



**UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DE PERNAMBUCO
DEPARTAMENTO DE LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
PÓS-GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO RURAL**

DANIELLE MESQUITA DA COSTA SILVA

**EXPANSÃO DO ESPAÇO URBANO E O DESENVOLVIMENTO
LOCAL: UMA ANÁLISE DA ATUAÇÃO DO TURISMO EM PORTO DE
GALINHAS - IPOJUCA - PE**

**RECIFE
2012**

DANIELLE MESQUITA DA COSTA SILVA

**EXPANSÃO DO ESPAÇO URBANO E O DESENVOLVIMENTO
LOCAL: UMA ANÁLISE DA ATUAÇÃO DO TURISMO EM PORTO DE
GALINHAS - IPOJUCA - PE**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Administração e Desenvolvimento Rural da Universidade Federal Rural de Pernambuco, como requisito para obtenção do título de Mestre na Linha de Pesquisa: Políticas Públicas e Desenvolvimento Rural Sustentável.

Orientadora: Prof^a Dr^a Maria Gilca Pinto Xavier

**RECIFE
2012**

S586e Silva, Danielle Mesquita da Costa
Expansão do espaço urbano e o desenvolvimento local:
Uma análise da atuação do turismo em Porto de Galinhas,
Ipojuca, PE / Danielle Mesquita da Costa Silva. -- Recife, 2012.
97 f. : il.

Orientador (a): Maria Gilca Pinto Xavier.
Dissertação (Mestrado Administração e Desenvolvimento
Rural) – Universidade Federal Rural de Pernambuco,
Departamento de Letras e Ciências Humanas, Recife, 2012.
Inclui referências, anexo e apêndice.

1. Desenvolvimento Local 2. Políticas Públicas 3. Turismo
4. Expansão do Espaço Urbano 5. Porto de Galinha (PE)
I. Xavier, Maria Gilca Pinto, Orientadora II. Título

CDD 338.9

DANIELLE MESQUITA DA COSTA SILVA

**EXPANSÃO DO ESPAÇO URBANO E O DESENVOLVIMENTO LOCAL: UMA
ANÁLISE DA ATUAÇÃO DO TURISMO EM PORTO DE GALINHAS - IPOJUCA -
PE**

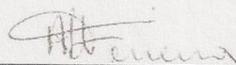
Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Administração e Desenvolvimento Rural da Universidade Federal Rural de Pernambuco, como requisito para obtenção do título de Mestre na Linha de Pesquisa: Políticas Públicas e Desenvolvimento Rural Sustentável.

Aprovado em: 27/02/2012

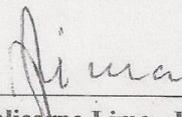
Banca Examinadora:



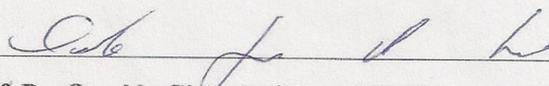
Prof.ª Dr.ª. Maria Gilca Pinto Xavier - UFRPE
(Orientadora)



Prof. Dr.ª. Angela Lúcia Ferreira - UFRN
(Examinadora Externa)



Prof. Dr. João Policarpo Lima - UFPE
(Examinador Externo)



Prof. Dr. Osvaldo Girão da Silva - UFRPE
(Examinador Interno)

Á minha mãe Dulce (in memoriam), que sempre foi e será o meu apoio e motivação no desenvolvimento de todas as áreas da minha vida.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Deus, meu Grande Orientador e Fortaleza, Responsável por tudo o que sou e tenho, que esteve comigo em todos os momentos, me conduzindo para concluir este trabalho e me concedendo o desejo de me tornar mestre.

Aos meus pais, irmãos e família, co-autores da minha trajetória, pelo apoio, paciência, compreensão e motivação necessários para a conclusão deste trabalho.

Á Professora e orientadora Gilca Xavier, por ter aceitado este desafio de orientar uma dissertação sobre turismo, urbanização e desenvolvimento local. Agradeço por sua dedicação, compreensão, amizade e pelo incessante incentivo na construção da minha visão crítica e ampla sobre o tema estudado.

Ao Centro Internacional Celso Furtado, por acreditar no desafio deste estudo e na minha seleção enquanto bolsista.

Aos meus professores da Pós-graduação em Administração e Desenvolvimento Rural - PADR, pelos valiosos ensinamentos e discussões, sobretudo na área de administração, economia e desenvolvimento local, auxiliando no desafio de entender e analisar o turismo enquanto atividade política, econômica, social, cultural e ambiental. Aos funcionários, pelo apoio direto e indireto para o término deste curso.

Aos meus professores do curso de Bacharelado em Turismo da Faculdade de Ciências Humanas de Olinda e do MBA em Gestão Empreendedora em Turismo do Instituto em Assessoria em Turismo e Faculdades Integradas do Recife – IDEATUR/FIR pela construção do meu aprendizado a cerca do turismo e sua visão sistêmica, além do apoio e torcida na trajetória da minha vida profissional.

Aos meus amigos de classe e fora dela, companheiros da correria, estresse, cansaço, sobretudo da diversão garantida na Sala de Convivência, viagens e saídas.

Á Professora Sueli Leal, docente da disciplina “Teoria do Planejamento Urbano” do Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Urbano – UFPE, cursada no primeiro semestre de 2011 pelos ensinamentos a cerca dos estudos voltados à cidade, o planejamento e a gestão urbana.

Á Bruno Cardoso, pela elaboração dos mapas de localização de Porto de Galinhas.

Á Lia, pela revisão ortográfica e normativa da dissertação.

Á Sharradi, pela construção no abstract.

Ás instituições IBGE, CONDEPE-FIDEM, SUDENE, EMPETUR, Prefeitura de Ipojuca, pela atenção sempre dispensada e pelos dados disponibilizados e indispensáveis a este estudo.

Aos moradores e empresários de Porto de Galinhas e das Comunidades de Socó, Pantanal e Salinas, pelas informações concedidas necessárias para análise do objeto de estudo.

E por último e não menos importante, aos meus amigos de perto e de longe (que sempre estiveram perto) pelo apoio, compreensão da ausência, momentos de descontração, que tanto me ajudaram a prosseguir nesta desafiante jornada.

"Aqueles que seguem em frente apenas quando as coisas estão ao seu favor nunca serão bem-sucedidos em seus esforços. O valor de uma realização cresce em meio a lutas, dificuldades, obstáculos e incompreensões".

RICHARD HONNER

RESUMO

Esta dissertação tem o objetivo de compreender a influência do turismo na expansão do espaço urbano e no desenvolvimento local de Porto de Galinhas. Localizado no município de Ipojuca, a 50 km da capital pernambucana, Porto de Galinhas é um dos destinos mais procurados em Pernambuco por turistas nacionais e internacionais durante todo o ano. No decorrer da formação do seu território, Porto de Galinhas passou por diversas modificações espaciais, sociais, econômicas, entre outras, por uma necessidade local e ocorrendo, posteriormente, pelo intenso desenvolvimento do turismo. Esta mudança é observada principalmente na área próxima a praia, que inicialmente era constituída de poucas casas de pescadores e hoje concentra diversos serviços e equipamentos predominantemente voltados ao turismo. O estudo se reporta ao período de 1970 até 2011, correspondendo, ao início da atividade de veraneio no local até a sua consolidação como destino internacional. Houve a coleta de dados primários e secundários relacionados ao tema deste trabalho e o cruzamento destes dados com os indicadores utilizados e pontos discutidos no referencial teórico deste estudo. Através da pesquisa, foi observado que o turismo incentivou a dinamização econômica e a intensa expansão do espaço urbano em Porto de Galinhas, através do surgimento e ampliação de estabelecimentos comerciais e investimento na infraestrutura básica e turística. No entanto, sua atuação também resultou um aumento e expansão populacional, sobretudo das áreas periféricas e no aumento das disparidades socioeconômicas do local, levando a uma segregação socioespacial do local.

Palavras-chave: Turismo; Expansão do Espaço Urbano; Desenvolvimento Local; Porto de Galinhas.

ABSTRACT

This thesis aims to understand the influence of tourism on the expansion of urban and local development of Porto de Galinhas. Located in Ipojuca, 50 km from Recife, Porto de Galinhas is one of the destinations in Pernambuco by national and international tourists throughout the year. During the formation of its territory, several modifications spatial, social, economic, and others, due to a local need and occurring later after the intense development of tourism. This change is mainly observed in the area near the beach, which initially consisted of a few fishermen's houses and now concentrates various services and equipment primarily geared to tourism. For purposes of the study, refers to the period 1970 to 2011, corresponding to the beginning of summer activities at the site until its consolidation as an international destination. There was the collection of primary and secondary data related to the theme of this work and comparison of these data with the indicators used and the theoretical points discussed in this study. Through research, it was observed that tourism has encouraged the economic dynamism and intense expansion of urban space in Porto de Galinhas, through the emergence and expansion of businesses and investment in basic infrastructure and tourism. However, their actions also resulted in an increase and population expansion, especially in peripheral areas and increasing socioeconomic disparities site, leading to a segregation of the site.

Keywords: Tourism; Urban Expansion Area; Local Development; Porto de Galinhas.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Imagem 01 - Recorte espacial da área a ser estudada.....	20
Imagem 02 - Localização dos aglomerados subnormais e Porto de Galinhas.....	39
Imagem 03 - Porto de Galinhas em 1979	43
Imagem 04 - Coqueiros em Porto de Galinhas.....	44
Imagem 05 - Rua Esperança no final da década de 70.....	44
Imagem 06 - Jangadas na Praia de Porto de Galinhas.....	45
Imagem 07 - Derrubada dos coqueiros na Praia de Porto de Galinhas	46
Imagem 08 - Placa indicativa para o Loteamento Recanto de Porto de Galinhas.....	46
Imagem 09 - Placa indicativa para o Loteamento Merepe	47
Imagem 10 - Vila de Porto de Galinhas em 1997.....	50
Imagem 11 - Rua Esperança na década de 1990	51
Imagem 12 - Estabelecimentos comerciais (abaixo) e residências (acima) em 1998	51
Imagem 13 - escoamento do esgoto em um dos pontos da Praia em 1998.....	52
Imagem 14 – Vista aérea de Porto de galinhas em 2011	56
Imagem 15 - Construção de edificações com até 3 pavimentos na Rua Esperança	61
Imagem 16 - Percurso da Ciclovía em destaque (PE-09 á Rua Esperança)	62
Imagem 18 - Urbanização na Rua Sabará	63
Imagem 17 - Urbanização da Rua Esperança.....	63
Imagem 19 - Praça 09 localizada atrás da Rua Beijupirá.....	64
Imagem 20 - Rua Salina Um na Comunidade Salinas.....	64
Imagem 21 - Rua Salinas 2 na Comunidade Salinas	65
Imagem 22 - “Beco dos solteiros” na Comunidade Socó.....	65
Imagem 23 - Rua do Dendezeiro – Comunidade Socó	66
Imagem 24 - Comunidade Pantanal II.....	66
Imagem 25 - Casas para aluguel na Rua Salina Principal - Pantanal	67
Imagem 26 - Construção de privês na Rua Salina Principal - Comunidade Pantanal.....	67
Imagem 27 - Limite dos Setores censitários de Porto de Galinhas	72

LISTA DE FIGURAS

Figura 01 - Delimitação dos Bairros de Ipojuca.....	36
Figura 02 - Localização de Porto de Galinhas.....	38
Figura 03 - Mapa de Barleus de 1630	41
Figura 04 - Área citada no termo de Referência e a Vila de Porto de Galinhas.....	55

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Relação de alguns Bairros do Município de Ipojuca e suas características demográficas.....	71
Tabela 2 - Relação dos dados sobre habitantes e domicílios de Porto de Galinhas de acordo com os Censos 1991, 2000 e 2010 do IBGE	74
Tabela 3 - Relação dos dados sobre Habitação de Porto de Galinhas de acordo com os Censos 1991, 2000 e 2010 do IBGE	75
Tabela 4 - Relação dos dados sobre Alfabetismo de Porto de Galinhas de acordo com os Censos 1991, 2000 e 2010 do IBGE.....	76
Tabela 05 - Relação dos dados sobre Renda do responsável pelo domicílio de Porto de Galinhas de acordo com os Censos 1991, 2000 IBGE.....	77

LISTA DE QUADROS

Quadro 01 - Etapas da pesquisa.....	20
Quadro 02 - Amostra dos Representantes Governamentais	22
Quadro 03 - Relação dos Objetivos, Indicadores e subindicadores a serem utilizadas na pesquisa.	24

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AHPG	Associação de Hotéis de Porto de Galinhas
AMEx	American Express
Apud	Citado por
BR	Rodovia Brasileira
CNTur	Conselho Nacional de Turismo
CEDHUC	Desenvolvimento Humano e Promoção da Cidadania
CONDEPE/FIDEM	Agência Estadual de Planejamento e Pesquisas de Pernambuco
CPRH	Agência Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos
D.	Dom
EMBRATUR	Instituto Brasileiro de Turismo
EMPETUR	Empresa de Turismo de Pernambuco
<i>et al</i>	e outros
FIAM	Fundação de Desenvolvimento Municipal do Interior de Pernambuco
FINEP	Financiadora de Estudos e Projetos
FMI	Fundo Monetário Internacional
Ha	Hectare
Hab.	Habitantes
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDH	Índice de Desenvolvimento Humano
IPA	Instituto Agrônômico de Pernambuco
Km	Quilômetro
Km ²	Quilômetro quadrado
L	Leste
MTUR	Ministério do Turismo
Mm	Milímetros
N	Norte
N ^o	Número
NO	Noroeste
O	Oeste
OMT	Organização Mundial do Turismo
ONG	Organização Não Governamental
op. cit	A obra citada
PEA	População Economicamente Ativa
PIB	Produto Interno Bruto
Planpetur	Plano Pernambucano de Turismo
PMI	Prefeitura Municipal de Ipojuca
PND	Plano Nacional de Desenvolvimento
PNMT	Plano Nacional de Municipalização do Turismo
S	Sul
S.d.	Sem data
SEDUPE	Secretaria de Desenvolvimento Urbano do Governo do Estado de Pernambuco
SETUR	Secretaria de Turismo de Pernambuco
SO	Sudoeste
VASP	Viação Aérea São Paulo
°C	Graus Celsius

LISTA DE SIMBOLOS

%	Por cento
R\$	Reais
US\$	Dólares
CR\$	Cruzeiros

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	15
1.1.1	<i>Objetivo Geral:</i>	16
1.1.2	<i>Objetivos Específicos:</i>	16
1.2	HIPÓTESE E PREMISA:.....	16
2	METODOLOGIA.....	18
2.1	MÉTODO.....	18
2.2	ETAPAS DA PESQUISA.....	19
2.3	PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS.....	20
2.3.1	<i>Dados Primários</i>	21
2.3.2	<i>Dados Secundários</i>	22
2.4	ANÁLISE DOS DADOS.....	23
3	DESENVOLVIMENTO LOCAL, EXPANSÃO URBANA E TURISMO	25
3.1	TURISMO E DESENVOLVIMENTO LOCAL.....	25
3.1.1	<i>Turismo</i>	25
3.1.2	<i>Desenvolvimento Local</i>	27
3.1.3	<i>Turismo e seus efeitos socioeconômicos em um local</i>	28
3.2	TURISMO E A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO	30
3.2.1	<i>Território e Espaço - Conceito e Formação</i>	30
3.2.2	<i>Urbanização</i>	31
3.2.3	<i>Turismo e Urbanização</i>	33
4	PORTO DE GALINHAS: LOCALIZAÇÃO E CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO	35
4.1	IPOJUCA.....	35
4.2	PORTO DE GALINHAS	37
4.2.1	<i>Porto de Galinhas e sua relação com o turismo</i>	39
4.2.2	<i>Aspectos históricos da ocupação de Porto de Galinhas</i>	40
5	PORTO DE GALINHAS: DE VILA DE PESCADORES A UM PONTO TURÍSTICO INTERNACIONAL	43
5.1	1970 Á 1989 – PORTO DE GALINHAS: DE VILA DE PESCADORES À ATIVIDADE DE VERANEIO.....	43
5.1.1	<i>O Surgimento do turismo na Vila de Porto de Galinhas e suas alterações espaciais e socioeconômicas</i>	45
5.2	1990 A 1999 - EXPANSÃO DO TURISMO NA VILA DE PORTO DE GALINHAS	49
5.2.1	<i>O turismo como principal atividade econômica e seus efeitos no processo de ocupação e organização da Vila de Porto de Galinhas</i>	49
5.3	2000 A 2011 - PORTO DE GALINHAS COMO UM DESTINO INTERNACIONAL CONSOLIDADO	56
5.3.1	<i>Investimentos em Infraestrutura básica e turística em Porto de Galinhas</i>	61
5.3.2	<i>O turismo e sua atuação em Porto de Galinhas sob a ótica dos moradores</i>	68
5.4	DADOS SOCIAIS E ECONÔMICOS DE PORTO DE GALINHAS.....	69
6	O TURISMO E SUA RELAÇÃO COM A EXPANSÃO URBANA E O DESENVOLVIMENTO LOCAL EM PORTO DE GALINHAS.....	78
6.1	O TURISMO E SUA ATUAÇÃO NO PROCESSO DE URBANIZAÇÃO E ORGANIZAÇÃO DA VILA DE PORTO DE GALINHAS	78
6.2	DA PESCA E CANA AO TURISMO: IMPLICAÇÕES NA ECONOMIA E NA QUESTÃO SOCIAL EM PORTO DE GALINHAS	80
7	CONSIDERAÇÕES FINAIS	83
	APENDICE A – ROTEIRO DA ENTREVISTA REALIZADA COM OS RESIDENTES DE PORTO DE GALINHAS E DAS COMUNIDADES SALINAS, SOCÓ E PANTANAL	92
	APENDICE B – ROTEIRO DAS ENTREVISTAS REALIZADAS COM OS REPRESENTANTES GOVERNAMENTAIS LIGADOS A TURISMO EM PORTO DE GALINHAS A NÍVEL MUNICIPAL	93
	ANEXO I.....	94
	ANEXO II	95
	ANEXO III.....	96

1 INTRODUÇÃO

A formação e expansão de um território ocorrem devido a diversos fatores, como a sua história, seus atores sociais, entre outros, tendo forte relação com a tipologia e dinamicidade da atividade econômica em que se baseiam, possibilitando o alcance do desenvolvimento local, através do crescimento do PIB atrelado a melhorias dos indicadores sociais.

Nas várias análises sobre o assunto, o turismo surgiu da necessidade do deslocamento de pessoas para lugares diferentes de suas residências, por diferentes motivações (negócios, lazer, religião, entre outros). Constitui-se uma atividade atuante na economia e no território, gerando interrelações tanto no aspecto social quanto o econômico, cultural e ambiental.

Quando atuante em espaços litorâneos, geralmente o turismo surge a partir da atividade de veraneio e na implantação de meios de hospedagens de pequeno e grande porte. A atividade proporciona inúmeras melhorias socioeconômicas, como o investimento na infraestrutura básica e turística, além da geração de emprego e renda, entrada de divisas e ampliação de comércio local. Por outro lado, o turismo pode causar a especulação imobiliária e segregação socioespacial, comprometendo a ocorrência de benefícios para a comunidade receptora.

Nesse contexto, Porto de Galinhas, localizado no município de Ipojuca, é considerado hoje um dos principais destinos turísticos pernambucanos, recebendo milhares de visitantes durante todo o ano. Historicamente, as suas principais atividades estavam ligadas à portuária, sendo a principal atuação o transporte de entrada e saída de mercadorias do Brasil à Portugal; ao cultivo do côco e pesca artesanal. Em aproximadamente 40 anos, Porto de Galinhas foi palco de uma reestruturação urbana e socioeconômica, sobretudo pela implantação da atividade turística local.

O trabalho se desenvolve entre o período de 1970 a 2011, compreendidos em: 1970 a 1989, com o início do veraneio organizado em Porto de Galinhas; 1990 a 1989, com a expansão para o turismo e 2000 à 2011 com a consolidação do local como um destino internacional.

Como estratégia metodológica, utilizou-se técnicas de entrevistas semiestruturadas com os residentes e representantes governamentais de Porto de Galinhas. Além disso, foram realizadas pesquisas bibliográficas e coletas de dados secundários, relacionadas ao tema e o cruzamento dos dados com os indicadores utilizados neste estudo.

1.1 Objetivos

1.1.1 Objetivo Geral:

- a) Este trabalho tem o objetivo de investigar a influência do turismo na expansão do espaço urbano e no desenvolvimento local em Porto de Galinhas.

1.1.2 Objetivos Específicos:

- a) Identificar as alterações espaciais de Porto de Galinhas decorrentes do turismo;
- b) Identificar a relação do turismo com as mudanças sociais e econômicas em Porto de Galinhas;

1.2 Hipótese e Premissa:

- a) Houve a reorganização do espaço territorial de Porto de Galinhas para atender a demanda do turismo, causando a segregação dos residentes para áreas periféricas.
- b) A atuação da atividade turística levou ao desenvolvimento local em Porto de Galinhas, embasado ao crescimento econômico gerado pelo turismo, porém, não agregou mudanças socioeconômicas para parte da população residente.

Com a finalidade de exposição, a dissertação foi dividida nas seguintes seções:

- a) Desenvolvimento Local, Expansão Urbana e Turismo, com a interligação dos conceitos relacionados ao desenvolvimento local e atuação do turismo, para a análise da expansão urbana e desenvolvimento local;
- b) Metodologia, delineando os procedimentos metodológicos e utilização dos dados, bem como as etapas realizadas na pesquisa;
- c) Porto de Galinhas: Localização e Caracterização da área de estudo, explanando sobre a localização e a história de Ipojuca e de Porto de Galinhas até a década de 1970, bem como a sua relação com o turismo;
- d) Porto de Galinhas: De Vila de pescadores a um ponto turístico internacional, explanando sobre a relação local com o turismo e descrevendo as mudanças ocorridas nos três períodos estudados: Vila de pescadores e veraneio, Expansão para o turismo e Porto de Galinhas como um destino internacional;

- e) O Turismo e sua relação com a Expansão Urbana e o Desenvolvimento Local em Porto de Galinhas, discutindo sobre os efeitos da atuação do turismo, bem como a realização de discussões baseadas nos resultados e referencial teórico utilizados no trabalho;
- f) Considerações Finais, apresentando as sugestões e recomendações para os problemas identificados através da pesquisa, questionamentos a cerca dos resultados encontrados e sugestões de estudos futuros.

2 METODOLOGIA

Neste capítulo, serão descritos o método, etapas da pesquisa, procedimentos metodológicos, detalhamentos dos dados primários e secundários utilizados e os instrumentos para a análise dos resultados, visando o alcance dos objetivos propostos neste estudo.

2.1 MÉTODO

A pesquisa utilizou o método descritivo e analítico, com abordagem qualitativa na coleta e no tratamento e confrontação do referencial teórico com os dados obtidos.

O objetivo desta pesquisa foi a compreensão da influência do turismo na expansão do espaço urbano e no desenvolvimento local em Porto de Galinhas. Seguindo o modelo hipotético-dedutivo e com base no referencial teórico utilizado neste trabalho, houve a formação de uma hipótese e uma premissa.

Em relação as alterações econômicas e sociais em Porto de Galinhas decorrentes do turismo, este trabalho supõe que a atividade gerou um crescimento econômico, com o aumento do emprego e da renda, diversificação econômica e aumento de divisas, sem, no entanto, agregar melhorias socioeconômicas para a parte da população residente. Esta premissa é baseada, sobretudo, na teoria de Desenvolvimento de Souza (2009) e Jesus (2007), onde o desenvolvimento é resultado do crescimento econômico, como o aumento do PIB local, levando a melhoria das condições sociais (qualidade e distribuição dos serviços de saúde, saneamento e educação, melhorias tecnológicas, gerenciamento do meio ambiente, redução de pobreza, taxa de analfabetismo, mortalidade infantil e aumento da expectativa de vida) e econômicas (crescimento de renda, geração de emprego, entre outros).

Além disso, este estudo trabalha com a hipótese da ocorrência da reorganização do espaço territorial de Porto de Galinhas para atender a demanda do turismo, sendo baseada em diversas teorias utilizadas neste trabalho, destacando-se a “Urbanização Turística” de Patrick Mullins (1991), que confirma a influência do turismo na organização territorial do destino turístico, de modo que, prioriza o atendimento das necessidades desta atividade, tornando-se um local destinado aos visitantes.

2.2 ETAPAS DA PESQUISA

Para a realização deste estudo, a presente pesquisa desenvolveu-se em três etapas, conforme Quadro 1:

a) Etapa I

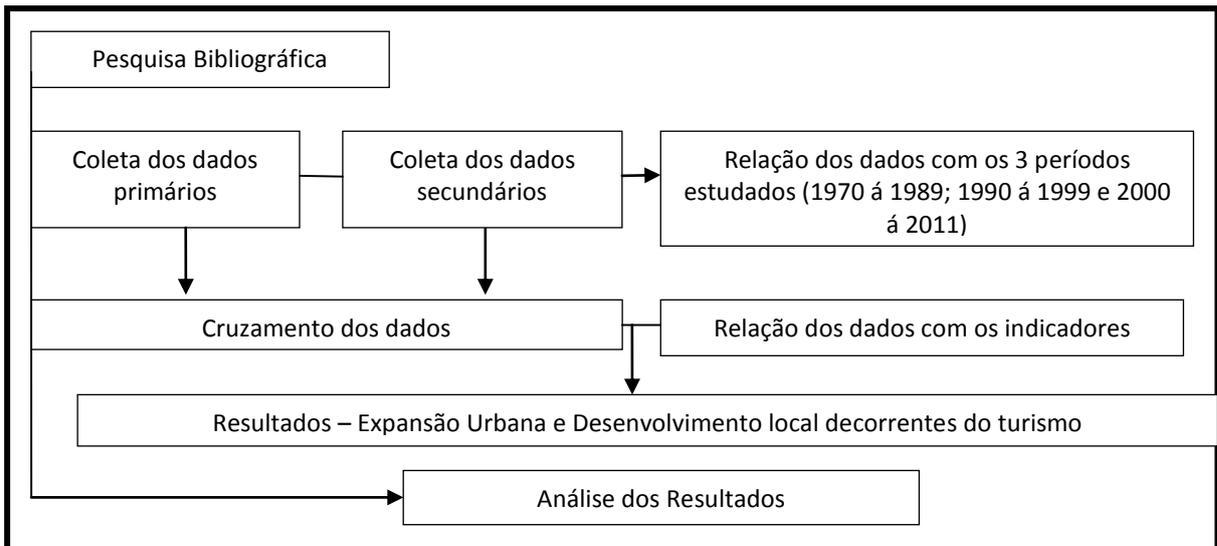
Realização da pesquisa bibliográfica com trabalhos de vários autores essenciais para a construção do referencial teórico (livros, publicações e periódicos, dissertações e teses, entre outros), procedendo a discussão e análise dos argumentos e do estado da arte. Além disso, agregou-se achados bibliográficos, que deram sustentação e base através de trabalhos de dissertação e encarte de jornais de acervos. Salienta-se que os usos dos jornais e sites para a coleta de informações justificam-se pela carência da existência de dados publicados sobre o contexto histórico de Porto de Galinhas.

b) Etapa II

Para complementar o conhecimento empírico, foi realizada coleta e seleção de dados primários, através de entrevistas com residentes e representantes governamentais de Porto de Galinhas e, dados secundários, através de livros, publicações, Internet, pesquisados em instituições públicas e privadas e a relação dos dados com os três períodos do corte temporal, supracitado.

c) Etapa III

Análise dos dados através de indicadores, visando identificar as transformações socioeconômicas e urbanas decorrentes do turismo em Porto de Galinhas e a veracidade da hipótese e premissa deste estudo.

Quadro 01 - Etapas da pesquisa

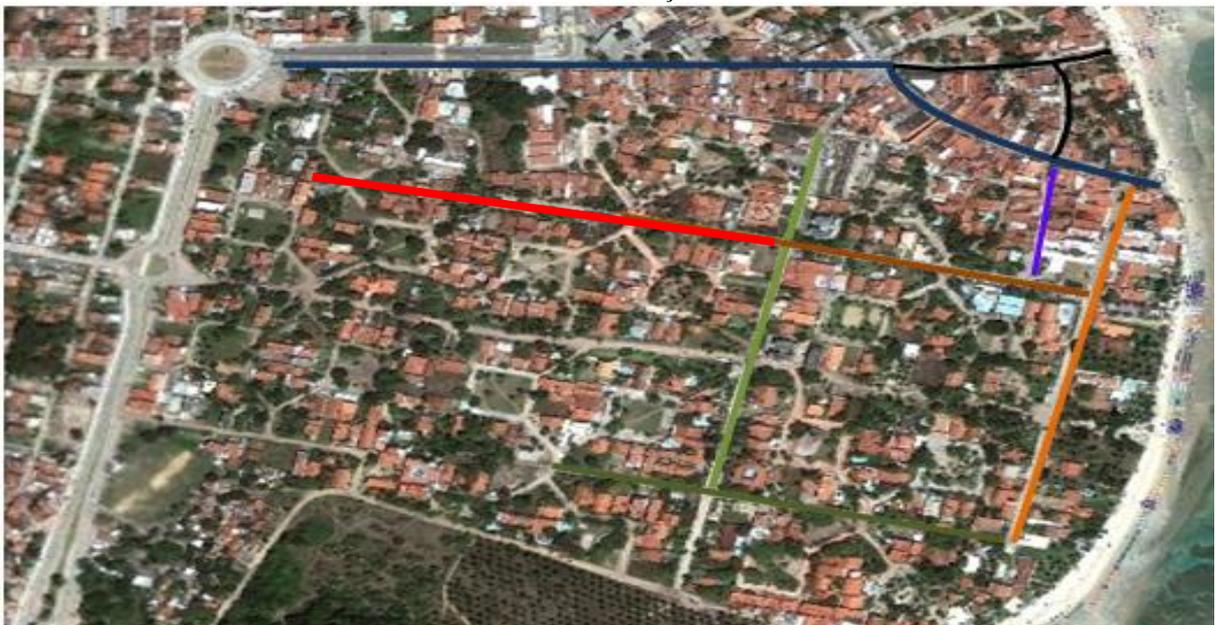
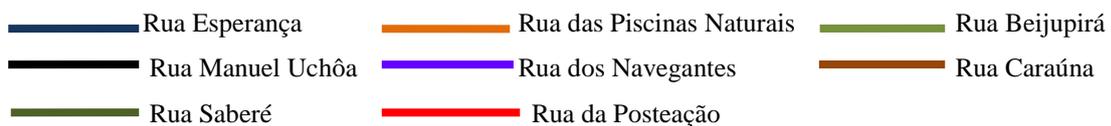
Fonte: Produzido pela autora, 2011.

2.3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Este estudo realizou dois recortes, partindo de dados primários e dados secundários:

- a) Espacial: Porto de Galinhas, correspondendo a Rua Esperança e seus arredores (Rua Manoel Uchôa, Rua Navegantes, Rua Beijupirá, Rua das Piscinas Naturais, Rua da Posteação, Rua Caraúna e Rua Sabaré).

Imagem 01 - Recorte espacial da área a ser estudada



Fonte: Google Earth, 2011.

b) Temporal: O período estudado dividiu-se em três fases, tomando como base os dados históricos coletados, caracterizados de acordo com a mudança da função de Porto de Galinhas pela atuação do turismo:

- _ 1970 a 1989 – De Vila de pescadores à atividade de veraneio e segunda residência;
- _ 1990 a 1999 – Expansão para o turismo;
- _ 2000 a 2011 – Porto de Galinhas como um destino internacional.

2.3.1 Dados Primários

2.3.1.1 Coleta de dados - Instrumentos e Objetivos

As informações necessárias para a análise da atividade turística foram obtidas através da aplicação de questionários com os residentes de Porto de Galinhas e das Comunidades de Salinas, Socó e Pantanal e entrevistas com os representantes governamentais de Ipojuca. A pesquisa foi qualitativa, para a complementação e ampliação das informações obtidas através da coleta dos dados secundários.

A entrevista com os residentes das áreas periféricas de Porto de Galinhas justificam-se pelo seu surgimento e desenvolvimento, dar-se enfaticamente, pela expansão do turismo em Porto de Galinhas.

Os questionários utilizados nas entrevistas foram constituídos de questões abertas, selecionadas de acordo com o tema, hipótese, premissa e objetivos propostos na pesquisa, além de algumas questões levantadas em trabalhos conexos a este estudo. Visou-se ainda, identificação, a partir da ótica de cada público entrevistado, da atuação do turismo de Porto de Galinhas, bem como as seguintes informações:

a) Residentes de Porto de Galinhas e das Comunidades de Salinas, Socó e Pantanal - Mudanças perceptíveis (espacial, econômica e social) a partir do desenvolvimento do turismo em Porto de Galinhas.

Após a pesquisa realizada com os residentes, houve a padronização das respostas, organizadas pelas semelhanças para análises comparativas.

b) Representantes governamentais ligados ao turismo em Porto de Galinhas - Investimentos infraestruturais em Porto de Galinhas, Existência do Plano Diretor em Porto de Galinhas e ações e investimentos para o turismo em Porto de Galinhas.

2.3.1.2 Amostra

Entre os meses de agosto a novembro de 2011, foram entrevistados 50 residentes da área de estudo, sobretudo das Ruas Esperança, Manuel Uchôa, Beijupirá e Navegantes e 50 residentes das Comunidades de Salinas, Socó e Pantanal, sem restrições ao seu perfil (idade, escolaridade e tempo que reside no distrito), escolhidos aleatoriamente.

As amostras dos representantes governamentais deram-se pela importância, influência e relevância dos órgãos/cargos/funções no poder público. As entrevistas foram realizadas em novembro de 2011 (quadro 02).

Quadro 02 - Amostra dos Representantes Governamentais

SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA E SERVIÇOS PÚBLICOS	Investimentos na infraestrutura básica e turística de Porto de Galinhas
SECRETARIA DE TURISMO, ESPORTES E CULTURA.	Existência do Plano Diretor do Turismo em Porto de Galinhas. Ações e investimentos para o turismo em Porto de Galinhas

Fonte: Elaborado pela autora, 2011.

2.3.2 Dados Secundários

2.3.2.1 Pesquisa Bibliográfica

Utilizaram-se, como fontes para o estudo, trabalhos acadêmicos (artigos, periódicos, teses e dissertações), livros voltados para o estudo de Porto de Galinhas, depoimentos existentes em dados de revistas, periódicos e reportagens que mencionem a atuação do turismo no desenvolvimento local.

Pesquisa Documental

Realizada com base em relatórios, estudos, diagnósticos da área e dados estatísticos, bem como levantamento de fotos, imagens e mapas, onde registram e relatam as mudanças espaciais em Porto de Galinhas, a partir da década de 1970, coletados através de diversas instituições e sites (CONDEPE – FIDEM, SUDENE, IBGE, Prefeitura de Ipojuca, EMPETUR, SETUR, Site oficial de Porto de Galinhas, entre outros).

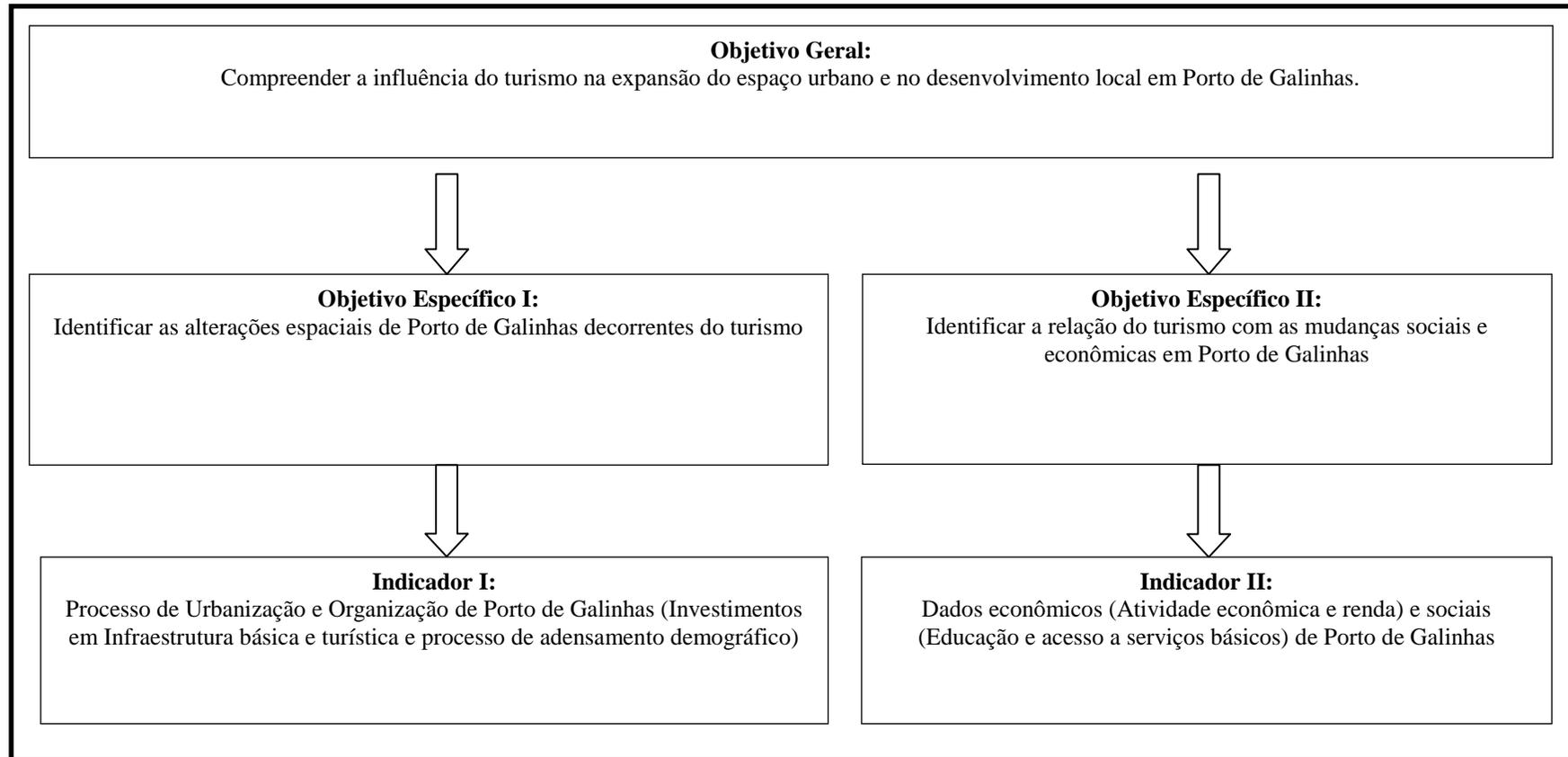
2.4 ANÁLISE DOS DADOS

Após a construção do modelo empírico, realizou-se a definição dos quadros e indicadores, orientando a coleta dos dados. Foi utilizada uma matriz de análise qualitativa (Quadro 03) para efeitos de descrição e atribuição do sentido, permitindo a associação entre as variáveis utilizadas.

As categorias de análise de conteúdo utilizaram duas abordagens: qualitativa e quantitativa. A análise qualitativa dos dados coletados foi realizada através da relação e cruzamento dos dados, com indicadores utilizados na pesquisa e pontos do referencial teórico, desmembrando aspectos que cheguem a identificação e análise dos resultados. Nos dados primários, buscou-se a identificação de pontos chave das respostas dos entrevistados para o alcance dos objetivos propostos para a pesquisa.

A análise quantitativa deu-se apenas nos dados estatísticos censitários provenientes do CONDEPE/FIDEM e IBGE, servindo para a complementação para a análise qualitativa.

Quadro 03 - Relação dos Objetivos, Indicadores e subindicadores a serem utilizadas na pesquisa.



Fonte: Elaborado pela autora, 2011.

3 DESENVOLVIMENTO LOCAL, EXPANSÃO URBANA E TURISMO

Neste capítulo, serão discutidos os temas:

- a) Turismo e Desenvolvimento Local: caracterizando cada termo e descrevendo a atuação do turismo, do ponto de vista espacial e socioeconômico;
- b) Turismo e a Produção do Espaço Urbano: conceituando o termo território e espaço, destacando os aspectos que determinam a formação de ambos; descrever a relação do espaço com a sua função e uso; discutir os conceitos e características da urbanização e os efeitos do desenvolvimento do turismo em um espaço.

3.1 Turismo e Desenvolvimento Local

3.1.1 Turismo

O turismo é uma atividade complexa, que influencia e é influenciada por diversos fatores, levando a dificuldades na identificação, em sua totalidade, do seu efeito em um local. Relaciona-se, desde a antiguidade, com o deslocamento de pessoas para lugares diferentes de sua residência, por diferentes motivações, ligadas a religião (Cruzadas, viagens á Meca em 3.000 a.C.), negócios (comércios com os babilônicos em 4.000 a.C), esportes (Jogos Olímpicos) e saúde (Banhos medicinais romanos em 500 a.C.) (ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TURISMO - OMT, 2005).

Mesmo sendo antiga em sua ocorrência, a atividade turística é relativamente nova em relação a pesquisas e aprofundamentos técnico-científicos, o que leva a uma limitação em sua definição e compreensão. Com o decorrer do tempo e o desenvolvimento de pesquisas, houve o surgimento de diversas definições, complementando, em certos aspectos, as anteriores, visando uma conceituação mais completa.

No objetivo de compreender melhor a complexidade do conceito do turismo, analisar-se-á algumas de suas definições, visando entendê-las em discussões, aprofundamentos e conhecimentos sob os variados enfoques.

Em 1910, Herman Von Schullern¹ definiu o turismo como “a soma das operações, principalmente de natureza econômica, que estão diretamente relacionadas com a entrada, permanência e deslocamento de estrangeiros para dentro e para fora de um país, cidade ou

¹Não existe na obra de Beni a referência do livro de Herman Von Schullern.

região”. Para Jafar Jafari², turismo é “o estudo do homem longe de seu local de residência, que satisfaz as suas necessidades; e dos impactos que ambos, ele e a indústria, geram sobre os ambientes físico, econômico e sociocultural da área receptora” (apud BENI, 2007).

Em 1942, W. Hunziker e K. Krapf,³ docentes da Universidade de Berna na Suíça, conceituaram o turismo como: “a soma de fenômenos e de relações que surgem das viagens e das estâncias dos não residentes, desde que não estejam ligados a um domicílio permanente nem a uma atividade remunerada”. Em 1981, Burkart e Medlik⁴, afirmaram que o turismo consistia nos “deslocamentos curtos e temporais das pessoas para destinos fora do lugar de residência e de trabalho e as atividades empreendidas durante a estada nesses destinos”. (apud OMT, 2001).

Para Mathieson e Wall (1982, p.34), o turismo “é o movimento provisório das pessoas, por períodos inferiores a um ano, para destinos fora de sua residência e de trabalho, as atividades empreendidas durante a estada e as facilidades que são criadas para satisfazer as necessidades dos turistas”. Já Oscar de La Torre, definiu o turismo como um “fenômeno social que consiste no deslocamento voluntário e temporário de indivíduos ou grupos de pessoas que, fundamentalmente por motivos de recreação, descanso, cultura ou saúde, saem de seu local de residência habitual para outro, no qual não exercem nenhuma atividade lucrativa nem remunerada, gerando múltiplas interrelações de importância social, econômica e cultural” (apud IGNARRA 2003, p.13).

Em 1994, a OMT criou a definição de forma mais completa e utilizada atualmente: “compreende as atividades que realizam as pessoas durante suas viagens e estadas em lugares diferentes ao seu entorno habitual, por um período consecutivo inferior a um ano, com finalidade de lazer, negócios ou outras” (apud OMT, 2001, p.38). Esta definição diferencia-se das anteriores, por conter a delimitação do tempo de deslocamento, inclusão de algumas atividades motivadoras da viagem e maior detalhamento em relação ao local (fora do seu lugar costumeiro, não apenas o da sua residência).

Em todas as definições apresentadas, é possível identificar características essenciais do turismo, como noção de espaço, tempo, relações interpessoais, motivações e deslocamento fora do local de residência, promovendo uma relação do turista com o local visitado e seus respectivos atores. Nesse contexto, Barreto (2000) confirma que, no ponto de vista social, o

²Não existe na obra de Beni a referência do Jafar Jafari.

³W. Hunziker e K. Krapf, *Allgemeine Fremdenverkehrslehre* (Zurique, 1942).

⁴BURKART, A.J. and MEDLIK, S. *Tourism: Past, Present and Future*. Heinemann, London (1981).

turismo constitui-se um fenômeno de interação, incluindo o turista e o núcleo receptor, bem como todas as atividades decorrentes desse processo. Além disso, proporciona facilidades para a estada dos turistas no local visitado.

Deste modo, podemos concluir que, para haver turismo, é necessário que o destino possua a oferta turística, definida como “o conjunto de produtos turísticos e serviços postos a disposição do usuário turístico num determinado destino, para o seu desfrute e consumo” (OMT, 2001, p. 43). Essa oferta inclui a infraestrutura turística, básica e de apoio, receptividade da comunidade local, atendimento, prestação de serviços, imagem do local e etc., o que leva a uma adaptação e implantação de infraestrutura existente no local e melhoria para o destino turístico, contribuindo para o desenvolvimento do turismo e comunidade receptora.

3.1.2 Desenvolvimento Local

Devido a complexidade para a conceituação de Desenvolvimento Local, é necessária uma discussão separada dos termos “Desenvolvimento” e “Local”, visando uma compreensão mais aproximada do seu significado.

Sobre o desenvolvimento, não há um modelo padrão, pois é necessário adaptá-lo a realidade social do território. Geralmente, o desenvolvimento é relacionado ao crescimento econômico, já que atrela benefícios, como o aumento do emprego e renda. No entanto, para avaliar o desenvolvimento, é necessária uma análise de inúmeros fatores, como a dispersão, composição e a sustentabilidade deste crescimento econômico (THOMAS *et al.*, 2002).

Desenvolvimento resulta do crescimento do Produto Interno Bruto - PIB atrelado a melhorias dos indicadores sociais, gerando bem estar para as populações envolvidas (Souza, 2009). É analisado através dos índices de desenvolvimento humano (redução de pobreza, taxa de analfabetismo, mortalidade infantil e aumento da expectativa de vida), qualidade e distribuição dos serviços de saúde, saneamento e educação, melhorias tecnológicas, crescimento de renda, gerenciamento do meio ambiente, além dos aspectos urbanísticos, pois, devido à relação entre urbanização e desenvolvimento, geralmente os locais mais desenvolvidos tendem a apresentar uma organização espacial mais ordenada e igualitária (FONSECA E COSTA, 2004).

Além disso, o desenvolvimento utiliza as potencialidades locais, favorecendo o desenvolvimento espontâneo, planejado ou forçado (Jesus, 2007). Dessa forma, crescimento e

desenvolvimento são complementares, quando o primeiro gera o segundo. Crescimento é uma condição indispensável para o desenvolvimento, mas não é condição suficiente (SOUZA, 2009).

O termo “local” é geralmente relacionado á questão espacial, pela existência de critérios de identificação de escalas para a análise de situações e planejamento de intervenções nos seguintes níveis: Local (município ou cidade), Nacional (Recorte formal de um país) e Internacional (Relação de dois países, quanto ao processo global, envolvendo o mundo inteiro, entre outros). As utilizações destes termos podem ser flexíveis, rígidos e formais, geralmente usados como meros termos técnicos, de forma equivocada e contraditória, sem consistência em seu conteúdo. No entanto, o significado destes termos transcende a magnitude métrica (geográfica), levando em consideração o plano, a forma e a natureza das relações sociais e dos processos ali ocorridos, como a vivência individual, as realidades socioespaciais, circunstâncias, entre outros, pois estes aspectos também classificam a grandeza das escalas (SOUZA, 2006).

O desenvolvimento é resultado de ações que atendem a uma demanda de interesses “locais” e hegemônicos, geridos pela doutrina do capitalismo, a qual interfere nas dinâmicas das diferentes escalas (Fernandes e Cano, 2005). Nesse sentido, o desenvolvimento local compreende a um conjunto de fatores locais e globais, no incentivo de iniciativas endógenas e exógenas, com a ocorrência de mudanças socioeconômicas e influenciando as relações existentes além daquele espaço “local”.

3.1.3 Turismo e seus efeitos socioeconômicos em um local

Sendo uma atividade social, política, espacial, ambiental, cultural e, sobretudo econômica, o turismo possui forte relação com o local onde é desenvolvido, atuando tanto de forma favorável quanto desfavorável [OLIVEIRA (2008); CUNHA e CUNHA (2005) e FERNANDEZ (1974)].

Na economia, o turismo sempre apresenta destaque, sendo considerado como uma das principais atividades econômicas na atualidade e, por muitos autores, como uma indústria [Barretto (2007); Gastal (2000); Serrano *et al*, (2000)] por impulsionar o desenvolvimento de outras atividades econômicas, devido a possibilidade de envolver cerca de 50 setores da economia (Ministério do Turismo - MTUR, s.d.). Desse modo, a atuação do turismo na cadeia

produtiva local torna-se bastante diversificada, pelo seu efeito multiplicador⁵, levando a empregabilidade de pessoas que trabalham tanto direta, como indiretamente na atividade, com diferentes níveis de qualificação, incentivando o desenvolvimento de iniciativas baseadas em sinergias locais, envolvendo diversos segmentos e gerando benefícios de forma mais equânime (RODRIGUES, 2007).

Em seu deslocamento para outro local, o viajante utiliza os serviços de hospedagem, alimentação, entretenimento, transportes, serviços de saúde, farmácias, postos de combustível e comércio em geral, gerando uma distribuição dos ganhos oriundos da atividade para demais setores da economia (Dias, s.d.), sendo caracterizado como gasto turístico (gastos realizados por um visitante durante a sua estadia no destino, incluindo os serviços utilizados pelos turistas não relacionados diretamente com o turismo) (OMT, 2001).

A atividade também incentiva a entrada de capital estrangeiro, a partir do interesse na instalação de empresas no local e a geração de divisas para o poder municipal, através da arrecadação de impostos provenientes do consumo dos turistas no comércio local, o que também resulta no aumento de investimentos em infraestrutura básica e de apoio turístico, melhorando os serviços utilizados pela população e que favorecem os visitantes (DIAS, 2005).

Até a década de 1960, o turismo era considerado “uma indústria sem chaminés”, por ser uma atividade exclusivamente benéfica. Com o decorrer do tempo, houve também a identificação dos seus impactos negativos, como a concentração dos ganhos econômicos a uma pequena parcela de pessoas e a criação de empregos que favorece a mão de obra de outros lugares, excluindo a maior parte da comunidade nos benefícios gerados. Devido a característica sazonal do turismo e por ser influenciado pelas externalidades, quando dependente desta atividade, a economia de um local torna-se mais vulnerável a mudanças no mercado (Swarbrooke, 2000), o que pode levar a uma variação considerável no número de viajantes e conseqüentemente, no movimento financeiro dos setores envolvidos.

O turismo também pode acentuar problemas como criminalidade, mendicância, prostituição, congestionamentos, poluição, falta d'água e energia e aumento no custo de vida, quando os preços dos produtos e serviços existentes no local levam em consideração o poder aquisitivo dos turistas, que geralmente apresentam-se melhor do que a população autóctone.

⁵Definição de Efeito multiplicador - Criação de riquezas (multiplicador de rendas) ou criação de empregos (multiplicador de empregos) gerada pelos gastos diretos da atividade turística em um determinado destino (OMT, 2005, p. 215).

Deste modo, a comunidade local é desfavorecida, já que utilizam os mesmos produtos e serviços que os visitantes (OMT, 2001).

3.2 TURISMO E A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO

3.2.1 Território e Espaço - Conceito e Formação

Território consiste em um objeto de estudo social, devido ao seu uso, não por sua delimitação. É fruto do processo histórico e cultural que define a sua configuração, a partir da identidade dos seus atores sociais e de suas singularidades (RODRIGUES, *op. cit.*).

Território pode ser um espaço socialmente equitativo, pela ação e cooperação dos seus atores, a partir da autonomia na manifestação de suas escolhas e potencialidades (Souza, 2001), marcado pelas contradições sociais, devido à heterogeneidade de ordem econômica, política e cultural existente, causada pela produção da qual é arcabouço (Santos, 1996), podendo ser minimizada a partir da livre atuação dos seus atores (SAQUET, 2004).

Existem locais que centralizam-se em uma atividade econômica, na atuação de um ou de poucos atores locais, incorporando estas dinâmicas na configuração do seu espaço. Nesse contexto, Andrade (1995)⁶ e Colbert e Golbery⁷ apud Santos (2005), afirmam que o poder e o controle do Estado resultou na definição e molde do território, tornando-o subordinado à esta instituição. Posteriormente, o que era um Estado Nacional, para ser algo transnacionalizado, com a criação de novas sinergias, através das redes, onde os mesmos lugares contêm funções diferentes e até opostas (JACQUES BOUDEVILLE⁸ APUD SANTOS, 2005).

Já o espaço, que possui forte relação com o território, necessita de uma conceituação, sobretudo pela comparação e inclusão das suas especificidades políticas e socioeconômicas, sendo muitas vezes ausentes em muitas definições (Xavier, 2006). O espaço físico transcende o território, já que se constitui a expressão da sociedade e das relações existentes, sendo o espaço construído e adaptado a partir das relações sociais, valores e costumes da sociedade, ao mesmo tempo que as novas formas e processos deste espaço geram mudança na sociedade (CARLOS, 1999).

O espaço é heterogêneo, sendo um conjunto de objetos e ações inseparáveis, interdependentes e contraditórios simultaneamente (Santos, 2004). Da mesma forma que a

⁶ANDRADE, Manuel Correia. **A questão do território no Brasil**. São Paulo: Hucitec; Recife: IESPE, 1995.

⁷Não há a referência dos autores no texto de Santos.

⁸Não há a referência dos autores no texto de Santos.

sociedade é marcada pelas injustiças sociais, o espaço é reflexo das contradições e conflitos de interesse (Santos, 1996). Por isso, espaço e sociedade também possuem uma estreita ligação, já que o primeiro acompanha as transformações do segundo.

De acordo com Corrêa (2002), a respeito do espaço urbano, sua definição e caracterização levam em consideração o seu uso, de acordo com diversas atividades (comércio, serviços, gestão, áreas industriais, residenciais, públicas, privadas e de lazer). Assim, o uso do solo admite uma variedade de atividades da própria sociedade, com os seus respectivos padrões ou tipos de assentamentos que atuam em um determinado local, adaptando-o a partir da definição da função e uso que se faz deste espaço (DEÁK, 1985).

3.2.2 Urbanização

Urbanização é o crescimento e a modernização das cidades, resultando no aumento dos fluxos migratórios e concentração da população (Selva, 1988). Consiste na expansão urbana em áreas rurais (Jacquin *et al*, 2008), a partir da inserção de características urbanas em um espaço, na implementação de infraestrutura, equipamentos e serviços urbanos (água, esgoto, eletricidade, transporte, educação e saúde), importantes para o desenvolvimento das cidades (SPOSITO, 1991⁹ apud FONSECA e COSTA, 2004).

A urbanização e sua dinâmica relacionam-se com a história, formação, crescimento e desenvolvimento de um território e espaço, sendo entendida como um processo e uma função (Santos, 1993), intimamente ligada às relações comportamentais ocorridas na sociedade através das transformações, muitas vezes, profundas e irreversíveis, decorrentes deste processo, afetando aspectos da vida social da sociedade. Resulta na geração e acentuação das desigualdades socioespaciais, quando não acompanhada do aumento e distribuição dos investimentos em infraestrutura e maior acesso aos serviços urbanos (COELHO, 2001).

A urbanização é o reflexo da vida urbana, constituída de confrontos, diferentes estilos de vida e relações sobre um território (Lefebvre, 1991). Relaciona-se com o desenvolvimento socioeconômico local, com limitações referentes a situação social, de pobreza local e das suas dificuldades geográficas (Xavier, *op. cit*). Além disso, pela própria diversidade na função e usos e por ser condicionada a interesses locais, nacionais e globais, a urbanização também se torna heterogênea e excludente, atendendo a uma ou poucas funções e usos. Geralmente, esse processo também é incentivado pelo poder público, quando este atua, sobretudo, na inserção

⁹SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. **O chão arranha o céu. A lógica da reprodução monopolista da Cidade.** Tese (Doutorado em Organização do Espaço) – USP/FFLCH, São Paulo, 1991.

de infraestrutura, necessária para a viabilização e melhoria dos empreendimentos da iniciativa privada do local, levando ao surgimento de uma cidade desigual e fragmentada.

A intervenção pública e o aumento da mobilidade de capital estrangeiro levam ao aumento do processo de mercantilização do desenvolvimento urbano, bem como das desigualdades e novas modalidades de fragmentação urbana. Nesse sentido, o setor privado efetua investimentos, visando aproveitar oportunidades oferecidas por cada cidade para a realização dos seus negócios, sem pensar no desenvolvimento local (MATTOS, 2007).

A economia global e sua complexidade nas transações, devido o crescimento dos fluxos financeiros internacionais, requerem uma constante busca da estabilidade, em meio a crises e desigualdades, levando a alteração na função das cidades e exigindo uma infraestrutura de serviços especializados e concentração de recursos (SASSEN, 1998).

A formação e a organização do território podem ser influenciadas por uma ou mais de uma atividade econômica, levando a um processo de urbanização e expansão do espaço urbano de acordo com a sua demanda e necessidade de consumo e produção. A partir dessa atuação, ao invés de gerar melhorias, a atividade econômica geralmente leva ao surgimento de disparidades. Nesse contexto, os locais que são caracterizados por concentrarem uma atividade comercial, tornam-se lugares de consumo, causando o deslocamento da parcela pobre da população para periferia e, posteriormente, da burguesia para o subúrbio, sendo áreas mais recomendadas para a moradia, já que são mais afastadas dos centros (Lefebvre, *op. cit.*). No Brasil, por exemplo, o processo de acumulação urbana ocorre na existência do crescimento do mercado imobiliário e esse movimento de acumulação se dá em detrimento da segregação socioespacial, na qual a população pobre continua sendo empurrada para as periferias das cidades e a venda na natureza emerge como mercadoria de grande valor de marketing dos empreendimentos (LEAL, 2010).

O turismo surge como uma alternativa de desenvolvimento, sendo a principal ou uma das principais atividades econômicas. Nesse contexto, diversas áreas litorâneas, tornaram-se destinos turísticos, por conter características propícias ao desenvolvimento do turismo “sol e mar” e pela vantagem do turismo propiciar um retorno econômico a curto prazo. Entretanto, o crescimento econômico, a partir do foco turístico, traz interferências em diversos aspectos ambientais, sociais e espaciais que acabam indo de encontro aos interesses das comunidades locais menos favorecidas.

3.2.3 Turismo e Urbanização

A urbanização e o turismo possuem uma relação muito estreita, uma vez que, como atividade econômica, o turismo requer uma infraestrutura que o auxilie em seu desenvolvimento.

O turismo contemporâneo desenvolve-se em lugares frágeis e de beleza considerável, devido a constante busca do verde e da fuga dos tumultos dos grandes centros urbanos, visando o contato com o ambiente natural e a busca do equilíbrio psicofísico nos tempos de lazer (RUSCHMANN, 2000).

A partir da utilização dos recursos naturais, o turismo pode causar diversos efeitos negativos, através do uso desordenado do espaço e a sobrecarga de demanda no local, com a deterioração de ambientes naturais para a implantação de projetos turísticos que atendam aos padrões vinculados a países do primeiro mundo, alteração das sociedades locais pela introdução de novos valores, entre outros (Becker, 1983). A especulação imobiliária, a partir da utilização e aumento significativo do valor do solo, também é incentivada a partir do desenvolvimento da atividade, causando o surgimento de rivalidades entre os diferentes grupos de interesses (visitantes, residentes e empresários) para a sua utilização.

No destino turístico, as áreas que mais recebem turistas, geralmente começam a ser redefinidas a partir das características deste público, com novas materialidades como galerias, shoppings, lojas de grife e etc., e implantação de resorts e condomínios fechados, tornando-se uma espécie de mercadoria para a atração de visitantes, de forma que o local, antes público, passa a ser privado (Ruschmann, 2004). Este processo é caracterizado pela urbanização turística (formas específicas de produção do espaço urbano engendradas a partir do turismo, sobretudo quando torna-se dominante na economia local) (MULLINS, 1991).

A urbanização turística promove uma completa reorganização espacial, o que pode acentuar as desigualdades e a segregação socioespacial (Souza, 2006). As cidades urbanizadas turisticamente possuem características diferenciadas em relação ao crescimento demográfico, urbanização, setores econômicos da economia urbana, níveis de emprego e subemprego, entre outros, interferindo até no uso do solo e morfologia urbana, regidas pelos interesses do mercado imobiliário, quando há a prática do “higienismo”, com a retirada de aspectos locais que são considerados inconvenientes às áreas turísticas. Não há a organização para o atendimento das necessidades básicas como moradia, serviços de saúde, educação e etc., e sim

para o consumo de bens e serviços de lazer e quase que exclusivamente, ao consumo de artigos e serviços de entretenimento (MASCARENHAS, 2004).

Outro fator observado a partir da expansão proveniente do turismo é a construção de vias e rodovias e ampliação da malha urbana, investimentos em infraestrutura urbana e um maior oferecimento de bens e serviços, visando a permanência dos visitantes. Desse modo, pode-se dizer que o crescimento de alguns setores como hospedagens, alimentos e bebidas e transportes, junto à consolidação e formação de uma classe consumidora de produtos turísticos, deu origem a diferentes fluxos, resultando em uma nova ordem no processo de ocupação do espaço, observando que cada vez há menos território sem turistas (Teles, 2006). A organização espacial pode ser modificada em função das alterações da demanda (Castilho, 1999) e o prevalecimento do consumo entre as atividades produtivas, pois, mesmo com o dinamismo econômico, identifica-se o subemprego, baixa renumeração e precarização dos contratos, segmento com expressivo número de artesãos, donos de pousadas, restaurantes e bares, lojas, entre outros (MULLINS, *op. cit.*).

Diversos lugares desta região, antes vilas de pescadores e portos, transformaram-se em destinos turísticos consolidados nacional e internacionalmente, com a implantação de estabelecimentos turísticos de pequeno a grande porte, segundas residências e novas práticas marítimas ligadas ao veraneio e turismo (Bernal, s.d.), além da forte presença do mercado imobiliário e empreendimentos hoteleiros (Cruz, 1999). Desse modo, há a implantação de inúmeros setores ligados ao lazer e entretenimento, necessários para atender a demanda do fluxo turístico. Nesse sentido, atendendo a necessidade do desenvolvimento e aos anseios do capitalismo para obtenção de lucros, o turismo influencia a composição espacial e econômica de um local e submete a comunidade autóctone a uma ordem externa típica de uma comunidade litorânea. Os espaços, que anteriormente destinavam-se à residência e serviços para a população, começam a ser remodelados com edificações específicas para o turismo, resultando na expulsão dos seus residentes (Luchiari, 2000). Desta forma, o local passa a ser constituído de características do turismo, criando e reinventando funções e bens culturais e transformando-os em atrações turísticas, não pelas práticas sociais e relações contidas no local, mas para o recebimento de visitantes.

4 PORTO DE GALINHAS: LOCALIZAÇÃO E CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO

Visando uma maior identificação e conhecimento da área de estudo, serão apresentadas as características históricas, turísticas, geoeconômicas e demográficas de Porto de Galinhas. A primeira abordagem se fará sobre o município de Ipojuca e, a posteriori Porto de Galinhas.

4.1 Ipojuca

Distante a 50 km da capital pernambucana, Ipojuca possui uma área de 533 km², fazendo limite com o Cabo de Santo Agostinho (N), Sirinhaém (S), Escada (O) e o Oceano Atlântico (L). Constitui-se de 27 bairros¹⁰ (Figura 01) distribuídos entre os distritos sede (Ipojuca), Camela (incluindo Serrambi) e Nossa Senhora do Ó (incluindo Porto de Galinhas). (CONDEPE – FIDEM, 2011).

Situado na Mesorregião Metropolitana do Recife e Microrregião Suape, o município possui o litoral mais extenso do estado (32 km) dividido em Camboa, Enseadinha, Serrambi, Cacimbas, Toquinho, Cupe, Muro Alto, Maracaípe, Pontal de Macacaípe e Porto de Galinhas. (ALECRIM, 2003). Seu acesso dá-se pela BR-101 e PE-60 (via Cabo de Santo Agostinho).

Sua economia baseou-se no cultivo de cana de açúcar e na indústria sucroalcooleira, com diversos engenhos possibilitados por seu solo argiloso. No entanto, a partir da década de 1980, o turismo torna-se a segunda opção econômica, seguida da pesca. A introdução do turismo no município leva a uma série de mudanças na urbanização e dinâmica populacional do local (SERPA, 2001).

¹⁰ Maranhão, Serrambi, Rurópolis (de Baixo e de Cima), São Miguel, Toquinho, Suape – Ipojuca, Área Rural de Ipojuca, Centro Antigo, Loteamento Santo Cristo, Camela (Centro e Área Rural), Vila de Porto de Galinhas, Usina Salgado, Socó/Salinas, Praia de Porto de Galinhas, Muro Alto, Merepe (III e I e II), Loteamento Canoas, Cupe, Centro - Nossa Senhora Do Ó, Canoas, Caetés, Área Rural - Nossa Senhora Do Ó, São Miguel, Centro Ipojuca, Campo do Avião e Maracaípe.

Figura 01 - Delimitação dos Bairros de Ipojuca



Fonte: Atlas Metropolitano – Condepe\Fidem, 2011

Atualmente, a base econômica de Ipojuca divide-se predominantemente do Distrito Industrial Portuário de Suape¹¹ e da atividade turística, sendo o segundo município mais visitado do Estado, tanto em número de visitantes como de hóspedes, o que motivou o recebimento de grandes investimentos nas áreas de infraestrutura e capacitação profissional, causando maior elevação do PIB, com receita de R\$ 6.250.969 em 2008 (IBGE, 2011).

Ipojuca possui diversos atrativos naturais e construídos, como manguezais; cachoeiras; o neck vulcânico, os antigos engenhos e uma oferta de 14.165 leitos, distribuídos em estabelecimentos hoteleiros¹² e extra hoteleiros¹³ (EMPETUR/IBOH'S/PESQUISAS DO TURISMO RECEPTIVO DO RECIFE, IPOJUCA E FERNANDO DE NORONHA, 2010).

Em Ipojuca, a sua população apresentou um maior crescimento entre as décadas de 2000 a 2010 (33.909 habitantes em 1970, 39.456 habitantes em 1980, 45.424 habitantes em 1991, 59.281 habitantes em 2000 e 76.517 habitantes em 2010 (IBGE, 1970, 1980 a e b, 2000 e 2011). A atual densidade demográfica do município é 152,74 hab./km², o índice de desenvolvimento urbano médio de 0,658 e 3,11% de taxa média geométrica de incremento anual. Sua área encontra-se 74,05% urbanizada (IBGE, 2011).

4.2 Porto de Galinhas

Localizado no município de Ipojuca e distante 13 km da sede do município, Porto de Galinhas é um setor territorial, considerado pelo IBGE como uma área urbana isolada¹⁴ do Distrito de Nossa Senhora do Ó (figura 02). Possui 2,14 km²¹⁵ e localiza-se na área Leste de Ipojuca, limita-se ao Merepe I, II e III (N), Oceano Atlântico (L), Socó/Salinas (O) e Maracaípe (S).

¹¹ Local com diversas empresas de tecnologia de ponta que, o seu maior percentual localiza-se em Ipojuca.

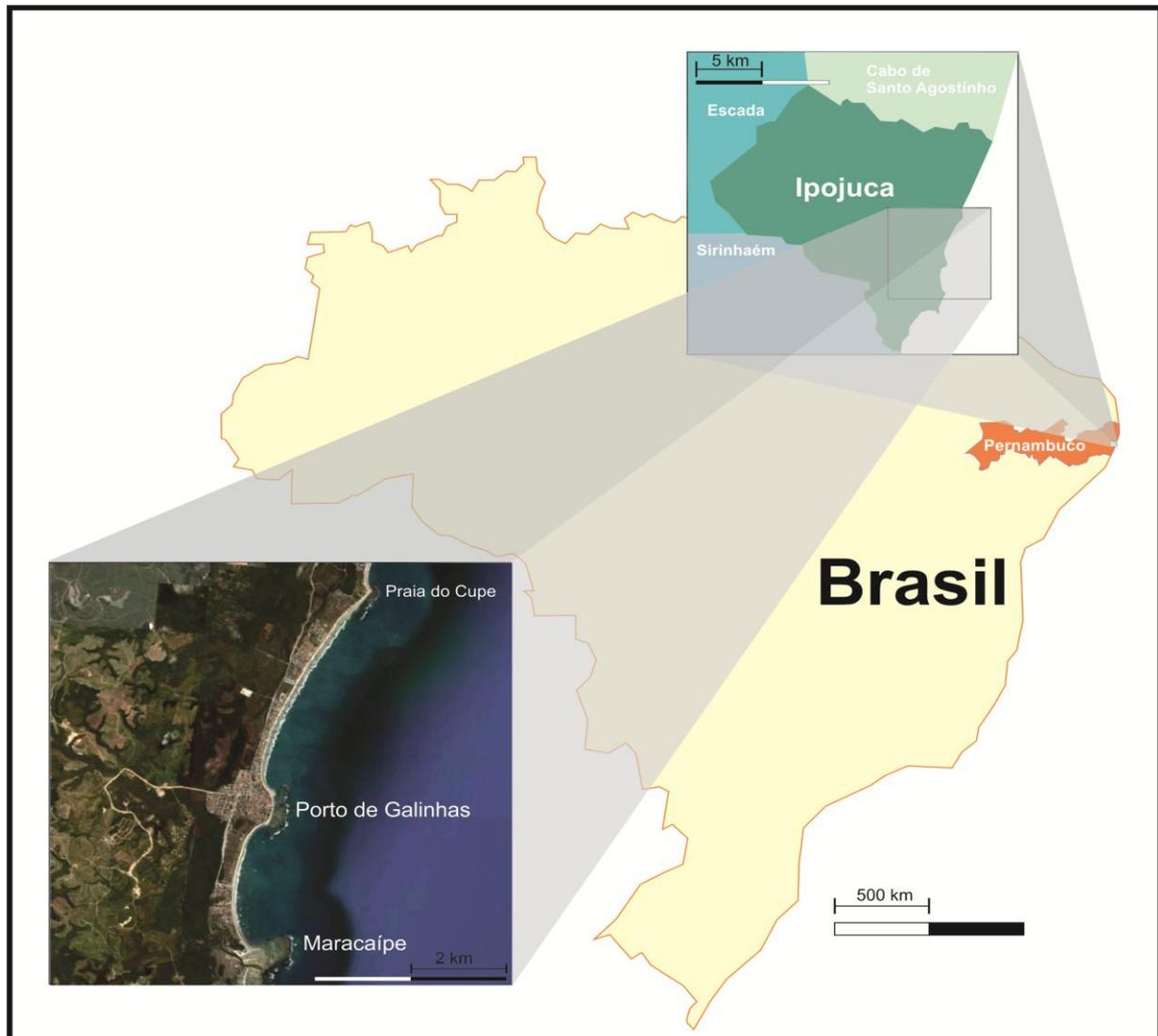
¹² Equipamentos Hoteleiros: exceto os motéis, podem ser chamados de hotéis e enquadrados na atual classificação oficial. (Hotel Padrão, Hotel de lazer, Hotel Residência ou suíte service, Hotel Clube, Hotel de saúde, Hotel Fazenda, Eco-Hotel, Hotel em Terminal de Transporte, Lodge, Motel e Timeshare).

¹³ Extra Hoteleiros - Oferta de hospedagem, sem haver possibilidade imediata de comparação entre instalações e serviços. Complementam a oferta de leitos e caracterizam-se por serem mais econômicos e apresentarem variedade no que se refere a prestação de serviços. (Pensão, pensionato, colônia de férias, albergue de turismo ou juventude, pousadas, acampamentos, camping, imóvel locado, segunda residência, alojamentos de turismo rural, apart-hotel, flat, hospedaria, parador, quartos avulsos e bed and breakfast).

¹⁴ 13 Área urbana isolada - Área definida por lei municipal e separada da sede municipal ou distrital por área rural ou por outro limite legal. Classificação considerada a menor unidade territorial – País, estado, cidade, distrito, setor territorial. Esta divisão é realizada para facilitar a coleta de dados para o IBGE Fonte: IBGE Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/presidencia/noticias/guia_do_censo_2010_glossario.php>.

¹⁵ Área correspondente aos bairros da Praia de Porto de Galinhas (1,57 km²) e Vila de Porto de Galinhas (0,57km).

Figura 02 - Localização de Porto de Galinhas



Fonte: Google Earth
Elaboração: Bruno Gonçalves

Grande parte dos moradores de Porto de Galinhas dedica-se as atividades ligadas ao turismo e poucos a pesca (Condepe-Fidem, 2011) e deslocaram-se, a partir do processo de organização e urbanização da área, para as localidades periféricas (Salinas, Pantanal e Socó) localizadas na parte centro oeste de Porto de Galinhas (SERPA, *op. cit*). Estas áreas são consideradas aglomerados subnormais (assentamentos irregulares conhecidos como favelas, invasões, grotas, baixadas, comunidades, vilas, ressacas, mocambos, palafitas, entre outros) e que geralmente apresentam deficiência em sua urbanização (Censo IBGE, 2010). (imagem 02)

Imagem 02 - Localização dos aglomerados subnormais e Porto de Galinhas



Fonte: Google Earth, 2011.

4.2.1 Porto de Galinhas e sua relação com o turismo

Porto de Galinhas é um dos maiores polos turísticos do estado e foi considerada, consecutivamente, entre os anos de 2000 a 2010, a praia mais bonita do Brasil pela Revista Viagem e Turismo (PREFEITURA DE IPOJUCA, 2011).

A atividade turística de Porto de Galinhas transcende o local, incluindo e influenciando as praias circunvizinhas, inserindo, em sua divulgação, Muro Alto, Camboa, Maracaípe, entre outras. Além disso, nota-se que grande parte dos meios de hospedagens estão localizados em Muro Alto e Cupe, compondo o Complexo Turístico Porto de Galinhas, com a maior oferta de hospedagem no estado (14.165 leitos), entre hotéis, flats, resorts, pousadas, chalés, pertencentes a bandeiras nacionais e internacionais (EMPETUR/PESQUISA DO INVENTÁRIO DA OFERTA TURÍSTICA DE PERNAMBUCO/PESQUISA DIRETA, 2010).

A atuação da atividade turística em Porto de Galinhas também levou ao desenvolvimento do seu comércio e serviços, sobretudo voltados ao turismo (bares, restaurantes, lojas de artesanato), opções para a diversão noturna, práticas de esportes (skate, surf, kite surf e etc) e passeios de buggy, com destaque na Rua Esperança, principal via do turismo da Vila. Na gastronomia, Porto de Galinhas baseia-se na culinária com frutos do mar. No artesanato, é utilizada matéria prima local (madeira e fibras naturais) para a elaboração de pinturas em tecidos e bordados, esculturas, desenhos e gravuras. As galinhas esculpidas em raiz de coqueiro ou cerâmica, através de artista Carcará, tornaram-se a marca registrada de Porto de Galinhas (GUIATUR, 2005 e 2006).

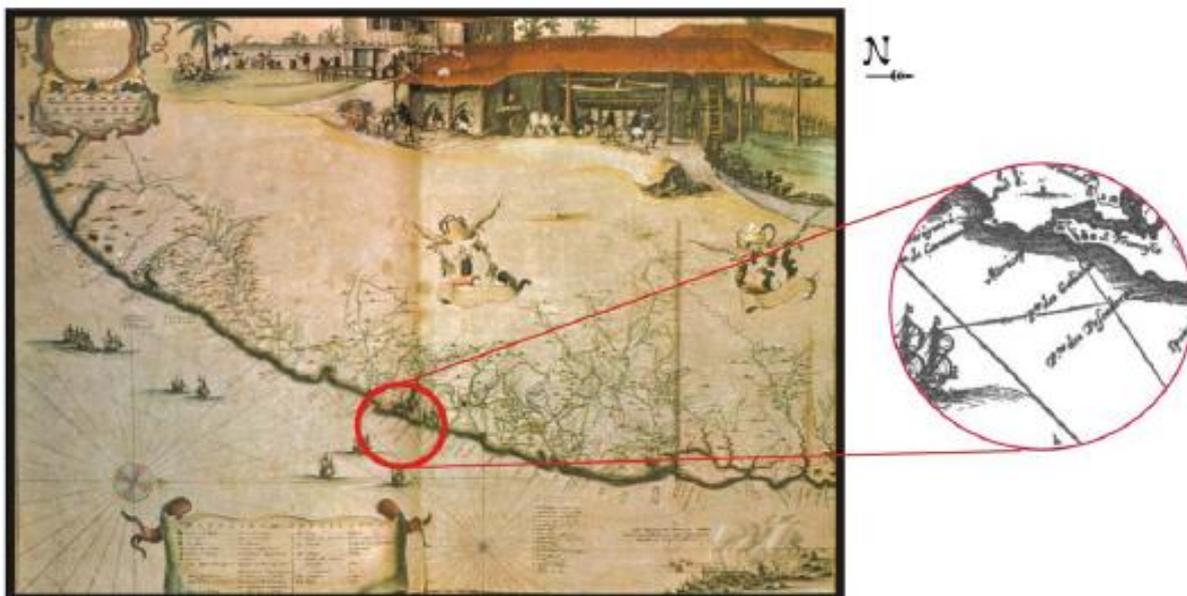
Porto de Galinhas também possui como atrativos turísticos o vulcão extinto situado na Usina de Ipojuca; a Capela de Nossa Senhora da Conceição, edificada em 1765; o Engenho Canoas, produtor de rapadura; Engenho Gaipó, construído em 1853 e constituído dos baobás; a Casa de Farinha, sendo remanescente de escravos; e a Cachoeira de Crauaçu (EMPETUR, 2010).

4.2.2 Aspectos históricos da ocupação de Porto de Galinhas

Antes de explorar a terra “descoberta”, Portugal buscou conhecer a costa brasileira, visando identificar locais ideais para a implantação de portos, ancoradouros e paragens, com fins a importação de produtos e exportação dos materiais aqui retirados a serem enviados para Portugal.

Um dos melhores locais identificados foi o Cabo de Santo Agostinho, por sua formação geográfica e bifurcação da corrente equatorial vinda da África, facilitando a viagem dos navegantes e a área correspondente a Porto de Galinhas, próprio para o ancoradouro e para a implantação de um porto, sendo já mencionada nos mapas do final do século XVI e início do século XVII (figura 03) (MELLO NETO, 1981).

Figura 03 - Mapa de Barleus de 1630



Fonte: SITÔNIO LIMA, 2006.

Havia uma narração no diário de navegação de Pero Lopes de Souza, relatando o contrabando do pau-brasil por cinco navios franceses, na expedição de 1530, em uma área que seria Porto de Galinhas: "Assim, seguros por este mar longo a cerca de 60 léguas do arquipélago de Fernão de Loronha, havemos vista de terra do Cabo de Santa Maria de La Consolación (Cabo de Santo Agostinho). Seguimos a nossa rota rumo sul e ao pau-brasil" (LEÃO apud SERPA, *op. cit.*).

Porto de Galinhas era chamado de Porto Rico, devido a grande quantidade encontrada desta árvore no local, conhecida como o melhor pau-brasil do país (Mello, 1967), sendo explorado a partir de 1560, após a expulsão dos índios Caetés e outras tribos que residiam no Litoral Sul.

O território de Porto de Galinhas se caracterizava por sua terra salinada, favorecendo o cultivo de côco. Estava entre o solo argiloso, propício ao cultivo da cana de açúcar, mandioca e o Oceano Atlântico. O cultivo do açúcar, economia local do século XVII e XVIII, resultou na expansão dos engenhos e desenvolvimento das Famílias Cavalcanti, Rolim, Lacerda, Acioli e Moura e conseqüentemente, na necessidade do aumento na mão de obra, requerendo a importação de escravos para trabalhar nos engenhos (MELLO, *op.cit.*).

Diante disso, Porto de Galinhas foi um importante e movimentado porto de entrada de navios negreiros. Na época, como o tráfico de escravos era uma medida proibida, o seu transporte era clandestino, junto as galinhas d'Angola, em engradados de madeira. Além disso, utilizava-se no aviso da chegada de escravos ("tem galinha de Angola no porto").

O nome da Vila deriva-se deste período, tanto pela expressão utilizada (“tem galinha de Angola no porto”) quanto pelos “Galinhas”, grupos numerosos de negros conhecidos na Bahia, trazidos para o Brasil no final do século XIX, originados da África Central (RAMOS, 1943).

Visando o combate as invasões e os saques no território recém descoberto, D. João III dividiu o Brasil em capitanias hereditárias, doando-as para pessoas de sua confiança, denominando-os de donatários. De início, Porto de Galinhas, que pertencia a capitania hereditária de Duarte Coelho, teve como dono Bento Maciel Parente, que vendeu a área, no início do século XVII, para Francisco Dias Delgado, senhor do Engenho Trapiche. Posteriormente, hipotecou-a ao Padre Frei Antonio de Santa Maria Jaboatão, em troca de uma sepultura para ele e sua esposa Catarina Moreno, no Convento de Santo Antônio de Ipojuca (MESQUITA, 1977).

Em 1785, por dificuldades de gestão, a área foi abandonada e considerada vaga pelo juiz competente por não possuir nenhum herdeiro. Em 1805, foi requerida por Manuel Joaquim Barbosa, a sua posse em uma ação reivindicatória de Pedro Américo da Gama, que se dizia descendente e herdeiro instituído. Com a morte de ambos, o território e toda a renda proveniente do local, arrecadada no período correspondente a 1806 a 1827, foi entregue em 1830 aos filhos do Pedro Américo da Gama (COSTA, 1985).

Segundo um estudo realizado em 1851, a implantação de portos na costa de Porto de Galinhas era inviável, sendo considerado de pequena profundidade, fato que poderia até impedir o desenvolvimento de comércio no local (MENDONÇA, 2004).

Na década de 1950, devido a dificuldades de administração da área, o Governo comprou 100 hectares da praia (MENDONÇA, *op. cit.*). Desta forma, o local pertencia ao Estado e a Manuel Luís, que herdou parte da propriedade e comprou as demais. No objetivo de povoar e adubar as terras da praia, permitiu a construção de casas no seu território.

5 PORTO DE GALINHAS: DE VILA DE PESCADORES A UM PONTO TURÍSTICO INTERNACIONAL

Neste capítulo, serão apresentadas as alterações espaciais e socioeconômicas ocorridas em Porto de Galinhas decorrentes do turismo, ocorridas nos três períodos estudados: Vila de pescadores à atividade de veraneio, Expansão para o turismo e Porto de Galinhas como um destino internacional.

5.1 1970 Á 1989 – Porto de Galinhas: De Vila de Pescadores à Atividade de Veraneio

No início da década de 1970, Porto de Galinhas apresentava um núcleo urbano incipiente, com cerca de 200 moradores, ambiência rural e poucas edificações, como fazendas de côco e 22 residências, sendo a maioria construídas com taipa e madeira e cobertas de palha (MENDONÇA, *op. cit*) concentradas, sobretudo, na Rua Esperança, principal rua da Vila, como mostra a figura abaixo (Imagem 03).

Imagem 03 - Porto de Galinhas em 1979



Fonte: Condepe-Fidem

Nesta época, Porto de Galinhas era considerado um local deserto, com cobertura vegetal quase intocada, repleto de coqueiros (Imagem 04).

Imagem 04 - Coqueiros em Porto de Galinhas

Fonte: MENDONÇA,2004.

A base econômica de Porto de Galinhas consistia nas atividades ligadas ao setor primário: pesca e agricultura (predominante a exploração do côco). Ao lado da casa de propriedade da Família Souza Leão, umas das primeiras a veranear na Praia de Porto de Galinhas, havia uma balança que servia para pesar o cardume coletado pelos pescadores e que seriam comercializados no local e em outros locais de Ipojuca (Site Porto de Galinhas, 2011). O acesso a Vila era precário, realizado por uma estreita estrada de terra e palhas de coqueiros (Rua Esperança) dentro da Fazenda Merepe (Imagem 05).

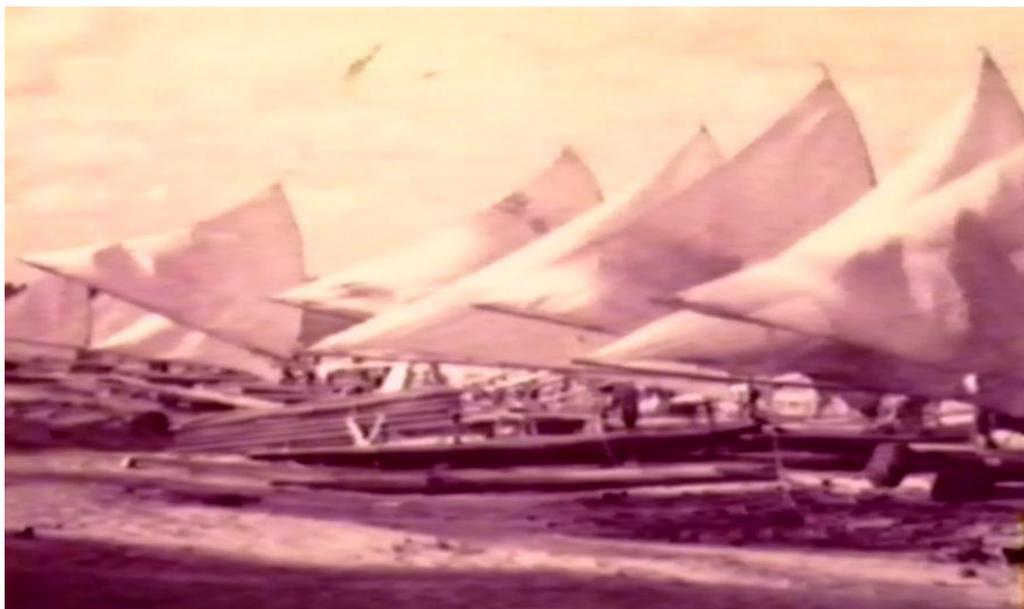
Imagem 05 - Rua Esperança no final da década de 70

Fonte: MENDONÇA,2004.

A falta de energia elétrica em Porto de Galinhas dificultava o seu acesso e comunicação. Além disso, o local apresentava deficiência no saneamento e água tratada,

sendo necessárias a instalação de poços artesianos e fossas sépticas (Site Porto de Galinhas, 2011). Seus principais meios de transportes eram os carros de boi, barcaças¹⁶ e jangadas, constituídas de velas brancas e de madeira rústica (Imagem 06) e ancoradas em um local onde, atualmente, é a Praça das Piscinas Naturais (LITERATURA E CRÍTICA CULTURAL,2011).

Imagem 06 - Jangadas na Praia de Porto de Galinhas



Fonte: MENDONÇA,2004.

5.1.1 O Surgimento do turismo na Vila de Porto de Galinhas e suas alterações espaciais e socioeconômicas

Em 1975, a implantação do PROÁLCOOL leva a uma crise açucareira em diversos locais que se baseavam na atividade de cana de açúcar, o que possibilitava o desemprego dos residentes de Ipojuca e na invasão dos terrenos da praia de Porto de Galinhas (CPRH,1999). Neste período, também estava sendo definida a área para a instalação do Porto de Suape, nos limites da Fazenda Cupe e Praia de Gamboa, possibilitando a desapropriação destes locais pelo poder público. Por estes motivos e pela necessidade de ocupação do território de Porto de Galinhas, em setembro de 1975, a Carvalheira Incorporações e a Ampla, através de Mário Jorge, então proprietário da área, dividiu-a em lotes, distribuídas às famílias de classe média e alta da Região Metropolitana de Recife, o que levou a derrubada dos coqueiros (Imagem 07), das antigas fazendas de côco, no período de 1977 e 1980, para a construção de casas de veraneio.

¹⁶ Grande e resistente embarcação dotada de vela, semelhante a jangada, originalmente de Pernambuco, que conduzia carga para os seus portos e os portos vizinhos (HOUAISS, 2001).

Imagem 07 - Derrubada dos coqueiros na Praia de Porto de Galinhas



Fonte: MENDONÇA,2004.

Nesse sentido, inicia-se a expansão urbana e a nova organização no território de Porto de Galinhas, com o surgimento dos Loteamentos do Recanto Porto de Galinhas I (24 de março de 1977) e II (25 de março de 1977) (Imagem 08).

Imagem 08 - Placa indicativa para o Loteamento Recanto de Porto de Galinhas



Fonte: MENDONÇA,2004.

Ademais, houve o investimento em infraestrutura local a partir da construção, pelos arquitetos Jerônimo Cunha Lima e Carlos Fernando Pontual, contratados por Mário Jorge, de ruas com 30 metros, praças de 60 m x 60 m e terrenos de 15 m x 45 m (MENDONÇA, *op. cit.*). Aos moradores da Vila, foram reservadas as áreas mais afastadas da praia, deslocando-se para casas de alvenaria.

No mesmo ano, houve a abertura dos Loteamentos Merepe I, II e III (Imagem 09), desmembrados da Fazenda Merepe, pertencente a Família Uchôa e autorizado pelo Prefeito de Ipojuca Jaime Agostinho, sancionando a lei nº 705, tornando-os uma zona urbana e de turismo.

Imagem 09 - Placa indicativa para o Loteamento Merepe



Fonte: MENDONÇA, 2004.

Nesse período, inicia-se, de forma incipiente, a atividade turística em Porto de Galinhas, através da atividade de veraneio. O surgimento dos Loteamentos impulsiona a implantação de estabelecimentos comerciais como a Pousada Benedita (1977), Barraca de D. Biu e as Peixadas do Braz e de Laércio, atendendo os veranistas que frequentavam o local (BARROS JÚNIOR, 2002).

A partir de 1980, o turismo também amplia a sua área de atuação para as praias circunvizinhas (de Muro Alto à Maracaípe), com a substituição de inúmeras residências e casas de veraneios por meios de hospedagem: Privê de Veraneio (1985) e Privê Portal do Sol em Merepe I, Chalés de Maracaípe (1985) no Pontal de Maracaípe, Armação, Hotel Solar Porto de Galinhas (1986) em Merepe II e Marupiara (1985), Hotel Village (1988) e Pontal de

Ocaporã (1989) em Cupe (ANJOS,2005).

5.1.1.1 Ações do Poder Público na urbanização de Porto de Galinhas

Nas décadas de 1970 e 1980, o Brasil começa a se descobrir para o turismo, a partir da identificação do potencial da Região Nordeste para o segmento do turismo sol e mar. Dessa forma, as áreas litorâneas passam a serem destinos turísticos, iniciando uma intensa transformação e valorização do seu território. Além disso, houve um aumento no investimento de políticas públicas pelo Governo Federal (iniciando na década de 1950, com ascensão na década de 1970), devido a criação, em 1966, da estrutura institucional federal do turismo (Conselho Nacional de Turismo - CNTur e Embratur, na época ainda sendo a Empresa Brasileira de Turismo) (BENI,2006).

Outro fator que incentivou o desenvolvimento do turismo foi a liberação do mercado turístico e a participação e seleção da política, processo e desenvolvimento pela sociedade civil e empreendedores, fora dos moldes do governo militar (Araújo, 2000), além do incentivo na implantação de equipamentos e serviços necessários para a atividade turística, oriundos de investimentos privados, nacionais e estrangeiros (CRUZ, 2002).

Em 1974, a área que pertencia ao governo, localizada em Porto de Galinhas (100 ha), foi desmembrada: 19,5 hectares destinou-se a construção da casa de férias do governador do Estado, 86,97 ha permaneceu com o Instituto Agrônômico de Pernambuco - IPA, com fins à pesquisa do coco e 3,65 hectares a Empetur, por quase uma década, para o desenvolvimento da atividade do camping, segmento incentivado pelo crescimento da atividade turística e de acampantes em Porto e Maracaípe (MENDONÇA, *op. cit*).

No mesmo ano, foi realizada a primeira ação de política pública em Porto de Galinhas, através do Programa de Ação para o Desenvolvimento do Turismo em Pernambuco pelo Plano Pernambucano de Turismo – PLANPETUR com recursos, orçado em 8 milhões de cruzeiros, da EMPETUR e CONDEPE, visando agilizar os projetos de camping, No entanto, neste projeto, Porto de Galinhas era considerada um local sem atrativos, sendo citada apenas em sua relação com a distância da capital Recife (MENDONÇA, *op. cit*).

Em 1976, é lançado o programa de valorização do litoral de Pernambuco pela Secretaria de Planejamento do Estado e Fundação de Desenvolvimento Municipal do Interior de Pernambuco - FIAM, visando proporcionar qualidade de vida da população e intervir na pressão fundiária e especulação imobiliária, já identificada no litoral do estado. O programa dividiu-se em três tipos de intervenções (Áreas de Reserva Biológica, Núcleos de Ocupação

Intensiva e Áreas de Ocupação Ordenada), estando Porto de Galinhas incluída no Núcleo de Ocupação Intensiva (caracterizado pelo predomínio da vocação do lazer, restinga, pesca e côco) no objetivo de ordenar o litoral, aliando a preservação dos seus recursos naturais. O valor total do projeto foi CR\$ 8.625.000,00 oriundos da Financiadora de Estudos e Projetos - FINEP, destinando CR\$ 725,00 a Porto de Galinhas para as obras realizadas em 1976 e 1977 (GOVERNO DO ESTADO DE PERNAMBUCO, 1976).

A partir dos estudos realizados pelo FIAM, foi identificada a vocação de Porto de Galinhas para o investimento em mais um segmento do turismo, já que passa a ser considerada propícia a instalação e operação de um complexo ecoturístico, voltado para a prática de lazer e esportes náuticos. Para isso, foi disponibilizada a distribuição do terreno de 31,44 ha, repartido em 8 lotes a serem adquiridos por pessoas jurídicas, visando a construção de uma estrutura turística receptiva de acordo com a arquitetura e princípios urbanos requeridos, aliando a preservação e valores dos recursos naturais (GOVERNO DE PERNAMBUCO, 1984).

No final da década de 1970, o Governo Federal realizou ações na infraestrutura, como a inauguração da pavimentação da PE-38 que liga a PE-60 a Nossa Senhora do Ó, distrito onde localiza-se Porto de Galinhas, atendendo a necessidades de usinas e meios de hospedagem existentes no local (CRUZ, 2002).

Em 1984, foi criado o termo de referência pela Secretaria de Turismo, Cultura e Esportes do Governo do Estado, para a elaboração de propostas técnicas a serem apresentadas por investidores nacionais e internacionais, com vistas a implantação de empreendimentos hoteleiros na Praia de Porto de Galinhas.

5.2 1990 a 1999 - Expansão do Turismo na Vila de Porto de Galinhas

5.2.1 O turismo como principal atividade econômica e seus efeitos no processo de ocupação e organização da Vila de Porto de Galinhas

O turismo passa a ser a principal atividade econômica de Porto de Galinhas, dentre outros motivos, pela crise canavieira ocorrida na década de 1970. Esta mudança resulta da necessidade dos moradores, que exerciam atividades ligadas a pesca, a inserir-se na nova atividade econômica da Vila, possibilitando maiores ganhos financeiros, com o mesmo instrumento e local de trabalho, através dos passeios de jangadas, além de outros serviços ligados ao lazer, como guias de turismo, bugueiros, entre outros. Esta mudança também se

torna uma possibilidade de geração de emprego e renda especialmente aos nativos, visto que, na existência de outra atividade econômica e devido a sua baixa qualificação, certamente não estariam empregados.

O crescimento da atividade turística resulta na diminuição da cobertura vegetal e aumento no número das edificações em Porto de Galinhas, concentrando-se, sobretudo, em áreas próximas a Praia, através do crescimento do comércio local, com o surgimento e ampliação de diversos meios de hospedagens (20 pousadas, 11 privês, 2 hotéis e 1 albergue) e estabelecimentos comerciais (bares, restaurantes, lojas de grife, *souvenirs*, entre outros) voltados ao turismo. (ANJOS, *op.cit.*) (imagem 10). Em 1991, a Vila possuía 122 domicílios particulares e já se encontrava totalmente urbanizada (CONDEPE-FIDEM, 2011).

Imagem 10 - Vila de Porto de Galinhas em 1997



Fonte: Condepe-Fidem

Neste período, Porto de Galinhas era considerado um local calmo, sem vestígios de poluição e insegurança (Imagem 11), constituída de empreendimentos que visavam a preservação do meio ambiente [Artigos O Norte (1992) e Diário de Pernambuco (1992)].

Imagem 11 - Rua Esperança na década de 1990



Fonte: MENDONÇA,2004.

No entanto, já era previsível a possibilidade do local tornar-se um grande polo turístico, trazendo consigo problemas infraestruturais, como congestionamentos (FOLHA DA TARDE, 1995).

Outro fator impulsionado pelo turismo foi a substituição de residências por estabelecimentos comerciais, ao mesmo tempo em que várias edificações começam a ser constituídas e/ou reformadas de 02 pisos (térreo composto pelo estabelecimento comercial e o primeiro andar) ou ainda, o misto no térreo das casas, de comercio e residência. Partes dos estabelecimentos são administrados pelos próprios moradores (imagem 12).

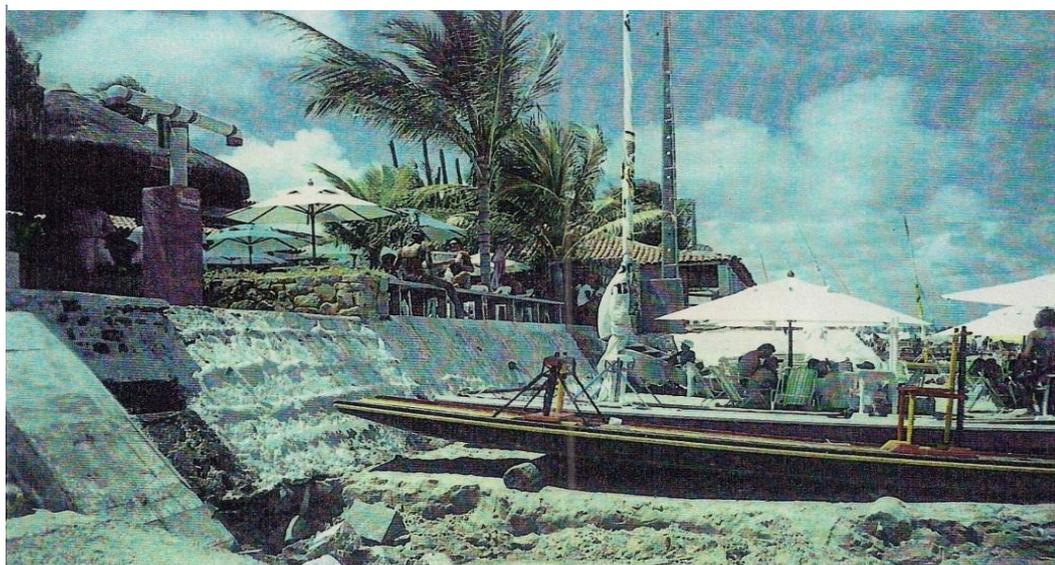
Imagem 12 - Estabelecimentos comerciais (abaixo) e residências (acima) em 1998



Fonte: CAVALCANTI,1998.

Em 1991, houve a pavimentação da PE-09, que liga o distrito de Nossa Senhora do Ó à Porto de Galinhas, compondo o acesso ao local (Mendonça, *op. cit.*). No período de 1990 a 1992, se inicia a instalação das linhas telefônicas públicas e residenciais e a distribuição regular da energia. Apesar de todos os investimentos infraestruturais, a Vila ainda apresentava deficiência no saneamento básico das redes públicas de esgoto, causando o despejo de dejetos de esgotos na praia, comprometendo a saúde e o visual da principal atração do destino de Porto de Galinhas (Imagem 13).

Imagem 13 - Escoamento do esgoto em um dos pontos da Praia em 1998



Fonte: CAVALCANTI, 1998.

No final da década de 1990, começam a serem identificados os impactos decorrentes do crescimento da atividade turística, sobretudo no que se refere ao seu território: uso desordenado do solo através de edificações, para atender a especulação imobiliária que, aliada a falta de infraestrutura e planejamento, causam a derrubada da vegetação original, expansão e privatização de áreas naturais, erosão marinha e nas encostas (Cavalcanti, 1998). Houve o controle no acesso aos ônibus na Vila, restringindo a 25 unidades, devido ao aumento e circulação de pessoas e seus impactos (aumento do lixo e congestionamentos) (MELO, *op. cit.*).

Semelhante a destinos turísticos como Búzios e Tiradentes, a expansão do espaço urbano em Porto de Galinhas também levou a migração de pessoas das cidades próximas, como Sirinhaém e Cabo de Santo Agostinho e no deslocamento de parte da população nativa para áreas mais distantes da praia, resultando no crescimento das comunidades nas áreas

periféricas (Socó, Salinas e Pantanal), caracterizadas pela ausência de infraestrutura (MELO, *op. cit.*).

5.2.1.1 Da crise uma a oportunidade: União do empresariado e divulgação de Porto de Galinhas como destino nacional

No verão de 1992, um boato de um possível surto de cólera nas praias de Pernambuco causou o afastamento dos visitantes à Praia de Porto de Galinhas durante um período de 40 dias (Jornal do Commercio, 1992a), levando a necessidade da união dos proprietários dos diversos meios de hospedagem, Secretaria de Indústria, Comércio e Turismo do Estado, agências de turismo e prestadoras de serviços (Vasp e Luck, com a organização de famtours¹⁶ e workshops para a divulgação de Porto de Galinhas nas cidades emissoras de visitantes) restaurantes e jangadeiros (MENDONÇA, *op. cit.*).

A iniciativa também levou a organização de eventos e festividades e na fundação da AHPG - Associação de Hotéis de Porto de Galinhas, no objetivo de divulgar Porto de Galinhas para outras regiões e países (Melo, 2006). No período da semana santa e mês de maio do mesmo ano, a recuperação nas hospedagens já era observada, através das altas taxas de ocupação dos hotéis (JORNAL DO COMMERCIO, 1992b).

Em 1996, a adoção de Porto de Galinhas como um dos destinos oficiais e o primeiro do Brasil da American Express - AMEx, também incentivou a divulgação da Praia. A empresa investiu em Porto de Galinhas, durante 3 anos, US\$ 300 mil em infraestrutura turística de grande porte no local, comuns em destinos internacionais. O Governo do Estado também forneceu apoio logístico, inventariação dos atrativos do local e treinamento dos profissionais que lidavam diretamente com turistas (Diário de Pernambuco, 1996). Em parceria com a EMBRATUR, a AMEx realizou oficinas destinadas a comunidade e órgãos municipais, voltadas para a conscientização da importância da atividade e organização para busca de parcerias. Neste período, Porto de Galinhas torna-se um dos destinos turísticos do Brasil amplamente conhecidos e divulgados, devido, dentre diversos fatores, as parcerias realizadas entre o poder público e iniciativa privada.

¹⁶Segundo o Sebrae (2010, p.11), Famtour consiste na “Forma de promoção que tem como objetivo familiarizar e encantar o distribuidor do produto turístico. Consiste em convidar o agente de viagem para visitar o destino, para que conheça o local e saiba o que está oferecendo ao cliente”.

5.2.1.2 A Intensificação dos Projetos Governamentais em Porto de Galinhas

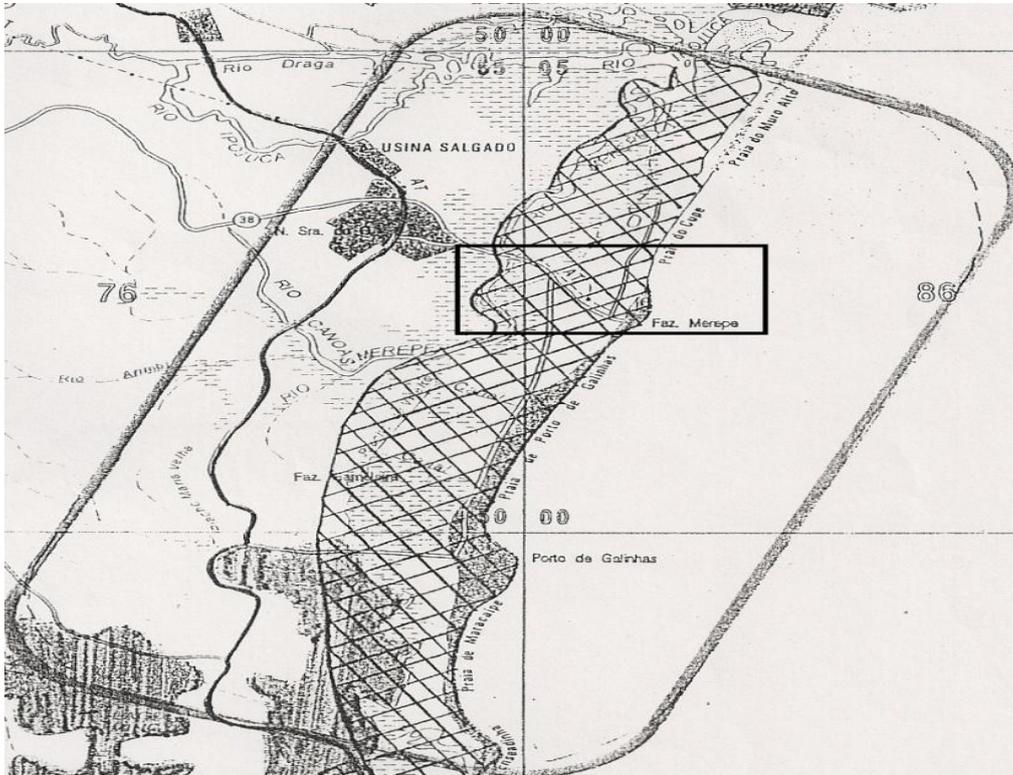
Na década de 1990, crescem os investimentos em projetos de urbanização e infraestrutura, sobretudo pela criação, pela EMBRATUR, do PRODETUR I e II (1995 a 2005) (financiado pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento - BID e Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento BIRD - Banco Mundial), sendo uma política responsável pela dinamização do setor turístico, alocação de recursos para a implantação da infraestrutura e potencialização da oferta turística, incentivando a introdução de capital privado com ações governamentais para o ordenamento e fomento no processo do desenvolvimento. Em Pernambuco, os investimentos públicos resultaram na implantação de infraestrutura básica, instalações de equipamentos urbanos e serviços públicos em locais com vocação turística, sobretudo na região sul (Guadalupe e Ipojuca) que na metrópole (FERREIRA E SILVA,2010).

Entre os projetos governamentais, Porto de Galinhas foi incluído no Programa Nacional de Municipalização do Turismo – PNMT, promovido pela EMBRATUR em 1996, buscando um desenvolvimento integrado do turismo e a melhoria do produto turístico brasileiro, por intermédio da conscientização dos municípios e moradores a respeito dos benefícios econômicos do turismo e da importância da descentralização das atividades de planejamento (BENI, 2006).

O PNMT era constituído de um diagnóstico que descrevia os entraves para o desenvolvimento do turismo no local, como o tratamento final do lixo, deficiência na infraestrutura e dos serviços ligados ao turismo, bem como a necessidade da elaboração do Plano Municipal de Turismo e a criação do Conselho Municipal de Turismo, formado por representantes dos poderes executivo e legislativo e da comunidade, através das associações existentes. No mesmo ano, foi criada a Política Nacional do Turismo, incluindo a praia de Porto de Galinhas em seus programas, os quais começam a ser executados neste período.

Em 1997, houve a elaboração de um termo de referência, por técnicos de diversos segmentos do Governo do Estado e da Prefeitura Municipal de Ipojuca, para a criação de um plano de orientação das ações futuras em Porto de Galinhas, incluída na área em destaque (Figura 04), como um sistema de gestão e parâmetros para o uso e ocupação do solo, já sendo identificados em relação ao ordenamento do seu território, já mencionados no relatório contido no termo (GOVERNO DO ESTADO DE PERNAMBUCO, 1997).

Figura 04 - Área citada no termo de Referência e a Vila de Porto de Galinhas



Fonte: Governo do Estado de Pernambuco, 1997

Segundo o documento, Porto de Galinhas, sendo um destino com potencial consolidado, ainda apresentava características de vila de pescadores e ao mesmo tempo, diversas atividades voltadas para o lazer e turismo. No entanto, ainda necessitava de infraestrutura para atender a atividade.

O Projeto Costa Dourada, pertencente ao PRODETUR, visava a transformação de Porto de Galinhas em um Polo Turístico. Por isso, diversas áreas foram repassadas a iniciativa privada para melhorias na infraestrutura, e com vistas a construção de diversos empreendimentos.

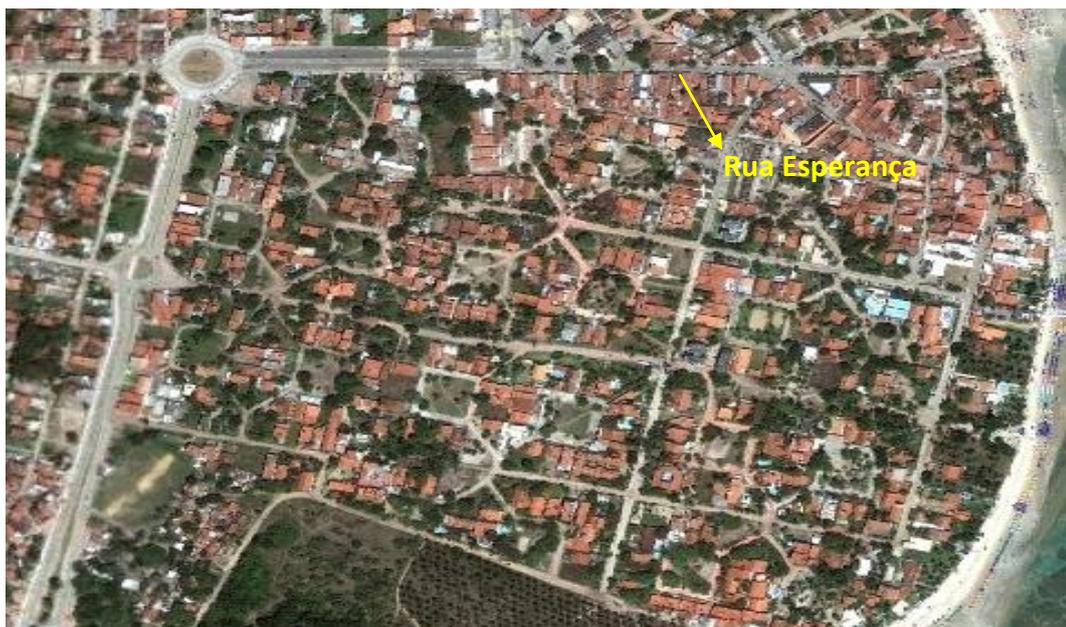
5.3 2000 a 2011 - Porto de Galinhas como um Destino Internacional Consolidado

No período que sucede os anos de 2000 à 2011, Porto de Galinhas torna-se um destino internacionalmente conhecido, incluído em pacotes turísticos e divulgado em diversos materiais promocionais, recebendo turistas e visitantes de todo o mundo. A eleição de Porto de Galinhas, consecutivamente entre os anos de 2000 a 2010, como a melhor praia do Brasil pelos leitores da Revista Viagem e Turismo¹⁷ o aumento do valor do dólar e os atentados ao World Trade Center (2001) contribuíram para que Porto de Galinhas se transformasse em um dos destinos mais procurados do Brasil (Diário de Pernambuco, 2001b), favorecendo a quase a totalidade da ocupação em seus hotéis (DIÁRIO DE PERNAMBUCO, 2001C).

O turismo torna-se a principal atividade econômica de Porto de Galinhas, inserindo grande parte da sua população em serviços ligados direta e indiretamente (Condepe - Fidem, 2011). Este fato também atrai o deslocamento de pessoas para o local em busca de uma oportunidade na área de turismo que, somado ao crescimento populacional, leva ao aumento das áreas periféricas em Porto de Galinhas (CPRH, *op. cit.*).

Neste período, intensifica-se a implantação de edificações em Porto de Galinhas (imagem 14), com a inserção de diversos estabelecimentos comerciais e meios de hospedagem (privês, pousadas, hotéis e resorts) (MELO, *op. cit.*).

Imagem 14 – Vista aérea de Porto de Galinhas em 2011



Fonte: Google Earth, 2011.

¹⁷A escolha dos eleitos, nas diversas categorias, é realizada pelos leitores da Revista, através dos formulários contidos nesta e pelo site da Revista.

Em 2011, Porto de Galinhas era constituída de mais de 200 estabelecimentos voltados sobretudo ao turismo, concentrando-se na Rua Esperança, Navegantes e Beijupirá, áreas mais próximas a praia. Em relação ao tipo de serviço oferecido, observa-se que nestas ruas, onde o turismo concentra-se, existem inúmeras lojas de *souvenirs* e opções de alimentação, em quantidade maior que um local não turístico, comuns em locais que se tornam destinos turísticos. As ruas que são menos movimentadas, como Caraúna, Sabará e Posteação, são constituídas de pequenos espaços livres, residências, privês e pousadas, sendo equipamentos utilizados pelos turistas (Ver quadro 01).

Quadro - 01 - Relação da Infraestrutura voltada para residentes e turistas das ruas de Porto de Galinhas¹⁷

Rua Beijupirá	Rua Manuel Uchôa	Rua Caraúna	Rua Sabará	Rua dos Navegantes	Rua das Piscinas Naturais	Rua Esperança	Rua da Posteação
INFRAESTRUTURA VOLTADA PARA OS RESIDENTES							
Agência Compesa -1 Ouvidoria PMI - 1 Residências - 11	Escola Municipal – 1 Residências – 12	Residências - 1	Residências – 8	Distribuidor de Água – 1 Residências - 13	Residências - 1 Terreno baldio - 1	Armazém - 1 Assistência em Bombas – 1 Dentista -1 Escola Municipal - 1 Igrejas - 2 Casa do Bolo - 1 Loja de Óculos – 1 Livraria - 1 Loja de Antenas – 1 Loja de Bike – 1 Loja de colchões – 1 Residências – 3 Cabeleireiro – 1 Peixaria – 1 Casa Lotérica – 1	Edifícios – 2 Residências – 6
INFRAESTRUTURA PARA OS RESIDENTES E TURISTAS							
Agências Bancárias e Caixas Eletrônicos – 3 Estúdio de Tatuagem – 2 Loja, Boutique de Roupas - 15 Loja de Conveniência - 1- Restaurante – 10	Frutaria – 1 Gráfica – 1 Lan House - 1 Loja, Boutique de Roupas – 1 Loja de Jóias – 1 Sapataria – 1 Moda Praia - 1	Loja de Conveniência - 1		Agência dos Correios – 1 Loja, Boutique de Roupas - 4 Loja de Joias – 1 Alimentação – 6 Lojas de Mergulho – 3 Moda Praia - 4	Estacionamento – 1 Loja, Boutique de Roupas – 9 Alimentação – 10 Bares – 5 Lojas de Mergulho - 2 Moda Praia - 7	Farmácia - 8 Frutaria - 1 Imobiliária – 2 Lan House – 4 Loja de Brincos - 4 Loja de Conveniência - 1 Loja, Boutique de Roupas - 24 Loja de Presentes - 1	

¹⁷ Esta divisão foi realizada da seguinte forma: **Infraestrutura voltada para os residentes:** Conjunto de edificações, de instalações e serviços existentes na Vila de Porto de Galinhas voltados para os residentes; **Infraestrutura para os residentes e turistas:** Conjunto de edificações, de instalações e serviços existentes na Vila de Porto de Galinhas que podem ser utilizados pelos residentes e turistas; **Infraestrutura para os turistas:** Conjunto de edificações, de instalações e serviços voltados para os residentes.

Lojas de Mergulho - 1 Moda Praia – 5 Bar - 1						Mercadinho - 3 Padaria – 2 Posto de Gasolina - 1 Sapataria - 1 Tapeçaria – 1 Agência de turismo – 2 Alimentação - 48 Bares – 6 Moda Praia - 15	
INFRAESTRUTURA PARA OS TURISTAS							
Centro de Informações turísticas – 1 Meios de Hospedagem, Privês e Segundas Residências - 15 Loja de Souvenirs - 7	Loja de souvenirs - 8 Meios de Hospedagem, Privês e Segundas Residências - 5	Meios de Hospedagem, Privês e Segundas Residências – 9	Meios de Hospedagem, Privês e Segundas Residências – 6	Meios de Hospedagem, Privês e Segundas Residências – 3 Loja de Souvenirs - 14	Meios de Hospedagem, Privês e Segundas Residências – 3 Loja de Souvenirs – 9	Lojas de câmbio – 3 Loja de Cartão Postal – 1 Loja de souvenirs – 52 Meios de Hospedagem, Privês e Segundas Residências - 5	Pousadas -2

Fonte: Elaborado pela autora, 2011.

Entre os anos de 2000 a 2011, intensifica-se o comprometimento no saneamento básico e abastecimento d'água, além do trânsito caótico nos fins de semana e feriados, som alto nas ruas, aumento da insegurança e consumo de drogas, chegando a ser comparado ao carnaval de Olinda (FOLHA DE PERNAMBUCO, 2001b).

Conforme dito anteriormente, o crescimento da atividade turística também incentivou o uso do solo de forma desordenada, sem a regulamentação necessária para o controle do uso e ocupação do solo do seu território. Por isso, foi elaborada a lei de ordenamento nº1286, na Câmara de Vereadores, para a elaboração do Plano de Regulamentação de uso e ocupação da orla do município e do Plano Diretor, elaborado pelo Governo do Estado e Fidem, visando a organização e regulamentação dos espaços, bem como frear a especulação imobiliária e a descaracterização, tanto da Vila, como das áreas circunvizinhas. A iniciativa também partiu da própria população e antigos veranistas.

Este documento também previa as seguintes ações: Limitação (3 andares) na construção do número de pavimentos das edificações (Imagem 15); possibilidade do estudo de capacidade de carga, através da discussão e definição, junto com a população, do limite de pessoas em Porto de Galinhas em épocas de alta estação; e o zoneamento das áreas de turismo para o desenvolvimento hoteleiro e preservação ambiental (Zona diversificada (ZRD) e Zona Agro Industrial (ZAI), área urbana e de expansão urbana (divididas em 4 macrozonas urbanas (Ipojuca, Sede, Camela e Nossa Senhora do Ó) e do litoral (Vila de Porto de Galinhas) com escalas de densidade de expansão urbana (baixa, média e alta) que determina o tipo de construção permitido. Segundo este documento, Porto de Galinhas foi classificada como sendo alta densidade de expansão urbana no local, a partir da intensificação, nesta década, na implantação de edificações no local.

Imagem 15 - Construção de edificações com até 3 pavimentos na Rua Esperança



Fonte: A autora, 2011.

5.3.1 Investimentos em Infraestrutura básica e turística em Porto de Galinhas

Em 2001, com recursos do Prodetur II e Alvorada, houve a instalação de 1.800 ligações d'água domiciliares, implantação da rede de esgoto e drenagem da Vila, bem como a iluminação, pavimentação e sinalização de todas as vias de Maracaípe e Porto de Galinhas.

Em 2003, iniciou-se o Projeto Porto Melhor, projeto de requalificação do espaço urbano de Porto de Galinhas em parceria da Secretaria de Desenvolvimento Urbano do Governo do Estado de Pernambuco com a Prefeitura Municipal de Ipojuca, através do Prodetur II. O projeto visa ações como saneamento e abastecimento, recuperação de ruas e praças, implantação e melhoria de escolas, delegacias, posto de saúde e centro de informações turísticas, acesso á hotéis e pousadas, abastecimento, saneamento e pavimentação as ruas das comunidades carentes Socó, Salinas e Pantanal, onde residem parte dos moradores. Mesmo proporcionando melhorias, o projeto recebeu críticas de moradores e empresários, alegando a descaracterização das peculiaridades naturais e rústicas de Porto de Galinhas (MELO, *op. cit*).

Em março de 2008, houve reformas na PE-09, que liga Nossa Senhora do Ó a Porto de Galinhas e pavimentação da estrada que liga a Vila á Maracaípe. Através do Prodetur II, foram investidos R\$ 12 milhões na ciclovia, incluindo a PE-09 até a Rua Esperança (imagem 16), pista de Cooper, entre outras ações.

Imagem 16 - Percurso da Ciclovia em destaque (PE-09 á Rua Esperança)



Fonte: Site Porto de Galinhas, 2011b

No mesmo ano, a Prefeitura de Ipojuca investiu, em Porto de Galinhas, cerca de R\$ 2.155.000 em saneamento básico, calçamento das ruas, abastecimento d'água; R\$ 300 mil em iluminação e R\$ 500 mil em limpeza urbana. No entanto, observa-se que a urbanização de Porto de Galinhas ocorre de maneira heterogênea, já que as melhorias na infraestrutura contemplaram, sobretudo, as áreas onde o turismo tem atuado de forma mais acentuada, como a Rua Esperança (Imagem 17).

Imagem 17 - Urbanização da Rua Esperança



Fonte: A autora, 2011

No entanto, as ruas mais afastadas da circulação dos turistas como a Sabará, que caracterizam-se por casas de moradores e segundas residências, não recebem o mesmo investimento em infraestrutura, como o calçamento das vias (Imagem18).

Imagem 18 - Urbanização na Rua Sabará



Fonte: A autora, 2011

Da mesma forma, algumas praças que concentram as residências dos moradores de Porto de Galinhas não foram beneficiadas com os investimentos em infraestrutura (Imagem19).

Imagem 19 - Praça 09 localizada atrás da Rua Beijupirá



Fonte: A autora, 2011

Nas áreas periféricas, foi identificado que a deficiência na infraestrutura básica é menor em relação a proximidade de Porto de Galinhas, sendo a comunidade de Salinas a mais distante e a mais precária em serviços básicos, como existência de um canal a céu aberto na Rua Um e a ausência da coleta regular de lixo na Rua 02, como mostram as imagens 20 e 21:

Imagem 20 - Rua Salina Um na Comunidade Salinas



Fonte: A autora, 2011

Imagem 21 - Rua Salinas 2 na Comunidade Salinas



Fonte: A autora, 2012.

O comprometimento no saneamento básico também foi identificado na Comunidade Socó, com o despejo do esgoto nas ruas (Imagem 22).

Imagem 22 - “Beco dos solteiros” na Comunidade Socó



Fonte: A autora, 2012.

Segundo o relato de moradores da Rua Dendezeiro na Comunidade Socó, a deficiência na drenagem das ruas tem provocado o surgimento de doenças, como a esquistossomose (Imagem23).

Imagem 23 - Rua do Dendezeiro – Comunidade Socó



Fonte: A autora, 2012.

Na comunidade de Pantanal, também identificou-se algumas áreas com deficiência em serviços básicos (Imagem 24).

Imagem 24 - Comunidade Pantanal II



Fonte: A autora, 2012.

Outro fato observado foi a alteração da fisionomia na Comunidade de Pantanal, devido a sua proximidade do Distrito Industrial de Suape, onde, comumente são verificadas a existência de casas destinadas a aluguel de temporada ou para pessoas que possuem atividade de trabalho no Porto de Suape (imagem 25).

Imagem 25 - Casas para aluguel na Rua Salina Principal - Pantanal



Fonte: A autora, 2012.

Além disso, na Comunidade de Pantanal, ocorre a construção de privês e conjuntos residenciais destinados a moradia dos profissionais que trabalham no Distrito, sobretudo pessoas vindas do estado da Bahia (imagens 26).

Imagem 26 - Construção de privês na Rua Salina Principal - Comunidade Pantanal



Fonte: A autora, 2012.

5.3.2 O turismo e sua atuação em Porto de Galinhas sob a ótica dos moradores

Na entrevista realizada com os residentes de Porto de Galinhas, 92% destes afirmaram que o turismo beneficia a comunidade através da geração de emprego e renda, aumento das vendas e no número de estabelecimentos de comércio. Vale salientar que 46% dos entrevistados trabalham direta ou indiretamente na atividade turística e 16% vivem da renda imobiliária obtida pelo aluguel de imóveis comerciais em Porto de Galinhas.

Quatro por cento (4%) dos entrevistados afirmaram que o aumento no número de estabelecimentos do comércio é um fator prejudicial, já que os maiores percentuais dos ganhos financeiros concentram-se nos grandes empresários que se instalaram no local, restando para os residentes as “migalhas do turismo”.

Sobre as mudanças perceptíveis na infraestrutura local (proteção, valorização, provimento e a qualidade de ambiência urbana (praças, ruas, saneamento, conservação de prédios, casas, entre outros)) decorrentes do turismo, 98% dos entrevistados afirmaram que o turismo incentivou o investimento na organização e pavimentação das ruas.

Já 6% dos entrevistados afirmam que o turismo desencadeou o processo de valorização das suas edificações, resultando no aumento do valor dos imóveis para venda e aluguéis. Segundo os moradores, a receita gerada proveniente dos aluguéis, pode chegar a R\$ 3.000,00. Além disso, alguns imóveis na Rua Esperança estão avaliados em até R\$ 3 milhões de reais. Nesse sentido, a especulação imobiliária ocorrida em Porto de Galinhas tem proporcionado benefícios financeiros para os nativos que permanecem no local, sobretudo na Rua Esperança. No entanto, o turismo também pressiona a venda das residências para tornar-se comércio, fato confirmado por 4% dos residentes.

A entrevista também mostrou que os moradores relatam que o crescimento do turismo levou a proibição de estacionamento em alguns locais, inviabilizando a entrada de carros dos próprios moradores. Além disso, devido a intensa circulação de pessoas, estes espaços nas principais ruas, estão sempre ocupados como a exemplo da Rua Esperança.

Nas comunidades de Salinas, Socó e Pantanal, 80% dos moradores afirmaram que não são beneficiados com a atividade turística, uma vez que os benefícios apresentados destinam-se apenas a área “da praia”. Já 20% afirmam que o turismo auxilia na geração de emprego e renda, já que parte destes trabalham informalmente na atividade em Porto de Galinhas.

Sobre as mudanças perceptíveis, na infraestrutura local (proteção, valorização,

provimento e a qualidade de ambiência urbana (praças, ruas, saneamento, conservação de prédios, casas, entre outros)), todos os entrevistados afirmaram que não há benefícios oriundos do turismo.

5.4 Dados Sociais e Econômicos de Porto de Galinhas

Neste tópico, serão apresentados os dados econômicos e sociais de Porto de Galinhas, baseados nos dados do Censo 1991, 2000 e 2010 do IBGE e do CONDEPE/FIDEM e, posteriormente, comparados. O detalhamento de dados em relação a Porto de Galinhas deu-se, a partir da inclusão de Ipojuca, na década de 1990, na Região Metropolitana do Recife e pelo fornecimento dos dados censitários dos setores agregados, sendo as menores áreas para a coleta de dados do IBGE.

Vale salientar que alguns dados do Censo 2010 ainda não foram disponibilizados pelo IBGE, o que acarretou a ausência de algumas informações referentes aos setores censitários que constituem Porto de Galinhas, como o rendimento dos moradores.

Segundo o censo do IBGE, em 1991, Porto de Galinhas possuía 334 habitantes e 132 domicílios particulares, onde 31,2% deles possuíam água encanada, 87,6% instalação sanitária e 69,4% coleta de lixo.

O nível educacional do responsável pelos domicílios apresentava uma média de 3,3 anos de estudo; 62,4% destes possuíam menos de 4 anos de estudo; 88,2%, menos de 8 anos de estudo e 3,6 %, 12 anos ou mais de estudo. A taxa de analfabetismo dos moradores era de 31,5% entre a faixa etária de 10 a 14 anos, 29,9%, entre 15 ou mais e 35%, entre 25 ou mais.

A renda média mensal dos habitantes era de R\$ 349,57. Em relação aos rendimentos, 44,7 % dos residentes recebiam até 1 salário mínimo, 28,8% de 1 a 2 salários mínimos e 3 % acima de 10 salários mínimos.

Em relação a estrutura etária, dos 334 residentes de Porto de Galinhas, 116 eram menores de 15 anos, 204 possuíam entre 15 a 64 anos e 14 pessoas tinham entre 65 ou mais. A razão de dependência da população estava em 63,9% e o índice de envelhecimento¹⁸ em 6,4%.

No Censo 2000, Porto de Galinhas foi dividida em dois setores censitários: Vila de Porto de Galinhas e Praia de Porto de Galinhas.

¹⁸Razão entre o segmento etário da população definido como economicamente dependente e o segmentário etário potencialmente produtivo. Fonte: Condepe-Fidem, 2011.

Segundo dados do Condepe-Fidem, em 2000, a taxa de analfabetismo entre os residentes na Vila de Porto de Galinhas era de 15% entre os habitantes entre 10 a 14 anos, 15,6%, entre 15 ou mais; e 17,7%, entre 25 ou mais. Já na Praia de Porto de Galinhas, a taxa de analfabetismo era de 33,3% entre os habitantes entre 10 a 14 anos, 15,6%, entre 15 ou mais; e 17,7% entre 25 anos ou mais.

Sobre o nível educacional do responsável pelo domicílio, na Vila de Porto de Galinhas, a média de estudo dos responsáveis pelos domicílios era de 5,8 anos. 37,2 % deste público tinha menos de 4 anos de estudo, 64,6 %, menos de 8 anos de estudo; e 9,3 % com 12 anos ou mais de estudo. Na Praia de Porto de Galinhas, a média de estudo dos responsáveis pelo domicílio era de 5,8 anos, 37,2 %, destes com menos de 4 anos de estudo; 64,6 %, com menos de 8 anos de estudo; e 9,3 % com 12 anos ou mais de estudo.

Na Vila de Porto de Galinhas, a média da renda do responsável pelo domicílio era R\$ 629,73. 10,2% dos residentes não possuíam rendimento, 25,7%, recebiam até um salário mínimo; 20,4%, possuíam renda de 1 a 2 salários mínimos e 8%, acima de 10 salários mínimos. Na Praia de Porto de Galinhas, a renda média mensal do responsável pelo domicílio era de R\$ 629,73. 10,2% dos residentes não possuíam rendimento, 25,7%, possuíam rendimento de até um salário mínimo; 20,4%, renda de 1 a 2 salários mínimos e 8%, acima de 10 salários mínimos.

Em relação aos serviços básicos, 80,1% dos domicílios da Vila de Porto de Galinhas possuem água encanada, 93,8% instalação sanitária e 95,65% coleta de lixo. Na Praia de Porto de Galinhas, 78,3% das casas possuem água encanada, 100%, instalação sanitária, 78,3%, coleta de lixo.

A Vila de Porto de Galinhas possui 906 habitantes e 226 domicílios particulares permanentes e densidade demográfica de 1.583,6 hab. km². Já a Praia de Porto de Galinhas, possui 117 habitantes e 23 domicílios particulares permanentes e densidade demográfica de 74,7 hab. km².

Na Praia de Porto de Galinhas, houve uma redução na densidade demográfica e no número de residências, o que remete a substituição das residências por casas de veraneio e segundas residências e do deslocamento dos residentes para as áreas periféricas, já que houve aumento no número de habitantes e residências em Porto de Galinhas, pela inclusão da comunidade do Pantanal na área de estudo e o aumento nas comunidades de Socó e Salinas (Tabela 1).

Tabela 1 - Relação de alguns Bairros do Município de Ipojuca e suas características demográficas

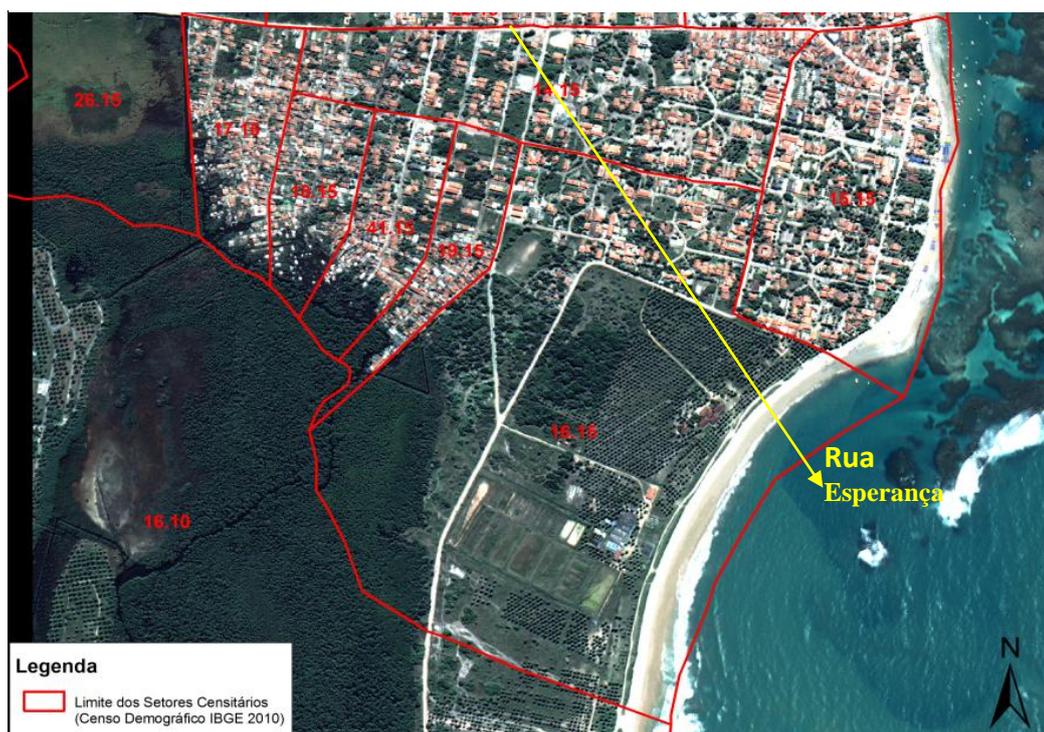
Bairro	População Total (1991) Hab.	População Total (2000) Hab.	Taxa de crescimento da população total (1991-2000) % hab	Área (Km ²)	Densidade demográfica (hab.km ²)	Total de domicílios particulares permanentes, 1991	Total de domicílios particulares permanentes, 2000
Camela - Centro	6.439	8.856	3,64	1,13	7.848,7	1.437	2.036
Praia de Porto de Galinhas	334	117	-11,08	1,57	74,7	66	23
Vila de Porto de Galinhas	334	906	11,86	0,57	1.583,6	66	226
Socó/Salinas	708	1890	11.64	0,5	3.783,9	150	415
Centro - Ipojuca	2.565	4252	5,83	0,28	15.072,1	564	1.032
Centro – Nossa Senhora do Ó	5.567	6344	1,48	0,44	14.441,0	1.116	1.433

Fonte: Condepe-Fidem, 2011.

De acordo o Censo 2010, Porto de Galinhas foi dividida em 3 setores censitários, correspondendo as áreas em que os códigos iniciam com os números 14, 15 e 16. A área “14.15”, inclui uma parte da Vila de Porto de Galinhas, estendendo-se a uma área próxima as áreas periféricas; a área “15.15” corresponde a parte mais próxima a Praia de Porto de Galinhas; e a “16.15” consiste na área que agrega uma parte da Vila de Porto de Galinhas, que concentra a maior parte das segundas residências, condomínios e casas de veraneio e se estende até Maracaípe. Em comparação a divisão da área de Porto de Galinhas no Censo 2000, identificou-se que a área correspondente a Vila de Porto de Galinhas subdividiu-se em duas, correspondente as áreas 14 e 16. A parte que corresponde a Praia de Porto de Galinhas permanece inalterada (imagem 27).

As demais áreas constituem-se as áreas periféricas (Salinas (“17.15”), Socó (“18.15”) e Pantanal (“41.15” e “19.15”).

Imagem 27 - Limite dos Setores censitários de Porto de Galinhas



Fonte: IBGE,2010

De acordo com o Censo 2010, 797 pessoas residem na área que corresponde a uma parte da Vila de Porto de Galinhas e próxima as áreas periféricas, há 446 residentes na área que concentra a maior parte das segundas residências em Porto de Galinhas e 224 habitantes na parte mais próxima a praia.

Em relação ao alfabetismo, 753 dos residentes da área que corresponde a parte da Vila

de Porto de Galinhas e áreas periféricas são alfabetizados. Na parte mais próxima a Praia de Porto de Galinhas 215 dos seus moradores são alfabetizados e 753 habitantes da parte que concentra a maior parte das segundas residências, condomínios e casas de veraneio são alfabetizados.

Sobre os domicílios, 240 localizam-se na área que corresponde a uma parte da Vila de Porto de Galinhas e próxima as áreas periféricas, 75 domicílios na parte mais próxima a Praia de Porto de Galinhas e 153 domicílios na parte que concentra a maior as segundas residências, condomínios e casas de veraneio.

Em relação a habitação, dos 248 domicílios existentes na área que corresponde a uma parte de Porto de Galinhas e próxima as áreas periféricas, 100% possui água encanada (211 com rede geral de abastecimento e 36 com poço ou nascente), 100% possuem instalação sanitária, 100% coleta de lixo (235 coletado por serviço de limpeza e 13 coletado em caçamba de limpeza) e 100% contém energia elétrica (214 com energia elétrica de companhia distribuidora e com medidor de uso exclusivo, 30 com energia elétrica de companhia distribuidora e com medidor comum a mais de um domicílio e 4 com energia elétrica de companhia distribuidora e sem medidor).

Na parte mais próxima a Praia de Porto de Galinhas, dos 75 domicílios, 100% possui água encanada (57 com rede geral e 18 com poço ou nascente), 100% possuem instalação sanitária, 100% coleta de lixo (todos coletados por serviço de limpeza) e 100% contém energia elétrica (71 com energia elétrica de companhia distribuidora e com medidor de uso exclusivo e 4 com energia elétrica de companhia distribuidora e com medidor comum a mais de um domicílio).

Dos 153 domicílios contidos na área que concentra a maior parte das segundas residências, condomínios e casas de veraneio, 100% possui água encanada (99 com rede geral, 48 com poço ou nascente e 6 outras formas de abastecimento), 99,3% possuem instalação sanitária (152 com banheiro de uso exclusivo dos moradores ou sanitário e 1 sem banheiro de uso exclusivo dos moradores e nem sanitário), 86,8% coleta de lixo (128 coletados por serviço de limpeza e 4 coletados em serviço de caçamba) e 100% contém energia elétrica 117 com energia elétrica de companhia distribuidora e com medidor de uso exclusivo e 36 com energia elétrica de companhia distribuidora e sem medidor).

Em relação a número de habitantes, observou-se que houve o crescimento populacional em Porto de Galinhas, em relação ao período de 1991 até 2010. O maior

percentual de crescimento deu-se na área próximas as áreas periféricas, seguida da área onde concentra as segundas residências e privês. A partir dos dados dos 3 censos, observa-se que houve um menor crescimento na área que concentram-se os estabelecimentos comerciais, sendo mais próxima á Praia. O crescimento na área que concentra as segundas residências e casas dos moradores também pode ter acontecido pela procura de residências para aqueles profissionais que estão trabalhando em Porto de Suape, semelhante as comunidades periféricas de Porto de Galinhas. De acordo com os dados e as informações coletadas, pressupõe-se que a não diminuição na área próxima a Praia deve-se a permanência dos moradores da área nas residências, localizadas em cima ou atrás dos estabelecimentos comerciais (Tabela 02).

Tabela 2 - Relação dos dados sobre habitantes e domicílios de Porto de Galinhas de acordo com os Censos 1991, 2000 e 2010 do IBGE

Demografia e Habitação	IBGE 1991	IBGE 2000	IBGE 2010
Habitantes	334	Vila de Porto de Galinhas - 906 Praia de Porto de Galinhas - 117	Vila de Porto de Galinhas e áreas periféricas - 797 Parte mais próxima a praia - 224 Área que concentra a maior parte das segundas residências em Porto de Galinhas - 446
Domicílios	66	Vila de Porto de Galinhas - 226 Praia de Porto de Galinhas - 23	Parte da Vila de Porto de Galinhas e próxima as áreas periféricas - 248 Parte mais próxima a Praia de Porto de Galinhas - 75 Parte que concentra a maior parte das segundas residências, condomínios e casas de veraneio - 153

Fonte: Elaborado pela autora

Em relação aos serviços básicos, observa-se que houve a melhoria no acesso a todos

os serviços nas 3 áreas que corresponde a área de Porto de Galinhas. Houve a evolução, de 1991 a 2010, do percentual das residências que possuem o acesso aos serviços, chegando, de acordo com o último censo, a quase totalidade das residências que possuem os serviços de água encanada, instalação sanitária e coleta de lixo (Tabela 3).

Tabela 3 - Relação dos dados sobre Habitação de Porto de Galinhas de acordo com os Censos 1991, 2000 e 2010 do IBGE

Serviços Básicos	IBGE 1991	IBGE 2000	IBGE 2010
Água encanada	31,2%	Vila de Porto de Galinhas - 80,1% Praia de Porto de Galinhas - 78,3%	Parte da Vila de Porto de Galinhas (áreas periféricas) - 100% Na parte mais próxima a Praia de Porto de Galinhas - 100% Área que concentra a maior parte das segundas residências, condomínios e casas de veraneio - 100%
Instalação Sanitária	87,6%	Vila de Porto de Galinhas - 93,8% Praia de Porto de Galinhas - 100%	Parte da Vila de Porto de Galinhas e próxima as áreas periféricas -100% Parte mais próxima a Praia de Porto de Galinhas -100% Área que concentra a maior parte das segundas residências, condomínios e casas de veraneio - 99,3%
Coleta de Lixo	69,4%	Vila de Porto de Galinhas - 95,65% Praia de Porto de Galinhas - 78,3%	Parte da Vila de Porto de Galinhas e próxima as áreas periféricas - 100% Na parte mais próxima a Praia de Porto de Galinhas -100% Área que concentra a maior parte das segundas residências, condomínios e casas de veraneio - 86,8%

Fonte: Elaborado pela autora

Entre os Censos de 1991, 2000 e 2010, observa-se o aumento do percentual de moradores de Porto de Galinhas que são alfabetizados, chegando a quase uma totalidade de residentes alfabetizados em 2010 (Tabela 4).

Tabela 4 - Relação dos dados sobre Alfabetismo de Porto de Galinhas de acordo com os Censos 1991, 2000 e 2010 do IBGE

IBGE 1991	IBGE 2000	IBGE 2010
10 a 14 anos - 68,5%	Vila de Porto de Galinhas	Vila de Porto de Galinhas e áreas periféricas – 94,4%
15 ou mais - 70,1%	10 a 14 anos – 85%	
25 ou mais - 65%	15 ou mais – 84,4%	Parte mais próxima a Praia de Porto de Galinhas – 90,5%
	25 ou mais – 82,3%	
	Praia de Porto de Galinhas	Parte que concentra a maior parte das segundas residências, condomínios e casas de veraneio - 95,9%
	10 a 14 anos – 66,7%	
	15 ou mais – 76,1%	
	25 ou mais – 76,6%	

Fonte: Elaborado pela autora

Conforme dito anteriormente, os dados do Censo 2010 relacionados a renda dos moradores de Porto de Galinhas ainda não foram disponibilizados. De acordo com os dados dos Censos 1991 e 2000, houve o aumento na média salarial dos responsáveis pelos domicílios e no percentual de pessoas que possuem rendimento acima de 10 salários mínimos. No entanto, houve o aumento no percentual de pessoas sem rendimentos e diminuição dos residentes que ganham até 1 e de 1 a 2 salários mínimos (Tabela 05)

Tabela 05 - Relação dos dados sobre Renda do responsável pelo domicílio de Porto de Galinhas de acordo com os Censos 1991, 2000 IBGE

Aspectos	Vila de Porto de Galinhas		Praia de Porto de Galinhas	
	1991	2000	1991	2000
Renda do responsável pelo domicílio				
R\$ Renda média mensal	349,57	629,73	349,57	595,96
% sem rendimento	0,0	10,2	0,0	4,4
% com rendimento de até 1 salário mínimo	44,7	25,7	44,7	30,4
% com rendimento de até 1 a 2 salários mínimos	28,8	20,4	28,8	26,1
% com rendimento acima de 10 salários mínimos	3,0	8,0	3,0	13,0

Fonte: Elaborado pela autora

6 O TURISMO E SUA RELAÇÃO COM A EXPANSÃO URBANA E O DESENVOLVIMENTO LOCAL EM PORTO DE GALINHAS

Neste capítulo, realizou-se as discussões referentes aos resultados obtidos através da pesquisa, confrontados com pontos contidos no referencial teórico, desmembrando aspectos que cheguem a identificação e análise dos resultados. Deste modo, cada subtópico corresponde a discussões relacionadas a cada objetivo específico.

6.1 O Turismo e sua atuação no processo de urbanização e organização da Vila de Porto de Galinhas

O processo de reconfiguração do território de Porto de Galinhas realizou-se para atender as demandas da atividade econômica, que se apresentava como dominante, resultando em uma nova forma (configuração) para atender a uma nova função (atividade econômica). Entre os anos de 1970 á 1989, quando a economia era baseada nas atividades de pesca e cultivo do côco, Porto de Galinhas apresentava características de área rural, tais como: ausência de serviços básicos, pouco urbanizada e, sem caracterização comercial.

A partir da década de 1970, visando à construção de residências de veraneio e inserção de infraestrutura para atender a necessidade local de ocupação do solo, foram doados terrenos às famílias de classe média alta da Região Metropolitana de Recife, por parte do Sr. Mário Jorge, proprietário dessas terras naquela época. Dessa forma, a atuação do turismo incentivou, ainda de forma incipiente, a sua expansão urbana, resultando nos impactos às áreas naturais e substituição dos engenhos de açúcar e residências dos antigos moradores, para a implantação dos loteamentos com finalidade de construções de casas de veraneio.

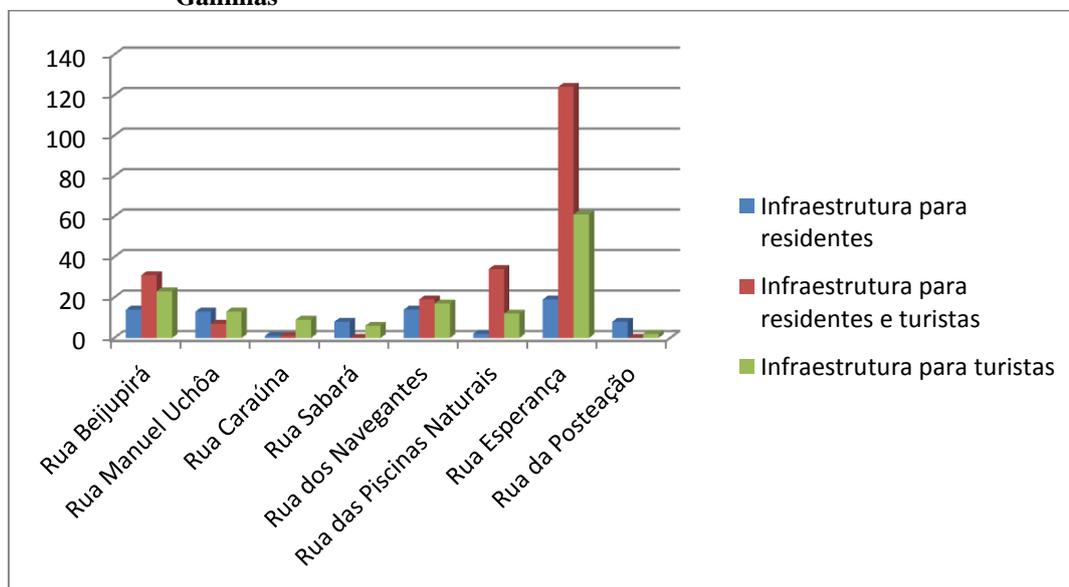
Além disso, os incentivos privados, como a ação das incorporações, com a inserção de praças e ruas e os investimentos de projetos governamentais, a partir da descoberta e investimento da Região Nordeste como potencial para o turismo, resultam na implantação de infraestrutura, básica e turística, para atender as necessidades do desenvolvimento da atividade turística. Estes fatores levam a concluir que o turismo de Porto de Galinhas tornou-se uma atividade de grande potencial, onde existia uma ação conjunta do Governo com a iniciativa privada, tendo o Estado um forte papel na alteração urbana de Porto de Galinhas através dos seus programas e ações voltadas à atividade turística, seguido na iniciativa privada, com o surgimento e ampliação dos estabelecimentos comerciais.

Atualmente, Porto de Galinhas é considerada uma área urbana em um distrito rural e isso se deve, sobretudo, a atividade turística, que intensificou essa urbanização. Nesse contexto, o crescimento do turismo possui forte relação com a expansão urbana e mudança de função e fisionomia da Vila, a partir da substituição das residências por estabelecimentos comerciais voltados quase que exclusivamente para o turismo.

Porto de Galinhas tornou-se, então, a matéria prima para o desenvolvimento do turismo, a partir da utilização das suas características naturais (sol e mar) e do seu território, com a implantação de equipamentos turísticos. Vale salientar que, baseado na definição do turismo, a partir do momento que um local torna-se um destino turístico, há a necessidade de implantação de subsídios para a sua atuação, proporcionando facilidades para a estada dos visitantes, a partir da existência de equipamentos como hospedagem, serviços de alimentação e traslado, o que resultaria em mudanças espaciais e urbanas.

Dessa forma, observa-se a existência de uma urbanização turística e heterogênea em Porto de Galinhas, a partir do maior investimento, nas áreas que concentram o turismo, conforme explicita o gráfico 01.

Gráfico 01 - Apresentação dos dados sobre infraestrutura nas principais ruas de Porto de Galinhas



Fonte: Produzido pela autora, com base em pesquisa de campo.

Outra questão relacionada com o turismo e sua atuação e expansão do espaço urbano em Porto de Galinhas é a mudança na ocupação e adensamento demográfico, a partir do surgimento e crescimento das áreas periféricas, também compostas, dos antigos moradores que residiam nas áreas próximas à praia e que foram reservadas para a construção das casas de veraneio, estabelecimentos comerciais e segundas residências.

A partir da introdução do turismo, identifica-se a organização do território de Porto de Galinhas assim representada nos dias atuais: A área mais próxima a Praia, caracterizada por um maior número de estabelecimentos comerciais e, em contra partida, menor quantidade de residências e moradores; uma área que concentra a maior parte das segundas residências, condomínios e casas de veraneio; e a terceira área que corresponde a parte da Vila de Porto de Galinhas, caracterizada por ser mais próxima as áreas periféricas e maior número de residências e moradores.

De acordo com os dados obtidos pelos censos, houve um crescimento populacional nas áreas periféricas e em parte da Vila de Porto de Galinhas, ao contrário da parte mais próxima a praia, onde há a maior atuação do turismo, ocorrendo a redução dos domicílios, sendo substituídos por estabelecimentos comerciais, tornando-o um local voltado quase que exclusivamente para o comércio, voltados para o turismo.

Em relação a infraestrutura de Porto de Galinhas, nota-se que a implantação do turismo levou ao investimento em serviços urbanos, contemplando as necessidades do turismo e da população, sendo observada a acessibilidade a quase totalidade da população. No entanto, este investimento concentra-se nas áreas onde há a maior circulação de turistas excluindo as comunidades periféricas.

Além disso, conforme observado nos resultados da pesquisa, a expansão urbana em Porto de Galinhas sem a regulamentação necessária, provoca um “boom” na implantação de estabelecimentos comerciais e ao comprometimento da sua infraestrutura básica, com a deficiência no saneamento em áreas próximas á praia, prejudicando a qualidade de vida da população autóctone e o prevaecimento da atividade turística do local. Desse modo, devido a saturação em Porto, observa-se que o turismo compromete a infraestrutura que ele próprio incentivou.

6.2 Da Pesca e Cana ao Turismo: Implicações na economia e na questão social em Porto de Galinhas

Geralmente, um local investe no turismo por não conter condições naturais ou outras formas de se desenvolver economicamente, com a possibilidade de encontrar no turismo, um retorno econômico a curto e longo prazo. Nesse contexto, a introdução do turismo em Porto de Galinhas teve início visando à ocupação do seu território, passando a ser, com o decorrer do tempo, a sua principal atividade econômica, com a diminuição e substituição das atividades de pesca e agricultura (côco) , gerando alterações urbanas, através do surgimento e

aumento no número de meios de hospedagens e estabelecimentos comerciais, voltados principalmente para atender à nova demanda e necessidades.

O turismo em Porto de Galinhas desenvolveu-se como atividade econômica a partir da crise açucareira ocorrida o município de Ipojuca e de fatores externos, pelo interesse, por parte do Estado, no investimento do turismo, sobretudo na Região Nordeste, devido ao seu potencial de sol e mar; e influenciado externamente pela eleição realizada pela Revista Viagem e Turismo, como a melhor praia do Brasil, pelo aumento do dólar e os atentados do World Trade Center, resultando no crescimento do número de visitantes ao Brasil, acarretando na ampliação estabelecimentos comerciais para atender a demanda deste setor.

Outra questão identificada foi que o turismo em Porto de Galinhas exerce relações e influência na economia e ocupação do territorial tanto da Vila como nas praias circunvizinhas. Um exemplo é a formação do Complexo Turístico de Porto de Galinhas, composto das praias de Muro Alto e Cupe, onde predominam a maior quantidade de estabelecimentos hoteleiros no Litoral Sul do Estado. Dessa forma, mesmo considerada como uma menor área territorial pelo IBGE, em relação as suas relações sociais e processos ocorridos que transcendem o seu território, Porto de Galinhas torna-se global, influenciando e sendo influenciada por fatores externos de diferentes escalas.

Uma das características do turismo é a inclusão de diversos moradores em setores relacionados à atividade, já que o seu diferencial é a possibilidade de agregar e influenciar setores econômicos, devido a inserção e ampliação de diversas atividades, utilizando ocupações existentes e criando outras, proporcionando um efeito multiplicador no local. Um fato relevante é a inclusão de pessoas com baixa qualificação e/ou capacitação, nos mercados formal e informal, inserindo os residentes em empregos diretos e indiretos, devido a possibilidade de admissão e ampliação de diversos setores desordenadamente. Nesse sentido, o turismo gera contribuições para a diversificação econômica de Porto de Galinhas, uma vez que a renda familiar de muitos moradores é obtida através do consumo dos turistas.

Outro fator resultante da atividade turística foi o surgimento de parcerias entre a iniciativa privada e o poder público, resultando em uma atividade turística de grande porte, tornando Porto de Galinhas um polo, responsável pela atração de diversas pessoas durante todo o ano, influenciando na geração de emprego e renda, entre outros. No entanto, estes dois atores sociais são os mais beneficiados com o desenvolvimento do turismo, de forma que a atividade atende aos interesses de ambos, a partir do investimento em infraestrutura, também

realizada pelo poder público, além da expansão dos estabelecimentos comerciais e geração de divisas para o Estado.

O investimento na implantação de privês e residências voltadas para a hospedagem e moradia dos profissionais que trabalham no Distrito Industrial de Suape, também foi levado pelo fato de não serem contempladas economicamente pelo turismo, comparando-se as áreas próximas a praia, tornando-se mais rentável que o investimento para esta atividade.

Na questão social, um ponto positivo foi observado em relação a educação, onde houve o aumento de pessoas alfabetizadas. O turismo possui a sua contribuição, devido ao incentivo para a qualificação da mão de obra e criação de cursos técnicos e profissionalizantes em Porto de Galinhas, visando atender as necessidades do mercado turístico, dando aos residentes a conscientização do papel enquanto ator social da atividade turística.

A inserção do turismo em Porto de Galinhas também leva a uma demanda de infraestrutura básica e turística, o que, de fato, gera contribuições para a comunidade local, devido à melhoria no acesso e dos serviços públicos, além das atividades de lazer, atendendo tanto as necessidades da demanda turística como a população residente.

Em relação a comunidade local, são contemplados aqueles que permanecem na Vila, através da melhoria na infraestrutura e ganhos econômicos dos que trabalham direta e indiretamente na atividade turística e a especulação imobiliária, bastante evidente em Porto de Galinhas, resultando no processo de valorização das terras e das casas, elevando o valor dos imóveis e dos preços dos aluguéis cobrados, trazendo benefícios financeiros para parte dos antigos moradores que residem na área, sobretudo na Rua Esperança,

Negativamente, podemos afirmar que, grande parte dos residentes foram “empurrados” para as áreas periféricas, caracterizadas pela deficiência na infraestrutura básica e excluídas das contribuições do turismo em relação a melhorias dos serviços urbanos, causando a segregação socioespacial com parte dos residentes antigos de Porto de Galinhas.

Nesse sentido, o turismo proporciona o desenvolvimento local para aqueles que residem em Porto de Galinhas, já que houve crescimento econômico e melhorias nos seus indicadores sociais. No entanto, não contemplam a população que reside nas comunidades de Socó, Salinas e Pantanal, que também fazem parte da área de Porto de Galinhas, sendo resultado da expansão urbana decorrente do turismo e excluídas dos benefícios que essa atividade pode proporcionar.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O desenvolvimento local tem se tornado um alvo do setor público e privado, ocorrendo em diversas partes geográficas ao mesmo tempo e essa busca justifica-se pelas benefícios, sobretudo na sua economia. Várias são as medidas para "desenvolver" uma localidade, geralmente por intermédio de uma atividade econômica, levando a modificações em sua estrutura urbana e social. No entanto, diante de um cenário tão competitivo e desigual, o seu alcance exitoso tem se tornado cada vez mais utópico. Isto ocorre porque há uma errônea caracterização de uma exclusiva ligação do desenvolvimento local com o crescimento econômico, priorizando os ganhos lucrativos a poucos. Além disso, geralmente, a economia é dominada por questões externas e interesses globais individuais.

O turismo gera mudanças urbanas, sociais e econômicas, pela sua possibilidade de relação com as diversas áreas de um local, tanto de forma direta, quanto indireta. No caso de Porto de Galinhas, a introdução do turismo leva a uma série de mudanças na urbanização, na dinâmica populacional e socioeconômica. A simples e rústica vila de pescadores, com base econômica inserida no setor primário, em 40 anos, transformou-se em um dos pontos turísticos mais conhecidos de Pernambuco, com alterações que, muitas vezes, sequer faz lembrar dos seus traços de um passado recente.

Crescer e expandir não significa desenvolver. O desenvolvimento local proporciona melhorias socioeconômicas e o turismo, sendo o causador desse processo, deve focar a contribuição primeiramente para os residentes, pois um destino que não satisfaça, prioritariamente, as necessidades dos seus moradores, dificilmente atenderá aos visitantes, principalmente no que se refere a infraestrutura básica, como por exemplo o saneamento, a saúde e o transporte, quando estes investimentos são associados ao desenvolvimento local, os impactos espaciais, sociais e econômicos os fatores negativos do turismo são minimizados.

Em relação a sua estrutura urbana, observa-se que Porto de Galinhas possui enfoques exclusivos para o turismo, mas, ainda necessita de investimento em sua infraestrutura básica para atender aos residentes.

Sobre a urbanização, observa-se que a proximidade do Complexo Portuário de Suape com Porto de Galinhas gera efeitos socioeconômicos positivos com relação à investimentos na infraestrutura local, com a construção de novas residências (aluguéis e vendas) para os profissionais que atuam neste Complexo, levando sobretudo benefícios às áreas periféricas, sendo um novo agente para a reurbanização do local.

Na atuação do turismo em um local, os seguintes questionamentos devem ser considerados, como: A partir do desenvolvimento e a atuação de uma atividade econômica, a que interesse (local e/ou global) o turismo vem atendendo? É possível aliar e suprir as necessidades de ambas? Como alcançar o desenvolvimento local, diante de uma sociedade tão desigual? Nesse sentido, o surgimento de estudos, que discutam e analisam a atuação do turismo em destinos, são de grande importância, já que auxilia na construção de uma visão crítica e no entendimento desta atividade, tão ampla e complexa, bem como na sua gestão, visando a atuação como instrumento para o alcance do desenvolvimento local.

Neste estudo, houve limitações nos dados e na análise necessária para o alcance dos objetivos, devido a falta de disponibilidade no fornecimento de informações por parte dos representantes governamentais e ausência de associações comerciais e de dados antigos sobre Porto de Galinhas, o que, de alguma forma, prejudicou a análise e identificação dos objetivos propostos.

O turismo proporcionou benefícios para uma parte da população de Porto de Galinhas, onde a expansão urbana trouxe desenvolvimento local para aqueles que ainda permanecem no local, mas não insere parte dos seus residentes que se deslocaram para as áreas periféricas. Diante disso, é necessário que medidas sejam tomadas para a diminuição das desigualdades, e este ponto é necessário até para o próprio desenvolvimento do turismo, evitando a insatisfação por parte dos residentes, principalmente das comunidades de Socó, Salinas e Pantanal.

O turismo deve ser uma fonte de desenvolvimento de novas atividades ou complementação das existentes, assegurando a manutenção dos postos de trabalho em épocas de baixa estação. Dessa forma, é necessário o incentivo no surgimento de iniciativas locais e diversificação econômica independente do turismo, evitando a ociosidade em épocas de baixa estação e influência das externalidades.

A atuação e sucesso do turismo em Porto de Galinhas também dependerá do planejamento urbano e turístico como instrumento de avaliação e controle das atividades e seus respectivos impactos produzidos, visando uma diminuição do processo de expansão e deterioração da cobertura vegetal, conciliando a preservação dos recursos naturais, matéria prima para atração de visitantes para o destino e uma expansão urbana e desenvolvimento da economia, alcançando contribuições socioeconômicas para a maioria dos seus atores, principalmente a comunidade receptora. Estas ações ajudarão atuação do turismo a longo prazo de forma mais benéfica para todos, proporcionando o desenvolvimento local.

REFERÊNCIAS

- ALECRIM, Elysio. **A Fisiografia e o turismo de Pernambuco**. Recife: Editora do Autor, 2003.
- ANJOS, Kainara Lira dos. **Turismo em cidades litorâneas e seus impactos ambientais urbanos: O caso Porto de Galinhas – PE**. Dissertação (mestrado). Pós-graduação em Desenvolvimento Urbano. Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2005.
- ARAÚJO, T. **Ensaio sobre o desenvolvimento brasileiro: Heranças e Urgências**. Rio de Janeiro: Revan/ Fase, 2000.
- ARTIGOS O NORTE. **Porto de Galinhas: Cenário histórico de raras belezas**. Turismo. 26 de junho de 1992.
- BARRETTO, Margaritta. **Planejamento Responsável do turismo**. Campinas: Papyrus, 2000.
- _____. **Cultura e Turismo: Discussões Contemporâneas**. Campinas: Papyrus, 2007.
- BARROS JÚNIOR, Francisco de. **Dinâmica Espacial e a Reorganização Territorial do Litoral de Ipojuca: Porto de Galinhas – A Emergência de um Espaço Turístico**. Dissertação (Mestrado). Departamento de Ciências Geográficas. Universidade Federal de Pernambuco, 2002.
- BECKER, Berta. **O Uso Político do Território: questões a partir de uma visão do terceiro mundo**. In BECKER, Berta K.; COSTA, Rogério K.; SILVEIRA, Carmen B.; (orgs.) **Abordagens Políticas da Espacialidade**. Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: UFRJ, 1983.
- BENI, Mário Carlos. **Análise Estrutural do Turismo**. 12ª. ed. ver e atualiz. São Paulo: Editora SENAC São Paulo, 2007.
- _____. **Política e Planejamento de Turismo no Brasil**. São Paulo: Aleph, 2006 (Coleção turismo).
- BERNAL, Maria Cleide. **Turismo e Especulação Imobiliária no Nordeste**. Revista de Debate da Fase. Proposta nº 121. p. 25 a 29.
- CARLOS, Ana F. Alessandri. **“Novas” contradições do espaço**. In: DAMIANI, Amélia Luisa et al. (Orgs.) **O Espaço no fim do século: a nova raridade**. São Paulo: Contexto, 1999.
- CASTILHO, Jorge Moura de. **Turismo: uma prática sócio-espacial que se redefine e uma nova perspectiva de análise do espaço geográfico**. In: **Revista de Geografia**. v.15, n.1, jan/dez. UFPE. Recife:1999.
- CAVALCANTI, Rosita Oliveira. **Porto de Galinhas: O turismo e a questão ambiental**. Monografia (Especialização). Especialização em ensino de Geografia. Departamento de Ciências Geográficas. Universidade Federal de Pernambuco. Recife, 2009.
- CONDEPE\FIDEM. **Desenvolvimento Humano na Região Metropolitana do Recife**. Recife, 2011. Atlas Metropolitano Recife, 2011. CD-ROM

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. 4ª edição, 3ª impressão. São Paulo: Ática, 2002.

COELHO, Maria Célia Nunes. **Impactos ambientais em áreas urbanas: teorias, conceitos e métodos de pesquisa**. In: GABRA, Antonio José Teixeira; CUNHA Sandra Batista da. (org.) **Impactos ambientais urbanos no Brasil**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001 p. 19-45.

COMPANHIA PERNAMBUCANA DE MEIO AMBIENTE. **Diagnóstico Sócio-Ambiental & ZEEC – Zoneamento Ecológico Econômico Costeiro do Litoral Sul de Pernambuco**. Recife. CPRH: 1999. 91p.

COSTA, Francisco Augusto Pereira da. **Anais Pernambucanos**. Recife: Fundarpe, 10 vols, 1985.

CPRH. **Plano de Ação Integrada Litoral Sul, Ipojuca**. Programa de Gerenciamento Costeiro de Pernambuco, 1997.

CRUZ, Rita de Cássia. **Políticas de turismo e construção do espaço turístico-litorâneo no Nordeste do Brasil**. In: LEMOS, Amália Inês G. de (org). **Turismo: Impactos Socioambientais**. 2. ed. São Paulo: Hucitec. 1999. p. 263-272.

_____. **Política de Turismo e Território**. 3.ed.São Paulo: Contexto, 2002(coleção turismo)

CUNHA, João Carlos da; Cunha, Sieglinde Kindl da. **Competitividade e sustentabilidade de um cluster de turismo: uma proposta de modelo sistêmico de medida do impacto do turismo no desenvolvimento local**. Revista de Administração Contemporânea. Versão On-line. ISSN 1982-7849. Vol.9. Nº.spe2: Curitiba, 2005. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1415-65522005000600006&lng=pt&nrm=iso>. Acesso em 10 de junho de 2010.

DEÁK, Csaba. **RENT THEORY AND THE PRICE OF URBAN LAND Spatial organization in a capitalist economy**, 1985.

DIAS, Reinaldo. **Introdução ao Turismo**. São Paulo: Atlas, 2005.

DIAS, Fernanda de Souza. **Poder Público, Iniciativa Privada e Comunidade: União para o Desenvolvimento Sustentável do Turismo**. Disponível em:<<http://www.amigosdanatureza.org.br/noticias/.../694.fernandatur.doc.doc>>. Acesso em 10 de maio de 2011.

DIARIO DE PERNAMBUCO. **Ipojuca pode mudar lei do uso do solo**. Câmara vota hoje projeto sobre regulamentação da orla de Porto. Vida urbana. C6. Recife, quinta feira, 7 de fevereiro de 2002.b

_____. **Lei limita construções em Ipojuca**. Com a regulamentação, número de pavimentos de edificações no litoral não pode ultrapassar três andares. Vida Urbana. – Recife, terça feira, 4 de dezembro de 2001. b

_____. **Ocupação em Porto chegará a 100%**. Atentando nos EUA redirecionam fluxo turístico para o mercado interno e favorecem praias do Litoral Sul. Economia B1. Domingo, 11 de novembro de 2001. C

_____. **Porto de Galinhas fortalece o turismo.** A beleza natural, cercada por igrejas do século XVII, conta com uma bem montada rede hoteleira. Cidades. Recife, domingo, 26 de abril de 1992.

_____. **Porto de Galinhas ganha programas de incentivo.** 11 de julho de 1996.

EMPETUR. **Inventário do Potencial Turístico de Pernambuco.** Recife 2011. Atualização 2010

EMPETUR/IBOH'S/PESQUISAS DO TURISMO RECEPTIVO DO RECIFE, IPOJUCA E FERNANDO DE NORONHA. **Fluxo Global de Turistas para Pernambuco, segundo os principais destinos indutores do turismo** (Janeiro a Dezembro 2009-2010), 2010.

EMPETUR/PESQUISA DO INVENTÁRIO DA OFERTA TURÍSTICA DE PERNAMBUCO/PESQUISA DIRETA. **Oferta dos Meios de Hospedagem da Região Metropolitana.** Posição: Setembro de 2010, 2010

FERNANDES, A.C.; CANO, W. **O movimento do pêndulo: justiça social e escalas espaciais no capitalismo contemporâneo.** In: DINIZ, C.C.; LEMOS, M.B. **Economia e Território.** Ed. UFMG, pp. 253-28, 2005.

FERNÁNDEZ, Fúster L. **Teoría y técnica del turismo.** Vols. I e II. Madri Nacional. 1974.

FERREIRA, Angela Lúcia; SILVA, Alexsandro Ferreira Cardoso da. **Dinâmicas contemporâneas de acumulação na produção do espaço metropolitano: o imobiliário e o turismo no litoral do Nordeste brasileiro.** In: **Novos padrões de acumulação urbana na produção do habitat: olhares cruzados Brasil – França.** Sueli Leal, Norma Lacerda (orgs). Recife: Universitária da UFPE, 2010. 460p.

FONSECA, Maria Aparecida Pontes da; COSTA, Ademir Araújo da. **A racionalidade da urbanização turística em áreas deprimidas: o espaço produzido para o visitante.** In: **Mercator– Revista de Geografia da UFC.** Ano 3, n.6. 2004. p. 25-32.

FOLHA DA TARDE. **Piscina natural garante a diversão.** São Paulo, 5 de junho de 1995.

FOLHA DE PERNAMBUCO. **Porto viveu praia da baderna. Balneário mais famoso do estado não tem dono.** 6 de novembro de 2001 b.

GASTAL, Suzana (Org.). **Turismo: 9 propostas para um saber-fazer.** Porto Alegre: EDIPUCRS, 2000.

GOVERNO DE PERNAMBUCO. Secretaria de Planejamento. Fundação de Desenvolvimento Municipal do Interior de Pernambuco. **Programa de Valorização do Litoral de Pernambuco.** Consulta prévia/Finep. Recife, agosto de 1976.

_____. Secretaria de Turismo, Cultura e Esportes. Empresa Pernambucana de Turismo. **Termos de Referência para os projetos executivos dos equipamentos que comporão o distrito ecoturístico de Porto de Galinhas.** Julho de 1984.

_____. Secretaria de Planejamento. Secretaria de Indústria, Comércio e Turismo, Secretaria de Ciência, Tecnologia e Meio Ambiente. Prefeitura Municipal de Ipojuca. **Plano diretor de**

desenvolvimento turístico do litoral de Ipojuca e ordenamento e requalificação urbana de Porto de Galinhas. Termo de Referência. Proposta para discussão. Recife, abril de 1997.

GUIATUR. Porto de Galinhas. **Guia de informação turística e comercial** em português, inglês e espanhol. Ano II nº 02. 2005 e 2006.

HOUAISS. Antônio e VILLAR, Mauro de Salles. **Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa.** Rio de Janeiro: Objetiva, 2001.

IBGE. **Censo Demográfico 2010.** Brasília, 2011.

_____. **Censo Demográfico de 1980. Dados Distritais. 1982.** Disponível em: <http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20-%20RJ/CD1980/CD_1980_Dados_Distritais_PE.pdf>. Acesso em 15 de novembro de 2011. b.

_____. **Censo Demográfico de 1980: Famílias e domicílios.** Disponível em: <http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20-%20RJ/CD1980/CD_1980_Familias_e_Domicilios._PE.pdf> Acesso em 15 de novembro de 2011. a

_____. **Censo Demográfico 2000.** Brasília, 2001.

_____. **Censo Demográfico Pernambuco. VII Recenseamento Geral, 1970.** Disponível em: < http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/monografias/GEBIS%20-%20RJ/CD1970/CD_1970_PE.pdf>. Acesso em 10 de novembro de 2011.

_____. **Censo 2010: 11,4 milhões de brasileiros (6,0%) vivem em aglomerados subnormais.** Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/presidencia/noticias/noticia_visualiza.php?id_noticia=2057&id_pagina=1>. Acesso em 20 de abril de 2012.

_____. **Glossário.** Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/presidencia/noticias/guia_do_censo_2010_glossario.php>. Acesso em 20 de outubro de 2011.

_____. **Ipojuca.** Disponível em:<www.portais.pe.gov.br/c/document_ibrary/get_file?Ipojuca...>. Acesso em 10 de abril de 2011.

IGNARRA, Luis Renato. **Fundamentos do turismo.** 2ed. rev e amplid. São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2003.

JACQUIN, A.; MISAKOVA, L.; GAY, M. **A hybrid object-based classification approach for mapping urban sprawl ing periurban environment.** Landscape and Urban Planning, v. 84, n. 2, p. 152-165. Fev 2008.

JESUS, Paulo de. Sobre Desenvolvimento Local e Sustentável. Algumas considerações **conceituais e suas implicações em projetos de pesquisa.** In: PEDROSA, Ivo; MACIEL FILHO, Adalberto; ASSUNÇÃO, Luis Márcio. (orgs.) Gestão de desenvolvimento local sustentável. Recife: EDUPE,2007.

JORNAL DO COMMERCIO. **Porto de Galinhas. Hoteleiros se unem para vencer marasmo.** Turismo. Recife, domingo, 5 de junho de 1992. a

_____. **Turismo volta a Porto de Galinhas.** Cidades. 05 de maio de 1992. b

_____. **Porto de Galinhas ganha programas de incentivo.** 11 de julho de 1996.

LEAL, Suely. M. Ribeiro;. **Processos e transformações na configuração dos espaços urbanos: como se movem e quais papéis desempenham os atores imobiliários na Região Metropolitana do Recife.** In: **Proposta** – Revista Trimestral de Debate da Fase, Ano 34, Nº 121, 2010.

LEFEBVRE, Henry. **O Direito à Cidade.** São Paulo: Ed. Moraes, 1991.

LIMA, Clarisse Vasconcelos Fraga de Melo. **Urbanização turística no Litoral Sul de Pernambuco: o caso do município de Tamandaré.** Dissertação. Universidade Federal de Pernambuco. Programa de Pós graduação em Geografia. Recife, 2006.

LITERATURA E CRÍTICA CULTURAL. **Porto de Galinhas era o Paraíso.** 2011 Disponível em: <<http://fmlima.blogspot.com/2011/01/porto-de-galinhas-era-o-paraiso.html>>. Acesso em 10 de novembro de 2011.

LUCHIARI, Maria Tereza D. P. **Urbanização turística: um novo nexos entre o lugar e o mundo.** In: SERRANO, Célia; BRUHNS, Heloísa Turini & LUCHARI, Maria Tereza D. P. (orgs.) **Olhares contemporâneos sobre o turismo.** Campinas: Papirus, 2000. pp.105-130. (Coleção “Turismo”).

MASCARENHAS, G. **Cenários contemporâneos da urbanização turística.** Caderno Virtual de Turismo. Nº 4 vol.4 ,2004. Disponível em: <<http://www.ivt.coppe.ufrj.br/caderno/ojs/include/getdo.c.php?id=957&article=67&mode=pdf>>. Acesso em 20 de agosto de 2011.

MATTOS, Carlos A. de. **Globalización, negocios inmobiliarios y transformación urbana.** Revista NUEVA SOCIEDAD. No 212, noviembre-diciembre de 2007, ISSN: 0251-3552, <www.nuso.org>. Acesso em: 10 de novembro de 2011.

MESQUITA, Maria Odete de. Santuário do Senhor Santo Cristo. **Ensaio pernambucanos.** Recife: Secretaria de Educação e Cultura, 1977.

MENDONÇA, Luis Carvalho de. (org) **A Invenção de Porto de Galinhas: História, empreendedorismo e turismo.** Recife: Persona, 2004.

MELLO NETO, Ulysses Pernambucano de. **“O Cabo de Santo Agostinho e a Baía de Suape”.** Revista do Instituto Arqueológico e Geográfico Pernambucano. Recife, vol. 53, 1981.

MELLO, José Antônio Gonsalves de. **Cartas de Duarte Coelho a El-Rei.** Recife: Imprensa Universitária, 1967.

MELO, Maria Emília. **Sustentabilidade e Responsabilidade Social na Cadeia do Turismo.** O caso da Praia de Porto de Galinhas em Ipojuca-PE/Brasil. Relatório de Pesquisa. Rio de Janeiro, janeiro de 2006.

MULLINS, Patrick. **"Tourism urbanization".** International Journal of Urban Regional Research, 15 (3): 326-342, 1991.

MTUR. **Estudos da competitividade do turismo brasileiro. O mercado de trabalho na**

área de turismo. Disponível em: <http://www.turismo.gov.br/.../turismo/.../O_MERCADO_DE_TRABALHO_NA_xREA_DE_TURISMO.pdf>. Acesso em 10 de junho de 2010.

OLIVEIRA, Elton Silva. **Impactos socioambientais e econômicos do turismo e suas repercussões no desenvolvimento local: O caso de Itacaré –Bahia.** 2008 153f. (Dissertação de Mestrado em Cultura e Turismo). – Universidade Estadual de Santa Cruz / Universidade Federal da Bahia, Ilhéus, BA:UESC, 2008. Disponível em: <http://www.uesc.br/cursos/pos_graduacao/mestrado/turismo/dissertacao/mono_elton_silva.pdf>. Acesso em 20 de maio de 2010.

OMT. **Introdução ao Turismo** / Direção e redação Amparo Sancho; Traduzido por Dolores Martin Rodrigues. São Paulo: Roca, 2001.

_____. **Introdução á metodologia da pesquisa em turismo.** São Paulo: Roca, 2005.

PREFEITURA DE IPOJUCA. **Porto de Galinhas, Ipojuca te espera.** A melhor praia do Brasil eleita pela 10ª vez consecutiva. (Material promocional), 2011.

RAMOS, Arthur. **Introdução á antropologia brasileira.** Rio de Janeiro: Casa do Estudante do Brasil. 2 vols. 1943.

RASFFETIN, Claude. **Por uma geografia de poder.** São Paulo: Ática, 1993.

RODRIGUES, Adyr Balastrieri. **Território, patrimônio e turismo de base local - uma relação inequívoca.** In SEABRA, Geovanni (Org.) **Turismo de base local: Identidade Cultural e Desenvolvimento Regional.** João Pessoa: Universitária UFPB, 2007.

RUSCHMANN, Doris Van de Meene. **Turismo e Planejamento Sustentável.** 4.ed. Campinas: Papirus, 2000.

_____. **Turismo e Planejamento Sustentável: a proteção do meio ambiente.** 11.ed. Campinas, SP: Papirus, 2004.

SEBRAE. **Turismo no Brasil: Termo de Referência para a atuação do Sistema Sebrae.** Brasília, 2010. Disponível em:<http://www.sebrae.com.br/setor/turismo/TR_turismo_final.pdf>. Acesso em 10 de abril de 2012.

SERRANO, Célia; BRUHNS, Heloísa; LUCHIARI, Maria. (orgs.). **Olhares contemporâneos sobre o turismo.** 2. ed. Campinas, SP: Papirus, 2000.

SITE PORTO DE GALINHAS. **Fotos de Porto de Galinhas.** Disponível em:<<http://www.portodegalinhas.com.br/arnaudmattoso/fotos.htm>>. Acesso em: 10 de novembro de 2011a.

_____. **Um pouco da história de Porto de Galinhas. Da abertura das porteiras ao Projeto Porto Melhor.** Disponível em:<<http://www.portodegalinhas.com.br/arnaudmattoso/rel10.htm>>. Acesso em: 10 de novembro de 2011. b

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: técnica e tempo.** Razão e emoção. São Paulo: Edusp, 2002.

_____. **A natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção.** 4ª ed. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2004.

_____. **A urbanização brasileira.** São Paulo, Hucitec, 1993.

_____. **Metamorfoses do Espaço Habitado, fundamentos teórico e metodológico da geografia.** São Paulo: Hucitec, 1996.

_____. **O retorno do território.** In: OSAL: **Observatório Social de América Latina.** Ano 6 n. 16 vol (jun.2005). Buenos Aires: CLACSO, 2005. ISSN 1515-3282. Disponível em: <<http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/osal/osal16/D16Santos.pdf>>. Acesso em 03 de maio de 2011.

SAQUET, Marcos Aurélio. **Território e Desenvolvimento: diferentes abordagens.** Francisco Beltrão: Unioeste, 2004.

SASSEN, Saskia. **As cidades na economia mundial.** Tradução: Carlos Eugênio Marcondes de Moura. São Paulo: Studio Nobel, 1998 [Coleção Megalópolis].

SELVA, Vanice Santiago Fragoso. **Organização espacial urbana de Natal.** Dissertação de Mestrado. Recife: Universidade Federal de Pernambuco, 1988.

SERPA, Elisa Pereira. **Projeto Educa Porto.** Monografia (Graduação) Bacharelado em Relações Públicas. Universidade Católica de Pernambuco – UNICAP, 2001.

SITE PORTO DE GALINHAS. **Fotos de Porto de Galinhas.** Disponível em:<<http://www.portodegalinhas.com.br/arnaudmattoso/fotos.htm>>. Acesso em: 10 de novembro de 2011.

SOUZA, Marcelo José Lopes. **O território: sobre espaço e poder. Autonomia e desenvolvimento.** In CASTRO, I. E. de; GOMES, P. C. da C.; CORRÊA, R. L. (Orgs.). **Geografia: Conceitos e temas.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001.

SOUZA, Marcelo Lopes. **Mudar a Cidade.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

SOUZA, Nali de Jesus. **Desenvolvimento Econômico.** 5. ed. São Paulo: Atlas, 2009.

SWARBROOKE, John. **Turismo Sustentável: Conceitos e Impacto Ambiental.** vol 1. São Paulo: Aleph, 2000.

TELES, R. M. de S. **A importância do território na prática do planejamento turístico - reflexões acerca do Brasil.** In: RUSCHMANN, D. V. M. e SOLHA, K. T. (orgs.) **Planejamento Turístico.** Barueri: Manole, 2006.

THOMAS, Vinod. [et al.]. **A Qualidade do crescimento.** São Paulo: UNESP, 2002.

XAVIER, Maria Gilca Pinto. **O processo de produção do espaço urbano em economia retardatária: a aglomeração produtiva de Santa Cruz do Capibaribe (1960-2000).** Tese (Doutorado). Pós-graduação em Desenvolvimento Urbano. Universidade Federal de Pernambuco, 2006.

APENDICE A – ROTEIRO DA ENTREVISTA REALIZADA COM OS RESIDENTES DE PORTO DE GALINHAS E DAS COMUNIDADES SALINAS, SOCÓ E PANTANAL

1 Sexo:

2 Idade: _____

3 Grau de Escolaridade

4 Faixa de Renda

5 Profissão: _____ (se possui mais alguma)

6 Há quanto tempo você reside em Porto de Galinhas?

7 O turismo beneficia ou prejudica a comunidade? Como?

8 Quais as mudanças perceptíveis, decorrentes do turismo, em Porto de Galinhas em relação a melhoria na infraestrutura local? (proteção, valorização, provimento e a qualidade de ambiência urbana (praças, ruas, saneamento, conservação de prédios, casas, entre outros)

APENDICE B – ROTEIRO DAS ENTREVISTAS REALIZADAS COM OS REPRESENTANTES GOVERNAMENTAIS LIGADOS A TURISMO EM PORTO DE GALINHAS A NÍVEL MUNICIPAL

SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA E SERVIÇOS PÚBLICOS

- 1 Investimentos na infraestrutura básica e turística na Vila de Porto de Galinhas

SECRETARIA DE TURISMO, ESPORTES E CULTURA

- 1 Existência do Plano Diretor do Turismo no município em Porto de Galinhas
- 2 Ações e investimentos para o turismo em Porto de Galinhas
- 3 Existência de projetos em andamento.

ANEXO I

**FLUXO GLOBAL DE TURISTAS PARA PERNAMBUCO, SEGUNDO OS PRINCIPAIS
DESTINOS INDUTORES DO TURISMO
JANEIRO A DEZEMBRO 2009-2010**

TABELA 1 - FLUXO DE HÓSPEDES - DEMANDA HOTELEIRA (DADOS PRELIMINARES)

Meses	FLUXO DE HÓSPEDES									TOTAL			TOTAL		
	Recife (1)			Ipojuca (Praias)			Fernando de Noronha			Destinos Indutores			PERNAMBUCO		
	2009	2010	Var.% 2010/09	2009	2010	Var.% 2010/09	2009	2010	Var.% 2010/09	2009	2010	Var.% 2010/09	2009	2010	Var.% 2010/09
Janeiro	73.921	81.819	10,68	42.085	48.011	14,08	6.696	6.198	9,81	121.702	136.028	11,77	165.891	178.110	7,37
Fevereiro	62.651	66.693	6,45	32.692	36.688	12,22	3.988	5.141	28,91	99.331	108.522	9,25	135.433	156.339	15,44
Março	61.898	65.160	5,27	30.849	33.685	9,19	6.112	5.895	15,32	97.859	104.740	7,03	133.960	148.173	10,61
Abril	62.893	65.510	4,16	24.929	27.639	10,87	4.545	4.759	4,71	92.367	97.908	6,00	122.922	137.608	11,95
Maió	61.878	67.104	8,45	24.646	26.715	8,39	3.225	4.044	25,40	89.749	97.863	9,04	123.028	142.242	15,62
Junho	63.800	70.643	10,57	22.475	21.240	-5,49	3.148	3.898	23,82	89.423	95.661	7,00	128.343	133.169	5,40
Julho	67.785	76.499	12,86	33.597	34.270	2,00	4.680	5.019	7,24	106.062	115.788	9,17	145.484	161.180	10,79
Agosto	64.608	73.867	14,33	24.921	27.380	9,87	5.250	4.934	-6,02	94.779	106.181	12,03	130.512	145.416	11,42
Setembro	66.918	80.384	20,09	27.065	31.875	17,77	5.472	5.423	-0,90	99.455	117.662	18,31	138.521	151.985	9,72
Outubro	69.811	78.971	10,26	32.095	33.791	5,28	6.928	5.108	-13,83	107.834	115.870	7,45	139.491	165.471	11,48
Novembro	69.968	79.618	13,79	32.211	34.820	8,10	6.367	5.282	-1,58	107.546	119.720	11,32	141.242	160.057	13,32
Dezembro	60.511	74.979	23,91	33.532	34.738	3,60	6.188	4.960	-4,39	99.231	114.677	15,57	134.214	165.752	18,05
TOTAL	786.642	879.127	11,76	361.097	390.852	8,24	57.599	60.661	5,32	1.205.338	1.330.640	10,40	1.637.041	1.825.502	11,51

FONTE: EMPETUR/IBOHS-Boletins de Ocupação Hoteleira/FAM (Ficha de Acompanhamento Mensal) - pesquisa junto aos hotéis

(1) - Inclui Olinda e Jaboatão dos Guararapes

Obs. Revisados dados de 2009 e 2010

TABELA 2 - FLUXO GLOBAL DE TURISTAS - DEMANDA TURÍSTICA (DADOS PRELIMINARES)

Meses	FLUXO GLOBAL DE TURISTAS (1)									TOTAL			TOTAL		
	Recife (2)			Ipojuca (Praias)			Fernando de Noronha			Destinos Indutores			PERNAMBUCO		
	2009	2010	Var.% 2010/09	2009	2010	Var.% 2010/09	2009	2010	Var.% 2010/09	2009	2010	Var.% 2010/09	2009	2010	Var.% 2010/09
Janeiro	259.008	272.730	5,30	76.518	80.018	4,57	6.296	6.460	2,60	341.822	359.208	5,09	468.249	513.155	9,59
Fevereiro	232.041	270.305	16,49	59.440	74.018	24,53	4.437	5.358	20,76	295.918	349.681	18,17	405.367	479.015	18,17
Março	185.839	209.971	12,99	56.825	66.142	0,57	5.888	6.144	8,02	247.352	272.267	10,07	338.838	364.259	7,50
Abril	183.499	198.743	8,31	26.036	30.373	16,66	4.784	4.809	0,52	214.319	233.925	9,15	306.170	324.895	6,12
Maió	176.794	186.493	5,49	25.740	29.357	14,05	3.395	4.087	20,38	205.929	219.937	6,80	298.448	301.284	0,95
Junho	190.448	195.736	2,78	23.408	23.341	-0,28	3.503	3.939	12,45	217.357	223.018	2,60	310.510	318.694	2,60
Julho	205.409	218.569	6,41	40.478	41.793	3,25	4.926	5.367	8,95	250.813	265.729	5,95	348.351	379.612	8,97
Agosto	174.616	195.736	12,10	31.151	34.225	9,87	5.505	5.276	-4,16	211.272	235.237	11,34	289.414	322.242	11,34
Setembro	180.859	200.155	10,67	33.831	39.844	17,77	5.749	5.799	0,87	220.439	245.798	11,50	301.971	336.709	11,50
Outubro	166.217	167.365	0,69	38.790	42.239	8,89	6.198	5.302	-14,46	211.205	214.006	1,75	289.322	298.481	3,17
Novembro	173.274	194.514	6,49	35.942	38.284	6,48	5.611	5.483	-2,28	214.827	228.261	6,25	294.283	314.843	6,99
Dezembro	168.648	178.210	5,67	40.527	38.174	-5,81	5.424	5.148	-5,09	214.599	221.532	3,23	293.972	304.721	3,66
TOTAL	2.296.652	2.478.527	7,92	487.684	527.788	8,22	61.516	63.172	2,69	2.845.852	3.069.487	7,86	3.944.895	4.257.810	7,93

FONTE: EMPETUR/IBOHS/PESQUISAS DO TURISMO RECEPTIVO DO RECIFE, IPOJUCA E FERNANDO DE NORONHA

(1) - Inclui os visitantes que se hospedam estabelecimentos hoteleiros/extra-hoteleiros / casa própria/alugada; casa de amigos/parentes e outros estabelecimentos extra-hoteleiros

(2) - Inclui Olinda e Jaboatão dos Guararapes

Obs. Revisados dados de 2009 e 2010

ANEXO II

INDICADORES DA HOTELARIA DE PERNAMBUCO - DESTINOS INDUTORES
JANEIRO A DEZEMBRO - 2009-2010

TABELA 1 - PERNAMBUCO (DADOS PRELIMINARES)

Meses	Fluxo de Hóspedes (mil)			Taxa Média de Ocupação Uh's (%)			Permanência Média Dias (1)		
	2009	2010	Var.% 2010/09	2009	2010	Var.% 2010/09	2009	2010	Var.% 2010/09
Janeiro	165.891	178.110	7,37	68,96	73,45	6,51	4,00	4,00	0,00
Fevereiro	135.433	156.338	15,44	64,97	70,62	8,70	3,50	3,60	2,86
Março	133.960	148.172	10,61	58,16	68,71	18,14	3,40	3,00	-11,76
Abril	122.922	137.609	11,95	60,81	67,05	10,26	3,40	3,40	0,00
Mai	123.028	142.242	15,62	61,32	65,16	6,26	3,40	3,30	-2,94
Junho	126.343	133.169	5,40	64,95	70,86	9,10	3,40	3,00	-11,76
Julho	145.484	161.664	11,12	66,04	71,51	8,28	3,50	3,50	0,00
Agosto	130.512	143.490	9,94	60,68	69,81	15,05	3,40	3,20	-5,88
Setembro	138.521	151.985	9,72	68,47	74,36	8,60	3,40	3,00	-11,76
Outubro	139.491	155.471	11,46	67,76	72,79	7,42	3,40	3,00	-11,76
Novembro	141.242	160.057	13,32	69,58	74,58	7,19	3,20	3,00	-6,25
Dezembro	134.214	155.752	16,05	65,89	69,40	5,33	3,40	3,20	-5,88
TOTAL	1.637.041	1.824.059	11,42	64,80	70,69	9,09	3,45	3,27	-5,31

FONTE: EMPETUR/BOHS-Boletins de Ocupação Hoteleira/FAM (Ficha de Acompanhamento Mensal) - pesquisa junto aos hotéis

(1) - Revisados dados de 2009 e 2010

TABELA 2 - RECIFE (*) (DADOS PRELIMINARES)

Meses	Fluxo de Hóspedes (mil)			Taxa Média de Ocupação Uh's (%)			Permanência Média Dias (1)		
	2009	2010	Var.% 2010/09	2009	2010	Var.% 2010/09	2009	2010	Var.% 2010/09
Janeiro	73.921	81.819	10,68	74,72	75,17	0,60	3,89	4,00	2,83
Fevereiro	62.651	66.693	6,45	70,30	74,33	5,73	3,50	3,50	0,00
Março	61.898	65.160	5,27	63,30	73,83	16,64	3,64	3,70	1,65
Abril	62.893	65.510	4,16	63,14	73,06	15,71	3,50	3,00	-14,29
Mai	61.878	67.104	8,45	61,94	71,31	15,13	3,40	3,00	-11,76
Junho	63.800	70.543	10,57	64,54	70,58	9,36	3,40	3,00	-11,76
Julho	67.785	76.499	12,86	69,51	77,82	11,96	3,60	3,00	-16,67
Agosto	64.608	73.867	14,33	65,73	78,67	19,69	3,40	3,10	-8,82
Setembro	66.918	80.364	20,09	73,53	85,14	15,79	3,40	3,20	-5,88
Outubro	69.811	76.971	10,26	74,55	80,55	8,05	3,40	3,40	0,00
Novembro	69.968	79.618	13,79	73,63	83,35	13,20	3,40	3,00	-11,76
Dezembro	60.511	74.979	23,91	64,04	71,46	11,59	3,40	2,90	-14,71
TOTAL	786.642	879.127	11,76	68,24	76,27	11,76	3,49	3,23	-7,46

FONTE: EMPETUR/BOHS-Boletins de Ocupação Hoteleira/FAM (Ficha de Acompanhamento Mensal) Prefeitura da Cidade do Recife (Balcão de disponibilidade hoteleira)

(*) - Inclui Olinda e Jaboatão dos Guararapes

(1) - Revisados dados de 2009 e 2010

ANEXO III

**OFERTA DOS MEIOS DE HOSPEDAGEM DA REGIÃO METROPOLITANA
POSIÇÃO: SETEMBRO DE 2010**

MUNICÍPIOS DA REG. METROPOLITANA	HOTÉIS			APART. HOTÉIS/FLATS			POUSADAS			OUTROS (¹)			TOTAL DE MEIOS DE HOSPEDAGEM		
	Nº	UH'S (¹)	LEITOS	Nº	UH'S (¹)	LEITOS	Nº	UH'S (¹)	LEITOS	Nº	UH'S (¹)	LEITOS	Nº	UH'S (¹)	LEITOS
ARQ. DE FERNANDO DE NORONHA	1	11	24	-	-	-	109	644	1.655	2	5	23	112	660	1.702
CABO DE SANTO AGOSTINHO	8	591	1.772	1	16	32	37	349	932	7	117	518	53	1.073	3.254
CAMARAGIBE	2	63	166	-	-	-	2	40	94	4	87	536	8	190	796
IGARASSU	-	-	-	1	160	480	2	30	88	8	145	672	11	335	1.240
ILHA DE ITAMARACÁ	3	126	256	-	-	-	7	89	277	10	77	379	20	292	912
IPOJUCA	19	2.437	7.398	2	91	364	111	1.703	4.690	46	370	1.713	178	4.601	14.165
JABOATAO DOS GUARARAPES	7	548	1.140	1	305	610	4	67	146	2	58	271	14	978	2.167
MORENO	1	48	192	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1	48	192
OLINDA	8	327	849	1	167	334	20	258	660	3	42	136	32	794	1.979
PAULISTA	5	194	551	-	-	-	5	76	319	2	37	61	12	307	931
RECIFE	47	4.137	9.722	6	418	928	11	201	471	9	135	363	73	4.891	11.484
TOTAL RMR	101	8.482	22.070	12	1.157	2.748	308	3.457	9.332	93	1.073	4.672	514	14.169	38.822
TOTAL PERNAMBUCO	309	14.539	37.690	16	1.266	3.304	541	7.021	17.906	171	2.366	8.966	1.037	25.192	67.866

FONTE: EMPETUR/PESQUISA DO INVENTÁRIO DA OFERTA TURÍSTICA DE PERNAMBUCO/PESQUISA DIRETA

(1) - UHS = Unidades habitacionais dos estabelecimentos (quartos, apartamentos, suites, chalés etc.)

(2) - Referente a Pensões, Hospedarias, Albergues, Colônia de Férias, Alojamentos e Privês de Veraneio

EMPRESA DE TURISMO DE PERNAMBUCO S.A. EMPETUR

UNIDADE DE ESTUDOS E PESQUISAS