHPG - Associação de Hotéis de Porto de Galinhas. Esta entidade tem sua origem marcada a partir da proibição do banho de mar nas praias do litoral de Pernambuco em razão da contaminação das águas pelo *Vibrio cholerae* (vibrião colérico). Este fato gerou um impacto negativo no trade turístico local em decorrência do cancelamento das reservas para os hotéis da região durante a semana pré – carnavalesca do ano de 1992. Diante da crise instalada no setor, um passo decisivo para fortalecer a hotelaria e desmistificar a imagem divulgada pela imprensa de “praias poluídas” foi a criação da Associação de Hotéis de Porto de Galinhas. No momento da sua fundação a entidade teve como presidente e vice os empresários Arthur Maroja do Solar Hotel e Marcos Tirbucius do Hotel Village, que estabeleceram como ações prioritárias a divulgação do destino turístico de Porto de Galinhas e a realização de eventos culturais para dinamizar o fluxo de visitantes nos hotéis a exemplo do Forrotel⁸.

⁶ . Praias do litoral sul de Ipojuca não inseridas no objeto de estudo do referido trabalho.

⁷ . Expressão denominada pelo Caderno de Viagem do Jornal do Brasil. 26 de setembro de 1999.

⁸ . Evento criado pela EMPETUR e hoteleiros da Região durante o ciclo junino objetivando atrair turistas no período de crise desencadeada pelo surto do cólera.

A partir do surgimento da citada entidade, Porto de Galinhas passa a ser uma destinação turística amplamente divulgada pelos empresários implementando a ação do trade turístico local na comercialização desse produto em eventos de diferentes escalas espaciais. A propósito, uma recente manchete publicada pelo Diário de Pernambuco, intitulada “Porto de Galinhas esquentando o Verão”, nos remete ao destaque do seguinte trecho extraído do Caderno de Turismo de 19 de janeiro de 1999:

“Em grande parte, o boom de Porto, um destino hoje consagrado fora e dentro do país, se deve ao sistema de associativismo, incorporação existente há quase dez anos entre comerciantes dos vários segmentos do turismo no local. Uma das primeiras associações foi a dos hotéis. Fomos motivados a trabalhar juntos pelo surto da cólera que varreu o estado em 1992. Hoje, fazemos divulgação em feiras, visitamos outros países, elaboramos folderes e sediamos famtours em conjunto”.

A articulação entre os diversos segmentos do turismo local tornou-se visível já no mesmo ano da fundação da referida entidade, durante a realização do encontro da ASTUR- PE, Associação dos Secretários de Turismo de Pernambuco realizado nos dias 23 e 24 de julho de 1992, em Ipojuca. Nesse evento, estiveram presentes o Presidente da EMPETUR, políticos locais, empresários e lideranças comunitárias, além de representantes de diversos municípios pernambucanos que discutiram juntos alternativas para o desenvolvimento do turismo na esfera municipal.

Com a morte do empresário Arthur Maroja em agosto de 1997, o vice-presidente assumiu o comando da associação e posteriormente o empresário Otaviano Maroja, procurando fortalecer os objetivos que nortearam o surgimento da associação, divulgar o nome de Porto de Galinhas no mercado

mundial do turismo. Essa estratégia utilizada pelo trade para disseminar o potencial turístico do litoral ipojucano e não os empreendimentos hoteleiros de modo individualizado, beneficiou a expansão e melhoria dos serviços de hospedagem, alimentação e lazer no espaço em discussão.

c) Infra – estrutura de hospedagem, alimentação , compras e lazer

Gradativamente instalada na região, representa hoje um amplo e diversificado conjunto de variadas opções para os diferentes níveis de visitantes e turistas. Desde aqueles que desejam se hospedar em aconchegantes resorts aos que optam pelos chalés, pousadas ou áreas de camping. Ademais, há ainda um vasto serviço no ramo de compras como as lojas de artesanatos, roupas, calçados e acessórios; alimentos e bebidas, a exemplo dos restaurantes, pizzarias, sorveterias, lanchonetes e bares; além de entretenimentos como as boates e clubes.

d) Potencial histórico – cultural

O turismo se nutre dos elementos que compõem a história e a cultura dos povos. A existência de inúmeros atrativos representam um forte potencial histórico-cultural⁹ ainda pouco explorado, mas com expressiva

⁹ . Refere-se ao conjunto de atrativos constituídos pelos seguintes elementos: 1) Neck Vulcânico: chaminé de um vulcão extinto localizado a Leste da Usina Ipojuca com aproximadamente 30 metros de altura. Mesmo apresentando Zonas intemperizadas guardam as características da rocha fresca com textura porfirítica bem preservada. 2) Outeiro: ponto estratégico para visão panorâmica do Litoral de Ipojuca. Na área criou-se a Reserva Particular do Patrimônio Natural – Nossa Senhora da Conceição do Outeiro de Maracaípe. 3) Quedas d'água formadas pelos rios que cortam o interior da região. São áreas visitadas para o lazer da população rural de Ipojuca. 4) Baobá: espécie das Savanas africanas localizada no distrito de Nossa Senhora do Ó, com aproximadamente 15 metros de circunferência e mais de 300 anos de idade. Pela sua exuberância é uma árvore admirada pelo grande número de turistas que circulam neste Distrito. 5) Sítio Canoas: uma área de aproximadamente 100 ha, habitat de pequenos agricultores que vivem sobretudo da caça pesca e coleta de frutas tropicais. Atualmente vem despertando amplo interesse daqueles que almejam um contato mais próximo com a natureza, cavalgar e degustar pratos típicos da região. 6) Engenho São

tendência a ser decisivamente integrado ao turismo balneário e inserido no roteiro dos turistas que visitam o litoral Sul de Pernambuco. É o caso do Neck Vulcânico da Usina Ipojuca, Alto do Outeiro, quedas d'água como Santa Clara, Maranhão e Crauassu, Baobás, o Sítio Canoas, Engenho São José, Casa-grande do Engenho Gaipió, Convento de Santo Cristo em Ipojuca e Igreja de Nossa Senhora do Ó, dos séculos XVII e XVIII.

Foto 5



Igreja Conventual de Santo Antônio. Santuário do Santo Cristo de Ipojuca/PE
Foto: Mariza Ribeiro, 1990.

José: apropriado no ano de 1786 pelo Tenente Coronel Antônio Juvêncio Pires Falcão, serviu para a produção de açúcar, rapadura e cachaça para o mercado interno. A economia desse engenho perdurou por mais de duzentos anos, sendo utilizado esporadicamente para produção de mel de engenho e rapadura com as técnicas de produção semelhante ao período colonial. 7) Casarão do Engenho Gaipió: construído por um aluno do Engenheiro francês Louis Valthier, o casarão é um belíssimo exemplar neoclássico datado de 1863. Possui um formato de “L”, dois pavimentos, nove sacadas e em seu interior um acervo de móveis e objetos que retratam o período do apogeu das Oligarquias açucareiras. 8) Convento do Santo Cristo: a Igreja Conventual de Santo Antônio, século XVII é um marco na formação histórico-cultural do povo ipojucano. Santuário do Senhor Santo Cristo, recebe no período de setembro a março fiéis oriundos dos diversos Estados nordestinos. 9) Igreja Matriz de Nossa Senhora do Ó: período da origem da capela provavelmente século XVII, sendo uma bela construção em estilo Barroco situada no centro do Distrito do mesmo. Pela sua beleza arquitetônica e ornamentação artística é um dos mais belos templos da região, despertando a curiosidade dos turistas que visitam o Distrito de Nossa Senhora do Ó.

4 – Convento de Santo Cristo de Ipojuca

5 – Casarão do Engenho Gaipió

6 – Igreja de Nossa Senhora do Ó

7 - Baobá de Nossa Senhora do Ó

8 – Neck Vulcânico da Usina Ipojuca

Certamente a transformação da natureza em produto turístico na ótica da economia globalizada denuncia a ocorrência de impactos em suas múltiplas faces. O turismo que se desenvolve de forma apologética pela conjugação dos fatores anteriormente mencionados, ampliou o fluxo de visitantes, promovendo o crescimento econômico com a elevação das taxas de ocupação nos serviços e a conseqüente geração de renda. Contraditoriamente, tornou o espaço um recurso valioso a ser consumido apenas por uma demanda abastada, capaz de estabelecer limites profundamente restritivos quanto ao seu uso por outros grupos sociais. Em razão desses processos, um novo arranjo territorial se reconfigura, acenando os efeitos de ordem sócio-ambiental.

2.3 - As Primeiras Instalações das Segundas Residências

As casas de praia, residências turísticas, temporada ou veraneio utilizadas para a permanência de finais de semana ou em período de férias e aqui identificadas como as segundas residências, “é um alojamento turístico particular, utilizado temporariamente, nos momentos de lazer, por pessoas que tem seu domicílio permanente num outro lugar” (Tulik, 1998:201). Sua origem é ao mesmo tempo causa e efeito da metropolização brasileira que desencadeou um processo de urbanização turística ao longo do litoral do país. Constitui-se num espaço de refúgio dos grupos de melhor poder aquisitivo que atraídos sobretudo pelas condições naturais buscam descanso e o lazer em áreas que representem uma extensão do lugar de convivência familiar e de superação do cotidiano estressante dos grandes centros urbanos.

No processo de ocupação da costa brasileira para a instalação das segundas residências, apropria-se de áreas próximas ou não dos grandes centros urbanos a partir da segunda metade do século XX, objetivando principalmente o uso dos recursos naturais para a exploração de fins turísticos. De acordo com Macedo (1999:157), esses imóveis “possui um caráter extensivo, definindo manchas urbanas contínuas que se estendem linearmente pela linha costeira sempre estruturada por uma via de acesso que mais ou menos corre paralela ao mar”. Em se tratando do surgimento das primeiras instalações das segundas residências em Porto de Galinhas, ouvimos o depoimento de Dr. Tarceu, um dos primeiros veranistas do lugar

“ Eu veraneava todos os anos em Gaibu onde exercia minha profissão de dentista. Ao chegar mais uma vez para passar uma temporada de férias, o proprietário tinha passado a casa para um barão. Chateado, resolvi não mais voltar e fui trazido para a casa de um pescador, o Sr. Braga, aqui em Porto, quando me senti muito bem recebido. Ao chegar em Porto de Galinhas entre os anos de 56/57, logo vi uma tranquilidade e a beleza oferecida pelo lugar. Depois de algum tempo, resolvemos não mais sair daqui. Compramos uma casa na Rua da Palha, atual Rua dos Navegantes onde até hoje venho desfrutar da paria junto com meus filhos e netos”.

É importante assinalar, nesse momento, que a chegada de novos atores proporcionaram a criação e recriação de formas distintas de apropriação do espaço, induzindo a novos padrões de uso e ocupação do solo. Lado a lado passaram a conviver atores que estabeleceram diferentes laços identitários com o espaço: aqueles que nele vivem e trabalham os receptores, passivos, desprovidos do estressante cotidiano das grandes metrópoles e os que chegam

para nele se fixar em busca de tranqüilidade e de uma melhor qualidade de vida. Esses desvinculam-se temporariamente do seu lugar de origem para estabelecer uma territorialidade nômade nos espaços que freqüentam, destinados para o lazer. Formam um mosaico de culturas florescentes, diversos, de muitas contradições e também de tradições, costumes, formas de lazer, de viver e de dizer regionais (...). São as horizontalidades do espaço geográfico, as manchas mais estáveis da ordem local. Nesse misto de culturas há uma tendência a ocorrência de conflitos sócio-culturais entre os visitantes e a população local (Silveira, 1997:43).

Mas, segundo Dr. Tarceu, em relação a Porto de Galinhas o sentimento é de satisfação e receptividade da parte da população nativa: *desde a chegada dos veranistas, o sentimento estabelecido foi de respeito e solidariedade entre nativos e veranistas, não havendo desavenças entre nós e os moradores*. De forma idêntica, outros moradores afirmaram que a chegada de veranistas não gerou nenhuma aversão por parte dos nativos.

“Diziam que, pelo contrário, os que chegavam procuravam ajudar desenvolvendo algum tipo de trabalho na comunidade. A construção da Igreja de São Pedro, foi um exemplo mais recente dessa integração entre os diferentes grupos pelas causas comuns em nossa comunidade” (Trecho de depoimento de alguns moradores de Porto sobre a chegada dos veranistas)

Assim, pode-se afirmar que a chegada dos veranistas foi um passo decisivo na consolidação desse espaço turístico. Para o Sr. Euclides, *quem conserta a estrada é o sol*. Depois da chegada dos primeiros veranistas, a abertura de estradas nos anos 70 e as belezas naturais possibilitaram a chegada de carros e caminhões, trazendo gente para desfrutar da praia. Nesse

sentido, o depoimento do Sr. Justino é fundamental a reconstrução dessa fase da história:

“foi nos anos 70 quando as pessoas começaram a visitar Porto de Galinhas, através de caminhões e ônibus. Foi se multiplicando o número de pessoas até estourar porque a praia era boa e sem perigo. Quando morre alguém tomando banho de mar, é porque vão para a costa do norte ou porque bebeu e não sabem se comportar”.

Nesse mesmo período, outros veranistas chegaram a Porto de Galinhas, como citamos o casal Geraldo e Leninha Mayela. Destaca D. Leninha:

“Comecei a freqüentar Porto de Galinhas no ano de 1976, através de pessoas amigas que conheciam a praia e falaram das belezas do lugar para o meu marido. O lugar é lindo e recordo-me que a paisagem era formada de coqueiros e casas de pescadores que estavam sempre abertos e receptivos para acolher os que aqui chegavam. Essa era uma característica dos moradores da praia. Por muitos anos começamos a acampar e atrair muitas pessoas do nosso convívio para Porto de Galinhas”.

Partindo da análise desse depoimento, percebe-se que com a incursão de novos atores desenvolve-se uma teia de relações de identidade com os moradores e com o próprio espaço, que posteriormente se tornarão significativas na modificação da estrutura tradicional de Porto de Galinhas. Um rearranjo territorial na vila de pescadores incidirá num conjunto de transformações que serão explicitadas pelos fluxos e fixos incorporados ao espaço e pelas novas tendências da economia local decorrentes do advento do turismo. Nesse mesmo período implantava-se nas áreas estuarinas do Rio

Ipojuca o Complexo Industrial e Portuário de Suape, um projeto inspirado numa política desenvolvimentista, objetivando dinamizar a economia nordestina. Esse fato foi também responsável pela recente inserção do Município de Ipojuca na Área Metropolitana de Recife e nas rotas comerciais de escala nacional e internacional.

Paralelamente, o Brasil passava por um acelerado processo de urbanização, reflexo da crescente e retardada industrialização no pós-guerra reconduzindo a busca de novos espaços cada vez mais longínquos das metrópoles e direcionando um massivo fluxo de pessoas às áreas litorâneas.

Em vista do exposto, Macedo (2002:181) aponta

“a urbanização turística de segunda residência, no início do século XXI, como o mais importante fator de transformação e criação de paisagens ao longo da costa brasileira, tanto em termos de escala e dimensão como em abrangência, já que corresponde a milhares de quilômetros, lineares ou não, de ocupação das faixas de terra lindeiras ao mar”.

Nessa vertente de raciocínio, observa-se que a tipologia de turismo predominante no país é do tipo litorâneo, consolidando diferentes processos de urbanização em consonância com os interesses dos distintos agentes responsáveis pela criação de pólos turísticos ao longo da costa brasileira.

Seguindo esta tendência de uso e ocupação do solo pelas segundas residências após a difusão do turismo, foi construído nesse mesmo período a casa de veraneio do Governo do Estado de Pernambuco. Trata-se de uma residência para férias de autoridades políticas pernambucanas, edificada durante o mandato do governador Moura Cavalcante numa área de jurisdição

estadual adquirida pelo próprio Estado no início dos anos 60. Por muito tempo, esta residência recebeu ilustres personalidades do cenário político brasileiro, utilizada para este fim até o último mandato do governador Miguel Arraes de Alencar entre os anos de 1994 a 1998. Apesar de ter sido posta a venda pelo Governo do Estado, até então não se tem uma definição do que será feito com o terreno de 110,12 hectares e com o casarão de 1,2 mil metros quadrados construído a beira mar num trecho transitório entre as praias de Porto de Galinhas e Maracaípe.

É interessante salientar que, atrelado ao aparecimento das primeiras instalações das segundas residências, gradativamente foi surgindo uma infra-estrutura de apoio ao turismo, basicamente constituída por bares e restaurantes de forma ainda muito precária e com baixa qualidade na oferta de serviços. No período compreendido entre os anos 70 e 80, sobressaía a barraca de D. Biu e as Peixadas do Braz e de Laércio, restaurantes que atendiam a uma demanda turística esporádica que freqüentava a praia durante o período de verão e em finais de semana. Para D. Leninha, veranista de Porto de Galinhas, “D. Biu é uma figura da terra, cantava junto com os veranistas e sabia muito bem acolher a todos”. Por isso, mais uma vez fazemos referência a Mattoso (Op.cit. 60), que ressalta essa personalidade lendária no poema “Dona Biu”:

Dona Biu

(quem lembra ainda ?)

boteco de madeira

por trás da delegacia

com radiola de ficha

e seresta

era uma festa a noite inteira

por que teve de sair

se hoje está tudo ocupado

no mesmo lugar ?

A presença dos fixos que foram surgindo ao longo dessas décadas e posteriormente substituídos pela dinâmica do turismo, ajudaram efetivamente no processo de divulgação das belezas naturais de Porto de Galinhas, ampliando o fluxo de visitantes, dentre os quais inúmeras personalidades dos cenários artístico e político passaram a visitar Porto a partir do fim da década de 80. Conforme o Sr. Naércio ex – proprietário do restaurante Peixada do Laércio:

“Até os anos 70 só vivia em Porto os pescadores que moravam em casa cobertas de palhas, muito simples e alguns poucos veranistas que passavam fins de semana. A construção da casa do governador foi muito importante para a divulgação da Praia de Porto. Muita gente que veio pra cá ajudou a divulgar nossa praia. Não posso esquecer a vinda do saudoso Luiz Gonzaga que veio falar com o Dr. Moura Cavalcante no final de seu governo sobre as brigas das famílias em Exu. Gente importante também veio para comprar casa, como o ex – goleiro da seleção brasileira Emerson Leão que ficou em Porto até o início dos anos 90 e trouxe muitos amigos e pessoas

famosas. Outros, vinham só para visitar como Lucélia Santos, Lolita Rodrigues, Stênio Garcia e Paulo Diniz”.

Inegavelmente, o papel exercido por esses visitantes foi de elevada importância para a consolidação da divulgação da então paradisíaca praia de Porto de Galinhas, principalmente aqueles que exerciam um papel de elevada expressão no mundo da comunicação. Esse argumento reforça a premissa de que o turismo se difundiu neste espaço pela disseminação da informação. A exemplo, mais uma vez resgatamos a fala de Dr. Tarceu que destacou o trabalho do amigo jornalista Jaime Ubiratan para divulgar o nome de Porto em seu programa na TV – Tupi, de modo a ser comparado a mesma influência e comentários tecidos na atualidade pelo Jornalista e Empresário Luciano do Vale na TV Guararapes.

Portanto, observa-se que a apropriação do espaço pelos que buscavam se fixar em Porto de Galinhas e o processo da urbanização ao longo das décadas de 70 e 80, promoveu um novo impulso valorativo, possibilitando a ação dos agentes imobiliários e o aparecimento de diferentes práticas sociais.

Para Macedo (Op.cit. 158), em termos gerais podem-se identificar dois padrões paisagísticos que são procurados pelos turistas e explorados pelas indústrias imobiliárias para fins turísticos. São eles:

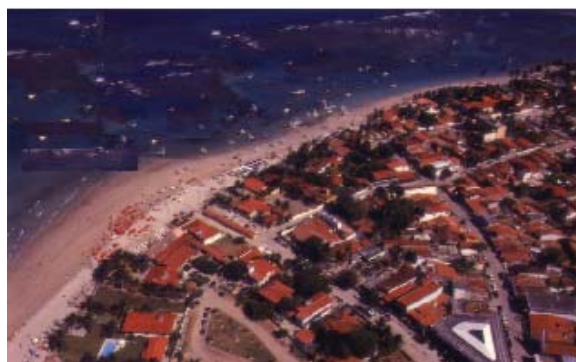
1 – O bairro litorâneo jardim ou verticalizado – que reproduz, ao menos parcialmente, os padrões e características morfológicas de uma cidade convencional...

2 – Os pequenos núcleos urbanos de formação centenária que, situados em meio a um ambiente ainda rústico e de difícil acesso, são aparelhados para receber contingentes moderados de turistas “ávidos de contato com a natureza”. Este segundo padrão tende a se converter no primeiro à medida que os fluxos

turísticos aumentam e em suas vizinhanças se instalam loteamentos típicos de veraneio.

Seguramente, o surgimento das segundas residências em Porto de Galinhas evidencia-se de acordo com o segundo padrão paisagístico indicado pelo autor, criando a condição essencial para o aparecimento dos loteamentos Recanto, Merepe I e II, e a conseqüente expansão das imobiliárias que tornaram este espaço um produto de elevado valor econômico e por seguinte, de consumo. Entretanto, é importante acenar o papel exercido da Lei de Uso e Ocupação do Solo a fim de ordenar as formas de apropriação dos espaços litorâneos, evitando o processo de verticalização dos pequenos núcleos urbanos.

Foto 7



Vista aérea de Porto de Galinhas – Lot. Recanto 3
Foto: Roberlandes O. Coelho, 1999.

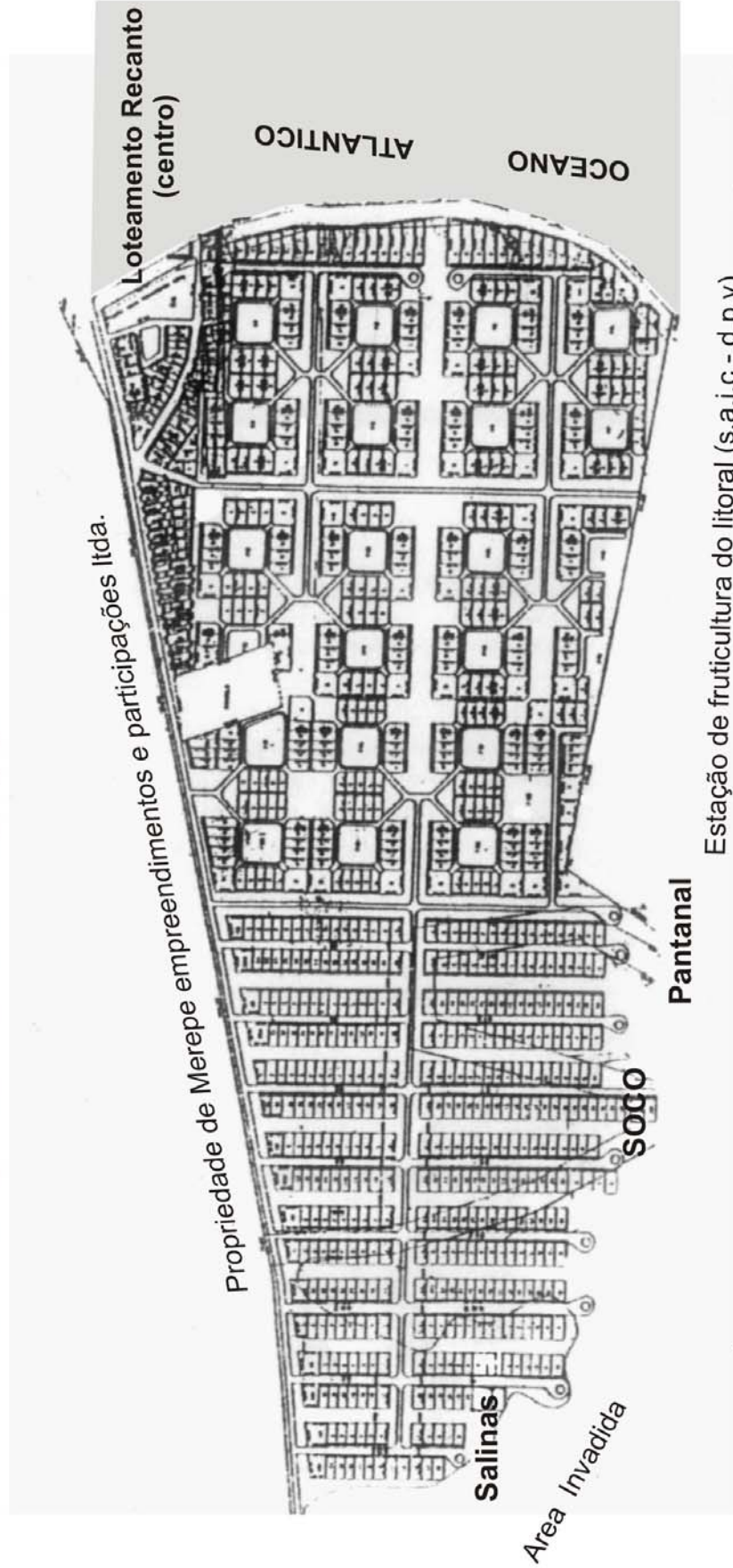
Outrossim, a procura exacerbada por espaços cada vez mais centralizados e a pressão exercida pelos novos atores, condicionaram a emigração da população nativa às áreas secundárias, derivando daí um novo processo denominado por Corrêa (1995:59) de “segregação residencial”, ou seja, uma forma de expressão espacial das classes sociais. Para o mesmo autor a segregação residencial é resultante do processo de competição impessoal que geraria espaços de dominação dos diferentes grupos sociais. No entanto, Castells *apud* Lobato (Op. Cit: 60), afirma ser “um processo que origina a tendência à reorganização espacial em áreas de forte homogeneidade social interna e de forte disparidade entre elas.

Deriva daí o fato de atualmente considerável parcela da população nativa que vivia praticamente da pesca artesanal e da exploração do coco da baía, base da economia familiar, restringir-se quase que exclusivamente às áreas invadidas mais distantes da praia, porém não menos revestidas de valor econômico, a exemplo de Socó, Salinas e Pantanal¹⁰. Nestes “novos espaços” convivem grupos sociais de diferentes níveis, cujas contradições se expressam na materialidade do espaço.

Entretanto, paralelamente a expansão e reorganização do sítio de Porto de Galinhas, grandes empreendimentos foram surgindo, efetivando-se a construção de inúmeros equipamentos de sustentação a atividade turística – hospedagem, alimentação e lazer, sobretudo nas áreas centrais, conferindo uma nova feição à sua artéria principal, centro de comércio e serviços. Este processo foi acompanhado do incentivo e implantação de uma infra-estrutura como estradas e comunicação, elementos de suporte à consolidação do espaço turístico, conforme analisar-se-á a seguir.

¹⁰ . De acordo com estudos preliminares realizados pela FIDEM já é possível constatar a existência de um mercado imobiliário informal nessas áreas indicadas de segregação residencial.

Planta da Expansão Imobiliária e Segregação Residencial de Porto de Galinhas



Estação de fruticultura do litoral (s.a.i.c - d.p.v)

Fonte: Secretaria de Obras e Urbanismo. Prefeitura de Ipojuca, 1995.

2.4 – Implantação de uma estrutura receptiva

A fim de apreender a estruturação do turismo no espaço em discussão, analisar-se-á amiudadamente a instalação dos equipamentos de hospedagem que impulsionaram decisivamente o desenvolvimento dessa atividade em Porto de Galinhas nas décadas de 80 e 90. Nesse sentido, destaca Rocha (2000:122), que

“cada um dos objetos que se inserem no espaço traz em si uma intenção de uma época que não é estanque, mas se modifica com o tempo. O espaço acumula estes vários tempos, que são contínuos, mas que para serem interpretados e postos como inteligíveis são desmembrados numa série de “eventos” que marcam acontecimentos significativos”.

Destes acontecimentos, faz-se alusão principalmente aqueles considerados de grande expressão para a redefinição desse espaço, objeto de análise do referido trabalho. Não obstante tal fato, inicialmente é importante salientar a construção das primeiras instalações que serviriam para atender aos turistas que se destinavam a visitar a praia pernoitando em Porto de Galinhas. Com referência a esses fixos, respaldamos o nosso pensamento no seguinte trecho do Diário de Pernambuco – Seção Turismo de 27 de dezembro de 1985:

“no ramo de hospedagem, o único equipamento até agora em funcionamento é o Privê de Veraneio, de iniciativa do empresário Mário Valença. Trata-se de um conjunto de quatro chalés em estilo rústico, dotadas de terraço, sala, dois quartos e wc, com móveis de madeira e concreto,

além de fogão com gás e geladeira. São unidades que podem abrigar até oito pessoas e se prestam tanto para passar finais de semana quanto para períodos mais longos de veraneio e férias”.

Foto 8



Prive de Veraneio
Foto: Noberto Jr.

Após o surgimento do Privê de Veraneio, é inaugurado o Solar Hotel de Porto de Galinhas – o primeiro equipamento hoteleiro local. Sobre a ação pioneira neste setor, o empresário Arthur Maroja Filho define a iniciativa no seguinte trecho do seu depoimento:

“a história do Solar Hotel está associada a visão empreendedora de meu pai. Ele já conhecia a praia porque há muito tempo veroneiávamos na casa de meu avô o Sr. Otaviano Dias e acreditava que naquela época Porto já apresentava algumas possibilidades para se tornar um produto turístico: belezas naturais, praias intocadas e alguns restaurantes para servir de apoio para os recifenses que destinavam-se a visitar a praia. Por isso, ele resolveu vender a fazenda de propriedade da família em Serra Negra – Bezerros e começou a construir

esse hotel no ano de 1984, inaugurando dois anos depois.”

Certamente a instalação do Privê de Veraneio e principalmente do Solar Hotel Porto de Galinhas, acarretou ao final da década de 80 e início dos anos 90, o aparecimento de um conjunto de outros hotéis, conforme indica o quadro a seguir:

Quadro 3
Evolução dos Equipamentos Hoteleiros de Porto de Galinhas – Ipojuca/PE
(1986-1994)

Ano	1986	1987	1988	1989	1990	1993	1994
Nº Hotéis	01	01	01	01	01	01	01

Fonte: Noberto Jr. 2000.

É importante destacar que a instalação sucessiva desses equipamentos hoteleiros trouxe consigo o aparecimento de outros serviços de hospedagem como as pousadas, privês e chalés de veraneio, condicionando a existência de uma infra-estrutura de apoio ao turismo, conforme anuncia a matéria do jornal O Globo de 22 outubro de 1992:

“Porto de Galinhas conta com uma boa infra-estrutura hoteleira. São cerca de 1500 leitos distribuídos em hotéis de luxo (como Pontal de Ocaporã e Village Porto de Galinhas); de duas e três estrelas (Solar Porto de Galinhas, Marupiara e Armação de Porto; destes cinco estabelecimentos, o Armação é o único que não fica situado à beira mar); pousadas (cinco) a preço mais em conta, sobretudo para estudantes em férias; e os privês (onze), que são conjuntos de casas de veraneio que podem ser alugadas – opção que diminui o custo da viagem, uma vez que as casas podem receber até dez pessoas... O incremento da indústria hoteleira teve início

a partir da década de 80, e a característica desses estabelecimentos é que todos são administrados por empresários novos no ramo. São geridos também de forma familiar. Isso faz com que o jeito hospitaleiro do nordestino seja ainda mais intenso em Porto de Galinhas”.

No decorrer dos anos 90 inúmeros outros equipamentos de hospedagem também foram incorporados ao espaço, emergindo paralelamente aos serviços complementares do turismo como os de alimentação, lazer, postos de abastecimento, lojas com roupas de praia, artesanato e souvenirs. O interesse do poder público local era de apoiar efetivamente a instalação de equipamentos de suporte ao turismo, objetivando criar em Ipojuca, um pólo turístico inspirado no modelo de desenvolvimento do turismo da Cidade Mexicana de Cancún. Para atender a este propósito, o Prefeito de Ipojuca Dr. Carlos Santana, realizou uma visita em maio de 1998 para conhecer o balneário caribenho, intencionado em discutir junto ao Presidente da Cidade Mexicana, Dr. Rafael Lara, os pontos de um convênio de cooperação técnica a ser firmado entre os dois municípios. Porém, é inaceitável afirmar que a infra estrutura e o nível de desenvolvimento do turismo de Porto de Galinhas, assemelha-se aos padrões de Cancún. Este território mexicano é um espaço exíguo, consolidado a partir de equipamentos de altíssima tecnologia e massiva injeção de capitais associado a concentração de serviços de elevado nível. Embora possa caminhar nesta perspectiva, Porto de Galinhas ainda mantém-se distante do modelo de turismo desenvolvido no México.

Entretanto, é no final da década passada que o espaço turístico de Porto de Galinhas é invadido pelos empreendimentos de grande projeção para o turismo pernambucano. A exemplo, veiculou matéria no Diário de Pernambuco intitulada “Praia de Porto de Galinhas ganha o primeiro Hotel Resort”, da qual podemos destacar:

“O Secretário de Desenvolvimento, Carlos Eduardo Pereira, assinou ontem o protocolo de intenções com a Velmor do Brasil S. A., para construir o primeiro hotel resort na Praia de Porto de Galinhas, em Ipojuca. É um investimento de 06 milhões e que vai gerar 100 empregos diretos e outros 200 indiretos... O hotel vai ocupar, em suas duas etapas, uma área de 47 mil metros quadrados. Para viabilizar o projeto, o grupo terá financiamento no valor de 6 milhões do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).”

Na definição do lugar para a construção do hotel, o grupo responsável pela instalação do equipamento afirmou ainda a mesma matéria:

“Pernambuco não estava sozinho na lista de estados visitados. Antes da decisão final, foram visitados outros lugares, como Porto Seguro, na Bahia e Santo André, em São Paulo. A beleza natural de Porto de Galinhas pesou na decisão” (Diário de Pernambuco, 30.12.1999).

O critério escolhido pelo grupo para definir Porto de Galinhas na instalação desse resort, é apontado por Cruz (2001:92), como um dos fatores responsáveis pela criação da “Geografia dos Resorts” no Brasil. Segundo a autora,

“o litoral é a porção do território preferida desses megaempreendimentos, o que se explica por fatores como a potencialidade natural dos ambientes litorâneos para o turismo, ou seja, sol e praia, ainda formam um binômio responsável pelo deslocamento turístico de boa

parte dos contingentes turísticos, tanto em escala mundial como nacional; concentração espacial, no Brasil, de infra-estruturas de acesso (aeroportos, por exemplo) e urbanas ao longo dessa estreita faixa litorânea”.

Após um ano do anúncio da instalação do primeiro resort, é inaugurado em 20 de dezembro de 2000, o Summerville Beach Resort com 202 apartamentos distribuídos em miniblocos e bangalôs com 606 leitos, totalizando um investimento de 55 milhões distribuídos em 70 mil metros quadrados. Mas, só em agosto de 2001 é que o Summerville concluiu 100% de suas instalações, oferecendo uma estrutura de lojas quiosques, agências de turismo, quadra de tênis, salas de musculação, saunas e a maior lâmina aquática hoteleira do Brasil com cerca de 1.200 m². Trata-se de um megaprojeto hoteleiro implantado na Praia de Muro Alto, com a capacidade de ampliar o fluxo de turistas vindos das mais diversas destinações do globo terrestre.

Atualmente, na área delimitada para o desenvolvimento desta pesquisa concentra-se 14 hotéis em funcionamento e 03 em fase de construção, além de 70 pousadas que representam 4,5 mil leitos, gerando em conjunto, um total de até dez mil empregos. Sobre os efeitos sócio-ambientais desses equipamentos e o nível de qualidade dos serviços neles oferecidos, retomaremos a discussão no último capítulo de nosso trabalho.

Evidentemente que a existência dos empreendimentos hoteleiros e complementares ao turismo acarretou ainda a construção de outros fixos essenciais a esta atividade, como as estradas de acesso indispensáveis aos espaços do turismo. Oportunamente, no início da década passada foi asfaltada a PE – 09 com 8,7 km de rodovias que liga o trevo de entroncamento do Distrito de Nossa Senhora do Ó à Vila de Porto de Galinhas, e recentemente construído um trecho de 02 km ligando a Praia do Cupe à Muro Alto, numa área destinada a instalação dos resorts no litoral de Ipojuca. Embora estando fora da

escala espacial para o nosso estudo, é importante ressaltar a pavimentação da estrada de acesso a Praia de Ponta de Serrambí, em fase de conclusão.

A construção dessas rodovias, além de impulsionar o fluxo iniciado com a abertura de estradas nos anos 70, mencionado anteriormente, facilitou o deslocamento à praia de Muro Alto, possibilitando ainda o acesso contínuo as Praias de Cupe e Porto de Galinhas, o que até então só era possível durante a temporada de sol.

Na mesma ótica elucidativa, ao receber infra-estrutura de suporte a função turística, esse espaço é reinvestido de novos conteúdos, requalificado e ao mesmo tempo densamente impactado numa perspectiva ambiental, conforme lembra Serpa (2000:165) que

“a urbanização da zona costeira brasileira e a expansão do sistema de estradas litorâneas no país transformaram sobremaneira a configuração morfológico – ambiental do litoral, expandindo os limites das orlas primitivas das cidades litorâneas e destruindo parcelas significativas dos ecossistemas originais”.

No cerne dessas transformações, não se pode perder de vista a visão mercadológica com a qual o turismo se instala sobre determinados recortes espaciais, acentuando esses impactos, e na maioria das vezes, respaldados pela ausência de fiscalização e aplicação da legislação ambiental, bem como a inexistência de políticas de desenvolvimento do turismo sustentável que definam como prioridades a preservação e o uso ordenado dos ambientes costeiros.

Ademais, no tocante a novas perspectivas párea ampliação da infra- estrutura turística, a Prefeitura de Ipojuca está analisando a proposta de

instalação de cinco novos hotéis com oferta variável entre 100 e 200 apartamentos cada um. Assegura o Vice – Prefeito de Ipojuca e atual Secretário de Turismo, que até 2003 os investimentos devem ultrapassar a ordem dos 50 milhões de recursos aplicados no fomento do turismo local.

Diante de seu potencial para a prática dessa atividade e do frenético ritmo de desenvolvimento, Porto de Galinhas se evidencia no cenário turístico global afirmando-se como a destinação de maior atratividade para o nordeste brasileiro. A oferta dos serviços de hospedagem, alimentação e a variedade de opções de lazer como os passeios de bugg, jett sky, ultra – leves, caiaques, passeios de jangada, banana boat, quadricíclos, mergulhos, além de uma diversidade gastronômica, tornara este espaço a porta de entrada para o Estado de Pernambuco e para o Nordeste do Brasil.

A propósito, é pertinente descortinar as repercussões estruturais no espaço decorrentes desse momento de efervescência para o turismo local. Ampliaram-se as áreas de competitividade para os agentes imobiliários que sentiram-se fortalecidos pela busca de espaços para a instalação de novos fixos. Paralelamente, há a extensão das redes de energia e telecomunicação, atendendo principalmente às áreas mais distantes do centro, como os loteamentos e povoados que foram se constituindo no seu entorno. Espaços mais recônditos são asfaltados e o cenário de Porto de Galinhas se redimensiona, assumindo uma nova tendência que o transforma em mercadoria, impondo novas formas de uso e ocupação do solo sem a aplicação de leis que regulamentassem o seu ordenamento, restringindo sua apropriação à iniciativa privada.

A inexorável expansão da oferta de serviços e infra-estrutura hoteleira ampliou a capacidade de receber um número cada vez mais significativo de visitantes e turistas, redirecionando o fluxo desses visitantes.

Com efeito, as pessoas que procuravam a Praia de Porto de Galinhas chegavam a esta destinação para uma visita dentro de um roteiro mais amplo, cujo centro receptor era a cidade de Recife. Atualmente, um elevado número de agências e companhias aéreas deslocam efetivamente pessoas de seu local de residência para Porto de Galinhas, passando pelo Recife apenas na chegada e retorno ao local de origem, ou ainda para tours, como ocorre freqüentemente com hóspedes dos diversos hotéis do litoral de Ipojuca que deslocam-se para visitar outras praias e cidades do estado, inclusive o Recife.

Sobre esse redirecionamento do fluxo, acrescenta-se a entrevista concedida pelo então Presidente em exercício da Associação Brasileira de Indústrias de Hotéis no Estado - ABIH, ao Diário de Pernambuco em 11 de novembro de 2001

“A visibilidade de Porto de Galinhas fez com que um fenômeno impensável no início dos anos 90 se tornasse comum para o trade do Estado. Os turistas desembarcam no Aeroporto dos Guararapes e rumam direto para a praia. Passam de quatro a sete noites na região e programam apenas um ou dois dias para visitar o Recife e Olinda”.

Observa-se em consonância a essas mutações, a alteração no perfil da demanda e o tempo de permanência do turista em Porto de Galinhas, afóra o elevado nível de exigência dos que visitam Porto na atualidade. Conseqüentemente, a intensidade de consumo do espaço e dos serviços nele oferecidos, resultam em expressivos impactos para a economia local.

Em suma, objetivando adentrar nos efeitos decorrentes da atividade turística no espaço em discussão, analisaremos a consolidação espacial do turismo à luz das bases legais norteadoras para os espaços turísticos.

2.5 – Bases Legais Norteadoras para os Espaços Turísticos

O turismo, enquanto uma necessidade do mundo moderno tem se revelado como uma prática social que se nutre dos espaços similares, efetivando-se mediante os processos que permeiam a urbanização de recônditos espaços da superfície terrestre. Esses processos estabelecem uma relação entre o novo e o velho, geram novas paisagens, consomem outras, trazem à cena novos sujeitos sociais, eliminam ou marginalizam outros e redesenham as formas de apropriação do espaço... (Luchiari, 109:2000). Desse modo, a função turística realiza-se eminentemente no espaço geográfico, produzido à luz de distintos significados, estilos, ideologias e questionamentos múltiplos quanto as contradições de suas formas e conteúdo social.

Partindo-se dessa premissa, pode-se afirmar que as políticas de turismo em escala (federal, estadual e municipal) são elementos de consistentes rebatimentos sócio-espaciais, evidenciando a necessidade de instrumentos legais para a

regulamentação do uso e ocupação do solo nos espaços turísticos.

Nessa perspectiva, respaldaremos nossa reflexão em alguns documentos que normatizam o processo de apropriação do espaço no litoral de Ipojuca, aqui entendido como objeto de nosso estudo.

Ressalte-se inicialmente um documento elaborado pela Prefeitura Municipal de Ipojuca. Instituído através da Lei nº 846 de 21 de novembro de 1984, o Código de Obras do Município define apenas a utilização de 4 (quatro) lotes para edifícios de habitação coletiva (apartamentos ou hotéis), não referindo-se de modo contundente as formas de apropriação do espaço ao longo do trecho do litoral em análise.

A propósito, a Lei Orgânica do Município promulgada em 05 de abril de 1990, em seu capítulo VIII – Da Urbanização, define:

Art. 143º - A urbanização municipal será regida e planejada pelos seguintes instrumentos:

- I – Lei de diretrizes gerais de desenvolvimento urbano
- II – Plano diretor
- III – Plano de controle de uso, do parcelamento e de ocupação do solo urbano;
- IV – Código de Obras do Município

Art. 144º - A Lei de diretrizes gerais de desenvolvimento urbano conterá as normas gerais urbanísticas e edilícias que balizarão os planos diretor e de controle de uso, do parcelamento e de ocupação do solo urbano, o código de obras municipal, bem como quaisquer leis que os integrem, modifiquem ou acresçam.

Parágrafo Único – Sem prejuízo das normas federais e estaduais pertinentes, a Lei a que se refere este Artigo observará os seguintes princípios:

- a) A funcionalidade urbana, assim entendida como à adequada satisfação das funções elementares da cidade: habitar, trabalhar, circular e recrear-se;
- b) Estética urbana;
- c) Preservação histórica e paisagística;
- d) Preservação ecológica e valorização dos espaços livres, para o equilíbrio harmônico do ambiente urbano.

Perceba-se que tanto o Código de Obras (1984) como a Lei Orgânica (1990) tratam de forma substancial das estratégias para o controle de uso e ocupação das áreas litorâneas, negligenciando as normas de utilização do espaço em discussão mediante o seu potencial para a prática do turismo. Dos referidos instrumentos, verifica-se ainda a Planta Diretora do Município de Ipojuca, elaborada pela Fundação de Desenvolvimento Municipal (FIDEM) em colaboração com a Prefeitura Municipal de Ipojuca. Este documento reafirma os princípios de integração e colaboração entre Município e Estado enquanto agentes do planejamento e da regulação urbanística e ambiental. Ao assegurar o planejamento e a regulamentação sobre o uso e ocupação do solo, serve de base para o desenvolvimento de um conjunto mais amplo de planos e normas de foco local, contemplando elementos de caráter normativo que ofereçam alternativas e proposições para a realização de intervenções pelas instâncias governamentais. Constitui ainda um referencial à integração entre o Município e o Estado delimitando o perfil e a natureza das intervenções de agentes privados sobre o território do município.

Alude o conjunto das linhas de orientação do referido documento:

- Valorizar a paisagem, abrangendo medidas de conservação do ambiente natural e construído, de forma a garantir as potencialidades do município.
- Considerar as peculiaridades de cada localidade na definição de normas e intervenções, a fim de preservar a diversidade de padrões e a identidade de assentamentos.
- Controlar a ocupação da faixa de praia evitando a proliferação de barracas e obstáculos que impedem a livre circulação, bem como a apropriação privada de espaços públicos.

De modo específico, no controle dos padrões urbanísticos, esse instrumento deverá ter um caráter preventivo, privilegiando-se medidas de controle que impeçam a proliferação de padrões de ocupação do solo típicos de grandes centros urbanos e que mantenham as características desejáveis a área de veraneio e lazer, com baixa densidade construtiva e farta cobertura vegetal. O caráter corretivo, deve-se a necessidade de privilegiar a qualificação dos espaços públicos de modo a assegurar o domínio comum dos espaços livres e de circulação previstos nos loteamentos, a conservação da paisagem dos alagados e manguezais, bem como da linha de circulação pública da faixa de praia.

Ainda sobre as áreas exploradas para fins turísticos, a Lei ressalta o controle sobre a qualidade da paisagem litorânea, valorizando e preservando o ambiente estuarino, a vegetação nativa, a imagem dos coqueirais e a ambiência urbana amena de assentamento de veraneio, lazer e turismo.

Em função dos elementos naturais que caracterizam os ambientes e dos condicionantes institucionais, foi proposto no referido documento um zoneamento para todo território do município de Ipojuca, dividido em duas grandes categorias:

Área Rural: reafirmam-se as orientações e diretrizes do Zoneamento Ecológico – Econômico Costeiro, apresentando duas subdivisões:

- **Zona Rural Diversificada (ZRD)** e
- **Zona Agro – Industrial**

Foto 9



Ocupação de espaços de acesso à praia
Foto: Noberto Jr. 2002

Foto 10



Ocupação do espaço de acesso à praia em
trecho central de Porto de Galinhas
Foto: Noberto Jr. 2000

Foto 11



Área Urbana e de Expansão Urbana: contemplando quatro distintos territórios, inclusive com a proposta de redefinição parcial dos atuais limites do perímetro urbano legal, e introduzindo a delimitação de novas áreas urbanas, como de toda a faixa litorânea:

- Macrozona Urbana do Litoral

- Macrozona Urbana – Ipojuca Sede
- Macrozona Urbana de Nossa Senhora do Ó
- Macrozona Urbana de Camela

Numa escala de macrozoneamento, duas outras categorias definem grandes áreas que são delimitadas em função de condições especiais impostas por razões ambientais e funcionais:

Zona Industrial e Portuária de Suape (ZIP): compreende o limite legal do Complexo Portuário Industrial que conta com o Plano e Zoneamento próprio, cabendo ao município interagir com seu órgão gestor para a definição consensual de parâmetros de qualidade ambiental e mecanismo de controle. Dentro deste perímetro há ainda:

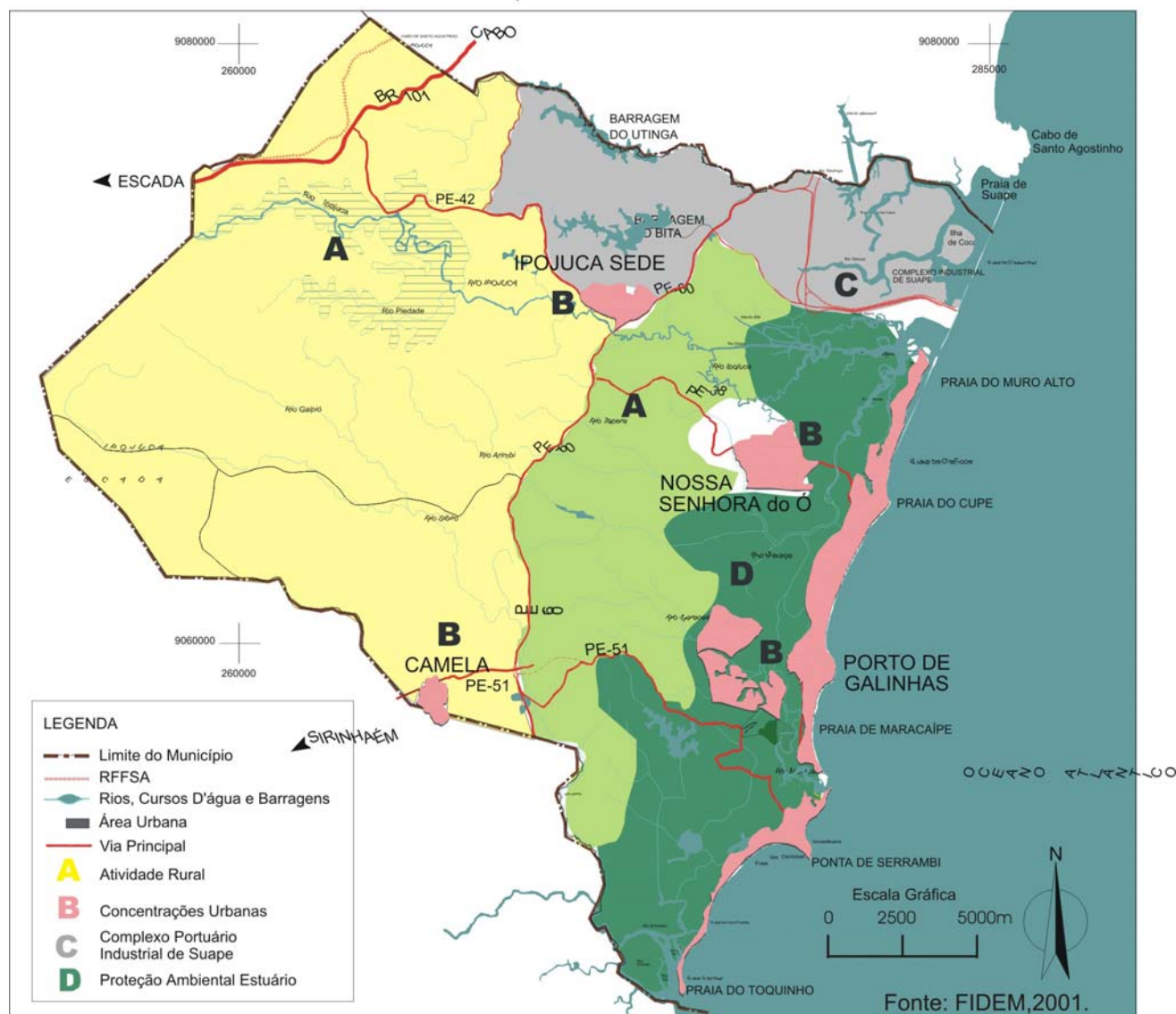
A Zona de Proteção Ecológica (ZPEC), correspondendo a área de conservação ambiental já definida no Zoneamento próprio do complexo portuário.

Zona de Proteção Ambiental Estuarina e Ecossistemas Integrados (ZPAE): corresponde à grande área a oeste da faixa de praia, definida pelo Zoneamento Ecológico Costeiro do GERCO – PE. É uma área de restrições sem impedimento ao uso e ocupação, mas que apresenta requisitos especiais e exige análise prévia pelo órgão ambiental – CPRH.

Além dessas zonas de maior dimensão são definidas também em caráter especial zonas de menor escala territorial, que poderão estar locadas como “ilhas”, tanto nas áreas rurais como nos núcleos urbanos.

Figura 5

Mapa de Zoneamento de Ipojuca - PE



Zona de Proteção Ambiental (ZPA): corresponde às áreas que já contam com proteção legal previstas nas normas federais e estaduais, com matas e mangues, tendo em vista a responsabilidade de reafirmar diretrizes de conservação do meio ambiente no âmbito local, ou ainda nessas áreas com particularidades ambientais consideradas relevantes, vizinhas ou inseridas nos núcleos urbanos. Nelas são impostas restrições mais rigorosas que àquelas adotadas na zona estuarina, não sendo admitido parcelamento e usos de caráter urbano. Poderão ser classificadas por categoria ou individualmente na oportunidade de realização de planos de manejo, enquanto Unidades de Conservação;

Zona Especial de Interesse Histórico – Cultural (ZEIHC): compreende os engenhos, as igrejas e conjuntos urbanos já propostos no Plano de Preservação dos Sítios Históricos do Interior, realizado pelo Governo do Estado, prevendo-se análise especial para qualquer intervenção proposta dentro do raio que engloba o conjunto histórico com observância aos parâmetros apontados no PPSH.

Em se tratando de uma maior especificidade para o nosso estudo, detalhar-se-á no âmbito da Área Urbana e de Expansão Urbana a Macrozona Urbana do litoral, assim delimitada:

Macrozona Urbana do Litoral:

Zona Especial de Turismo (ZET): definida em duas localidades – Muro Alto e Maracaípe - , propõe-se como área de estímulo à atividade hoteleira de maior porte, considerada a disponibilidade de terras e a inexistência de ocupação urbana. Sua principal referência de valor reside nos atrativos ambientais , o que exige a imposição de padrões mais rigorosos de controle de adensamento, de forma a assegurar a manutenção das características da paisagem. Como se tratam de áreas não parceladas, será exigido lote mínimo superior aos padrões urbanos usuais e baixa taxa de ocupação, além de um gabarito restritivo, com maior concessão para o uso hoteleiro.

Foto 12



Praia de Muro Alto
Foto: Ronaldo Freitas

Zona de Baixa Densidade (ZBD): abrange as localidades de Cupe, Maracaípe, Enseadinha e Toquinho, áreas parcialmente loteadas cuja ocupação urbana ainda discreta, mantém padrões característicos de áreas de veraneio e de uso turístico. Para esta Zona é previsto o estímulo a empreendimentos hoteleiros e loteamentos ou condomínios de lazer. Os padrões desejados para novos parcelamentos ou construções nos lotes existentes contemplam a manutenção dos padrões de lotes superiores a 600m², com maior taxa de solo natural e arborização, e a consolidação de taxa de ocupação compatível com a média atualmente praticada (em torno de 30%);

Zona de Média Densidade (ZMD): abrange as localidades de Merepe, Ponta de Serrambí e região de Porto de Galinhas, cuja ocupação urbana já se acha em consolidação com padrões de adensamento assemelhados àqueles de áreas residenciais unifamiliares de grandes centros urbanos (com lotes em torno de 360m² e taxa de ocupação média variando de 35% a 60%). A meta é promover a redução das tendências atuais, com exigência de 55% de áreas destinadas a logradouros para os novos loteamentos. Condomínios e usos de hotelaria terão exigência de tamanho de lotes maiores que aqueles encontrados atualmente, com limite também para extensão máxima de quadra. O gabarito geral será de 2 pavimentos, à exceção de hotéis que poderão atingir 4 pavimentos. Tendo em vista a prevenção de conflitos de uso, são inibidas atividades não residenciais, que estarão sujeitas a análise especial;

Zona de Alta Densidade (ZAD): área que já apresenta predomínio de um perfil habitacional médio e popular, em Porto de Galinhas e Serrambí, na qual já se configura tendência ao uso misto, o que deverá possibilitar uma margem de expansão de oferta de moradia fixa a trabalhadores da região. São mantidos os padrões de lote atualmente encontrados e proposta a consolidação da taxa média de ocupação, introduzindo-se a exigência de reserva solo de natural e arborização;

Zona Especial de Centro (ZEC): compreende os núcleos comerciais de Porto de Galinhas e Serrambí, com elevada densidade construtiva evidenciada pela taxa de ocupação média superior a 60% e freqüente ocupação integral do lote pela edificação. Deverá se promover a regularização e controle do adensamento, com indução ao remembramento de lotes, com exigência de lote mínimo de dimensões superiores aos existentes para licenciar usos não residenciais ou permitir novos lotes;

Zona de Requalificação Urbana (ZRU): territórios de ocupação espontânea, entre os assentamentos regulares e o estuário em Porto de Galinhas e Serrambí, nos quais se identificam alta densidade construtiva, condições de infra-estrutura e moradia precárias e ameaças ambientais pela invasão de manguezais. Adotam-se as seguintes orientações: regularizar e controlar adensamento desacelerando a ocupação; e promover a recuperação ambiental e habitacional, com delimitação das margens do manguezal para inibir seu aterramento e incluindo estudos de relocação. Tendo em vista as especificidades da área, os parâmetros urbanísticos deverão ser definidos em projeto especial, cabendo às áreas de relocação ou reurbanização a orientação de promover parcelamentos com 60% de áreas de logradouros públicos, obedecendo a um lote mínimo de 125m², com testada não inferior a 8m;

Zona de Proteção Ambiental (ZPA): há, nesta macrozona urbana, duas grandes áreas alagadiças e três matas que figuram como área de proteção, sendo impedida a edificação e ocupação, mas admite-se o uso agrícola compatível com alagados. Caberá definir especificidades de manejo nos seus planos específicos enquanto unidades de conservação;

Zona de Amenização Ambiental (ZAA): definida como área de conservação com possibilidades de uso e ocupação de caráter urbano, mas de baixa densidade e sujeita a requisitos especiais, figurando, pelas características de sua localização, como área de

transição entre o território urbano propriamente e áreas de proteção ambiental;

Muro Alto: área estreita entre o mar e a mata em recomposição, que ainda guarda remanescentes de mata de restinga – sobreviventes de incêndio recente. Proposto um padrão de ocupação ameno com lotes mínimos de 2 mil m², com larga testada, taxa de ocupação 25%, 40% de taxa de solo natural. Em função de sua condição tem aprovação de parcelamento condicionada à aprovação pelo IBAMA;

Merepe: área alagável que vem passando por processo de escoamento, com drenagem e plantio de coqueiral, para a qual se indica a conservação da características da drenagem natural e recuperação de alagados, admitindo-se parcelamento em condições especiais, com 60% de áreas públicas, lotes mínimos de 1 hectare e taxa de solo natural de 50%. Procura-se estimular empreendimentos turísticos e agrícolas;

Zona de Expansão Urbana (ZEU): tendo em vista a relativa exigüidade de terras disponíveis na faixa litorânea e considerando a aprovação preexistente de loteamentos na área localizada a oeste dos manguezais do núcleo urbano de Porto de Galinhas, define-se esta zona, que se configura como área de reserva para responder à tendência de expansão daquele núcleo – não como um pólo de habitação popular, mas uma área de residência e recreação, com possibilidades de futura polaridade comercial. É proposto um perfil geral de baixa densidade expressa em lotes mínimos de dimensões maiores que o usual em áreas urbanas, o que possibilitará a manutenção de um padrão de ocupação diferenciado do núcleo de Porto de Galinhas e estimulará a consolidação da área sugerida para chácaras ao longo da via verde que conecta com Nossa Senhora do Ó;

ZEU 1: área mais próxima dos eixos viários principais que terá maior potencial de adensamento e propicia à diversificação de usos;

ZEU 2: área cuja proximidade com o ecossistema estuarino exige maiores cuidados, para a qual se define um lote maior, procurando se caracterizar como área de lazer ou residencial de mais baixa densidade;

Eixo Comercial: compreende trechos de vias em Porto de Galinhas e Serrambi, para os quais se propõe consolidar a tendência de uso misto e comercial existente de alta densidade face aos padrões locais. Admite-se lotes menores, maior taxa de ocupação e gabarito superior àquele proposto para as demais áreas, ainda que inferior ao referencial adotado para a hotelaria.

A partir dos estudos e proposições apontadas pela Planta Diretora de Ipojuca e amparando-se em outros instrumentos de âmbito Federal e Estadual que determinam a condição especial para loteamentos à beira mar, criou-se através da Lei n.º 1286/2001 de 14 de novembro de 2001 o Plano de Regulamentação da Orla do Município de Ipojuca – Pernambuco, definindo as normas para uso e ocupação do solo na faixa litorânea e instituindo a Comissão de Análise de Projetos Especiais e / ou impacto – CAPE.

Ao discorrer sobre a citada Lei, pode-se observar entre outros aspectos, as recomendações para a apropriação do espaço litorâneo em consonância com as especificidades de cada zona da Área Urbana. Considera-se de maior avanço, o limite estabelecido para o número de pavimentos nas futuras construções. Desse modo, com a criação desse Plano, os prédios da área da orla não poderão ultrapassar três andares sob o risco de descaracterizarem a área litorânea, conforme exprime o artigo 42 da mesma lei:

“A taxa de ocupação da edificação no lote é definida pelo resultado do potencial do terreno obtido pelo coeficiente de utilização dividido por um índice, definido por setor e uso, que resulta numa área máxima de projeção da área edificada sobre o terreno”.

Figura 6

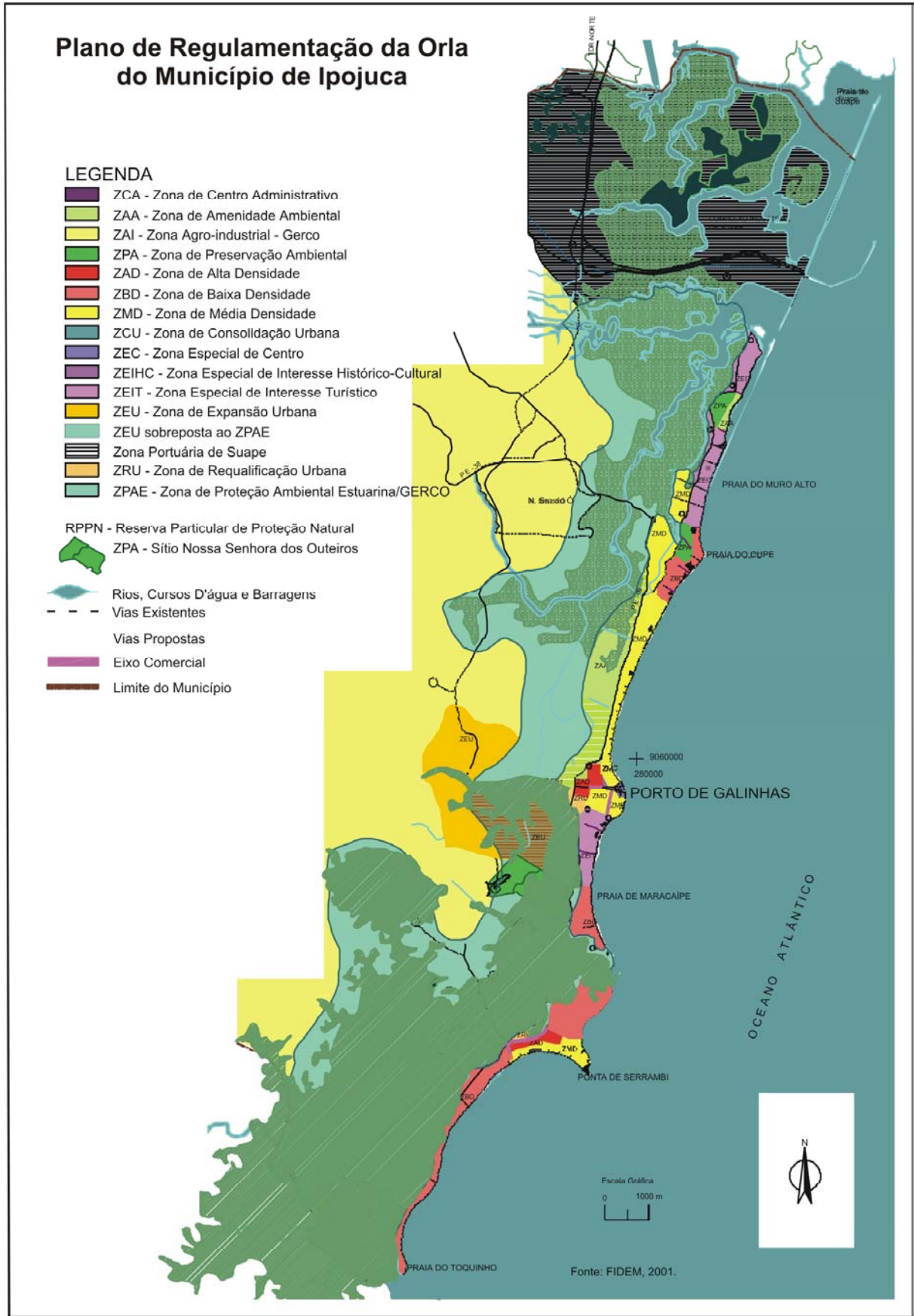


Tabela 3
Número de Pavimentos das Edificações por Zonas

Os Limites na Orla de Ipojuca	
Cupe	<i>Podem ser construídos prédio com quatro pavimentos para hotel e dois pavimentos para uso residencial.</i>
Muro Alto	<i>Permitido construir prédios de até quatro pavimentos para uso hoteleiro e de até três pavimentos para residência.</i>
Porto de Galinhas	<i>A lei limita a altura das novas edificações em até dois pavimentos.</i>
Maracaípe	<i>Permitido construir imóveis até três pavimentos para uso hoteleiro e de até dois para residências.</i>
Serrambi	<i>As alturas máximas permitidas por lei são edificações de até dois pavimentos.</i>
Toquinho	<i>Podem ser construídos prédios com até quatro pavimentos.</i>

Fonte: Secretaria de Infra-estrutura e serviços Municipais. Ipojuca, 2001

Aprovada em caráter emergencial, a lei inviabilizou a aprovação de projetos que encontravam-se em andamento para a construção de edifícios com até seis andares no trecho próximo à Praia do Cupe, o que tornaria ao longo dos próximos anos o crescimento urbano verticalizado como ocorrem nas áreas litorâneas próximas dos grandes centros urbanos.

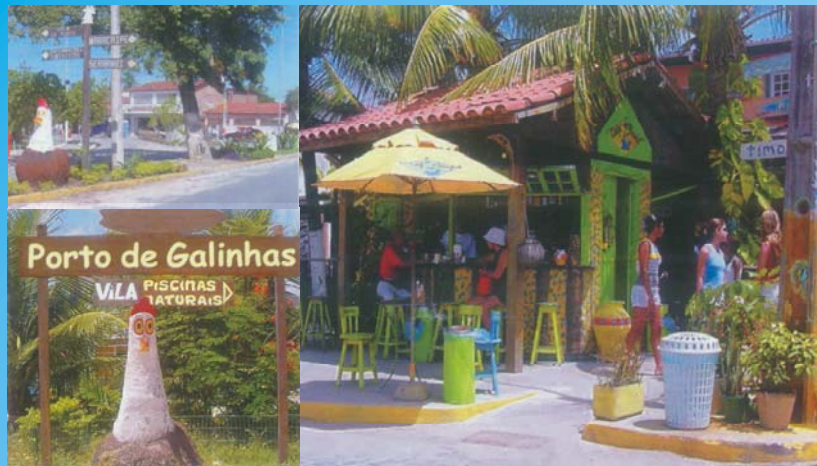
Apesar das fortes pressões dos agentes econômicos que desejam investir na região sobre o poder público local, a Câmara de Vereadores de Ipojuca vetou por unanimidade no início desse semestre, um Projeto de Lei que modificaria a taxa de ocupação da edificação no lote ampliando ao mesmo tempo o número de pavimentos para hotéis e assemelhados. Em matéria do Diário de Pernambuco, de 08 de fevereiro de 2002, intitulada "Lei de Uso do Solo não muda em Ipojuca", o vereador Romero Sales afirmou que "seria irresponsabilidade de nossa parte permitir que isso acontecesse sem o respaldo de uma avaliação técnica". Na tentativa de manter a lei, os moradores e veranistas mais antigos exerceram importante papel de sensibilização junto a Associação dos Amigos do Merepe que engloba os ilustres veranistas como o senador José Jorge, o Jornalista Luciano do Valle, o senador Carlos Wilson e o Deputado Federal Inocêncio de Oliveira.

Afirma - se então que a Planta Diretora e o Plano de regulamentação da Orla do Município de Ipojuca – PE, apresentaram amplas preocupações e normas para frear a especulação imobiliária e organizar o espaço da orla nas praias de Muro Alto, Cupe, Merepe, Maracaípe, Serrambi, Enseadinha e Toquinho. Evidenciam ainda pela natureza e dinamicidade dos espaços turísticos, a necessidade de criação de novos instrumentos legais capazes de atender aos desafios dimanados das forças do turismo globalizado.

Outrossim, as formas edificadas e os padrões de uso, parcelamento e ocupação do solo resultantes nesse espaço, denunciam as ações de distintos agentes sociais que na busca pela apropriação e transformação do espaço em mercadoria, elaboram, modificam, aplicam e negligenciam as leis que proporcionam o desenvolvimento do turismo.

Entretanto, malgrado esta perspectiva espera-se que as bases norteadas para o uso racional do espaço para fins turísticos e o desenvolvimento com base local, possam efetivar-se a partir da elaboração e aprovação do Plano Diretor que certamente minimizará as implicações sócio espaciais.

Capítulo III



As Implicações Sócio-espaciais do Turismo Consolidado

“Podeis aprender que o homem é sempre a melhor medida, mais: que a medida do homem não é morte mas a vida”.

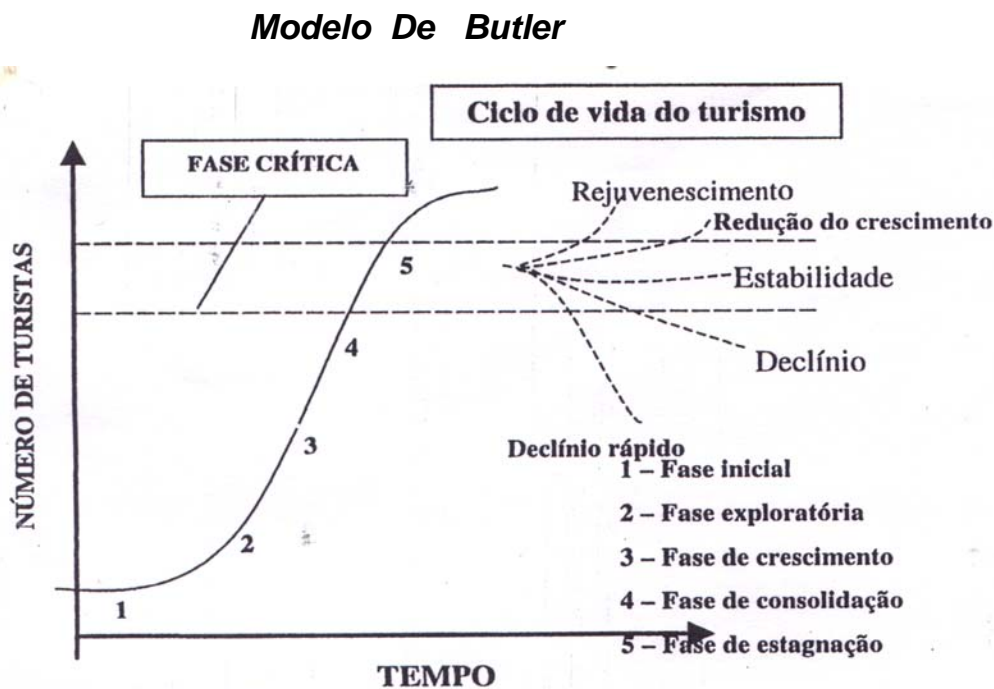
João Cabral de Melo Neto

3.1 – Crescimento e Controle de Fluxos

É amplamente reconhecida a capacidade do turismo em gerar volumosos fluxos de veículos, capitais, informações e decisões, integrando pessoas dos espaços de emissão aos de deslocamento e recepção ao turismo.

No propósito de reafirmar o sólido crescimento do turismo e o comportamento dos fluxos em Porto de Galinhas, respaldamos o presente estudo nas representações evolutivas ou processuais das paisagens turísticas defendidas por Butler e apontadas por Rodrigues (1996:90), associando as três primeiras fases indicadas pelo autor no espaço em discussão.

Gráfico 1



Fonte: Butler, 1980:6

Para o autor, a primeira fase corresponde a partida, ao início do processo quando um determinado local é descoberto pelo turismo de forma espontânea, ou através do lançamento de um lugar turístico por iniciativa do setor público e / ou privado. Segue-se a fase exploratória, quando os fluxos vão aumentando ainda de forma lenta. A terceira, chamada fase de desenvolvimento, indica a prosperidade do fenômeno expressando um grande crescimento dos fluxos, por conta, muitas vezes, de uma ilusão passageira. A quarta, corresponde respectivamente a denominada pelo

autor de fase da consolidação, ou da estabilidade, marcada por um crescimento absoluto mais lento, enquanto os valores relativos decaem consideravelmente. Se por acaso o processo não for adequadamente conduzido, podem ocorrer eventos que configurem a fase 5, uma crise, dando-lhe um declínio lento ou rápido dos fluxos.

Este modelo evolutivo desenvolvido por Butler é baseado nos espaços turísticos da Europa e do Caribe. São frações do espaço que antecipam o cumprimento do tecido evolutivo pela ausência de novas áreas que possam ser incorporadas redinamizando ou rejuvenescendo os espaços turísticos.

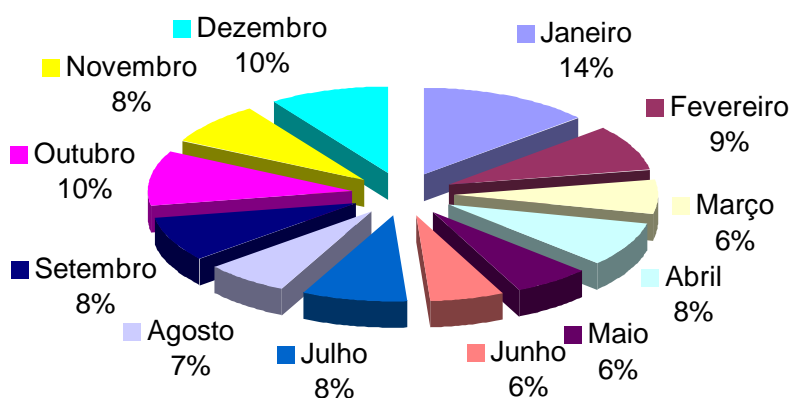
Ao fazer uma correlação das respectivas fases com a análise empírica do lugar, pode-se concluir que a fase inicial, apresentada pelo autor, corresponde ao período anterior e no transcorrer dos anos 70 quando o espaço de Porto de Galinhas era constituído basicamente de moradores nativos e alguns poucos visitantes que chegavam para nele se fixar. Na segunda fase, identificada sobretudo nas décadas de 80 e 90, a população flutuante já é bastante expressiva iniciando-se o aumento dos fluxos e a instalação dos equipamentos de hospedagem e lazer, incentivados principalmente pelo papel exercido pela mídia em tornar o espaço turístico de Porto de Galinhas, um produto amplamente comercializado. Pode-se destacar que há uma forte tendência para muito em breve iniciarmos a fase caracterizada pela ampliação dos serviços e expressiva projeção do cenário de Porto de Galinhas no mercado internacional do turismo de massa.

Convém aqui destacar que as fases 4 e 5, ainda não são nitidamente percebidas na área de estudo, não invalidando a necessidade de se desenvolver a atividade de modo a promover a redução dos impactos negativos, evitando-se o declínio dos fluxos. Contudo, pela presença de imensos trechos ainda não explorados turisticamente, as demais fases podem ser retardadas pela capacidade de apropriação de novas paisagens produtos turísticos¹.

No que diz respeito à confirmação do notável crescimento dos fluxos em finais da década de 90, buscou-se “*in loco*” o levantamento de tráfego com destino a Porto de Galinhas durante o ano de 1999, considerando-se nesta análise a sazonalidade (alta, média e baixa estação) do turismo local. As informações foram obtidas durante nove dias de cada mês, obedecendo ao horário compreendido de 17:00 as 20:00 horas na sexta e sábado, e de domingo ao sábado seguinte, no período entre 09:00 e 12:00 horas. Não se estabeleceu a priori critérios para definir os períodos de realização do levantamento nem considerou-se para este fim a capacidade de carga dos veículos automotores. De acordo com os resultados obtidos no levantamento, é possível expressá-los no seguinte gráfico:

Gráfico 2

Levantamento de Trafego com Destino a Porto de Galinhas

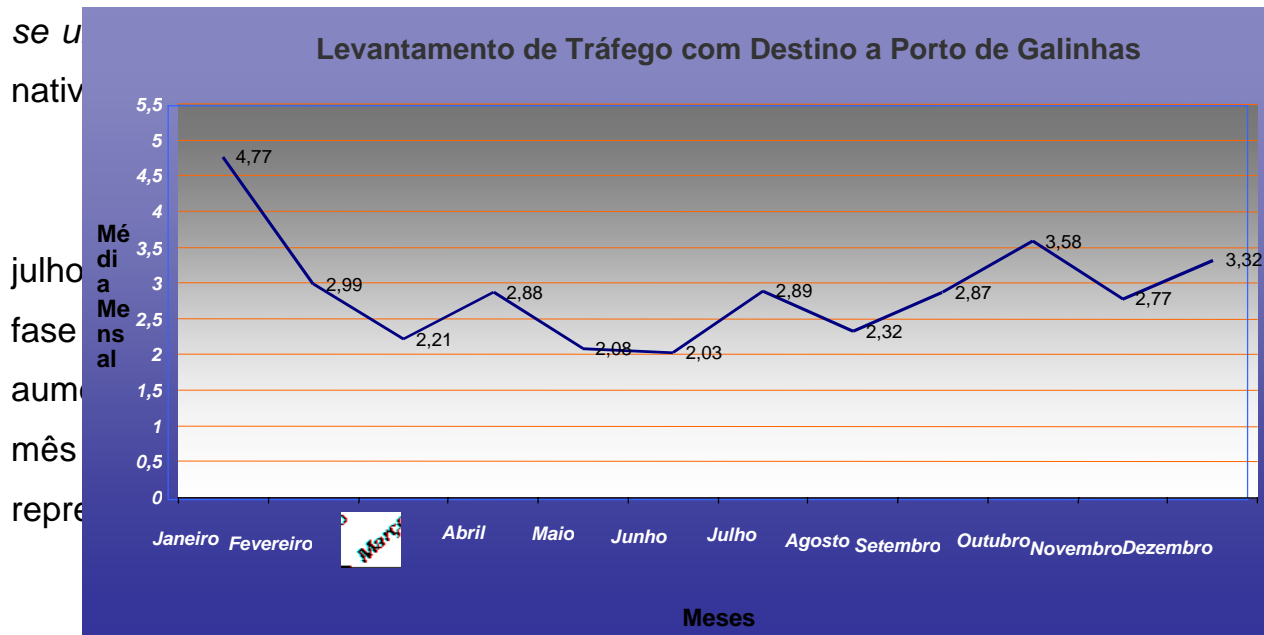


Fonte: Noberto Jr.1999
Org.: Luiz Eduardo

Observa-se que o período de maior fluxo de visitantes corresponde a denominada “alta estação” ou ainda, aos meses de dezembro à fevereiro com maior incidência no mês de janeiro. Esse é o momento mais frenético e rentável para o turismo local. Define-se para uns como o tempo do trabalho, outros como o tempo da festa e ainda para alguns como o momento do descanso e do lazer. “*É o momento do emprego, do agito e da paquera*” como afirmou Wilka, jovem residente em Porto. Contraditoriamente, os meses de março, maio, junho e

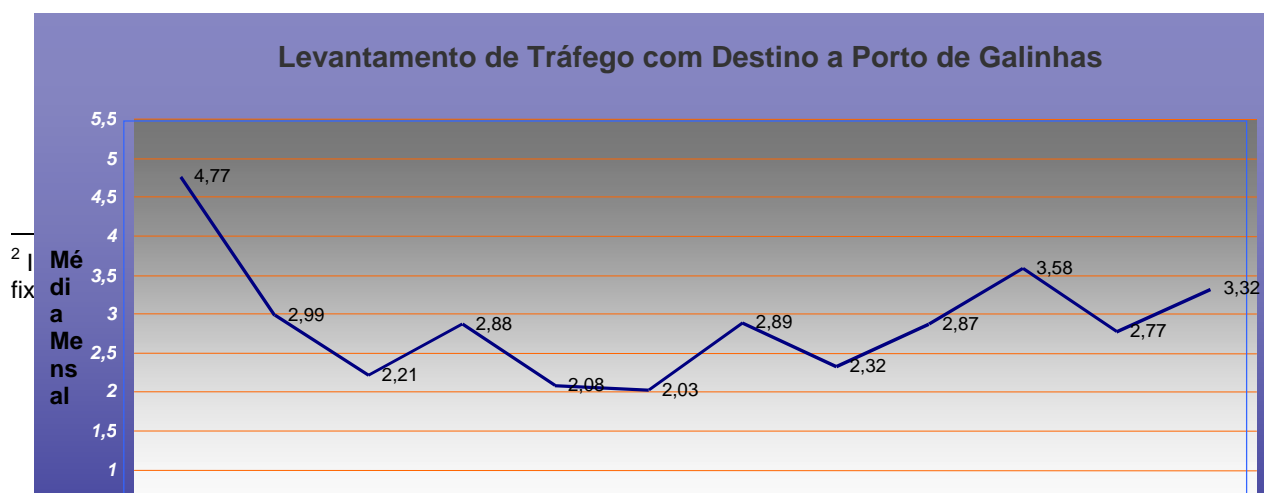
¹ Atrativos naturais ou culturais valorizados e apropriados pela atividade turística.

agosto, indicam a temporalidade de menor evidência dos automóveis que se destinam a Porto de Galinhas, caracterizando-se como a fase de “baixa” ou o período do ano de queda nas vendas, menor uso dos equipamentos e serviços, tranqüilidade para visitantes e ociosidade para os nativos e residentes.² Para Vanessa, “o que é bom na baixa estação é o retorno à tranqüilidade, mas torna-



visitantes e turistas, mas também veranistas, residentes, trabalhadores que se deslocam diariamente das áreas adjacentes para desenvolver suas atividades em Porto de Galinhas. Deve-se assinalar ainda o fluxo de automóveis que destinam-se ao abastecimento do comércio local. No entanto, não é por outra razão que durante a semana havia um maior fluxo de caminhões, além de ônibus de agências, enquanto que nos finais de semana o número de automóveis particulares e ônibus de excursionistas aumentavam.

Gráfico 3



Fonte: Noberto Jr. 1999.

Org.: Luiz Eduardo

Outro aspecto possível de ser observado neste levantamento é o estudo comparativo de três momentos de grande efervescência, o período de carnaval dos anos de 1999, 2000 e 2001, conforme representa a tabela abaixo:

Quadro 4

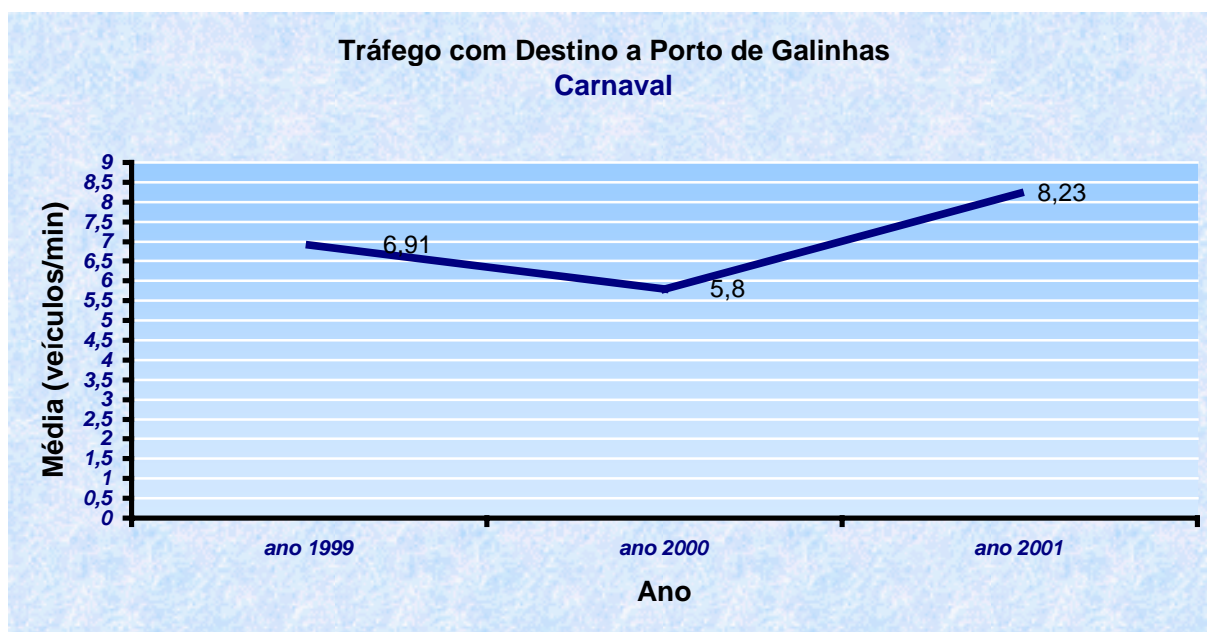
Levantamento do Fluxo de Veículo Para Porto de Galinhas

Ano	1 9 9 9	2 0 0 0	2 0 0 1
Nº de veículos	3.731	3.134	4.444
Média	6.91	5.80	

			8.23
--	--	--	-------------

Fonte: Levantamento de Campo realizado no período de Carnaval. 1999, 2000 e 2001.

Gráfico 4



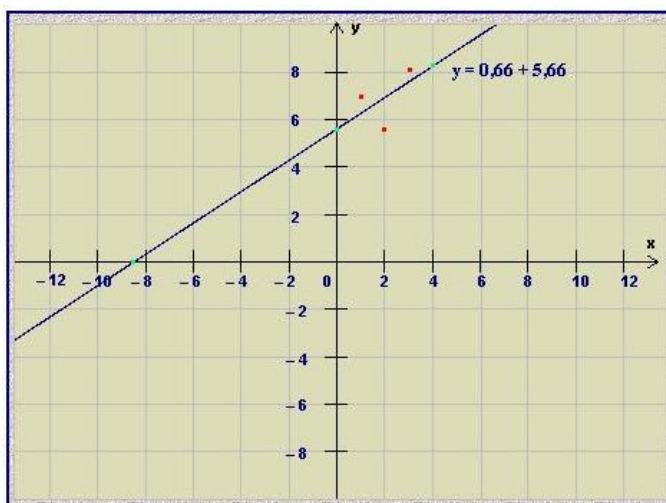
Fonte: Noberto Jr. 1999.

Org.: Luiz Eduardo

Faz-se necessário destacar que o levantamento realizou-se no período de sexta à domingo de carnaval de cada ano, alternando-se os horários para a coleta de informações. Durante a sexta e sábado observou-se o fluxo no período de 18:00 as 21:00 horas e no domingo no horário de 09:00 as 12:00 horas.

Apesar da média do ano de 2000³ ter sido inferior a 1999 e 2001, o gráfico obtido pela função regressiva indica a tendência de crescimento do fluxo para 2002 e os anos subsequentes.

Gráfico 4
Gráfico de Função Regressiva



Fonte: Noberto Jr.
Org.: Luiz Eduardo

Essa tendência de crescimento do fluxo de visitantes para os anos posteriores a partir do levantamento de tráfego, é confirmada pela avaliação do Presidente da ABIH em

³ Não se associa a baixa do ano de 2000 a algum fator de grandes repercussões em escala local, regional ou nacional que tenha contribuído para o declínio do fluxo turístico. De acordo com o Presidente da ABIH, no ano de 2000 a hotelaria conseguiu atingir a melhor taxa de ocupação em Pernambuco (Diário de Pernambuco – 14.01.2001).

Pernambuco, José Tavares, ao conceder entrevista ao Diário de Pernambuco, destacando que um percentual de

***“50% dos turistas que visitam Pernambuco se hospedam em casas de parentes e amigos. Fora do Recife, os pontos mais procurados continuam sendo roteiros como Porto de Galinhas e os grandes resorts do litoral sul.”
(DP, 14.01.2001).***

Cabe aqui acrescentar que, além da elevação dos fluxos, ampliou-se recentemente os núcleos emissores de turistas que visitam Porto de Galinhas, resultado de um consolidado trabalho de divulgação da AHPG em mais de 200 eventos nacionais e internacionais, anualmente. A propósito, afirmou o Presidente da Associação dos Hotéis de Porto de Galinhas, Otaviano Maroja:

***“Com a saturação do Caribe como principal destino litorâneo mundial, o Nordeste brasileiro começa a atrair a atenção dos europeus, o que pode ser comprovado pelo elevado índice de turistas do Velho Continente que tem descoberto as belezas da região”.
(Diário de Pernambuco, 03.07.2001).***

A chegada dos vôos charteres procedentes da Inglaterra a partir do segundo semestre de 2001, tem possibilitado o desembarque de 320 ingleses por semana para visitar Porto de Galinhas, uma destinação onde, considerando o mercado mundial, é mais expressivo a presença dos portugueses.

Por outro lado, os recentes atentados do último dia 11 de setembro, repercutiram positivamente no crescimento do turismo interno no país, beneficiando o fluxo de visitantes à Porto de Galinhas, conforme expõe o Diário de Pernambuco:

“O turismo interno brasileiro está na contramão da economia. Diferente de outras áreas, o segmento começa a se beneficiar da decisão de muitos viajantes de cancelar os passeios ao exterior com medo de novos atentados terroristas e de uma possível guerra... A associação Brasileira de Agentes de Viagens (Abav), calcula que, até o final do ano, deve haver um aumento de 15% no número das reservas... Porto de Galinhas e Costa do Sauípe (BA) estão no ranking dos destinos mais procurados. Em algumas agências, as consultas para reservas nos resorts da costa nordestina aumentaram até

50% na primeira semana após os atentados aos Estados Unidos”.(DP. 07.10.01).

É preciso ainda registrar que a emissividade de um maior fluxo de turistas para este espaço neste período, tenha possibilitado a constatação de dois importantes efeitos na economia:

- A notável dinâmica do comércio local sobretudo nos meses de outubro e dezembro de 2001, conforme relatos dos comerciantes da Vila de Porto.;**
- Elevação das taxas de ocupação hoteleira.**

Quanto a esse último aspecto apontado, o presidente da EMPETUR, Frederico Loyo, avaliou o crescimento da rede hoteleira em Pernambuco nos últimos anos, afirmando o fechamento do ano de 2001 com uma média de 70% de ocupação nos hotéis. Porém, em recente matéria do Diário de Pernambuco “Hotéis devem lotar no verão”, ressaltou:

“Em alguns destinos, a taxa de ocupação média de 2001 ficará ainda maior. É o caso de Porto de Galinhas. De acordo com Loyo, o índice será de 80% com picos de 100% na alta estação e agora no reveillon, quando todos os pacotes foram vendidos”. (DP. 31.12.2001).

Contraditoriamente, mediante ampliação dos fluxos nos últimos anos, a Prefeitura de Ipojuca limitou através de Decreto, o acesso de excursionistas ou popularmente denominados “farofeiros” durante os finais de semana e dias feriados. De acordo com o decreto, os responsáveis pelos “picnic’s ou excursões” devem solicitar autorização prévia da Secretaria de Turismo para chegar à praia. As barreiras são colocadas nos principais trechos de acesso a Porto de Galinhas e a meta é nunca ultrapassar a cota de 50 ônibus nesses dias. Entretanto, se por um lado busca-se o ordenamento e controle do fluxo de visitantes para evitar a saturação do ambiente e reduzir a pressão física sobre o espaço, questiona-se nesse momento, as restrições e os limites impostos apenas às camadas menos abastadas da sociedade. Parece-nos uma atitude excludente de isolamento ou elitização da praia, destinando-a apenas a restritos grupos de maior poder aquisitivo.

Ademais, essa atitude gerou um impacto negativo para os comerciantes fixos e ambulantes da orla, conforme relata uma vendedora local:

“Há oito anos que mantenho comércio na praia de Porto de Galinhas. Alguns barraqueiros foram prejudicados por que a clientela deles são os excursionistas ou os conhecidos como “farofeiros”. Com a

diminuição do número de ônibus nos fins de semana, diminuiu também os clientes para os barraqueiros do outro setor afetando o movimento.” (Zélia, comerciante da orla de Porto de Galinhas)

Outrossim, para o deleite nas belezas naturais da região, a Secretaria de Turismo de Ipojuca aguardava a passagem de 70 mil turistas pelo município durante a alta estação de 2002, confirmando a previsão do crescente fluxo de turistas para Porto de Galinhas. Para elucidar essa previsão nos deteremos a uma reportagem publicada no Diário de Pernambuco (05/04/2002) intitulada: “Porto é a primeira no ranking de turista”, da qual pode-se enunciar:

“Mais um título para Porto de Galinhas. Depois de ter sido eleita a mais bela do país, em novembro do ano passado, a praia do Litoral Sul pernambucano transformou-se no destino turístico nacional de maior sucesso no verão 2001/2002. O primeiro lugar no ranking da alta estação foi confirmado ontem pelo Ministro de Esportes e Turismo e presidente da Embratur, Caio Luiz de Carvalho, que esteve no Recife para a abertura da 11ª edição da Brazil National Tourism Mart (BNTM). De acordo com

o levantamento da Empetur, Porto de Galinhas recebeu cerca de 300 mil turistas entre as festas de Natal e do Carnaval”.

Deve-se aludir neste momento algumas considerações acerca do aumento do fluxo de turistas e da permanência do turismo como atividade fundante neste espaço, aspectos que permeiam as inquietações do autor quanto a “sustentabilidade” da função turística, pelo que expomos:

- A necessidade de se criar urgentemente uma proposta de desenvolvimento do turismo em consonância ao incentivo para o surgimento e dinamismo de outras atividades que garantam a sustentabilidade da economia e da própria sociedade ao longo de todo o ano, evitando-se desse modo a visível exploração do turista e não do turismo;
- Uso racional dos atrativos naturais em sintonia à criação e desenvolvimento de uma ampla proposta de Educação Ambiental. Deve-se lembrar que o elemento motivador para o turista freqüentar o litoral de Ipojuca é o conjunto de suas belezas naturais, e com o uso indiscriminado desses recursos para tal atividade, poderemos saturá-los, esgotando também as possibilidades para o desenvolvimento do turismo aqui existente. Obviamente, tratar o turismo sem um planejamento e ordenamento necessário é um meio de contribuir de modo

efetivo para a ocorrência com maior brevidade das fases 4 e 5 do modelo de Butler, abordado anteriormente;

- Instalação e implementação dos elementos de suporte ao turismo, através da rede de abastecimento e tratamento d'água⁴, manutenção do asfalto e sinalização das vias de acesso, rede de comunicação e serviços de segurança. É necessário lembrar que os núcleos receptores de turismo devem manter-se numa posição privilegiada quanto a oferta de infra-estrutura turística, a fim de atender às expectativas das demandas cada vez mais exigente do turismo globalizado;**
- Articulação do turismo balneário atualmente expressivo em Ipojuca às potencialidades histórico – culturais, principalmente pela diversidade gastronômica, patrimônio histórico e diversidade cultural dos grupos humanos residentes fora da escala espacial em análise.**

Em suma, não se trata de orientações modelísticas a serem seguidas pelos órgãos de fomento do turismo, mas de algumas inquietações que surgiram no decorrer desse trabalho e que, por certo, ajudarão no redirecionamento das políticas públicas objetivando ampliar as possibilidades para o sólido desenvolvimento do turismo neste espaço.

⁴ Assegura o Secretário de infra-estrutura do Município de Ipojuca – Dr. Rui Xavier que em parceria com o Governo Federal e o Governo do Estado de Pernambuco, a Prefeitura Municipal de Ipojuca, através do Projeto Alvorada implantará o sistema de saneamento básico e rede de abastecimento de água para Porto de Galinhas, beneficiando inclusive as comunidades de Salina, Socó, Pantanal e Maracaípe.

3.2 – Caracterização da Demanda Turística

Os espaços turísticos caracterizam-se fundamentalmente pelas marcas que o turismo enquanto vetor de desenvolvimento econômico tem impregnado nas diversas áreas da superfície terrestre, pela infra-estrutura de suporte para esta atividade e presença determinante do turista. Esse é o elemento de maior expressão para que o turismo possa desencadear um papel de relevo nos espaços de domínio.

Objetivando a identificação do perfil sócio-econômico dos visitantes bem como das motivações e interesses na escolha dessa destinação, buscou-se no transcorrer da realização deste trabalho o reconhecimento da demanda turística de Porto de Galinhas a partir da aplicação de questionários aos turistas que utilizaram os serviços de hospedagem nesse referido espaço. Para Melgar (2001:20), a demanda turística está determinada por variáveis exógenas (fatores que não mantêm relação direta com o turismo, mas que

influenciam no grau e na forma da demanda turística) e pelas forças do mercado (a demanda, oferta e a distribuição de produtos e serviços turísticos).

Nesta etapa da realização da pesquisa, considerou-se na elaboração dos instrumentos de coleta de dados, entre outras as seguintes variáveis:

- Origem
- Sexo
- Faixa etária
- Ocupação principal
- Fator decisório da visita
- Forma de organização da viagem

- Meio de hospedagem utilizado
- Cidades mais visitadas
- Permanência média
- Veículo de influência da viagem
- Intenção de volta
- Avaliação dos atrativos, da infra-estrutura urbana e turística
- Aspectos que mais agradaram e desagradaram durante a visita

As informações foram obtidas através de 150 questionários aplicados nos últimos dois anos e meio, distribuídos em 07 hotéis e 09 pousadas instaladas no trecho delimitado como objeto de estudo. As variáveis investigadas estão, em sua maioria, contempladas em estudos da demanda turística internacional desenvolvidos pela EMBRATUR nas últimas décadas.

Os resultados obtidos podem ser avaliados conforme a estrutura do questionário que permite reunir as variáveis em três etapas distintas e complementares:

I – Inicialmente, investigou-se a origem, o perfil do turista, a organização da viagem, motivações e influências, além das possibilidades de retorno a destinação.

De acordo com as informações extraídas do universo pesquisado, constata-se um percentual de 86% de brasileiros em favor de 14% estrangeiros, dos quais 54.6% correspondem ao sexo masculino e 45.4% ao sexo feminino. Desse efetivo, 55.3% encontra-se numa faixa etária compreendida entre 18 e 35 anos; 39.3% entre 36 e 65 anos, e apenas 5.4% possui uma idade superior a 65 anos.

Quanto à ocupação, os estudantes e professores, seguidos dos comerciantes, publicitários, empresários e médicos, foram os turistas com maior representatividade entre os entrevistados.

O fator decisório da viagem atrela-se principalmente ao turismo de lazer, sendo os atrativos naturais a principal motivação da visita. É importante indicar que a informação através de parentes e amigos exerce um papel fundamental na definição da maioria dos entrevistados em visitar o destino turístico de Porto de Galinhas, sendo os meios de comunicação de maior importância as revistas e jornais, vindos posteriormente a televisão, folheteria e internet.

Apesar de 60% dos entrevistados já terem conhecido o local anteriormente, 91.3% expressaram o interesse em voltar a visitar Porto de Galinhas. A permanência média do turista varia entre 3 e 5 dias e 58.6% afirmaram viajar com a família, enquanto 22.6% com amigos.

Considerando a forma de organização da viagem, 66.6% não fazem uso dos serviços de agências de viagem e utilizaram como meio de transporte os automóveis e avião. Muitos deslocam-se diretamente de sua residência para Porto de Galinhas 60.6%, e outros estão cumprindo apenas uma

parada num roteiro mais amplo em outras localidades turísticas do Nordeste ou de outras regiões do Brasil. Os destinos mais visitados no Nordeste, além de Recife e Olinda e as Praias do Litoral Sul do Estado, são o Ceará 6.6%, Rio Grande do Norte e Bahia 5.3%, João Pessoa e Alagoas 4.6%.

Dos questionários, 58% foram aplicados em hotéis e 42% em pousadas.

II – Esta etapa contempla a avaliação dos atrativos, equipamentos e serviços turísticos, além da infra-estrutura turística de Porto de Galinhas.

Adotou-se para este fim os conceitos de ótimo, bom regular, ruim e péssimo, além da alternativa que daria liberdade de não opinar pelo serviço avaliado.

No tocante aos atrativos naturais da destinação, a aprovação foi significativa com 68.6% de ótima e 24.6% de boa. Já as manifestações histórico – culturais obteve conceitos com a frequência de bom 31.3% e regular 22.6%, mas com um expressivo índice de entrevistados que não opinaram 24.6%. Esses indicadores revelam sobretudo o grau de importância dos atrativos naturais para a difusão e consolidação turística do litoral de Ipojuca. Acrescenta-se a esse fato, a tímida influência das manifestações histórico-culturais nesse processo, razão pela qual deve-se apontar a necessidade de resgatar, promover e implementar a divulgação da história e cultura local para o desenvolvimento do turismo.

Na perspectiva dos equipamentos e serviços turísticos, contemplou-se inicialmente os equipamentos para o lazer. Estes tiveram uma aprovação de 39.3% bom, 25.3% regular e 18% ótimo. Os passeios de jangadas e bugre, típicos da região, foram considerados bons por 39.3% dos turistas, ótimo por 25.3% e regular apenas por 20.6%. As empresas que atuam fazendo os serviços receptivos obtiveram uma aceitação de 34% bom, 18.6% ótimo e 15.3% regular. Entretanto, a hospitalidade do povo de Porto de Galinhas continua sendo a

característica marcante desse espaço turístico: 52% indicaram o conceito ótimo, 29.3% bom e 11.3% regular.

Os serviços atinentes a sinalização turística receberam 32% bom e 27.3% regular com índice de apenas 14.6% ótimo, enquanto as informações turísticas 42% bom, 20.6% ótimo e 14.6% regular, apontando a necessidade de uma maior atenção do trade turístico local, nesses aspectos.

Os equipamentos de hospedagem (hotéis e pousadas) e alimentação (bares restaurantes) apontam uma tendência de boa a ótima satisfação pelos clientes. No que se refere aos meios de hospedagem utilizados pelos entrevistados, 44% consideraram ótimo, 36% bom e apenas 10.6% regular; e de alimentação 46.6% bom, 24.6% ótimo e 18% regular. As opções noturnas são indicadas por 11,3% como ótimas 24.6% regulares, 23.3,% boas e 20.6% resolveram não opinar; os serviços de transporte local apontam um percentual de 28% de bom, 22.6% não opinaram e 16.6% regular. Nesse sentido o conceito de ótimo foi apontado apenas 11,3%.

O serviço de comunicação obteve 36.6% de bom, 20% de regular, 17.3% não opinou e 13,3% ótimo. O abastecimento d' água⁵ foi aprovado com o conceito bom por 41.3% dos entrevistados, 13.3% consideram regular e 14.6% como ótimo.

A segurança, por sua vez, revela percentuais de 37.3% bom, 24% regular e 11.3% ótimo, sendo a limpeza pública um dos aspectos mais observados pelo turista: 26% consideram bom o trabalho de limpeza das praias e da Vila de Porto, 23,3% regular e 14% ruim e apenas 11,3% ótimo. Já o saneamento foi considerado regular por 27.3%, bom por 26% e ruim por 17.3%. Em relação a limpeza pública, o abastecimento de energia obteve índices mais

⁵ É interessante mencionar que o abastecimento de água é feito com os carros pipas, uma vez que a água dos poços artesanais não apresenta boas condições para o consumo e não ter sido concluída a implantação do sistema de abastecimento de água e saneamento local.

satisfatórios pelos entrevistados, considerado por 18% ótimo, 43% bom e 19,3% regular. Avaliando os serviços emergenciais na área de saúde, 52.6% resolveram não opinar, considerado bom 16% e regular 12.6%.

III – Observa-se neste momento, os aspectos que mais se destacaram de modo positivo e negativo durante a estada dos visitantes.

Conforme foi apontado anteriormente, os atrativos naturais, fator decisório para a vinda do turista à esse espaço, foram os que apresentaram um maior grau de aprovação na segunda etapa do instrumento de avaliação da demanda. O conjunto das praias e o exotismo do litoral de Ipojuca associado à hospitalidade do povo de Porto de Galinhas, representam os aspectos que mais se destacaram na opinião dos turistas, seguido pelas pousadas e hotéis, além da tranqüilidade oferecida pelo lugar. Paradoxalmente, são citados os aspectos que mais desagradaram aos turistas, aparecendo com maior freqüência a sujeira nas praias e na vila, o mau cheiro exalado pelas fossas que transbordam em período de maior fluxo em decorrência da ausência de saneamento e o alto preço dos serviços e produtos comercializados.

Diante do exposto, verifica-se que esses resultados revelados na caracterização do perfil da demanda, elucidam o papel desencadeado pelos atrativos naturais no processo de difusão e consolidação turística do objeto em análise. Importa ressaltar neste processo, a posição de relevo ocupada por essa destinação no âmbito da captação de uma demanda nacional e internacional oriunda de espaços cada vez mais amplos, em sintonia aos aspectos naturais e aos equipamentos que constituem a infra-estrutura receptiva, formada por uma vasta rede de hotéis, pousadas, serviços diversos, restaurantes e diversificada gastronomia.

Outrossim, em razão dos aspectos elucidados, exige-se uma especial atenção para a melhoria de alguns serviços e da infra-estrutura desse espaço turístico. Através das possibilidades de intervenção e parcerias da esfera pública (municipal, estadual e federal) com a empresarial, buscar-se-á a implantação da rede de abastecimento d'água e saneamento básico, a melhoria da sinalização turística, limpeza e segurança pública. Ademais, considera-se esses elementos como prioritários para o redimensionamento das políticas públicas a fim de nortear ações otimizadoras de fomento e consolidação do turismo no espaço geográfico local.

Síntese da Pesquisa de Demanda Turística de Porto de Galinhas/Ipojuca – PE. (2000-2002)⁶

Origem (%)		Não opinou	1,4
Nacional	86	Hábito de Viajar (%)	
Internacional	14	Sozinho	10,0
Sexo (%)		Com a família	58,6
Masculino	54,6	Com amigos	22,6
Feminino	45,4	Outros	8,8
Faixa Etária		Forma de Organização da Viagem (%)	
Idade	(%)	Não organizada por Agência	66,6
18 – 25	24,0	Organizada por Agência	33,4
26 – 35	31,3	Transporte Utilizado (%)¹	
36 – 50	26,0	Automóvel	47,3
51 – 65	13,3	Avião	44,0
Acima de 65	5,4	Ônibus	21,3
Ocupação Principal		1 – Foi indicado mais de uma opção.	
Profissão	(%)	Deslocou-se da Residência diretamente para Porto de Galinhas (%)	
Estudantes	12,0	Sim	60,6
Professores	7,3	Não	32,6
Comerciantes	5,3	Não opinou	6,8
Publicitário	4,0	Freqüência de Outros Estados Visitados no Roteiro	
Médicos	3,3	Origem	(%)
Empresários	3,3	Bahia	5,3
Funcionários		Ceará	6,6
Públicos	3,3	Rio Grande do Norte	5,3
Advogados	3,3	Paraíba	4,6
Engenheiros	2,6	Alagoas	4,6
Visita pela 1ª vez			
Sim	60,0		
Não	38,6		

⁶ Não contemplou-se os resorts para a identificação da demanda turística de Porto de Galinhas.

		5	10,0
		7	18,6
Motivo da Viagem (%)		8	6,6
Turismo lazer / simplesmente	87,3	10	3,3
Visitar parentes / amigos	5,3	11	0,6
Congressos / convenções	0,6	15	0,6
Negócios	0,6	Não opinou	9,7
Outros	6,2		
Fator Decisório da Visita (%)			
Atrativos Naturais	81,3		
Manifestações histórico-culturais	4,0		
Outros	8,0		
Não opinou	6,7		
O que Influenciou a Decisão da Visita (%)			
Informação de amigos / parentes	39,2		
Agência de Viagens	16,6		
Propaganda / Publicidade	6,6		
Já conhecia o local	28,6		
Outros	9,0		
Veículo de Influência (%)			
Jornal	12,0		
Revista	23,3		
Rádio	2,0		
Televisão	8,6		
Folheto	4,6		
Cartaz	2,0		
Empresa de cartão de crédito	0,6		
Outros	14,6		
Não opinou	32,3		
Frequência de Visita (%)			
Segunda visita e demais	60,0		
Primeira Visita	38,8		
Não optou	1,2		
Intenção de Voltar a Porto de Galinhas (%)			
Pretendiam voltar	91,3		
Não pretendiam voltar	1,3		
Não opinou	7,4		
Permanência Média			
Número de dias	(%)		
2	14,0		
3	20,6		
4	16,0		

Tabela 4
Qualificação dos Atrativos Turísticos (%)

Avaliação	Atrativos Naturais	Manifestações histórico-culturais
Ótimo	68,6	9,3
Bom	24,6	31,3
Regular	1,3	22,6
Ruim	...	4,0
Péssimo	...	2,6
Não opinou	1,3	24,6
Não respondeu	4,2	5,6

Fonte: Pesquisa da Demanda Turística de Porto de Galinhas. Noberto Jr. 2000 -2002

Tabela 5
Qualificação da Infra-estrutura de Porto de Galinhas (%)

Avaliação	Comunicações (Correio/Telefone)	Água	Segurança Pública	Limpeza Pública	Saneamento	Energia	Serviços de Saúde Emergência
Ótimo	13,3	14,6	11,3	11,3	6,6	18,0	3,3
Bom	36,6	41,3	37,3	26,0	26,0	43,0	16,0
Regular	20,0	13,3	24,0	23,3	27,3	19,3	12,6
Ruim	4,6	7,3	5,3	14,0	17,3	2,0	4,6
Péssimo	5,3	7,3	1,3	9,3	12,0	...	6,6
Não opinou	17,3	8,6	8,0	10,0	10,8	16,0	52,6
Não respondeu	2,9	7,6	12,8	6,1	...	1,7	4,3

Fonte: Pesquisa da Demanda Turística de Porto de Galinhas. Noberto Jr. 2000 - 2002

Tabela 6
Qualificação dos Equipamentos e Serviços Turísticos (%)

Avaliação	Equipamentos de Lazer	Passeios Oferecidos	Serviços de receptivo /	Hospitalidade <i>Povo</i>	Informações Turísticas	Sinalização Turística	Meios de Hospedagem
------------------	----------------------------------	--------------------------------	--	--------------------------------------	-----------------------------------	----------------------------------	--------------------------------

			empresas				
Ótimo	18,0	25,3	18,6	52,0	20,6	14,6	44,0
Bom	39,3	39,3	34,0	29,3	42,0	32,0	36,0
Regular	25,3	20,6	15,3	11,3	14,6	27,3	10,6
Ruim	5,3	2,0	3,3	2,0	5,3	10,0	2,6
Péssimo	1,3	0,6	1,3	...	3,3	5,3	...
Não opinou	6,6	7,3	22,6	4,0	8,0	6,0	5,3
Não respondeu	4,2	4,9	4,9	1,4	6,2	4,8	1,5

Fonte: Pesquisa da Demanda Turística de Porto de Galinhas. Noberto Jr. 2000 - 2002

Tabela 7
Qualificação dos Equipamentos e Serviços Turísticos (%)

Avaliação	Bares Restaurantes	Diversões noturnas	Táxi / Transporte Local
Ótimo	24,6	11,3	11,3
Bom	46,6	23,3	28,0
Regular	18,0	24,6	16,6
Ruim	3,3	8,0	9,3
Péssimo	...	8,0	8,0
Não opinou	4,0	20,6	22,6
Não respondeu	3,5	4,2	4,2

Fonte: Pesquisa da Demanda Turística de Porto de Galinhas. Noberto Jr. 2000 - 2002

3.3 – A Visão do Paraíso em suas Múltiplas Faces

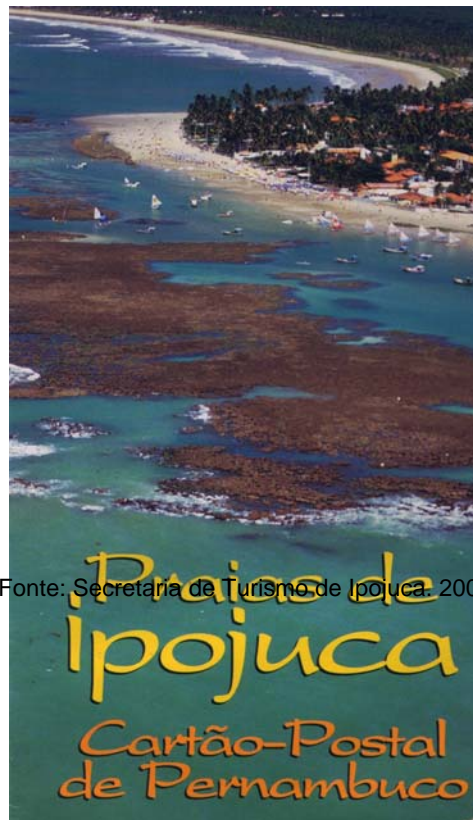
O que se espera encontrar num paraíso balneário do mundo tropical, com águas tépidas, calmas e transparentes, além de uma beleza cênica singular produzida como uma das destinações turísticas mais consolidadas do planeta ?

Oportunamente, no processo de reprodução do espaço enquanto mercadoria e do próprio turismo, *“atributos naturais, sócio-culturais e econômicos assumem realces próprios compondo mercadorias a serem consumidas, sob a forma de produtos ou pacotes a serem comercializados em atendimento às diversas finalidades e tipologias e do perfil do turista”* (Gomes, 2000).

Diante dessa perspectiva, os espaços do turismo assumem a dimensão da fantasia no imaginário coletivo, produzindo no dizer de Jean Marie Miossec apud Pires (1999:162), uma *“imagem complexa, mitificada, refletida pelos posters, pelos guias, pelos catálogos, pelas pinturas, pelos livros, pelos filmes...”* É por meio desses recursos que a imagem dos espaços turísticos se reproduz transformadas em signo de prazer e de felicidade para ser veiculada pelas expressivas campanhas de marketing através das redes de informação e comercialização desses novos produtos turísticos. A esse respeito, adverte Ferrara (2002:77),

“que o turismo cria o lugar turístico, sua reputação, sua curiosidade, e faz do lugar estrangeiro seu objeto de publicidade, e portanto, de lucro; entretanto, falsifica porque transforma a banalidade cotidiana do lugar em valor ou brilho comercial. Tudo está preparado para receber o turista transformado em objeto de lucro: preparam-se os locais adequados à fotografia, os cartões postais, o souvenir e a miniatura”.

Figura13
Folder Promocional de Porto de Galinhas



Fonte: Secretaria de Turismo de Ipojuca, 2001

Nessa
exerce um papel
valorização dos
revestidos de

ou quando estes são artificializados, o que nos remete a Carlos (Op. cit.:109) quando afirma que

trajetória, a mídia
fundante na
espaços
atributos naturais

“a indústria do turismo transforma tudo o que toca em artificial, cria um mundo fictício e mistificado de lazer, ilusório onde o espaço se transforma em cenário “espetáculo” para uma multidão amorfa através da criação de uma série de atividades que conduzem a passividade, produzindo apenas a ilusão da evasão e,

deste modo, o real é metamorfoseado, transfigurado para seduzir e fascinar. Aqui o sujeito se entrega as manipulações, desfrutando a própria alienação”.

É com base nessa retórica fictícia e imaginária que o turismo globalizado se desenvolve na atualidade, estimulado mediante as campanhas publicitárias que captam o imaginário coletivo objetivando a venda dos produtos turísticos em consonância às aspirações dos consumidores.

A partir dessa premissa, afirma-se que a imagem veiculada de Porto de Galinhas como importante espaço turístico da modernidade resulta da conjugação dos elementos do quadro natural em consonância aos fixos instalados para atender ao ritmo frenético de reprodução do capital e do próprio turismo na atual conjuntura econômica do mundo globalizado, afora as massivas campanhas de marketing do turismo balneário que comercializam o “paraíso” repleto de amplas oportunidades para o conforto e o prazer.

Esses fatores imprimiram ao longo da história desse espaço turístico a marca da beleza naturalizada, do exótico, do singular em meio ao homogêneo, convocando-o para se tornar o produto mais cobiçado, a praia mais bela e, recentemente, a mais visitada do Brasil⁶. A exemplo, ao responder o questionário sobre a demanda, destacou uma turista paulista *“Porto de Galinhas é inesquecível”*, do mesmo modo que um viajante uruguaio instalado em uma área de camping em Maracaípe afirmou *“isso aqui é um paraíso, muito tranquilo, muito bonito”*. Essa imagem desvenda a imensa possibilidade para o crescimento e expansão do turismo no litoral de Ipojuca, embora com o desafio de não tornar esta atividade a responsável por um avassalador processo de descaracterização do quadro natural e de desenvolvimento econômico numa ótica mercadológica do turismo com lucro imediato.

⁶ Título recebido pela Revista Viagem e Turismo “Porto de Galinhas – a mais bela praia do Brasil”. Recentemente, de acordo com os dados levantados pela EMBRATUR, Porto de Galinhas também é o destino turístico mais visitado do país.

No entanto, a aparência de um lugar fascinante para os visitantes não encobre às adversidades de um paraíso negligenciadas pela mídia através da “informação” do novo produto vendido pelas destinações turísticas.

A valorização dos espaços centrais da pretérita Vila de pescadores dimanou inúmeros moradores e imigrantes para o seu entorno numa visível segregação residencial. Esse processo concentrou aproximadamente 3 mil famílias instaladas em áreas de invasão anteriormente ocupadas por mangues, vivendo em condições de pobreza e atreladas ao setor informal da economia quando não, em sua maioria, desempregadas.

A qualidade de vida da maioria desses moradores pode ser compreendida a partir dos indicadores que retratam a obscuridade de um paraíso: elevados índices de analfabetismo, deficiente infra-estrutura expressa pela ausência de água encanada, esgotamento sanitário, falta de moradia e precárias condições de vida da população. São problemas enfrentados por esses residentes⁷ que se constitui como um universo de elevado risco social pela ociosidade a que estão submetidos, agravando em seu meio a proliferação e o consumo de drogas, a prostituição e por conseguinte, a violência social em suas diversas formas.

Importa acrescentar que esse universo da população local apresenta uma faixa etária jovem constituindo-se numa parcela solvável carente de qualificação profissional, mas capaz de desenvolver atividades remuneradas no promissor mercado do turismo. A esse despeito, afirma a Presidente da Associação de Moradores dessas respectivas comunidades:

⁷ Embora muitas famílias tenham sido segregadas das áreas centrais, a maioria são imigrantes que se destinaram para Porto de Galinhas em busca do enriquecimento rápido através da “galinha dos ovos de ouro”, ficando excluídos do desenvolvimento promovido pelo turismo.

“É preciso reverter essa situação em que vive essas famílias. Há uma necessidade de integração dos comerciantes, o poder público e voluntários a fim de transformar essa realidade. Mantemos a Creche e por meio dela temos procurado alfabetizar as pessoas dando aulas inclusive de reforço para as crianças. Aos jovens temos oferecido cursos por meio da Capacitação Solidária, mas ainda é muito pouco o que temos feito diante desse quadro. Muitas crianças nem têm registros, falta esclarecimento e informação aos pais. Procuramos conscientizar os moradores para o uso da água que recebem nos carros pipas e como prevenir-se de determinadas epidemias. Mas, para alguns, o que importa é só o turismo, a exploração, o lucro.” (Trecho do depoimento de D. Marinêz ao autor da pesquisa).

Foto 14



Ocupação desordenada em áreas de Manguezais
Foto: Alunos do Colégio José Benjamin. 2000

Diante dessa constatação, afirma-se que os problemas enfrentados por essas comunidades não são apenas decorrentes do turismo, mas é impossível não reconhecer que a estratégia sob a qual desenvolve-se a atividade nesse espaço tenha acenado para um caminhar excludente capaz de aguçar as assimetrias sociais.

Pauta-se o desenvolvimento do turismo apenas como alternativa de rentabilidade econômica, mas não discute-se os reflexos dos impactos sociais que essa atividade tem imbutido no espaço. O turista que visita Porto de Galinhas tem acesso a Vila sem nenhum contato com o grau de pobreza do seu entorno, e sem o conhecimento das precárias condições em que vive a grande maioria da população fixa nas áreas distantes do centro. Por outro lado, essas observações permitem entender que o turismo de Porto de Galinhas não tem contribuído para a efetiva inserção dessas camadas da sociedade no rol das atividades econômicas desencadeadas para tal fim, nem mesmo para a promoção da melhoria de sua qualidade de vida.

Desse modo, reconhece-se que o turismo como outra qualquer atividade econômica tem materializado no espaço a lógica das relações sociais de produção, desmistificando as imagens dos “paraísos” construídos numa dimensão “estética” da paisagem para serem massificados à luz da reprodução do capital e do próprio turismo. Naturalmente, o espaço que é construído pelo e para o turismo reproduz nele mesmo os diferentes estágios e níveis de

desenvolvimento, além das próprias contradições da sociedade, base concreta de sua edificação em diferentes momentos históricos.

3.4 – Os desafios sócio-ambientais do turismo de Porto de Galinhas no mundo globalizado

A imponência do turismo na esteira da economia global deve-se mundialmente à capacidade de promover o dinamismo econômico, realçando mutações na organização territorial de extensos recortes espaciais do planeta, a partir da valorização e utilização da natureza como produtos turísticos. Configura-se como atividade

“transversal, global, de fronteiras fluidas, interfere nos tecidos econômicos e sociais, nas dinâmicas demográficas e do emprego, no patrimônio natural e cultural, nos comportamentos das populações e na ocupação, ordenamento e funcionamento de territórios”. (Cavaco:2001,26).

Reconhece-se que o turismo brasileiro ancora-se sobretudo no modelo “sol e praia” requalificando velhos territórios numa lógica do capitalismo transnacional que anuncia visíveis impactos sócio-econômicos. É a partir dessa perspectiva que desvenda – se através das constatações reveladas na análise empírica desse espaço, as mutações de Porto de Galinhas. Eis a visão de um antigo veranista de Porto de Galinhas e que frequenta regularmente a praia:

“Apaixonado confesso pela praia e pelo mar azul de Porto, desde a infância aprendi a amar e respeitar o lugar que considero o “paraíso aqui na Terra”. A minha ligação com Porto de Galinhas é familiar. Na década de 70, lembro-me ainda, o acesso era feito por um estreito caminho de areia, coberto de palhas de coqueiros, suficiente apenas para as rodas do jipe de meu pai. Haviam também porteiras (que eu gostava de abrir) e as pontes eram de madeira. Em cada praia remota que procuro pelo Nordeste do Brasil, está a busca pelo paraíso perdido de minha infância. Os banhos no mar cheio à tarde. O mergulho nas locas. As janelas que dormiam abertas e os trincos de madeira. As luzes do candeeiro. A privada e a cacimba no quintal. A chegada das jangadas e a balança pesando os peixes. Hoje, quando vejo tudo mudado, bate um saudosismo e a vontade de que tudo voltasse a ser como era no passado. Eu continuo indo muito a Porto

de Galinhas e sempre me sinto chegando em casa, mas guardo um sentimento dolorido em cada uma dessas chegadas: a de não ver novamente a Porto de Galinhas de minha infância”

(Trecho do depoimento do Jornalista e autor do livro Porto de Galinhas de Angola)

Um outro depoimento de um turista contido no Caderno Viagem do Jornal do Brasil publicada em 06 de junho de 2000 e intitulada “Verdadeiro paraíso era a praia de Porto de Galinhas”, reafirma o olhar sobre as transformações nesse espaço nos últimos anos:

“Conheci a praia de Porto de Galinhas em 1980, quando tudo ali ainda era deserto e desconhecido. Não tinha ninguém por perto. Eu me senti no paraíso, como se o lugar não fosse real. Fiquei lá durante três dias, hospedado numa pequena casinha à beira – mar, que eu não lembro de quem era. A sensação de deslumbramento foi fortíssima, o azul das águas e o reflexo do sol batendo no mar. Adorei tudo que vi. Principalmente mergulhar naquelas piscinas naturais e ilhas de coral. Mesmo tendo gostado tanto, tive poucas oportunidades de voltar a Porto de Galinhas. A última vez foi há oito anos e a cidadezinha já estava bastante diferente. A praia continuava lindíssima, mas as características virgens e intocadas , que eu havia encontrado antes, já não existia mais. Estava muito movimentada, com um grande fluxo de turistas. Hoje eu tenho até receio de retornar, porque eu temo que o progresso e o turismo tenham provocado

muitas mudanças no paraíso". (Oswaldo Montenegro – Cantor e compositor).

Citamos os autores na perspectiva de entender que enquanto mercadoria de elevado valor econômico e conseqüentemente de consumo, o espaço é explorado na atualidade com crescente pluralidade de usos, redimensionando as formas de apropriação e os novos modos de acesso. O turismo emerge então, na esfera global, como uma nova possibilidade de uso dos espaços litorâneos pelo capitalismo, redefinindo singularidades e engendrando consistentes rebatimentos sócio-espaciais. É nesta dimensão que a

"Zona Costeira" torna-se a zona de contato não apenas da circulação referente a economia nacional, mas de circuitos logísticos globais, isto é, passa a ser parte integrante e lócus privilegiado das redes aéreas, terrestres e marítimas no âmbito planetário. E mais: terra, mar e ar se aproximam em virtude da concentração do espaço". Becker apud Coriolano (op. Cit 18).

Sendo essa área de grande vulnerabilidade, carrega consigo marcantes reflexos dos inúmeros impactos decorrentes da imensa carga de assentamentos que se estabelecem no seu entorno. Daí compreender as metamorfoses do espaço em análise, suscitando os seus efeitos espaciais numa ótica eminentemente ambiental.

1 – Implicações Espaciais

Com a incorporação do turismo neste espaço nos anos 70, a vila de pescadores outrora simples e com uma dinâmica típica de um espaço

tradicional, modificou-se com a criação dos loteamentos nas áreas centrais, possibilitando o surgimento das segundas residências que trouxe consigo a instalação de equipamentos de suporte a esta atividade. Iniciou-se um processo de substituição das atividades do setor primário (o coco e a pesca) através do aparecimento de tímidos estabelecimentos comerciais que foram adquirindo uma reconfiguração no sítio original de Porto de Galinhas e posteriormente uma nova feição a sua artéria principal, hoje, centro de comércio e de serviços. A paisagem recentemente construída,

“assenhoreando-se da paisagem primitiva não significou apenas a substituição de uma paisagem pela outra, a partir de formas e proporções mensuráveis. Simbolizou modos diferenciados de se apropriar do ambiente, códigos de existência variados, mecanismos de sobrevivência diferentes, às vezes divergentes, enfim, a transformação radical da racionalidade no modo de tratar a natureza e a substituição de uma organização social tradicional por uma mais complexa”. (Luchiari, 2000:142).

Essa complexa organização social que se instalou inicialmente nas áreas centrais dessa destinação turística, desencadeou um expressivo adensamento nessa fração do espaço, carente de áreas para estacionamento, água potável e rede de saneamento básico. Esse fato, associado a produção do lixo dos barraqueiros, transeuntes e população em geral e a canalização para as praias, representam os aspectos que ofuscam a beleza e o exotismo da Praia de Porto de Galinhas.

Foto 15



Canalização para a praia. (Trecho central de Porto de Galinhas)

Foto: Dézia Roberta. 2002

Ao se deparar com o lixo deixado nas áreas de praia, uma turista faz a seguinte observação: *“se Pernambuco não cuidar da limpeza pública, educando a população e incentivando que lugar de lixo é no lixo, vocês perdem o turista de suas praias. É triste caminhar na praia em frente ao hotel e ver o descaso do lixo nas praias”*. (Comerciária paulista.)

Contudo, o crescente jogo estabelecido pelas regras do mercado no processo de valorização dos espaços centrais favoreceu a expansão dos loteamentos no entorno e a ocupação desordenada das áreas na Zona Oeste de Porto de Galinhas.

“Alguns migraram das áreas centrais porque tiveram seus imóveis vendidos talvez não pelo preço desejado; outros porque “acharam que Porto estava jorrando dinheiro, vieram e não estão mais podendo voltar”, e “ainda aqueles que migraram em busca de “Shangrilá”, a terra prometida onde tudo vira ouro (será?)”.⁸

A expansão imobiliária além de modificar o perfil demográfico da Vila favoreceu a devastação da vegetação nativa e aos aterros indiscriminados onde ergueram-se as vilas de Socó, Salinas e Pantanal, áreas condicionadas a aglutinar os grupos sociais menos abastados desse espaço turístico no visível processo de segregação residencial.

⁸ Trecho da fala de D. Zefinha em entrevista ao autor da dissertação e depoimento do Jornalista Arnaud Matoso ao comentar o descaso com o meio ambiente de Porto de Galinhas, na Folha de Pernambuco de 20.05.2000.

Para Fábio Pedrosa, em matéria publicada pelo Jornal do Comércio em 09 de março de 1999, sobre o relatório para Gerenciamento Costeiro do Litoral Sul – Gerco,

“esse crescimento desordenado, que algumas pessoas confundem com desenvolvimento, precisa ser revisto e as atividades realizadas nesses locais como o turismo, tem que ser bem conduzidas, adequando – se às características ambientais de cada município”.

As implicações espaciais conseqüências da difusão do turismo em Porto de Galinhas tornaram ainda os espaços públicos interditados para os moradores e visitantes. As ruas centrais da vila têm o acesso fechado para veículos, principalmente nos finais de semana, evitando-se acidentes e congestionamentos pelo intenso fluxo de visitantes. Essa medida da Prefeitura Municipal causou questionamentos para os comerciantes que inicialmente acharam-se prejudicados. Por outro lado, segundo o Secretário de Infra-estrutura do município, a medida é uma forma de garantir a tranqüilidade para os moradores e turistas que visitam o centro da vila para lazer e compras, já que as pessoas que residem nos trechos bloqueados terão passagem livre com seus veículos até seu destino. A ação da Prefeitura de Ipojuca tornou-se agradável aos visitantes, *“nós turistas precisamos de tranqüilidade para “gastar” o nosso dinheiro. O trânsito e a confusão da cidade, especialmente à noite, faz com que evitemos sair e conseqüentemente gastar”.* (Diretor de empresas em Pernambuco)

A acelerada expansão dos imóveis nas áreas mais afastadas da Vila de Porto tem promovido a redução dos imensos coqueirais e o

desaparecimento das trilhas da costa. A praia, um bem público, o maior patrimônio para o lazer nas áreas litorâneas, pelas formas de apropriação constatadas no espaço em estudo, passa a ter o acesso privatizado. Para os técnicos da CPRH,

“um dos mais sérios problemas detectados pelo Gerco / PE refere-se ao avanço litorâneo, causado principalmente pelas construções irregulares de casas e hotéis à beira mar ou à margem dos rios. A maioria das obras irregulares provoca erosão marinha e assoreamento dos rios (acúmulo de areia no leito)”. (Jornal do Comércio – Caderno Ciência e Meio Ambiente – 23.05.1999).

Ao observar o arranjo da orla no trecho em análise, constata-se a delimitação dos espaços por muros construídos sobre a vegetação rasteira ou cercas e troncos que são fixados pelos veranistas ou empresários que tentam coibir o fluxo de pessoas e veículos em áreas públicas. Esse fato tem promovido a insatisfação dos bugueiros que sentiram-se prejudicados após a instalação dos resorts nas referidas áreas de elevada valorização econômica.

De acordo com o Decreto Municipal 277/99 de 02/02/1999, Art. 1º - *“Fica terminantemente proibida a circulação de veículos automotores em toda orla marítima do litoral de Ipojuca”*. Mesmo com o decreto em vigência, permitia-se a circulação de veículos nos trechos de menor fluxo de banhistas. Porém, a chegada de grandes empreendimentos levou o poder público a aplicar severamente a Lei, reduzindo as opções para os passeios em vários trechos do litoral, inclusive aos sábados, domingos e feriados, beneficiando, na opinião dos bugueiros, os interesses dos agentes de maior poder aquisitivo.

De acordo com o presidente em exercício da associação dos bugueiros, Lourival Júnior,

“a maior dificuldade com a proibição definitiva da praia é não ter uma trilha bem definida. A praia de Muro Alto é muito elogiada pelos turistas, mas como chegar lá se não temos acesso pela trilha nem pela praia? Os loteamentos estão sendo um obstáculo a realização dos passeios e a sobrevivência dos próprios bugueiros. A prefeitura deve discutir junto com nossa associação uma trilha para a realização dos passeios a fim de que todos possam ganhar e o dinheiro circular na região”.

Os ambulantes da praia de Muro Alto também sentiram os efeitos dessa restrição do acesso de veículos em alguns trechos do litoral, pelo governo municipal. O desabafo de um vendedora ambulante classifica bem esta realidade:

“Estamos sofrendo com a chegada desses hotéis. Eles vem para tirar a vez dos nativos. Cada tijolo que é colocado para subir uma parede, é como se tivesse tirando um pedaço de mim. Como os bugres são proibidos de descer para a praia de Muro Alto, ficamos sem os turistas”.

Diante do exposto, reafirma-se a necessidade de reordenamento do espaço para fins turísticos, mas não se pode impor limites sem apresentar alternativas para aqueles que sobrevivem dos serviços oferecidos ao turista. Desse modo, observa-se que as restrições para a utilização do espaço pelo turismo, acabaram trazendo fortes rebatimentos de ordem econômica e, por conseguinte, social.

Mas são os recursos naturais os atrativos mais significativos para o desenvolvimento do turismo neste espaço, sejam também aqueles que mais têm sofrido os efeitos decorrentes dessa atividade. Seguramente, a maior atratividade é o mar em sintonia com o arranjo espacial dos arrecifes e o expressivo efeito dos movimentos da maré, que durante duas vezes ao dia, vislumbra uma beleza singular capaz de tornar esta porção do espaço a destinação turística mais visitada do planeta. Para elucidar essa problemática, recorreremos mais uma vez aos escritos de Matoso:

“A Praia de Porto de Galinhas vive atualmente um momento peculiar em sua recente história de “balneário da moda”. Possui uma estrutura hoteleira decente, tem bons bares e restaurantes (apesar das falhas no atendimento), estrada asfaltada, boa divulgação e uma beleza natural imbatível. Desse ponto de vista, é o lugar perfeito para se investir em um novo empreendimento ou simplesmente curtir umas férias. Porto de Galinhas seria o “Paraíso na Terra” se por trás de toda beleza mostrada ao turista não houvesse o descaso com o meio ambiente”. (Folha de Pernambuco, 20 de maio de 2000).

Inegavelmente visíveis impactos de ordem ambiental são constatados ao longo dos 15 km do litoral definidos para o presente estudo.

O crescimento do fluxo para Porto de Galinhas ampliou a visitação às piscinas naturais intensificando a forte pressão exercida sobre os arrecifes.

Para um consultor paulista, *“deveria ser dada especial atenção a preservação da natureza”,* do mesmo modo que um professor de Biologia ressalta, *“a grande quantidade de pessoas nos arrecifes acabam gerando um forte impacto ambiental”* (visitante paulista). Some-se a este fato a fixação de jangadas sobre os arrecifes algais e de corais, além do lançamento de

alimentos humanos (pão, biscoito e coco) para as espécies de peixes encontrados nos aquírios naturais. Segundo as informações obtidas pelo autor da pesquisa no Departamento de Meio Ambiente da Secretaria de Turismo de Ipojuca, a ação predatória do homem estava alterando a coloração das espécies e colocando em risco sua sobrevivência. Outra prática comum desenvolvida nesses ambientes é a pesca predatória de polvo com produtos tóxicos, afora a presença de âncoras sobre os corais.

Nos estuários dos Rios Ipojuca e Maracaípe é contínuo o lançamento de bombas para a prática da pesca e determinante o avanço do mar associado a conseqüente derrubada de coqueiros, onde inclusive foi construído aleatoriamente muro de proteção à margem do Rio Maracaípe. O resultado pode ser comprovado em estudos realizados pela CPRH que apontam como resposta às ações antrópicas, a diminuição na quantidade de peixes e a redução da comunidade de cavalos-marinhos. Ressalta-se neste momento, a ação de algumas empresas instaladas na região que lançam resíduos nas águas dos rios e que contaminam os mares, interferindo na sobrevivência dos pescadores e acentuando os problemas de ordem ambiental.

Em função disso,

“é importante lembrar que na exploração turística dos recursos ambientais se considere o impacto que esse processo irá acarretar sobre o meio, procurando-se atenuar ao máximo os conseqüentes prejuízos e calculando - se a capacidade de absorção do ambiente para se evitar seu irremediável comprometimento” (Aulicino, 1997:30).

Evoca-se em Matoso (Op.cit. 67), o seguinte texto intitulado “da consciência ecológica”:

*“Barraqueiro de praia
vendedor de coco
Ambulante de sorvete, amendoim*

*nativo, turista
surfista, farofeiro,
viajante, aventureiro*

*unir-vos na preservação da praia
das águas, dos peixes
da fauna e flora*

*saquinho de plástico
pra guardar poluição
vigilância ecológica
marcação cerrada
consciente, esclarecida*

*preservar é preciso
em Porto é preciso muito mais”*

À luz dessa perspectiva, a Prefeitura de Ipojuca objetivando amenizar os expressivos impactos ambientais do turismo, tem procurado desenvolver algumas ações para o controle de uso dos recursos naturais, tais como:

- Criação da base de estudos em parceria com a UFPE (Gescq) para monitoramento de baleias, golfinhos, peixes – bois e tartarugas que costumam desovar nas praias da região;

- Criação do Hippocampus, projeto que tem por objetivo a preservação do cavalo - marinho por meio de mergulhos semanais nas áreas de mangue do município, principalmente no Pontal de Maracaípe, onde os animais são capturados, marcados e devolvidos ao habitat;
- Limpeza periódica nas praias com equipamentos que permitem uma varredura ao longo do litoral;
- Fiscalização intensiva das formas de uso e exploração dos recursos naturais;
- Estudos para criação de trilhas para visitação aos arrecifes;
- Conscientização dos jangadeiros para alimentação dos peixes ornamentais com o uso de rações apropriadas para as espécies e não com o uso de alimentos humanos;
- Definição de lugares específicos para ancoradouros das jangadas;
- Convênio com a Latasa para compra do material reciclável (latas e plástico) recolhido em Porto de Galinhas;
- Realização de campanhas periódicas “Praia Limpa” em parceria com o setor privado;
- Discussão junto à comunidade para fechamento do Pontal de Maracaípe para veículos.

Considere-se que diante do quadro de descaracterização dos ambientes naturais, resultado do processo de consolidação espacial do turismo, faz-se mister destacar ainda a necessidade de direcionar algumas iniciativas

voltadas para a proteção do meio. Fundamentando-se em alguns estudos desenvolvidos por Ruschmann, Lombardo e Caselha, Ueda e Vigo, Menezes e Santiago⁹, pode-se propor para o desenvolvimento do turismo em sintonia com a utilização racional dos recursos naturais, as seguintes ações:

- Identificar e buscar alternativas para minimizar os problemas ambientais resultantes da consolidação do turismo;
- Promover o manejo, coleta, tratamento e destinação final do lixo;
- Proteger os objetos e sítios históricos;
- Respeitar os interesses das populações nativas, observando-se suas tradições, sua cultura e seu desenvolvimento com base local;
- Intensificar a fiscalização em áreas de proteção ambiental;
- Resgatar os espaços de uso público que sofreram um processo de privatização velada pela ineficiência da fiscalização do poder público ou ausência de uma regulamentação específica;
- Implementação e desenvolvimento de projetos de tratamento de esgotos (após a instalação da rede de abastecimento de água e esgoto) a partir de prioridades definidas por um diagnóstico ambiental;
- Realização de projetos de urbanização e paisagismo na orla do litoral de Ipojuca, objetivando um maior contato e valorização da população com o ambiente;

⁹ . Referencias para estudo de caso em consulta realizada no titulo Turismo e Ambiente: reflexões e propostas de Adyr Balastrieri Rodrigues,1999.

- Desenvolvimento de programas de Educação Ambiental divulgando o Projeto Hippocampus e Gescq, envolvendo a participação da comunidade local e desenvolvendo nestes atores a consciência sobre os conceitos de ecologia, turismo e desenvolvimento sustentável;
- Desenvolver atividades junto às escolas despertando a consciência sócio-ambiental e a cidadania através da realização de palestras, sessões de vídeos, oficinas, arte, exposições, arte e demais atividades que possam retratar a importância do turismo como instrumento capaz de atingir a melhoria da qualidade de vida.

A partir de tais acepções , busca-se as possibilidades para se desenvolver o turismo à luz de uma perspectiva sustentável, que no dizer de Garrod apud Silveira (2001:139)

“se propõe a reduzir as tensões e fricções surgidas a partir das complexas interações existentes entre a indústria do turismo, os visitantes, o meio ambiente e as comunidades locais que são os anfitriões do mercado do lazer e da viagem... um enfoque que visa manter a longo prazo a viabilidade e a qualidade, tanto dos recursos naturais quanto culturais”.

Por fim, analisar-se-á os efeitos de ordem econômica e social.

2 - Econômico-social

Afirma Coriolano (1999:121) “que o turismo pode beneficiar as pessoas e os lugares. Com o turismo, as pessoas têm oportunidade de crescer cultural e economicamente, pois o contato entre as pessoas é sempre enriquecedor e o contato turístico implica também em relações comerciais”.

Partindo dessa premissa, afirmar-se que o advento do turismo substituiu as atividades, condicionando a expansão dos setores secundário através da construção civil¹⁰ e terciário da economia, com uma ampla diversificação de opções atinentes ao comércio e ao lazer. Constata-se o aquecimento do mercado imobiliário numa matéria intitulada “Flat Vira Moda em Muro Alto” publicada pelo Jornal do Comércio em 02 de fevereiro de 2002:

“o setor da construção civil encontrou na paradisíaca praia de Muro Alto – nove quilômetros ao norte de Porto de Galinhas – um novo filão para atender a uma demanda imobiliária específica: os flats de luxo. Eles misturam o clima dos resorts tropicais com a praticidade de venda propiciada pela política híbrida de residência e hospedagem. São nada menos que quatro novos empreendimentos. A praia vai se tornar a nossa Costa do Sauípe, compara o diretor da Moura Dubeux, referindo-se à praia mais badalada do litoral baiano”.

Contraditoriamente ao frenético dinamismo da economia e ao surgimento de novas atividades, há o desaparecimento de algumas outras, e com elas, dos agentes que constituíam a vida e a cultura tradicional de Porto de Galinhas. Para D. Zefinha da Igreja, como é conhecida em Porto, *“o pescador é um personagem em extinção”*. Com a prosperidade do turismo, muitos pescadores transformaram-se em caseiros, ambulantes, bugueiros, comerciantes e jangadeiros. Diante de tal afirmação e para melhor expressar as relações econômicas desencadeadas nesse espaço, apontam-se de acordo com as informações obtidas na Secretaria de Turismo de Ipojuca, dados sobre

os vários empreendimentos e serviços oferecidos em Porto de Galinhas, a saber:

Tabela 8

Serviços Oferecidos

Serviços	Quantidade	Categoria
Hotéis	14	Hospedagem
Pousadas	70	Hospedagem
Restaurantes	39	Alimentação / Bebida
Shopping	01	Comércio
Casas Noturnas	03	Lazer
Jangadas	96	Lazer
Barracas	70	Alimentação / Bebida
Vendedor Ambulante	80	Diversos
Buggy	200	Lazer
Prestadoras e Serviços	314	Diversos

Fonte: Secretaria de Turismo, 2002

A partir da compreensão desse quadro conclui-se que o turismo tem se firmado como uma atividade econômica capaz de promover alguns impactos significativos nesse espaço: a diversificação da economia e geração de empregos, associado a elevação das taxas de ocupação e aumento na circulação de capital.

Dessas ocupações, ganham peso mais significativo o bugueiro e o jangadeiro. Assim como no passado, a jangada continua atualmente sendo um elemento importante na paisagem das praias do Nordeste e de modo em particular, em Porto de Galinhas. Após ter sofrido algumas modificações desde as suas origens no século XVII, a jangada corresponde a uma embarcação com vela triangular, cujo nome foi atribuído pelos portugueses a partir do vocábulo

¹⁰ . É crescente o ramo da construção civil na região. Segundo estimativas de um mestre de obras, cerca de 3.000 pessoas trabalham no setor através de contratos temporários que são firmados em períodos que variam de 06

“juntar”. Tem origem no idioma tâmil da Índia, país onde os portugueses haviam passado antes de vir ao Brasil. Assegura Sr. Luiz de Esmelino, nativo pescador que reside desde 1938 em Porto de Galinhas, “*que o turismo melhorou as oportunidades de emprego. Muitos pescadores passaram a trabalhar menos em outras atividades e a ganhar mais*”.

Entretanto, como a própria funcionalidade do lugar, a forma de uso desse elemento se modificou com o tempo. No passado, essas embarcações serviam de instrumento para a pesca. Eram produzidas de modo mais simples e utilizadas pelos pescadores para a atividade pesqueira. Reconhecia-se o pescador pela cor da vela. Atualmente, as 96 jangadas espalhadas na praia servem para o passeio nas águas mornas e cristalinas do mar tranqüilo e visita às piscinas naturais de Porto de Galinhas. O Sr. Aroldo, presidente da associação de jangadeiros, em entrevista concedida ao autor deste trabalho afirmou que a renda média mensal por jangadeiro é de R\$: 700, 00 reduzindo para R\$: 400 ou R\$: 450,00 em baixa temporada. As velas, antes identificadas pelas cores, hoje são reconhecidas pela marca do patrocinador que paga a média de no mínimo R\$ 90,00 / mês para manter a divulgação de seus produtos.

Acrescente-se que as demais atividades como os bugueiros, barraqueiros, vendedores, ambulantes e prestadores de serviços, conseguem obter rendimentos mais expressivos com tendência à ampliação da margem de lucro. Observe-se que esse fato está diretamente associado e dependente da sazonalidade do turismo local, sendo a partir desses benefícios econômicos que se avalia as vantagens produzidas pelo turismo.

Outrossim, os variados setores em conjunto ao de alimentação, hospedagem e construção civil, empregam significativa parcela da mão – de -

meses a 03 anos, observando-se “*in loco*” uma fração de mão-de-obra local carente de qualificação profissional.

obra local, em sua maioria desprovida de qualificação e subordinada aos baixos salários oferecidos pelos empreendedores. Grande parte dessa demanda é oriunda do Distrito de Nossa Senhora do Ó¹⁰ e lugares circunvizinhos, enquanto aqueles que exercem as funções de comando nesses serviços apresentam elevado nível de qualificação e se originam de Recife, cidades da área metropolitana ou interior do Estado, Sul do país ou ainda de outros países.

A partir dessas considerações, relatamos um trecho da fala de um funcionário do ramo hoteleiro de Porto de Galinhas:

“trabalho há dez anos no ramo de hotelaria. Como eu, alguns funcionários até conseguem fazer carreira, mas são poucos. Os salários são baixos, e a gente só consegue melhorar os rendimentos quando amplia a jornada trabalhando as horas extras ou folgas. O que compensa são algumas vantagens como o tratamento que recebemos. No hotel em que trabalho nós temos alimentação, acompanhamento psicológico e até atividades de lazer como o futebol. Somos muitos cobrados, mas temos alguns poucos benefícios. O salário da maioria é baixo e o nível de qualificação da mão de obra também. Só quem vem de fora (20% do total dos funcionários) é que tem os melhores cargos e os maiores salários. Mesmo assim, é melhor ficar onde estou porque o salário é sempre igual a outros hotéis”.

É a partir desse princípio que Coriolano (1995:8) argumenta com propriedade :

“a atividade turística apesar dos apelos no sentido da geração do emprego e da renda, na realidade, jogam as comunidades locais ao empobrecimento gradual pela não absorção da mão - de - obra nativa, que, marginalizada e

¹⁰ . O Distrito de Nossa Senhora do Ó está situado a 8,9 km de Porto de Galinhas. É o lugar muito visitado por turistas e tem recebido maior influência da difusão do turismo na região, apresentando inclusive maior tendência para o rápido processo de urbanização. É considerado hospitaleiro, constituindo-se como o grande viveiro de mão-de-obra a essa atividade, uma vez que expressiva parcela de população desse distrito é absorvida pelas atividades de suporte ao turismo receptivo.

abalada culturalmente, partem para a luta desigual pela sobrevivência”.

Todavia, é no misto circuito informal e mais acentuadamente da economia formal, que se evidencia com maior expressão a dinâmica econômica do turismo nesse espaço. A despeito da variedade de lojas instaladas no centro de Porto de Galinhas, acrescenta Rodrigues, em depoimento concedido ao autor da pesquisa:

“Daí eu estava imaginando que pelo nível dos artigos que eu vi lá, acho que a clientela está se modificando e está aparecendo lojas mais finas com artigos lindíssimos. Podemos perceber que enquanto outros lugares começam do sofisticado e vão para R\$: 1,99, aqui é diferente. Aqui parece que a clientela está se sofisticando e o comércio tendendo também. Na medida que abrem os resorts, esses hotéis grandes, aí abrem-se as lojas mais finas. Então você vê o designer da loja ela é fechada, com ar condicionado, poucas peças, sem preço nas vitrines, então esse comércio está me indicando uma coisa assim como Búzios”.

Nota-se que uma das causas desse processo é o visível investimento no setor de comércio das lojas de roupas, artigos de praia e souvenirs que têm surgido recentemente, no propósito de oferecer a uma demanda cada vez mais exigente, amplas opções e sofisticados produtos.

Outrossim, efeitos diversos são revelados neste dinâmico ritmo de crescimento da economia local. Se por um lado os visitantes são contemplados

com uma variedade de preços e produtos, de outro o elevado preço dos produtos e serviços, a ocupação das vias principais e a insistência dos ambulantes, servem de incômodo para os que buscam a tranquilidade, o descanso e o lazer. No tocante aos preços oferecidos pelos serviços, a comunidade local paga o preço do turismo, *“e o turista que visita Porto de Galinhas sai literalmente assaltado”* (Trecho do depoimento de Júnior - Jovem residente em Porto de Galinhas”).

Um olhar mais atento sobre as sucessivas transformações econômicas deste cenário turístico pode nos ajudar à compreensão do crescente fluxo de pessoas, capitais, expansão comercial e dos serviços; maior oferta de emprego, facilidade de deslocamento e melhoria da infra-estrutura. No entanto, a estrutura para atendimento da demanda em alguns momentos tem se revelado incompatível com o acelerado ritmo de crescimento do turismo. O intenso fluxo de visitantes em períodos de alta estação tem promovido a perda da tranquilidade, facilitando a ocorrência de arrombamentos nas segundas residências, furtos de carros e assaltos aos turistas em vários trechos do litoral, o que habilita o paraíso a tornar-se num “porto da insegurança”.

Em sintonia com esses problemas, é notável a disseminação da droga entre os jovens, somado ao envolvimento de adolescentes que entraram no rol dos programas, acenando a visibilidade do turismo não apenas do sol e do sal, mas também do sexo. Evidentemente que não se atribui unicamente a atividade turística o surgimento desses problemas de ordem social, mas é incontestável negar que o crescimento do fluxo turístico tenha intensificado a ocorrência de tais problemas em escala local. A propósito, alguns jovens afirmaram ser o crescimento desordenado o maior problema de Porto de Galinhas. Para Thiago, *“falta planejamento”* enquanto Paulo denuncia *“a necessidade dos Órgãos Públicos de tomar iniciativa própria, capaz de*

transformar Porto de Galinhas mundialmente reconhecida como é, mas com uma infra-estrutura capaz de suportar o seu crescimento”.

Assim, tendo em vista a descaracterização e degradação da cultura local, e a partir dos efeitos perversos do turismo nesse espaço, funde-se nesse instante depoimentos de nativos, veranistas, turistas e empresários locais, anunciando-se algumas ações a serem norteadas pelos órgãos de fomento ao turismo a fim de alavancar o nível de crescimento dessa atividade em sintonia com a melhoria do atendimento e o desenvolvimento social:

- Promover o incentivo e o desenvolvimento do turismo, diversificando as atividades econômicas e integrando outras que sejam significativas para a dinâmica da economia regional;
- Incentivar a preservação, valorização e difusão da cultura local assegurando o intercâmbio e divulgação dos aspectos históricos – culturais;
- Através dos programas de capacitação de mão - de - obra e geração de renda, oferecer cursos de qualificação aos diversos profissionais e comunidades envolvidas no setor, como forma de prepará-los e sensibilizá-los a recepção ao turista e a melhoria do nível de atendimento e de qualidade dos serviços;
- Disciplinar as atividades comerciais no sítio original, adequando-as a um perfil compatível com a preservação paisagística;
- Implementar, em parceria com os diversos segmentos, o sistema de segurança pública;

- Ampliar as oportunidades de lazer a partir da recuperação de áreas públicas e construção de equipamentos que desenvolvam hábitos para a prática de esportes;
- Promover parcerias entre a esfera pública e os distintos segmentos sociais (planejadores, cientistas, comunidade local, ONGs, empresários e autoridades diversas), a fim de garantir a elaboração de diretrizes para o consolidado desenvolvimento do turismo à luz do planejamento calcado principalmente nos interesses da comunidade e nas especificidades do lugar, assegurando também uma maior autonomia as instâncias do poder público local;
- Criação do Conselho Municipal de Turismo ou implementação de suas ações;
- Reestruturar o atendimento médico-hospitalar;
- Promover o incentivo à geração do emprego e renda às populações menos abastadas do entorno de Porto de Galinhas.

Diante da elevada importância econômica do turismo e difusão nesse espaço, há de se reafirmar o papel de Porto de Galinhas no contexto transnacional do turismo de massa. No entanto, a preocupação em dinamizar a economia local, proteger o meio natural e elevar as taxas de emprego e níveis de ocupação com distribuição mais equitativa da renda, devem se constituir em princípios básicos norteadores das políticas formuladas para o turismo em qualquer região do país.

Entretanto, a partir dessa perspectiva e das gritantes modificações da paisagem no sítio de Porto de Galinhas e mediante a valorização do espaço, o uso e ocupação desordenada do solo, afora o processo de segregação residencial, defende-se o desenvolvimento da função turística através do redirecionamento das políticas públicas e da regulamentação de tal atividade, objetivando a ampliação das possibilidades para a melhoria da qualidade de vida dos nativos, residentes e daqueles que chegam para visitar o consolidado espaço turístico de Porto de Galinhas.

Considerações Finais

O frenético ritmo desenvolvimentista engendrado pelo turismo no mundo moderno e suas repercussões impregnadas no espaço tem revelado a importância dessa atividade para os estudos geográficos.

Inegavelmente, o espaço geográfico se constitui na atualidade como o principal objeto de consumo do turismo. Resultado da atuação e interação de diversos fatores numa dimensão histórico temporal, reveste-se de elevado valor paisagístico e cultural para impor uma dinâmica de correlação e interdependência entre o local e o global. Parafraseando Silveira (2000:37), a produção global do turismo é baseada em formas de organização da atividade que impõe ritmos à sociedade.

Assim, reconhecidos como espaços turísticos, constituem-se a partir dos processos que permeiam a ação dos agentes econômicos, viabilizando a reprodução da função turística, cujos efeitos podem ser percebidos em múltiplas esferas.

Não obstante, importa ressaltar que a realização do presente estudo abre-nos candentes oportunidades para o aprofundamento das reflexões e o desmembramento de outros estudos que evoquem as implicações decorrentes da atividade turística em Porto de Galinhas, afora as possibilidades de redirecionamento das políticas de planejamento a esta atividade no aludido espaço. Este, pelo expressivo valor paisagístico e cultural, projetou-se como uma destinação de relevo nos cenários do turismo mundial, dinamizando a economia, reconfigurando o arranjo espacial, atribuindo-lhe a este novas funcionalidades e modos de uso e apropriação do solo, além de impor uma nova forma de organização social.

A partir dessa perspectiva, pode-se pontuar no transcurso desta Dissertação, os seguintes resultados:

- Porto de Galinhas, anteriormente subordinada à economia açucareira, emerge como importante espaço turístico a partir dos anos 80, embora tenha sido descoberta pela sua beleza cênica já na década anterior;
- A consolidação desse espaço turístico diversificou as atividades econômicas, ampliando as oportunidades para a geração de emprego e renda, dada a instalação de uma ampla infra-estrutura de apoio ao turismo;
- O turismo balneário de Porto de Galinhas valorizou o espaço paradoxalmente às alterações do perfil demográfico local e a segregação residencial evidenciada na expansão do setor imobiliário;
- Utiliza de forma intensiva e desordenada os recursos naturais contribuindo à descaracterização do quadro paisagístico, associado ao uso, modificação ou substituição dos objetos naturais e culturais pelos novos fixos que se instalam;
- Reveste-se de um forte refinamento, recriando a paisagem e tornando-a cada vez mais artificializada para suprir os sonhos, desejos e expectativas daqueles que almejam o conforto, a tranquilidade e ao prazer;
- Mostra-se singular diante das belezas naturais, ao mesmo tempo em que vislumbra-se de forma homogênea, sob a égide da reprodução do capital e do próprio turismo face à pasteurização dos espaços turísticos imponentes em qualquer fração do globo terrestre;

Por fim, aponta-se a premência de uma ação coletiva das esferas pública (municipal, estadual, federal) e empresarial, no propósito de transformar o turismo numa atividade rentável capaz de gerar emprego distribuindo de forma mais eqüitativa a renda, assentado no modelo de desenvolvimento que garanta a

sustentabilidade do meio, o bem estar dos visitantes e a melhoria da qualidade de vida da população local e dos munícipes.

Referências Bibliográficas

ALBUQUERQUE, Maria da Conceição Lima e. *Ecodinâmica e Alterações Ambientais na Zona da Mata Sul de Pernambuco – o Município de Ipojuca*. Projeto de Dissertação (Curso de Mestrado em Geografia) Centro de Filosofia e Ciências Humanas – UFPE. Recife, 1996.

ANDRADE, Manuel Correia de. *A Terra e o Homem no Nordeste*. São Paulo: Atlas, 1996.

ASSIS, Hortência Maria Barbosa. *Turismo Geocientífico: uma viagem no tempo*. Recife: CPRM, 1994.

AULICINO, Madalena Pedrosa. Algumas Implicações da Exploração Turística dos Recursos Naturais. In: RODRIGUES, Adyr Balastrieri Rodrigues (org.). *Turismo e Meio Ambiente: reflexões e propostas*. São Paulo: HUCITEC, 1997. p. 27 - 36.

_____. *Turismo e estâncias: impactos e benefícios para os municípios*. São Paulo: Futura, 2001.

BARROS, Izabela. Promessa de Alta Estação. In: *Diário de Pernambuco*. Recife, 14 de janeiro de 2001. Economia, p. 12.

BARROS, Nilson Cortez Crócia de. *Manual de Geografia do Turismo: meio ambiente, cultura e paisagens*. Recife: Universitária da UFPE, 1998.

_____. *Geografia Humana: uma introdução às suas idéias*. Recife: universitária, 1993.

BECKER, Berta. Políticas e Planejamento do Turismo no Brasil. In. CRUZ et al (orgs.). *Turismo, Espaço, Paisagem e Cultura*. 2 ed. São Paulo: Hucitec, 1999. p. 181 - 192.

BRADFORD, M. G., KENT, W. A. *Geografia Humana: teoria e suas aplicações*. Lisboa: Gradiva, 1987. (Trajetos).

BONALD NETO, Olímpio. *Planejamento e Organização do Turismo: teoria e conceitos básicos*. 3 ed. Recife: FASA, 1995.

CARLOS, Ana F. A. *O Lugar no / do Mundo*. São Paulo: Hucitec, 1996.

_____. Novas Contradições do Espaço. In: CARLOS Ana F. A. et al (orgs). *O Espaço no Fim do Século - a nova raridade*. São Paulo: Contexto, 1999. p. 62 – 80.

_____. O Consumo do Espaço. In: CARLOS, Ana Fani. A. (org.). *Novos Caminhos da Geografia*. São Paulo: Contexto, 1999. p. 173 -186.

CASTROGIOVANI, Antonio Carlos. (org). *Turismo Urbano*. São Paulo: Contexto, 2000.

CAVACO, Carminda. O Mundo Rural Português: desafios e futuros. In: *Turismo Rural*. RODRIGUES, Adyr (Org.). São Paulo: Contexto, 2001. p. 15 - 33.

CAVALCANTE, Rosita Oliveira. *Porto de Galinhas: o turismo e a questão ambiental*. Universidade Federal de Pernambuco, IV Curso de Especialização em Ensino de Geografia. Recife, s/d.

CORIOLOANO, Luzia Neide M. T. *Do Local ao Global: o Turismo litorâneo cearense*. Campinas: Papirus, 1998. (Coleção Turismo).

_____. Da Sedução do Turismo ao Turismo da Sedução. In: RODRIGUES, Adyr Balastrieri. (org.) *Turismo, Modernidade, Globalização*. 2 ed. São Paulo: Hucitec, 2000. p. 119 – 135.

_____. Lazer e Turismo em Busca de uma Sociedade Sustentável. In. CORIOLOANO, Luzia Neide (org.). *Turismo com Ética*. Fortaleza: UECE, 1998. p. 110 – 121.

CORRÊA, Roberto Lobato. *O Espaço Urbano*. 3 ed. São Paulo: Atlas, 1995.

COSTA, Francisco Fábio D. da. *A Dinâmica da Paisagem no Litoral Sul da Paraíba: O Caso Pitimbu*. Dissertação (Curso de Mestrado em Geografia) Centro de Filosofia e Ciências Humanas – UFPE. Recife, 1998.

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

_____. *Política de Turismo e Território*. São Paulo: Contexto, 2000.

_____. As Paisagens Artificiais. In: YÁZZIGI, Eduardo. *Turismo e Paisagem*. São Paulo; Contexto, 2002. p.107 – 119.

CPRH. Diagnóstico Sócio-ambiental e Zoneamento Ecológico – Econômico Costeiro. Recife, 1999.

DIÁRIO DE PERNAMBUCO (Seção Turismo). Potencial Turístico é Mal Aproveitado em Porto de Galinhas. Recife, 7 de dezembro de 1985.

_____. Porto de Galinhas Esquenta o Verão: praias são cartão postal. Recife, 19 de janeiro de 1999. Caderno de Viagem, p 3.

_____. Praia de Porto de Galinhas Ganha Primeiro Resort. Recife, 30 de dezembro 1999. Caderno de Viagem.

_____. Porto é a Primeira no Ranking de Turistas. Recife, 05 de abril de 2001. p. A-6.

_____. Ingleses em Porto de Galinhas. Recife, 3 de julho de 2001, p. D-5.

DUARTE, Robson Xavier. *Mapeamento do Quartenário Costeiro do Extremo Sul de Pernambuco: Área 05 – Tamandaré*. Recife: UFPE, 1993.

DUMAZEDIER, Joffre. *Lazer e Cultura Popular*. São Paulo: Perspectiva, 1997.

FERRARA, Lucrécia D'Alessio. "Os lugares improváveis". In: YÁZZIGI, Eduardo. (org.). *Turismo e Paisagem*. São Paulo: Contexto, 2002. p 65 – 82.

FIDEM. *Planta Diretora do Município de Ipojuca*. Recife, Março de 2001.

GASTAL, Suzana. *Lugar de memória: por uma nova aproximação teórica do patrimônio local*. FAMECOS/PUC-RS. Porto Alegre, s/d.

GOMES, Edvânia Torres Aguiar. Os (Re) Desenhos das “Viagens Formativas” na Contemporaneidade. In: IV Encontro Nacional de Turismo com Base Local. Joinville-SC, 2000.CD-ROM.

_____. A Ressurgência do Turismo no Anos 90 – campo de possibilidades de revisitações da região, natureza e paisagem na Geografia. In: CORIOLANO, Luzia Neide M. T. *Turismo com ética*. Fortaleza: UECE, 1998.p 259 - 273.

HARVEY, David. *Condição Pós Moderna*. 6 ed. São Paulo: Loyola, 1996.

JORNAL DO BRASIL. Folia para a Alma. Rio de Janeiro, 6 de junho de 2000.

JORNAL DO COMMÉRCIO. Erosão Marinha Afeta os Municípios do Litoral Sul. Recife, 9 de março de 1999.

KNAFOU, Remy. Turismo e Território: por uma abordagem científica do turismo. In: RODRIGUES, A. Balastrieri. *Turismo e Geografia: reflexões e enfoques regionais*, São Paulo: Hucitec, 1996. p. 62 – 74.

LEFEBVRE, Henri. *A Vida Cotidiana no Mundo Moderno*. São Paulo: Ática, 1991.

LEMOS, Amália Inês G. de. (org.). *Turismo e Impactos Sócio-Ambientais*. São Paulo: Hucitec, 1996.

LINS, Letícia. O Charme de Porto de Galinhas. In: *O Globo*. Rio de Janeiro, 22 de outubro de 1992. Caderno de Turismo.

LINS, Rachel Caldas, JATOBÁ, Lucivânio. *Introdução a Geomorfologia*. 2 ed. Recife: Bagaço, 1998.

LUCHIARI, Maria Tereza D. P. Turismo e Cultura Caiçara no Litoral Norte Paulista. In: RODRIGUES, Adyr Balastrieri (org.). *Turismo, Modernidade e Globalização*. 2 ed. São Paulo: Hucitec, 1999. p. 136 – 145.

_____. Urbanização Turística: Um novo nexos entre o lugar e o mundo. In: LUCHIARI, Maria Tereza D. P. et al (Orgs.). *Olhares Contemporâneos sobre o Turismo*. São Paulo: Papirus, 2000. p. 105 - 130.

MACEDO, Silvio Soares. Do Éden à Cidade – transformação da paisagem litorânea brasileira. In: CRUZ et al (Orgs.). *Turismo, Espaço, Paisagem e Cultura*. 2 ed. São Paulo: Hucitec, 1999. p. 156 – 160.

_____. Paisagem, Turismo e Litoral. In: YÁZZIGI, Eduardo (org.). *Turismo e Paisagem*. São Paulo: Contexto, 2002. p. 181 – 213.

MASCARENHAS, Lorena. Concluída Radiografia do Litoral. In: *Jornal do Comércio*. Recife, 23 de maio de 1999, Ciência e Meio ambiente, p. 12.

MATTOSO, Arnald. Descaso com o Meio Ambiente. In. *Folha de Pernambuco*. Recife, 20 de maio de 2000.

_____. *Porto das Galinhas d'Angola*. Recife. Ed. do Autor, 2000.

MELGAR, Ernesto. Fundamentos de Planejamento e Marketing em Turismo. São Paulo: Contexto, 2001.

MELO, Mário Lacerda de. Pernambuco: traços de sua Geografia Humana. Tese de Concurso para Provimento da Segunda Cadeira de Geografia do Ginásio Pernambucano. Recife, 1940.

_____, Danielle Rocha de. *A Dialética do Local e do Global - os atores e a metamorfose dos lugares no litoral do Cabo de Santo Agostinho*. Dissertação (Mestrado em Geografia). Centro de Filosofia e Ciências Humanas - UFPE. Recife, 2000.

_____. João Baptista F. de. *Dos Espaços da Escuridão aos Lugares de Extrema Luminosidade: O Universo da Estrela Marlene como Palco e Documento para a construção de Conceitos Geográficos*. Tese de Doutorado (Programa de Pós – Graduação em Geografia) Centro de Ciências Matemáticas e da Natureza – UFRJ. Rio de Janeiro, 2000.

MORAES, Antônio Carlos Robert, Ideologias Geográficas. 2 ed. São Paulo: Hucitec, 1991.

MORAES, Jader Onofre de. Geologia no Planejamento Ambiental – Capítulo I Introdução, definições básicas e conceitos fundamentais. Fortaleza: UFCE, 1991.

_____. COSTA, Wanderley Messias da. *A Valorização do Espaço*. São Paulo: Hucitec, 1999.

MONTENEGRO, Oswaldo. Verdadeiro Paraíso era a Praia de Porto de Galinhas. In: *Jornal do Brasil*. Rio de Janeiro, 6 de junho de 2000. s/d.

NASCIMENTO, Tatiana. Turismo Interno deve Crescer no País. In: *Diário de Pernambuco*. Recife, 07 de outubro de 2001. Economia, p. B-6.

_____. Ocupação em Porto Chegará a 100%. In: *Diário de Pernambuco*. Recife, 11 de novembro de 2001. Economia, p. B-1.

_____. Hotéis devem Lotar no Verão. In: *Diário de Pernambuco*. Recife, 31 de dezembro de 2001. Economia, p. A-6.

ORTIZ, Renato. *Mundialização e Cultura*. 2 ed. São Paulo: Brasiliense, 1994.

PEDROSA, Júlio. Lei de Uso do Solo não Muda em Ipojuca. In: *Diário de Pernambuco*. Recife, 8 de fevereiro de 2002. Economia, p. A-10.

PERNAMBUCO 2010 – *Estratégia de Desenvolvimento Sustentável. Uma proposta para a discussão* (versão resumida). Secretária de Planejamento - PE. Instituto de Planejamento de Pernambuco. CONDEPE. Recife, 1995.

_____. *Proposta para o Desenvolvimento Turístico do Estado de Pernambuco - concepção estratégica (versão preliminar)*. Secretaria de Planejamento - PE. Instituto de Planejamento de Pernambuco. CONDEPE. Recife, 1996.

PREFEITURA MUNICIPAL DE IPOJUCA. Plano de Regulamentação da Orla do Município de Ipojuca. Ipojuca, novembro de 2001.

_____. Lei Orgânica do Município de Ipojuca. Ipojuca, abril de 1990.

_____. Código de Obras do Município de Ipojuca. Ipojuca, 21 de novembro de 1984.

PIRES, Paulo dos Santos. Paisagem Litorânea de Santa Catarina como Recursos Turístico. In: *Turismo: espaço, paisagem e cultura.*/ Eduardo Yázigi, Ana Fanni

Alessandri Carlos, Rita de Cássia Ariza Cruz; organizadores. 2 ed. São Paulo: Hucitec, 1999.

PORTUGUEZ, Anderson P. *Espaço-Turismo, Lazer e Outros Temas*. São Paulo: Roca, 2001.

RODRIGUES, Adyr B. *Turismo e Geografia: reflexões teóricas e enfoques regionais*. São Paulo: Hucitec, 1996.

_____. A Abordagem Geográfica do Espaço do Turismo. In: CORIOLANO, Luzia Neide M. T. (Org.) *Turismo com Ética*. Fortaleza: UECE, 1998. p. 76 – 99.

_____. *Turismo e Espaço: rumo a um conhecimento transdisciplinar*. São Paulo: Hucitec, 1997.

_____. *Turismo e Ambiente - reflexões e propostas*. São Paulo: Hucitec, 1997.

SALVA, Tomas P. Las Implicaciones Socioculturales del Turismo en el Mar Mediterraneo. In: LEMOS, Amália Inês G. de. (org.). *Turismo: impactos sócio-ambientais*. São Paulo: Hucitec, 1991. p. 187-206.

SANTOS, Boaventura de S. *Pela Mão de Alice – o social e o político na pós – modernidade*. 4 ed. São Paulo: Cortez, 1997.

SANTOS, Milton. *A Natureza do Espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Hucitec, 1996.

_____. *Espaço & Método*. 4 ed. São Paulo: Nobel, 1997.

_____. *Metamorfoses do Espaço Habitado*. 5 ed. São Paulo: Hucitec, 1997.

_____. *Por uma Geografia Nova*. 3 ed. São Paulo: Hucitec, 1986.

_____. *Técnica, Espaço e Tempo: globalização e meio técnico-científico informacional*. 3 ed. São Paulo: Hucitec, 1997.

_____. SILVA, Maria Laura. *De uma Geografia Metafórica da Pós-Modernidade a uma Geografia da Globalização*. São Paulo: Cultura Vozes, n. 4, 1997, p. 14 - 30.

SERPA, Ângelo. Paisagem Periférica. In: YÁZZIGI, Eduardo (org.). *Turismo e Paisagem*. São Paulo: Contexto, 2002. p.161 – 179.

SILVA, Armando Corrêa da. *De quem é o Pedaco? Espaço e Cultura*. São Paulo: Hucitec, 1986.

SILVA, Lenyra Rique da. *A Natureza Contraditória do Espaço Geográfico*. São Paulo: Contexto, 1991.

SILVEIRA, Maria Laura. Da Feitichização dos Lugares à Produção Local do Turismo. In. RODRIGUES, Adyr (Org.). *Turismo, Modernidade, Globalização*. 2 ed. São Paulo: Hucitec, 2000. p. 36 – 45.

SOJA, Edward W. *Geografias Pós - Modernas – a reafirmação do espaço na teoria social crítica*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993.

SPINELLI, Leonardo. Flat vira moda em Muro Alto. In. *Jornal do Comércio*. Recife, 02 de fevereiro de 2002. Economia, p.5.

TULIK, Olga. *Turismo e Meios de Hospedagem: casa de temporada*. São Paulo: Roca, 2001.

URRY, John. *O Olhar do Turista: Lazer e viagens nas sociedades contemporâneas*. 2 ed. São Paulo: Studio Nobel, 1999.

VALLE, Luciano do. Saiba como Escolher o Destino Certo. In: *Diário de Pernambuco*. Recife, 26 de janeiro de 1999. Caderno de Viagem, s/d.

_____. Sou Porto e Não Abro. In: *Diário de Pernambuco*. Recife, 26 de janeiro de 1999. Caderno de Esportes, s/d.

Anexos

13. A influência dessa viagem, deve-se a:
- 1 - Informações de parentes/amigos 2 - Agência de viagem
 3 - Propaganda/publicidade 4 - Já conhecia o local
 5 - Outros (_____)

(Se indicou propaganda, responda a questão 14)

14. Qual o veículo de influência?
- 1 - Jornal 2 - Revista
 3 - Rádio 4 - Televisão
 5 - Folheteria 6 - Cartaz /pôster
 7 - Empresa de cartão de crédito 8 - Outros (_____)

15. Pensa em voltar a esta localidade?
- 1 - Sim 2 - Não

Qualifique os atrativos turísticos		ÓTIMO 1	BOM 2	REGULAR 3	RUIM 4	PÉSSIMO 5	NÃO OPINA 6
16. <input type="checkbox"/>	ATRATIVOS NATURAIS						
17. <input type="checkbox"/>	MANIFESTAÇÕES HISTÓRICO/CULTURAL						

Qualifique os equipamentos e serviços turísticos do lugar		ÓTIMO 1	BOM 2	REGULAR 3	RUIM 4	PÉSSIMO 5	NÃO OPINA 6
18. <input type="checkbox"/>	EQUIPAMENTOS DE LAZER						
19. <input type="checkbox"/>	PASSEIOS OFERECIDOS						
20. <input type="checkbox"/>	SERVIÇOS DE RECEPÇÃO/EMPRESAS						
21. <input type="checkbox"/>	HOSPITALIDADE/POVO						
22. <input type="checkbox"/>	INFORMAÇÃO/TURÍSTICA						
23. <input type="checkbox"/>	SINALIZAÇÃO TURÍSTICA						
24. <input type="checkbox"/>	MEIOS DE HOSPEDAGEM(HOTÉIS, Pousadas)						
25. <input type="checkbox"/>	BARES/RESTAURANTES						
26. <input type="checkbox"/>	DIVERSÕES NOTURNAS						
27. <input type="checkbox"/>	TÁXIS/TRANSPORTE LOCAL						

Qualifique a infra-estrutura de Porto de Galinhas		ÓTIMO 1	BOM 2	REGULAR 3	RUIM 4	PÉSSIMO 5	NÃO OPINA 6
28. <input type="checkbox"/>	COMUNICAÇÕES(CORREIO/TELEFONE)						
29. <input type="checkbox"/>	ÁGUA						
30. <input type="checkbox"/>	SEGURANÇA/PÚBLICA						
31. <input type="checkbox"/>	LIMPEZA/PÚBLICA						
32. <input type="checkbox"/>	SANEAMENTO						
33. <input type="checkbox"/>	ENERGIA						
34. <input type="checkbox"/>	SERVIÇOS DE SAÚDE EMERGÊNCIA						

35. Cite dois aspectos desta localidade que:

Mais lhe agradaram: _____

Mais lhe desagradaram: _____

Obs:

Obrigado pela sua dedicação.

Decreto nº 227/98

EMENTA: Dispõe sobre a regulamentação
Do trânsito e a segurança dos
banhistas e freqüentadores da
Orla Marítima de Porto de
Galinhas e dá outras providências.

Considerando, a premente necessidade de regulamentar o trânsito de veículos auto-motores e as constantes ameaças aos freqüentadores e banhistas com a circulação de animais, veículos auto-motores, banana boat e jetski, aos sábados, domingos e feriados, na Orla Marítima de Porto de Galinhas e para dar maior tranqüilidade para a utilização e o lazer de todos.

Resolve:

1 - Fica terminantemente proibido a circulação, na Orla Marítima, de veículos auto-motores, no leito que vai da Casa do Governador até a Praia do Cupe.

2 - Fica terminantemente proibido a freqüência de animais domésticos na Orla Marítima pondo em risco a saúde e integridade dos freqüentadores da Praia.

3 - Fica terminantemente proibido o uso de jetski e banana boat em toda a extensão da Praia de Porto de Galinhas.

4 – Ficam autorizados os órgãos de fiscalização designados pelo Poder Executivo, bem como, as Polícias do Estado (Art. 54, inciso XIX, da Lei Orgânica do Município), a fazerem a apreensão e imediato recolhimento dos veículos auto-motores, animais, jetski, banana boat ou qualquer outro veículo, pertencentes aos que venham a desobedecer ao presente Decreto.

5 – Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Ipojuca, 27 de fevereiro de 1998


CARLOS JOSÉ DE SANTANA
PREFEITO

PREFEITURA MUNICIPAL



DECRETO Nº 258/98

EMENTA: Dispõe sobre a emissão de sons e ruídos nas vias e logradouros públicos em níveis superiores aos permitidos e dá outras providências.

O Prefeito do Município de Ipójuca, no uso de suas atribuições legais, conferidas pelo art., 54, V e XXV, da Lei Orgânica do Município e, ainda, conforme dispõe os arts., 23, VI e 30, I e II, da C.F/88.

Considerando, a premente necessidade de regulamentar a emissão de sons e ruídos em níveis superiores aos permitidos, provocados por veículos auto-motores ou qualquer outro veículo, de propriedade particular, estacionados nas vias e logradouros públicos do Município, numa constante ameaça ao meio ambiente, tendo em vista a poluição sonora que os mesmos provocam a população que reside, transita e frequenta os citados logradouros públicos, dando maior tranquilidade para a utilização e o lazer de todos.

DECRETA:

Art. 1º – Fica terminantemente proibido o estacionamento nas ruas e logradouros públicos do Município, de veículos auto-motores, ou qualquer outro veículo de propriedade particular com o som ligado em volume insuportável, ou seja, superior ao permitido, numa flagrante poluição sonora do meio ambiente.

RM/DB/TJ



Parágrafo Único – Ficam excluídos do presente Decreto os carros de som devidamente licenciados pelo Poder Público Municipal.

Art. 2º – Ficam autorizados os órgãos de fiscalização designados pelo Poder Executivo, bem como, as Polícias do Estado (Art. 54, inciso XIX, da Lei Orgânica do Município), a fazerem a apreensão e imediato recolhimento dos veículos auto-motores, ou qualquer outro veículo, pertencentes aos que venham a desobedecer ao presente Decreto.

Art. 3º – Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º – Revogam-se as disposições em contrário.

Ipojuca, 15 de outubro de 1998


CARLOS JOSÉ DE SANTANA
PREREITO

RM/JB/PJ

Rua Cel. João Souza Leão, S/N - CEP 55 590-000
Ipojuca - PE CGC 11.294.386/0001-08

Fone/Fax: (081) 551.1117
(081) 551.1156