

As disputas territoriais entre distintas atividades econômicas: o processo de “desturistificação” de Porto de Galinhas frente ao Complexo Portuário de SUAPE/PE

João Mendes da Rocha Neto*

Universidade de Brasília (Brasil)

Fernanda Delgado Cravidão**

Universidade de Coimbra (Portugal)

Resumo: O presente artigo procura suscitar o debate em torno de um processo que ora se manifesta na área de Porto de Galinhas/Pernambuco – Brasil, com traços de substituição do turismo por outras atividades relacionadas ao Porto Industrial de SUAPE. Não tentar oferecer respostas nem afirmar que esse é um caminho sem volta, mas procura evidenciar a dialética espacial em face das estratégias de atores hegemônicos relacionados à economia global. Trata-se de um estudo prospectivo, baseado na literatura existente, mas que através da pesquisa de campo busca oferecer uma nova contribuição ao entendimento desses movimentos do capital na apropriação e uso dos territórios, evidenciando a mudança sociospacial e seu legado para a paisagem do local.

Palavras-Chave: espaços turísticos, disputas territoriais, Porto de Galinhas, Porto de SUAPE, reestruturação do território.

Territorial disputes between different economic activities: the process of “desturistificação” Porto de Galinhas front of the Port Complex of Suape / PE

Abstract: This article seeks to stimulate debate around a process that sometimes manifests in the area of Porto de Galinhas / Pernambuco - Brazil, with traces of replacement by other tourism related activities Industrial Port SUAPE. This article is not attempting to provide answers or say that this is a dead end, but seeks to highlight the dialectic spatial strategies in the face of hegemonic actors related to the global economy. This is a prospective study, based on existing literature, but through field research seeks to offer a new contribution to the understanding of these movements of capital in the ownership and use of territories, showing the change sociospacial and his legacy to the local landscape.

Key Words: tourist spaces, territorial conflicts, Port de Galinhas, SUAPE Port, territory restructuring.

1. Introdução

A questão que aqui se discute tem como pano de fundo o cenário da globalização e de tudo que ela traz consigo, seja nas suas formas de funcionamento, seja nos instrumentos ideológicos que a sustentam. Entre as muitas máscaras que o atual momento trouxe, há uma que se relaciona estreitamente com o problema a ser investigado: a competitividade territorial e a conseqüente disputa que se estabelece entre diferentes atividades produtivas em torno de determinados espaços geográficos.

* Professor do Programa de pós-graduação em Administração da Universidade de Brasília; E-mail: jmdrn@uol.com.br

** Professora Catedrática do Departamento de Geografia da Universidade de Coimbra. Coordenadora e Investigadora do Centro de Estudos em Geografia e Ordenamento do Território (CEGOT); E-mail: cravidao@ci.uc.pt

Pode-se dizer que quando se fala em organizações essa competitividade se expressa pelo uso intenso de capital que, por sua vez, resulta em inovações colocando essas corporações em posição de destaque e na liderança dos mercados. Já quando a competitividade se relaciona a espaços geográficos isso pode mascarar outro fenômeno que possui um lado perverso: a competição, que pode resultar em problemas de desequilíbrios de toda ordem e no uso anárquico dos territórios.

Essa competição entre e intra regiões se dá capitaneada por corporações empresariais de tamanho e características diversas, tanto no que se refere a complexidade de suas operações, quanto a sua natureza, o que vai importar em usos diferenciados do espaço geográfico e muitas vezes contraditórios dentro de uma mesma área. Mas isso se dá com a estreita colaboração do Estado, através de suas políticas públicas, que ao viabilizar determinados setores econômicos, acaba muitas vezes, por colaborar e acentuar essa ocupação desordenada do território.

O território passa a ser um repositório de disputas entre diferentes atores traduzidos nos usos diferenciados das atividades econômicas, que muitas vezes tentam se hegemonizar em locais que pré-existiam, e que ao integrarem essa complexa rede da economia mundial não só passam a ser objeto de concorrência na apropriação dos espaços geográficos, como também são afetados pela competição global que se dá em torno dos lugares onde o capital consegue se reproduzir e maximizar seus lucros.

Nos territórios onde coexistem atividades de tempo e natureza diversa há possibilidade de se identificar essas disputas de forma mais clara. No caso específico do artigo apresentado essa coabitação coloca num mesmo território atividades tradicionais, como a pesca e as segundas residências, utilizadas pelas populações de cidades próximas, e outros setores econômicos que operam em escala globalizada e que demandam outra lógica de uso do território, a exemplo das indústrias e do turismo de massa acompanhado de pesadas infraestruturas de uso coletivo.

Assim, esses contornos de desordem e as disputas ficam expressas nos traços da paisagem que se apresenta. Isso decorre exatamente por justaposições decorrentes de um Estado e de políticas públicas com baixa capacidade de implementação, sobretudo no que se refere ao ordenamento territorial e nos disciplinamento das atividades econômicas, que acabam por levar a justaposições e lógicas que anarquizam o território.

Logo, o problema que se deseja discutir na presente investigação poderia ser sintetizado na seguinte questão: como se expressam no espaço geográfico as disputas entre diferentes atores econômicos e sociais, sobretudo aqueles relacionados ao turismo e ao Complexo Portuário de SUAPE, atuando para processos de reestruturação territorial segundo suas lógicas?

A construção do argumento necessita de um aporte bibliográfico que alcança diversas áreas do conhecimento, notadamente aquelas que podem contribuir com a dimensão territorial das atividades econômicas e de suas formas de se relacionar, além de requerer um conjunto de dados oficiais que caracterizam o local e dão visibilidade aos processos de transformação territorial segundo lógicas específicas das atividades econômicas aqui discutidas. Foi necessário também lançar mão de documentos oficiais que nortearam políticas públicas tanto na esfera federal como na estadual, voltadas para o turismo e para a atividade portuária de SUAPE. Adicionalmente, foram realizadas entrevistas à empresários do turismo na localidade de Porto de Galinhas e profissionais ligados ao ramo de imóveis, bem como foram coletadas informações em veículos de comunicação de grande circulação.

Assim, apesar do conjunto de dados analisados ainda é um conjunto de prospecções que se inicia com a contextualização do problema entremeado do debate conceitual que lhe dá sustentação; prossegue discutindo aspectos já observados no processo de reestruturação do território e seus efeitos sobre a atividade turística, evidenciando como Porto de Galinhas de turistifica e como a presença do Porto de SUAPE promove um processo inverso; para finalmente trazer alguns traços de similitude e outros de distinção, além de propor outras questões para debate no futuro.

2. O território como repositório das economias

Situar o leitor na problemática requer um aporte de conceitos e contextos que perpassam pela geografia, turismo, economia e ciência política. Por se tratar de um tema complexo essa abordagem interdisciplinar é uma condição para o entendimento daquilo que se deseja investigar na profundidade que tal abordagem merece.

Pode-se dizer que a categoria de partida do presente trabalho relaciona-se ao território usado, discutida na obra de Santos e Silveira e que o conceituam como sendo a:

«[...] implementação de infraestruturas, para as quais estamos igualmente utilizando a denominação sistema de engenharias, mas também pelo dinamismo da economia e da sociedade. São os movimentos da população, a distribuição, à agricultura, da indústria e dos serviços, o arcabouço normativo, incluídas a legislação civil, fiscal e financeira, que, juntamente com o alcance da extensão da cidadania, configuram as funções do novo espaço geográfico.» (Santos & Silveira, 2003: 21).

Logo, percebe-se uma forte centralidade desse uso voltado para os aspectos econômicos, nem sempre produtivos. Além disso, há uma estreita relação com fluxos e com a atuação do Estado, seja resguardando o interesse dos capitalistas, seja na regulação da sociedade. Portanto, o uso do território se dá a partir do “encontro” de muitos atores em uma arena de disputas e competição que se traduziria na produção do espaço geográfico, eivado de contradições.

Esse nível de contradição e disputa pode se diferenciar, e essa intensidade da desordem possui uma estreita relação com a atuação do Estado e depende de sua capacidade de regular essa coabitação entre distintos agentes e seus interesses, quase sempre conflitantes. Nesse sentido, Turra dá uma contribuição impar ao problema que se pretende debater:

«Nos lugares há o encontro da verticalidade e da horizontalidade; nos lugares o que era possibilidades no plano do mundo da totalidade, ganha substância e condições de concretização, como outras totalidades. Os lugares não são, portanto, receptáculos; são arenas de oposição [...]» (Turra, 2003: 384).

Aqui devemos abrir um parêntese para compreender de que forma os conceitos de verticalidade e horizontalidade se encontram no contexto do presente debate. Milton Santos define as verticalidades como “[...] um conjunto de pontos formando um espaço de fluxos [...] um subsistema dentro da totalidade-espaço [...]” (Santos, 2005: 105-06). No caso específico do presente estudo é necessário resgatar um complemento que o autor faz ao detalhar a natureza as verticalidades e diz que elas são um: “[...] conjunto de pontos adequados às tarefas produtivas hegemônicas, características das atividades econômicas que comandam este período histórico” (Santos, 2005: 106)

Assim, tanto quando se turistifica, como quando passa pelo processo inverso as verticalidade se fazem presente em Porto de Galinhas. Isso passa pelas relações que se estabelecem no uso do território, sejam elas das grandes cadeias hoteleiras e operadoras de turismo, até os viajantes e os moradores da localidade, inseridos ou não na atividade, mas que de alguma forma são afetados por ela. Por outro lado, a chegada do Complexo Portuário incorpora novos agentes, com estratégias de poder, e que se apresentam com grande capacidade de transformar aquele espaço já modificado uma vez pela atividade turística, num processo de reestruturação territorial em que o turismo dá lugar à lógica do porto industrial e suas atividades acessórias.

Esses momentos de hegemonização de determinadas atividades produtivas em detrimento de outras nos remete a outro conceito tratado pelo professor Milton Santos, as horizontalidades, compreendidas como:

«[...] zonas da contigüidade que formam extensões contínuas [...] As horizontalidades, além das racionalidades típicas das verticalidades que as atravessam, admitem a presença de outras racionalidades (chamadas irracionalidades pelos que desejariam ver como única racionalidade hegemônica). Na verdade são contra racionalidades, isto é, formas de convivência e de regulação criadas a partir do próprio território e que se mantêm nesse território a despeito da vontade de unificação e homogeneização, características da racionalidade hegemônica típica das verticalidades.» (Santos, 2005: 108)

Isso nos leva a compreender que o território é cunhado por verticalidades setoriais e que as horizontalidades são o repositório dessas distintas lógicas, que estabelecem uma relação de ordenamento segundo lógicas particulares a cada uma das atividades econômicas presentes nesses espaços. Tal aspecto remete a uma explicação de Milton Santos sobre as verticalidades que permite entender como as mesmas vão se amalgamar nas horizontalidades.

«As verticalidades são, pois, portadoras de uma ordem implacável, cuja convocação incessante a seguiu-la representa um convite ao estranhamento. Assim, quanto mais ‘modernizados’ e penetrados por essa lógica, mais os espaços respectivos se tornam alienados [...] As verticalidades realizam de modo indiscutível a idéia de Jean Gottman segundo o qual o território pode ser visto como um recurso, justamente a partir do uso pragmático que o equipamento modernizado de pontos escolhidos assegura» (Santos, 2005: 108)

O fragmento de texto anterior permite inclusive entender as razões dos impactos tanto do turismo, num primeiro momento, como do Complexo Portuário de SUAPE, no período atual, evidenciando esse fazer, desfazer e refazer do território segundo os agentes econômicos e sociais que presidem cada momento.

Outro importante aspecto a se considerar para entender as verticalidades e horizontalidades são os agentes que tomam parte no processo. Tanto no caso do turismo como no do Complexo Portuário o conjunto de interessados é predominantemente externo ao local. Isso sinaliza para outra lógica de ocupação do espaço dissociada dos interesses locais e, portanto de distintas natureza e intensidade dos impactos na configuração territorial. Milton Santos pontua:

«Nessas condições, a tendência é a prevalência dos interesses corporativos sobre os interesses públicos, quanto à evolução do território, da economia e das sociedades locais. Dentro desse quadro, a política das empresas – isto é, sua policy – aspira e consegue, mediante uma governance, tornar-se política [...] uma política cega, pois deixa a construção do destino de uma área entregue aos interesses privatísticos de uma empresa que não tem compromisso com a sociedade local. Na situação acima descrita, instalam-se forças centrífugas certamente determinantes, com maior ou menor força, do conjunto dos comportamentos. E, em certos casos, quando conseguem contagiar o todo ou a maioria o corpo produtivo, tais forças centrífugas são, ao mesmo tempo, determinantes e dominantes» (Santos, 2005: 107)

Dessa forma, compreendem-se as razões levam SUAPE a se hegemonzar naquele contexto espacial, reforçando inclusive sua posição de modelo para os novos terminais portuários brasileiros, associando-o a um discurso de progresso e desenvolvimento que garante emprego e renda para as populações do local.

Os instrumentos de ação pública direcionados a SUAPE denotam o espaço que o porto adquiriu na agenda governamental local e nacional. A título de exemplo vale destacar o Plano Estratégico de SUAPE elaborado pela Agência CONDEPE/FIDEM do governo estadual de Pernambuco, além do porto fazer parte das ações prioritárias de algumas das principais políticas públicas do governo federal.

Outro aspecto que reflete em um território mais ou menos conflituoso é o nível de desenvolvimento e de interdependência desses espaços com a economia internacionalizada. No caso estudado, é importante verificar que essa hegemonização tanto do turismo como do porto se dá em estreita ligação com esse aspecto. Ou seja, o fragmento da totalidade, denominado Ipojuca, onde estão outros fragmentos/totalidades - Porto de Galinhas e Complexo Portuário de SUAPE -, possui utilidade para os mercados.

Assim, a paisagem pode expressar essa desordem de múltiplos fragmentos/totalidade, que ao serem utilizados seguindo lógicas particulares e conflitantes, vão causar fortes perturbações territoriais. Isso fica evidenciado nas palavras de Santos quando pontua:

«[...] para a compreensão de uma qualquer fração do planeta, a totalidade do processo que a molda há de estar presente, assim também, para compreensão da realidade global, é indispensável o entendimento do que é a vida nas diferentes regiões; de seus funcionamentos específicos, de suas especializações, de suas relações» (Santos, 1991: 47)

A lógica que orienta essa funcionalidade dos espaços passa necessariamente pelo seu papel dentro da economia, sobretudo naquilo que diz respeito a determinadas atividades produtivas, bem como da centralidade que possuem as grandes organizações capitalistas as quais vão conduzir esses processos de apropriação dos espaços visando sua reprodução. Nesse sentido é necessário destacar a contribuição de Castrogiovanni ao pontuar:

«O capitalismo produziu um tipo de espaço, um espaço instrumental, aquela da reprodução das relações de produção [...] cada vez mais visto como mercadoria e, portanto, participa das trocas. O espaço é produzido, ocupado e transformado de acordo com modernas tendências.» (Castrogiovanni, 2000: 24)

Embora a discussão teórica sobre essa dominação do espaço pelas grandes empresas seja ampla, encontramos em David Harvey um aprofundamento no debate sobre o papel da economia entendendo-a como resultante de processos de acumulação do capital, através da utilização do território.

Harvey traz contribuições ao argumentar que esse processo de desenvolvimento do capitalismo produz espaços desigualmente desenvolvidos que se expressam pela “[...]” dotação de recursos e de possibilidades, fatores que acrescentam seu peso à lógica das diferenciações e especializações espaciais

«[...]» (Harvey, 2005: 83). Logo, se percebe que há recortes espaciais que se especializam setorialmente e outros se tornam complexos multifuncionais que viabilizam essa reprodução do capital a partir de várias atividades.»

No entanto, quando o espaço (base física) possibilita atividades de natureza distinta, essa relação pode se mostrar conflituosa, sobretudo, em face da incompatibilidade de coexistência dessas economias dividindo um mesmo território. Nesse sentido Harvey pontua que:

«[...] o comportamento competitivo gera também um estado de perpetuo movimento e de instabilidade crônica na distribuição espacial de atividades capitalistas [...] a paisagem geográfica da produção, da troca, da distribuição e do consumo capitalistas nunca está em equilíbrio» (Harvey, 2005: 84).

Se tais atividades consomem e produzem espaço de forma diferenciada, onde algumas se antagonizam as necessidades de produção das outras, naturalmente essa incompatibilidade passa a ser uma disputa em que tomam parte diversos atores que lançam mão de estratégias e recursos de poder para fazer valer suas lógicas de uso do território.

No caso específico que desejamos discutir essa natureza conflituosa no/do território parece ser a tônica, uma vez que se trata de áreas tradicionalmente utilizadas para lazer, seja pelas populações próximas ou mais distantes, que desfrutavam tais paisagens de forma contemplativa, o que lhes conferia outra ordem de produção espacial.

Essa disputa pode se acirrar quando a plasticidade dessas áreas é considerada particular pelo conjunto de aspectos visuais as quais serão descaracterizadas pela presença de outras atividades econômicas, sobretudo quando estas impõem fortes mudanças paisagísticas. Dependendo de quais sejam esses setores produtivos que entram em disputa, a intrusão paisagística e destruição do ambiente natural utilizados pelo turismo poderá ser irreversível. Dessa forma, Porto de Galinhas evidenciou nas últimas décadas uma série de processos similares aquilo que foi discutido pelo autor, transitando de uma vila de pescadores a um porto industrial de grande porte, passando pela fase das segundas residências e do turismo.

Esse é um momento de intensas mudanças nas estruturas sociais, bem como de alterações territoriais a fim de adaptar esses espaços a nova atividade. Seria esse momento pautado pelas territorialidades apontadas por Knafou que diz:

«[...] há diferentes tipos de territorialidade que se confrontam nos lugares turísticos: a territorialidade sedentária dos que aí vivem freqüentemente, e a territorialidade nômade dos que só passam, mas que não tem menos necessidade de se apropriar, mesmo fúgidamente dos territórios que freqüentam. Um bom número de conflitos nos lugares turísticos são oriundos das diferenças de territorialidade.» (Knafou, 1996: 65)

No entanto, pode-se dizer que já estaria em curso outra territorialidade que sinaliza para a (des) turistificação dessas áreas, uma vez que os atributos utilizados pela atividade vem sendo fortemente modificados para dar lugar a uma nova configuração do espaço, mais voltada para outras atividades econômicas, relacionadas ao setor de transformação e as infraestruturas necessárias a indústria que por ora ali se começa a se implantar.

Essas mudanças não são pontuais, pois acabam por modificar áreas próximas que também se refuncionalizam a partir das perturbações causadas no ponto principal. Ao dotar tais espaços de elementos técnicos que possibilita outros usos dessas áreas diferentes dos anteriores, o capital promove mudanças que são necessárias a sua reprodução em escala ampliada tanto na maximização dos lucros em relação aos diferenciais do lugar, como na possibilidade desses lucros serem um instrumento para garantir novos mercados.

Isso passa pelo uso dialético do território expresso tanto na sua transformação pelo/para o turismo, como na reestruturação que retira dessa atividade a centralidade, colocando-a em posição secundário e atribui ao Complexo Portuário de SUAPE esse caráter central.

3. Porto de Galinhas a luz das três fontes da turistificação

No atual contexto das atividades econômicas, o turismo adquire destaque como uma marca da globalização e da hegemonia do setor de serviços. Trata-se de um setor que “desconhece” limites tanto

políticos, como físicos no seu processo de expansão. Ao mesmo tempo em que comunica seu poder de ampliar mercados e atingir lugares longínquos, a atividade também se mostra refratária a episódios que vão do terrorismo organizado a atos de violência isolados, passando por questões relacionadas à saúde pública entre outros fatores.

Portanto, a turistificação dos espaços vai do cume do Everest, às áreas marinhas onde se pratica o mergulho, ou das ruas nova-iorquinas às selvas tropicais africanas. Cada um ao seu modo, cada um com intensidade e particularidades distintas. Quando o processo não ocorre em locais próximos dos lugares objeto de desejo do viajante, como é o caso dos passeios às profundezas do oceano, se localiza nas proximidades, uma vez que o tempo e acessibilidade são condições para a reprodução da atividade e da permanência do lugar nesse concorrido mercado.

Para falarmos no processo de desturistificação, é necessário compreender primeiramente como os espaços se transformam para o turismo - turistificam. Uma importante contribuição é oferecida Por Knafou ao sinalizar as três fontes do processo: a) aquela que aponta os turistas como atores fundamentais na criação de lugares turísticos; b) o mercado, colocada como fonte principal na concepção dos produtos e, portanto, dos lugares turísticos; e c) os planejadores e promotores “territoriais”, encarados como atores locais.

Isso possibilita compreender como Porto de Galinhas emerge nesse contexto, uma vez que o Estado atuou através das políticas públicas setoriais, sobretudo através do PRODETUR/NE I. O local foi incluído no Pólo Costa dos Arrecifes, uma vez que esta dentro de Ipojuca que juntamente com outros 14 municípios¹ compunham essa área de intervenção.

Figura 1. Pólo Costa dos Arrecifes – PRODETUR/NE I



Fonte: Relatório de Avaliação do PRODETUR, 2008

Em face dos vultosos investimentos públicos ocorridos na área, demonstrados no quadro a seguir, Porto de Galinhas se tornou um local bastante atraente para o empresariado que atua no setor de turismo. O crescimento de leitos no período entre 1994 e 2001, de acordo com os relatórios de avaliação do PRODETUR/NE I, para os municípios de Cabo de Santo Agostinho e Ipojuca, foram de 294,7% e 262,7%, contra 31% de Recife, o maior pólo do estado. A participação dos dois locais no conjunto de municípios componentes do Pólo passou de 11% em 1994, para 25% em 2001.

Quadro 1. Investimentos do PRODETUR I em Pernambuco

Projeto	Valor (U\$)
Via Litorânea de Guadalupe	4.232.293,92
Sistema de Esgotamento Sanitário de Rio Formoso	2.121.808,56
Via de Penetração Sul	1.401.286,82
Sistema de Abastecimento d'Água de Rio Formoso	914.796,40
Via Litorânea de Carneiros	695.985,09
Recuperação da Rodovia PE 061	669.946,79
Via de Acesso a Muro Alto	482.291,10
Recuperação da Rodovia PE 76	405.738,97
Área de Proteção Ambiental – APA Guadalupe	204.492,42
Energização do SAA/SES de Rio Formoso	87.989,66
TOTAL	11.216.629,73

Fonte: Relatório de avaliação do PRODETUR/NE I - Unidade Executora Estadual – UEE/PE

O curso natural desse ciclo de investimentos foi a explosão de Porto de Galinhas como um dos destinos mais procurados o país desde os anos 1990. Dados da Secretaria Municipal de Turismo de Ipojuca estimam que só entre os anos de 2008 e 2010 o número de visitantes tenha saltado de 500 mil para 720 mil anuais.

Esses números resultam não só dos viajantes que acorrem para a localidade permanecendo dois ou mais dias, mas também dos viajantes que visitam a capital pernambucana e desejam conhecer Porto de Galinhas em um dia. O Recife Convention Bureau, estimou que, em 2012, cerca de 36% dos viajantes que vão a capital pernambucana, dedicaram um dia de sua viagem em visita a praia.

A formatação de Porto de Galinhas enquanto produto para o mercado fica evidente quando se observa que a maior publicação especializada do setor a elegeu por 10 anos consecutivos como o melhor destino de praia brasileiro, o que demonstra sua robustez, considerando a extensão do litoral do país e a diversidade encontrada.

Knafou comenta ainda sobre a existência de três tipos de relação do turismo com o território: a) territórios sem turismo; b) turismo sem território; c) territórios turísticos. Pode-se se falar que o conceito de desturistificação ou de territórios pós-turismo, seria uma quarta forma de relação.

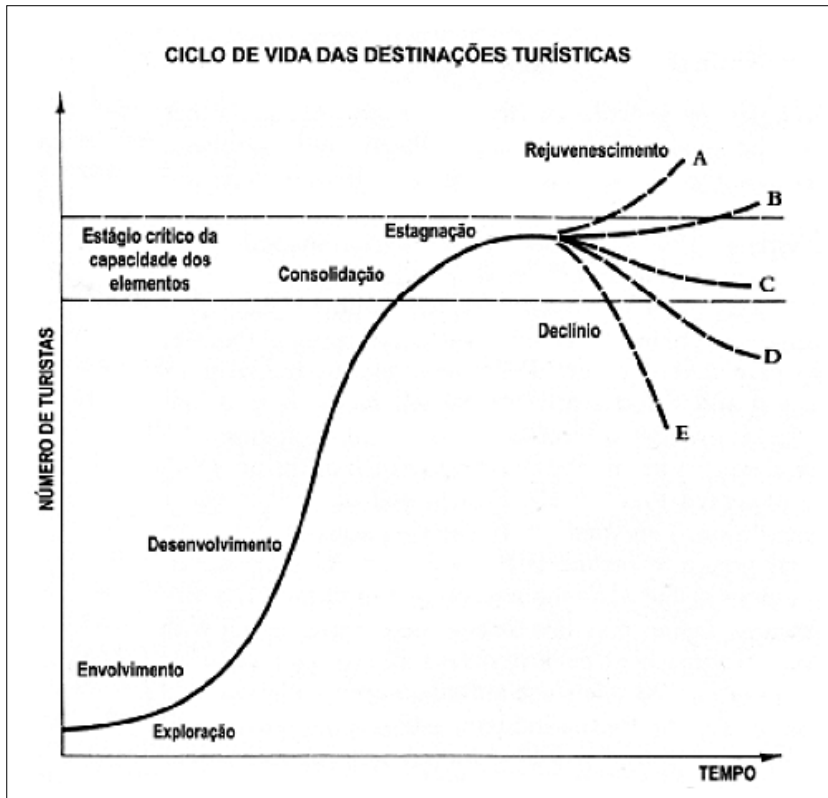
Cumprir dizer, no entanto, que a trajetória que cada fragmento do espaço, entendido como espaço turistificado, se diferencia por um conjunto de fatores, que vão das escolhas do mercado, até o seu tempo de maturação enquanto produto, passando pela sua capacidade de competir nesse cenário de forte concorrência onde os “destinos” se digladiam pelos fluxos. Assim, essa turistificação se daria imersa em particularidades que permitem recontar a história e reestruturação do espaço a partir da chegada do turismo.

Nesse contexto, é importante compreender a turistificação como um processo, que pode reformular e pasteurizar o espaço a serviço dos grandes agentes do turismo, como também possibilitar a convivência da atividade com outros setores da economia em um mesmo território. O que vai diferenciar essa coexistência são as fricções e disputas pelo espaço, a partir das lógicas particulares a cada uma dessas atividades.

É exatamente esse ponto que vai distinguir a natureza e intensidade da turistificação presente em cada lugar. Na realidade poderíamos dizer que assim como o turismo chega e se apropria do espaço, ele também é substituído por outras atividades que garantem maior rentabilidade aos grandes agentes do capital.

Não se trata somente do final de um ciclo determinado pelo próprio mercado turístico, mas sim pelas forças econômicas hegemônicas no atual momento do capitalismo, que vislumbra maior rentabilidade em algumas atividades relacionadas ao processo de internacionalização e intensificação das trocas entre estados nacionais. A figura seguinte demonstra o ciclo do produto turístico, que pode apresentar trajetória descendente em face da concorrência de outras destinações.

Figura 2. Ciclo de vida dos destinos turísticos



Fonte: Butler, 1980.

Isso mostra que assim como o turismo se apropria dos espaços e os transforma, tornando-se atividade hegemônica em determinados momentos, pode haver sua substituição completa ou parcial por outras que garantam maior rentabilidade ao capital, dependendo dos atores econômicos que tomem parte e os processos políticos envolvidos.

Em alguns casos isso pode se constituir em uma disputa territorial, onde os atores com maior poder levarão vantagem, o que não nos permite ainda dizer que existem tendências, mas já se podem apontar alguns episódios que mostram o processo conflituoso.

A junção das três fontes se aproxima daquilo que Santos entende como sendo o espaço: “[...] considerado como um conjunto indissociável de que participam de um lado, certo arranjo de objetos geográficos, objetos naturais e objetos sociais e, de outro, a vida que os anima, ou seja, a sociedade em movimento” (Santos, 1994: 26).

Assim, o espaço turistificado é parte de um todo, mas possui particularidades que permitem identificar traços de predominância da atividade turística, conforme sinaliza Cruz (1998: 33) ao comentar que “[...] se habitou chamar de ‘espaço turístico’ corresponde àquela porção do espaço geográfico cuja produção está sendo determinada por uma participação mais significativa do turismo em relação a outras atividades [...]”. Esse espaço turistificado pode ser explicado à luz daquilo que Milton Santos entende como configuração territorial. Trata-se de um: “[...] conjunto de todas as coisas arranjadas em sistema [...]” (Santos, 1991; 75).

Assim, a produção dos espaços onde há excessiva centralidade de determinadas atividades produtivas e agentes sociais tendem deixar marcas expressas na paisagem, tal e qual aconteceu em Porto de Galinhas, tanto no momento em que se hegemoniza o turismo, como no atual momento em que o

Porto de SUAPE é o centro do processo. Outra contribuição que reforça o aspecto de produção espacial hegemônica é encontrada nas palavras de Cruz ao dizer:

“A transformação do espaço em produto turístico requer uma crescente racionalidade devido à competitividade entre produtos turísticos, que se á hoje, em escala global. Essas racionalidade e competitividade, que afetam a organização de todos os setores produtivos, como forma de adequação e sobrevivência a um mercado globalizado [...]” (Cruz, 2000: 22)

A fala de Rita Cruz tanto permite compreender essa trajetória descendente do turismo que passa a se hegemonizar frente a outras atividades, mas também dá pistas para entender o processo inverso, aqui denominado desturistificação, que vem ocorrendo na localidade em face da primazia conferida ao projeto do porto industrial de SUAPE.

Ressalte-se que esse momento não marca o fim da atividade turística, mas denota que estruturas e espaços até então utilizados pelo/para o turismo agora adquirem outra natureza no seu uso, retirando a centralidade que a atividade possuía até então e lhe conferindo um caráter secundário, ao menos no momento presente.

Isso poderia ser discutido tomando como ponto de partida o fragmento textual de Cruz quando sinaliza para as transformações causadas pelo turismo na perspectiva dos Megaprojetos Turísticos que marcaram a região Nordeste nas décadas de 1980 e 1990. A autora põe em discussão a centralidade que tais políticas tiveram para diversos estados nordestino a partir de uma orientação do governo central que foi prontamente internalizada pelos estados. O resultado dessa política se traduz no surgimento do Projeto Parque das Dunas-Via Costeira (em Natal), o Projeto cabo Branco (na Paraíba), o Projeto Linha verde (na Bahia) e o Projeto Costa Dourada (em Pernambuco).

Esse momento marca a hegemonização do turismo como atividade econômica capaz de transformar a realidade não só dos tradicionais destinos, mas que poderia ampliar seus efeitos alcançando pequenas localidades da região.

Assim, tanto a turistificação é um processo que transforma os espaços, como a desturistificação também é parte e resultante de outras formas de apropriação e dominação dessas áreas, com o respaldo do Estado através de suas ações nos diversos níveis da federação. Um bom indicador dessa transição são as formas de “ofertar” o território. Se no passado, a área litorânea de Gaibu e Porto de Galinhas era objeto dos grandes operadores de turismo, através dos Famtours 2; na atualidade são comitivas empresariais que sobrevoam a localidade para decidir sobre os investimentos no complexo portuário.

Como já fora dito antes, não se trata de um fato pronto e acabado, mas de um momento que revela uma acentuada reestruturação do território a partir de novas dinâmicas que ali se instalam, conforme será discutido na seção seguinte.

4. Traços da desturistificação

Para construir o argumento da desturistificação utilizaremos as fontes de Knafou para explicar a turistificação. Assim, a atuação do Estado como agente, que através de suas políticas fomentou e desenvolveu o turismo, via PRODETUR I e II e iniciativas do governo estadual, redireciona seu foco para área de infraestrutura e desenvolve um amplo portfólio de incentivos aos investidores privados que se instalarem na área do Complexo portuário de SUAPE.

Além do montante de investimentos oriundos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC)³ do governo federal, e outras incentivos na esfera estadual⁴, viabilizaram o Projeto SUAPE Global, que reúne entidades governamentais, a iniciativa privada e entidades acadêmicas. Em 2010, essa estratégia já apresentava resultados, com mais de 100 empresas instaladas no Complexo e outras 30 encontravam-se em instalação⁵, representando investimentos de U\$ 50 bilhões, tornando SUAPE a área mais dinâmica da economia nordestina, segundo dados do Ministério do Desenvolvimento Indústria e Comércio Exterior.

Essa atratividade para a iniciativa privada também é destacada por Knafou quando discute os traços de turistificação dos lugares, em contrapartida o que se verifica no caso estudado é o apelo a lucratividade e viabilidade de alguns grandes agentes econômicos que necessitam de um porto para movimentar sua produção, o que SUAPE atende perfeitamente. Fazendo uma associação entre o processo de turistificação, quando grandes resorts e cadeias hoteleiras de renome se instalaram em Porto de Galinhas, no período

de primazia do Complexo Portuário, também se verificam nomes de grande envergadura em diversos setores da economia brasileira chegando a SUAPE.

De forma análoga a eleição de Porto de Galinhas como principal destino de praia o Porto de SUAPE, em estudos de 2007, realizados pela Universidade Federal do Rio de Janeiro, apareceu como terceiro mais competitivo do país, alcançando um índice de 8,3 em uma escala que vai até 10 pontos, ficando a frente de todos os grandes e tradicionais portos do Brasil.⁶ Assim, o recurso que se utilizou para mensurar a capacidade do território competir no turismo, também será instrumentos para evidenciar sua potencialidade para atrair investidores do setor industrial e outras atividades acessórias ao funcionamento do porto.

Outro conjunto de fatores tem sido explorado para construir esse discurso de competitividade do Porto de SUAPE a destacar os dados que sinalizam para a potencialidade de seu entorno. Um estudo realizado pelo Projeto aponta para a presença de 90% do PIB do Nordeste em um raio de 800 quilômetros, um mercado de 30 milhões de pessoas, sete capitais, sete aeroportos e oito portos.

Esse conjunto de fatores levou SUAPE a sua posição de *player* de expressiva visibilidade não só na esfera regional (Nordeste) como também na escala nacional, colocando-se como um importante terminal *hubA* para concorrer com Santos, Rio de Janeiro, Paranaguá e Vitória, todos localizados no centro-sul do Brasil. Seu diferencial é exatamente localizar-se em uma região onde os portos antigos estão inseridos nos tecidos urbanos e encontram-se esgotados em sua totalidade, tanto nas possibilidades de expansão física como no que se refere a inovações.

A posição geográfica privilegiada, além da priorização na agenda de governo, através dos investimentos conferiu a SUAPE espaço nesse contexto que marca as trocas comerciais características do processo de globalização. Trata-se de uma alternativa a um porto urbano, o do Recife, já esgotado na sua capacidade de expandir-se fisicamente e com uma relação muito tensionada com seu entorno, em decorrência das disputas que se estabeleciam.

Esse quadro aponta para uma reconversão do porto da capital pernambucana que vai se especializar em receber navios de menor porte e transatlânticos, delegando para SUAPE o movimento de cargas. O quadro abaixo demonstra como essa transferência tem ocorrido ao longo dos últimos anos, considerado o período de 1999-2009.

Quadro 2. Movimento dos Portos de Recife e SUAPE entre 1999 e 2009

Porto	Carga movimentada (toneladas)		Incremento (%)
	1999	2009	
Recife	2.160.280	1.819.245	-15,78
SUAPE	3.723.245	7.520.799	+102

Fonte: Master Plans, 2012.

Como já fora dito, o surgimento de SUAPE decorre da necessidade de se encontrar alternativas ao principal porto pernambucano. Isso se deu em face da expansão/diversificação da economia regional, provocando uma sobrecarga do terminal de Recife, o que acentua a pressão por áreas voltadas às atividades acessórias (e necessárias) ao terminal, estabelecendo uma lógica particular de uso do espaço. Isso implicou no abandono da área como parte da cidade, levando-a a uma paisagem decadente e “apartada” do restante da urbe.

Tal fato impôs a busca por pensar em alternativas que pudessem desafogar o porto da capital e, conseqüentemente, expandir a capacidade de movimentação das cargas, atendendo aos ciclos de crescimento e dinamização da economia nacional e regional. Assim, o recôncavo do Cabo de Santo Agostinho, e uma área ao seu redor, foram escolhidos como a melhor e mais próxima opção para atender ao distrito industrial de maior expressão.

Vale ressaltar, que essa “escolha” não se faz dissociada da estrutura territorial pré-existente. Tratava-se de uma resposta “eficiente” a tendência de localização desses pólos de desenvolvimento seguirem uma lógica da concentração de investimentos nas regiões que apresentam melhores condições de competitividade, o que já ficara demonstrado pela trajetória histórica do Distrito Industrial do Cabo e da capital pernambucana. Além disso, a área reunia condições naturais para a instalação de um porto de grande profundidade e com capacidade de ampliação de carga por longos anos⁸. Assim, SUAPE se

integraria perfeitamente com a dinâmica econômica regional, bem como sinalizava com perspectivas de novas atividades no contexto da competitividade territorial que se instalava no país.

Nesse contexto, foi criado na segunda metade da década de 1970 o Complexo Industrial Portuário de Suape (CIPS)⁹, situado na nucleação Sul da Região Metropolitana do Recife, distante cerca de 40 quilômetros do Recife, com acesso a partir da BR – 101 e da PE – 60, e com 61% de sua área no município do Cabo de Santo Agostinho e 30% em Ipojuca. A área destinada ao Complexo abrange a faixa litorânea entre o rio Jaboatão e a praia de Porto de Galinhas, compreendendo parte dos municípios de Cabo e de Ipojuca, conforme se verifica na figura seguinte.

Figura 3. localização do Complexo SUAPE



Fonte: Folheto SUAPE Global

A sua concepção de porto-indústria oferecia condições ideais para a instalação de empreendimentos nos mais diversos segmentos, tais como refino de petróleo, produção de pás para usinas de energia eólica, moinhos para grãos diversos, celulose, entre outras atividades que se utilizam das dependências do porto sem que necessariamente estejam instaladas dentro do complexo, como a indústria automotiva que possui grandes pátios para exportação.

A presença de grandes empresas funcionando dentro dos limites do complexo, e outras plantas industriais em fase de construção, também contribuíram para o processo de reestruturação do território e acentuaram os traços de desturistificação.

Um primeiro aspecto a ser destacado se relaciona ao mercado de trabalho é a intensa migração de trabalhadores, de qualificação diversificada, para a área. O crescimento populacional dos municípios do entorno do Complexo apresentam dados explosivos, conforme se verifica no quadro a seguir.

Ressalte-se que ambos fazem parte da Região Metropolitana de Recife e sempre tiveram uma relação de complementaridade secundária com a capital pernambucana.

Quadro 3. Evolução da população dos municípios

Município	Anos				
	1970	1980	1991	2000	2010
Cabo de Santo Agostinho	75.829	104.157	127.036	152.977	185.025
Ipojuca	35.851	39.456	45.424	59.281	80.637

Fonte: Censos Popacionais do IBGE, 1970, 1980, 1991, 2000 e 2010.

Enquanto Recife, principal município da Região Metropolitana cresceu 50% em 40 anos, passando de 1.060.701 habitantes para 1.537.704 pessoas, Cabo de Santo Agostinho teve sua população aumentada em 160% e Ipojuca em 120%, percentuais bastante superiores, inclusive ao crescimento médio da metrópole pernambucana que ficou em 85%.

Apesar das duas cidades serem tratadas como periferia é importante destacar que desde meados do século XX, o mais importante distrito industrial de Pernambuco concentrou-se no município do Cabo, na Região Metropolitana do Recife, em razão da capital do Estado não dispor de espaços adequados para tal finalidade.

O primeiro desses traços pode ser discutido a partir da primazia do setor industrial frente à atividade turística que até então concentrava boa parte dos postos de trabalho da localidade que agora passam a ser absorvidos pelo complexo portuário.

Isso levou mão de obra dos estabelecimentos locais que atuam no turismo, para novas atividades que se instalaram no local. Essa população que tinha na atividade turística sua ocupação vê maior segurança nas relações de trabalho com esses grandes agentes econômicos ligados a SUAPE, uma vez que além da maior remuneração, não estariam submetidos a instabilidade que marca o turismo, em face da sazonalidade do setor, bem como da informalidade que se faz presente na atividade turística sobretudo nessas pequenas localidades.

Esse quadro altera sobremaneira a estrutura do mercado de trabalho e é ponto de partida de aspectos que serão discutidos na frequência, sobretudo aqueles relacionados ao mercado imobiliário e as questões sociais decorrentes desse novo cenário.

Em face da transitoriedade de alguns dos postos de trabalho, sobretudo aqueles relacionados a construção de grandes instalações industriais, as pousadas e pequenas unidades hoteleiras passam a se constituir em alternativa para moradias improvisadas e temporárias. Assim, esses pequenos estabelecimentos passam a receber um público diferente, os operários.

Porto de Galinhas tem passado por um problema grave para a sua principal atividade econômica, o turismo. Já são muitas as pousadas e hotéis transformados em alojamentos ou que receberam propostas para tal e são alugadas por grandes empresas por longos períodos. Assim, a localidade caminha para se tornar um tipo de vila operária.

Além das pousadas arrendadas, há quem ofereça a empresas prédios inteiros para alojamento de funcionários: espaço para 30 pessoas por R\$ 9 mil, com beliches e ar condicionado, segundo dados de algumas empresas que atuam no ramo imobiliário. Na entrada de Porto de Galinhas, não são poucas as placas onde se lê “aluga-se para empresas”, em frente aos imóveis de todo porte. Segundo entrevista realizada por uma gerente de pousada: “Já aconteceu de taxista passar aqui, deixar o turista na porta e ir embora. Fiquei sem ter o que fazer”. O relato é de uma pousada em Maracaípe que virou alojamento para operários da Empreiteira Norberto Odebrecht¹⁰. No local com 16 quartos, moram 50 homens. A antiga pousada virou alojamento e tinha previsão de permanecer assim por um ano, segundo a gerente.

Em outra pousada localizada nas proximidades da anterior se vê uniformes estendidos nos parapeitos das varandas dos quartos. À pergunta sobre vagas para o fim de semana, uma funcionária respondeu: “Não tem, está tudo ocupado por gente de Suape. Já foi alugado antes por outra empresa e há um mês

está com a Odebrecht, por um ano”. E quando acabar o contrato? “A dona vai entrar em contato com antigos hóspedes”, disse a atendente.

O prejuízo eminente da ocupação desordenada em Porto de Galinhas e praias vizinhas também é preocupação para o presidente da Associação dos Hotéis de Porto de Galinhas, Otaviano Maroja, que disse em entrevista ao *Jornal Folha de Pernambuco*, em 26 de junho de 2011: “Isso começou há dois ou três anos, em Gaibu, e chegou na Enseada dos Corais. Como lá não tem muitos hotéis e pousadas, como em Porto, a ocupação foi sendo feita em casas de veraneio. Inclusive, há empresas criadas só para cuidar desses imóveis”. No mesmo caminho outra empresária do setor hoteleiro disse: “Estamos preocupadíssimos com o impacto disso no turismo. Porto de Galinhas recebe muitas famílias e não combina com esse público, que também não consome produtos, não compra artesanatos nem utiliza serviços de jangada ou bugre. Aumentou o número de botecos por aqui e também a prostituição. Não fazíamos idéia de que isso poderia acontecer.”

Já se constata a existência do problema. Em maio de 2010, houve uma audiência pública em Ipojuca e esse foi um dos pontos discutidos. Na audiência, donos de pousadas disseram que esse hóspede que está a trabalho não deixa dinheiro no município, não consome na praia e paga somente a diária.

Essa não é uma visão do empresariado como um todo, o diretor de outro estabelecimento hoteleiro, quando entrevistado manifestou uma visão mais otimista e acredita em uma “mudança de público”. Comentou que já recebe executivos das empresas que operam ou possuem interesse em SUAPE, que se hospedam por extensos períodos, e informou: “Esse turista executivo já é relevante e, por isso, já estamos oferecendo outros serviços, como academia de ginástica, serviço expresso de lavanderia e fizemos mudanças no horário de funcionamento do restaurante”.

Cabe aqui destacar que esse seletor público já não necessita tanto dos estabelecimentos de hospedagem localizados em Porto de Galinhas, pois já estão chegando a área próxima ao complexo os hotéis de negócios a exemplo do investimento que será realizado pelo grupo BSH International, contratado pela Queiroz Galvão Desenvolvimento Imobiliário para desenvolver, selecionar o operador hoteleiro e administrar o investimento do primeiro hotel do Complexo Industrial Portuário de SUAPE, que será construído dentro da área do porto na Zona Central de Serviços (ZCS), cujo lançamento foi feito em maio de 2012, com previsão de entrega para 2014. O hotel de SUAPE terá cerca de 250 quartos e será desenvolvido no formato de condo-hotel, onde os apartamentos são vendidos para investidores privados.

Assim, essa clientela mais selecionada que hoje ocupa hotéis na área de Porto de Galinhas deverá migrar para os estabelecimentos voltados para negócios que ficarão mais próximos do Complexo de SUAPE, deixando de fato, somente os operários que se encontram ocupados na construção das grandes obras e plantas de industriais.

Adicionalmente, a mão de obra com salários melhores tende a se fixar no local em face da dificuldade de deslocamento da capital do estado para a área do Complexo. Segundo informações dos órgãos responsáveis pelo transporte atualmente o tempo de deslocamento entre Recife e SUAPE chega a 2 horas para percorrer 25 quilômetros.

A necessidade de abreviar o deslocamento e fixar mão de obra próxima ao Complexo aqueceu o mercado imobiliário na região. A empreiteira Queiroz Galvão está investindo R\$ 5 bilhões em parceria com a Cyrela Brazil Realty na construção de um bairro planejado para 50 mil pessoas. Outro grande empreendimento será o Convida Suape, empreendimento do consórcio de empresas Moura Dubeux Engenharia e Cone S.A. A proposta é erguer uma cidade planejada para uma população de 100 mil habitantes e atender aos trabalhadores com melhor remuneração, ocupado nas empresas instaladas em SUAPE, conforme mostrado a figura a abaixo.

As primeiras torres terão oito pavimentos e vão oferecer apartamentos de 50 a 80 metros quadrados. A estimativa é que os preços variem de R\$ 150 mil a R\$ 300 mil. Num segundo momento será avaliada a construção de habitações de alto padrão e o restante dos equipamentos de uma cidade planejada. O bairro planejado será implantado na entrada do município de Ipojuca numa área de 230 hectares que pertenciam a uma usina de cana desativada.

Essas habitações de alto padrão já estão presentes nas proximidades do Complexo, a exemplo do Condomínio Reserva do Paiva, localizado no município do Cabo de Santo Agostinho onde foram investidos cerca de R\$ 120 milhões. Na planta, as casas, que foram customizadas pelos proprietários, custavam entre R\$ 1,5 milhão e R\$ 4 milhões, conforme a metragem e localização, mostrada na imagem seguinte.

Figura 4. Imagem publicitária de bairro planejado na área de SUAPE



Fonte: Folheto publicitário da Moura Dubeaux

Figura 5. Fotografia área do Condomínio Reserva do Paiva



Fonte: Folheto publicitário da Moura Dubeaux

Por outro lado, os operários e outros trabalhadores que não se incluem nos alojamentos corporativos, vêm acentuando uma ocupação desordenada das praias próximas ao complexo, sobretudo, com a instalação de habitações subnormais. A alta dos preços da terra, aliada a precariedade da infraestrutura urbana local confere um aspecto de degradação e “favelização” a essas áreas, conforme se verifica na fotografia seguinte.

Figura 6. Fotografia das áreas de ocupação no entorno do Complexo SUAPE



Fonte: Jornal do Commercio

A associação do Porto ao debate daquilo que é “moderno” e da retomada da hegemonia regional pelo estado de Pernambuco, reforça um ciclo de gestões estaduais preocupadas em incluir o estado na economia global, viabilizando assim a chegada de grandes players do setor industrial, bem como de construir a imagem de um território competitivo capaz de dar respostas a essas forças econômicas. Sob a ótica do discurso do uso racional do território, trata-se de uma janela de oportunidade que tomam parte governo e setor privado, através do conjunto de iniciativas fomentadas pelo poder público, e apropriadas pelos grandes agentes econômicos, justificado pelo discurso do desenvolvimento e da criação de empregos e oportunidades.

Entretanto, tanto o turismo como o porto, em cada momento, utilizam o território segundo suas lógicas. E é naquilo que ambas as atividades utilizam que também despontam os conflitos manifestos na paisagem e no funcionamento desses espaços. O melhor exemplo dessa disputa se observa nas estruturas compartilhadas pelas duas economias, como as vias de circulação e transporte.

Nos períodos de grande fluxo de visitantes, férias e feriados, a disputa de veículos particulares e de passageiros/turistas, com os caminhões de cargas e ônibus que transportam operários, se manifesta nas vias que dão acesso ao complexo portuário, transformando o deslocamento em um verdadeiro caos, conforme se verifica na figura seguinte.

Além desses investimentos outras grandes corporações já começam a se instalar nas proximidades do complexo em face da nova dinâmica econômica que se estabelece, um bom exemplo disso é o crescimento exponencial de agências bancárias do setor privado e a chegada de lojas de grandes marcas, o que inclui a inauguração de um Shopping Center na rodovia que liga a cidade de Ipojuca ao porto.

Essas mudanças incorporam ao território marcas de uma economia de caráter muito mais urbana, que se orienta pela força do Complexo Portuário, e muito menos pelo turismo que até alguns anos atrás “determinou” a configuração territorial de Ipojuca/Porto de Galinhas.

Figura 7. Fotografia dos acessos a Porto de Galinhas e do Complexo de SUAPE



Fonte: Jornal do Commercio

5. Considerações Finais

Historicamente o território foi objeto e palco de disputas. Na antiguidade isso se dava como uma forma de marcar presença e comunicar o domínio de determinadas estruturas de poder que podiam se manifestar na forma de governos ou simplesmente de grupos socialmente mais fortes.

Ao longo da história pouco se alteraram os interesses, mas só muito recentemente, já na fase do capitalismo globalizado entram em cena as grandes corporações que são agentes de apropriação dos espaços geográficos. Isso se acentuou à medida que a economia torna-se complexa e as atividades produtivas se ampliam na sua diversidade e na intensidade de utilização dos territórios.

Essas novidades se expressam na paisagem impondo novas lógicas. Entre essas novidades estão os complexos (fechados ou não) que congregam atividades econômicas de ordem similar ou complementares, a exemplo das áreas onde se instalam grandes plantas industriais e plataformas logísticas para escoamento, armazenagem e distribuição, por outro lado também há espaços especializados em setores como o de serviços, sobretudo na atividade turística.

Quando essas atividades se instalam em locais onde pré existia uma organização socioespacial, entram em disputa distintos atores, alguns com mais força e estrategicamente mais bem posicionados, que

fazem valer, na maior parte das vezes, sua lógica de uso e ocupação dos territórios. Há uma engenharia em que se agrupam grandes corporações e o Estado, através de suas políticas públicas, com a máxima finalidade de “racionalizar” o uso do território.

Portanto, a escolha de Porto de Galinhas possibilita revelar uma miríade de aspectos e realidades que podem ser estudadas pelas ciências humanas e sociais e enfrentar um instigante debate sobre as formas que as atividades econômicas e seus atores hegemônicos encontraram para apropriar-se dos espaços geográficos.

Enfrentar tal debate parece ser um caminho extenso e cheio de surpresas. Mais do que entender o processo, é importante se perceber que ele carrega consigo particularidades que negam esse uso dentro uma única “racionalidade” e sinalizam para uma lógica marcada pelas realidades históricas que são encontradas nesses diferentes lugares e que é permeada pelo favorecimento a grupos de interesse que possuem recursos de poder que os tornam hegemônicos na ocupação desses espaços, em diferentes momentos.

Assim cada uma das atividades, ao seu tempo, ordena e interfere no território entendido como totalidade e como repositório das verticalidades que vão mudar, manter, modernizar, destruir, reconstruir, as frações espaciais segundo os agentes hegemônicos.

Um debate dessa natureza pode se mostrar relevante não somente para compreender o palco onde se desenvolvem tais disputas, mas também por conhecer quem são os agentes que disputam tais territórios e que estratégias utilizam para prevalecer seus interesses. Adicionalmente, o estudo pode se constituir em um instrumento para que as sociedades locais conheçam a natureza dessas relações de poder e possam a vir utilizar tal conhecimento para dialogar com o Estado e esses agentes hegemônicos que são produtores do espaço, tornando esse uso do território mais justo e respeitoso com as comunidades locais.

Bibliografia

- Castrogiovanni, Antonio Carlos
2000 Turismo e ordenação no espaço urbano. In: Castrogiovanni, Antonio Carlos. *Turismo urbano*. São Paulo: Contexto.
- Cruz, Rita de Cassia
2000 *Política de turismo e território*. São Paulo: Contexto.
- Cruz, Rita de Cassia
1988 A geografia do turismo no Brasil: uma abordagem centrada na região Nordeste. In: Lima, Luis Cruz. *Da cidade ao campo: a diversidade do saber-fazer turístico*. Fortaleza:UECE.
- Harvey, David,
2005 *O novo imperialismo*. São Paulo: Edições Loyola.
- Harvy, David
2011 *O enigma do capital e as crises do capitalismo*. São Paulo: Boitempo.
- Knafou, Remy
1996 Turismo e território: por uma abordagem científica do turismo. In: Rodrigues, Adyr Aparecida Balestreri. *Turismo e geografia: reflexões teóricas e enfoques regionais*. São Paulo: Hucitec. Ministerio do Turismo
- 2007 *Promoção e apoio a comercialização*. Diretrizes operacionais do Ministerio do Turismo. Brasília. Santos, Milton; Silveira, Maria Laura
- 2003 *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. 5 Ed. Rio de Janeiro: Record.
- Santos, Milton
1991 *Metamorfoses do espaço habitado*. 2 ed. São Paulo: Hucitec.
- Santos, Milton
2005 *Por uma outra globalização: do pensamento unico a consciência universal*. 12 ed. Rio de Janeiro: Record.
- Turra, Juleusa Maria Theodoro
2003 Formação socioespacial, território e seus usos. In: Souza, Maria Adelia Aparecida. *Territorio Brasileiro: usos e abusos*. Campinas: Edições Territorial.

Notes

- ¹ A Área de Planejamento consiste dos seguintes municípios: Cabo de Santo Agostinho, Goiana, Igarassu, Ilha de Itamaracá, Ipojuca, Itapissuma, Jaboatão dos Guararapes, Olinda, Paulista, Recife, Rio Formoso, Sirinhaém e Tamandaré, além do Arquipélago Fernando de Noronha.
- ² Para o Ministério do Turismo (2007), *famtour* é uma forma de promoção que tem como objetivo familiarizar o distribuidor do produto turístico. Consiste em convidar agentes de viagem para visitar o destino e conhecer o local para saber o que estão oferecendo ao cliente. Por estas características o *famtour* é uma ação de mercado que extrapola seus objetivos comerciais, pois é efetivo também como estratégia de marketing para a potencialização da imagem do produto turístico e para o relacionamento com o público a que se destina.
- ³ Em relatório sobre as obras do PAC, retirado do sítio eletrônico do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, são apresentados os investimentos no Porto de SUAPE, apontando que entre 2007 e 2010, cerca de R\$ 1,462 milhões foram alocados no terminal.
- ⁴ Alguns benefícios podem ser elencados, tais como reduções de 75% nos impostos federais (Sudene), de até 50% nos municipais e programas estaduais, como o Programa de Desenvolvimento da Indústria Naval e de Mecânica Pesada Associada do Estado de Pernambuco (Prodinpe) e o Programa de Desenvolvimento de Pernambuco (Prodepe).
- ⁵ Segundo informações do Projeto SUAPE Global entre as empresas já instaladas ou em fase de instalação, estão a Aluminic Industrial S/A, a Bonesa Borracha S/A, a Cimec - Cia. Industrial e Mercantil de Cimentos, a Concreto Redimix do NE S/A, a Copagás Distribuidora de Gás Ltda., a Esso Brasileira de Petróleo S/A, a Granex- Granitos de Exp. do NE Ltda., a Indústria de Caixas Plásticas do NE Ltda., a Pedra Cerâmica Santo Antônio S/A, a Petrobrás Distribuidora S/A, a Refresco Guararapes Ltda. (Coca-Cola), a Shell do Brasil S/A, a Termo Fértil S/A, a Transportadora Cometa, e a Work Mariner Ltda
- ⁶ O Porto de Santos obteve a nota 5,7; o Porto do Rio de Janeiro obteve a nota 6,1 e o Porto de Paranaguá obteve a nota 6,4.
- ⁷ São portos concentradores de carga, que operam linhas de longo curso e fazem o transbordo para navegação de cabotagem
- ⁸ Segundo o Plano Diretor de SUAPE, elaborado entre os anos de 1973 e 1975, foram considerados três elementos fundamentais: 1) a pouco mais de 1 km do cordão de arrecifes, junto à linha da costa, a localidade possuía águas com profundidade de 17 metros; 2) havia um quebra-mar natural formado pelo cordão de arrecifes; e, 3) existiam na região extensas áreas reservadas à implantação de um grande parque industrial
- ⁹ Embora tenha sido concebido no início dos anos 1970 e criado formalmente em 1978 (através da Lei n°. 7.763, de 7 de novembro de 1978, quando criou-se a empresa Suape Complexo Industrial Portuário), as operações do Porto de Suape só tiveram seu início em abril de 1984
- ¹⁰ Segundo Nota divulgada, em resposta a reportagem do Jornal Folha de Pernambuco, a Odebrecht informou que existiam cerca de dez mil empregados em SUAPE, dos quais quatro mil são alojados e aqueles do interior ou de outros estados precisam ficar próximos à obra, já que não há logística de transporte viável. A nota divulga ainda que a empresa possui alojamento próprio com capacidade para 1.290 pessoas. Os demais estão alocados em pousadas da região.

Recibido: 11/06/2013
Reenviado: 30/04/2014
Aceptado: 19/11/2014
Sometido a evaluación por pares anónimos