

UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO

CENTRO DE ARTES E COMUNICAÇÃO

CURSO DE ARQUITETURA E URBANISMO

ANANDA RABELO VIANA DA COSTA

**De vila de pescadores a um destino internacional: turismo e produção
do espaço em Porto de Galinhas.**

Recife
2016

ANANDA RABELO VIANA DA COSTA

De vila de pescadores a um destino internacional: turismo e produção do espaço em Porto de Galinhas.

Trabalho de conclusão de curso de graduação apresentado à Universidade Federal de Pernambuco, como requisito parcial para obtenção do grau de Bacharel em Arquitetura e Urbanismo.

Orientador: Cristina Pereira de Araújo

Recife
2016

Agradecimentos

Agradeço primeiramente a Deus e aos anjos de guarda por ter me ajudado a ingressar na UFPE e ter permitido a conclusão desse curso.

Aos meus pais, Ana e Fernando, que sempre me apoiaram e sem os quais eu não teria conseguido chegar até aqui. Aos meus irmãos, Thiago e Matheus, por todo carinho.

Agradeço aos meus avós e padrinhos Veríssimo e Cacilda (*in memoriam*) por serem responsáveis pelo meu afeto à Porto de Galinhas e pelo esforço e zelo que sempre tiveram por mim. À minha vó Oneida por todo carinho e afeto recebido.

Agradeço às minhas amigas pelo constante apoio, conselhos e ouvidos dos desabafos desse longo caminho. Em especial àquelas amigas de curso que participaram diretamente dessa jornada junto comigo, virando noites e sofrendo nas vésperas de entrega de trabalhos, SEGNOS e CODAS.

Um obrigado à minha orientadora Cris, por ter topado me orientar e entrar nesse trabalho junto comigo sempre afirmando que eu conseguiria meu objetivo.

Por último e em especial agradeço a Pietro por ter aguentado os momentos de estresse durante o final do curso, de sempre ter ficado ao meu lado, por nunca ter me deixado fraquejar, por todo amor, paciência e cuidado comigo. Te amo.

A todos que contribuíram para que eu chegasse até aqui, direta ou indiretamente, meu muito obrigada.

Resumo

Este trabalho final de graduação tem como objetivo principal trazer a discussão sobre a segregação socioespacial a partir do exemplo de Porto de Galinhas no município de Ipojuca. Além disso, é foco deste trabalho identificar a influência do turismo na produção do espaço urbano de Porto de Galinhas. Para isso, foi realizada uma leitura evolutiva do uso e ocupação do solo para entender como seu deu a produção do espaço na área de estudo no decorrer do tempo até chegar aos dias atuais. Após apresentar as características da cidade e sua respectiva evolução histórica, o trabalho se direciona para tentar explicar a influencia do turismo no setor imobiliário e como essa relação trouxe a reestruturação urbana de Porto de Galinhas. Ao final da leitura deste presente trabalho, é esperado a compreensão da problemática em questão além da capacidade de identificar a segregação socioespacial em outras localidades fora Ipojuca.

Palavras-chaves: Segregação socioespacial. Turismo. Crescimento urbano. Produção do espaço. Setor imobiliário.

Abstract

This graduation final project aims to bring the discussion on socio-spatial segregation from the example of Porto de Galinhas in Ipojuca. Moreover, it is the focus of this work was to identify the influence of tourism in the production of urban space of Porto de Galinhas. For this, it was made an evolutionary reading of the use and occupation to understand how their yield production space in the study area over time until reaching the present day was held. After presenting the city's characteristics and its historical development, the work is directed to try to explain the influence of tourism in real estate and how this relationship has brought the urban restructuring of Porto de Galinhas. At the end of reading this present work, it is expected to understand the problem in question and the ability to identify the socio-spatial segregation in other locations outside Ipojuca.

Keywords: Socio-spatial segregation. Tourism. Urban growth. Production space. Real estate.

Lista de figuras

Figura 1	Modelo de Burgess	17
Figura 2	Modelo de Hoyt	18
Figura 3	Modelo de Harris e Ullman	19
Figura 4	Estrutura de algumas metrópoles brasileiras por Flávio Villaça	20
Figura 5	Localização de Pernambuco no Brasil	39
Figura 6	Localização de Ipojuca em Pernambuco	39
Figura 7	Convento de Santo Antônio em Ipojuca	42
Figura 8	Convento de Santo Antônio em Ipojuca	42
Figura 9	Recorte de estudo	47
Figura 10	Imagem satélite da vila de Porto de Galinhas em 1979	49
Figura 11	Imagem esquemática das 3 fazendas que existiam em Porto de Galinhas	49
Figura 12	Localização do Loteamento Merepe	50
Figura 13	Implantação dos loteamentos em Porto de Galinhas	52
Figura 14	Implantação dos loteamentos em Porto de Galinhas	52
Figura 15	Localização da vila de Porto de Galinhas / Loteamento Recanto Porto de Galinhas	53
Figura 16	Loteamento Merepe e Recanto Porto de Galinhas em 1975	53
Figura 17	Praia de Porto de Galinhas na década de 1980	53
Figura 18	Pousada Benedita	56
Figura 19	Imagem satélite da vila de Porto de Galinhas em 1997	56
Figura 20	Edificações de uso misto com comércio no térreo e residência no primeiro andar	57
Figura 21	Edificações de uso misto com comércio no térreo e residência no primeiro andar	57

Figura 22	Falta de saneamento básico	57
Figura 23	Localização das comunidades Socó, Salinas e Pantanal	58
Figura 24	Imagem esquemática ilustrando o movimento natural da população	58
Figura 25	Comunidade do Socó	59
Figura 26	Comunidade do Socó	59
Figura 27	Praia de Porto de Galinhas	60
Figura 28	Plano de Regulamentação da Orla de Ipojuca	61
Figura 29	Mapa de zoneamento de Ipojuca	61
Figura 30	Divisão dos distritos de Ipojuca segundo o Plano Diretor	64
Figura 31	Exemplo de rua esburacada	65
Figura 32	Gráfico indicando o crescimento do IDH em Ipojuca	67
Figura 33	Praia de Muro Alto	68
Figura 34	Flat para a classe alta	69
Figura 35	Condomínio fechado na praia de Muro Alto	69
Figura 36	Localização dos condomínios mostrados nas figuras 35 e 36	69
Figura 37	Empreendimento em construção na praia de Muro Alto	70
Figura 38	Localização do empreendimento mostrado na figura 38	70
Figura 39	Praia utilizada como extensão de resort	72
Figura 40	Praia utilizada como extensão de resort	72
Figura 41	Ocupação da praia por um restaurante	73
Figura 42	Ocupação da praia por barracas	73
Figura 43	Ocupação da praia por empreendimentos	73
Figura 44	Evolução do UHs de resorts por região	74
Figura 45	Planta esquemática do La Fleur Polinésia	75
Figura 46	Enotel	76
Figura 47	Quadra de tênis do Summerville	76

Figura 48	Sala de ginástica do Summerville	76
Figura 49	Bangalôs Nannai	76
Figura 50	Área da vila de Porto de Galinhas	78
Figura 51	Setores censitários do recorte de estudo	80
Figura 52	Indicação dos loteamentos da década de 70 a 90	81
Figura 53	Área dos complexos hoteleiros e condomínios fechados	83
Figura 54	Mapa de uso e ocupação de solo de Porto de Galinhas e Muro Alto	85
Figura 55	Imagem ilustrativa do movimento da população do litoral de Ipojuca	86
Figura 56	Mapa de uso e ocupação de solo de Porto de Galinhas e Muro Alto	89

Lista de tabelas

Tabela 1	População por ano de censo e variação	40
Tabela 2	População Urbana e Rural	41
Tabela 3	IDHM – Ipojuca	43
Tabela 4	População por faixa etária	44
Tabela 5	Domicílios particulares permanentes com banheiro	45
Tabela 6	Aglomerados subnormais	46

Sumário

Introdução	11
Cap. 1 A produção do espaço e o turismo	
1.1 A produção do espaço urbano	15
1.2 A segregação socioespacial	22
1.3 A urbanização	26
1.4 O turismo e a produção do espaço	29
Cap. 2 Um paraíso sendo descoberto	
2.1 Um breve histórico	37
2.2 Caracterização da área de estudo	39
2.3 Evolução de uso do solo	46
Cap. 3 A produção de um espaço segregador	
3.1 O imobiliário-turístico: uma união que deu lucro	66
3.2 Resorts: o turismo entre muros	73
3.3 A segregação em foco	78
Considerações Finais	87
Referências Bibliográficas	90
Anexo	94

Introdução

Sabe-se que segregação espacial é a concentração de uma determinada classe social em uma região de forma homogênea. É um processo fundamental para entender a estrutura espacial intra-urbana de uma cidade.

Existem vários tipos de segregação presentes nas cidades brasileiras. A mais comum, atualmente, é aquela que acontece em relação às classes sociais em que camadas privilegiadas (ricas) costumam eleger pontos para viver e, pelo fato de terem maior poder de compra, acabam concentrando os mais variados tipos de serviços ao seu redor.

Atrelado ao processo de segregação, está a urbanização. Esta última e sua respectiva dinâmica, relacionam-se com a história, a formação, o crescimento e o desenvolvimento de um território e espaço.

Um processo desordenado de urbanização significa o aparecimento e crescimento de problemas sérios como a desigualdade, pobreza, violência e falta de estrutura urbana.

Uma forma comum de urbanização no Brasil, a partir da década de 50, é a chamada urbanização turística. Esta, tem início no momento em que o turismo passa a ser tratado como uma atividade econômica de relevância, principalmente para o Nordeste. Nesta região, foi onde o turismo passou a se desenvolver mais fortemente com o objetivo de promover o desenvolvimento socioeconômico local.

O turismo como atividade econômica tem sido considerado como um dos principais responsáveis pelo crescente processo de urbanização de cidades que despontam como destinos turísticos.

A atividade turística pode ser entendida como um fenômeno da modernidade que se articula à transformação do espaço em mercadoria. Conseqüentemente, por ser uma atividade que redefine singularidades espaciais e reorienta o uso, traz profundas mudanças. Ou seja, o espaço ao mesmo tempo em que é um campo de produção se reproduz enquanto mercadoria.

A urbanização turística nas regiões brasileiras surge, primeiramente, devido ao fator da segunda residência, impulsionado pela elite. A mesma elegeu as áreas litorâneas como principal destino para prática de lazer.

Desse modo, as áreas litorâneas passaram por um processo de intensa urbanização, representado, principalmente, pela construção de infraestruturas urbanas (rodovias, energia elétrica, saneamento, etc) e meios de hospedagem (pousadas, hotéis e resorts).

O processo de urbanização turística, observado ao longo do litoral do Nordeste, apresenta algumas particularidades a respeito da relação entre os espaços turísticos e os moradores locais. Em alguns lugares, como no caso da praia de Porto de Galinhas, esse processo implica na possibilidade de desenvolvimento socioeconômico mas, por outro lado, a construção de grandes empreendimentos turísticos (como resorts e flats) limita o acesso dos moradores em certos trechos do seu próprio território. Ou seja, segrega o espaço criando barreiras invisíveis.

A atividade turística, como política pública, inicia a partir do Decreto Lei nº 55/66 de 18/11/1966 o qual define a política nacional do turismo, cria o Conselho Nacional de Turismo (CNTur) e a Empresa Brasileira de Turismo (Embratur), além de outras providências. É a partir de então que surge a expressão "indústria do turismo" e, conseqüentemente, uma ligação direta entre a indústria e a atividade turística.

A zona costeira, principalmente da região Nordeste, torna-se a área prioritária de implementação dos programas públicos de incentivo ao turismo, especialmente com projetos de infraestrutura a ela destinados, passando a ser a principal via de inserção do turismo brasileiro no mercado turístico global.

A criação de rodovias ao longo do território brasileiro, resultado de políticas públicas direcionadas à integração do território nacional, além de outros fatores como a emergência da classe média e a valorização da praia como lazer, são responsáveis pela criação de destinos turísticos ao longo da costa.

Em 1991, surge o Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste (PRODETUR/NE). Criado pela Sudene juntamente com a Embratur, o programa abrange os estados do Nordeste e a região norte de Minas Gerais e Espírito Santo, onde sua atuação ocorre por meio do financiamento de obras de infraestrutura (saneamento, transportes, urbanização e outros), projetos de proteção ambiental e do patrimônio histórico e cultural, projetos de capacitação profissional e fortalecimento institucional das administrações de estados e municípios.

A partir da implementação do PRODETUR/NE buscou-se lançar bases para o desenvolvimento organizado e contínuo da atividade turística na região. Essa atividade induz formas específicas de produção do espaço.

Como metodologia de trabalho, primeiro foi realizado um estudo de autores como Flávio Villaça, Milton Santos, Henri Lefebvre e Rita de Cássia Cruz para entender o que é a produção do espaço e como se dá a relação com o turismo. Em seguida, foi feita uma análise da área de estudo, primeiramente do município de Ipojuca e, em seguida, do recorte em Porto de Galinhas. Essa análise envolveu, além do estudo das características espaciais, físicas, sociais e culturais, um estudo da evolução de uso do solo e das legislações locais como o Plano Diretor.

Para finalizar, como produto dos estudos, foi realizado um mapa de uso e ocupação do solo atual de Porto de Galinhas, um levantamento dos loteamentos existentes na área e uma leitura através de mapas de como se dá a produção do espaço (segregador) na área de estudo.

O trabalho foi estruturado em três partes principais: "A produção do espaço e o turismo" (capítulo 1), "Um paraíso sendo descoberto" (capítulo 2) e "A produção de um espaço segregador" (capítulo 3).

O primeiro capítulo, "A produção do espaço e o turismo", traz a base teórico-conceitual que foi estudada e trabalhada para a realização deste trabalho. Abordaremos quatro subtópicos e suas respectivas definições: a produção do espaço urbano, a segregação socioespacial, a urbanização e o turismo e a produção do espaço.

O capítulo 2 traz a caracterização da área de estudo, começando com um breve histórico, passando pela caracterização do município de Ipojuca e finalizando com o recorte de estudo, Porto de Galinhas. Em seguida, foi feita uma análise de uso do solo levando em consideração as transformações que Porto de Galinhas passou, e ainda passa, no decorrer do tempo.

O terceiro e último capítulo aborda, diretamente, a produção de um espaço segregador em Porto de Galinhas. O que é e como se deu a união do mercado imobiliário com o turismo na área além da principal consequência que é a construção dos grandes empreendimentos turísticos (resorts).

Capítulo 1: A Produção do espaço e o turismo

1.1 A Produção do espaço urbano

A princípio é importante lembrar da ausência de senso comum em relação ao conceito de espaço urbano. Este pode ser mencionado com vários termos: espaço intra-urbano, estrutura urbana, meio urbano ou ainda área urbana. Apesar disso, todas as expressões referem-se à “área interna ao perímetro urbano de uma cidade ou vila, definida por lei municipal” (IBGE, 2010). Essa definição do IBGE pode ser complementada com o que diz Lobato Corrêa sobre o espaço urbano: “conjunto de diferentes usos da terra justapostos entre si. Tais usos definem áreas distintas em termos de forma e conteúdo social [...]” (Corrêa, 1995).

Segundo Flávio Villaça (2001), o espaço intra-urbano está associado ao deslocamento de pessoas como portadoras da força de trabalho ou como consumidoras. As áreas intra-urbanas, portanto, são aquelas que possuem maior poder estruturador pelo fato de atrair maior quantidade de

deslocamentos. Normalmente, correspondem aos grandes centros urbanos por possuírem maior concentração de comércio e serviço.

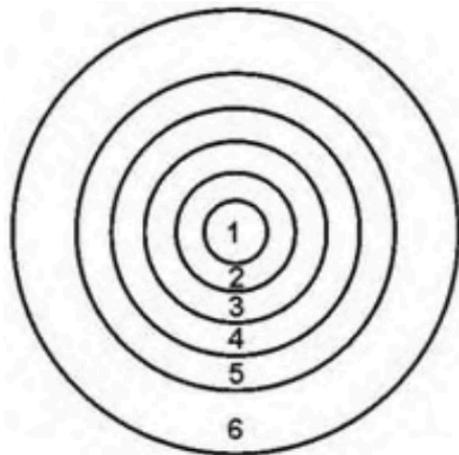
Ainda segundo Villaça (2001), entende-se por espaço intra-urbano uma estrutura territorial onde a produção é apreendida por meio da compreensão das localizações intra-urbanas e dos movimentos do espaço intra-urbano. O termo *estrutura* é utilizado para significar a aglomeração de elementos que são relacionados entre si e que qualquer modificação de um desses elementos, acarreta na alteração dos demais e de suas relações. As estruturas são formadas pelos seguintes elementos: centro principal, subcentros, bairros residenciais e áreas industriais. Além disso, os sistemas de transporte e de saneamento, além de outras estruturas territoriais, também estão relacionados ao termo *estrutura* (Villaça, 2001).

Para Corrêa (1995), a cidade funciona como um espaço urbano formado por diferentes usos. Tais usos são justamente o que formam as áreas que compõem a cidade: o centro da cidade, áreas industriais, residenciais, de lazer e de expansão. Ou seja, a cidade é "fragmentada e articulada, reflexo e condicionante da sociedade" (Corrêa, 1995).

Em sua obra, Corrêa (1995) aborda o estudo da produção do espaço por meio da definição de espaço urbano e também pela análise da produção do espaço através dos agentes sociais.

A produção do espaço acontece devido a existência de diversas práticas sociais em interação entre si (economia, política, cultura, ideologia, etc). O espaço socialmente transformado é um fenômeno comum em qualquer sociedade. A relação entre espaço e pessoas se estabelece, embora que de forma diferente e específica, em qualquer tipo de sociedade (Lefebvre, 1993). Para Lefebvre (1993), essa relação se estabelece pela produção de bens e mercadorias e nas relações sociais (na ideologia e na cultura).

Villaça (2001) cita, ainda, os diferentes modelos espaciais que descrevem as estruturas territoriais urbanas. Para ele, o modelo de Burgess é o mais importante visto que analisa os movimentos da estrutura urbana.



1. C.B.D
2. Zona de Transição
3. Residência das classes populares
4. Residência das classes médias
5. Residência das classes burguesas
6. Zona de migrações pendulares

Figura 1: Modelo de Burgess, 1920.

Fonte: RACINE, 1971, p. 399 (Adaptado)

Baseado em estudos empíricos realizados principalmente em Chicago, Burgess "definiu zonas concêntricas em torno do núcleo dominante situado no ponto de acessibilidade máxima. Em volta deste, situam-se sucessivas zonas caracterizadas por uma combinação específica de usos do solo e densidade: zona atacadista e de estabelecimentos industriais leves, seguida por uma área de transição, correspondente a áreas residenciais antigas deterioradas, envolvida por sua vez por zonas residenciais de densidades decrescentes, começando com prédios de apartamentos e terminando com casas isoladas de subúrbios" (Sousa, 2007).

Baseado no modelo de Burgess, outros modelos espaciais foram idealizados para tentar explicar a lógica das estruturas urbanas como o modelo dos setores definido por Homer Hoyt e o modelo dos núcleos múltiplos defendido por Harris e Ullman.

Homer Hoyt, ao elaborar seu modelo de setores, acrescentou a mobilidade como um dos fatores a ser considerado para demonstrar a expansão das cidades. Para ele, a cidade crescia através de setores e não em círculos concêntricos como afirmava Burgess. Hoyt entendia que os padrões de crescimento das cidades levavam em consideração os valores imobiliários e o transporte. Portanto, o modelo de Hoyt diz que as elites se concentrariam em um determinado setor em relação ao centro e os demais

setores, como indústrias e população de baixa renda, estariam representados em setores equidistantes da elite. As elites ocupariam as áreas com melhor infraestrutura e as classes mais baixas os entornos das zonas fabris.



Figura 2: Modelo de Hoyt, 1939.

Fonte: RACINE, 1971, p. 399 (Adaptado)

Para Villaça (2001), o modelo de Hoyt reduz o espaço metropolitano a seus elementos mais fundamentais e exagera na segregação e na simplificação das formas. Entretanto, Villaça concorda que as direções de expansão urbana partem da ideia de que seu crescimento é influenciado pelas vias (rodovias e ferrovias) regionais. Ele diz:

“embora as vias regionais não tenham sido construídas para oferecer transporte intraurbano, elas acabam oferecendo esse tipo de transporte, e aquelas regionalmente mais importantes passam a ser mais importantes do ponto de vista intraurbano e acabam atraindo maior expansão urbana ao longo delas”. (Villaça, 2001)

Tanto o modelo de Burgess quanto o de Hoyt define uma estrutura de cidade com apenas um núcleo organizador do espaço urbano. No modelo proposto pelos geógrafos Chauncy D. Harris e Edward L. Ullman foi onde apareceu a multacentralidade. Para eles, a cidade tem o uso do solo disposto em torno de núcleos múltiplos e descontínuos.



Figura 3: Modelo de Harris e Ullman, 1945.

Fonte: RACINE, 1971, p. 399 (Adaptado)

Nesse modelo, apareceriam zonas especializadas, ocupando áreas de maior acessibilidade no interior da cidade, e zonas industriais, estabelecendo-se em áreas exclusivas nas franjas urbanas e próximas aos eixos de transporte. As áreas residenciais das classes altas se distribuiriam por setores mais favoráveis à ocupação enquanto as camadas populares ficariam próximas as fabricas e linhas férreas. Além disso, apareceriam subcentros comerciais e de serviços, principalmente em direção aos setores das classes mais altas.

Ao discutir os modelos espaciais urbanos, Lobato Corrêa (1995) afirma que “nenhum dos modelos exclui o outro, podendo conviver entre si, configurando o mesmo espaço urbano”. Ele ainda afirma que a existência dos três modelos simultaneamente aparece na cidade latino-americana.

Ligado à explicação dos modelos de Burgess e Hoyt, Villaça (2001) afirma que nas metrópoles brasileiras a disposição espacial da alta burguesia não se organiza em círculos concêntricos, mas em um único setor da cidade. Mesmo que, de forma isolada, famílias de alta renda possam ser encontradas em quaisquer bairros da cidade.

Villaça (2001) buscou mostrar, de forma simplificada, como se dá a distribuição espacial das classes sociais no espaço urbano das metrópoles

brasileiras. Além disso, enfatiza a tendência de setorização e segregação das classes de alta renda. Ele conclui que a segregação das elites, em uma única região geral da cidade, ocorre porque, dessa forma, facilita o controle das mesmas tanto sobre o mercado quanto sobre o Estado, enquanto provedor de infraestrutura.

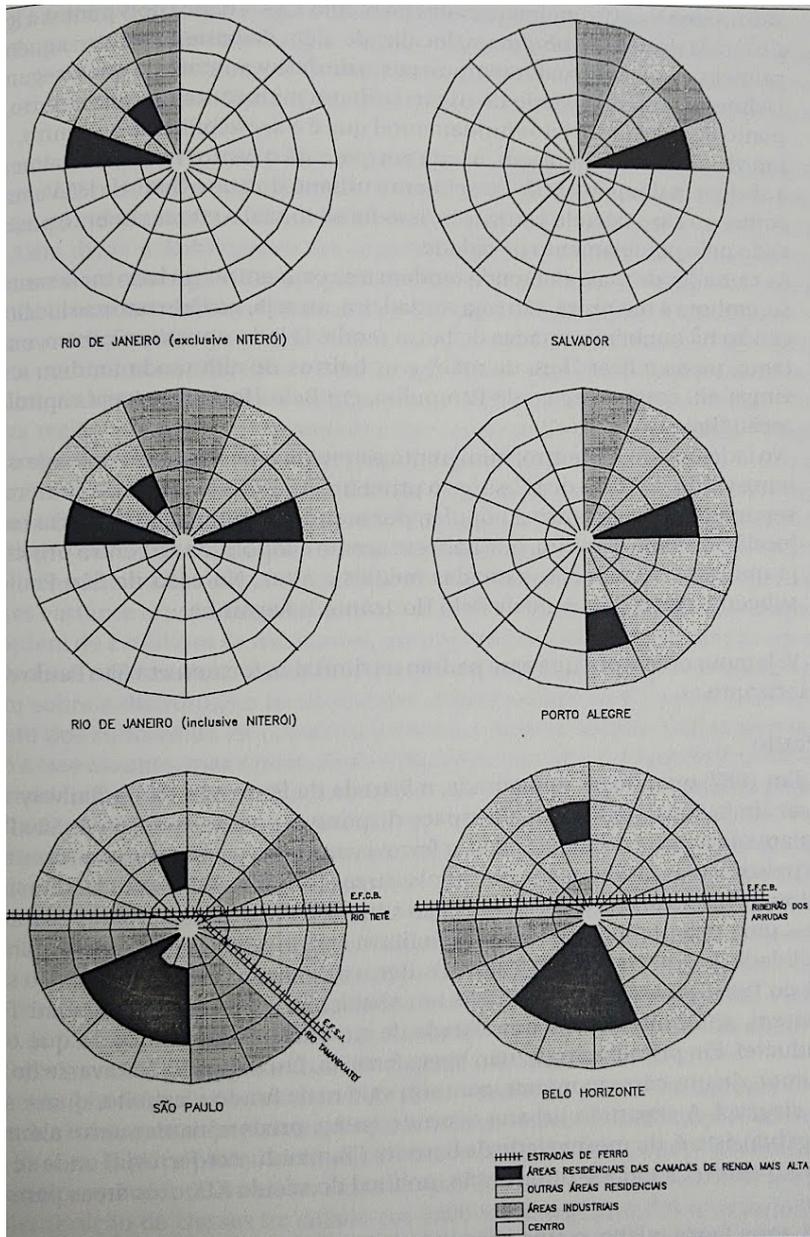


Figura 4: Estrutura de algumas metrópoles brasileiras por Flávio Villaça.

Fonte: VILLAÇA, 2001, p.115.

Ter o controle sobre o mercado implica que este buscará oferecer nos setores segregados, todos os serviços e bens demandados pela burguesia como academias, shoppings centers, supermercados, etc. No caso do Estado, é conveniente porque seu controle otimiza a concentração dos investimentos em infraestrutura e equipamentos urbanos.

Nas cidades brasileiras o modelo mais comum é o de ocupação das camadas de mais alta renda em setores específicos da cidade, segundo uma lógica radial. Conseqüentemente, pode-se dizer que a ocupação do espaço dessas cidades obedece prioritariamente às regras das camadas de alta renda. Estas, procuram instalar-se em áreas com bom acesso ao centro principal. Atrelado às classes altas, os serviços, infraestruturas e equipamentos urbanos deslocam-se em sua direção fazendo com que a localização das camadas populares se torne cada vez mais desprivilegiadas para receber esses elementos urbanos.

O deslocamento das pessoas das camadas de alta renda pelos setores da cidade ocorre devido à grande desigualdade social no Brasil. Se a estratificação social fosse menor nas metrópoles brasileiras, a tendência seria de um modelo de círculos concêntricos devido a essa homogeneidade.

Pode-se dizer que a produção do espaço é resultado da alteração da natureza pelo homem, em um determinado modo de produção. Nesse sentido, encaixa a visão de Sonia Barrios (1986) a qual fala que o espaço físico é modificado pelas ações sociais e pela inter-relação entre as práticas econômicas, políticas, culturais e ideológicas.

Outro fator que contribui para a localização das camadas de alta renda em áreas pontuais e específicas da cidade é o investimento público. Para os governantes, é mais fácil gerir investimentos em equipamentos públicos em uma área relativamente pequena o que não aconteceria se essas pessoas estivessem espalhadas em diversos pontos da cidade. Como diz Milton Santos (1987), "com exceção de alguns bolsões atípicos, o espaço urbano é diferentemente ocupado em função das classes em que se divide a sociedade urbana" (Santos, 1987).

Para Flávio Villaça (2001), o estudo do processo histórico de construções das estruturas urbanas tem uma relevância importante dentro do planejamento da cidade. Ele aborda as formas metropolitanas, a conurbação e as direções e sentidos do crescimento das cidades.

Villaça (2001) afirma que uma das características mais comuns nas metrópoles brasileiras é a segregação espacial decorrente das classes sociais

nas diferentes áreas de uma cidade. Qualquer pessoa que apreenda o ambiente urbano de uma cidade é capaz de ver as diferenças entre os bairros, tanto em relação à estrutura urbana quanto em relação à população. Para ele, “a segregação é um processo segundo o qual diferentes classes ou camadas sociais tendem a se concentrar cada vez mais em diferentes regiões gerais ou conjuntos de bairros da metrópole”.

A segregação urbana além de ser um reflexo de uma condição social é um fator que contribui para tornar as diferenças sociais ainda mais profundas. As camadas mais pobres são justamente as que gastam mais com deslocamentos diários, que enfrentam os problemas da falta de infraestrutura nos hospitais públicos, que frequentam escolas públicas precárias e assim por diante.

O espaço urbano e suas transformações, portanto, estão diretamente ligados à socioeconomia desse mesmo espaço. No Brasil, mais precisamente, a produção do espaço está relacionada aos privilégios e interesses das classes de alta renda o que implica na exclusão das camadas populares. Essa última é atendida mediante anseios políticos, nas vésperas de eleições por exemplo, ou quando tem um interesse das elites por trás.

1.2 A Segregação Socioespacial

Entende-se por segregação espacial a concentração de uma determinada classe social em uma região de forma homogênea. É um processo fundamental para entender a estrutura espacial intra-urbana de uma cidade.

Vários são os tipos de segregação presentes nas metrópoles brasileiras. A mais comum nas cidades, atualmente, é em relação às classes sociais. Camadas privilegiadas costumam eleger pontos para viver e, como possuem maior poder de compra, acabam por concentrar os mais variados tipos de serviços ao seu redor.

Podemos identificar alguns tipos principais de segregação, não excludentes entre si, de acordo com Lojkine (1997):

- A oposição entre o centro (onde o preço do solo é mais caro) e a periferia;
- A separação entre zonas e moradias reservadas às camadas sociais mais privilegiadas e zonas de moradia popular;
- O esfacelamento generalizado das funções urbanas, disseminadas em zonas geograficamente distintas e cada vez mais especializadas (zonas residenciais, zonas de escritórios, zonas comerciais, zonas industriais, etc). É o chamado zoneamento;
- A segregação de equipamentos coletivos como escolas, creches e de uso esportivo. Ou seja, a divisão e separação de equipamentos das classes populares e equipamentos das classes de alta renda.
- A segregação no transporte domicílio-trabalho: o transporte coletivo para as camadas pobres contrastando com os privilégios burgueses do uso do automóvel.

O tipo de segregação mais comum no Brasil é a oposição entre centro e periferia. O centro, por reunir diversos usos em um raio pequeno, é ocupado pelas classes de alta renda. Às camadas populares, resta a periferia, subequipada e longínqua. Podemos perceber que o espaço atua como mecanismo de exclusão.

Lojkin (1997) afirma que a renda fundiária urbana é um instrumento da segregação, sua manifestação espacial, produzida pelos mecanismos de formação dos preços do solo, estes, por sua vez, determinados pela divisão social e espacial do trabalho.

Uma característica marcante nas cidades brasileiras é a segregação espacial dos bairros residenciais das distintas classes sociais fazendo surgir sítios sociais, cada qual com suas características particulares.

Grande parte das metrópoles brasileiras desenvolveu, nos últimos cem anos, uma região geral na qual tende a se concentrar crescentes parcelas das camadas de alta renda.

A segregação não impede a presença nem o crescimento de outras classes no mesmo espaço. Apesar das camadas de baixa renda terem

presença exclusiva em determinadas regiões urbanas, não existe presença exclusiva das camadas de alta renda em nenhuma área urbana brasileira. O setor segregado detém grande parte de uma determinada classe.

O que determina a segregação de uma classe em determinada área é a concentração significativa dessa classe mais do que em qualquer outra região da cidade.

Flávio Villaça (2001) cita ainda a "segregação ecológica" que refere-se ao fato da população de uma determinada cidade serem diferentes entre si e interdependentes. Isso contribui para determinar qual espaço as pessoas consideram desejável e até que ponto lhes é passível obtê-lo. Ou seja, o resultado é a concentração, dentro de uma mesma área residencial, de pessoas que reúnem características semelhantes entre si.

Uma das consequências da segregação espacial é o aprofundamento das desigualdades sociais. Seguindo a lógica de algumas cidades em relação ao centro da cidade, por exemplo, pelo fato de nessa região está localizado os principais pontos de comércio e serviço, o preço dos imóveis torna-se mais elevado. Essa situação acaba selecionando quem pode ou não morar na região central.

A disponibilidade de infraestrutura, a proximidade com relação a serviços, equipamentos e atividades atribui um maior valor do solo às áreas centrais. Segundo Milton Santos (1987), "o valor do indivíduo depende, em larga escala, do lugar onde está". Isso nos faz refletir que, dentro de uma mesma cidade, existem cidadãos que utilizam o espaço em sua plenitude em oposição àqueles que usufruem apenas parcialmente.

A utilização da rede urbana é feita por dois extremos: de um lado aqueles que podem usar todos os recursos e, do outro, aqueles que sentem que a rede de serviços da cidade é para os outros. "Por isso são cidadãos diminuídos, incompletos" (Santos, 1987).

Fora esses, ainda existem outras formas de segregação do espaço urbano geradas pelo modelo do capitalismo que em sua lógica contribui para a produção de um espaço fragmentado e segregado.

Podemos classificar, ainda, a segregação como voluntária ou involuntária. A voluntária acontece quando o indivíduo, por vontade própria, procura viver com outras pessoas de sua mesma classe. Em contrapartida, a involuntária acontece quando o indivíduo é obrigado, por diversos motivos, a morar em um determinado local (ou, no caso, deixar de morar em um local da cidade). Esta última, é o que acontece com a maioria das pessoas que vão morar na periferia das cidades brasileiras.

Villaça (2001) destaca a luta de classes que acontece como consequência da segregação voluntária e involuntária. "Se há luta, há, evidentemente, vitoriosos e derrotados. Os primeiros desenvolvem a segregação voluntária e os segundos, a involuntária. [...] A segregação é um processo dialético, em que a segregação de uns provoca, ao mesmo tempo e pelo mesmo processo, a segregação de outros" (Villaça, 2011).

As classes mais altas, através do mercado imobiliário, tendem a levar, em paralelo com seu deslocamento espacial, o centro principal. Ou seja, buscam ter uma grande variação de serviços ao seu redor para melhor satisfazer-las. Como consequência dessa movimentação, o centro tradicional tende a ser abandonado pelas burguesias e ocupado pelas camadas populares.

Por esse fato, é comum a formação de dois tipos de centro nas metrópoles brasileiras: o "centro velho", aquele abandonado pelas burguesias e ocupado pelos mais pobres, e o "centro novo" tomado pelas classes altas.

Os subcentros se formam em função da inacessibilidade socioeconômica das camadas populares ao centro principal. Villaça (2001) denomina subcentro aglomerações diversificadas e equilibradas de comércio e serviços, que não o centro principal; ou ainda uma réplica, em tamanho menor, do centro principal. Segundo o autor, o poder polarizador e estruturador de um subcentro é função da complementariedade de atividades, uma vez que, quanto maior a variedade de comércio e serviços existentes num centro, menor o número de viagens que um consumidor necessita fazer para ter todas as suas viagens atendidas.

1.3 A Urbanização

Para início da discussão, é importante mencionar o conceito de urbanização. Refere-se ao aumento da proporção da população que vive na cidade em relação à que vive no campo resultando na inserção de características urbanas em um espaço. Além disso, há a implementação de infraestrutura, equipamentos e serviços urbanos. Conseqüentemente a esse processo, resulta o aumento dos fluxos migratórios de pessoas, o crescimento sócio-espacial além da modernização das cidades.

Segundo o geógrafo Milton Santos (1987), o processo de urbanização e sua respectiva dinâmica relacionam-se com a história, a formação, o crescimento e o desenvolvimento de um território e espaço. Ou seja, a urbanização é uma função ligada às relações comportamentais da sociedade através de transformações, às vezes profundas e irreversíveis, que muitas vezes interfere na vida social das pessoas (Santos, 1987).

Henri Lefebvre (1999), para melhor compreensão da produção do espaço pelo homem, dividiu o tempo em três etapas sócio-históricas. São elas:

- Era camponesa: predomínio do campo e da produção agrícola, com suas relações específicas de produção e seus problemas;
- Era industrial: domínio da indústria acompanhado de sua racionalidade;
- Era urbana: predomínio do urbano e sua problemática. Para Lefebvre, esta fase estaria ainda em desenvolvimento. "O urbano define-se, portanto não como realidade acabada, situada em relação à realidade atual, de maneira recuada no tempo, mas, ao contrário, como horizonte, como virtualidade iluminadora" (Lefebvre, 1999)

Ainda segundo a lógica de Lefebvre (1999), "o urbano deve ser visto não apenas como centro de produção e acumulação industrial, mas também como um elemento de controle da reprodução da sociedade capitalista em termos da força de trabalho, da troca e dos padrões de consumo. A cidade é o lugar da reprodução das relações capitalistas de produção, o que implica, em particular, na reprodução da divisão do trabalho, isto é, separações no

interior da divisão do trabalho. Principalmente entre a divisão técnica (nas unidades de produção) e a divisão social (no mercado).“ (Lefebvre, 1999: 171)

É importante lembrar que um processo desordenado de urbanização significa o aparecimento e crescimento de problemas sérios como a desigualdade, pobreza, violência e falta de estrutura urbana. Sendo assim, por ser ligada a interesses locais, nacionais e globais, a urbanização torna-se heterogênea e excludente, atendendo a uma ou a poucas funções e usos.

Muitas vezes, a urbanização é incentivada de modo errôneo pelo poder público. Isso acontece, por exemplo, quando o mesmo atua, sob pressão da iniciativa privada, na inserção de infraestrutura necessária para viabilização e melhoria dos empreendimentos. Conseqüentemente, essa situação leva ao surgimento de uma cidade desigual e fragmentada. Ainda sob essa perspectiva, o setor privado realiza investimentos com objetivo de aproveitar as oportunidades que cada cidade oferece para a realização dos seus negócios, sem pensar no desenvolvimento local.

Uma forma comum de urbanização no Brasil, a partir da década de 50, é a chamada urbanização turística. Esta, tem início no momento em que o turismo passa a ser tratado como uma atividade econômica de relevância, principalmente para o Nordeste. Nesta região, foi onde o turismo passou a se desenvolver mais fortemente com o objetivo de promover o desenvolvimento socioeconômico local.

O turismo como atividade econômica tem sido considerado como um dos principais responsáveis pelo crescente processo de urbanização de cidades que despontam como destinos turísticos. Esse tipo de urbanização destinado a fins turísticos é chamado de urbanização turística.

A urbanização turística nas regiões brasileiras surge, primeiramente, devido ao fator da segunda residência, impulsionado pela elite. A mesma elegeu as áreas litorâneas como principal destino para prática de lazer.

Desse modo, as áreas litorâneas passaram por um processo de intensa urbanização, representado, principalmente, pela construção de infra-

estruturas urbanas (rodovias, energia elétrica, saneamento, etc) e meios de hospedagem (pousadas, hotéis e resorts).

A partir da visão do turismo como uma indústria, o Brasil passa a tê-lo como uma atividade econômica fazendo com que o governo impulse esse comércio criando políticas que valorizem a atividade turística.

Cruz (2007), ao discorrer sobre o processo de urbanização turística do Brasil, faz uma relação entre o turismo e o urbano de acordo com três situações. (i) o urbano antecede ao aparecimento do turismo *quando o fenômeno da urbanização acontece antes ao do turismo*; (ii) o processo de urbanização é simultâneo ao processo de urbanização turística quando a infra-estrutura turística é criada para início do turismo local; (iii) a urbanização posterior ao turismo, fazendo com que a atividade turística se beneficie da urbanização já existente, apenas adequando-a ao processo turístico.

Os casos em que o processo de urbanização é simultâneo ao turismo e quando a urbanização vem posteriormente ao início da atividade turística são os mais comuns no litoral do Nordeste brasileiro.

O turismo tem sido o responsável pelo processo de intensa urbanização ao longo do litoral do Brasil, fazendo com que atraia população de diversas regiões. Os empreendimentos turísticos presentes no litoral apresentam peculiaridades no que tange aos padrões urbanísticos. No Nordeste, por exemplo, verifica-se a presença de cadeias hoteleiras com a construção de resorts (Cruz, 2007).

Em uma análise do processo de ocupação e requalificação das cidades litorâneas pela urbanização turística, feita por Macedo (2002), identifica-se quatro padrões característicos desse tipo de urbanização:

1- Urbano Consolidado – refere-se aos trechos da costa urbanizados de forma tradicional, onde as atividades turísticas recreativas se apresentam como complementares à economia local;

2- Urbano Balneário ou Urbano Recreativo - ocorre em extensos trechos da costa-, que são ocupados por loteamento primordialmente destinados à segunda residência ou a veraneio;

3- Urbano Exclusivamente Hoteleiro - uma forma pouco comum na costa, constituindo-se de assentamentos urbanos, isolados ou conectados a outros, cuja principal função é a hotelaria. Esses assentamentos caracterizam-se por apresentar instalações isoladas e complexos hoteleiros, cujas formas revelam um padrão internacional. Esse tipo de padrão urbanístico é característico no Nordeste brasileiro, onde a urbanização turística foi responsável pela instalação de grandes complexos hoteleiros ao longo da costa.

4-Urbano Rústico- é um processo embrionário de urbanização, em geral constituída de vilas de pescadores pequenas e relativamente isoladas. Tais locais são classificados e vendidos como paradisíacos. (Silva, 2007)

De acordo com Silva (2007), o processo de urbanização turística, principalmente aquele observado no litoral nordestino, apresenta algumas peculiaridades em relação à organização dos espaços turísticos e dos moradores locais. Para a autora, em certas localidades esse processo representa a possibilidade de desenvolvimento socioeconômico mas, em contra partida, a construção de empreendimentos turísticos, como os resorts, limita o acesso dos moradores em certos trechos do seu próprio território.

1.4 O turismo e a produção do espaço

O turismo se constitui em complexa e multifacetada atividade que envolve a relação com diversas áreas do conhecimento como a economia, política, educação, cultura e meio ambiente. Trata-se do setor econômico de maior expressão e expansão nas últimas décadas na escala mundial. (França, 2007)

Esta atividade pode ser entendida como um fenômeno da modernidade que se articula à transformação do espaço em mercadoria. Conseqüentemente, por ser uma atividade que redefine singularidades espaciais e reorienta o uso, traz profundas mudanças. Os espaços turísticos possuem uma expressiva capacidade de gerar grandes fluxos e dinamizar a economia global.

Ou seja, o espaço ao mesmo tempo em que é um campo de produção se reproduz enquanto mercadoria, denunciando novas contradições e

limitando seu uso a novas formas de apropriação impostas pela tendência determinante da economia globalizada.

A produção e o consumo da atividade turística estão relacionados com a diversidade de bens, mercadorias e serviços, de diversos setores e que servem ao turismo (hotéis, alimentação, transporte, cultura, artesanato, etc). Ao mesmo tempo, como a atividade turística requer um suporte espacial, as práticas econômicas de produção, consumo e distribuição se verificam na transformação do espaço, que passa a ser produzido e consumido como mercadoria.

O turismo surgiu na Inglaterra, durante o século XVII. A partir de então foi desenvolvendo-se aos poucos até a Primeira Guerra Mundial (1914-1918) quando o crescimento desta atividade foi interrompido. Foi quando Herman von Schullard, em 1910, expõe a primeira definição de turismo. Para ele, o turismo era "a soma das operações, principalmente de natureza econômica, que estão diretamente relacionadas com a entrada, permanência e deslocamento de estrangeiros para dentro e fora de um país, cidade ou região".

É importante mencionar que na definição de turismo de Herman von Schullard (1910) citada acima, a visão econômica destaca-se. O autor fala do turismo já como uma atividade econômica apesar de mencionar o movimento de pessoas.

Por outro lado, é importante lembrar que, antes de classificar-se como atividade econômica, o turismo configura-se como um fenômeno social. Isso porque as relações entre homens e sociedades constituem-se em elemento essencial à atividade turística.

Partindo da história do Brasil, pode-se dizer que o turismo começa a se desenvolver a partir do século XX quando começaram a surgir empresas destinadas a vender passagens de navios, o meio de transporte mais utilizado até então. Além disso, surgiam empresas para fazer cambio, troca de moedas para atender os estrangeiros que desembarcavam no país ou aquelas pessoas que iriam viajar para o exterior.

A atividade turística, como política pública, surge a partir do Decreto Lei nº55/66 de 18/11/1966 o qual define a política nacional do turismo, cria o Conselho Nacional de Turismo (CNTur) e a Empresa Brasileira de Turismo (Embratur), além de outras providências. Para Cruz (1999:45), “até o Decreto Lei nº 55/66, as políticas nacionais de turismo restringiam-se a aspectos parciais da atividade e não eram oficialmente reconhecidas como tal”.

Segundo o Decreto Lei nº55/66, ao Conselho Nacional do Turismo cabe formular, coordenar e dirigir a política nacional de turismo. Entre as suas competências, o Conselho Nacional do Turismo deve aprovar o Plano Geral de Aplicações dos recursos da Empresa Brasileira de Turismo (Embratur).

A Embratur, por sua vez, foi criada vinculada ao Ministério da Indústria e do Comércio com a finalidade de incrementar o desenvolvimento da indústria do turismo em todo território do Brasil.

À EMBRATUR cabia a ampliação e melhoria da infra- estrutura hoteleira, secundarizando a participação das demais esferas de poder (estadual e municipal), da iniciativa privada e da sociedade como um todo.

A política Nacional do Turismo trouxe o termo “indústria do turismo” estabelecendo uma ligação direta entre a indústria e a atividade turística. Sendo assim, o turismo passaria a ter os mesmos incentivos fiscais das atividades industriais.

Além do surgimento do Decreto Lei nº55/66, outros fatores incentivaram o crescimento da atividade turística no Brasil. O presidente da época, Juscelino Kubitschek, com a implantação do Plano de Metas, acabou estimulando o surgimento e crescimento da classe média brasileira, a qual incentivou o turismo de segunda residência, principalmente no Sudeste do Brasil – *região que sofria expansão da malha rodoviária.*

Eleito em 1955, Juscelino Kubitschek implantou o Plano de Metas. O principal objetivo era o desenvolvimento econômico do Brasil a partir do investimento em setores estratégicos para o crescimento econômico: transporte e energia, indústria de base e substituição de importações. (Caputo e Melo, 2009)

“Nos anos 1950 o Brasil vivia uma fase de grande transformação com o advento da indústria automobilística que impulsionou a implantação de extenso sistema viário no país. A urbanização e o surgimento de uma classe média integram o cenário favorável à implantação do turismo. Ao ser consumido não só pelas classes sociais abastadas como pela classe média, o turismo ganha impulso e tem no avião e no automóvel os meios de transporte mais utilizados”. (França, 2007)

A partir dos anos 80, a atividade turística passa a contemplar outras localidades principalmente aquelas com características ambientais favoráveis ao crescimento dessa atividade. Assim, houve o ponta pé inicial para a ocupação turística das zonas costeiras e serranas do Sul e Sudeste além das capitais do Nordeste como Salvador.

A zona costeira torna-se a área prioritária de implementação dos programas públicos de incentivo ao turismo, especialmente com projetos de infraestrutura a ela destinados, passando a ser a principal via de inserção do turismo brasileiro no mercado turístico global.

A partir de então, “o turismo passaria a ser considerado uma indústria nacional, cabendo ao Governo Federal o papel de orientar a política e coordenar as iniciativas públicas e privadas em prol do desenvolvimento econômico e regional, além da promoção do país no exterior, o que seria feito pela Embratur” (Araújo, 2011).

Nos anos 1990, a política de turismo é reestruturada. A Lei 8.181 de 28 de março de 1991 transforma a EMBRATUR, que até então era uma empresa pública, em autarquia especial, recebendo a denominação de Instituto Brasileiro de Turismo, criado com a finalidade de formular, coordenar e fazer executar a Política Nacional de Turismo - PNT.

Nesse contexto, surge, em 1991, o Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste (PRODETUR/NE). Criado pela Sudene juntamente com a Embratur, o programa abrange os estados do Nordeste e a região norte de Minas Gerais e Espírito Santo, onde sua atuação ocorre por meio do financiamento de obras de infraestrutura (saneamento, transportes, urbanização e outros), projetos de proteção ambiental e do patrimônio

histórico e cultural, projetos de capacitação profissional e fortalecimento institucional das administrações de estados e municípios.

O objetivo geral do PRODETUR/NE é: "Reforçar a capacidade da Região Nordeste em manter e expandir sua crescente indústria turística contribuindo assim para o desenvolvimento socioeconômico regional através de investimentos em infraestrutura básica e serviço públicos em áreas atualmente de expansão turística". Os objetivos específicos são: "(i) Atrair atividades turísticas privadas adicionais e de melhor padrão; (ii) gerar oportunidades de emprego; (iii) Melhorar os níveis de renda; (iv) Aumentar as receitas públicas; (v) Beneficiar a população de baixa renda das áreas selecionadas com disponibilização dos serviços de abastecimento de água, esgotos e acessos pavimentados; (vi) Aumentar a capacidade dos Estados beneficiados de acompanhar a demanda por serviços básicos" (Banco do Nordeste do Brasil, 2010).

Busca-se, a partir da implementação do PRODETUR/NE, lançar bases para o desenvolvimento organizado e contínuo da atividade turística na região. O PRODETUR/NE foi dividido em duas etapas: PRODETUR/NE I e PRODETUR/NE II.

O PRODETUR/NE I, implementado entre 1994 e 2004, teve como objetivo central promover o desenvolvimento do turismo da Região Nordeste a partir da execução de obras de infraestrutura de apoio à atividade turística como meio de estimular a participação da iniciativa privada, visando ampliar a oferta de ocupação produtiva e de incrementar a renda das comunidades dos municípios contemplados. (BNB, 2010)

Essa primeira etapa do PRODETUR/NE envolveu obras como melhoria de rodovias, instalação de infraestrutura de saneamento básico, energia elétrica e telefonia, reforma/construção de aeroportos, terminais marítimos e rodoviários, recuperação de patrimônio histórico, etc.

Na segunda fase do programa, o PRODETUR/NE II, o objetivo principal é a melhoria da qualidade de vida da população residente nas áreas turísticas dentro dos estados participantes do programa (participam do PRODETUR/NE

todos os estados da região Nordeste além do norte de Minas Gerais e Espírito Santo).

Mais recentemente, em 2003, criou-se o Ministério do Turismo (MTur) o qual foi responsável por elaborar o Plano Nacional de Turismo (PNT). Este tinha como objetivo desenvolver o turismo brasileiro com qualidade, considerando as diversidades regionais, culturais e naturais. Além disso, o PNT deveria estimular e facilitar a atividade turística tanto em escala nacional quanto internacional.

É importante destacar, nessa discussão, que o consumo e a produção do espaço turístico estão contidos no consumo e produção do espaço em geral. Sendo assim, podemos concluir que o consumo e a produção do espaço, ligados ou não ao turismo, não se excluem enquanto uso e apropriação.

Usando as palavras de Rita de Cássia Cruz (2007), pode-se afirmar que o uso indiscriminado do espaço pelo e para o turismo não reconhece distinção entre os ambientes rurais e urbanos, entre espaços naturais e culturais ou entre espaços reais e simulados. As diferentes repercussões espaciais do turismo podem ser consideradas com base nos deslocamentos necessários a sua prática, provocando transformações nos espaços emissores e receptores, e nos próprios espaços de deslocamento. A atividade turística induz formas específicas de produção do espaço.

Pelo fato da atividade turística se apropriar do espaço (tanto das formações pré-capitalistas, como sítios arqueológicos, cidades históricas e monumentos, como dos espaços resultantes da lógica da produção, como as áreas centrais, industriais e portos), a mesma possui a característica de ter maior repercussão espacial.

O espaço mercador do turismo não se explica somente pelo valor de uso e de troca, mas também pelo valor simbólico, que possibilita a expressão de valores culturais e sociais.

O consumo e a produção do chamado espaço turístico, engloba também o consumo e a produção da imagem dos lugares e atrativos

turísticos. Pelo fato do espaço do turismo ser uma matéria visual, a propaganda da imagem desses lugares é um fator que contribui para o aumento da venda do espaço como mercadoria. É o chamado design espacial.

Para Lefebvre (1993), o design espacial tem uma relevância na produção do espaço. Segundo esse autor, a produção do lugar ou atrativo turístico é uma estratégia de valorização da mercadoria espaço. Além disso, são essas formas espaciais o principal instrumento de valorização das elites dominantes e de promoção dos interesses dessa classe dominante e também do Estado. Ainda segundo Lefebvre (1993), o design espacial deve ser considerado como força produtiva, junto do capital e do trabalho.

A localização, a acessibilidade e os atributos particulares de certos lugares, compõem argumentos importantes a favor do turismo. Obras de infraestrutura, do desenho urbano e de arquitetura são essenciais na criação do atrativo turístico. Além disso, existe também um conjunto de fatores que qualificam ou não os lugares como atrativos turísticos garantindo-lhes condições privilegiadas únicas.

O caráter único das formas espaciais, seja natural ou artificial, paisagem ou edificação, conjunto urbano ou arquitetônico, histórico ou recente, age como um grande atrativo para a atividade turística.

A criação de rodovias ao longo do território brasileiro, resultado de políticas públicas direcionadas à integração do território nacional, além de outros fatores como a emergência da classe média e a valorização da praia como lazer, são responsáveis pela criação de destinos turísticos ao longo da costa.

A cidade representa o principal centro tanto de emissão quanto de recepção de turistas. Por esse motivo fala-se que o turismo é um fenômeno eminentemente urbano. A urbanização gera o turismo e a recíproca é verdadeira: o turismo induz à urbanização.

Pode-se perceber a abrangência do turismo de acordo com os tipos de destinos:

- Destinos metropolitanos: possuem elevado volume de tráfego, atuando como área geradora de turistas e como destino principal. São centros de primeira grandeza e integrados às redes de transporte nacional e internacional;
- Destinos periféricos: possuem a população mais reduzida e com tendência a receber mais turistas do que gerar;
- Destinos rurais: são dependentes de ambientes geograficamente mais amplos, podendo ocorrer forte recebimento de turistas devido à caracterização paisagística;
- Destinos de ambientes naturais: áreas pouco povoadas e sujeitas a políticas administrativas mais rigorosas como as unidades de conservação e parques nacionais (PEARCE, apud Paiva, 2012).

No Brasil, as desigualdades regionais presentes nos principais polos emissores e receptores de turistas implicam em formas distintas de produção dos espaços litorâneos pelo e para o turismo.

É fato que, está cada vez mais emergente no litoral brasileiro a estetização e padronização de linhas de beira-mar, os condomínios fechados de alto padrão e os resorts. Este último, configura um modelo de urbanização cada vez mais comum do litoral brasileiro. A maior parte dos resorts fazem parte de empresas internacionais como por exemplo a francesa Accor, a espanhola Sol Meliá, a portuguesa Grupo Pestana e a americana Marriott.

Capítulo 2: Um paraíso sendo descoberto

2.1 Um breve histórico

Ipojuca foi criada oficialmente em 30 de Março de 1843, pelo Decreto-Lei Provincial nº 152, entretanto, seu povoamento remonta ao século XVI. Sabe-se que, ainda no primeiro século da colonização, o povoado se desenvolveu em grande parte devido ao seu solo, rico em massapê¹, próprio para o cultivo da cana-de-açúcar.

A colonização de Ipojuca teve início em 1560, após a expulsão dos índios Caetés e outras tribos do litoral sul de Pernambuco. A partir de então, os colonos puderam migrar para as terras férteis transformando Ipojuca em uma das mais importantes regiões do Sistema Colonial.

¹ O solo massapê é um tipo de solo caracterizado pela elevada fertilidade, possui cor escura em razão de sua formação ser proveniente da decomposição de rochas.

Com dois portos (Suape e Porto de Galinhas) e com a maior várzea de massapê do Nordeste, Ipojuca fazia parte do triangular comércio colonial. A vila surgiu com sede no povoado de Nossa Senhora do Ó e depois foi transferida para o povoado de São Miguel de Ipojuca. Com o Decreto estadual de nº 23, a sede foi reestabelecida em Nossa Senhora do Ó.

A Praia de Porto de Galinhas foi originalmente denominada de Porto Rico. Durante os séculos XV e XVI, foi palco da extração do pau-brasil e, durante o século XVII, ficou sob o domínio dos índios caetés. A partir do século XVIII, a economia local desenvolveu-se em cima da produção agrícola da cana-de-açúcar e do algodão, tendo nos escravos o principal aporte de mão de obra.

Entretanto, em meados do século XIX, mais precisamente no ano de 1850, o governo de Dom Pedro II promulgou a lei do ministro da justiça Eusébio de Queiroz a qual proibia o tráfico negreiro no Brasil. A pressão contra esse tipo de tráfico já havia aumentado desde 1830, principalmente por parte da Inglaterra, fazendo com que o governo regencial declarasse ilegal o tráfico dentro do território brasileiro. Mesmo assim, a entrada de escravos continuou em grande escala e, por esse motivo, o Parlamento britânico aprovou, em 1845, A lei *Bill Aberdeen*, que dava à Marinha inglesa o direito de perseguir e aprisionar os navios negreiros em qualquer ponto do Atlântico.

Como o comércio açucareiro rendia lucros, os comerciantes procuraram uma forma de burlar a lei e a intensa fiscalização rigorosa nos portos brasileiros. Para isso, criaram um porto clandestino nos arrecifes naturais da costa como local de descarga dos escravos. Esses escravos vinham da África em navios carregados com galinhas da Angola. Para disfarçar o tráfico, durante o dia os navios só descarregavam as galinhas fazendo com que a população chamasse de "Porto das Galinhas". Os comerciantes, porém, através de um código secreto, enviavam uma carta aos compradores com a mensagem: "tem galinha nova no Porto". Dessa forma, sabendo do carregamento de escravos, os navios eram descarregados na escuridão da noite e, em seguida, levados para os engenhos através de carroças ou pequenas embarcações pelos rios Ipojuca e Maracaípe. O tráfico de escravos

seguiu de forma clandestina até a abolição em 13 de Maio de 1888 pela Lei Áurea.

2.2 Caracterização da área de estudo

A área de estudo que compõe as análises deste trabalho está inserida no município de Ipojuca, localizado no litoral sul do Estado de Pernambuco.

Segundo o censo de 2010 do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), Ipojuca possui uma área de 527,107 km² e encontra-se distribuído em três distritos (a sede municipal, Nossa Senhora do Ó e Camela), três povoados (Rurópolis, Engenho Maranhão e Porto de Galinhas) e demais aglomerados urbanos de suas praias.

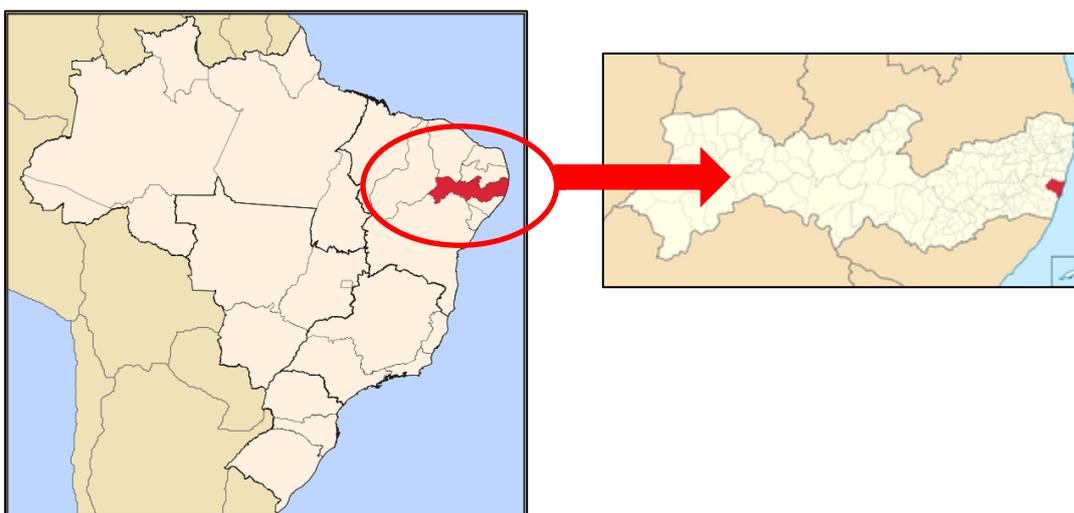


Figura 5: Localização de Pernambuco no Brasil; ² Figura 6: Localização de Ipojuca em Pernambuco.

O município está situado nas bacias dos rios translitorâneos Ipojuca e Sirinhaém assim como também faz parte do terceiro Grupo de Bacias Hidrográficas de Pequenos Rios Litorâneos (GL3) ³ formado pelos rios

² Disponíveis em < <https://pt.wikipedia.org/wiki/Ipojuca> e <http://mapasblog.blogspot.com.br/2011/11/mapas-de-pernambuco.html> >. Acesso em 09/03/2016.

³ O Plano Estadual de Recursos Hídricos (1998) dividiu o Estado em 29 Unidades de Planejamento (UP), caracterizando assim, a Divisão Hidrográfica Estadual, composta de 13 Bacias Hidrográficas, 06 Grupos de Bacias de Pequenos Rios Litorâneos (GL1 a GL6), 09 Grupos de Bacias de Pequenos Rios Interiores (GI1 a GI9) e uma bacia de pequenos rios que compõem a rede de drenagem do arquipélago de Fernando de Noronha. (APAC)

Massangana (que serve de limite entre Ipojuca e Cabo de Santo Agostinho), Merepe e Maracápe.

A vegetação predominante de floresta foi praticamente toda substituída pelo cultivo da cana-de-açúcar na maior parte do município, enquanto nas proximidades do oceano, além da vegetação de mangue, restinga, capoeira e remanescentes de Mata Atlântica, sobressaem-se os coqueirais.

Ainda segundo o IBGE, a população de Ipojuca em 2010 era de 80.637 habitantes e com uma estimativa de 89.660 habitantes em 2014. Isso mostra uma variação de aproximadamente 11,19% no período de 4 anos. Sabendo que a densidade demográfica é um dado que possibilita mensurar a distribuição da população residente em um determinado território, pode-se afirmar que Ipojuca possui densidade demográfica de 152,9 hab/km², ou seja, a cada quilometro quadrado existe, aproximadamente, 153 habitantes. A nível de comparação, a cidade do Recife possui densidade demográfica de 7039,64 hab/ km² ou seja, é bem mais povoada que Ipojuca.

ANO	POPULAÇÃO	VARIAÇÃO
2000	59.281 habitantes	36,02%
2010	80.637 habitantes	
2014	89.660 habitantes	11,19%

Tabela 1: População por ano de censo e variação.
Fonte: adaptado do IBGE, 2010.

A partir dos dados do IBGE da tabela acima, é importante destacar o percentual de aumento da população de aproximadamente 36% entre os anos de 2000 e 2010. Isso aconteceu exatamente na época que se iniciaram o crescimento urbano e desenvolvimento da cidade de Ipojuca devido ao crescimento da atividade turística e a implantação do Complexo de Suape. O desenvolvimento de Ipojuca atraiu pessoas de municípios vizinhos as quais viam na cidade oportunidades de emprego e de melhoria de vida, trazendo, assim, um crescimento populacional.

O Porto de Suape representou um importante eixo de desenvolvimento para o Estado de Pernambuco. O Complexo Industrial Portuário de Suape é considerado um dos principais polos de investimentos do país. Sua localização estratégica em relação às principais rotas marítimas de navegação o mantém conectado a mais de 160 portos em todos os continentes, com linhas diretas da Europa, América do Norte e África.

Do total da população residente em 2010, aproximadamente 74%, ou seja, 59.719 pessoas, moram em área urbana enquanto os outros 26% são população rural. Apesar da alta taxa de urbanização, Ipojuca apresenta uma estrutura fundiária bem concentrada em que a maior parte de seu território pertence a duas usinas (Usina Salgado e Usina Ipojuca) e 72 engenhos. (IBGE, 2010)

POPULAÇÃO RESIDENTE (2010)	80.637 habitantes	
POPULAÇÃO URBANA	59.719 habitantes	74,06 %
POPULAÇÃO RURAL	20.918 habitantes	25,94 %

Tabela 2: População Urbana e Rural.
Fonte: adaptado do IBGE, 2010.

O acesso à Ipojuca é feito através da PE-060 e BR 101 Sul, sendo, esta última, importante eixo estruturador do turismo no litoral nordestino além de ser um eixo de circulação da produção econômica e do transporte interestadual. Limita-se ao norte com o município do Cabo de Santo Agostinho, ao sul com Sirinhaém, ao leste com o Oceano Atlântico e a oeste com o município de Escada.

Na região predomina o clima tropical chuvoso que se define pela precipitação pluviométrica anual que varia entre 1500 a 2000 mm, com temperatura média anual de 24°C, sendo o período mais chuvoso entre maio e julho (França, 2007).

Ipojuca fez parte da Zona da Mata Sul do Estado de Pernambuco até 1994, onde, em seguida, passou a pertencer a Mesorregião Metropolitana do Recife. Essa mudança aconteceu por motivos estratégicos para o

desenvolvimento de Ipojuca considerando o fato de a cidade possuir um dos complexos, industrial e portuário, mais importante do país, o Porto de Suape, além de um dos destinos mais cobiçados no turismo, a praia de Porto de Galinhas. Simultaneamente, o município integra a Microrregião de Suape, da qual também fazem parte os municípios do Cabo de Santo Agostinho e de Jaboatão dos Guararapes (Mendonça, 2004).

O município de Ipojuca possui um rico patrimônio natural, histórico e cultural. O litoral, composto pelas praias de Porto de Galinhas, Muro Alto, Maracaípe, Cupe, Camboa, Enseadinha, Serrambi, Cacimbas e Toquinho, possui uma importância turística bem relevante para a região e conseqüentemente para o Brasil. Porto de Galinhas foi eleita, por várias vezes seguidas, a melhor praia do Brasil, trazendo uma grande quantidade de turistas para Ipojuca. Além disso, Ipojuca possui um patrimônio histórico bastante rico, compondo-se, além dos engenhos, do Convento de Santo Antônio fundado em 1606 e tombado pelo IPHAN em 1937, da Igreja do Santo Cristo do Ipojuca construída em alvenaria de pedra e tijolo em estilo maneirista e a Igreja do Outeiro.



Figura 7: Convento de Santo Antônio – Ipojuca
Disponível em [www.ofmsantoantonio.org]



Figura 8: Convento de Santo Antônio – Ipojuca
Disponível em [www.ofmsantoantonio.org]

O Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM)⁴ é um dado que conta um pouco da história do município, composto de três indicadores do desenvolvimento humano: longevidade, educação e renda. O índice varia de 0 a 1. Quanto mais próximo de 1, maior o desenvolvimento humano. Segundo IBGE, o IDHM de Ipojuca variou segundo a tabela abaixo, no qual podemos perceber que o índice vem subindo bastante, saindo de um valor considerado baixo, em 1991, e chegando a um índice considerado médio em 2010.

ANO	IDHM
2010	0,619
2000	0,457
1991	0,332

Tabela 3: IDHM Ipojuca.
Fonte: adaptado do IBGE, 2010.

A nível de comparação, o IDHM da cidade do Recife, de acordo com o IBGE, era 0,576 em 1991, 0,660 em 2000 e 0,772 em 2010.

É indiscutível dizer que a cidade de Ipojuca diversificou o seu eixo econômico e incorporou atividades produtivas ao viés dos engenhos de açúcar e algodão. Atualmente, atividades do setor industrial e portuário (Complexo do Porto de Suape) além de serviços (turismo) compõem a economia local e foram responsáveis pelo desenvolvimento econômico da área (França, 2007).

⁴ O IDH (Índice de Desenvolvimento Humano) é calculado como uma média de três índices sociais: longevidade (expectativa de vida), educação e renda per capita. O IDH varia de 0 a 1, sendo considerado baixo valores menores que 0,499 pontos, médio os que ficam entre 0,500 e 0,799, e alto os que atingem pontuação superior a 0,800. O IDHM representa o Índice de Desenvolvimento Humano Municipal, calculado pelo IBGE.

Observando os dados da tabela a seguir, podemos perceber que a maior parte da população de Ipojuca, mais da metade (51,73%), é composta por pessoas entre 20 e 59 anos.

FAIXA ETÁRIA	TOTAL	
Crianças (0 a 12 anos)	20.115 habitantes	24,08%
Jovens (13 a 19 anos)	11.687 habitantes	13,99%
Adultos (20 a 59 anos)	43.200 habitantes	51,73%
Melhor idade (60 a 99 anos)	8.493 habitantes	10,17%
Mais de 100 anos	5 pessoas	0,005%

Tabela 4: População por faixa etária. Fonte: adaptado do IBGE, 2010.

Apesar do crescimento econômico que Ipojuca sofreu, e ainda sofre, a qualificação da mão de obra local ainda continua bastante precária fazendo com que, no turismo por exemplo, as funções menos qualificadas e de menor remuneração sejam ocupadas por trabalhadores da região. A secular indústria sucroalcooleira conta com um vasto contingente de trabalhadores com baixa ou nenhuma escolaridade os quais são submetidos a precárias condições de trabalho (Mendonça, 2004).

O processo de urbanização do município de Ipojuca caracteriza-se, simultaneamente, pela exclusão e desigualdades sociais e de renda e pelo desenvolvimento da população (melhoria de índices sociais como o IDH). O crescimento da atividade turística atua como causa do processo de urbanização. Apesar das melhorias nos índices sociais, o processo de urbanização trouxe o desenvolvimento de favelas, inclusive em Porto de Galinhas, e de problemas sociais como violência e prostituição (Mendonça, 2004). Fora isso, é importante destacar que o desenvolvimento da estrutura básica urbana (água, esgotamento sanitário, coleta de lixo) não foi compatível com o crescimento da população e da demanda turística.

Essa inadequação provoca graves impactos ambientais e compromete a qualidade de vida da população local. O esgoto, por exemplo, quando não tratado é despejado nos rios, estuários e praias, acarretando poluição,

ameaça à saúde pública, além de comprometer o potencial turístico do município.

Em contrapartida, vale lembrar que se não fosse o desenvolvimento urbano e social trazido pelo turismo para a região, muito provavelmente os índices sociais estariam bem piores. O desenvolvimento da atividade turística trouxe consigo a implantação de infraestrutura urbana básica, empregos para a população e melhoria de índices sociais como foi o caso do IDHM mostrado anteriormente.

O último censo realizado pelo Instituto de Geografia e Estatística, o IBGE, nos mostrou que mais de 95% dos domicílios do município de Ipojuca são do tipo casa. A condição de ocupação que prevalece é o próprio já quitado seguido do aluguel.

A maior parte dos domicílios particulares permanentes possuem rede geral de esgoto (36,27%) ou fossa rudimentar (38,77%) como forma de abastecimento sanitário. A fossa rudimentar ou negra é menos segura à saúde humana. Isso por que ela consiste em uma escavação sem revestimentos nas paredes e na base, facilitando a contaminação de bactérias e doenças graves.

Domicílios particulares permanentes - tinham banheiro - de uso exclusivo do domicílio	19.762 domicílios	
Domicílios particulares permanentes - tinham banheiro - de uso exclusivo do domicílio - esgotamento sanitário - rede geral de esgoto ou pluvial	7.168 domicílios	36,27%
Domicílios particulares permanentes - tinham banheiro - de uso exclusivo do domicílio - esgotamento sanitário - fossa séptica	3.918 domicílios	19,82%
Domicílios particulares permanentes - tinham banheiro - de uso exclusivo do domicílio - esgotamento sanitário - fossa rudimentar	7.662 domicílios	38,77%
Domicílios particulares permanentes - tinham banheiro - de uso exclusivo do domicílio - esgotamento sanitário - vala	673 domicílios	3,40%
Domicílios particulares permanentes - tinham banheiro - de uso exclusivo do domicílio - esgotamento sanitário - rio, lago ou mar	185 domicílios	0,93%
Domicílios particulares permanentes - tinham banheiro - de uso exclusivo do domicílio - esgotamento sanitário - outro	156 domicílios	0,78%

Tabela 5: Domicílios Particulares Permanentes com banheiro.
Fonte: adaptado do IBGE, 2010.

Apesar das porcentagens expostas acima, existem pessoas que residem nos chamados aglomerados subnormais. Um aglomerado subnormal é o conjunto constituído por 51 ou mais unidades habitacionais caracterizadas pela ausência de título de propriedade e pelo menos uma das características abaixo:

- Irregularidade das vias de circulação e do tamanho e forma dos lotes e/ou
- Carência de serviços públicos essenciais (como coleta de lixo, rede de esgoto, rede de água, energia elétrica e iluminação pública).

De acordo com o IBGE, em Ipojuca existem 1.086 unidades em aglomerados subnormais contabilizando quase 5% dos domicílios na cidade.

Domicílios particulares ocupados	22.065 unidades	
Domicílios particulares ocupados em aglomerados subnormais	1.086 unidades	4,92 %

Tabela 6: Aglomerados subnormais.
Fonte: adaptado do IBGE, 2010.

2.3 Evolução de uso do solo

Para efeito de análises neste presente trabalho, foi feito um recorte dentro do município de Ipojuca. O foco será a área voltada para o turismo, correspondente a praia de Porto de Galinhas e seu entorno (Muro Alto, Cupe e Merepe) como mostra o mapa a seguir.



Figura 9: Recorte de estudo.
Fonte: acervo próprio

Esse recorte foi escolhido por ser a área de maior concentração de atividades de lazer e turismo do estado de Pernambuco além de sua importância como destinação turística no Nordeste.

Porto de Galinhas é parte do distrito de Nossa Senhora do Ó, o qual foi a primeira sede municipal. É o distrito com a mais elevada taxa de urbanização do município (89,49%) segundo dados do IBGE.

Baseando-se nas análises de Danielle Mesquita e Gilca Xavier (2012), a história e evolução de Porto de Galinhas pode ser dividida em três etapas de acordo com suas características, peculiaridades e principalmente o uso do solo. São elas:

- 1843 a 1989: Da criação do distrito Ipojuca à atividade de veraneio;
- 1990 a 1999: A expansão da atividade turística;
- 2000 aos dias atuais: Porto de Galinhas como destino internacional.

A primeira fase tem início com a criação do distrito de Ipojuca, em aproximadamente 1843, onde a sede da vila era no povoado de Nossa Senhora do Ó, sendo transferida, posteriormente, para o povoado de São Miguel de Ipojuca. Até então, a economia local desenvolveu-se com a produção agrícola da cana de açúcar e do algodão com base na mão de obra escrava.

No final da primeira fase, entre as décadas de 1970 e 1980, Porto de Galinhas apresentava um núcleo urbano pequeno, composto por poucos habitantes. A área era caracterizada como uma praia deserta, com poucas edificações (fazendas e algumas residências) e uma cobertura vegetal bem intacta. Das poucas edificações que havia, a maior parte localizava-se na principal rua da vila, a Rua Esperança.

O comércio intra-regional existente no local, ao longo da costa, era feito por meio de canoas e barcaças.⁵ A produção dos engenhos era escoada nas

⁵ Barcaças são embarcações de fundo chato e com pequena profundidade. Foi muito comum esse tipo de transporte por pescadores na região Nordeste sendo feitas de madeiras atadas lado a lado. Na maioria das vezes eram denominadas de jangadas.

canoas pelos rios até chegarem aos portos marinhos onde encontravam-se as barcaças. Desse modo, forma-se o vilarejo onde se vivia basicamente da pesca, das lavouras de subsistência e da produção e comercialização de cocos.



Figura 10: Imagem satélite da vila de Porto de Galinhas em 1979.
Fonte: Condepe / Fidem.

Porto de Galinhas era formada por três grandes fazendas: a da família Chalaça (área correspondente ao que hoje é Maracaípe), a da família Uchoa (o que hoje corresponde à Vila de Porto de Galinhas) e a da família Brito (correspondente às áreas de Merepe, Cupe e Muro Alto).



Figura 11: Imagem esquemática das três grandes fazendas que existiam em Porto de Galinhas.
Fonte: adaptado do Google, acervo próprio.

No final do século XIX, a propriedade de Porto de Galinhas torna-se pertencente a Luiz Cavalcanti de Albuquerque Uchoa e de sua mulher. Por isso, coube aos herdeiros das famílias Cavalcanti Uchoa e Carvalheira a administração dessas terras durante o século XX. Dos herdeiros, a responsabilidade pela propriedade da família caiu sob os olhos de Manuel Luiz Cavalcanti Uchoa. Esse, destinou o local para plantação de cocos além de permitir que a população mais pobre construísse suas casas dentro de sua propriedade. Pode-se afirmar, portanto, que a terra tinha valor de uso para seus moradores.

No início do século XX, as famílias dos senhores de engenho da região frequentavam a praia de Porto de Galinhas como local de veraneio. A segunda residência foi incentivada como consequência do crescimento econômico do Brasil, o “milagre brasileiro”. A classe média aumentou seu poder aquisitivo resultando, dentre inúmeros benefícios, no aumento das atividades de lazer. Além disso, ter uma casa de veraneio significava *status* para a sociedade.

Em Setembro de 1975 foi sancionada a Lei nº 705, a qual autorizava o loteamento em Porto de Galinhas. A implantação do Loteamento Merepe, o marco inicial, ocorreu com o desmembramento da Fazenda Merepe. Os alvos desse loteamento seriam as classes média e alta do Recife.



Figura 12: Localização Loteamento Merepe. Fonte: adaptado do Google.

LOTEAMENTO MEREPE – A3

O loteamento Merepe I previa, em seu projeto inicial, uma área voltada para a população como um todo através da instalação de equipamentos comunitários. Entretanto, eles nunca foram implantados além de sua área ter sido desmembrada para formar o loteamento Merepe IV. Este último, era destinado a ser um centro comercial e comunitário, porém tornou-se área residencial.

Em 1978 aconteceu a abertura do loteamento Recanto Porto de Galinhas por Mário Jorge Carvalheira. Acontecia, de certa forma, uma transformação e um crescimento daquela vila de pescadores.

Nessa época, o acesso à vila era realizado por uma estreita estrada de terra por dentro da Fazenda Merepe. "Na época, os proprietários da Fazenda Merepe abriram, literalmente, as porteiras que separavam o distrito de Nossa do Ó ao balneário. Para chegar até a praia de Porto de Galinhas, era preciso atravessar a fazenda da família de Armando Brito, onde havia, realmente, duas porteiras delimitando a propriedade" (Mattoso, 2013). A praia era virgem e ocupada por moradores que sobreviviam da pesca.



Figuras 13 e 14: Implantação dos loteamentos em Porto de Galinhas.
Fonte: Mendonça, 2004.

O Projeto Recanto Porto de Galinhas I, datado de 24 de Março de 1977, foi uma forma de investimento na infraestrutura local. Possuía ruas com 30 metros de largura, terrenos de 15 m X 45 m e praças de 60 m X 60 m. A segunda etapa do projeto englobava a parte central do loteamento,

preservando as ruas principais da vila, a Rua Esperança e a Rua Manuel Uchoa, hoje responsáveis pelo principal eixo comercial da praia.



Figura 15: Localização da vila de Porto de Galinhas / Loteamento Recanto Porto de Galinhas. Fonte: adaptado do Google.



Figura 16: Loteamento Merepe e Recanto Porto de Galinhas, 1975. Fonte: Mendonça, 2004.



Figura 17: Praia de Porto de Galinhas, década de 1980. Fonte: Mendonça, 2004.

Além disso, o Governo Federal realizou obras de infraestrutura, como a pavimentação da PE-38, que liga a PE-60 a Nossa Senhora do Ó. Desse modo, atendeu à algumas necessidades de usinas e meios de hospedagem existentes no local.

LOTEAMENTO RECANTO – A4

A terceira etapa do Projeto Recanto Porto de Galinhas, implantada no ano de 1983, foi responsável pela parte da beira mar e pela parte sudoeste ao núcleo. Para isso, os moradores locais foram removidos de suas casas e alocados nas áreas mais periféricas. Simultaneamente ao surgimento das casas de veraneios, as residências dos pescadores e moradores locais foram sendo destruídas aos poucos. Dessa forma, inicia um processo de ocupação do litoral de forma segregadora, socialmente e espacialmente.

Com o início do loteamento da área, aos poucos casas e hotéis iam sendo construídos. Começou, então, a expansão urbana da área. Os primeiros três hotéis da área, o Solar Porto de Galinhas, o Village e o Armação, formaram a Associação de Hotéis de Porto de Galinhas e iniciaram, ainda que de forma incipiente, a comercialização da praia como destino turístico.

A partir de então, o turismo amplia sua área de atuação para as praias vizinhas a Porto de Galinhas: de Muro Alto a Maracaípe. Houve a substituição de algumas casas de veraneio por meios de hospedagem, principalmente pousadas. Com isso, temos que o turismo passa a exercer o valor de troca dos lugares, pois os toma como um produto, uma mercadoria, suplantando o seu valor de uso.

Essa transformação impulsionou o surgimento dos primeiros estabelecimentos comerciais na área voltados para atender os visitantes como o restaurante do Sr. Braz e a Pousada Benedita. Era uma forma da comunidade local se beneficiar dos novos usos do território.



Figura 18: Pousada Benedita: um dos primeiros estabelecimentos comerciais que surgiu impulsionado pelo surgimento dos loteamentos e urbanização da área.
Fonte: acervo próprio

A segunda fase da história de Porto de Galinhas inicia em 1990 e estende-se até 1999 marcada pela expansão da atividade turística. O crescimento do turismo acarretou em consequências como o aumento do número de edificações e do comércio local principalmente em áreas próximas ao mar. Além disso, houve o surgimento e crescimento dos meios de hospedagem e de estabelecimentos direcionados ao turismo como bares, lojas de *souvenirs*, lojas de grife, etc.



Figura 19: Imagem satellite da vila de Porto de Galinhas em 1997.
Fonte: Condepe / Fidem.

De acordo com a Condepe/Fidem, em 1991, a vila possuía 122 domicílios particulares e já estava bastante urbanizada.

O turismo interfere diretamente na produção do espaço em Porto de Galinhas. Um exemplo disso é o fato de que muitas residências térreas foram substituídas por estabelecimentos comerciais ou tornaram-se compostas por mais de um pavimento, sendo o térreo comércio e no pavimento superior uma residência.



Figuras 20 e 21: Edificações de uso misto – comércio no térreo e residência no primeiro andar na vila de Porto. Fonte: Acervo próprio.

Entre 1990 e 1992, houve a instalação de infraestrutura básica na área, como linhas de telefones públicos e distribuição regular de energia. Além disso, a PE-09, que liga Nossa Senhora do Ó a Porto de Galinhas foi pavimentada.

No entanto, Porto de Galinhas já apresentava um problema muito sério que é a falta de saneamento. Era claro a deficiência que a área tinha, o despejo de fossas e esgotos era feito na praia.



Figura 22: Falta de saneamento é muito comum em Porto de Galinhas. Fonte: Acervo próprio.

A expansão do espaço urbano em Porto de Galinhas acarretou na migração de pessoas que moravam em cidades próximas como Cabo de Santo Agostinho e Sirinhaém em busca de uma vida melhor. Consequentemente, houve o deslocamento de uma parcela da população local para as áreas mais periféricas resultando no surgimento de comunidades como Socó, Salinas e Pantanal.



Figura 23: Localização das comunidades Socó, Salinas e Pantanal.
Fonte: Adaptado do Google.

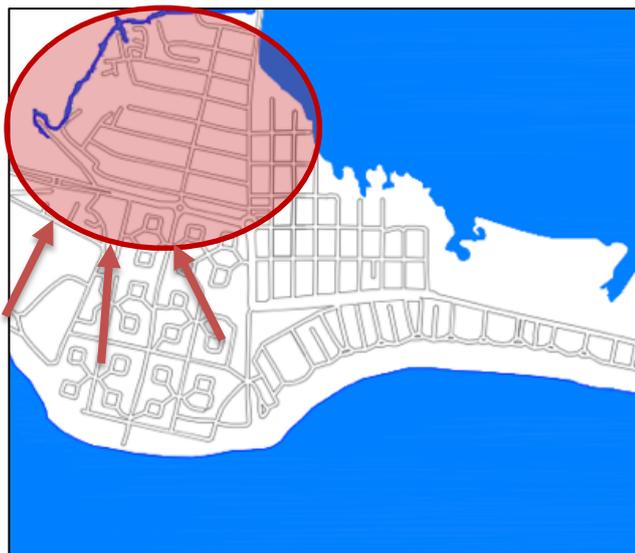


Figura 24: Imagem esquemática ilustrando o movimento natural da população, principal motivo para o surgimento das comunidades de Socó, Salinas e Pantanal.
Fonte: Acervo próprio.



Figura 25: Comunidade do Socó.
Fonte: Acervo próprio.



Figura 26: Comunidade do Socó.
Fonte: Acervo próprio.

Nos anos 90, pesquisadores como Ricardo Augusto Braga e Terezinha Matilde Uchoa além de órgãos como a SUDENE e IBAMA começaram a alertar sobre os impactos ambientais decorrentes do crescimento turístico em Porto de Galinhas. O uso desordenado do solo através da construção de novas edificações e ampliações nas edificações existentes, a falta de infraestrutura adequada e de planejamento, a derrubada da vegetação original e a privatização de áreas naturais eram cada vez mais comum.

Devido a esses motivos, em 1997, houve a elaboração de um termo de referencia para a criação de um plano de orientação de ações futuras na cidade. Nesse termo, havia o planejamento de ações como a criação de um sistema de gestão adequado e de parâmetros para o uso e ocupação do solo.

A terceira e última fase que podemos destacar na história de Porto de Galinhas começa a partir do ano de 2000 e continua até os dias atuais. Essa etapa é marcada pelo destaque internacional que a praia de Porto de Galinhas obteve, sendo eleita por varias vezes, uma das praias mais bonitas do Brasil.



Figura 27: Praia de Porto de Galinhas.
Fonte: Acervo próprio.
Abril / 2016.

O turismo transforma-se na principal atividade econômica da área, e traz empregos para a população local ligados direta ou indiretamente com essa atividade.

Sendo assim, o local ganha a atenção de turistas nacionais e internacionais fazendo com que o fluxo de pessoas aumentasse bastante. Conseqüentemente, a demanda por infraestrutura urbana, saneamento e um correto abastecimento de água passou a ser urgente.

O crescente desordenamento do uso do solo devido ao crescimento da atividade turística junto à falta de legislação necessária para tal controle, fez surgir discussões entre a população local e os veranistas para elaboração do Plano de Regulamentação de uso e ocupação da orla e do Plano Diretor do município de Ipojuca.

O Plano de Regulamentação e o Plano Diretor, elaborados pelo Governo do Estado junto à Fidem, visam frear a descaracterização da área além de ter um maior controle sob a especulação imobiliária.

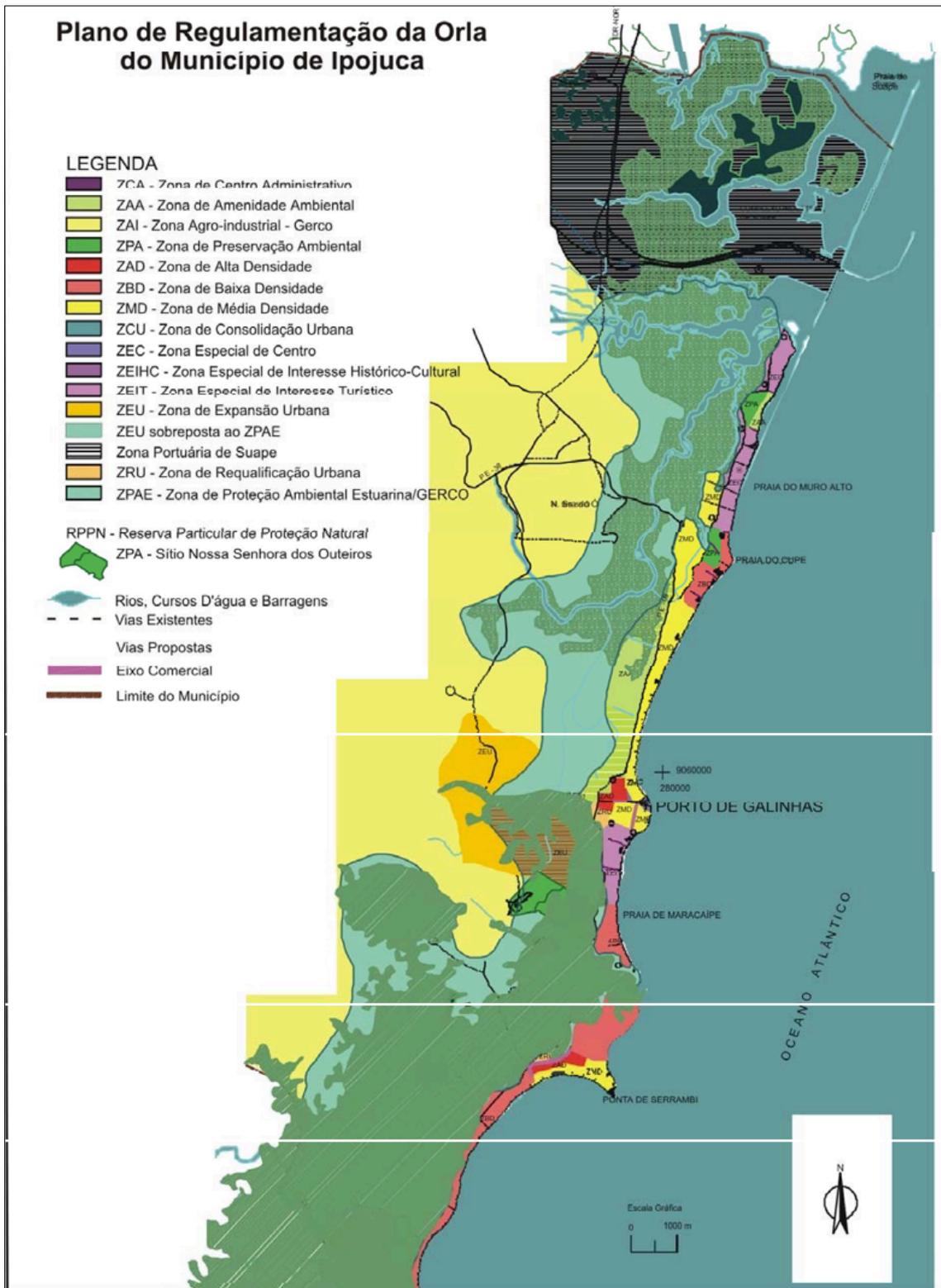


Figura 28: Plano de Regulamentação da orla do município de Ipojuca.
 Fonte: Condepe / FIDEM. Consulta em Março, 2016.

O plano diretor de Ipojuca teve um caráter participativo da população e comprometimento de abranger o município em sua totalidade, tanto a parte urbana quanto a parte rural.

Mapa de Zoneamento de Ipojuca - PE

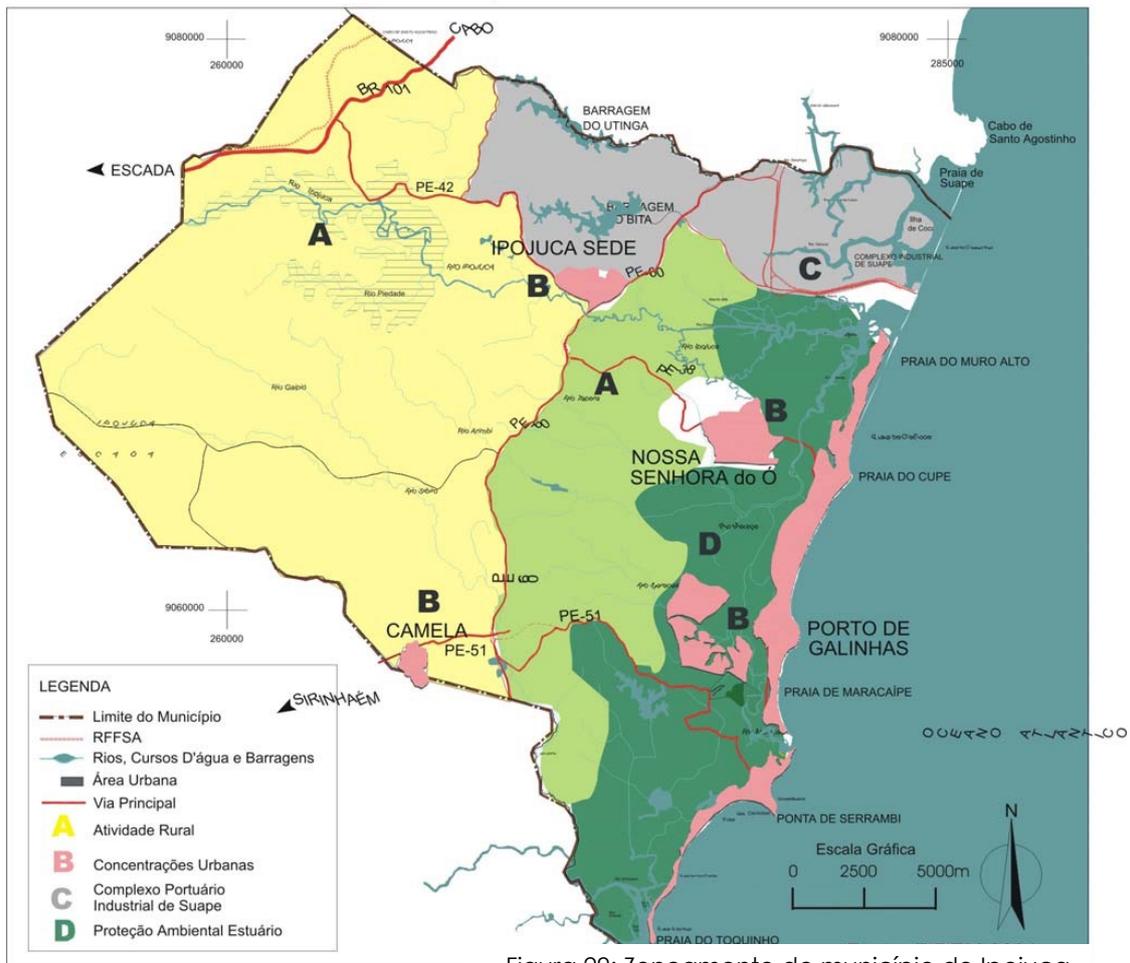


Figura 29: Zoneamento do município de Ipojuca de acordo com as definições do Plano Diretor. Fonte: Condepe / FIDEM. Consulta em Março,

Este plano diretor participativo definiu eixos norteadores para o desenvolvimento territorial do município de Ipojuca. São eles: o desenvolvimento econômico do território, o ordenamento territorial integrado e a gestão territorial democrática.

O eixo do desenvolvimento econômico do território mostra desafios para o objetivo final do desenvolvimento urbano sustentável de Ipojuca através da dinamização econômica do território e do fortalecimento das

estruturas internas do município. Este último dar-se através da elaboração de 03 planos: Plano Estratégico de Desenvolvimento Econômico, Plano Diretor de Desenvolvimento para o Turismo e o Plano de Desenvolvimento Rural.

O segundo eixo para o desenvolvimento territorial de Ipojuca é o ordenamento territorial integrado. Este aposta em atingir o desenvolvimento urbano sustentável a partir da integração territorial (redução das desigualdades sócio-espaciais; reestruturação e ampliação do sistema viário local; expansão urbana programada e direcionada), do equilíbrio ambiental (criação da Política Municipal de Meio Ambiente e zoneamento do território) e do acesso ao solo (criação da Política Municipal de Habitação; regulamentação do uso e ocupação do solo e tratamento das áreas de urbanização irregular).

Por último, o eixo da gestão territorial democrática, em que, segundo o Plano Diretor, deverá ser instituída na perspectiva da sustentabilidade do processo de gestão municipal a partir da transparência, reestruturação administrativa e capacitação técnica e gerencial.

Dentro das medidas contidas no Plano Diretor está a limitação de gabarito das edificações de acordo com a zona em que estão inseridas; a possibilidade do estudo de capacidade de carga do limite de pessoas em Porto de Galinhas, principalmente na época do verão e o zoneamento do município.

Além disso, o Plano Diretor traria a divisão de Ipojuca em 4 macrozonas urbanas (Ipojuca, Sede, Camela e Nossa Senhora do Ó) e o litoral (Vila de Porto de Galinhas).

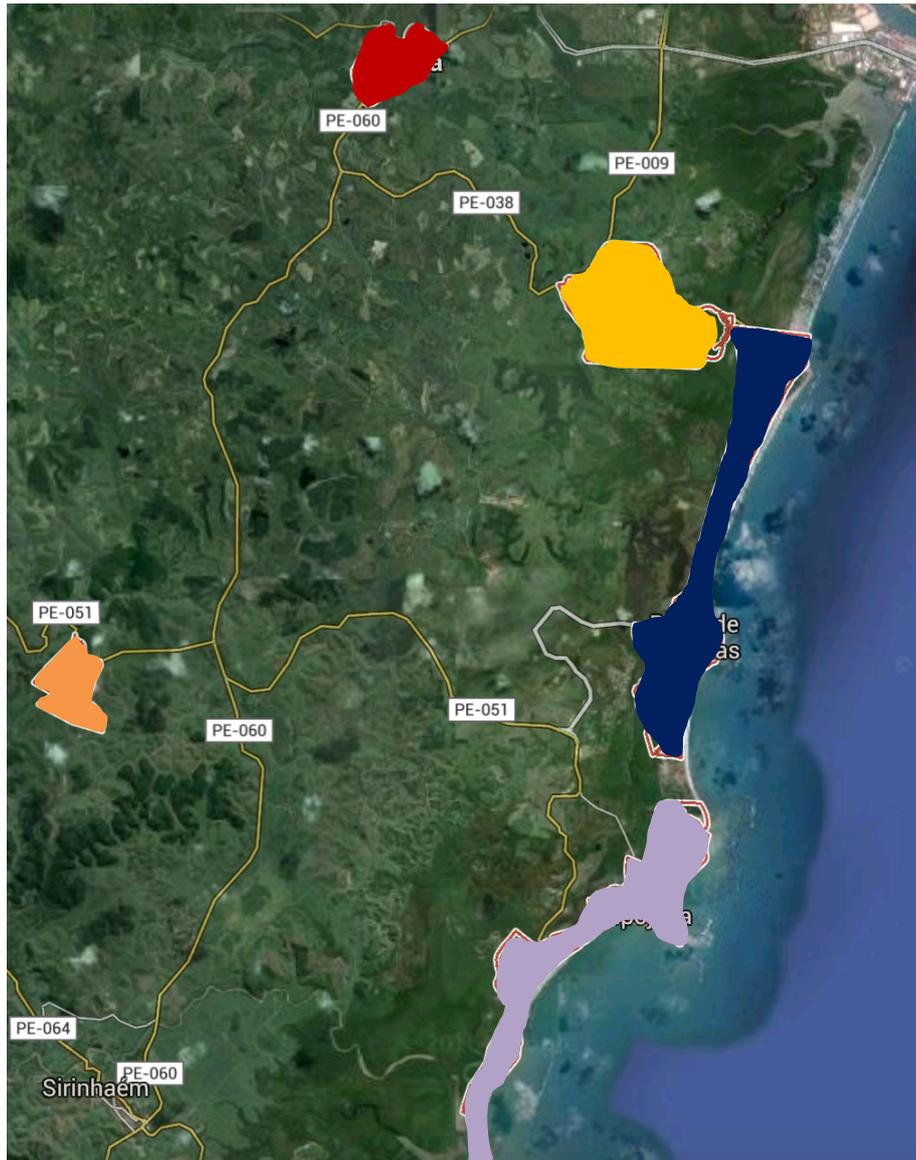


Figura 30: Divisão dos distritos de Ipojuca segundo o Plano Diretor.
 Fonte: adaptado do Google, acervo próprio.



Cada área teria uma escala de densidade de expansão urbana (baixa, média ou alta) a qual determinaria o tipo de construção permitido. A Vila de Porto de Galinhas, por exemplo, explícita na imagem acima com a cor azul marinho, foi classificada como zona de sustentabilidade da orla (ZSO) e seu gabarito máximo é de 04 pavimentos se o uso for hoteleiro.

Nos últimos 15 anos, Porto de Galinhas passou por vários investimentos em infraestrutura visando adequar-se ao crescimento do turismo. O Projeto Porto Melhor, em 2003, foi um exemplo disso. Houve uma requalificação do espaço urbano de Porto de Galinhas para saneamento e abastecimento, recuperação de ruas e praças, implantação e reformas de escolas, delegacias, postos de saúde e centro de informações turísticas, acesso a hotéis e pousadas além da pavimentação de ruas de comunidades.



Figura 31: Exemplo de rua esburacada nas proximidades da comunidade do Socó indicando uma infraestrutura mais precárias nas áreas mais afastadas do centro turístico. Fonte: acervo próprio.

Apesar do exposto, fica claro que a urbanização de Porto de Galinhas é feita de forma a privilegiar as áreas em que o turismo atua de forma mais acentuada. As áreas mais afastadas da circulação turística, no geral, são pouco beneficiadas com os investimentos de infraestrutura.

Capítulo 3: A produção de um espaço segregador

3.1 O imobiliário-turístico: uma união que deu lucro

É de conhecimento geral que a partir da segunda metade do século XX várias transformações aconteceram na economia mundial impulsionando, de forma direta, o acúmulo de capital e o processo de globalização.

A globalização foi acontecendo de forma cada vez mais rápida a partir da integração dos mercados consumidores e produtores. Foi então que o mercado financeiro introduziu diferentes áreas econômicas na representação do capital, inclusive o setor imobiliário.

Surgem novos padrões de consumo, estimulados pelo sistema capitalista. É dentro desse contexto que a atividade turística se destaca como uma das atividades mais dinâmicas da economia mundial, mobilizando fluxos de serviços, capitais e pessoas.

O turismo associado ao setor imobiliário exerce grande influência no mercado financeiro. É o que alguns autores como Silva (2010) chamam de

imobiliário-turístico. Para Macêdo (2012), “este termo define um processo de reestruturação dos espaços em cidades do Nordeste brasileiro a partir da vinculação do capital turístico ao capital imobiliário na produção de empreendimentos vinculados ao turismo e voltados, predominantemente, para o mercado internacional”.

Essa associação imobiliário-turística, entretanto, só foi possível a partir dos anos 90 em que o poder público assume o turismo de sol e mar⁶ principalmente na região Nordeste. Foi uma alternativa para impulsionar o desenvolvimento da região fazendo surgir programas voltados para o turismo como por exemplo o PRODETUR-NE (Programa de Desenvolvimento Turístico do Nordeste), já citado anteriormente neste trabalho.

O turismo de sol e mar, vinculado aos programas governamentais voltados ao turismo, trouxeram desenvolvimento a várias cidades do Nordeste como foi o caso de Ipojuca. Os investimentos na praia de Porto de Galinhas, visando destaca-la no cenário de destinos turísticos, acabaram trazendo benefícios para a população como a inserção de infraestrutura urbana e a melhoria dos índices sociais como foi o caso do IDH (Índice de Desenvolvimento Humano).

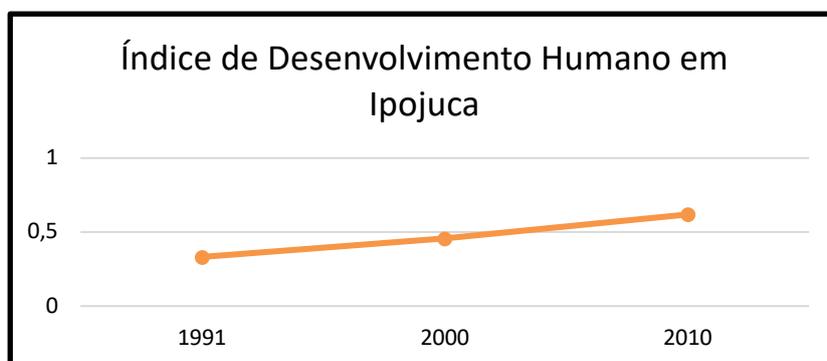


Figura 32: Gráfico indicando o crescimento do IDH em Ipojuca
Fonte: adaptado do IBGE. Acervo próprio.

⁶ “No Brasil, o processo de expansão do Turismo de Sol e Praia (ou sol e mar) se consolida nos anos 70 com a construção de segundas residências no litoral. O segmento surge no Rio de Janeiro, na faixa de Copacabana, se expande para as outras áreas das regiões Sudeste e Sul, e posteriormente para todo o litoral brasileiro. (...) Atualmente, merece destaque a região Nordeste como destino de Turismo de Sol e Praia do Brasil, principalmente por suas características climáticas de sol e calor o ano todo”. Portanto, o “Turismo

de Sol e Praia constitui-se das atividades turísticas relacionadas à recreação, entretenimento ou descanso em praias, em função da presença conjunta de água, sol e calor" (Ministério do Turismo, 2010)

As praias do litoral de Ipojuca (Porto de Galinhas, Muro Alto, Cupe, Merepe e Maracaípe) possuem uma rica diversidade natural que atraem turistas do Brasil e do mundo. O clima tropical, com suas temperaturas elevadas em boa parte do ano, aliado a diversidade de fauna (peixes, corais, etc), praias com características variáveis (mar forte ou mar mais tranquilo) e passeios diversos (bugre, jangada, etc) formam um conjunto bem atrativo aos olhos dos turistas.

O fluxo de turistas, somente na praia de Porto de Galinhas, gira em torno de 65 mil por mês no período de alta estação (Novembro a Março e Julho) e cerca de 10 mil turistas no período de baixa estação, dos quais aproximadamente 89% são brasileiros e 11% estrangeiros (Mendonça, 2004).

Esse fluxo está dividido entre veranistas (pessoas que possuem casa na praia e para lá se deslocam nos fins de semana e nas férias), turistas que se hospedam em hotéis ou pousadas e turistas que vão para passar o dia, não dormindo no local (normalmente pessoas que moram na Região Metropolitana de Recife).



Figura 33: Praia de Muro Alto.
Fonte: Acervo próprio.

Além dos aspectos naturais característicos de Porto de Galinhas, a área é atrativa de investimentos do setor imobiliário (nacionais e estrangeiros) por outros motivos. Entre eles, podemos citar a infraestrutura de comércio e serviço direcionados ao turismo já instalada no núcleo central de Porto de Galinhas. Também é fator atrativo a grande quantidade de áreas (terrenos) vinculados aos recursos naturais fazendo com que esses terrenos sejam bem valorizados e

cobiçados principalmente por donos de grandes empreendimentos como os resorts.

Por esses motivos, um grande número de empreendimentos foi construído, principalmente na região de Muro Alto, são os chamados empreendimentos turísticos imobiliários (ETIs). Os resorts, flats e os condomínios fechados caíram no gosto da população de mais alta renda, seja como segunda residência, seja como turista.



Figura 34: Flat claramente construído para as classes mais altas. Fonte: acervo próprio, Janeiro 2016.



Figura 35: Condomínios fechados na praia de Muro Alto. Fonte: acervo próprio, Janeiro 2016.

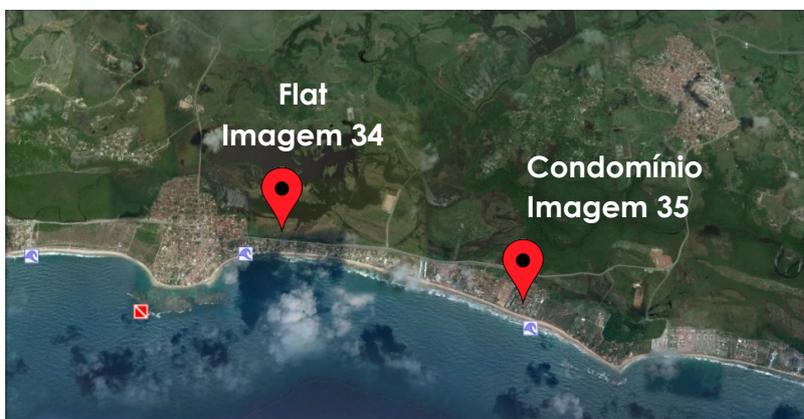


Figura 36: Localização dos condomínios mostrados nas imagens 34 e 35. Fonte: adaptado do Google.

Os empreendimentos turísticos imobiliários unem o mercado hoteleiro e o imobiliário: trazem às segundas residências, os serviços de hotelaria e no caso dos resorts, a vantagem de ter tudo que o consumidor precisa dentro do próprio empreendimento.

A maioria dos empreendimentos vindos de investimentos privados (nacionais ou estrangeiros) foram instalados nos grandes terrenos disponíveis no decorrer da costa de Porto de Galinhas e Muro Alto. Outros empreendimentos, implantaram-se entre os loteamentos dos anos 70 e 80⁷.



Figura 37: Empreendimento ainda em construção na praia de Muro Alto.
Fonte: acervo próprio, Janeiro 2016

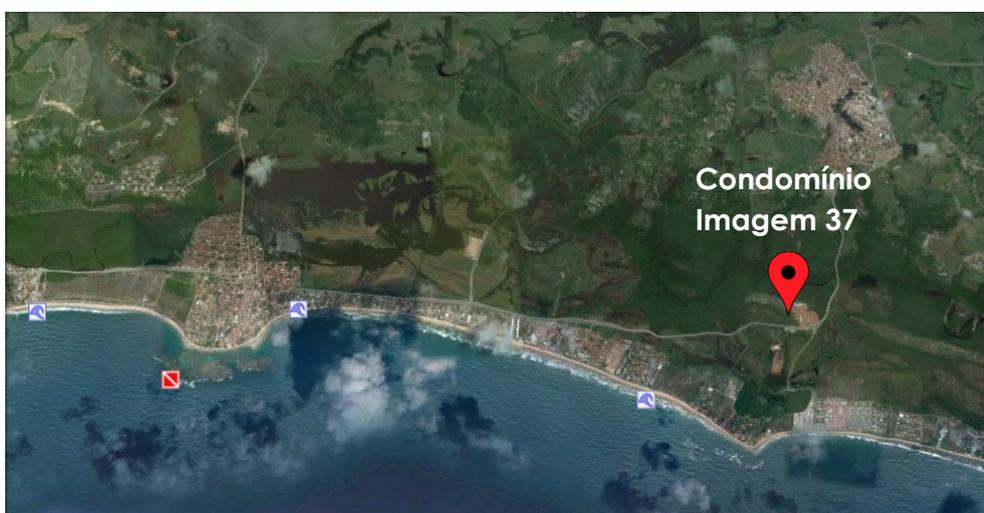


Figura 38: Localização do empreendimento mostrado na figura 37.
Fonte: adaptado do Google, acervo próprio.

⁷ Como já citado anteriormente neste trabalho, em Setembro de 1975 foi sancionada a Lei nº 705, a qual autorizava o loteamento em Porto de Galinhas. A implantação do Loteamento Merepe foi o marco inicial dessa forma de ocupação do espaço. Esse tipo de ocupação, presente até os dias atuais, é claramente voltado para as classes altas.

O grande problema desses empreendimentos é que, na maioria das vezes, são implantados sem a compatibilização com as normas territoriais locais, com o meio ambiente, com as legislações federais ou com o lugar propriamente dito. “Provocam uma ruptura e um fracionamento do território, formando ilhas isoladas do entorno imediato, configurando barreiras quase intransponíveis para o morador local” (Macêdo, 2012).

Como mencionado por Macêdo, a não compatibilização com as normas e leis locais acaba criando barreiras invisíveis para as pessoas que não são usuárias desses empreendimentos.

Os ETIs, portanto, trazem a lógica de introduzir verticalidades na área. Ou seja, são empreendimentos desconectados com seu entorno e das dinâmicas locais, no caso com o município de Ipojuca.

Uma outra polêmica que gira em torno dos grandes empreendimentos é em relação a utilização da praia como parte do empreendimento. O Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro ⁸ (PNGC), instituído pela Lei Federal N° 7.661/1988, define a praia como um bem público de uso comum. Segundo este, “as praias são bens públicos de uso comum do povo, sendo assegurado, sempre, livre e franco acesso a elas e ao mar, em qualquer direção e sentido, ressalvado os trechos considerados de interesse de segurança nacional ou incluídos em áreas protegidas por legislação específica”.

A partir do exposto, fica claro a proibição da utilização da praia como parte de qualquer empreendimento e também daquelas áreas que lhes dão acesso.

⁸ O Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro (PNGC) foi pensado pelo governo federal para elaborar um planejamento integrado da utilização dos recursos costeiros, “visando o ordenamento da ocupação dos espaços litorâneos.” (Ministério do Meio Ambiente. Disponível em: [<http://www.mma.gov.br/>])



Figura 39: Praia de Muro Alto sendo utilizada como extensão de resort.
Fonte: Acervo próprio.



Figura 40: Praia de Muro Alto sendo utilizada como extensão de resort.
Fonte: Acervo próprio.

A prioridade dada aos empreendimentos frente ao direito de uso da população da praia como bem público de uso comum é observada ao longo do litoral de Ipojuca e em grande quantidade no recorte de estudo.

É possível identificar diferentes formas de ocupação das faixas de praia entre Porto de Galinhas e Muro Alto. O avanço de construções na faixa de praia e a ocupação da faixa de praia por barracas e restaurantes são os tipos mais comuns. Essas ocupações acabam se apropriando de grande parte do espaço público restando ao pedestre uma pequena faixa antes do mar ou muitas vezes nem isso.



Figura 41.



Figura 42.



Figura 43.

Diferentes tipos de ocupações da praia. (Figura 41) Restaurantes; (Figura 42) barracas de praia; (Figura 43) empreendimentos. Fonte: Acervo próprio. Abril, 2016.

3.2 Resorts: o turismo entre muros

Segundo a Associação Brasileira de Resorts (ABR), resorts são “Empreendimentos hoteleiros de alto padrão em instalações e serviços, fortemente voltados para o lazer em área de amplo convívio com a natureza, na qual o hospede não precise se afastar para atender suas necessidades de conforto, alimentação, lazer e entretenimento”.

Para Andrade (2003), os resorts são a “forma mais recente e predominante de hotéis de lazer neste fim de século, vêm ampliando significativamente esse atrativo, instalando-se em imensas áreas, verdadeiras ilhas de autossuficiência, onde os hóspedes encontram satisfação para uma variada gama de interesses – esporte, lazer, vida social e negócios -, numa combinação que atende a todas as faixas etárias. Pelo que são e oferecem, buscam constituir-se em destinações turísticas que por si só justifiquem uma viagem”.

Formados por amplas áreas de lazer, permitem que o usuário goze da sua estadia apenas estando dentro de suas imediações, sendo desnecessário e até dispensável sair para obter qualquer relação com seu entorno.

Nos últimos 20 anos, o Nordeste se apresenta como área potencial para o desenvolvimento de resorts no Brasil, apresentando os maiores índices de crescimento do segmento, sobretudo na última década (Paiva, 2013).

De acordo com a ABR, no Brasil os resorts foram construídos para receber prioritariamente estrangeiros, mas, com a crise econômica de 2008, houve uma inversão. Atualmente, os resorts atendem basicamente ao mercado brasileiro e aos países vizinhos (Araújo, 2011)

Paiva e Vargas (2013) nos apresentam uma comparação de números que mostra o crescimento das unidades habitacionais dos resorts principalmente na região Nordeste devido, sobretudo, ao investimento no potencial do turismo sol e mar da região. Além disso, as belezas naturais, o clima quente (tropical) e o investimento de programas como o PRODETUR-NE são fatores atrativos do capital nacional e estrangeiro no turismo nordestino.

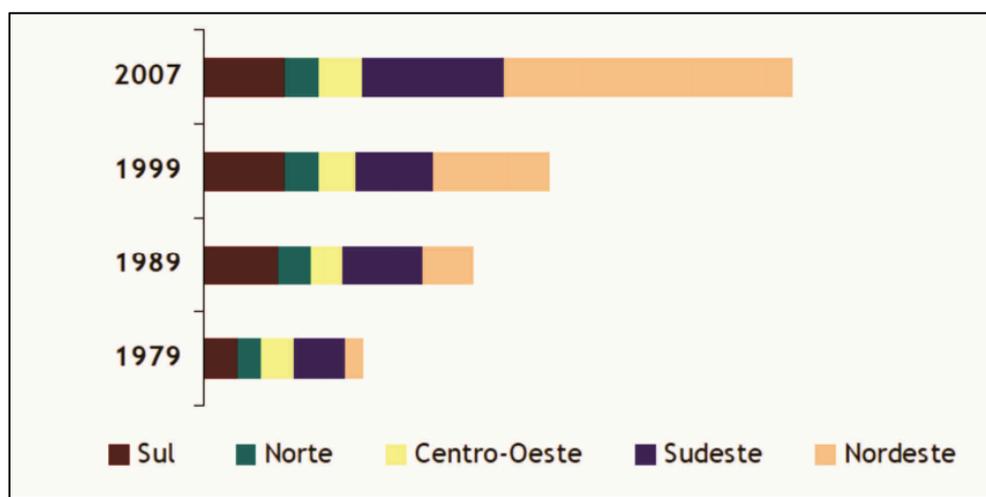


Figura 44: Evolução do UHs de resorts por região.
Fonte: Paiva e Vargas; O lugar dos resorts no processo de "urbanização turística" da Região Metropolitana de Fortaleza, 2013.

A construção desses empreendimentos turísticos demanda extensas áreas de terrenos para conter um programa diversificado de lazer e esportes, já que o resort é considerado como o destino em si. Os usos são dinamizados

relaxar, áreas para exercícios (caminhada, bicicleta, skate), salão de beleza e spa, área infantil (playgrounds), além de quartos de diferentes tipos e tamanhos para hospedagens.



Figura 46: Enotel
Disponível em
[www.enotel.com.br/gallery-en.html]



Figura 47: Quadra de tênis Summerville
Disponível em
[www.resortsummerville.com.br/]



Figura 48: Sala de ginástica Summerville
Disponível em
[www.resortsummerville.com.br/]



Figura 49: Bangalôs para relaxar - Nannai
Disponível em [www.nannai.com.br]

Em contrapartida ao que foi exposto acima, é importante considerar os impactos negativos dados pela instalação desses grandes empreendimentos na área de estudo.

O turismo dos resorts é uma forma de lazer elitizado, já que provê respostas às necessidades humanas de uma minoria, atendendo prioritariamente aos interesses do capital e de seus investidores. (Coriolano, 2007)

A dinâmica desses empreendimentos denominados resorts acaba criando um ambiente privado e elitizado, verdadeiros enclaves. Isso porque

tudo que os hóspedes precisam estão ali, literalmente aos seus olhos. Ninguém precisa sair do resort em busca de serviços ou entretenimentos.

Usando as palavras de Cruz (2007) os resorts podem ser considerados verdadeiros simulacros. "Os simulacros no turismo correspondem, em geral, a lugares que procuram simular uma realidade frequentemente desejada pelos turistas e não disponível onde se procura por ela." (Cruz, 2007)

Fica claro que os resorts agem como elemento segregador do espaço e, conseqüentemente, da sociedade. Isso porque esses empreendimentos acabam criando muros ou barreiras invisíveis que separam aquela edificação de todo seu entorno.

Novamente segundo Cruz (2007), são "verdadeiros paraísos privados, [...] que se armam de infraestruturas e de serviços e instigam o confinamento do hóspede".

Além da separação física e espacial, os resorts acabam criando uma separação de classes. Isso porque eles são claramente construídos para as pessoas de classes altas frequentarem, ou seja, aquelas pessoas que podem pagar para frequentar esses ambientes.

A implantação de um grande equipamento turístico como um resort em qualquer localidade significa um eixo de crescimento e desenvolvimento econômico local. Entretanto, com uma lógica oposta, esses empreendimentos mantêm relações mínimas com a comunidade local. Conseqüentemente, os costumes e tradições da população local acabam sendo utilizados no entretenimento dos turistas, não contribuindo de forma significativa para a qualidade de vida dos residentes. (Coriolano, 2008)

Segundo Paiva (2013), "O consumo acontece intramuros, pois a organização e programação de lazer controla e privatiza os gastos dos turistas".

A partir do exposto, fica claro que o problema não é o resort propriamente dito, mas sim a dinâmica segregadora e excludente que esses empreendimentos trazem consigo. Os resorts acabam negando as

preexistências espaciais e sociais do lugar no qual está inserido materializando um claro exemplo de segregação socioespacial.

3.3 A segregação em foco

Após várias visitas à área e algumas análises sobre a mesma, é possível visualizar que o processo de ocupação e produção do espaço do litoral de Ipojuca pode ser compreendido por três partes diferentes.

Primeiro, a área formada pela vila de Porto de Galinhas e comunidades do entorno. Caracteriza-se pelo claro desenho urbano das praças e é formada, em sua maioria, por estabelecimentos comerciais e de serviços, residências isoladas e pequenas pousadas.



Figura 50: Área da Vila de Porto de Galinhas.
Fonte: acervo próprio.

USO DO SOLO_VILA PORTO A4

A análise de uso e ocupação do solo exposta ratifica a predominância de áreas residenciais, sendo na parte ao norte da Estrada de Maracaípe a predominância de primeira residência. Em contrapartida, na área ao sul da Estrada de Maracaípe, onde houve o loteamento Recanto Porto de Galinhas, o predomínio é de casas de segunda residência.

Além disso, podemos destacar o predomínio do comércio e serviço (representado no mapa em laranja) e de uso misto (representado no mapa em laranja com hachura) na Rua Esperança e entornos que é o centro principal da vila de Porto de Galinhas.

Fora o centro principal, localizado na Rua Esperança, existe o que podemos destacar como subcentro. Este, localiza-se próximo à área de predomínio da primeira residência, logo ao norte da Estrada de Maracaípe.

De acordo com o IBGE, dentro do recorte de estudo, a área da vila de Porto de Galinhas é a parte com maior densidade demográfica registrada no último censo de 2010. Considerando a densidade demográfica a relação entre o número de habitantes e a respectiva área, podemos afirmar que essa é a parte com mais residentes locais.

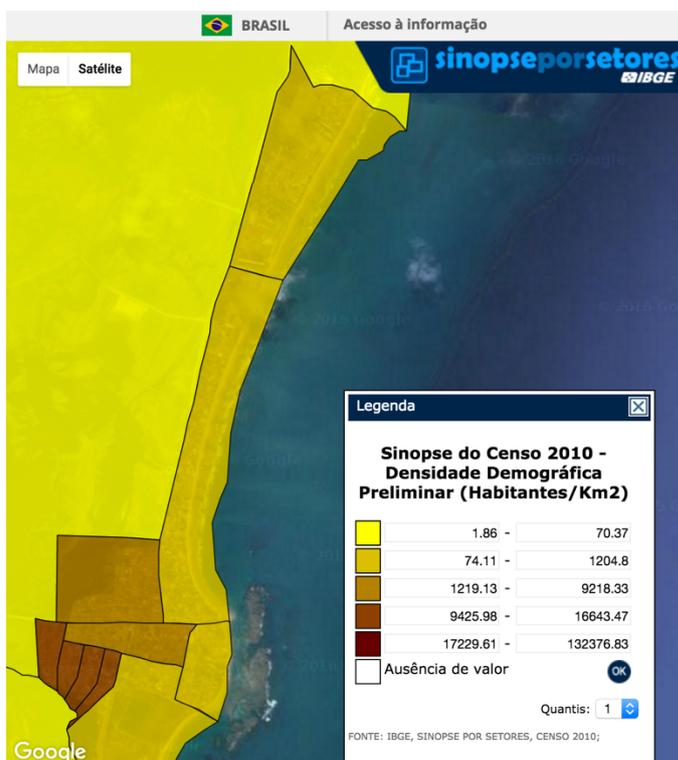


Figura 51: Setores censitários do recorte de estudo com representação da densidade demográfica de cada um. Fonte: IBGE, Sinopse por setores, Censo 2010.

A imagem acima nos mostra que as menores concentrações de habitantes por quilômetro quadrado localizam-se nas áreas que possuem maior número de meios de hospedagem e casas de segunda residência além das áreas não habitadas ou pouco habitadas (representadas em amarelo na imagem acima).

Outra forma de ocupação que podemos destacar é a área composta em sua grande parte por loteamentos da década de 70 a 90. É uma ocupação urbana formada em sua maioria por pousadas e pequenos hotéis, residências isoladas e condomínios fechados.

É uma área claramente voltada para atender a demanda das classes mais altas. Casas de segunda residência de grande porte e/ou luxo são comuns nessa parte.



Figura 52: Loteamentos da década de 70 a 90.
Fonte: acervo próprio.

USO DO SOLO_LOTEAMENTOS 70 A 90_A3 EXPANDIDO

Por ultimo, a configuração mais recente, composta pelos complexos hoteleiros, condomínios de flats e apartamentos voltados para as classes de alta renda. É aqui que se localizam boa parte dos resorts e condomínios de luxo.

É importante destacar que ainda existe uma grande quantidade de terrenos livres nessa área. Provavelmente, essas glebas livres se tornarão complexos hoteleiros ou complexos residenciais de luxo obedecendo o tipo de ocupação da área no qual estão inseridos.



Figura 53: Área dos complexos hoteleiros e condomínios fechados.
Fonte: acervo próprio.

USO DO SOLO_HOTEIS_A3 EXP

Esse último tipo de configuração espacial apresentado e sua respectiva dinâmica socioespacial nos mostra o início de uma reestruturação do espaço das praias de Porto de Galinhas e Muro Alto.

Para melhor compreender o que foi abordado sobre as diferentes formas de ocupação e produção do espaço do litoral de Ipojuca, é importante a leitura completa do mapa de uso e ocupação do solo da área.



A partir do mapa exposto acima (segue em anexo para melhor visualização) é possível identificar que o predomínio da primeira residência, ou seja, os locais onde predominam moradores locais (no mapa representado em amarelo com hachura) é bem inferior àqueles de domínio dos meios de hospedagem (representado em roxo) ou de segunda residência (representado em amarelo).

É importante mencionar que existe um deslocamento natural da população local do município de Ipojuca em resposta à reestruturação do espaço que este está passando. Esse movimento dar-se a medida que os habitantes locais da área litorânea do município, principalmente aqueles da vila de Porto de Galinhas, deslocam-se em direção aos outros distritos de Ipojuca (Camela, Nossa Senhora do Ó e Ipojuca Sede).



Figura 55: Imagem ilustrativa do movimento da população local do litoral de Ipojuca. Fonte: adaptado do Google. Acervo próprio.

Isso acontece devido ao intenso desenvolvimento turístico que o município de Ipojuca passou (e ainda passa) trazendo a implantação de inúmeros meios de hospedagem. Pelo fato da maioria da população residente ser de baixa renda e abrigarem-se em terrenos invadidos, são forçados a se deslocar para outras localidades.

Sendo assim, resta a essa população deslocar-se para os distritos mais próximos, principalmente Nossa Senhora do Ó. Interessante destacar que no distrito de Nossa Senhora do Ó, essa população que foi deslocada encontra-se inserida na periferia do mesmo.

No próprio Plano Diretor do município de Ipojuca (2007) está previsto as chamadas zonas de urbanização preferencial (ZUP) as quais correspondem exatamente as áreas adjacentes aos núcleos urbanizados dos distritos de Ipojuca Sede, Nossa Senhora do Ó e Camela. São áreas previstas com condições ambientais favoráveis para expansão urbana destes núcleos.

Considerações Finais

O presente trabalho, de caráter investigativo, teve como objetivo principal trazer a discussão sobre a segregação sócio-espacial a partir do exemplo de Porto de Galinhas no município de Ipojuca. Além disso, objetivou-se identificar a influência do turismo no crescimento do espaço urbano de Porto de Galinhas.

É indiscutível dizer que Porto de Galinhas passou, e ainda passa, por uma reestruturação do seu espaço principalmente devido ao crescimento da atividade turística. Esta, foi a principal responsável pelo desenvolvimento da área, implantação de infraestrutura urbana e melhorias de índices sociais como o IDH.

O crescimento e incentivo à atividade turística teve início a partir da segunda metade do século XX quando o turismo se destaca como uma atividade dinâmica devido a grande mobilização de pessoas, capital e serviços.

Nessa mesma época, o mercado financeiro introduziu diferentes áreas econômicas na representação do capital, inclusive o setor imobiliário. Surgiu, então, a associação imobiliário-turístico, aliado ao crescente turismo de sol e mar.

A região Nordeste, por ser privilegiada no quesito de beleza natural e clima, foi uma área que recebeu incentivos federais através de programas como o PRODETUR/NE no qual a região ganhou investimentos para atrair a demanda turística. Foi o caso da infraestrutura urbana, por exemplo.

Em contrapartida, não se pode negar que simultaneamente ao desenvolvimento da área, surgiram e desenvolveram-se alguns problemas urbanos como o aparecimento de comunidades carentes, o aumento da violência e falta de infraestrutura que comporte os moradores locais além da demanda turística.

O desenvolvimento do turismo no município de Ipojuca trouxe uma outra consequência bastante séria: a segregação sócio-espacial. Isso porque, a alta demanda turística aliada à valorização da área por suas belezas naturais foram responsáveis pelo surgimento de grandes empreendimentos voltados para as classes mais altas.

A partir dos anos 2000, empresários e investidores começaram a instalar os resorts ao longo do litoral de Porto de Galinhas e Muro Alto. Esses empreendimentos trouxeram consigo uma lógica segregadora, de negação do espaço no qual está inserido. O turista que ali se hospeda não precisa sair desses lugares para nada. Tudo que ele precisa está ali, entre dois muros.

A construção dos grandes empreendimentos na praia de Porto de Galinhas é um fator transformador do espaço. Esses empreendimentos acabam implicando em uma nova configuração do território, fragmentada do tecido urbano existente.

A existência de grandes glebas desocupadas na área, vinculadas aos recursos naturais, foi um fator que viabilizou a construção desses empreendimentos de grande porte.

Outro problema que não devemos deixar de citar foi que o crescimento do número de meios de hospedagem na área contribuiu para o deslocamento da população local para áreas mais periféricas como o distrito de Nossa Senhora do Ó.

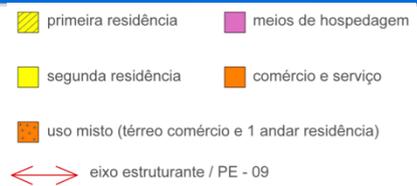
A população local da praia de Porto de Galinhas começou a se deslocar e a deixar o lugar que morava para construção de serviços, em sua maioria meios de hospedagem, para atender a crescente demanda de turistas. Isso porque, pelo fato de grande parte dessa população morar em terrenos invadidos, infelizmente acabam perdendo nessa disputa.

Com todo exposto e como já dito anteriormente, fica claro a lógica segregadora do espaço e da sociedade que cresce em Porto de Galinhas. A principal consequência dessa dinâmica que coloca o mercado e o capital a frente é a reestruturação do espaço em prol daqueles que pertencem as classes mais altas.

É possível identificar essa reestruturação do espaço de Porto de Galinhas no mapa de uso e ocupação do solo. O uso da segunda residência e dos meios de hospedagem destaca-se frente aos demais (primeira residência e comércio e serviço) no decorrer nas praias de Merepe, Cupe e principalmente Muro Alto.



Figura 56: Mapa de uso e ocupação do solo de Porto de Galinhas e Muro Alto.
Fonte: acervo próprio.



Referências bibliográficas

- AMBIENTE, Ministério do Meio. **Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro**. 16 maio. 1988. Disponível em: <http://www.mma.gov.br/estruturas/sqa_sigercom/_arquivos/pngc2_78.pdf>. Acesso em 15 mar. 2016.
- ANDRADE, Nelson; BRITO, Paulo Lucio de; JORGE, Wilson. E. **Hotel: Planejamento e Projeto**. São Paulo: Editora SENAC, 2003.
- ANDRADE, Yanne Pereira de. **Produção do espaço urbano no Recife: uma leitura através da mobilidade**. Recife, 2015.
- ANJOS, K.L. **Turismo em cidades litorâneas e seus impactos ambientais urbanos. O caso de Porto de Galinhas – PE**. Dissertação de Mestrado. Recife: UFPE, 2005.
- ARAUJO, Cristina Pereira de. **Terra à vista! O litoral brasileiro na mira dos empreendimentos turísticos imobiliários**. Tese de Doutorado, FAUUSP. São Paulo, 2011.
- BARRIOS, Sônia. **A produção do espaço**. In: SOUZA, Adélia de e SANTOS, Milton (Org.). *A construção do espaço*. São Paulo: Nobel, 1986.
- BOTELHO, Adriano. **O urbano em fragmentos: a produção do espaço e da moradia pelas práticas do setor imobiliário**. São Paulo. Annablume, Fapesp. 2007.
- BRASIL, Ministério do Turismo. **Segmentação do Turismo: Marcos Conceituais**. Brasília: Ministério do Turismo, 2006.
- BRASIL. Ministério do Turismo. **Sol e Praia: orientações básicas**. / Ministério do Turismo, Secretaria Nacional de Políticas de Turismo, Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico, Coordenação-Geral de Segmentação. – 2.ed – Brasília: Ministério do Turismo, 2010.
- BRITO, Bruno Dantas Muniz de. **O turismo de resorts e o desenvolvimento do litoral sul da Paraíba**. 2011.
- BSH INTERNATIONAL. **Relatório de Tendências Resorts no Brasil**. BSH Travel Research, 2008. Disponível em: <http://www.bshinternational.com/sys/download/resorts_2008.pdf>. Acesso em 14 mar. 2016.
- CAPUTO, Ana Cláudia; MELO, Hildete Pereira de. **A industrialização brasileira nos anos de 1950: uma análise da instrução 113 da SUMOC**. 2008. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-41612009000300003>. Acesso em 10 maio. 2016.

CLIMA, Agência Pernambucana de Águas e. **Bacias Hidrográficas**. Disponível em: < http://www.apac.pe.gov.br/pagina.php?page_id=5 >. Acesso em 20 jun. 2016.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. Editora Ática. Série Princípios. 3ª edição, n. 174. 1995.

CORRIOLANO, Luzia Neide M. T.; ALMEIDA, Humberto Marinho de. **O turismo no nordeste brasileiro: dos resorts aos núcleos de economia solidária**. Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2007, vol. XI, núm. 245 (57). Disponível em < <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-24557.htm> > Acesso em 14 out. 2015.

CPRH. **Plano de ação integrada litoral sul, Ipojuca**. Programa de Gerenciamento Costeiro de Pernambuco. 1997.

CRUZ, Rita de Cássia Ariza da. **Geografias do Turismo: de lugares a pseudo-lugares**. Colaboradores: André Luiz Sabino, Fabio Silveira Molina, Rodolfo Pereira das Chagas. São Paulo. Roca, 2007.

FRANÇA, Ana Lúcia Gonçalves de. **O turismo em Porto de Galinhas – PE: políticas de desenvolvimento e o desafio da sustentabilidade**. Dissertação de Mestrado, UFPE. Recife. 2007.

IBGE Cidades: **Ipojuca**. Disponível em: < <http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=260720&search=pernambuco|ipojuca> >. Acesso em: 7 jun. 2015.

JÚNIOR, Noberto Francisco de Barros Júnior. **A dinâmica espacial e a reorganização territorial do litoral de Ipojuca: Porto de Galinhas – a emergência de um espaço turístico**. Tese de Mestrado em Geografia, UFPE. Recife, 2002.

LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. Belo Horizonte. UFMG. 1999.

LEFEBVRE, Henri. **The production of space**. Oxford: Blackwell. 3. ed., 1993.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo, Ed. Moraes, 1991.

LOJKINE, Jean. **O estado capitalista e a questão urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MACÊDO, Amanda Florêncio. **A Reestruturação do litoral de Ipojuca-PE a partir do imobiliário-turístico: o uso do espaço público das faixas de praias**. 2012. Disponível em: < http://xviananpur.com.br/anais/?wpfb_dl=227 >. Acesso em 13 out. 2015.

MACEDO, Silvio Soares. **Paisagem, turismo e litoral**. In: SILVA, Karina Messias da. **O processo de urbanização turística em Natal: a perspectiva do residente**. São Paulo: Contexto, 2002.

MATTOSO, Arnaud. **Ipojuca: passado, presente e futuro do município que mais cresce em Pernambuco**. IMC/Carpe Diem. 2013.

MELO, Maria Emília. **Sustentabilidade e Responsabilidade social na cadeia do turismo. O caso da praia de Porto de Galinhas em Ipojuca-PE/Brasil**. Rio de Janeiro. 2006.

MENDONÇA, Luis Carvalho de. **A invenção de Porto de Galinhas: História, empreendedorismo e turismo**. Recife. Person, 2004.

MESQUITA, Danielle; XAVIER, Gilca. **O turismo e a sua atuação na expansão do espaço urbano: o caso de Porto de Galinhas – Ipojuca – PE**. 2012. Disponível em: < <http://siaiap32.univali.br/seer/index.php/rtva/article/view/3868> >. Acesso em 13 out. 2015.

NORDESTE, Banco do. **Prodetur: ampliando as atividades turísticas do Nordeste**. Disponível em: <<http://www.bnb.gov.br/prodetur>>. Acesso em 29 fev. 2016.

OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES. **Estudo comparativo sobre o papel das atividades imobiliário-turísticas na transformação do espaço social das metrópoles nordestinas: Salvador, Recife, Natal e Fortaleza**. Relatório Final. Observatório das Metrópoles: Projeto Instituto do Milênio, 2008. mimeo.

OLIVEIRA, Alberto de. **Território e mercado de trabalho. Discursos e teorias**. Disponível em: < https://books.google.com.br/books?id=vfILcvdbSKAC&pg=PA77&lpg=PA77&dq=design+espacial+lefebvre&source=bl&ots=IVHzT4TPEo&sig=5pwP9wHklRuc5sgjgRblzROq_cl&hl=pt-BR&sa=X&ved=0ahUKewj1363g77fNAhVPlpAKHchCAWwQ6AEIKzAC#v=onepage&q=design%20espacial%20lefebvre&f=false >. Acesso em 2 jun. 2016.

PAIVA, Ricardo; VARGAS, Heliana Comin. **Sobre a relação turismo e urbanização**. 2012. Disponível em: < <http://www.revistas.usp.br/posfau/article/viewFile/80924/84566> >. Acesso em 13 out. 2015.

PAIVA, Ricardo Alexandre; VARGAS, Heliana Comin. **O lugar dos resorts no processo de “urbanização turística” da Região Metropolitana de Fortaleza**. Uberlândia, 2013.

PAIVA, Ricardo Alexandre. **Sobre a relação turismo e urbanização**. Ceará, 2012.

PREFEITURA MUNICIPAL DE IPOJUCA. **Plano Diretor Participativo do Município de Ipojuca**. Relatório Final. Minuta Projeto de Lei. Ipojuca, 2007. Disponível em: < http://www.policonsult.org.br/pdp/admin/documentos/texto_e_anexos.pdf >. Acesso em 11 fev. 2016.

RACINE, Jean Bernard. **Le modèle urbain américaine: les mots et les choses**. In: Annales de Géographie. 1971, t. 80, nº440. pp. 397-427. Disponível em <http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/geo_0003-4010_1971_num_80_440_15354> Acesso em 11 out. 2015.

SANTOS, Milton. **O espaço do cidadão**. 7ª ed., 2ª reimpr. São Paulo. Editora da Universidade de São Paulo, 2014. 1ª ed, 1987.

SILVA, Karina Messias da. **O processo de urbanização turística em Natal: a perspectiva do residente**. Natal, RN, 2007.

SILVA, Sandro Valença da. **Modelo para elaboração de um sistema de gestão sustentável para um destino turístico de zona costeira: um estudo em Porto de Galinhas no município de Ipojuca em Pernambuco**. Tese de Doutorado, UFPE. Recife, 2008.

SOUSA, M. T. R. **As teorias sobre de localização das atividades econômicas e a estrutura espacial das cidades**. Pleiade, São Paulo, p. 12 - 24, 02 fev. 2007.

SUAPE, Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros. **O que é Suape?** Disponível em <<http://www.suape.pe.gov.br/institucional/institucional.php>>. Acesso em 21 jun. 2016.

TURISMO, Ministério do. **O que é o Cadastur**. 2010. Disponível em: <<http://www.cadastur.turismo.gov.br/cadastur/index.action>>. Acesso em 15 mar. 2016.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo. Studio Nobel: FAPESP. Lincoln Institute, 2001.

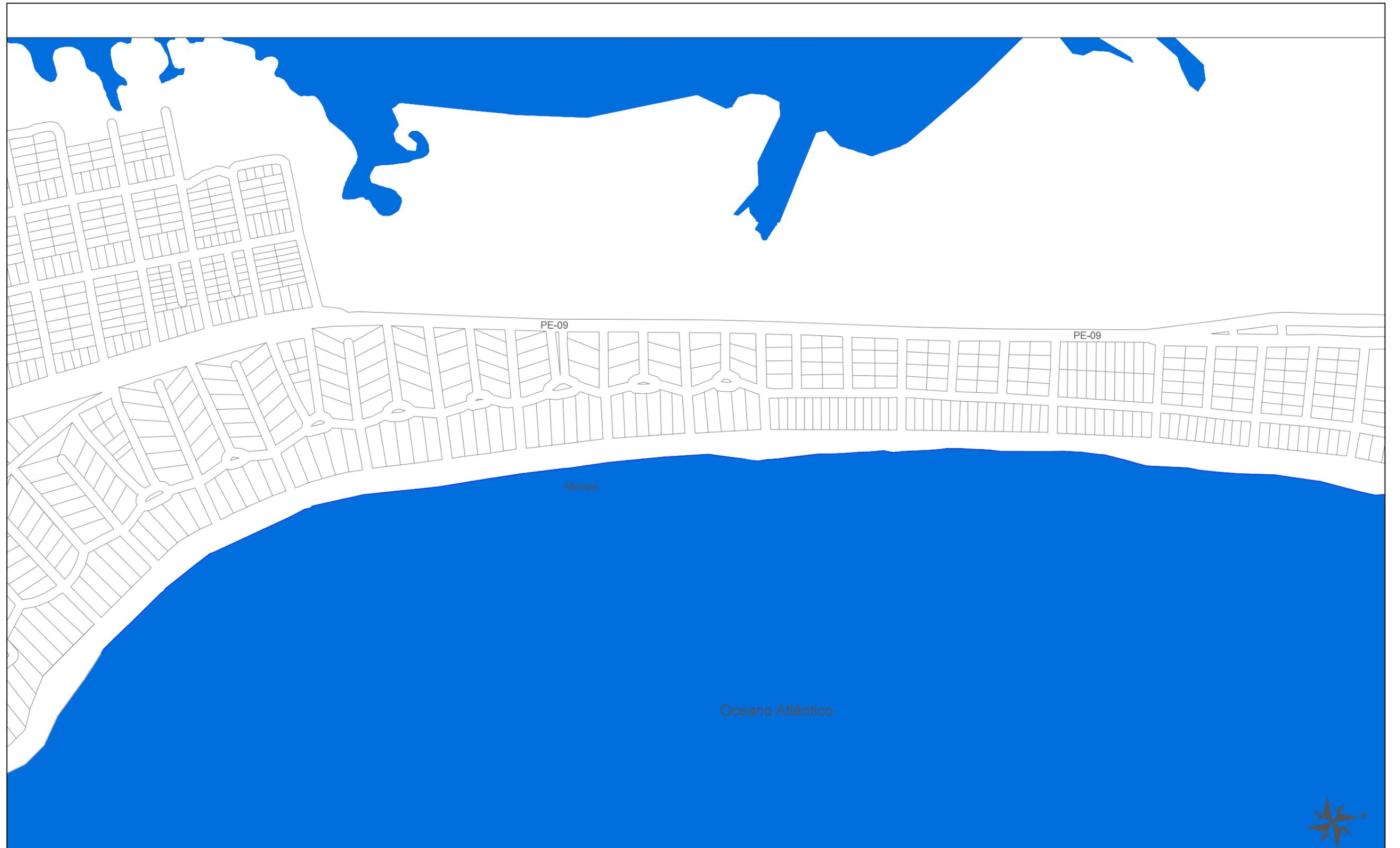
Anexo

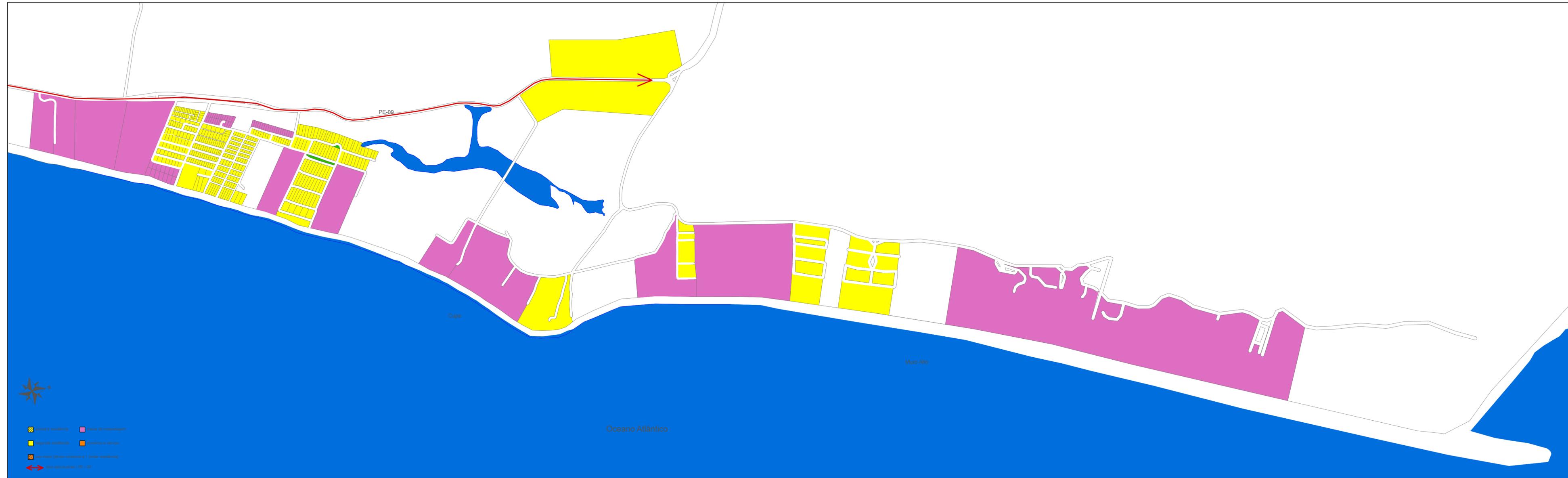
[Mapa de uso e ocupação do solo]



Trabalho de Conclusão de Curso
"De vila de pescadores a um destino internacional: turismo e
produção do espaço em Porto de Galinhas"

Loteamento Recanto Porto de Galinhas
Escala: 1/ 5.000
ALUNA: Ananda Rabelo Viana da Costa
ORIENTADORA: Cristina Pereira de Araújo

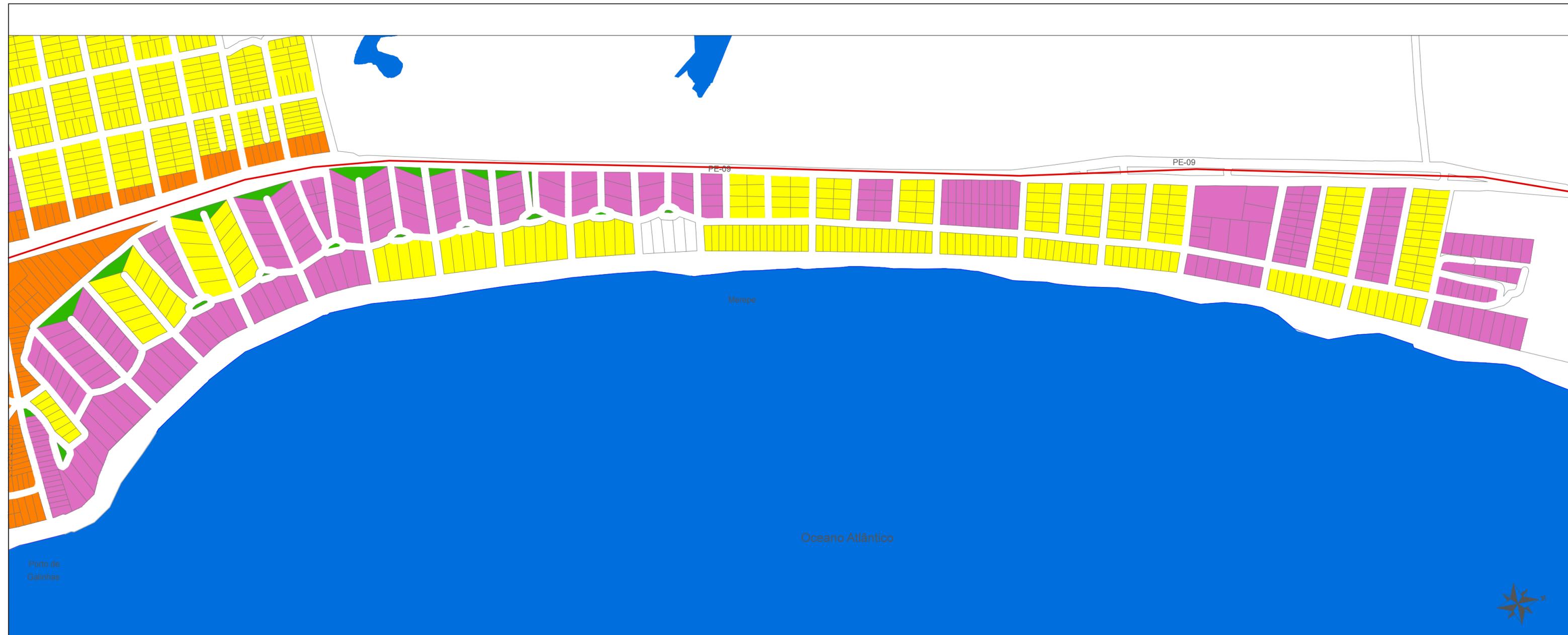




- primeira residência
- áreas de hospedagem
- segunda residência
- comércio e serviços
- uso misto (turismo comercial e 1ª residência)
- via estruturada - PE-09



-  primeira residência
-  segunda residência
-  uso misto (térreo comércio e 1 andar residência)
-  eixo estruturante / PE - 09
-  meios de hospedagem
-  comércio e serviço



- primeira residência
- meios de hospedagem
- segunda residência
- comércio e serviço
- uso misto (térreo comércio e 1 andar residência)
- eixo estruturante / PE - 09