CRISTINA PEREIRA DE ARAUJO

**PORTO (in) SEGURO: A PERDA DO PARAÍSO.
OS REFLEXOS DO TURISMO NA SUA PAISAGEM.**

**SÃO PAULO
2004**

Universidade de São Paulo
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
Curso de Pós-Graduação

PORTO (in) SEGURO: a perda do paraíso.
Os reflexos do turismo na sua paisagem.

Cristina Pereira de Araujo

Dissertação apresentada à
Faculdade de Arquitetura e
Urbanismo da Universidade de
São Paulo para obtenção do grau
de Mestre em Estruturas
Ambientais Urbanas.

Orientador: Prof. Dr. Paulo Renato Mesquita Pellegrino

SÃO PAULO
2004

*Aos meus pais, de quem herdei o carinho pelo Nordeste.
A Nanda, companheira de tantas viagens, e fã incondicional da Bahia.
Ao Sérgio, pelo seu amor à natureza e por me ensinar a apreciá-la.
A Bahia, pela exuberância de seu povo e de sua natureza.*

AGRADECIMENTOS

Ao Professor Paulo, pela confiança e orientação desta dissertação.

Aos professores Heliana Comin Vargas e Jorge Oseki, pelas preciosas sugestões quando da submissão desta pesquisa ao Exame de Qualificação.

Aos professores Mênaco e Catarina, pelo apoio, incentivo e carinho.

Aos professores da Geografia e do Turismo da USP, por me acolherem e contribuírem para uma formação interdisciplinar.

Ao Sérgio, Evandro, Juliana, Damiani e Jorge, pelo apoio, sugestões, plotagens e escaneamentos; em especial, ao Sérgio, um querido “geógrafo de plantão” para todas as horas.

A Amanda e Fernanda, pelas correções, e aos meus alunos, Sandra, Nilva e Luís pela contribuição com fotografias e dados para a pesquisa.

Aos órgãos públicos de Porto Seguro e Salvador, nas pessoas de: Antônio José Dourado, Ana Cristina Moraes, Silmara Magnabosco, Danilo Sette, Paolo Boticelli, Annette, Andréa Brandão, Vivian Lene, Márcia Vergne, Bené, Hilda Rodrigues, Salete, Vera Lúcia, Dora, Francisco Sidônio e Cássia Boaventura; sem as suas valiosas contribuições, não seria possível realizar esta pesquisa. Em especial, a Veracel Celulose S.A., que através da Silmara, doou as ortofotocartas, tão importantes para este trabalho; e à querida Cássia, minha admiração por sua garra em cuidar de Porto Seguro, como diretora do IPHAN, e meu pesar pelo seu afastamento do órgão.

Ao povo de Porto Seguro, que indiretamente, me ajudou neste trabalho, contando suas histórias.

Por fim, agradeço ao meu eterno amigo Josemar, que com sua sabedoria baiana, me ensinou que a sustentabilidade está dentro de cada um de nós, em nossas atitudes.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	01
Os inquilinos da Mata Atlântica.....	02
Sobre o litoral brasileiro	04
A industrialização	04
A especulação imobiliária	05
A indústria turística	06
O Estado	07
O município de Porto Seguro como um estudo exemplar e característico da ocupação da Zona Costeira brasileira	08
 CAPÍTULO 1	
A PRODUÇÃO DE PAISAGENS PARA O TURISMO	13
Breves considerações sobre o desenvolvimento histórico do turismo	15
O consumo de massa fordista	16
O consumo de massa pós-fordista	18
O turismo no Brasil	19
As relações entre paisagem e turismo	23
 CAPÍTULO 2	
O MUNICÍPIO DE PORTO SEGURO E SUA INSERÇÃO NO MERCADO TURÍSTICO...	30
Caracterização Histórica	30
Caracterização Sócio-econômica.....	36
População	38
Finanças Públicas, renda e qualidade de vida	41
Educação	42
Saúde.....	43
Infra-estrutura urbana.....	44

Sistema viário e transportes	45
Setor Industrial.....	47
Agropecuária	47
Pesca.....	49
Comércio, Serviços e Turismo	49
Caracterização Biofísica.....	50
Clima.....	50
Hidrogeologia	51
Geologia	54
Geomorfologia	56
Solos	62
Uso do solo e cobertura vegetal	63
O processo de ocupação turística.....	69
A organização do espaço em função do turismo	72
O Prodetur	77
O impacto do Prodetur em Porto Seguro	81
CAPÍTULO 3	
AS DUAS PORTO SEGUROS	86
A paisagem mercadoria.....	89
A terra do axé	91
A rusticidade elegante	96
Paraísos privados	109
A paisagem periférica	120
O Baianão	124
Os bairros novos	131
Rodovia BA-001: paisagem de quem?	137
CONCLUSÃO	145
BIBLIOGRAFIA	151

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: A Capitania de Porto Seguro – século XVI	32
Figura 2: Posição do Município em relação ao Estado	33
Figura 3: O município de Porto Seguro.....	36
Figura 4: Mapa de localização do município de Porto Seguro	37
Figura 5: Bacias Hidrográficas do município de Porto Seguro	52
Figura 6: Área de ocorrência do Aquífero C5	53
Figura 7: Mapa geológico simplificado.....	55
Figura 8: Mapa geomorfológico de Porto Seguro.....	57
Figura 9: Legenda do mapa geomorfológico de Porto Seguro.....	58
Figura 10: Mapa simplificado do uso do solo e cobertura vegetal	65
Figura 11: Mapa geoambiental e Unidades de Conservação	66
Figura 12: Análise comparativa dos remanescentes da Mata Atlântica ..	69
Figura 13: Manchete de capa do "Jornal da Bahia" ·	71
Figura 14: Plano Diretor da Orla Marítima de Porto Seguro.....	73
Figura 15: Porto Seguro – 1979	75
Figura 16: Porto Seguro – 1981	75
Figura 17: Porto Seguro – 1989	75
Figura 18: Porto Seguro – 1996	76
Figura 19: Manchete publicada no jornal "A Tarde"	76
Figura 20: Mapa pictórico de Porto Seguro	90
Figura 21: Reportagem de capa do jornal "O Sollo"	92
Figura 22: Folder promocional do Condomínio Praia dos Corais	99
Figura 23: Folder promocional do residencial "Villas do Arraial" ·	102
Figura 24: Propaganda do loteamento "Altos de Trancoso"	107
Figura 25: Reportagem veiculada no jornal "A Tarde".....	110
Figura 26: Implantação do Club Med Trancoso	112
Figura 27: Fragmento do mapa síntese de uso do solo	119
Figura 28: A Porto Seguro dos moradores, que não consta do mapa pictórico	120
Figura 29: Anúncio publicado no jornal "Topa Tudo"	130
Figura 30: Fragmento do mapa geoambiental	138
Figura 31: Exemplo da tendência de comercialização de lotes.....	139
Figura 32: Croqui de localização da Rodovia BA-001	141

LISTA DE CARTOGRAMAS

Cartograma 1: Detalhe do acesso a Arraial d'Ajuda.....	96
Cartograma 2: Detalhe do topo da vila do Arraial d'Ajuda	97
Cartograma 3: Casas de veraneio de alto padrão ao longo da orla do Arraial d'Ajuda, na planície marinha	98
Cartograma 4: Trecho da orla, entre os Rios da Barra e Trancoso	105
Cartograma 5: A vila de Trancoso	107
Cartograma 6: Localização do resort, na Praia do Apaga Fogo	111
Cartograma 7: Área do Empreendimento Terravista.....	116
Cartograma 8: Fragmento da cidade baixa de Porto Seguro	122
Cartograma 9: Loteamentos localizados à margem da Rodovia BR-367, na data do vôo	126
Cartograma 10: Ocupação de encostas e cabeceiras pelo Baianão.....	127
Cartograma 11: Continuação da Rodovia BR-367, logo após o Baianão	128
Cartograma 12: A vila turística de Arraial em contraponto à localização dos bairros novos.....	132
Cartograma 13: A vila de Trancoso em 1996	135

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Tamanho da população residente de Porto Seguro	39
Tabela 2: População residente em Porto Seguro 1950-2000	40
Tabela 3: Infra-estrutura de ensino no município de Porto Seguro.....	43
Tabela 4: Produção agrícola do município de Porto Seguro	48
Tabela 5: Área das bacias hidrográficas presentes no município de Porto Seguro	51
Tabela 6: Evolução da demanda turística em Porto Seguro	82

LISTA DE FOTOGRAFIAS

Foto 1: Ruínas da Glória na década de 50	31
Foto 2: Ruínas da Glória em 1982.....	31
Foto 3: Cidade Alta vista do nascente.....	34
Foto 4: Cidade Alta vista do poente.....	34
Fotos 5 e 6: Cidade Baixa.....	35
Fotos 7 e 8: Sítio tombado do distrito de Trancoso	35
Foto 9: Aspecto das formas tabulares.....	58
Foto 10: Aspectos da feição do relevo “superfícies colinosas”	59
Foto 11: Vista do Monte Pascoal	59
Foto 12: Aspectos da morfologia dos tabuleiros pouco dissecados	60
Foto 13: Detalhe de uma região escarpada.....	60
Foto 14: Aspecto das falésias do Grupo Barreiras	61
Foto 15: Vista da “cidade baixa” de Porto Seguro, assentada sobre a Planície Marinha	61
Foto 16: Perfil de um solo podzólico amarelo	62
Fotos 17 a 24: Aspectos da cobertura vegetal, presente no município de Porto Seguro	67
Fotos 25 a 30: Aspectos do uso do solo em Porto Seguro	68
Foto 31: Vista aérea parcial de Porto Seguro	89
Foto 32: A primeira vista de quem chega a Porto Seguro, pela BR-367	89
Fotos 33 e 34: Aspectos da Cidade Histórica.....	93
Fotos 35 e 36: Centro turístico de Coroa Vermelha	93
Fotos 37 a 39: Praça da Bandeira e a Passarela do Álcool	93
Foto 40: Praia de Taperapuã	94
Foto 41: Barraca de praia Axemoi	94
Fotos 42 a 45: Aspectos da Rua Marechal Deodoro	95
Fotos 46 a 48: Urbanização ao longo da Estrada Arraial d’Ajuda	99
Fotos 49 a 54: Arraial d’Ajuda	100
Fotos 55 a 60: Aspectos da Estrada do Mucugê.....	101
Foto 61: Stand de vendas do Residencial “Villas do Arraial”.....	102
Fotos 62 a 65: Aspectos da orla do litoral sul de Porto Seguro, entre Arraial e Trancoso	103

Foto 66: Detalhe da foz do Rio Trancoso	104
Foto 67: Local das futuras instalações do Marriot Eco Resort	104
Foto 68 a 73: Trancoso	106
Fotos 74 a 79: Aspectos da vila de Trancoso.....	108
Foto 80: O Hotel Paradise.....	110
Fotos 81 e 82: Vista do “Arraial d’Ajuda Eco Resort”	110
Fotos 83 e 84: Vista da quadra de tênis e fachada junto à orla da Praia do Apaga Fogo.....	111
Fotos 85 e 86: Detalhe do painel promocional.....	113
Fotos 87 a 92: Vistas internas do Club Med Trancoso	114
Fotos 93 e 94: Tomadas do Club Med	115
Fotos 95 a 100: Estrada de acesso ao Med	117
Fotos 101 e 102: Aspectos da ocupação urbana na área central de Porto Seguro	123
Fotos 103 e 104: Aspectos do encaminhamento do esgoto no canal à Rua da Vala x Rua Marechal Deodoro.....	123
Foto 105: Dia de feira em Porto Seguro	124
Foto 106: Organização de barracas pela Cooperativa de Pesca e comercialização de pescados.....	124
Fotos 107 a 112: Aspectos do Baianão	129
Fotos 113 a 116: Loteamentos ao longo da BR-367	130
Foto 117: Parque Central do Arraial d’Ajuda	133
Fotos 118 e 119: Acesso ao bairro Santiago	133
Foto 120: Praça São Brás	133
Foto 121: Praça São Pedro	133
Fotos 122 a 127: Bairros novos do Arraial	134
Fotos 128 a 135: Bairros novos de Trancoso.....	136
Foto 136: Cena típica em toda Porto Seguro.....	139
Fotos 137 a 142: Rodovia BA-001.....	142
Fotos 143 a 148: Rodovia BA-001.....	143
Fotos 149 e 150: Rodovia BA-001.....	144

RESUMO

Este trabalho discorre sobre os reflexos do turismo na paisagem do município de Porto Seguro. De ocupação predominantemente rural até a década de 70, a abertura da Rodovia BR-101 propiciaria um rápido e desordenado crescimento urbano, acompanhado do desenvolvimento das atividades turísticas. O Prodetur, Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste, chegaria em Porto Seguro em meados da década de 90, quando o turismo na região estaria em vias de declínio. Através do Prodetur, as condições da oferta turística melhoraram porém, a ausência de uma política urbana que o assistisse, traria à tona carências sociais presentes no município, revelando uma outra Porto Seguro, a Porto Seguro dos moradores, que o turista não vê. No entanto, tanto a Porto Seguro agraciada pelos investimentos do Prodetur, quanto àquela em que grande parte da população vive, tem sido edificada sem respeitar as fragilidades ambientais, ou seja, mesmo com recursos financeiros disponíveis, continua-se efetuando projetos alheios às características do lugar. Assim, na "Porto Seguro dos moradores", a paisagem é reflexo da apropriação dos espaços à busca de moradia e alternativas de sobrevivência; já na "Porto Seguro dos turistas", a paisagem é um recurso visual, posto à venda. O objetivo deste trabalho é, portanto, alertar para a necessidade de um planejamento integrado, que pondere variáveis ambientais, sociais e econômicas, visando harmonizar desenvolvimento com conservação do meio ambiente.

Palavras chave: paisagem, turismo, Prodetur, litoral brasileiro, Mata Atlântica.

ABSTRACT

This research refers to the reflexes of tourism in the landscape of Porto Seguro city, in Bahia - Brazil. With a predominant rural occupation until the 70's, the opening of highway BR-101 would lead to a fast and messy urban growth and to an increase of tourism activities. The Prodetur, Program of Growth of Northeast Tourism, arrived in Porto Seguro in the mid 90's, when tourism in the region was decreasing. Through the Prodetur the tourism conditions had an increase but the inexistence of an appropriate urban policy brought out the social problems already existent revealing another Porto Seguro, the Porto Seguro of its residents, the one the tourist can not see. However, both Porto Seguros have been built without respecting the environment fragility. So, in the Porto Seguro of the residents, the reflexes on the landscape are a result of the appropriation of spaces in the search for housing and survival; in the tourist Porto Seguro, the landscape is a visual resource for sale. Therefore, the main goal of this project is to alert to the necessity of an integrated planning that works with environmental, social and economic variables to harmonize growth with the environmental conservation.

Key words: landscape, tourism, Prodetur, Brazilian coast, Atlantic Forest.

Introdução

"*Meio milênio de gula*". É assim que Schwartz prefaciando o livro de Warren Dean "*A ferro e fogo: a história e a devastação da Mata Atlântica brasileira*", descreve a forma de ocupação irreparável e destrutiva de cerca de um milhão de quilômetros quadrados, dos quais, em 1990, restariam um pouco mais de 8%, ou seja, 83.500km² (Dean, 2002:361).

Em contraponto aos números da devastação, a Mata Atlântica apresenta uma biodiversidade pontual que lhe confere o recorde mundial de diversidade botânica para plantas lenhosas (454 espécies localizadas em um único hectare no sul da Bahia), além do endemismo da fauna. Trechos significativos do conjunto destes ecossistemas detêm o título de Patrimônio Mundial, pela ONU; e pela UNESCO, a indicação de Sítio Natural do Patrimônio Mundial e Reserva da Biosfera da Mata Atlântica. No cenário brasileiro, a Constituição Federal de 1988, a declara Patrimônio Nacional (Fundação SOS Mata Atlântica, 2002).

E foi justamente nesta faixa costeira, originária da Mata Atlântica, que se deu o processo de ocupação e povoamento brasileiro, e conseqüentemente, o processo de devastação e apropriação predatória dos recursos naturais.

Os inquilinos da Mata Atlântica

Dean (2002) relata que há mais de 40 milhões de anos surgiram as florestas, e há cerca de 11 mil anos, o registro do primeiro grupo de seres humanos que ocupou a região da Mata Atlântica. Tratava-se de “caçadores-coletores”, seguidos 3 mil anos mais tarde, pelos homens dos sambaquis (1).

Para o autor supracitado, o primeiro processo de incursão da floresta se deu através da prática da agricultura itinerante, também conhecida como agricultura de derrubada e queimada, introduzida mais de mil anos antes da chegada dos europeus, ocasionando modificações padronizadas em micro-ambientes no interior da Mata Atlântica, ao longo das margens das florestas e dos cursos d’água, em sítios favoráveis à pesca. Contudo, seria o povo tupi, que iria dominar a costa florestada até o aparecimento dos colonizadores portugueses e dela, fazer um proveito mais intenso.

A presença do povo tupi na região da Mata Atlântica remonta ao ano de 400 da era cristã. Os tupis foram numerosos na mata: no século XVI, suas aldeias abrigavam em média seiscentas pessoas e tinham um domínio em torno de setenta quilômetros quadrados, adentrando a oeste. Praticavam a agricultura itinerante, predominando a cultura da mandioca, de sorte que provavelmente todos os sítios propensos à lavoura devam ter sido pelo menos uma vez derrubados para a prática desta agricultura; eles viviam também da caça, coleta e pesca. Entretanto, o impacto maior à Mata Atlântica deu-se a partir de 22 de abril de 1500, quando a esquadra de Cabral aportou na baía de Porto Seguro e deixou aqui dois degredados. *“Esse foi o começo, a fundação do povoamento, da colonização e do império, de uma civilização transferida e imposta”* (Dean, 2002:60).

Extrair. Tirar proveito da terra. Esta foi a primeira relação estabelecida entre os colonizadores e a terra recém-descoberta, relação esta perpetuada até hoje. Descobriram aqui, a *ibirapitanga*, árvore vermelha em tupi, possuidora de uma coloração avermelhada apreciada pelos europeus que deram a ela o nome de *pau-brasil*, provavelmente em função da sua cor, que se assemelha à cor de brasa. A árvore virou monopólio da Coroa e no século XVI, foram comercializadas oito mil toneladas de madeira, ou seja, uma agressão de mais de seis mil quilômetros quadrados de Mata Atlântica, para extração do pau-brasil (Dean, 2002:64).

Os portugueses que aqui se instalaram foram chegando aos poucos: o padrão de ocupação seguia à conformação territorial de “bacias de drenagem” (Moraes, 1999:31), isto é, o assentamento acompanhava o caminho dos rios, sempre finalizando numa baía ou estuário. Padrão este recorrente, e já praticado pelo povo tupi e seus antecessores, que abriam suas trilhas tendo como referencial as áreas ribeirinhas, onde assentavam suas comunidades.

Feitorias, Capitanias Hereditárias, Governo Geral, Independência, República; *derrubada e queimada* . Extrativismo, ciclos da cana-de-açúcar, do ouro, do café, do cacau, industrialização, mercado imobiliário; *derrubada e queimada*. Embarcações, ferrovias, estradas; *derrubada e queimada*.

A história registra que a civilização brasileira foi crescendo e se apropriando economicamente dos espaços, economia esta estrategicamente pensada para o benefício de alguns e do presente, sem levar em conta o desperdício de recursos naturais e o ônus para as gerações futuras; fato este, atestado pela escassez de recursos naturais a qual já estamos vivenciando.

Sobre o litoral brasileiro

Considerando somente a costa brasileira, nela vivem hoje cerca de 60% da população, distribuída entre os 7.367km de extensão da Zona Costeira (2), acrescidos para 8.500km se considerados os seus recortes. De acordo com o Censo 2000, divulgado pelo IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), são 108 milhões de habitantes distribuídos em mais de 3.406 municípios, sendo que destes, 2.528 municípios possuem a totalidade dos seus territórios no bioma da Mata Atlântica(Fundação SOS Mata Atlântica, 2002).

Ao longo destes cinco séculos, a ocupação do território brasileiro deu-se de forma pontual e descontínua, de leste para oeste, em função dos ciclos econômicos pelos quais o país atravessou. Padrão de conformação territorial essencialmente agrário que iria perdurar até meados do século XX, quando o Brasil conheceria uma rápida transformação e passaria por um intenso processo de urbanização. E quatro seriam os agentes responsáveis, em maior ou menor escala, pelas intervenções geradas na costa, a partir da segunda metade do século XX: a industrialização, a especulação imobiliária, a indústria turística e o Estado (Moraes, 1999).

A industrialização

Inicialmente, o processo de industrialização brasileiro começaria meio que à revelia das classes dominantes nacionais, ainda de caráter agro-exportador. Com a crise de 29 e as guerras mundiais, o capital ver-se-ia obrigado a voltar para o mercado interno, gerando um surto migratório durante as décadas de 10, 30 e 40, que iria ocupar

principalmente as cidades da região sul do país e a faixa litorânea (Campos Filho, 1990).

Já no final da década de 50, o Brasil assistiria a um rápido crescimento industrial e à entrada de capital estrangeiro, o que faria com que os ramos industriais ligados à importação de insumos ou exportação de sua produção - celulose, cavaco, soja, etc., procurassem estabelecer suas plantas industriais próximas aos sítios portuários. Desta forma, surgiriam os grandes pólos industriais, de forma pontual, como os de Camaçari - BA e Cubatão -SP. E com eles, tornar-se-ia iminente o surgimento dos impactos ambientais e sociais, manifestados pela poluição do meio ambiente e pelos fluxos migratórios decorrentes da oferta de emprego, diretos e indiretos, gerados por suas instalações.

A especulação imobiliária

A indústria automobilística, amparada pelo desenvolvimento do sistema viário no país, e aliada ao surgimento da classe média, seria a grande responsável pela urbanização da costa através de seu loteamento para as casas de veraneio: as segundas residências.

As "cidades mortas", áreas litorâneas que ficaram isoladas ou parcialmente isoladas, sem desenvolvimento com o advento da ferrovia, seriam agora alvo do surto de ocupação da zona costeira promovido pelos agentes imobiliários, que iriam inaugurar um mercado de terras extremamente valioso, agregando ao mesmo novos atores: proprietários de terra, incorporadores, corretores e a indústria da construção civil; todos ávidos para absorver esta nova fatia do mercado, qual seja a construção de residências de veraneio

para a população de alta/média renda, moradoras dos centros urbanos.

A zona litorânea tornar-se-ia então, alvo da especulação imobiliária; com um mercado fundiário plenamente estruturado ao longo da costa, os terrenos passariam a ser super valorizados e alvo de especuladores que manteriam (e mantêm) consigo grandes estoques de terras à espera do momento exato de loteá-lo, geralmente à espera do fornecimento de infra-estrutura pelo Estado. Em muitos casos, o contrário também ocorre, e loteamentos são vendidos de forma clandestina, permitindo o seu acesso e ocupação pela população de baixa renda para que depois o Estado forneça a infra-estrutura e se faça a regularização fundiária.

Ao lado da produção de segundas residências no espaço litorâneo, surge um segmento marginal, produtor destes espaços: a mão-de-obra temporária oriunda dos fluxos migratórios da construção civil que, cessado a sua fonte inicial de emprego – a construção civil, não consegue ser absorvido pelo mercado formal, ficando assim no mercado informal. Este excedente populacional ocupa as localidades não eleitas, geralmente áreas de encostas e ambientalmente frágeis, impróprias para a ocupação, gerando o processo de favelização das cidades litorâneas, que compõe a sua paisagem periférica.

A indústria turística

Se a segunda metade do século XX teria na ocupação litorânea por segundas residências um importante fator de ocupação da costa, a indústria turística será, sem dúvida, o seu principal indutor de

ocupação e responsável pela conformação da paisagem costeira atual, conforme será abordado no próximo capítulo.

O Estado

Dentre os agentes citados (industrialização, especulação e turismo), o Estado assume o papel de grande interventor na costa. Através de sua ação, ele pode regular ou induzir uma ocupação.

Frente a crescente discussão sobre a questão ambiental no cenário mundial, a União desenvolveu todo um aparato regulatório para gerir a Zona Costeira, a começar pela Constituição Federal de 1988 que no artigo 225, §4º, a institui como Patrimônio Nacional. O Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro – Lei 7661/88, revisado em 1997, gerando o PNGC II, estabelece instrumentos de ação para a gestão da costa.

Assim, o PNGC se constitui como base legal do planejamento ambiental da zona costeira do Brasil, através de três instrumentos de ação: o SIGERCO (Sistema Nacional de Informações do Gerenciamento Costeiro), que consiste numa base de dados georreferenciados dos 17 estados litorâneos; o programa de zoneamento da zona costeira, expresso através do Zoneamento Ecológico Econômico – ZEE, executado pelo Estado e coordenado pelo Governo Federal; e os planos de gestão e programa de monitoramento, para ser aplicado em áreas críticas ou de alta relevância ambiental, de forma descentralizada e participativa.

Desta forma, o ZEE Brasil apresenta-se como um poderoso instrumento de regulação Estatal. Sua metodologia visa programas de incentivo, cujo objetivo consiste em incrementar as atividades

econômicas compatíveis, de um lado, com a fragilidade dos sistemas ambientais naturais e dos padrões culturais sociais e econômicos das populações envolvidas e, de outro, com a capacidade de suporte dos recursos naturais renováveis (Ross, 2001).

O município de Porto Seguro como um estudo exemplar e característico da ocupação da Zona Costeira brasileira.

O município de Porto Seguro, localizado na região extremo sul do Estado da Bahia tem, inicialmente, a sua importância enquanto marco histórico do descobrimento do Brasil. Tendo sua ocupação iniciada através dos colonizadores portugueses, o município, traduz-se num retrato fiel do processo de ocupação predatório das cidades brasileiras, sobretudo as costeiras, marcadas pela economia de mercado.

Em Porto Seguro detecta-se cicatrizes decorrentes do período de ocupação industrial (o extrativismo), da especulação imobiliária, do turismo e da intervenção do Estado que, durante a história, muitas cidades costeiras já passaram, a exemplo de Cubatão, ou ainda estão por experimentar tais processos, como é o caso do litoral baiano, já que o processo de apropriação econômica dos espaços se revela recorrente.

No entanto, o primeiro contato de aproximação com Porto Seguro não foi de natureza acadêmica: como qualquer outro turista de latitudes mais baixas, o motivo foi *sol e praia* nas férias de julho, a um preço convidativo: R\$307,00 por um pacote aéreo de 7 dias. A primeira viagem, se deu em julho de 1995, e de lá para cá, este mesmo trajeto foi realizado anualmente, e de mero turista, à procura

de paisagens paradisíacas, o que de fato Porto Seguro possui, passou-se a um olhar interrogativo, mais atento.

Para exemplificar, o caminho que leva à praia de Arraial d'Ajuda, distrito de Porto Seguro, é de uma perfeição ímpar: ruas arborizadas, pousadas charmosas, gente bonita; de 1995 para cá, o distrito ganhou asfaltamento, um parque aquático e mais pousadas. Contudo, neste circuito não se avista moradia: é como se as pessoas de lá morassem em outros lugares. Daí a pergunta: aonde e como realmente vivem os habitantes de Porto Seguro? E para responder esta questão, iniciou-se esta pesquisa, que teve como marco oficial, o ingresso no Programa de Pós-Graduação da FAUUSP, no ano de 2001.

Com o olhar mais aguçado, ficou notório que Porto Seguro vive basicamente do turismo. Em conversa com comerciantes locais, percebeu-se que grande parte da população jovem foi para lá como turista e, atraídos pela beleza do lugar, acabaram ficando, trabalhando de maneira informal, como por exemplo, vendendo ingresso para "luais noturnos", oferecidos pelas barracas de praia ao turista. Só depois de um bom tempo de conversa, é que estes migrantes faziam referência às suas moradias, afirmando que o bairro em que moravam era bem diferente da realidade percebida pelo turista. Geralmente, o bairro, é o Baianão, que abriga mais da metade da população de Porto Seguro.

O fato de o Brasil completar 500 anos de sua descoberta no ano 2000 e Porto Seguro, ser o marco deste Descobrimento, propiciou o desenvolvimento de uma estratégia de marketing que o nomeou, a partir de 1992, ao lado de seus municípios vizinhos, Santa Cruz Cabrália e Belmonte, de "Costa do Descobrimento". A partir de então, este trecho da costa passou a ser uma zona prioritária de

investimento baiano, agraciado pelo Prodetur – Programa de Desenvolvimento do Turismo do Nordeste que, através de recursos repassados pelo BID, Banco Interamericano de Desenvolvimento, em parceria com o Estado e a União, injetou recursos financeiros na região a fim de melhor qualificar a oferta e conseqüentemente, fomentar a indústria turística.

Com efeito, a primeira parte dos recursos foram liberados em 1996 e, sem qualquer lei preliminar que regulasse o uso e ocupação do solo, o município de Porto Seguro passou a contar com três APA's (Áreas de Proteção Ambiental), obras de saneamento e uma estrada pavimentada. A resultante dos benefícios gerados, foi a construção de *resorts* e seu diametralmente oposto, o surgimento de uma série de *bairros novos*, de padrão periférico, que se alastram mata adentro, para comportar a população de migrantes que cresce progressivamente e vêm atrás das oportunidades de emprego geradas pelo turismo. Os índices de desenvolvimento econômico e social sinalizam as desigualdades geradas.

A análise do IDE, Índice de Desenvolvimento Econômico, obtido através dos níveis de infra-estrutura, qualificação da mão-de-obra e PIB municipal, coloca o município de Porto Seguro na posição 17º lugar no ranking estadual, no ano de 2000, valor este associado sobretudo ao PIB, que confere ao município a 19º economia mais importante do Estado em termos de volume de produção de bens e serviços (SEI,2002). Em contrapartida, a análise do Índice de Desenvolvimento Social, o IDS, medido em função dos níveis de saúde, educação, oferta de serviços básicos e renda média dos chefes de família, fez com que a colocação do município caísse para 48º lugar no ranking estadual, para a mesma data base.

A apreciação complementar de mais um índice, o Índice da Exclusão Social, proposto por Pochmann e Amorim (2003) aponta, na classificação geral, o município de Porto Seguro ocupando a posição 2603º e a capital, Salvador, a posição 226º (em relação aos 5.507 municípios brasileiros existentes em 2000). Em linhas gerais, a sua metodologia é definida pela análise de três temas: padrão de vida digno, que analisa indicadores de pobreza, emprego formal e desigualdade; conhecimento, que considera os anos de estudo e taxa de alfabetização da população; e o risco juvenil, que contabiliza o índice de concentração de jovens e o índice de violência.

A análise dos três índices supracitados indica que, embora o Prodetur esteja gerando infra-estrutura para o local, a qualidade de vida ainda não é satisfatória.

Em que pese que o motivo inicial desta dissertação tenha sido compreender onde e como a população de Porto Seguro vive, não é proposto aqui, discorrer sobre os problemas sociais gerados por determinada política atuante (ou não) no território, questão mais apropriada para as ciências sociais, por pressuposto. Enquanto arquitetos e urbanistas, é de suma importância, no entanto, estudar as interferências geradas na paisagem propiciadas pelo modelo econômico vigente, que vê na exploração do turismo, a economia principal do município.

Para tanto, pretende-se desenvolver este tema ao longo de três capítulos, a saber: o primeiro capítulo, que busca fornecer um referencial teórico acerca das discussões entre turismo e paisagem, que servem de respaldo a este trabalho; o segundo, que versa sobre o Município de Porto Seguro, caracterizando-o e traçando um perfil de como se deu a sua inserção no mercado turístico; "As Duas Porto

Seguros”, título do terceiro capítulo, descreve e comenta as duas paisagens produzidas em função do turismo, qual seja a paisagem que o turista vê, qual seja a paisagem que o morador vive; e, por fim, na conclusão, nos propomos fornecer algumas perspectivas para o que julgamos ser viável na gestão da paisagem de Porto Seguro e de que forma, os arquitetos e urbanistas, como interventores do espaço, podem auxiliar numa escala de planejamento dos espaços turísticos.

Notas

1. Sambaqui foi o nome dado à formação de rochas a partir do acúmulo de conchas, mariscos, mexilhões, ostras, ou seja, dos hábitos alimentares e organizacionais de um povo que vivia à margem das baixadas do continente. Todos os seus rejeitos eram depositados em um mesmo lugar, formando rochas que se sedimentaram com o tempo, e que se estendiam por até 300m de comprimento e até 25 metros de altura. Sua ocorrência foi registrada ao longo da costa, do Espírito Santo ao Rio Grande do Sul. O mais antigo sambaqui datado teve início há cerca de 8 mil anos, segundo Dean (2002:42).
2. Para fins desta pesquisa, utiliza-se a definição estabelecida pelo Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro, PNGC II, que estabelece seu limite marítimo nas 12 milhas náuticas e o terrestre, os municípios que atendam a uma das condições que seguem: defrontes ao mar; localização em regiões metropolitanas litorâneas; que apresentem processo de conurbação ao item anterior; próximos ao litoral, até 50km da linha de costa; e os municípios estuarinos-lagunares.

CAPÍTULO 1

A PRODUÇÃO DE PAISAGENS PARA O TURISMO

"... o neo-capitalismo e o neo-imperialismo dividem o espaço dominado em regiões exploradas para e pela produção (de bens de consumo) e em regiões exploradas para e pelo consumo de espaço. Turismo e lazer tornam-se grandes setores de investimento e rentabilidade, complementando a construção, a especulação imobiliária, a urbanização generalizada (e bem entendido, a integração ao capitalismo da agricultura, da produção alimentar, etc)"

(Henry Lefebvre, 1986)

De acordo com Lage & Milone (2000:117), *"o turismo na sociedade moderna, pode ser considerado um conjunto de atividades econômicas diversas que englobam os transportes, os meios de hospedagem, os agenciamentos de viagens e as práticas de lazer, além de outras tantas ações mercadológicas que produzem riquezas e geram empregos para muitas regiões e países"*. Corrêa (2000:96) acrescenta que *"o turista é o personagem central e predominante do processo, que condiciona a natureza e a dimensão dos serviços necessários"*.

A WTTC (World Travel and Tourism Council) define a Indústria do Turismo como sendo *"o conjunto de atividades diretamente ligadas ao turismo, que incluem hotéis, restaurantes, agências de viagem e atividades de transporte"* e a Economia do Turismo, abarcaria as atividades acima relacionadas, bem como os efeitos indiretos destas, na cadeia produtiva (Silva, 2002).

Ainda segundo Silva (2002), citando dados divulgados pela WTTC, o Brasil ocupa o 11º lugar na geração de renda na economia do turismo mundial, movimentando cerca de US\$46 bilhões contra os US\$1,2 trilhão movimentados pelos Estados Unidos (o primeiro da lista).

Para o Brasil, a economia do turismo contribui com 7% da renda nacional, ocupando o 15º lugar no ranking mundial, contra os 20% gerado pela Espanha, a primeira do ranking. Cinco milhões e quinhentos mil empregos são gerados pela economia do turismo no Brasil, que ocupa o quarto lugar no ranking mundial, perdendo somente para a China, Estados Unidos e Japão.

Há de se concordar, portanto, com os estudiosos do turismo que o caracterizam como *"um fenômeno econômico, político, social e cultural dos mais expressivos das sociedades ditas pós-industriais"* (Rodrigues, 2001a:17).

Assim, o turismo é visto como um modelo de desenvolvimento possível, que gera renda e emprego; uma alternativa para os países com economia em desenvolvimento e possuidores de recursos naturais, apesar de que somente 8% da renda mundial do turismo, é gerada por países cuja atividade turística tenha sido classificada como natural (categoria na qual o Brasil se insere); os outros 92%, correspondem a países cuja atividade turística foi classificada como cultural (Silva, 2002).

Desta forma, estando o litoral do Brasil inserido na categoria de atividade turísticas naturais e enxergando a referida atividade como propulsora ao desenvolvimento econômico, é de interesse desta pesquisa, apreender a interação desta atividade com a paisagem: os espaços produzidos pelo e para o turismo, já que o principal produto

a ser consumido pelo turismo litorâneo, o conhecido modelo “sol e praia”, é o consumo e apropriação de paisagens para o turismo.

Diante do exposto, segue uma breve análise histórica do turismo, contextualizando-o no mundo e no Brasil, estabelecendo suas ligações com a economia e, num segundo momento, as suas relações com a paisagem.

Breves considerações sobre o desenvolvimento histórico do Turismo

De acordo com Urry (2001), o turismo, sob a forma de peregrinação, já era praticado durante os séculos XV e XVI, organizado por religiosos que mantinham uma rede de hospedarias para viajantes. Já nos séculos XVII e XVIII, o turismo servia às elites, aos filhos da aristocracia e, num segundo momento, à classe média profissional. Neste período, as viagens eram direcionadas ao “desenvolvimento do olhar” (Urry, 2001:19), que passou de uma observação cultural – visitas a museus e galerias, para o que o autor denominaria o desenvolvimento do “olhar romântico”, valorizando-se a paisagem, o belo e o sublime.

O século XVIII presenciaria o desenvolvimento de uma infra-estrutura turística em torno dos balneários europeus, cujo objetivo era medicinal: os banhos eram de imersão e destinavam-se à cura e não ao prazer, como os banhos de mar são encarados na atualidade. Já no século XIX, pode-se afirmar que a viagem ganharia “marca de status” (Urry 2001:20). As pessoas não mais viajariam somente por motivo de negócios; viajar e sair de férias, se transformaria em elementos essenciais para a sociedade moderna.

À medida que os balneários iam se tornando populares, ocorria, simultaneamente, uma estratificação dos mesmos, de acordo com a frequência: popular ou mais elitizado, sendo seguido pela construção de casas à beira-mar: os bangalôs (Luchiari, 2000).

Sintetizando o desenvolvimento histórico do turismo, Mello e Silva (2001), baseado na bibliografia do geógrafo alemão Walter Christaller, propõe periodizar a história do turismo em cinco momentos: *de 1790 a 1840*, caracterizado pelas viagens da elite, sobretudo inglesa, e pelo surgimento dos transportes de massa: navio a vapor ou trem; *de 1840 a 1870*, marcando o início do turismo de férias, ocorrendo, neste período, um rápido crescimento dos meios de hospedagem; *de 1870 a 1900*, caracterizado pelo começo de uma indústria destinada a atender a demanda turística, através da construção de hotéis, do surgimento de grandes centros turísticos na Europa e à oferta do turismo às classes médias; *de 1900 a 1930*, onde o turismo passa a ser encarado como fenômeno de massa, através de sua segmentação voltada ao esporte, como os de inverno, oferecido nos Alpes europeus; e *de 1930 em diante*, quando o turismo passa a ser operacionalizado por agências e este período marca a expansão de suas fronteiras, em direção às regiões periféricas (aqui entendidas em oposição às localidades centrais) e aos países em desenvolvimento. É a partir deste período, que irá surgir duas modalidades do turismo, segundo Urry (2001:30): o consumo de massa fordista, caracterizado pelo “olhar coletivo” (1) e o consumo de massa pós-fordista, objeto do “olhar romântico” (2).

O consumo de massa fordista

De acordo com Harvey (1992), a indústria fordista caracterizou-se por um novo sistema de reprodução da força de trabalho, em

negação ao modelo artesanal e manufatureiro. Seu marco foi 1914, quando Henry Ford instituiu o dia de 8 horas, e cinco dólares como pagamento aos trabalhadores da linha de montagem automática de carros, no Michigan.

A estrutura da indústria fordista teve como base a produção de bens de consumo em massa, para consumo em massa. A superacumulação de capital, num primeiro momento, foi solucionada com a intervenção do Estado, a partir de 1929, através da criação do “Estado do Bem Estar Social”, que conduziu o fordismo à sua maturidade enquanto regime de acumulação e possibilitou a internacionalização do sistema, como parte do esforço de pós-guerra, para reconstrução da Europa e do Japão. Dentro deste contexto, com a abertura do mercado internacional, surgiram novas atividades decorrentes da comercialização de matérias-primas em diferentes territórios: é o caso dos bancos, hotéis, aeroportos e do turismo.

O direito às férias remuneradas, a partir dos anos 50, associado à forte mobilidade gerada pela indústria automobilística, iria gerar um forte desenvolvimento do turismo interno americano, seguido da ampliação para o mercado internacional (Geiger, 2001).

Assim, surgiria o turismo de massa, beneficiando diretamente a classe trabalhadora que, com direito às férias remuneradas e ao tempo livre institucionalizado, encontrar-se-ia, agora, com os mesmos regalia antes objeto somente das classes dominantes (Nicolas, 2001); a partir do fordismo, o turismo também entraria na lógica de um bem a ser consumido em massa, garantindo assim, uma nova forma de acumulação de capital.

O consumo de massa pós-fordista

Ainda sob a ótica econômica, o sistema fordista passaria por uma nova crise de super acumulação do capital, culminada com a crise do petróleo em 1973, obrigando o mercado a se flexibilizar: surgia assim, o mercado mundial de dinheiro e crédito, além de uma nova linha de produtos, da informatização e da competição; a propaganda viraria a “alma do negócio”. A nova organização do capital passaria a ser o que Harvey (1982) chamaria de 3ª Revolução Industrial: a era da informação. O sistema de acumulação flexível, mais conhecido como globalização e/ou mundialização da economia, é o que Urry (2001) denomina consumo de massa pós-fordista.

Do sistema de produção fordista para o pós-fordista, se dissemina a ideologia do consumo individualizado em oposição ao consumo de massa de bens duráveis. Para o turismo, isto significa a transição entre a padronização e o empacotamento da oferta (fordista), para a segmentação, flexibilização e mercantilização do mercado turístico (pós-fordista).

Soma-se a esta transição econômica, a ocorrência desde meados da década de 60, de uma maior preocupação pública pelos problemas de degradação do meio ambiente. Surgiria nos Estados Unidos, se expandiria, ainda na década de 70, para o Canadá, Europa Ocidental, Japão, Nova Zelândia e Austrália, e na década de 80 atingiria a América Latina, Europa Oriental, União Soviética e Sul e Leste da Ásia (Viola, 1991). Estava aberto o espaço, para o surgimento das Conferências presididas pela ONU (Organização das Nações Unidas) e a discussão da problemática ambiental, a nível mundial.

A primeira conferência presidida pela ONU, foi a Conferência de Estocolmo, em 1972, onde a questão social, como resultado de um modelo de desenvolvimento econômico, passaria a ser eixo dos debates da problemática ambiental (Araujo, 2002); a correção nos mecanismos de desenvolvimento e medidas urgentes de proteção ambiental, de caráter corretivo aos problemas causados pelo modelo econômico vigente, entraria na pauta mundial e conseqüentemente, na mídia.

A Estocolmo, seguiu-se à definição clássica do conceito de Desenvolvimento Sustentável, encontrada no Relatório Nosso Futuro Comum: “o desenvolvimento sustentável é aquele que atende às necessidades do presente sem comprometer a possibilidade de as gerações futuras atenderem às suas próprias necessidades” (CMMAD, 1991:46). Seria este quadro, a problemática ambiental associada à nova ordem econômica, que daria força à indústria turística.

Desta forma, o turismo passaria a ser vendido no mercado como uma “indústria limpa” ou “indústria sem chaminés”, e em seu nome defender-se-ia o caminho para o alcance da sustentabilidade, tão pleiteada pelos debates patrocinados pela ONU.

O turismo no Brasil

Com o advento do fordismo, Rodrigues (2001:147) enfatiza que o turismo brasileiro ganharia força no período conhecido como “milagre brasileiro”, na década de 70, onde o país experimentaria um rápido desenvolvimento industrial que daria base para o incremento da atividade turística no país. Se de um lado as condições econômicas do país dariam meios ao surgimento de uma classe média e da inserção

da mulher no mercado de trabalho, o que aumentaria a renda familiar, por outro, o setor de transportes ganharia peso com a indústria automobilística, que induziria à aquisição de automóveis pelas famílias (o consumo de massa). O Estado entraria com a melhora dos sistemas de transporte e a ampliação da malha rodoviária.

Ora, aliando-se os fatores acima relacionados com a filosofia econômica fordista da “produção em massa para consumo em massa”, as possibilidades de turismo para a emergente classe média surgiria como uma alternativa de fuga nos finais de semana para o litoral ou para a montanha, gerando o fenômeno já mencionado das “segundas residências”, que movimentaria também a indústria da construção civil.

Assim, num primeiro momento, explodia o movimento para a aquisição da segunda residência – oferecido no mercado como um rentável investimento de capital. Em consequência, a especulação imobiliária assumiria proporções de peso e em seu contraponto, começaria a aparecer os primeiros sinais de degradação ambiental e social, decorrentes de fluxos migratórios e ocupações não planejadas, de trabalhadores da construção civil que migravam para o litoral, na tarefa de construção das casas de veraneio e lá mesmo se instalavam, em áreas ambientalmente frágeis.

Simultaneamente, as operadoras e agências de viagens começavam a se estruturar, vendendo o turismo como a fuga de um cotidiano estressante. Um bom exemplo, é a cidade do Rio de Janeiro, que desde 1950 já seria vendida como um “cartão postal” brasileiro, atraindo turistas nacionais e estrangeiros (Becker, 1995). Este movimento se expandiria na década de 80, quando se intensificaria a

atividade turística em capitais do Nordeste, como Salvador que, ao lado do Rio de Janeiro, se transformaria em alvo do turismo receptivo internacional.

Segundo Rodrigues (2001), o resultado de todo este movimento, considerando sua arrancada na década de 70, e sem uma política de planejamento a contento, geraria, já nos anos 80, a deterioração de praias paulistas, sobretudo, a Baixada Santista. E o movimento especulativo se repetiria: do litoral sul paulista, partiria rumo ao litoral norte e do litoral norte de São Paulo, via rodovias e aerovias, rumo ao Nordeste. Assim seria descoberta pela classe média, a cidade de Porto Seguro, Maceió, Recife, Natal e Fortaleza, alvos de intensas propagandas e pacotes turísticos.

Inicialmente, o Estado entraria no setor através da promulgação do decreto-lei 55/66, que definia a Política Nacional de Turismo (PNT) e criaria a Embratur – Empresa Brasileira de Turismo, em novembro de 1966, que teria como função primeira, a consolidação do turismo interno e depois, a captação de demanda internacional, através de estratégias de marketing; com efeito, o Nordeste passaria a ser vendido como o “Caribe brasileiro”.

Mas seriam nos anos 80 e 90, conhecidos no jargão econômico como “as décadas perdidas”, pela elevação do endividamento brasileiro em relação ao fundo monetário internacional, que o Estado assumiria definitivamente o papel de dar suporte ao setor turístico, enxergando-o como uma possível alternativa de saída à crise econômica que assolava o país.

Neste contexto, seria criado durante o governo de Collor de Mello, o Plantur, Plano Nacional de Turismo, em 1992, dentro da PNT, cujo

objetivo era disciplinar o turismo, em consonância com os preceitos neoliberais, para renegociação da dívida externa brasileira firmado no Consenso de Washington (3).

Distribuídos em sete programas: pólos turísticos, turismo interno, formação de recursos humanos, qualidade e produtividade do setor turístico, ecoturismo, mercosul e marketing internacional, o Plantur tinha como objetivo o aumento da oferta turística, a geração de emprego e renda. Contudo, o Plantur não chegaria a sair do papel. A explicação dada por Cruz (2001) é que o plano teria chegado antes da efetivação da Política Nacional de Turismo, preconizada no decreto que instituía o Plantur.

Sendo assim, a Política Nacional de Turismo foi instituída em 1996, durante a gestão de Fernando Henrique Cardoso e segundo Cruz (2001:62) trata-se do *"mais completo e detalhado documento oficial, na história das políticas federais para a atividade, a tratar do setor turismo; o que não implica, necessariamente, maior eficiência relativamente às políticas anteriores"*.

Citado em Cruz (2001:63), o PNT compreende quatro macro-estratégias: o *"ordenamento, desenvolvimento e promoção da atividade pela articulação entre o governo e a iniciativa privada"*; a *"qualificação profissional dos recursos humanos envolvidos no setor"*; a *"descentralização da gestão turística por intermédio do fortalecimento dos órgãos delegados estaduais, municipalização do turismo e terceirização de atividades para o setor privado"*; e a *"implantação de infra-estrutura básica e infra-estrutura turística adequadas às potencialidades regionais"*.

O que se observa, no entanto, é que existem ambigüidades na Política Nacional de Turismo brasileira: ao mesmo tempo em que ela apóia a municipalização do turismo, baseada na gestão territorial municipal local, ela também apóia o Prodetur (a ser tratado no próximo capítulo), voltado ao turismo internacional e com forte participação do capital transnacional, onde *“a tendência à exclusão das comunidades locais é preocupante”* (Rodrigues, 2001:155).

Diante do exposto, é evidente que a política federal brasileira enxerga no turismo uma forma de gerar riquezas para o país e alavancar a sua economia. Resta saber como esta atividade interage com o meio que mais consome: a paisagem.

As relações entre paisagem e turismo

Segundo Cruz (2001:17), *“é pelo processo de consumo dos espaços pelo turismo que se gestam os territórios turísticos”*; o turismo tem a capacidade de criar e recriar espaços que, num outro contexto de produção não teriam valor algum (Nicolás, 1996 *apud*: Cruz, 2001).

Knafou (2001) sugere três fontes de “turistificação” dos lugares: o turista, o mercado, e os planejadores e promotores territoriais. O primeiro caso, refere-se à descoberta de novos lugares sem a presença do mercado e o segundo, conta com o mercado para divulgar o produto turístico; para ambos os casos, os turistas não pertencem àquele lugar, que em função deles (dos turistas), torna-se turístico. Já no terceiro caso, o lugar é fundamental.

Pela análise deste autor, surgem três tipos de relação entre turismo e território: territórios sem turismo, caracterizados por lugares aonde o turismo não chegou; turismo sem território, caracterizado pela

apropriação pelo mercado de parte de um território para implantação de um empreendimento econômico que gere lucros e que não tem necessariamente vínculo com o lugar (4); e territórios turísticos, que consiste na apropriação de espaços pelo e para o turismo, o que significa planejar não somente os espaços mas a sociedade que nele habita.

Em complemento ao exposto, Rodrigues (1992) acrescenta que a oferta, a demanda, os serviços, o transporte, o poder de decisão e informação, aliado à comercialização do produto, são os elementos básicos que compõem o espaço turístico. No entanto, para a composição deste espaço, quer seja ele para ofertar um produto, quer seja ele para ser o produto, entra um elemento fundamental na sua composição: a leitura da paisagem. Mas o que é paisagem?

Para Delpoux (1974:3), *"qualquer parte, sem exceção, da superfície terrestre constitui uma paisagem, um setor, ou um mosaico de paisagens"*. Para este autor, a percepção da paisagem é função da escala e dois, são os elementos constituintes da mesma: suporte e cobertura. Assim, ele define a paisagem *"como a entidade espacial correspondente à soma de um tipo geomorfológico e de uma cobertura, no sentido mais amplo deste termo (da floresta à aglomeração e à zona industrial passando pelas culturas ou superfícies aquáticas)"*.

As superfícies homogêneas, assim qualificadas pelo seu suporte e cobertura, são denominadas por ele, como Unidades de Paisagem, ou seja, para cada tipo de uso do solo e cobertura vegetal, por exemplo, poderíamos considerar como sendo uma unidade de paisagem.

Analogamente, Forman (1997:13) conceitua paisagem como um mosaico, de escala definida em função da repetição das mesmas *unidades de paisagem*, por ele definido como "*land uses*" ou "*local ecosystems*". Desta forma, a paisagem pode ser estudada através de três elementos: estrutura, que consiste no arranjo espacial das unidades de paisagem; funcionamento, relacionado ao fluxo de energia e matéria constante daquela unidade; e mudança, função da dinâmica ou alteração daquela estrutura, em função do tempo.

Na mesma linha, Metzger (2001), propõe "*uma definição integradora de paisagem como sendo um mosaico heterogêneo formado por unidades interativas, sendo esta heterogeneidade existente para pelo menos um fator, segundo um observador e numa determinada escala de observação*".

Convém ressaltar, que os três autores citados acima, trabalham com o conceito de Ecologia da Paisagem, ou seja, as interações espaciais entre as unidades de paisagem, expressas pelo modelo mancha-corredor-matriz (5).

Segundo Metzger (2001), o principal desafio da ecologia da paisagem é entender como, em um determinado mosaico (6), diferentes padrões de unidades de paisagem funcionam e quais são as modificações estruturais antrópicas, para que se possa compatibilizar uso da terra e conservação; o planejamento da paisagem passa pela determinação das formas de ocupação e conservação de mosaicos antropizados.

Por outro lado, Santos (1997:83) coloca que "*a paisagem se dá como um conjunto de objetos reais-concretos. Nesse sentido, a paisagem é transtemporal, juntando objetos passados e presentes, uma*

construção transversal. O espaço é sempre um presente, uma construção horizontal, uma situação única. Cada paisagem se caracteriza por uma dada distribuição de formas-objetos. Por isso, esses objetos não mudam de lugar, mas mudam de sistema material e, nessa condição, relativamente imutável; o espaço é um sistema de valores, que se transforma permanentemente.”

Entendendo, portanto, a paisagem como uma leitura física do arranjo espacial de seus elementos constituintes e que ao mesmo tempo corresponde ao quadro abrangido pelo olhar do observador, identifica-se dois enfoques diferentes para o estudo da paisagem e sua relação com a atividade turística.

O primeiro enfoque, e mais óbvio, é que a indústria do turismo se apropria das paisagens, no seu sentido visual, para divulgar, através da propaganda, a imagem de lugares e assim, promover ações turísticas. Por outro lado, esta mesma indústria do turismo, interessada na venda de seu produto – o lugar e mais precisamente, a paisagem, muitas vezes a produz, a simula segundo critérios de oferta em função da demanda que se pretende alcançar. É este o foco desta pesquisa.

Trabalhando com os conceitos sugeridos por Knaufou (2001) de “turistificação dos lugares” e os princípios de Ecologia da Paisagem, questiona-se a produção de paisagens para os “territórios turísticos” e para o “turismo sem território”. Em ambos os casos, a paisagem serve de suporte à criação de um espaço que vise atender a determinado empreendimento turístico.

A importação de padrões de modelos globalizados, para a reprodução de modelos mundialmente aceitos de paisagens homogêneas (7), são

ideais para o que Urry (2001:23) denomina “bolha ambiental” (8). Discute-se que estes simulacros são imagens, ilusões que se vende de um determinado lugar, preparado para receber o turista, onde ocorre a “turistificação” de determinada parte do lugar, isolando o turista de seu entorno.

Nas palavras de Rodrigues (2001a:19), *“alheio às características que identificam o lugar, como único, constroem-se resorts padronizados, modelo Club Mediterranée, onde as pessoas respiram aliviadas porque se sentem em casa, ou seja, no seu lugar de origem. São paradoxalmente iguais, em qualquer parte do mundo, ..., indiferentes ao entorno, cercados por muros, no interior dos quais os turistas são confinados durante quase toda a sua estadia. Só acedem aos territórios extra-muros em excursões programadas, participando de aventuras encenadas, rigorosamente controladas e sem riscos”*.

Para Yázigi (2002:18) o turismo pode se tornar um pretexto para elevar a qualidade de vida, já que a paisagem litorânea brasileira é reflexo de um processo de exclusão social, e impossível de escondê-la do olhar do turista: *“ele vê a miséria por todos os lados, pois ela cheira até nos lugares mais requintados. Pior ainda: cada nova frente de turismo baseada nos recursos naturais provoca um tremendo rush de serviços e comerciantes aventureiros que se instalam no lugar, criando uma urbanização de baixíssima qualidade. Não é só a paisagem que incomoda: mas a consciência do que ela transmite”*.

E é justamente a preparação destes simulacros, de “lugares turistificados”, que nos interessa avaliar, no sentido de evidenciar o grau de impacto da “turistificação” sobre a paisagem, ou melhor, sobre as unidades de paisagem em que se identifica o uso pelo turismo, quer seja uma paisagem mercadoria, marcada por

empreendimentos hoteleiros, quer seja uma paisagem periférica, sinalizada pelas autoconstruções.

Notas

1. O olhar coletivo, segundo Urry (2001:70), é o fator determinante do turismo de massa, onde o sucesso de determinados lugares depende da presença de um grande número de pessoas demandadas para um mesmo lugar. Um bom exemplo a ser citado, são os Carnavais de Salvador e Olinda.

2. O olhar romântico para Urry (2001:71), caracteriza-se pela busca de novos objetos para o olhar, em consonância com o pós-modernismo (ou pós-fordismo), valorizando lugares menos congestionados e contemplação da natureza.

3. Denomina-se Consenso de Washington , os resultados de uma reunião em novembro de 1989, realizada na capital dos EUA, entre membros do governo norte-americano e dos organismos financeiros internacionais – BID e Banco Mundial, para discussão de assuntos latino-americanos. O resultado desta reunião foi um receituário, em dez áreas (disciplina fiscal, priorização dos gastos públicos, reforma tributária, liberalização financeira, regime cambial, liberalização comercial, investimento direto estrangeiro, privatização, desregulação e propriedade intelectual) que visavam o enquadramento do Brasil nas propostas neoliberais como condição para renegociação da dívida externa brasileira (Batista, 1994).

4. Um exemplo desta modalidade seria a implantação de parques temáticos, como por exemplo o “Beto Carrero World”, cuja locação pouco influencia o projeto que na verdade, somente precisa de um “território” para se instalar.

5. Segundo Metzger (2001), manchas são “áreas homogêneas (numa determinada escala) de uma unidade de paisagem, que se distinguem das unidades vizinhas e têm extensões espaciais reduzidas e não-lineares”. Para os corredores valem as mesmas observações com exceção à sua disposição espacial, que é linear; o corredor liga dois fragmentos anteriormente conectados. Por fim, a matriz é a unidade que controla a dinâmica da paisagem, sendo reconhecida por recobrir a maior parte da paisagem ou por ter um maior grau de conexão de sua área; em estudos de fragmentação, manchas promovidas pelo homem de uma unidade que

inicialmente apresentava-se sob forma contínua, a matriz é entendida “como o conjunto de unidades de não-habitat para uma determinada comunidade ou espécie estudada”.

6. Os mosaicos são paisagens que apresentam uma estrutura contendo mancha, corredores e matriz, ou pelo menos dois destes elementos (Metzger, 2001).

7. Dean (2002) faz uma comparação entre a morfologia da floresta tropical e da floresta temperada, sinalizando o desejo de nossos colonizadores (e que perpetuou) de que as paisagens brasileiras fossem iguais às paisagens européias.

8. Para Urry (2001), bolha ambiental é uma expressão que traduz a condição de isolamento do turista em relação à realidade que o cerca, através da produção de simulacros vendidos pelos pacotes turísticos, que nem sempre levam em consideração o suporte local.

CAPÍTULO 2

O MUNICÍPIO DE PORTO SEGURO E SUA INSERÇÃO NO MERCADO TURÍSTICO

Caracterização Histórica

A história de Porto Seguro se confunde e inicia com o Descobrimento do Brasil. De acordo com Motta (1998:13), a *"armada comandada por Pedro Álvares Cabral, que aporta em um porto seguro em 22 de abril de 1500 toma oficial, efetiva e plenamente posse desta nova terra com tudo que nela há: suas riquezas materiais e espirituais"*.

Em 1501, duas expedições portuguesas foram enviadas à costa brasileira: a primeira comandada por Gaspar de Lemos e a segunda, por Américo Vespúcio. Desta forma, foi outorgada a primeira concessão para a extração de pau-brasil ao longo da costa, surgindo o sistema de feitorias, ou seja, estabelecimento de entrepostos comerciais, que faria uso da mão-de-obra indígena através da prática do escambo (Motta, 1998).

Em 1504, uma expedição guarda-costa comandada por Cristóvão Jacques foi enviada pela coroa portuguesa à baía de Porto Seguro, com o intuito de minimizar as incursões espanholas e francesas na costa brasileira. Esta expedição chegara com alguns colonos e dois missionários franciscanos que se puseram a construir, em local próximo ao aportado por Cabral, *"uma pobre casinha e sua pequena igreja"* (Motta, 1998:16) em homenagem a São Francisco, no lugar hoje denominado Outeiro da Glória.

Esta igreja foi destruída por ataques indígenas, um ano mais tarde. Em 1515, ela foi reconstruída por missionários franciscanos, porém,

dois anos mais tarde, foi novamente destruída por ataques dos índios aimorés que exterminaram a colônia portuguesa e a referida igreja. Sua construção possibilitou o aparecimento em seu sopé, da primitiva Aldeia de Santa Cruz, que no sistema de capitanias, seria transferida para o atual município Santa Cruz Cabralia.

Fotos 1 e 2: Ruínas da Glória na década de 50 (foto à esquerda) e em 1982 (foto à direita)

Créditos: IBGE (1958) e IPACBA, 1983. Respectivamente.

Devido à ineficiência do sistema de feitorias, que não conseguiu impedir o contrabando de pau-brasil, o Governo Português enviou em 1530, uma expedição comandada por Martin Afonso, cuja incumbência, além do controle do contrabando e reconhecimento da região, foi a nomeação de cargos e doação de terras. Surgia assim, em 1534, o regime de capitanias hereditárias.

O Brasil foi dividido em 15 capitanias hereditárias, onde "o capitão e governador, título concedido ao donatário, tinha amplos poderes, dentre os quais o de fundar vilas, conceder sesmarias e administrar

justiça” (SCT, sem data). A costa baiana foi dividida em três capitanias: a Capitania do Litoral Norte, a Capitania dos Ilhéus e a Capitania de Porto Seguro. A Capitania de Porto Seguro foi doada por Carta Régia, de 27 de maio de 1534, a Pero de Campo Tourinho que compreendia as terras que se situavam entre as margens direito do Rio Jequitinhonha e à esquerda do Rio Doce.

Fig. 1: A Capitania de Porto Seguro – século XVI.

Fonte: Cunha, sem data.

Em 1535, Pero de Campos Tourinho fundou a Vila Nossa Senhora da Pena, atual Porto Seguro e a Aldeia de Santo Amaro, próximo à Arraial d’Ajuda. Na Vila Nossa Senhora da Pena, junto à foz do Rio Buranhém, foram construídas casas, forte, capela, armazéns, estaleiro e forja; Pero de Campos Tourinho também distribuiu terras aos moradores, fez um tombo para registro das sesmarias e iniciou a exploração dos sertões. Sucedeu a Pero de Campos Tourinho, seu filho, Fernão de Campos Tourinho, que levou a capitania à desordem e conseqüente ataque dos aimorés. Com sua morte, a capitania passou à sua irmã, D. Leonor que com licença régia, vendeu a capitania a D. João de Lencastro, Duque de Aveiro, em 1559, que

posteriormente legou a seu filho D. Pedro Diniz (IBGE, 1958). Durante este século, a vila permaneceu praticamente despovoada, não chegando a 30 pessoas em 1602 (SCT, sem data).

Até a criação da capitania, sua economia fundamentava-se na extração de pau-brasil e outros produtos naturais. Com a chegada dos colonos, a economia diversificou-se com a organização de entradas e bandeiras em busca de pedras preciosas e com a instalação de engenhos de açúcar. Do início do século XVII a meados do século XVIII a vida social e econômica da Capitania manteve-se estagnada, só melhorando quando em 1759, a Capitania de Porto Seguro passou aos bens da Coroa, vindo depois a fazer parte da Província da Bahia e sendo para esta província, fornecedora de gêneros alimentícios, algodão e madeira.

O distrito de Porto Seguro foi criado em 20 de outubro de 1795, que através de alvará, elevou a capela à condição de freguesia. Com o advento da República, Porto Seguro seria elevado à categoria de cidade a 30 de junho de 1891 (IBGE, 1958).

Fig. 2 Posição do Município em relação ao Estado, ocupando uma área de 6819km².
Fonte: IBGE, 1958

Para o quinquênio 1954/1958, o município apresentava a seguinte composição administrativa: Porto Seguro, Buranhém, Caraíva, Vale Verde e Guaratinga, compreendendo uma extensão territorial de 6819km² (figura 2). A base econômica da vila neste período era a construção de embarcações, a pesca, o corte da madeira e a agricultura.

Pelo decreto-lei nº 72.107 de 18/04/73, o município de Porto Seguro seria efetivamente tombado pela União, requerendo a participação do IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico, Artístico e Nacional em quaisquer intervenções realizadas no município. Seria assim tombado o sítio de Porto Seguro, nos núcleos Cidade Alta (fotos 3 e 4) e Cidade Baixa (fotos 5 e 6), o sítio de Trancoso (foto 7 e 8), a igreja de Nossa Senhora da Ajuda, com sua respectiva fonte, no distrito de Arraial d’Ajuda, e a Capela do Divino Espírito Santo, no distrito do Vale Verde. Por fim, é também da década de 70, a inauguração da Rodovia BR-101, que viabilizaria a entrada do turismo no cenário econômico do município.

Fotos 3 e 4: Cidade Alta vista do Nascente, à esquerda, e do poente, à direita. De acordo com o inventário realizado em 1983, esta área foi classificada como grau de proteção 1, ou seja, de interesse histórico e paisagístico; são 59,71ha que compreendem não só o platô de 45m em que se assenta o núcleo primitivo, como também o seu entorno e encosta, apresentando expressiva cobertura vegetal e cabeceiras de drenagens. Das 145 construções existentes no núcleo em meados do século passado, na época do inventário constavam somente 48, incluindo edifícios públicos e religiosos.

Crédito: SCT, sem data.

Fotos 5 e 6: Cidade Baixa. Vista aérea da "Pontinha" (à esquerda) e da Praça da Bandeira e rua Assis Chateaubriand, à direita. (vulgo Passarela do Álcool). Com relação à Cidade Baixa, foi conferido grau de proteção 2, preservação ambiental. São 18,9ha partindo da "Pontinha" na transposição do Rio Buranhém, seguindo a NE em direção ao mar e NO, subindo o rio, originando uma conformação em "V". O sítio inventariado compreende 367 imóveis, a maioria do século XIX e que em 1983, época do inventário, apresentava 92% de uso próprio.

Crédito: SCT, sem data.

Fotos 7 e 8: Sítio tombado do distrito de Trancoso. À esquerda, Trancoso, vista do poente, com a igreja São João Batista, ao fundo. À direita, detalhe das casas do "Quadrado". Atribuído grau de proteção um, GP1 – interesse histórico e paisagístico, o sítio urbano tombado corresponde a uma área de 15,55ha e abrange 61 edifícios, incluindo a igreja de São João Batista, construído no início do século XVIII. Popularmente, este sítio é conhecido como "Quadrado". Na época do inventário (1983), 79% dos edifícios eram de uso próprio e a equipe já apontava como perigo potencial a descaracterização da vila por falta de disciplina de crescimento urbano e sugeria tombamento estadual como medida de proteção.

Fonte: SCT, sem data.

Caracterização sócio-econômica

De acordo com a atual divisão administrativa (SEI, 1998), o município de Porto Seguro localiza-se na região Extremo Sul da Bahia, zona litorânea, a 16°26' Latitude Sul e 39°05' Longitude oeste, limitando-se com os municípios de Santa Cruz Cabrália ao norte, Eunápolis a noroeste, Itabela e Itamaraju, a oeste, Prado ao sul e o Oceano Atlântico, a leste. Segundo dados do IBGE (2000), o município abrange uma área de 2408,41km² e possui cinco distritos: Arraial D'Ajuda, Caraíva, Porto Seguro (distrito da sede municipal), Vale Verde e Trancoso. Sua distância em relação a capital, Salvador, é de 707 km.

Fig. 3: O município de Porto Seguro, pertencente à região administrativa denominada "Extremo Sul", inserido na zona litorânea, grafada em verde, e seus limites administrativos. Em laranja, encontram-se os municípios pertencentes à zona central e em marrom, aqueles pertencentes à zona oeste.

Fonte: SEI, 1998.

Fig. 4: Mapa de localizao do municpio de Porto Seguro, grafado em laranja, em relao a Salvador. Destaque rodovia federal de acesso, a BR-101 e seu ramal, Br-367, na altura de Eunpolis, sinalizada pelo retngulo tracejado , que conduz a Porto Seguro. Fonte: Rocha, 2000.

População

Sob uma análise regional, o município de Porto Seguro é o terceiro município mais populoso do extremo sul baiano, perdendo somente para o município de Teixeira de Freitas (gráfico e tabela 1). A ocupação e o povoamento desta região teve impulso com a abertura da BR-101 em 1973, que corta a zona central do extremo sul baiano, e conseqüentemente propiciou o surgimento de novas atividades econômicas, sobretudo a indústria madeireira, além dos setores de comércio e serviços. A atividade econômica principal do extremo sul, é a indústria de papel e celulose (SEI, 1996).

Gráfico 1: Tamanho da população residente de Porto Seguro em comparação aos demais municípios que compõem o extremo sul baiano.

Fonte: IBGE, 2000. Elaborado pela autora.

População residente, sexo e situação de domicílio - Censo 2000						
Salvador e Zonas Oeste, Central e Litorânea do Extremo Sul Baiano						
Municípios	Total	Homens	Mulheres	Urbana	Rural	Taxa de Urbanização %
Bahia	13.070.250	6.462.033	6.608.217	8.772.348	4.297.902	67,12
Salvador	2.443.107	1.150.252	1.292.855	2.442.102	1.005	98,40
Teixeira de Freitas	107.486	53.189	54.297	98.688	8.798	91,81
Porto Seguro	95.721	48.704	47.017	79.619	16.102	83,18
Eunápolis	84.120	41.412	42.708	79.161	4.959	94,10
Itamaraju	64.144	32.318	31.826	48.037	16.107	74,89
Nova Viçosa	32.076	16.272	15.804	24.636	7.440	76,81
Mucuri	28.062	14.328	13.734	18.685	9.377	66,58
Prado	26.498	13.588	12.910	14.169	12.329	53,47
Itabela	25.746	13.207	12.539	18.837	6.909	73,16
Guaratinga	24.319	12.849	11.470	10.017	14.302	41,19
Santa Cruz Cabrália	23.888	12.541	11.347	13.527	10.361	56,63
Itanhém	21.334	10.880	10.454	14.090	7.244	66,04
Medeiros Neto	21.235	10.701	10.534	16.027	5.208	75,47
Alcobaça	20.900	10.677	10.223	7.446	13.454	35,63
Caravelas	20.103	10.228	9.875	10.332	9.771	51,40
Belmonte	20.032	10.172	9.860	10.806	9.226	53,94
Jucuruçu	12.377	6.555	5.822	1.850	10.527	14,95
Itapebi	11.126	5.778	5.348	8.542	2.584	76,78
Itagimirim	7.728	3.959	3.769	5.941	1.787	76,88
Vereda	7.450	3.952	3.498	1.276	6.174	17,13
Ibirapuã	7.096	3.625	3.471	3.573	3.523	50,35
Lajedão	3.409	1.733	1.676	1.852	1.557	54,33

Nota: Extremo Sul da Bahia - os municípios grifados em marrom, pertencem à zona oeste; em cor laranja, à zona central e em preto, excetuando-se Salvador, pertencem à zona litorânea do Extremo Sul.

Tabela 1: Tamanho da população residente de Porto Seguro, em comparação às zonas litorânea e central do Extremo Sul, e a capital Salvador.

Fonte: IBGE, 2000. Organizado pela autora.

A análise da evolução demográfica de Porto Seguro demonstra que o município, a partir da década de 90, registra um predomínio da população urbana sobre a rural, além de uma taxa de crescimento elevada, na ordem de 10,16%a.a. (BID, 2001) contra 1,1 % a.a. registrados para o Estado, no período de 1991-2000 (SEI, 2003).

População residente em Porto Seguro 1950 - 2000					
Ano	População residente			Taxa de Urbanização (%)	Densidade Demográfica hab/km ²
	Total	Urbana	Rural		
1950	25826	3099	22727	11,99	10,72
1970	33108	3661	29447	11,06	9,35
1980	46304	5742	40562	12,40	13,08
1991	34661	23315	11346	67,27	14,40
1996	64957	52241	12716	80,42	27,00
2000	95721	79619	16102	83,18	39,74

Tabela 2: População residente em Porto Seguro 1950-2000.

Fonte: IBGE (1958, 1996, 2000) e Rocha (2000).

Organizado pela autora.

Gráfico 2: População municipal de Porto Seguro

Elaborado pela autora.

Das 5.742 pessoas residentes em áreas urbanas registradas pelo IBGE em 1980, num espaço de 20 anos, este número atingiria a 79.619 habitantes. No período 1980 - 2000, a população urbana sofreria um acréscimo de 1386,6% ao passo que a rural decairia em 39,7% para o mesmo período.

A maior concentração populacional, portanto, localiza-se na sede. Atribui-se este índice alto de urbanização, sobretudo ao crescimento das atividades turísticas, o que provoca um fluxo migratório regional para a cidade além do êxodo rural, decorrente da expansão de áreas para pecuária, retração da lavoura cacaueira e declínio da atividade extrativa de madeira (Rocha, 2000).

Observa-se também, que houve uma perda de população entre as contagens de 1980 e 1991. Isto se deve ao fato de que neste período ocorreu a emancipação dos municípios de Eunápolis e Itabela, anteriormente pertencentes a Porto Seguro, refletindo na perda de população em função da nova divisão administrativa (SEI, 1998:5).

Finanças Públicas, renda e qualidade de vida

O IDE – Índice de Desenvolvimento Econômico, que é composto em função dos índices de infra-estrutura, qualidade da mão-de-obra e arrecadação municipal, coloca Porto Seguro na posição de 17º lugar em relação aos demais municípios baianos (SEI, 2002).

Em contrapartida, na análise do IDS – Índice de Desenvolvimento Social, obtido através da composição dos índices de saúde, educação, serviços básicos e renda médias dos chefes de família, Porto Seguro cai para a posição 48º (SEI, 2002).

O IPM – Índice do Produto Municipal é estimado através de um rateio do PIB estadual aos municípios, segundo a contribuição dos setores agropecuário, industrial, comércio e serviços, e financeiro. O IPM de Porto Seguro ocupa a posição de 19º lugar na economia baiana e 77% da sua composição é atribuído à indústria turística (BID, 2001).

A análise destes índices demonstra claramente que ainda existe uma carência na área de infra-estrutura: saúde, educação, serviços básicos e emprego, que conferem um IDS aquém do IDE e IPM, que ocupam praticamente a mesma posição em relação ao cenário estadual.

Educação

O setor de ensino se faz presente da pré-escola ao ensino superior, contando com um total de 133 escolas. De acordo com os dados fornecidos pela Secretaria de Ensino Municipal (citados em Rocha, 2000), o número de vagas é insuficiente para a demanda.

Segundo o diagnóstico institucional produzido pelo município para captação de recursos junto ao BID (2001), o índice de analfabetos é da ordem de 24% (contra os 17,4% apontados pelo IBGE - 2000); entre os matriculados, registra-se 19,1% de evasão escolar e 7,8% de repetência (1). Em relação ao Estado, a taxa de analfabetismo mantém-se na média estadual, que está na ordem de 15,4% para grupo etário maior que 15 anos (SEI, 2003).

Outro dado relevante constante no relatório produzido pela CPRM e organizado por Rocha (2000), diz respeito ao nível de escolaridade dos docentes em atividade (ano base 1996 – Funbap). Os docentes em atividade possuem em sua maioria, o nível médio de escolaridade, com formação pedagógica equivalente ao antigo

magistério, perfazendo um universo de 70% do total. Vale ressaltar que 17% dos docentes não possuem nenhuma formação escolar e deste total, 85% lecionam na zona rural; apenas 8% possuem nível superior de escolaridade.

Especificações		Urbana			Rural			Total
		Estadual	Municipal	Particular	Est.	Mun.	Part.	
Ensino Médio	nº de escolas	1	1	3	x	x	x	5
	nº de alunos	1646	339	267	x	x	x	2252
Ensino Fundamental	nº de escolas	3	22	3	x	64	x	92
	nº de alunos	1306	15247	1512	x	9612	x	24859
Alfabetização	nº de escolas	x	4	8	x	4	x	16
	nº de alunos	x	179	251	x	93	x	523
Ensino Pré-escolar	nº de escolas	1	5	8	x	5	x	19
	nº de alunos	50	259	466	x	185	x	960
Nº de salas de aula		19	118	72	x	184	x	384
Nº de Professores		49	298	130	x	293	x	770

Tabela 3: Infra-estrutura de ensino no município de Porto Seguro. Convém ressaltar que, no ano de 2001, foi inaugurado a FACDESCO – Faculdade do Descobrimento, que oferece ensino de nível superior. Portanto, no total das 132 escolas não está contabilizada esta faculdade, já que os dados são de 1999.

Fonte: Rocha, 2000.

Saúde

Segundo dados do IBGE (2000), Porto Seguro conta com 2 hospitais, com um total de 125 leitos, o que perfaz uma taxa de 1, 3 leitos para cada 1000 habitantes; possui 18 unidades ambulatoriais e 5 postos de saúde.

A taxa de mortalidade infantil é de 14,5 para cada 1000 crianças nascidas vivas no primeiro ano de vida (BID, 2001) contra a taxa de

44/1000 no estado da Bahia, para o ano de 2001 (SEI, 2003), o que coloca Porto Seguro está acima da média baiana.

Contudo, as estatísticas derivadas do IBGE (2000), indicam dados diferentes ao informado pelo diagnóstico institucional (BID, 2001); segundo o IBGE, são 3.338 nascidos vivos registrados no ano para 61 óbitos ocorridos e registrados no ano para menores de um ano de idade, o que resulta em uma taxa de 18,27/1000 (1).

Infra-estrutura urbana

Dos 23.905 domicílios contabilizados, apenas 5.687 (23,79%) são ligados à rede de esgotamento sanitário, 12.752 (53,34%) domicílios são conectados à rede de abastecimento de água e 8280 domicílios (34,64%) são abastecidos através de poço ou nascente; 19.066 (79,76%) dos domicílios têm o lixo coletado (IBGE, 2000).

A rede de distribuição de água é mantida pela Embasa. O abastecimento de água na sede do município é feito através de uma estação elevatória no Rio dos Mangues, de onde é levada para tratamento. Com os investimentos realizados pelo Prodetur, as localidades de Vera Cruz, Arraial d'Ajuda e Trancoso também passaram a contar com sistema de tratamento de água.

O maior problema está, porém, com relação ao esgotamento sanitário onde ainda prevalece o lançamento dos efluentes domésticos em rios ou córregos, já que não foi previsto verba, através do Prodetur de ligação do esgoto doméstico à rede instalada (SUDETUR, 2001).

Quanto ao lixo coletado, sua disposição é inadequada: o mesmo é recolhido através de caçambas e tratores, tendo sua disposição final a céu aberto (Rocha, 2000). Vale ressaltar, que atualmente os

municípios de Porto Seguro e Santa Cruz Cabrália já contam com um aterro sanitário em comum, para servi-los porém, não se dispõe de dados para avaliar o seu desempenho.

O suprimento elétrico de Porto Seguro e também regional fica a cargo da COELBA – Companhia de Eletricidade do Estado da Bahia, através da subestação de Porto Seguro. No consumo de energia elétrica, destaca-se a classe residencial com 22.613 Mwh e a classe comercial, 38.245Mwh; o setor de telecomunicações registra 5.206 telefones instalados em Porto Seguro (dados de 1997). Em ambos os casos, houve incrementos superiores a 250%, só na década de 90, com relação à demanda principalmente nos setores residencial e comercial, em função do impulso propiciado pela atividade turística (Landim,2000; Rocha, 2000).

Sistema viário e Transportes

Em relação ao transporte, o principal eixo rodoviário da região é a BR-101, de sentido norte-sul, desenvolvendo traçado paralelo ao litoral (ver figura 4). Trata-se de uma rodovia pavimentada, integrante do sistema arterial e que embora sirva ao tráfego local, tem como principal função servir ao tráfego de longa distância, possibilitando a interligação de centros econômicos em escala regional, estadual e nacional. Esta rodovia conecta-se com a BR-367, de origem em Eunápolis e que permite a ligação com os municípios de Porto Seguro e Santa Cruz Cabrália.

As rodovias estaduais são, em sua maioria, coletoras; atendem às sedes municipais e fazem parte do sistema contínuo, integrando-se com o sistema arterial. Vale ressaltar a importância no cenário estadual da Rodovia BA- 001, que acompanha o litoral paralelamente à BR- 101 e que vem possibilitando o desenvolvimento do turismo

regional. Com a maioria dos trechos já concluídos e inaugurados, ela atende ao litoral norte de Salvador (Estrada do Côco e Linha Verde) e faz a integração da capital com o litoral sul, através do sistema de ferryboate, através da Ilha de Itaparica.

O acesso a partir de Porto Seguro, de sua sede, aos demais núcleos urbanos é feito predominantemente pela travessia da foz do rio Buranhém através do sistema de balsas que opera regularmente todos os dias da semana. São três balsas para pedestres cujo percurso dura, em média, 5 minutos; para veículos, são duas balsas para travessia, com duração de percurso em média, de 15 a 20 minutos.

Do atracadouro da praia do Apaga Fogo, já em Arraial da Ajuda, há um sistema de transporte coletivo regular de onde partem ônibus e peruas para a vila do Arraial (localizado a 6km da sede), para os “bairros novos”, para Trancoso (distante 28 km da sede) e Caraíva (a aproximadamente 53 km da sede), sendo que para Caraíva a frequência diária de ônibus é um de manhã, às 7 horas, no trajeto Arraial – Caraíva e outro às 16 horas, no trajeto Caraíva – Arraial, mesmo em épocas de alta temporada.

Outra alternativa de acesso à Caraíva, além da estrada não pavimentada Trancoso – Caraíva, é através do município de Itabela, também em estrada não pavimentada com aproximadamente 70 km de extensão, e em condições ruins de tráfego (Bahiatursa, 1994).

A cidade de Porto Seguro em si é servida por transporte coletivo comando por uma única empresa de ônibus, que atende à orla e aos bairros periféricos situados na cidade alta, ao longo da Rodovia BR-367. Existem também os serviços de táxi e moto-táxi.

Quanto ao transporte aeroviário, Porto Seguro dispõe de aeroporto público com pista de asfalto de 2000 x 45 metros com capacidade para pouso de aeronaves até o porte de um Boeing 767 ou Airbus A310. Semanalmente, o aeroporto conta com 42 vôos de linha e 30 vôos charter, que na alta temporada chega a 90 vôos semanais, conferindo o embarque de 330.720 passageiros no ano de 2000 (SMT, 2004).

Setor industrial

De acordo com Rocha (2000), o setor industrial é pouco representativo tornando inexpressivo o número de estabelecimentos vinculados à atividade industrial. Predominam as atividades de beneficiamento de madeira, ramos da construção civil, produtos alimentares e minerais não-metálicos.

Agropecuária

Na agricultura, os principais produtos cultivados são o mamão, o coco-da-bahia, a mandioca, o cacau, o café e a cana-de-açúcar. Destaque para a fruticultura do mamão, que ocupa o quarto lugar no Estado, atrás dos municípios de Prado, Alcobaça e Ibabela; vale ressaltar que o estado da Bahia é o maior produtor de mamão do Brasil (IBGE, 2000).

	PRODUTO AGRÍCOLA	quantidade	área plantada (ha)	Valor mil R\$
lavoura permanente	mamão – frutos (*)	45.990	1022	8738
	coco -da- baia - frutos	7980	1995	4788
	borracha (látex líquido) - t	1426	1980	1198
	pimenta-do-reino - t	200	50	600
	maracujá - frutos	3808	56	495
	café (coco) - t	152	253	395
	banana - cachos	236	236	378
	goiaba - frutos	2179	30	305
	cacau (amêntoa) - t	151	670	231
	urucum (semente) - t	102	68	56
	laranja - frutos	300	5	15
lavoura temporária	mandioca -t	12960	1080	1231
	abacaxi - fruto	não existente	177	681
	cana-de-açúcar - t	5800	145	435
	feijão - grão	88	110	71
	melancia - fruto	186	62	54
	milho - t	42	52	10

Tab. 4: Produção agrícola do Município de Porto Seguro.

Fonte : IBGE, Produção Agrícola Municipal, 1999.

* Para o mamão, foram coletados os dados da tabela 1613, correspondente a lavoura permanente, para o ano de 2001, divulgado pelo IBGE, já que os dados constantes do tema “lavoura permanente”, divulgados no resultado do Censo 2000, não constava a quantidade de produção do mamão.

Já a atividade pastoril é voltada para o mercado interno e caracteriza-se por baixa produtividade e alta concentração fundiária. Predomina a pecuária de corte, destacando-se a bovina; não utiliza técnicas no manejo dos rebanhos e das pastagens.

Pesca

Porto Seguro possui uma cooperativa, uma colônia de pescadores e vários estabelecimentos comerciais, destacando-se como o município de melhor infra-estrutura do setor na região. A pesca é praticada sobretudo no litoral e nas áreas de manguezal e corresponde a 2,5% da produção de pescado do Estado, segundo dados da Bahia Pesca, 1998, citado em Rocha (2000).

Comércio, Serviços e Turismo

A expansão da atividade turística desencadeada pela abertura da BR-101 na década de 70, vem propiciando a constituição de uma ampla rede de serviços e comércio atrelado ao segmento turístico. Segundo dados da Bahiatursa, em 2000, Porto Seguro já apresentava 502 meios de hospedagem, perfazendo 10204 unidades habitacionais e 31.438 leitos, contra os 15.812 leitos oferecidos por Salvador.

De acordo com os dados divulgados pelo IBGE (2000), que avalia o mercado formal de emprego, o setor de alojamento e alimentação, ao lado do setor de comércio, são os que mais empregam no município, totalizando 5707 pessoas. Por outro lado, a taxa de desemprego no município é da ordem de 31% (BID, 2001), o que demonstra que embora a indústria turística seja a principal fonte de emprego, ainda existe um grande contingente de pessoas fora do mercado de trabalho.

Notas:

1. A exemplo do item "educação", no item "saúde", também se observa uma certa dualidade entre os dados divulgados pelo IBGE e os apontados pela Prefeitura, que constam do diagnóstico institucional (BID,2001) para obtenção da fase 2 do Prodetur. A exposição dos dados das duas fontes, visa tão somente alertar para a necessidade de checagem de tais dados, para a composição de estatísticas derivadas e devida análise.

Caracterização Biofísica

Antes de iniciar este tópico, convém ressaltar que para a caracterização biofísica do município de Porto Seguro, foram compilados os dados divulgados através de dois relatórios elaborados para a região em questão: o primeiro deles, foi organizado por Rocha (2000) e produzido pela CPRM, sob a denominação “Projeto Porto Seguro – Santa Cruz Cabralia” e o outro, foi organizado por Landim (2000) e produzido pela CBPM, sob o título “Projeto Costa do Descobrimento”.

Assim, segue a exposição dos temas: clima, hidrogeologia, geologia, geomorfologia, solos e uso do solo e cobertura vegetal, a fim de caracterizar a paisagem do município de Porto Seguro.

Clima

A região de Porto Seguro está inserida na faixa zonal de baixa latitude (16°26' Latitude Sul e 39°05' Longitude oeste), apresentando clima tropical, quente e úmido, com temperaturas mensais superiores a 18°C e índice pluviométrico médio mensal superior a 60mm. A altitude, menor que 200m, não chega a influenciar nas condições climáticas.

As características climáticas descritas favorecem tanto a agricultura quanto o turismo. No primeiro caso, em função da pluviosidade alta, a região apresenta balanço hídrico favorável, registrando excesso hídrico durante 8 meses do ano, oferecendo grau ótimo para a lavoura. Com relação ao turismo, a região apresenta alto interesse de demanda, já que do ponto de vista climático, não há restrição ao uso das praias em nenhuma época do ano.

Hidrogeologia

O município de Porto Seguro compreende parcialmente as bacias dos rios Buranhém, dos Frades, Caraíva e Corumbau; as bacias dos rios dos Mangues, Mundaí, São Francisco, Itaípe, da Barra, Trancoso e córrego do Setiquara, encontram-se inseridas totalmente no município (figura 5). O padrão principal de drenagem é paralelo, tendo as nascentes com origem nas províncias geológicas do embasamento ou tabuleiros, correndo de oeste para leste. A abundância das precipitações pluviométricas confere à região um dos potenciais hídricos mais elevados do estado da Bahia.

Rio	Área (km²)	Percentual da área
Caraíva	885,92	21,46
Dos Frades	436,02	10,56
Buranhém	377,80	9,15
Trancoso	206,95	5,01
Da Barra	204,63	4,95
Corumbau	155,44	3,77
Do Setiquara	97,42	2,36
Dos Mangues	58,11	1,41
Itaípe	44,26	1,07
Mundaí	11,03	0,27
São Francisco	6,96	0,17

Tabela 5: Área das bacias hidrográficas presentes no município de Porto Seguro.
Fonte: Rocha, 2000.

O estudo das águas subterrâneas identificou sete sistemas aquíferos. O aquífero "c" é o mais importante de todos e abrange 76% da área do município (figura 6). Sua importância, de capacidade de armazenamento e vazão, se dá em função da sua localização, que abrange os aglomerados urbanos costeiros. O impacto do turismo sobre este aquífero deve ser estudado no que diz respeito à determinação da quantidade de água máxima que pode ser explorada sem prejuízo do manancial, já que a cidade de Porto Seguro vem atravessando nestas duas últimas décadas uma ocupação urbana

acelerada, em função do turismo, associada à expansão da pecuária extensiva e ao extrativismo vegetal.

Fig. 5: Bacias Hidrográficas do município de Porto Seguro
Fonte: Rocha, 2000

Fig. 6: Área de ocorrência do Aquífero C5, destacada à leste.
Fonte: Rocha, 2000.

Geologia

O município de Porto Seguro está localizado sobre três províncias geológicas principais: o embasamento, os tabuleiros costeiros e as planícies quaternárias (figura 7).

O embasamento, correspondente às unidades 10 a 13 da legenda do mapa geológico, é a província de origem mais antiga na escala geológica, tendo soerguido entre 570 a 2500 milhões de anos antes do presente, correspondendo ao período pré-cambriano. Trata-se de afloramento de rochas, principalmente gnáissicas, de ocorrência na porção mais ocidental da região e que têm no Monte Pascoal seu afloramento mais expressivo.

Já, os tabuleiros costeiros, unidade 9 do mapa, de idade miopliocênica, entre 23 milhões e 1 milhão de anos antes do presente, são constituídos de sedimentos do terciário do Grupo Barreiras e correspondem a mais de 80% da área do município. Apresentam-se como extensos tabuleiros, bruscamente interrompidos nas proximidades da costa pela presença de falésias, ativas ou fósseis.

Por fim, as planícies quaternárias, compreendendo as unidades de 1 a 7 do mapa geológico, são de formação mais recente – 1,6 milhões de anos antes do presente; são constituídas por depósitos de origem marinha (como os recifes de corais, arenitos de praia, depósitos de pântanos e areias litorâneas) e continental (depósitos arenosos e fluviais encontrados, sobretudo, nos vales dos rios). Ocupam as áreas mais baixas da zona costeira, atingindo a linha da costa e adentrando nos vales encaixados dos tabuleiros costeiros.

Fig. 7: Mapa geológico simplificado
 Fonte: Rocha, 2000

Com relação a ocorrências minerais, no município foram cadastrados 35 pontos, entre: areia, areia pesada, argila, turfa, gemas e pedra bruta para construção. O potencial de oferecimento de materiais

arenosos para a indústria da construção civil é alto e portanto, existe a necessidade de um estudo de impacto das atividades mineradoras sobre o meio ambiente, bem como plano de recuperação das cavas, já que, com a demanda do turismo, a indústria da construção civil tem ampliado a sua atuação na região.

Geomorfologia

A região foi mapeada em três grandes unidades morfoesculturais (figura 8): superfície pré-litorânea, tabuleiros costeiros e planícies flúvio-marinhas, associadas respectivamente, às províncias geológicas do embasamento, tabuleiros costeiros e planícies quaternárias. Cada uma destas unidades morfoesculturais foi subdividida em unidades geomorfológicas individualizadas segundo o seu padrão de relevo, representado de acordo com o padrão de dissecação e natureza genética: formas denudacionais ou de acumulação (figura 9).

Portanto, as unidades geomorfológicas comportam formas de dissecação tabulares, os tabuleiros, que compreendem grandes extensões da área (foto 9), e formas convexas, representadas pelas colinas, de ocorrência mais a oeste (foto 10). Os setores dissecados, em elevações residuais e isoladas, ocorrem de forma restrita, como é o caso do Monte Pascoal (foto 11), e são representados por formas aguçadas.

As formas de relevo tabulares pouco dissecadas são as mais conservadas e oferecem menos restrição ao uso e ocupação, já que apresentam superfícies amplas, com declives suaves e estabilidade (foto 12). Em contrapartida, as formas mais dissecadas, como as

escarpas, colinas e vales encaixados, apresentam restrições ao seu uso, em função das declividades das encostas, suscetibilidade à erosão e riscos de inundações (foto 13).

Fig. 8: Mapa geomorfológico de Porto Seguro, em escala aproximada 1:450.000. A unidade morfoescultural "superfície pré-litorânea" abrange cerca de 23,34% do território e suas unidades geomorfológicas estão representadas nos tons: azul (1), marrom (2), rosa (3) e violeta (4). Os tabuleiros costeiros compreendem 67,69% de Porto Seguro e estão representados pelos tons terra (5) e esverdeados (6). As planícies flúvio-marinhas correspondem a 8,82% do território e estão representadas pelos tons amarelos (7); nela, está assentado o núcleo urbano de Porto Seguro. Crédito: Rocha, 2000.

Unidade Morfoestrutural	Unidade Morfoescultural	Unidade Geomorfológica	Padrão de Relevo
Faixa Móvel	Superfície Pré-Litorânea	Superfície Colinosa	Dc13; Dc22; Dc23
		Colinas Tabulares	Dct14; Dct23; Dct24
		Montes Residuais (<i>Monadnocks</i>)	Da
		Colinas Residuais Isoladas	Dcr; Dcr23; Dcr24
		Escarpas Degradadas	Ded13; Ded14
		Vales Encaixados	Dve
Grupo Barreiras	Tabuleiros Costeiros	Tabuleiros Muito Dissecados	Dt11; Dt12
		Tabuleiros Dissecados	Dt21; Dt22; Dt23; Dt31; Dt32; Dt33
		Tabuleiros Pouco Dissecados	Dt41; Dt42; Dt43
		Superfícies Tabulares	Dp
		Escarpas de Tabuleiros	De
Formações Superficiais Quaternárias	Planícies Flúvio-Marinhas	Rampas de Colúvio	Arc
		Planícies Fluviais	Apf
		Planícies Flúvio-Lagunares	Apfl
		Planícies Intertidais (Mangues)	Api
		Planícies e Terraços Marinhos	Apm
		Recifes de Arenitos de Praia	Arp
		Recifes de Bancos de Corais	Ar

Fig. 9: Legenda do Mapa Geomorfológico de Projeto Porto Seguro, discriminando as unidades geomorfológicas e os padrões de relevo presentes em cada unidade morfoescultural.
Fonte: CPRM, 2000.

Foto 9: Aspecto das formas tabular, vista da praia, que respondem por mais de 50% de recobrimento do município de Porto Seguro, o que lhe confere baixa restrição ao uso do solo. Praia de Pitinga, Arraial d'Ajuda. Crédito: Rocha, 2000.

Foto 10: Aspectos da feição de relevo “superfícies colinosas”. Estrada de acesso ao Parque Monte Pascoal.

Crédito: Rocha, 2000.

Foto 11: Vista do Monte Pascoal; elevação residual e isolada, que se destaca topograficamente na paisagem.

Crédito: Rocha, 2000.

Foto 12: Aspectos da morfologia dos tabuleiros pouco dissecados, neste caso, entalhada por vales profundos. Estrada Vila Monte Pascoal – Caraíva.
Crédito: Rocha, 2000.

Foto 13: Detalhe de uma região escarpada, pertencente ao domínio dos tabuleiros costeiros, na bacia do Rio dos Frades. As altas declividades tornam a área mais suscetível à erosão do solo, observada junto à cabeceira de um tributário do Rio dos Frades (à esquerda e acima), causado em função de desmatamento.
Crédito: Rocha, 2000.

Por fim, as planícies marinhas localizam-se adjacentes à linha da costa, onde não ocorre a presença de falésias (foto 14) e avançam a montante, no baixo curso dos rios, em áreas freqüentemente inundáveis. Sobre as planícies marinhas, assentam-se os principais núcleos urbanos da área em questão, como a cidade baixa de Porto Seguro (foto 15) e parte do distrito de Trancoso.

Foto 14: Aspecto das falésias do Grupo Barreiras, caracterizada pelo avanço dos tabuleiros até a linha da costa.

Crédito: Rocha, 2000.

Foto 15: Vista da “cidade baixa” de Porto Seguro, assentada sobre a Planície Marinha.

Foto da autora, janeiro de 2002.

Solos

Dentre as classes de solos identificadas no município, a classe de solo podzólico amarelo é a classe mais importante do ponto de vista de extensão, ocupando a maioria dos interflúvios tabulares de toda a região, em relevo plano a montanhoso, representando mais de 50% de suas terras.

São formados a partir de sedimentos do grupo Barreiras, possui coloração amarelada e baixa fertilidade natural. A profundidade varia de pouco profundo a muito profundo, apresentando grande variação nas suas propriedades morfológicas, físicas e naturais, além de baixa fertilidade natural. Sua textura varia de arenosa a argilosa, tanto em superfície quanto em profundidade. Devido à sua grande abrangência, são os solos mais utilizados com plantio de eucalipto, recuperação de vegetação nativa (em vales), fruticultura, agricultura de subsistência e pastagens.

Foto 16: Perfil de um solo podzólico amarelo, de textura arenosa/média, em relevo plano.

Crédito: Rocha, 2000.

Uso do solo e cobertura vegetal

Através de mapeamento realizado pela CPRM (figura 10), foram registrados em Porto Seguro, as ocorrências de florestas primária, secundária em estágios avançado, médio e inicial de regeneração, mata ciliar ou de galeria, mangue, florestas e campos de várzea, campos naturais ou mussununga, e vegetação de restinga, que correspondem a 49,34% da área de estudo. Vale ressaltar que a mussununga é uma vegetação endêmica à região, que se desenvolve sobre solos arenosos. As pastagens respondem por 41,98% do uso e encontram-se entremeadas à cobertura vegetal. As culturas presentes no município: cacau, café, mamão, abóbora, pepino, feijão, milho, mandioca, urucum, cravo-da-índia, mamona e pimenta-do-reino, além da fruticultura de coco, banana, laranja, maracujá, abacaxi, pinha e graviola, são responsáveis por apenas 2,52% do uso da terra. A silvicultura responde por 4,21%, o uso urbano por 1,11% e solos expostos, praias e afloramentos de rocha, por 0,55%.

A análise que se faz destes dados, é que o uso da terra em Porto Seguro é predominante de pastos, em concorrência direta com a vegetação. Boa parte da floresta primária presente encontra-se protegida legalmente por Unidades de Conservação (figura 11): o Parque Nacional do Pau-Brasil, localizado mais ao norte do município e responsável por preservar 11538 ha, aproximadamente, e o Parque Nacional do Monte Pascoal, ao sul do município, que compreende uma área de 22.500ha (IBAMA, 2004). Nos demais casos, a observação das manchas indica uma tendência de ocupação urbana ou agrossilvipastoril em direção à cobertura vegetal.

Verifica-se que, apesar dos mapas temáticos de “capacidade de uso da terra” e “diagnóstico geoambiental”, elaborados pela CPRM

(Rocha, 2000), apontarem que 63,5% do município, correspondente ao domínio dos tabuleiros, são áreas propícias ao desenvolvimento de atividades agrossilvipastoris, a agricultura se demonstra incipiente e sub-aproveitada na região (responsável por somente 2,52% do uso da terra), sobretudo no que diz respeito ao aproveitamento de áreas inundáveis para a prática de rizicultura.

O referido diagnóstico geoambiental, elaborado com base nas cartas de uso do solo e cobertura vegetal, geomorfologia e solos, aponta para a necessidade de planejamento do uso da terra, que compatibilize conservação da cobertura vegetal e usos agrossilvipastoril e urbano, neste caso, associado à expansão da atividade turística.

A constatação, através do mapeamento físico (figura 11), de que mais da metade do território não oferece restrição ao uso da terra, é um dado alarmante e pode ser um indicativo de que se não forem tomadas medidas de planejamento, a ocupação ocorrerá sem critérios de uso e suporte físico, provavelmente se sobrepondo às manchas de cobertura vegetal ainda existentes e não protegidas por Unidades de Conservação, já que, no âmbito municipal, não existe lei que regule o uso e ocupação do solo.

Fig. 10: Mapa simplificado do uso do solo e cobertura vegetal, em escala aproximada de 1:450.000. As áreas grafadas em verde escuro correspondem à vegetação primária existente no município e sua maioria encontra-se protegida por Unidades de Conservação. Em contrapartida, a mancha amarelada, destacada pela letra "A", que ocupa boa parte do município, corresponde a áreas antropizadas, destacando-se as áreas ocupadas por pasto; a silvicultura de eucalipto, representada pela letra "S", também se destaca em mancha expressiva e em expansão.

Fonte: Rocha, 2000.

Fig. 11: Mapa geoambiental e Unidades de Conservação, em escala aproximada de 1:450.000, constante em Rocha (2000). Toda a área grafada em tons de marrom, oferece baixa restrição ao uso, seja ele urbano ou agrossilvipastoril, segundo as informações contidas no levantamento elaborado pela CPRM. As Unidades de Conservação presentes no município estão enumeradas conforme segue: 1. RPPN Estação Veracruz (compreendida parcialmente no município); 2. APA de Coroa Vermelha (compreendida parcialmente no município); 3. Parque Nacional do Pau Brasil; 4. Parque Municipal Marinho de Recife de Fora; 5. APA Caraíva Trancoso; 6. Parque Nacional de Monte Pascoal. Convém ressaltar que os parques protegem parte da cobertura vegetal ainda remanescente, como pode ser observado na figura anterior. Em contrapartida, o traçado da APA Caraíva Trancoso, de traçado retangular, parece não obedecer a nenhum pressuposto biofísico, já que o uso que se faz desta área é antrópico e quanto às drenagens, as mesmas têm as suas nascentes seccionadas pelo traçado da APA, não sendo observado o critério de bacias hidrográficas, portanto.

Fotos 17 a 24, de cima para baixo, da esquerda para a direita: Aspectos da cobertura vegetal presente no município de Porto Seguro. Floresta primária; floresta secundária, em estágio avançado de regeneração; floresta secundária em estágio médio de regeneração; mata ciliar, restinga; mangue; floresta de várzea; mussununga. Crédito: Rocha, 2000.

Fotos 25 a 30, de cima para baixo, da esquerda para a direita: aspectos do uso do solo em Porto Seguro. Pasto sujo com ocorrência de floresta secundária em estágio inicial de regeneração; pasto limpo associado à criação de búfalos, no vale do Rio dos Frades; solo exposto devido ao desmatamento de cabeceira em meio à floresta secundária em estágio intermediário de regeneração; cultura de mamão, expressiva na região; silvicultura de eucalipto; uso urbano, focando o núcleo de Porto Seguro junto à foz do Rio Buranhém em meio à vegetação de mangue.

Crédito: Rocha, 2000.

O processo de ocupação turística

Historicamente, as características de colonização brasileira sempre passaram pelo quesito acessibilidade e facilidade de escoamento de produção; dentro da lógica capitalista, a produção do espaço é decorrência da economia.

Desta forma, a implantação da BR-101 em 1973, dentro do panorama desenvolvimentista em que o país vivia, viria contribuir definitivamente para a integração regional do extremo sul da Bahia com o restante do país.

Num primeiro momento, quem mais se beneficiou com a abertura da estrada foi a indústria madeireira que nela encontrou possibilidades de escoamento de sua produção. Ornellas (1974), sinaliza que a exploração da madeira seguiu lenta e progressivamente dos estados de Minas Gerais e Espírito Santo em direção ao Extremo Sul da Bahia, devastando suas matas.

Fig. 12: Análise comparativa dos remanescentes da Mata Atlântica em 1945 (à esquerda) e em 1974 (à direita), presentes no sul da Bahia.

Fonte: SEI (1996: 20-21)

O mesmo autor comenta que as frentes madeireiras foram precedidas pelas roças de mandioca que, no decorrer do processo foram substituídas pelo novo modo de produção empresarial: as grandes serrarias passaram a comprar as matas da região sul baiana e colocá-las à sua disposição como reserva florestal para a produção de madeira. Conseqüentemente, a terra passou a ser proibida para os regionais que não tinham mais lugar para o cultivo da mandioca, resultando em emigração para as zonas urbanas em formação.

Vale lembrar novamente os dados do censo de 1970: 29.447 pessoas residindo em área rural que, com o apogeu da indústria madeireira tiveram que se adaptar às novas definições das relações de trabalho no campo: tornar-se assalariado, ou emigrar para a cidade, em busca de novas alternativas, também na condição de assalariado.

Assim sendo, o povoado de Eunápolis, que pertencia a Porto Seguro e que surgiu de um acampamento da construção da Rodovia BR-101, passaria a atrair aglomerações expulsas da área rural que viriam em busca de oportunidades nas atividades comerciais e de serviços geradas em torno do parque industrial madeireiro. Pode-se afirmar, portanto, que durante a década de 70, o papel do núcleo sede de Porto Seguro é secundário sob o ponto de vista econômico regional; todos os esforços e investimentos estavam concentrados na indústria madeireira e tinham em Eunápolis e Itabela, que também pertencia a Porto Seguro, a concentração das funções econômicas e produtivas do município, motivos pelo qual ambos os povoados reivindicavam sua emancipação, que só iria ocorrer anos mais tarde.

Todavia, embora a construção da estrada houvesse privilegiado os povoados lindeiros à mesma, eram claros os sinais de vocação turística da sede do município, de localização litorânea. Por este

motivo, foi lançado, naquele mesmo ano, a partir de Eunápolis uma ramificação da BR-101: 62 km de estrada asfaltada que conduziria aos núcleos de Porto Seguro e Santa Cruz Cabrália, denominada Rodovia BR- 367. E assim, se iniciaria o processo de expansão turística de Porto Seguro.

"De repente, a BR-101 levou o asfalto até o lugar onde Cabral aportou com suas caravelas, e, com ela, centenas de carros com placas estranhas tomaram de assalto a outrora tranqüila cidadezinha. Surgiram bares, restaurantes, um hotel de categoria e dezenas de pensões e pousadas."

(Jornal da Bahia, 29 de março de 1974)

Fig. 13: Manchete de capa do "Jornal da Bahia", a despeito do futuro promissor de Porto Seguro enquanto pólo turístico.

Fonte: Jornal da Bahia, 29 de março de 1974.

Desta forma , com a inauguração da Rodovia BR-101 e seu ramal, BR-364, o município de Porto Seguro, que vivia basicamente isolado, sobrevivendo da pesca, do corte da madeira e da agricultura de subsistência, iria se transformar, num espaço de vinte anos, no segundo maior pólo turístico do Estado da Bahia.

A organização do espaço em função do turismo

O Plano Diretor da Orla Marítima de Porto Seguro e Santa Cruz Cabrália (figura 14), cujo estudo para sua implantação data de 1974, foi a primeira tentativa de regulação do espaço, e já alertava para o processo de mudança gerado pelo turismo e seus reflexos no uso do solo, quanto à localização de comércio, serviços e hotéis. O plano apontava para a necessidade de se demarcar as zonas de interesse histórico e as zonas para localização de equipamentos turísticos de grande porte, com base num levantamento físico da área.

Segundo dados constantes do plano (SEI, 1996), Porto Seguro contava em 1974 com três hotéis, uma pousada e quatro pensões, contabilizando 344 leitos. Destes, somente o Hotel Vela Branca, com 180 leitos, e a Pousada Azul, com 33 leitos, atendiam condições mínimas de classificação hoteleira, duas e uma estrela, respectivamente. O fluxo de turistas registrados para aquele ano era de 30.131 visitantes, e apontava que 90% das visitas haviam sido efetuadas por motivos históricos.

Em reportagem publicada no “Jornal da Bahia”, de 29 de março de 1974, afirma-se que dois anos antes a cidade não tinha nem dez automóveis e que agora, contava com quebra-molas e sinalização.

“... a população não se encabulou com a movimentação súbita da estação de veraneio; pelo contrário, todo mundo arranhou uma atividade nova para ganhar dinheiro”.

Neste mesmo ano, 1974, o referido artigo aponta para as possibilidades de investimento informando a construção de um hotel pela Varig, outro por um grupo americano e um terceiro, por um grupo de Brasília; todos eles, locados na orla norte, em direção a Cabrália, se beneficiando do acesso facilitado pela Rodovia BR- 367.

Fig. 14: Plano Diretor da Orla Marítima de Porto Seguro. Acima: Orla Marítima de Porto Seguro, destacando-se: 1. núcleo urbano existente; 2. baixadas; 3. encostas; 4. platô. Abaixo: Análise Física do trecho Arraial d'Ajuda - Porto Seguro. Fonte: Ornellas, 1974.

O plano da orla marítima de 1974 foi promulgado em 1975 através da Lei 146/75 porém, o plano não passou do papel e a cidade continuou crescendo à revelia de quaisquer instrumentos de planejamento, tendo apenas como órgão balizador o IPHAN, já que desde 1973, conforme mencionado anteriormente, a cidade teria sido convertida “Monumento Nacional” e como tal, requeria sua participação em quaisquer intervenções realizadas no município.

Contudo, o papel do IPHAN parece não ter sido forte o suficiente para conter o crescimento desordenado da cidade que, de ocupação predominantemente residencial e restrita aos núcleos da “Pontinha”, na foz do Rio Buranhém, e no trevo da cidade, passou a se expandir justamente para os vetores de crescimento apontados pelo plano de 1974, como ambientalmente frágeis, por se tratar de áreas de vegetação de porte e zonas inundáveis, segundo o plano. Os usos mudaram: grande parte das residências se transformou em pousadas, restaurantes e comércio.

O impacto do crescimento do turismo resultou em forte pressão na paisagem: dos 30.131 visitantes registrados em 1974, a cidade passou a receber 200mil turistas no verão de 83/84 (segundo informações publicadas no jornal “A Tarde”, de 14/12/84), número este que triplicou durante a década de 90. Tornou-se, então, evidente um movimento especulativo, iniciado em 1974, de ocupação da orla com empreendimentos turísticos hotéis.

As figuras a seguir, retiradas de jornais da época, no arquivo do jornal “A Tarde”, de Salvador, foram tomadas todas do mesmo ângulo: o trevo de acesso que liga a “cidade alta” com a “cidade baixa”, em períodos diferentes. A evolução da urbanização é notória, no período de 1979 a 1996.

Fig. 15: Porto Seguro - 1979: vista do trevo da "cidade baixa".
Crédito: Jornal "A Tarde", 01 de abril de 1979.

Fig. 16: Porto Seguro - 1981: Vista do trevo da "cidade baixa".
Crédito: Jornal "A Tarde", 25 de outubro de 1981.

Fig. 17: Porto Seguro - 1989: vista do trevo da "cidade baixa".
Crédito: Jornal "A Tarde", 30 de novembro de 1989.

Fig. 18: Porto Seguro – 1996: vista do trevo da cidade baixa.

Crédito: Jornal "A Tarde", 9 de outubro de 1996.

Na compilação de reportagens publicadas pelo jornal "A Tarde" durante as décadas de 70 e 90, observa-se que a prefeitura não media esforços para atrair turistas, visando captação de recursos. A grande maioria das reportagens apontava para a descoberta de um destino paradisíaco, descoberto por Cabral, e que contava com bons hotéis, pousadas, restaurantes e muita agitação.

Fig.19: Manchete publicada no jornal "A Tarde", de 26 de fevereiro de 1984, a respeito da melhora da oferta hoteleira, a fim de recepcionar o turista.

Porém, o outro lado da questão é que à medida que o poder público fomentava a atração turística para o núcleo, não havia uma avaliação de como esta cidade estaria absorvendo tamanho crescimento, já que nenhum critério de planejamento urbano e/ou turístico havia sido seguido até então.

Se o turista que visitara a cidade na década de 70 tinha no atrativo histórico o seu principal motivo, a partir da década de 80, a motivação seria o lazer. O turismo vinculado aos atrativos naturais e a vida noturna que a localidade proporcionaria, fez Porto Seguro se firmar como um pólo turístico de destaque no Brasil (SEI, 1996).

Na década de 80, a cidade ficaria conhecida como a “Terra da Lambada” e na década de 90, o “axé music” tomaria conta da área, consagrando a região como “point” de lazer nacional. Assim, a cidade progressivamente foi atraindo turistas, investidores e moradores que contribuíram decisivamente para a modificação da paisagem, culminando na década de 90, com a implementação do Prodetur-BA, quando a cidade já apresentava claros sinais de deterioração do produto turístico e portanto, ameaça de perda de rentabilidade para o setor.

O Prodetur

Conforme já exposto no capítulo 1, o Prodetur – Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste, surgiu em meio a Política Nacional de Turismo e como uma tentativa de qualificar as regiões do Nordeste para o turismo receptivo, sobretudo, internacional.

Através de financiamentos gerados pelo Banco do Nordeste do Brasil com recursos repassados pelo BID – Banco Interamericano de Desenvolvimento e contrapartidas estaduais, o Prodetur se propôs a

financiar projetos prioritários de infra-estrutura, nos setores de saneamento, transportes, administração de resíduos sólidos, recuperação e preservação ambiental, preservação do patrimônio histórico e aeroportos.

E foi assim que, com o apoio do governo federal e de organismos financeiros internacionais, os nove estados nordestinos instituíram a Política de Megaprojetos Turísticos e o Prodetur –NE. A primeira, teria como meta a ampliação da infra-estrutura hoteleira regional e a segunda, melhorar aspectos relacionados a infra-estrutura e apoio institucional.

O Prodetur-NE seria criado pela Sudene e pela Embratur, *Portaria Conjunta nº 001*, de 29 de novembro de 1991, abrangendo todos os estados nordestinos e a região norte de Minas Gerais, por estar sob jurisdição da Sudene (Cruz, 2001).

Para a autora supracitada, Prodetur e política de megaprojetos se complementam, sendo que o primeiro abraça e provê o segundo. A indução de investimentos em infra-estrutura turística, a partir do capital privado, é a base estratégica do Prodetur, cuja contrapartida estatal é a provisão de infra-estrutura básica. Sob a roupagem de uma política de turismo, o Prodetur faz o papel de uma política urbana.

Dentro deste contexto surgiria então, em 1991, o Programa de Desenvolvimento Turístico da Bahia – PRODETUR-BA, na tentativa de incrementar a oferta turística e captar recursos para o Estado através dos investimentos no turismo. Assim sendo, o Governo da Bahia contratou consultorias especializadas que estabeleceram as diretrizes do programa. Primeiramente, "*foram identificadas e mapeadas as*

melhores localizações parra a implantação dos Centros Turísticos Integrados, atribuindo-lhes o papel de indutores do desenvolvimento do turismo na região” (SCT, 2002).

De acordo com o material promocional divulgado pela SCT (2002), foram estabelecidas sete zonas prioritárias para o programa, *“dando-lhes a denominação da sua identidade física e temática”*: Costa dos Coqueiros, Baía de Todos os Santos (inclui Salvador), Costa do Dendê, Costa do Cacau, Costa do Descobrimento, Costa das Baleias e Chapada Diamantina. Ressalta-se que o município de Porto Seguro, ao lado de Santa Cruz Cabrália e Belmonte, compõem a zona turística denominada “Costa do Descobrimento” (CD).

Os critérios para determinação das zonas turísticas foram: *“a constatação da qualidade dos atrativos turísticos, a existência de um produto turístico já conhecido e colocado à venda pelos operadores turísticos, além de recursos naturais preservados com áreas disponíveis para a implantação de complexos turísticos e a capacidade de implantação e infra-estrutura receptiva sem prejuízos aos recursos naturais e meio ambiente” (SCT, 2002).*

A intenção inicial do Governo era alavancar a construção desses Centros Turísticos, através da infra-estruturação das áreas indicadas. Entretanto, em vista das carências de infra-estrutura nas principais cidades e vilas, onde já havia um volume expressivo de investimentos privados, instalados e recebendo grandes contingentes de visitantes, decidiu *“reorientar as prioridades e realizar as obras públicas nessas localidades turísticas, estabelecendo com os proprietários das áreas indicadas para os Centros o compromisso de prover infra-estrutura pública, desde que houvesse a concretização de seus projetos”*, a exemplo do Complexo Turístico Costa do Sauípe,

na Costa dos Coqueiros, e do Complexo Terravista, na Costa do Descobrimento" (SCT, 2002).

O documento final do PRODETUR-BA, concluído em dezembro de 1992, resumia-se num programa multi-setorial que buscava *"convergir ações de implantação de infra-estrutura pública, bem como a promoção e educação para o turismo nas zonas turísticas prioritárias"* (SCT, 2002).

Sendo assim, o PRODETUR-BA se propõe num prazo de 20 anos atingir os seguintes objetivos (SCT,21/11/2001): 1. Desenvolver Centros Turísticos Integrados, capazes de competir a nível internacional; 2. Promover o desenvolvimento sustentado, através da adequação da legislação do uso do solo e ambiental, visando manter a qualidade dos recursos naturais; 3. Obter a participação do setor privado, a quem cabe a implantação dos projetos turísticos (hotéis, parques temáticos, marinas, restaurantes, etc.); 4. Enfatizar o aproveitamento turístico dos atrativos naturais em condições de se garantir a proteção do meio ambiente, via especificação de uma capacidade de carga (carrying capacity) conservadora; 5. Analisar as experiências de outros projetos similares, podendo aproveitar as iniciativas bem sucedidas e coincidentes com as premissas estabelecidas no modelo baiano.

O fato da Costa do Descobrimento ser o segundo pólo turístico do Estado (atrás somente de Salvador), somado às comemorações dos 500 anos do Descobrimento do Brasil, foi o fator determinante para a escolha desta zona turística como marco inicial para o início dos investimentos do programa.

Encerrada a fase I do projeto, com recursos liberados para a Costa do Descobrimento na ordem de US\$ 73.564 milhões em 1996, a

avaliação institucional executada pelo BID (Whiting, 2001), calcula que o programa PRODETUR/NE atingiu o seu propósito de melhorar a infra-estrutura básica e serviços públicos nos estados onde já havia uma crescente demanda turística. Em contrapartida atesta que a análise dos impactos ambientais foi limitada, sobretudo com relação às obras de rodovias e saneamento, atribuindo este fato à falta de capacidade institucional e um planejamento desarticulado entre Estado e municípios envolvidos.

O impacto do Prodetur em Porto Seguro

Considerando o período de 1995/1999 verifica-se um crescimento de 76% dos estabelecimentos ligados ao turismo no município de Porto Seguro. O fluxo turístico aumentou na ordem de 67%; a receita municipal em 13% e 3.749 empregos diretos foram criados pelas obras do Prodetur (Perazza, s/d)

Com relação ao fluxo turístico, observando a pesquisa de demanda turística realizada pela Bahiatursa para o município no ano de 2001, verifica-se que o mercado turístico para Porto Seguro é o nacional, já que 89,8% dos entrevistados eram brasileiros, predominando os visitantes da região sudeste. Em relação ao mercado internacional, a predominância ficou com a Argentina, que representa 7,3% dos 10,2% dos turistas estrangeiros que visitam a cidade.

Os visitantes são em sua maioria, de faixa etária 26 a 50 anos e possuem nível superior ou diploma de segundo grau. Mais da metade já conheciam a cidade; 93% foram motivados pelos atrativos naturais e 88,2% pretendem retornar. O automóvel é o meio de transporte mais utilizado pelos entrevistados, que permanecem, em média 7,6 dias em Porto Seguro e têm um gasto médio diário individual na ordem de US\$ 16,30.

Fluxo Global (em 1000 turistas)				
	Bahia	Salvador	Porto Seguro	Ilhéus
1993	2585,08	1230,99	567,91	145,54
1994	2834,53	1349,78	622,89	159,58
1995	2827,13	1346,25	621,26	159,17
1996	3428,48	1632,61	753,24	193,02
1997	3619,95	1669,34	823,73	197,37
1998	3753,04	1688,87	938,26	225,18
1999	4036,92	1816,61	1009,23	242,22
2000	4149,8	1886,27	1037,45	248,99
2001	3970,43	1804,74	992,61	238,23

Tab. 6: Evolução da demanda turística em Porto Seguro, em relação a Ilhéus, Salvador e a Bahia. Fonte: Tabela 34; Metas do Turismo. Bahia 2002-2010. Bahiatursa. Organizado pela autora.

Gráfico 3 (acima): Demanda turística de Porto Seguro em relação a Salvador e a Ilhéus, terceiro destino mais procurado no Estado. Gráfico 4 (abaixo): Demanda turística em Porto Seguro

Fonte: Bahiatursa. Elaborado pela autora.

O item praias, atrativos naturais e hospitalidade foram os aspectos que mais agradaram ao turista; a limpeza pública e os preços, os que menos agradaram. Em comparação com a pesquisa de demanda para 2002 (878 questionários aplicados em janeiro e julho de 2002, contra os 451 aplicados em janeiro de 2001 nos "portões da cidade"), pode-se apontar alguns dados relevantes. O primeiro deles, é a clara tendência do produto enquanto objeto do mercado nacional: dos 89,8% apontados em 2001, a incidência de brasileiros sobe para 94,9% dos entrevistados. A utilização de agências de viagem subiu de 11,6% para 26,1%, podendo-se associar este dado ao aumento das porcentagens de viajantes por meio aéreo e rodoviário – através da utilização do ônibus, e diminuição da porcentagem de viajantes de automóvel: dos 41,7% para 32,3%. Os atrativos naturais continuam sendo a razão principal do passeio, a permanência média caiu para 7,4 dias e o gasto médio diário individual subiu para US\$ 27,10. Em contrapartida, a renda média do turista caiu dos US\$3.303 para US\$ 1.099.

Em contraponto ao perfil do turista, brasileiro de renda média (SEI, 1996:54) que aponta o aspecto preço como desfavorável, percebe-se uma intenção clara na elevação do padrão da oferta de meios de hospedagem, fomentado pela iniciativa privada, através do Prodetur, vindo de encontro com a relação de US\$7,26 entre investimento privado e público, apontado por Perazza (sem data). A oferta hoteleira no município cresceu como um todo, bem como a elevação do padrão de qualidade dos hotéis, segundo os critérios estabelecidos pelo GEADE – Gerência de Atividades Descentralizadas da Embratur, que classifica os meios de hospedagem em A, B ou C.

Assim, no período de 1994 a 2000, praticamente dobrou os meios de oferta de hospedagem do tipo classe A, triplicando o número de

leitos: de 4.056 leitos registrados em 94, este número foi para 12.703 em 2000, o que demonstra a efetiva participação da iniciativa privada no sentido de tentar elevar o padrão da oferta. O investimento em hospedagem realizado nesta última década, confere a Porto Seguro 31.438 leitos (dados de 2000), colocando-o à frente de Salvador, que contabilizava 15.812 leitos em 2000.

No entanto, Rodrigues (2001) alerta para o fato que o Prodetur, gerado no governo Fernando Collor de Mello e implantado no governo Itamar Franco, é uma política neoliberal que vê no turismo a alternativa de alavancar as economias nordestinas, sob a bandeira preservacionista do meio ambiente, já que o turismo é vendido como uma indústria limpa.

Em contraponto aos aspectos positivos do programa, a autora citada observa que a criação e melhoria de infra-estrutura da região, objetivando os investimentos privados em hotelaria, são interessantes sob o pondo de vista dos empreendedores, que recebem incentivos fiscais para a sua instalação. Em contrapartida, a população local arca com o ônus de impostos e taxas, com vistas à manutenção da infra-estrutura de apoio ao turismo. Para ela, geração de renda não significa necessariamente, distribuição de renda.

A tão almejada “consciência preservacionista” através do turismo, parece ser mais um *marketing* do que realidade: segundo Rodrigues (2001:159), muitos dos pólos turísticos coincidem com áreas de ecossistemas frágeis que se vêem extremamente valorizados sob o ponto de vista mercadológico para a implantação de empreendimentos, ao invés de serem decretadas Unidades de Conservação.

No estudo para a liberação da fase dois do financiamento através do Prodetur, Perazza (sem data) cita como aspecto negativo, a insipiência da avaliação ambiental. Para ela, a implementação de Unidades de Conservação visou suprir as deficiências de planejamento territorial dos municípios e a ausência de material humano e financeiro para a sua manutenção induziu à especulação imobiliária, ao invés de um plano de manejo racional. Citamos como exemplo, o caso da APA Caraíva-Trancoso, cujo traçado corta nascentes (ver figura 11) e cujo zoneamento privilegia empreendimentos turísticos.

Análise limitada de impacto ambiental, detalhamento insuficiente de projetos, ausência de transparência nas ações públicas e no planejamento de ocupação das faixas lindeiras das estradas, ocupação desordenada em função da falta de planejamento e ordenamento do uso do solo, foram diagnosticados pelo BID (Perazza, sem data) como ocorrências comuns a todos os Estados envolvidos. Como resultado, para a liberação de verba para a fase dois do programa, o órgão passou a exigir dos municípios beneficiados, a elaboração de um Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável – PDITS, estruturando o programa através de um planejamento integrado e participativo. Desta forma, o PDITS deve ser desenvolvido com a participação das comunidades envolvidas e o Conselho de Turismo de cada pólo.

A leitura final que se faz da atuação do programa no município de Porto Seguro é que o Prodetur foi absorvido pelo poder público como um instrumento de planejamento territorial, o que não é. Assim, a falta de uma política de ordenamento territorial que o anteviesse, acabou por gerar investimentos pulverizados e à revelia do todo, objeto do próximo capítulo.

CAPÍTULO 3

AS DUAS PORTO SEGUROS

"O homem reduz o mundo natural a "paisagem" – entornos domesticados, aparados e moldados para se adequarem a algum uso prático ou à estética convencional ... As intervenções humanas quase nunca realizam as expectativas humanas. Seus campos empobrecem, seus pastos se tornam magros e lenhosos, suas cidades entram em colapso".

(Dean, 2002:24)

Tomando-se como referencial teórico a "turistificação dos lugares", proposta por Knafo (2001), neste capítulo serão examinadas a produção de paisagens para dois públicos distintos que coexistem num mesmo território, em escala maior: o turista e a população local.

A metodologia utilizada para a percepção visual das paisagens produzidas foi a análise de uma série de ortofotocartas elaboradas pela empresa Veracel Celulose S.A., em escala 1:10.000, datadas de 1996. A confecção destas cartas coincidiu com o início dos investimentos turísticos gerados pelo Prodetur que, portanto, não constam do mapeamento. Desta forma, a comparação das imagens geradas pelas ortofotocartas com fotografias pontuais, em escala de detalhe, permite avaliar, num primeiro momento, o grau de adensamento da cidade, bem como dissertar sobre a fragmentação da paisagem causada, quer seja pelas ocupações de alto padrão, quer seja pelas ocupações de baixo padrão, fomentadas pelos investimentos oriundos do Prodetur.

Assim, a análise de fragmentos destas ortofotocartas, aqui denominadas cartogramas, possibilita averiguar as conseqüências da aplicação dos investimentos gerados pelo Prodetur que, assumindo o

papel de uma política urbana acabou por acentuar as diferenças espaciais, por conta de investimentos que, priorizando o setor privado e conseqüentemente a urbanização para o turismo, atuaram de forma unilateral, contribuindo para a reprodução de paisagens periféricas em contraponto às paisagens turísticas.

Argumenta-se que ambas as paisagens produzidas acabaram por trazer fortes conseqüências de impacto sobre o meio ambiente, já que fizeram uso do espaço para fins especulativos, não levando em consideração o suporte físico. Assim, sem um critério de planejamento do uso da terra que norteasse a ocupação, a cobertura vegetal cedeu lugar a caros e ajardinados loteamentos, bem como a invasões de áreas não eleitas pelo mercado turístico e imobiliário, que serviram de suporte para moradia daqueles que viram no turismo, uma alternativa de emprego.

De acordo com Nicolas (1989, *apud* Cruz, 2001:78), *"a política de megaprojetos e o Prodetur-NE inserem-se num modelo internacional de desenvolvimento do turismo, o modelo indústria turística ... e obedecem a um modelo longitudinal de urbanização turística, em que a localização de infra-estrutura acompanha a disposição espacial dos atrativos, nesse caso, fundamentalmente a praia"*.

Possivelmente, a formulação do programa brasileiro teve como referencial os "centros integrais" subsidiados pela Fonatur, no México (Rios, 1994). Em seu artigo, o referido autor critica o modelo de urbanização forçado, subsidiado pelo governo, onde foram eleitas localidades pouco ou nada urbanizadas para a locação de megaprojetos, no período de 1991 a 1994, através do Programa Nacional de Modernização do Turismo, cujo foco era a demanda internacional e que tem em Cancun, a sua maior expressão.

Nas palavras de Rios (1994:48), *"beneficios para la región reducidos, em esencia, a la simple generación de empleos. Instancias locales con tibia participación en la planeación y ejecución de los proyectos turísticos, sometidas a la vez a instancias extrarregionales... Paisaje sustancialmente modificado por las infraestructuras turísticas, indiferentes a la evolución propia de la región. Procesos urbanos desencadenados. Problemática social"*.

Assim, reproduzindo o "modelo Cancun", Porto Seguro se espelha e almeja a sua demanda; sob o discurso da geração de empregos e divisas para o município, a cidade se estrutura e recebe investimentos internacionais, se transformando em duas paisagens: a paisagem turística, ou mercadoria e a sua antítese, a paisagem periférica. Ambas trazem conseqüências ao meio ambiente, pois nele se instalam sem planejamento prévio: apenas recebem os recursos e investem de acordo com os interesses dos agentes envolvidos. Frisando a citação do início deste capítulo *"as intervenções humanas quase nunca realizam as expectativas humanas"*.

A paisagem mercadoria

"... a cidade não é apenas uma mercadoria, mas uma mercadoria de luxo, destinada a um grupo de elite de potenciais compradores: capital internacional, visitantes e usuários solváveis".

In: Vainer, 2000:83

Para quem chega a Porto Seguro, via transporte aéreo, a primeira impressão que se tem da cidade, é de deslumbramento: os minutos que antecedem o pouso revelam um mar azul cercado de falésias e muito verde. Esta, é a primeira visão de paisagem, ou do éden (Nicolas, 1994) que Porto Seguro oferece.

Fotos 31 (à esq.) e 32 (à dir.): à esquerda, vista aérea parcial de Porto Seguro, focando a "Pontinha" urbanizada, na foz do Rio Buranhém e o extenso manguezal, em direção a Arraial d'Ajuda. À direita, a primeira vista de quem chega a Porto Seguro, pela BR-367; portal de entrada da cidade, rumo à Cidade Baixa.

Fotos da autora.

Até este momento, a cidade ainda não sabe a quem vai recepcionar: o *turista de massa*, do olhar coletivo (Urry, 2001) vendido pelas operadoras de grande escala, que vêm comemorar as festas de formatura, "semana do saco-cheio", as férias escolares das famílias de classe média, a lua-de-mel dos recém-casados; o *turista do olhar romântico* (Urry, 2001), que vem em busca de paisagens autênticas e

lugares recém-descobertos; ou o *turista dos resorts*, que não abre mão de um padrão internacionalmente vendido de conforto e garantia de segurança e bom atendimento.

O que todos estes perfis têm em comum, é que eles estão comprando um produto, o produto “Porto Seguro”, idealizado pelas operadoras e auxiliados por um bom trabalho de marketing. E como todo bom produto das sociedades globalizadas, visam a satisfação total do cliente, mesmo que, o que este cliente esteja comprando temporariamente, seja o espaço, aqui traduzido pela paisagem, a ser consumida por ele.

Fig. 20: Mapa pictórico de Porto Seguro, integrante dos guias de informação turística vendidos na cidade e seus portões de entrada: aeroporto e rodoviária. O guia enfatiza a localização das praias e da Passarela do Álcool.

Crédito: Grafart, 2000.

A terra do axé

Carro chefe de vendas da operadora de turismo CVC, Porto Seguro atrai 3.900 turistas/semana que comercializam o pacote de 8 dias com a operadora, durante o verão; em 1993, a média era de 70 turistas por semana (Rezende, 2004).

Para tamanha demanda, há de se ponderar que o preço do pacote é atraente: na baixa temporada, a operadora de turismo “CVC viagens” oferece, em encartes publicados para saídas de São Paulo, 2004, um pacote de 8 dias, aéreo, para Porto Seguro a partir de R\$ 498,00; e, no mesmo encarte, um pacote rodoviário para o Rio de Janeiro, de 4 dias, sai por R\$ 488,00. Durante a alta temporada, especificamente no carnaval, tomando-se os mesmos destinos como exemplo, o turista pagaria R\$1.248,00 por um aéreo, 5 dias, em Porto Seguro, e R\$1.348,00 para um rodoviário de 4 noites, para o Rio de Janeiro, segundo valores constantes do encarte específico para o carnaval de 2004.

Confirmando os dados acima, durante esta alta temporada (correspondente aos meses de dezembro, janeiro e fevereiro), a cidade tem registrado números recordes de ocupação hoteleira: na festa da virada de 2003 para 2004, a ocupação hoteleira foi de 100%, o que significam 31.438 leitos ocupados. Segundo informações verbais prestadas pela Secretaria de Turismo, no circuito da Passarela do Álcool, na noite do reveillon, existiam 50 mil pessoas pelo cálculo da Polícia Militar, que busca reforços nos municípios próximos, como Ilhéus e Itabuna.

O turista que vem à cidade via pacote, tem uma programação bem precisa: durante o dia as praias da orla norte de Porto Seguro,

intercalados com passeios a Arraial, Trancoso e de escuna, e à noite, a Passarela do Álcool, seguida das festas oferecidas pelas cabanas de praia e demais casas noturnas. Um roteiro bem estruturado que mistura praia e agitação.

Fig. 21: Reportagem de capa do jornal "O Sollo" a despeito do reveillon em Porto Seguro. A foto mostra a Passarela do Álcool à noite.

Crédito: Jornal "O Sollo", de 09/01/2004.

Recepcionado já no aeroporto ou rodoviária, o turista recebe pelos guias receptivos locais, durante o percurso em ônibus fretado, as primeiras informações sobre a terra de Cabral. Geralmente, o seu primeiro passeio será conhecer a "Cidade Histórica" extensível a Coroa Vermelha, pertencente ao município vizinho de Santa Cruz Cabrália, onde foi rezada a primeira missa do Brasil, e onde há um centro receptivo turístico dos Pataxós, que habitam àquele sítio. À noite, o primeiro dia, quase sempre, tem um "by night", oferecido pela operadora, para apresentar a Passarela do Álcool: cheia de barraquinhas, que vendem de bebidas, a artesanato local, a "artesanato industrializado" da Rua 25 de março, de São Paulo.

Fotos 33 e 34 (acima): Aspectos da Cidade Histórica: o casario, já com o uso modificado para comércio e, à direita, a Igreja Nossa Senhora da Pena e a Casa de Câmera, restaurados durante a década de 90, via Prodetur.

Fotos 35 e 36 (abaixo): Centro Turístico de Coroa Vermelha, subsidiado também pelo Prodetur. Na foto à direita, avistam-se duas cruzes: a cruz mais à direita da foto, em granito, foi inaugurada na comemoração dos 500 anos do Brasil, junto com o respectivo centro turístico. A cruz à esquerda, que simbolizaria o local da realização da missa, é de madeira, em meio a um campo de futebol, e sem qualquer sinalização de marco histórico.

Fotos da autora, exceto foto 34, com crédito para José Sandro Nazaré.

Fotos 37 a 39: Praça da Bandeira e a Passarela do Álcool, vistas durante o dia e, na foto 39, a Passarela do Álcool à noite: detalhe para o volume de lixo gerado, cujos cestos não dão conta.

Fotos da autora.

A maioria dos hotéis, conveniados com as grandes operadoras, estão situados ao longo da orla norte, margeando a Rodovia BR-367 em direção a Cabrália; eles têm parceria com as barracas de praia e para lá, conduzem seus hóspedes. É comum as operadoras oferecerem transporte gratuito de ida e volta a uma das barracas de praia, a qual elas têm convênio e onde elas concluem com grande estilo o pacote, com oferecimento de um “autêntico lual de praia”.

Foto 40, à esquerda: Praia de Taperapuã, orla norte de Porto Seguro. Detalhe da ocupação ao longo da BR-367, enfocando a rede hoteleira, à margem esquerda da rodovia, e a respectiva barraca de praia, à direita, entremeada à vegetação de restinga. Crédito: Mendonça (2000:54)

Foto 41, à direita: Barraca de praia Axemói, Praia de Taperapuan, Porto Seguro. Ex-área de vegetação de restinga. Segundo informações contidas no site, (www.axemoi.com.br, acessado em 03/08/03) o complexo ocupa 20.000m² de praia, dispendo de 6000 cadeiras, 1500 mesas e 1500 sombreiros, conjunto de sanitários, lojas de souvenirs e lanchonetes. Conta também com um restaurante de dois andares, palco para lambaaeróbica e palco para shows noturnos.

Foto da autora.

Em suma, a Porto Seguro que o turista vê, se resume às praias da orla norte, durante o dia, e a Passarela do Álcool, seguido das festas (luais) oferecidas pelas barracas de praia, que seguem noite adentro.

Este turista, caracterizado pelo que Urry (2001) denominaria olhar coletivo, se alimenta da presença de outras pessoas, da festa, da animação, do carnavalesco: da uma semana fora de sua realidade e onde se pode tudo. Para este turista, na maioria das vezes, somente o núcleo sede, que dispõe das barracas de praia da orla norte e da passarela e festas à noite, já o satisfaz, tampouco importa as condições em que ele se encontra; o que lhe interessa é a diversão: o que a terra do axé pode oferecer, sem ninguém para cerceá-lo.

Fotos 42 e 43: Aspectos da Rua Marechal Deodoro, pertencente ao perímetro tombado pelo IPHAN, junto à foz do Rio Buranhém. Trata-se de uma rua de uso misto, entre residências e pousadas, muito utilizadas por pacotes rodoviários. A foto à direita, demonstra o estado de conservação da fachada de uma casa abandonada. Fotos da autora.

Fotos 44 e 45: Rua Marechal Deodoro: detalhe para a conservação do calçadão e da transformação do manguezal em depósito de lixo. A foto à direita, revela um lixão na área do manguezal, já no final da rua em questão; a prefeitura, os moradores e o turista, parecem fazer vista grossa. Fotos da autora.

A rusticidade elegante

É assim que a Secretaria de Turismo de Porto Seguro (SMT, 2004), em seu prospecto de apresentação, denomina Arraial d'Ajuda, denominação, aqui estendida também, à vila de Trancoso, que segue os seus passos.

Cartograma 1: Detalhe do acesso a Arraial d'Ajuda, via travessia do Rio Buranhém, na sua foz. O primeiro núcleo, ainda no nível do mar, é o bairro Apaga Fogo. Na parte superior do cartograma, avista-se o núcleo de Porto Seguro, no adensado trecho da "Pontinha".

Crédito: Veracel Celulose S.A., 1996

Tempos atrás, cerca de 10 anos, estes destinos eram fuga de moradores de Porto, quando a cidade estava lotada de turistas. No entanto, aos poucos, e a partir dos anos 90, Arraial e mais recentemente, Trancoso, estão amoldando suas paisagens a uma estética do bom gosto, da diferenciação, do estilo, do “rústico elegante”, ditados por uma ordem mundial. Assim, pode-se afirmar que Arraial d’Ajuda e Trancoso estão passando por uma nítida “turistificação” de seus territórios (Knafo, 2001), além de um intenso processo especulativo de privatização da paisagem.

Cartograma 2: Detalhe do topo da Vila do Arraial d’Ajuda, 40m acima do nível do mar, setor de ocupação turística. Em destaque, a praça onde se localiza a Igreja Nossa Senhora da Ajuda. A seta indica a Estrada do Mucugê, completamente “turistificada”, já em 1996, confirmando o “boom” turístico sofrido a partir da década de 80, que provocou uma mudança de uso da vila, de residencial para serviços; a referida estrada, conduz às badaladas praias do Mucugê, Parracho e Pitinga. A vegetação encontra-se mais preservada nos trechos de declividade acentuada, evidenciada pela proximidade das curvas de nível. Crédito: Veracel Celulose S.A., 1996.

O primeiro indício de “turistificação”, é a transformação dos caminhos que dão acesso às praias, num corredor de pousadas e serviços. Ao observador menos atento, a percepção que se faz do lugar é que as vilas se resumem a um quadro pintado, com muito charme e bom

gosto, em meio à vegetação remanescente. Assim, são construídos shoppings, bares e restaurantes de cozinha internacional e pousadas requintadas.

Cartograma 3: Casas de veraneio de alto padrão ao longo da orla de Arraial d'Ajuda, na planície marinha. A Estrada de Arraial d'Ajuda divide o padrão de ocupação, concentrando as pousadas, mais ao lado esquerdo do cartograma. Observar o avanço da ocupação, de alto padrão, em direção à extensa área de mangue. Crédito: Veracel Celulose S.A., 1996.

Viver em Paz... Praia dos Corais! Tranquilidade p'ra Sonhar

No melhor ponto da Praia, ao pé da Igreja de N. S. D'Ajuda, o Verde e o Azul tratados com charme, harmonia e preservação.

O Arraial d'Ajuda situa-se no litoral sul de Porto Seguro, com suas belas praias emolduradas por falésias, riachos, coqueirais, recifes e manguezais.

Contando agora com calçamento, infra-estrutura e independência rodoviária, podemos oferecer nossas belezas com conforto e segurança para o investimento.

Oferecemos, no melhor ponto da praia, o **Condomínio Praia dos Corais**, um **Residencial Personalizado** que incorpora o seu sonho, produzindo a sua casa na praia com a medida exata da sua conveniência.

Você escolhe:

- O projeto
- O seu espaço privativo
- Os acabamentos
- As condições de pagamento

Praia de Pitinga

Praia dos Corais - Vista da Posição 3

Fotos 46 a 48: Urbanização ao longo da Estrada Arraial d'Ajuda, registrado no ano de 2001, com tendência à ocupação por casas de veraneio, como demonstra o outdoor do Condomínio Praia dos Corais, localizado ao pé da ladeira do Arraial (foto 48). Fotos da autora.

Fig. 22: Folder promocional do Condomínio Praia dos Corais. A ocupação da orla substitui a vegetação original por um modelo paisagístico "gramíneas e coqueiros", ilustrado na perspectiva do folder, não correspondendo mais à situação registrada no cartograma 3, onde ainda se observava alguns maciços de cobertura vegetal.

Fotos 49 a 54, da esquerda para a direita, de cima para baixo. Arraial d'Ajuda. Foto 49: A igreja Nossa Senhora da Ajuda, originária do século XVI e reconstruída em 1772, e a vista panorâmica que se tem, atrás da igreja, mostrada pela foto 50, ao lado, onde se avista o Condomínio Praia dos Corais, rasgado em meio à vegetação.

Foto 51: Pousadas de alto padrão, localizadas atrás da igreja, com vista privilegiada, registrada pela foto 50.

Foto 52: Praça São Brás. É a praça central da vila, onde se encontra o comércio mais local, além de pousadas mais baratas; é caminho de passagem para a Estrada do Mucugê, que conduz à praia.

Fotos 53 e 54: Estrada do Mucugê, caminho que conduz os turistas à praia, completamente "turistificado": neste caminho só existem pousadas, bares e restaurantes; não há uma residência, nem equipamentos públicos, como por exemplo, escolas e posto de saúde, que se localizam próximo à Praça São Brás, núcleo central da vila, que faz a sutil divisão entre o espaço do morador e o espaço do turista. Fotos da autora.

Fotos 55 a 60: aspectos da Estrada do Mucugê, caminho que leva à praia. Arraial se configura num grande shopping a céu aberto, com seus bares, lojas, restaurantes e pousadas; quanto mais próximo da praia, mais cara a pousada. A foto 55, da esquerda para a direita, de cima para baixo, registra a ladeira do Mucugê em 1996, quando ainda não era alvo da especulação imobiliária. Atualmente, o seu lado esquerdo encontra-se todo construído (fotos 56 a 60). Fotos da autora.

A tendência de se lotear Arraial d'Ajuda com condomínios residenciais é clara e extrapola a proximidade da praia. Numa proposta mais abrangente, com lotes de tamanhos variados, o empreendimento "Residential Park Villas do Arraial", propõe a comercialização de lotes

a 2km da orla. Segundo o folder, a proposta "é atender aos propósitos federais em ter como prioridade o turismo em nosso país, abrindo um mercado habitacional que satisfaz as necessidades urbanas da população fixa e flutuante... imagine você morando em uma área de preservação ambiental permanente..."

Segundo informações constantes no site www.mucuge.com.br/villas, acessado em 23 de outubro de 2003, os lotes ainda estão sendo comercializados, variando de 131,30m² a 1013m², de R\$4.207,64 ou 24 x R\$58,74 a R\$32.462,60 a vista ou 24 x R\$1.572,40.

Fig. 23: Folder promocional do residencial "Villas do Arraial". Novamente, aqui, o folder denuncia a fragmentação da paisagem pretendida para a locação do empreendimento.

Foto 61: Stand de vendas do Residencial "Villas do Arraial", na Ladeira do Mucugê, caminho da praia, em julho de 2001.

Seguindo o mapa pictórico que ilustra a figura 20, da ponta do Apaga Fogo, na travessia do Buranhém, em direção a Trancoso, caminhando pela orla, observa-se uma nítida “turistificação” configurada pela privatização da orla: ora, ela se encontra ocupada por barracas de praia atreladas a hotéis, ora por pousadas “com vista pro mar”. Vale atentar para o cenário registrado pelas fotos 62 e 64 (abaixo): gramíneas e coqueiros compõem o seu cenário paisagístico, literalmente fragmentando o mangue.

Fotos 62 a 65: Aspectos da orla do litoral sul de Porto Seguro, entre Arraial e Trancoso. De cima para baixo, da esquerda para a direita: a foto 62 mostra um hotel construído à beira da praia, junto à barraca “Wind Point” Parracho – *point* da moçada que frequenta o Arraial, tanto que este trecho de praia é conhecido como Praia do Parracho (ex- prefeito da cidade). A foto 63 evidencia as placas de “vende-se”, muito comum no trecho entre as praias de Rio da Barra, Nativos e Coqueiros, já em Trancoso. As fotos 64 e 65 registram a construção de uma pousada na Praia do Rio da Barra e a fragmentação do mangue para o acesso de seus hóspedes à praia. Fotos da autora, julho de 2001.

Caminhados 24km a partir da balsa, pela orla, chega-se na Praia dos Nativos, já em Trancoso. Também aqui se verifica o mesmo processo de privatização, através de condomínios residenciais e pousadas. A observação do alto da falésia, no Quadrado, torna nítida a tendência de ocupação da vila pelo turismo.

Foto 66: Detalhe da foz do Rio Trancoso, na Praia dos Nativos.

Foto 67: Local das futuras instalações do Marriott Eco Resort, ainda no caminho que conduz ao Quadrado

Fotos da autora, 2002.

A pavimentação da Rodovia BA-001, chegando até Trancoso, a inauguração do Club Med Trancoso e a promessa de instalação do Marriott foram suficientes para, a exemplo de Arraial, fomentar a construção de pousadas e residenciais ao sopé do “Quadrado”. Assim, a vista panorâmica do alto do tabuleiro, onde foi erguida a primitiva vila jesuítica – o “Quadrado”, está agora pontuada de construções para atender ao turista de alto poder aquisitivo, provocando verdadeiras clareiras na vegetação nativa (fotos 68 a 73).

A análise dos cartogramas do trecho Ajuda-Trancoso registra tal tendência de ocupação e atesta a ausência de critérios de uso do solo; a vegetação só é mantida nos vales encaixados, em função da alta declividade. Boa parte dos trechos de topografia plana, já se encontravam desmatados em 1996, conforme demonstrado no cartograma a seguir.

Cartograma 4: Trecho da orla, entre os Rios da Barra e Trancoso. Observar que os fragmentos de vegetação estão somente preservados praticamente nos trechos de alta declividade e em solos encharcados, na várzea do Rio da Barra. Também se verifica ausência de vegetação em cabeceiras de drenagens, observadas neste cartograma.

Crédito: Veracel Celulose S.A., 1996.

Fotos 68 a 73, de cima para baixo da esquerda para a direita. Trancoso. Foto 68: Da praia, avista-se ao alto, o Quadrado, onde a primitiva Vila de Trancoso foi construída (observar a sinalização). Foto 69: A ladeira de acesso ao Quadrado, na praia dos Nativos, ainda sem construções no seu entorno, muito provavelmente por se tratar de falésias com solo arenoso, na camada mais superficial, a argiloso, que oferece tendência de escorregamento se retirado a cobertura vegetal. Fotos 70 a 73: vistas panorâmicas de Trancoso, tomadas do mirante do Quadrado, em 1986, 2000, 2002 e 2004; observar a proliferação de condomínios e pousadas na extensa planície marinha, já que neste trecho, os tabuleiros encontram-se mais recuados a oeste.

Fotos da autora.

Crédito da foto 70: Sandra Ikeda.

Cartograma 5: A vila de Trancoso, cota 37, destacando-se o núcleo histórico do "Quadrado" e a foz do Rio Trancoso. Observar o índice de cobertura vegetal aparentemente mais denso, no platô, do que na vila de Arraial (cartogramas 1, 2 e 3), o que denota que o período de apropriação dos espaços pelo turismo é posterior a Arraial. Atualmente, o processo especulativo é intenso na vila e nos arredores do Quadrado, já se verificam alterações na paisagem, quer seja pela transformação do uso em pousadas, quer seja através de construções, conforme demonstra a figura abaixo.

Crédito: Veracel Celulose S.A., 1996.

É quase um estado de espírito.

Altos de Trancoso
www.altosdetrancoso.com.br

Lotes de 1.000 m² a 2.000 m², prontos para construir.
A partir de R\$ 130.000,00, em até 36 vezes.

0800-7730670

Realização: **RFM** Realização e construção: **LOPES** Felicidade de vendas: **LOPES**

Lopes Consultoria de Imóveis - Central de Vendas - Tel. (11) 3057-0000 (das 9h às 21h) - Rua Espírito Unicoi, 1.971 - 16. América
CEP 01427-002 - São Paulo - SP - Fax: (11) 3052-3594 - www.lopes.com.br - Caixa 1.995 - Sector 905

Nesta área completamente plana, lotes a partir de 1.000 m², prontos para construir. Todas as edificações foram ecologicamente planejadas e harmoniosamente integradas à paisagem.

Prata dos Capangos - um fruto ao empreendimento.

O Quadrado de Trancoso está a 300 m do empreendimento, com seus restaurantes aconchegantes, bares charmosos, galerias de arte e a histórica Igreja São João Batista.

Fig. 24: Propaganda do loteamento "Altos de Trancoso" sobre as falésias, na Praia de Trancoso, veiculada numa revista de bordo, registrando a tendência também do turismo de segunda residência, voltado para o público externo ao município.

Crédito: Revista Ícaro Brasil, nº 237, maio de 2004.

Fotos 74 a 79: Aspectos da vila de Trancoso. De caráter um pouco mais rústico que Arraial, o sítio tombado, onde se situa a Igreja São João Batista, datada do início do século XVIII, mantém seu aspecto original, no entanto, já sendo verificado a mudança de uso residencial, para serviços (fotos 76 e 77). Saindo da área tombada, a vila está passando por um processo de “turistificação” semelhante ao de Arraial, com vistas ao atendimento do turista (fotos 78 e 79); a fachada em azul, da foto 78, abrigará a livraria paulistana Nobel.

Fotos da autora.

Paraísos privados

Ainda à luz de Knafo (2001), da análise da produção dos territórios turísticos, seguimos agora, para a produção do turismo sem território; o que configura o mercado de *resorts*.

Segundo o dicionário "Cambridge", a palavra "resort" significa "*a place that many people go for rest, relaxation or another stated purpose*". Elaborando uma tradução "ao pé da letra", o resort poderia ser entendido como um lugar onde muitas pessoas vão para descansar. Para a realidade brasileira, estes "muitas pessoas", podem ser substituídas por "usuários solváveis" (Vainer, 2000), ou seja, que podem pagar pelos serviços de alta qualidade prestados. Vale observar que, a construção de *resorts* está em consonância com um dos objetivos do Prodetur-BA, no que tange o "desenvolvimento de centros turísticos integrados, capazes de competir a nível internacional".

Desta forma, foram viabilizados no município de Porto Seguro, a construção de *resorts* no intuito de atrair o turista estrangeiro. Para Neto (2000), a competitividade deste mercado é mundial: a demanda internacional exige a oferta de vários hotéis, vida noturna, diversificação esportiva, como tênis, golfe e equitação, enfim, uma série de exigências que só são possíveis de serem atendidas através de diversos empreendimentos em um só, caracterizando-se pelos *mega-resorts* ou complexo turístico.

Sob a lógica da globalização e competitividade de empresas, os *resorts* são vendidos no mundo inteiro, segundo um padrão de concepção idealizado pelos seus empreendedores, o que faz deste tipo de empreendimento possuidor de programas arquitetônicos

idênticos, independentes das características do lugar. Assim, chegamos à definição de Knafo (2001): a produção de turismo sem território, que para Urry (2001) se traduz numa “autenticidade encenada”.

O primeiro *resort* a ser construído em Porto Seguro, aconteceu ainda na década de 90: trata-se do *Paradise Resort*, atual “Arraial d’Ajuda Eco Resort”, concebido em conjunto ao *Paradise Water Park*, atual “Arraial d’Ajuda Eco Park”.

Fig. 25: Reportagem veiculada no jornal “A Tarde”, informando a inauguração do parque aquático e sua importância para o aquecimento da indústria turística.

Crédito: Jornal A tarde, de 14/01/98.

Foto 80 (acima): O Hotel Paradise já em funcionamento, em julho de 1996, com destaque ao “tubo-água” implantado na sua área de lazer, enquanto o parque aquático estava sendo construído. Praia do Apaga Fogo, Arraial d’Ajuda.

Fotos 81 e 82: à esquerda: vista do “Arraial d’Ajuda Eco Resort”, de Porto Seguro, na foz do Rio Buranhém; à direita: seu pórtico de entrada, na Praia do Apaga Fogo, em Arraial. O hotel dispõe de balsa própria para conduzir os seus hóspedes até Porto Seguro e vice-versa. Fotos da autora.

Fotos 83 e 84: Vista da quadra de tênis e fachada junto à orla da Praia do Apaga Fogo. Fotos da autora.

Cartograma 6: Localização do resort na Praia do Apaga Fogo, já existente neste cartograma.

Crédito: Veracel Celulose S.A., 1996.

Todavia, seria o Club Med Trancoso, o primeiro dos *resorts* inaugurados dentro do conceito de “Centros Turísticos Integrados” idealizados pelo Prodetur, situados sobre as falésias, entre as praias de Taípe e Rio da Barra, lugar este, segundo a Lei 146/75, destinado à criação do Parque das Barreiras Vermelhas.

Inaugurado em 08 de dezembro de 2002, o Club Med Trancoso, está localizado a 20 km de Porto Seguro e a 45 minutos do aeroporto, é o primeiro dentro de uma série de resorts que deverão ser instalados na região. De acordo com as informações de divulgação do produto, *"são 250 apartamentos, 4 tridentes, a melhor classificação entre os Club Med, pensão completa dispendo de 2 restaurantes, 2 bares, boutique, 2 piscinas, sauna, SPA, discoteca, shows noturnos e muita animação"*.

Fig. 26: Implantação do Club Med Trancoso. A foto publicitária, a exemplo dos demais condomínios implantados na região, denuncia a área desmatada para a sua construção, se comparada com as áreas adjacentes,

Crédito: Fotos contidas no site www.resortsonline.com.br, acessado em 03/08/2003.

Segundo reportagem publicada pelo jornal local "Jornal do Sol", de janeiro de 2004, , o Terravista Resort compreende uma área de 12 milhões de metros quadrados, com investimento previsto na ordem de 90 milhões de dólares. O empreendimento, em sua totalidade, compreende três hotéis: o Club Med, já concluído, com 250 apartamentos; o Kempinsk, oferecendo 300 apartamentos; e o Golf Hotel, com 70 apartamentos (Rodrigues, 2004).

Para Nicolas (1994), a concepção de *resorts* seria viabilizada pelo aparecimento de uma organização social mais individualista, fruto da

redução do papel do Estado e dos sindicatos, e conseqüente mundialização do mercado (Harvey, 1992). Este novo modelo de organização de sociedade, deu espaço para a oferta de um turismo de maior qualidade, em contraponto ao turismo de massa, e voltado a um grupo de pessoas que podem pagar por ele.

foto 85: Detalhe do painel promocional, localizado no "hall" de convivência do Club Mediterranée, informando sobre o Complexo Terravista.

Foto da autora.

Foto 86: Detalhe do painel promocional, informando a concepção do Club Med Trancoso.

Foto da autora.

Conforme explorado no capítulo um, Urry e Rodrigues (2001), criticam o modelo padronizado de *resorts*, indiferentes ao lugar, onde os turistas ficam “seguros” da realidade que os cercam, como se estivessem numa “bolha”, mantendo contato com a paisagem local, porém muitas vezes maquiada, somente entre o traslado aeroporto – resort, ou em “visitas programadas” às cidades e comunidades, devidamente acompanhados de guias e seguranças.

Fotos 87 a 92: Vistas internas do Club Med Trancoso. De cima para baixo e da esquerda para a direita, as três primeiras fotos mostram detalhes arquitetônicos do Club. A foto 90 privilegia o caminho à borda da falésia, de onde se avista a praia, que dispõe de “sombrieros” e serviços do resort (foto 91). A foto 92, mostra o acesso à praia, que se dá “escalando” a falésia. São notórios a ausência da vegetação nativa e o projeto paisagístico, reduzido a caminhos artísticos, gramíneas e palmeiras.

Fotos da autora.

Dean (2002), alerta para a produção de paisagens homogêneas, que idealizam aqui, um modelo europeu. Para o autor citado, historicamente observa-se uma repulsa a fisionomia da Mata Atlântica e a constante tentativa de substituição da flora e fauna nativas por espécies naturais européias.

"uma orgia de formas, uma fartura impensável de plantas trepadeiras, uma trágica desordem de troncos, galhos, tapetes de folhagem e parasitas,... em contraste, as florestas temperadas apresentam um aspecto mais grandioso que as florestas tropicais, onde a superabundância de supérfluos destrói toda a regularidade"

(Dean, 2002:258)

Assim, o referido autor consegue sintetizar o modelo vigente de loteamentos de alto padrão, em atenção aos resorts implantados, que seguem critérios de uma estética internacional alheia às peculiaridades e características físicas do lugar. Em outras palavras, pode-se dizer que o Terravista se resume a 12 milhões de metros quadrados a serem construídos e ajardinados em substituição à vegetação original que lá existia, graças a um modelo de percepção ambiental (Pellegrino, 1995), induzido pela mídia, que anula a paisagem existente e confere a idéia de status, à reprodução de paisagens européias, paisagens estas, geralmente anuídas pelos responsáveis em desenhar o espaço.

Fotos 93 e 94: Tomadas do Club Med, limitado pelo vale encaixado do Rio Itaípe (foto a esquerda) e do vale do Rio da Barra, à direita. Observar a cobertura vegetal existente na área, que também compreendia a área do Med. Fotos da autora.

No cartograma 7, abaixo, é possível avaliar a cobertura vegetal existente na área, antes do empreendimento, já que o mesmo é de 1996. O maciço vegetal, entre a borda da falésia e a estrada de terra, foi completamente substituído por um projeto paisagístico (fotos 87 a 92).

Cartograma 7: Área do Empreendimento Terravista. Em destaque, a área onde foi construído o Club Med, entre os vales dos Rio Itaípe, à direita, e Rio da Barra, à esquerda. A seta indica a estrada de terra, que dá acesso ao empreendimento, antiga estrada de terra Arraial – Trancoso, a ser pavimentada.

Crédito: Veracel Celulose S.A., 1996.

A análise de solos da região, pelo mapeamento realizado em escala 1:100.000 (Rocha, 2000), indica ser uma área de podzóis, de textura média argilosa a média arenosa, sobre tabuleiros dissecados. A verificação da fragilidade da área, demonstra uma fragilidade potencial forte, segundo critérios estabelecidos por Ross (1994). Com a inversão do grau de cobertura da área, de florestada para uso

antrópico, significa que a área fica propensa ao surgimento de processos erosivos, já que o solo ficará mais exposto à lixiviação, decorrente da substituição da vegetação nativa por gramíneas e construção. Assim, a estrada que dá acesso ao Club Med, ainda não pavimentada (cartograma 7), testemunha a cobertura vegetal ali existente e o processo especulativo pelo qual vem passando aquela região, valorizada pela instalação do Club Med Trancoso.

Fotos 95 a 100, de cima para baixo, da esquerda para a direita. Estrada de acesso ao Med. Foto 95: Bifurcação entre a BA-001 e a estrada que dá acesso ao Med. Foto 96: Estrada de acesso ao Med. Foto 97: Detalhe da vegetação endêmica do lugar, denominada regionalmente de mussununga, que se desenvolve sobre solos arenosos, os podzóis, que apresentam fragilidade alta. Fotos 98 a 100: Indicativos da especulação imobiliária presente ao longo da rodovia, associando a valorização à localização do Club Med, com destaque ao baixo valor de comercialização e aos proprietários, quase sempre oriundos da região sudeste do país. Fotos da autora.

De acordo com o PRAD, Plano de Recuperação de Áreas Degradadas, o novo ramal da Rodovia BA-001, que dará acesso ao Med, atravessa importantes áreas de fragmentos florestais de Mata Atlântica em estágio avançado e médio de regeneração, além das áreas de mussununga e restinga (Bastos e Almeida, s/d). O ecossistema da mussununga, vem sendo bastante alterado pela retirada da areia (foto 97), utilizada pela indústria da construção civil; soma-se a este dado, a análise do material cartográfico (Rocha, 2000), que sintetizado pela autora desta pesquisa, revela o crescimento da mancha urbana em direção à mussununga e aos fragmentos de floresta secundária (figura 27).

Em suma, as análises ambientais demonstram que, embora exista uma produção cartográfica de base para o planejamento do uso do solo, o mesmo tem se demonstrado ineficaz, seguindo critérios estabelecidos pela crescente especulação imobiliária, que tão somente enxerga a valorização das terras costeiras. Desta forma, o modelo de urbanização turística ao longo da costa tem comprometido o funcionamento do ecossistema local, já que as alterações na paisagem não têm contemplado intervenções que levem em conta pressupostos de planejamento que compatibilizem uso da terra e conservação. Comprometimento de drenagens, como o assoreamento de rios e processos erosivos, como sulcos e ravinas, são prováveis cicatrizes futuras que estarão registradas na paisagem mercadoria.

Fig. 27: Fragmento do mapa síntese de uso do solo, em escala 1:100.000, com destaque às áreas de mussununga e aos vetores de crescimento das manchas urbanas, ao longo da Rodovia BA-001 e avançando sobre as manchas de Floresta Secundária e Mussununga. Observar a localização do Club Med Trancoso, sobre a área de mussununga, conforme atestado em campo, através dos registros fotográficos das fotos 95 a 100. As manchas em amarelo (PS e PL), correspondem às áreas de pasto.

Elaborado pela autora, com base nas folhas Monte Pascoal e Porto Seguro (SUDENE,1977) e Mapa de Uso do Solo e Cobertura Vegetal (Rocha, 2000).

A paisagem periférica

"Sempre se poderia indagar: e aqueles indivíduos e grupos que não têm solvabilidade para adquirir este produto de elite em que se transfigura a cidade planejada estrategicamente? Mas esse é um outro problema..."

In: Vainer, 2000:83

Geração de empregos. Se o turismo é, de fato, uma fonte geradora de empregos diretos e indiretos, a falta de planejamento da atividade também pode gerar um problema: a expansão urbana resultante do afluxo da população migrante.

Fig. 28: A Porto Seguro dos moradores: que não consta do no mapa pictórico que ilustra a figura 20.

Crédito: Grafart, 2000. Alterado pela autora.

Atrás das oportunidades de trabalho geradas pelo setor, esta população encontrou serviço mas não o direito à cidade. Desta forma, a partir da década de 80, o crescimento populacional urbano crescente, apontado pelo censo (tabela 2), teve como alternativa de moradia as áreas não selecionadas pelo mercado turístico já que o poder local não se encarregou de preparar um ordenamento do solo que abrigasse este contingente populacional.

Em Porto Seguro, na cidade baixa, em áreas sujeitas à inundação e mais afastadas do centro e da orla, foram surgindo bairros periféricos e carentes de infra-estrutura.

Segundo entrevista concedida em 07/01/2004, pelo Engenheiro Francisco Sidônio, gerente local da Embasa (Empresa Baiana de Saneamento), na cidade baixa, o abastecimento de água ainda se dá, em sua maioria, através de poço, embora o Prodetur fase I, tenha viabilizado o sistema de abastecimento de água: a captação no Rio dos Mangues, tratamento e rede de distribuição. O motivo para o baixo uso da rede é financeiro: parte da população local não dispõe de verba para ligação e pagamento pelo abastecimento de água, bem como coleta de esgoto.

Desta forma, e analogamente, é que o sistema de coleta de esgoto também foi implantado mas não serve integralmente à população, que o despeja nas valas de água pluvial, conforme atestam os dados do censo 2000, divulgados pelo IBGE e já comentados: somente 23,79% dos domicílios são conectados à rede de esgoto.

Cartograma 8: Fragmento da cidade baixa de Porto Seguro, área central. O quadro explicativo 1, aponta para o trevo de acesso à cidade baixa, via Rodovia BR-367. O quadro explicativo 2, indica o Estádio Municipal, cuja ocupação no seu entorno encontra-se registrada pelas fotos 101 e 102. O quadro explicativo 3 sinaliza uma parte do bairro ainda com cobertura vegetal: trata-se de condomínios residenciais destinados a moradores de classe média, situados no término da Av. dos Navegantes. O quadro 4, sinaliza a rua da vala (fotos 103 e 104) e o quadro 5, a rua da feira (fotos 105 e 106). Por fim, o quadro explicativo 6, registra a ocupação do manguezal, cuja população, a partir de 1997, foi removida para a Vila Vitória, próximo ao Baianão.

Crédito: Veracel Celulose S.A., 1996.

Fotos 101 e 102: Aspectos da ocupação urbana na área central de Porto Seguro, junto ao estádio municipal, à Rua João Higino. A maior parte dos logradouros públicos, não possui placas de nome de ruas.

Crédito: Foto da autora, julho de 2001.

Fotos 103 e 104: Aspectos do encaminhamento do esgoto no canal à Rua da Vala x Rua Marechal Deodoro, desembocando na foz do Rio Buranhém, em área de manguezaal

Foto da autora, julho de 2001.

É junto ao mangue também, um dos núcleos iniciais de ocupação do município, que a população da cidade baixa vive e por vezes (ou por descuido) se mistura com os turistas, conforme já mencionado e registrado através das fotos 42 a 45. Neste espaço, é realizada a feira, toda quarta-feira, e também se localiza a cooperativa de pesca, importante fonte de renda da população local (foto 106).

Foto 105 (à esquerda): Dia de feira em Porto Seguro, na área central. Via de regra, os turistas saem de suas pousadas somente através dos ônibus de excursão, motivo pela qual esta fotografia não registra turista caminhando na rua, em direção à praia.

Foto 106 (à direita): Organização de barracas pela Cooperativa de Pesca e comercialização de pescados.

Contudo, as áreas inundáveis e periféricas da cidade baixa não foram suficientes para abrigar o contingente populacional. Assim sendo, foram surgindo loteamentos ao longo da Rodovia BR- 367, em áreas ambientalmente frágeis, desmatando florestas, cabeceiras de rios, ocupando encostas. É a história do Baianão, Cambolo, Loteamento João Carlos, Paraguay e Ubaldinão, entre outros que ainda estão por vir.

O Baianão

Conhecido genericamente por “Baianão”, a expressão compreende a totalidade dos bairros periféricos que ocupam a margem direita da Rodovia BR-367, sentindo Porto Seguro-Eunápolis, na cidade alta.

Originalmente, o “Baianão” se refere ao bairro Frei Calixto, que teve seu início de ocupação no final dos anos 80, na gestão do então Prefeito Ubaldino, conhecido como “Baiano”. Segundo informações de moradores da cidade, o referido prefeito, tentando angariar votos

para a eleição de seu filho Ubaldino Júnior, teria prometido lotes, distribuindo “vales lotes” em Porto Seguro para a população regional, da zona cacauera – em plena crise do cacau, caso o seu filho ganhasse as eleições para Deputado Federal do Estado da Bahia. Ubaldino Júnior foi eleito e o loteamento, concedido, em plena área de Mata Atlântica, junto a cabeceiras dos rios São Francisco, Mundaí e estendendo-se ao longo do rio dos Mangues, que abastece a cidade.

Seguiu-se ao Baianão, a invasão do Ubaldinão, mais “doação de terras” concedida em 2000, em função da reeleição conturbada do então Prefeito Ubaldino Júnior, deposto em 2003 por denúncias de corrupção e desvio de verbas em seu governo.

O Baianão assumiu proporção tamanha que o Sebrae de Porto Seguro preparou um “Censo Empresarial do Baianão” (Alves, 2003). Segundo o referido documento, estima-se uma população de 42.000 habitantes para a localidade, o que significa 43,8% da população residente do município de Porto Seguro.

Pormenorizando a análise, os dados do censo (IBGE, 2002) revelam que os bairros pertencentes ao distrito de Porto Seguro, somam 64.295 habitantes, ou seja, 65,33% da população residente no núcleo de Porto Seguro vive no Baianão; os demais, residem ou na cidade baixa e demais bairros da cidade alta, ou no Arraial, Vale Verde, Trancoso e Caraíva.

Portanto, é de se pressupor que o Baianão possua uma infraestrutura própria, com comércio e serviços locais que visem atender a população lá residente. E com efeito, esta população não precisa “descer à cidade turística”, salvo àqueles que trabalham nas barracas de praia, hotelaria e comércio turístico.

Cartograma 9: Loteamentos localizados à margem da BR-367, na data do vôo. Observar o surgimento de novos loteamentos, como o Miraporto (fotos 115 e 116), e a ocupação das cabeceiras e linhas de drenagem do Rio São Francisco.

Crédito: Veracel Celulose S.A., 1996.

Cartograma 10: Ocupação de encostas e cabeceiras pelo Baianão (fotos 107 a 112). Atenção para a proliferação de loteamentos adjacentes aos já existentes.
Crédito: Veracel Celulose S.A., 1996.

Cartograma 11: Continuação da Rodovia BR-367, logo após o Baianão. Observar a tendência espontânea de crescimento dos loteamentos ao longo da BR, à direita do cartograma, tomando o lugar da densa cobertura vegetal e do caminho natural das drenagens, ainda no ano de 1996.

Crédito: Veracel Celulose S.A., 1996.

Fotos 107 a 112, de cima para baixo, da esquerda para a direita: aspectos do Baianão. Foto 107: "Praça central" do bairro, com totem indicando o comércio local e a presença da Prefeitura. Fotos 108 e 109: somente as ruas principais e próximas à área central, são pavimentadas; as demais, são rua de terra. Foto 110: Da "praça central", em direção à esquerda, a rua principal ainda é comercial porém, de um "lote" vago, observa-se o conhecido "pinicão": trata-se da ocupação de um vale e lançamento de lixo e esgoto a céu aberto, dos domicílios situados nas curvas de nível mais acima, nos domicílios situados mais abaixo. Foto 111: Detalhe do lançamento do esgoto e do lixo. Foto 112: Detalhe do vale do "pinicão".

Fotos da autora.

Afora o Baianão, os demais loteamentos à margem da Rodovia BR-367 são executados sem nenhum princípio de ordenamento e

ocupação. Com R\$ 3.000,00 (valor de janeiro de 2001), por exemplo, compra-se um terreno de 350m² no bairro Miraporto, “a escritura do terreno vem depois, mas é negócio garantido”, segundo depoimento do proprietário do lote.

Fig. 29: Anúncio publicado no jornal “Topa Tudo”, de 08/07/2002.

Fotos 113 a 116, de cima para baixo, da esquerda para a direita. Loteamentos ao longo da BR-367. Foto 113: Entrada típica para os loteamentos localizados à margem esquerda da rodovia BR-367, sentido Eunápolis – Porto Seguro. Foto 114: Detalhe do portal de entrada do Loteamento Fontana. Fotos 115 e 116: Loteamento Miraporto, margem esquerda da Rodovia BR-367, em frente à pista de pouso e decolagem do Aeroporto. Observar, na foto à direita, a ocupação do vale e presença de Mata Atlântica. Fotos da autora, julho de 2001.

De forma similar, os núcleos de Arraial d'Ajuda, Trancoso e Caraíva, também sofreram e sofrem pressão imobiliária, decorrente da expansão desordenado do turismo, surgindo assim, bairros novos espelhados nos já mencionados.

Os bairros novos

São Francisco, São Pedro, Santiago, Nova Trancoso, Trancosinho, Caraíva Nova; todos estes bairros são popularmente conhecidos como "bairros novos" e pertencem, os dois primeiros, ao distrito de Arraial d'Ajuda, os seguintes, a Trancoso e o último, a Caraíva. Além da denominação em comum – bairro novo, a outra característica em comum, é que todos eles são decorrência da pressão imobiliária em áreas eleitas para a "turistificação", cujo efeito foi a migração da população ali residente, para áreas mais periféricas dos distritos – os bairros novos, muitos deles, resultados de invasão ou loteamentos clandestinos.

Assim, a exemplo do que acontece na cidade alta de Porto Seguro, Arraial, Trancoso e Caraíva também avançam lentamente a sua expansão urbana em direção às manchas de vegetação ainda remanescentes, em áreas não eleitas pelo mercado turístico, e imobiliário, para a locação de empreendimentos.

No Arraial, o acesso aos bairros dá-se pela vila, em locação diametralmente oposta à vila turística, separados pelo antigo campo de aviação, construído em 1939 e que hoje corresponde ao Parque Central do Arraial; ou através da Rodovia BA-001, que liga Arraial a Trancoso, já no perímetro urbano do Arraial (fotos 117 a 119).

Cartograma 12: A vila turística do Arraial em contraponto à localização dos bairros novos. Todos os bairros foram criados a partir da década de 90, fruto da ocupação da vila pelo turismo. Desta forma, o bairro São Francisco abriga moradores com um poder aquisitivo maior que os de São Pedro e Santiago, que pode ser verificado pela densidade construtiva, bem como ocupação de encostas, em São Pedro e Santiago.

Crédito: Veracel Celulose S.A., 1996.

Foto 117: Parque Central do Arraial d'Ajuda. Foto da autora.

Fotos 118 e 119: Acesso ao bairro Santiago, pela Rodovia BA-001.
Foto da autora, julho de 2002.

É curioso observar que, no bairro São Pedro, a praça São Brás, um dos marcos de entrada da vila do Arraial é reproduzida, bem como toda uma infra-estrutura local para isolar a vila turística da vila periférica.

Fotos 120 e 121: Praça São Brás, da Arraial turística e Praça São Pedro, do bairro novo, respectivamente. Fotos da autora.

Fotos 122 a 127, de cima para baixo, da esquerda para a direita. Bairros novos do Arraial. Foto 122: Um outro ângulo da Praça São Pedro em contraponto à Praça São Brás (foto 120). Foto 123: Escola Municipal Ubaldino Júnior II, em frente à Praça São Pedro. Fotos 124 e 125: Aspectos do bairro, próximo à praça São Pedro, enfatizando a ocupação de encostas. Fotos 126 e 127: bairro Santiago, à margem da Rodovia BA-001, de caráter mais periférico que o bairro São Pedro.

Fotos da autora.

Já em Trancoso, o acesso à vila turística, passa, por enquanto, pelos bairros novos, que locados próximo à entrada da vila. Porém, o que tudo indica, é que Trancoso ainda está passando por uma transformação de sua paisagem, fato este comprovado pelos painéis publicitários indicativos de novos loteamentos de alto padrão (figura 24) e urbanização do acesso à vila turística, o que provavelmente significa retirar do campo de visão do turista, a paisagem periférica.

Cartograma 13: A vila de Trancoso em 1996. A área já apresentava várias clareiras, visando inicialmente, a ocupação dos platôs. Por enquanto, do acesso à vila pela rodovia, avista-se ocupação desordenada, que ocupa tanto a margem esquerda quanto direita da BA-001, já no perímetro urbano de Trancoso (fotos 134 e 135). As vistas privilegiadas, às margens dos tabuleiros escarpados, têm a ocupação por pousadas ou sinalizada para futuros loteamentos (fotos 128 e 129).

Crédito: Veracel Celulose S.A., 1996.

Fotos 128 a 135, de cima para baixo, da esquerda para a direita. Bairros novos de Trancoso. Fotos 128 e 129: Indicativos de mudança da paisagem de Trancoso, pela publicidade de futuro loteamento e novas pousadas. Fotos 130 e 131: Construção de uma praça, em 2002, e a mesma concluída, já em 2004, no caminho de acesso a Praça do Quadrado, ponto turístico central de Trancoso; a construção da referida praça, denota a mudança de uso no local. Fotos 132 a 135: aspectos do bairro novo, na entrada de Trancoso, antes de se chegar ao Quadrado.

Rodovia BA-001: paisagem de quem?

A estrada Porto Seguro – Trancoso é um sub-trecho da estrada Porto Seguro – Caraíva, integrante da Rodovia BA-001, a rodovia litorânea baiana, que começa na Linha Verde, ao norte de Salvador e vai até Caravelas, no Extremo Sul da Bahia. Dentro de um processo conturbado de licenciamento, que teve início em janeiro de 1995, somado à pressão de ONG's locais que reclamavam a ausência de sua participação, a estrada foi inaugurada no primeiro semestre de 2000, subsidiada pelo Prodetur.

Segundo informações verbais da Gerente de Garantia Ambiental do DERBA, Departamento de Estradas de Rodagem da Bahia, Eng. Vera Lúcia, não foi realizado nenhum tipo de planejamento de uso e ocupação do solo para o seu entorno.

Distante cerca de 6km da linha da costa, o trecho Arraial-Trancoso, provavelmente tenderá ao modelo longitudinal de urbanização turística, ao longo da costa, através do estabelecimento de empreendimentos hoteleiros, cujo contraponto, será a dispersão da população local para as áreas não eleitas pelo mercado, configurando o já descrito ciclo de reprodução de paisagens mercadoria x periférica. Sua construção viabilizou a implantação do Club Med Trancoso e configura, sem dúvida, num vetor de crescimento da mancha urbana.

Soma-se a este cenário provável, o fato de que, de acordo com o já citado diagnóstico geoambiental, formulado pela CPRM, grande parte do entorno da rodovia não oferece contra-indicações para o uso urbano, desde que sejam preservadas as cabeceiras, várzeas e vales encaixados – que apresentam alta vulnerabilidade à erosão (figura 30).

Figura 30: Fragmento do mapa geoambiental, escala 1:100.000, evidenciando o entorno da Rodovia BA-001, trecho Ajuda-Trancoso. Segundo as informações contidas no levantamento elaborado pela CPRM, toda a área no entorno da rodovia, grafada em tons de marrom, não oferece restrição ao uso, quer seja ele urbano, quer seja ele agrossilvipastoril. A exceção está por conta dos vales encaixados, destacados por um contorno preto, ao longo de algumas drenagens, em função da alta vulnerabilidade à erosão; e também para a Unidade IIIa, grafada num tom marrom mais escuro, onde está indicado o empreendimento Terravista (Club Med). Esta área encontra-se sinalizada em função da presença endêmica da vegetação de mussununga, sendo recomendado para estes polígonos, somente a preservação da referida vegetação e o desenvolvimento de culturas adaptadas, como coco, segundo consta no mapa (Rocha, 2000).

Desta forma, a Rodovia BA-001 apresenta-se como forte candidata a ser o próximo alvo da especulação imobiliária; sem um planejamento prévio, e diretrizes de uso e ocupação do solo para o seu entorno, que considere os aspectos físicos e também sociais, a estrada passará por um processo de ocupação predatório. Crescendo sem planejamento integrado, Porto Seguro vai perdendo suas matas por pasto, atividade de mineração e empreendimentos turísticos.

Fig. 31: Exemplo da tendência de comercialização de lotes que já está ocorrendo ao longo da rodovia.

Fonte: Jornal Arraial News, nº 13, ano 01, de 25/07/2002.

Foto 136: Cena típica em toda Porto Seguro: grandes áreas postas à venda.

Foto da autora.

Contudo, a devastação anunciada não ocorrerá por falta de diagnósticos ambientais, onde em todos eles há o alerta para a necessidade de planejamento em escalas compatíveis, como no caso da CPRM (Rocha, 2000), que dispôs ao poder público uma série de cartas em escala 1:100.000 mapeando as variáveis biofísicas, para posterior análise em escalas de detalhe, visando o planejamento do uso do solo, sobretudo, urbano. E mesmo assim, o Club Med foi locado sobre uma área imprópria, sob o ponto de vista ambiental, conforme demonstrado na figura 30.

Desta forma, como uma paisagem recém-descoberta aos olhares do turista, especuladores, poder público e moradores de Porto Seguro, a Rodovia BA-001 liga Porto a Arraial e a Trancoso; abre caminhos para a silvicultura de eucalipto, para as queimadas, para o parcelamento de terra, para as ocupações. Paisagem mercadoria? Paisagem periférica? Provavelmente a ausência de planejamento de sua ocupação, como por exemplo através da elaboração de um ZEE, trará um misto das duas paisagens, segundo interesses especulativos, do valor da terra.

No intuito de averiguar o grau atual de ocupação e apropriação do uso lindeiro à rodovia, a estrada foi percorrida, partindo do km 0, em direção a Trancoso, e voltando de Trancoso, indo em direção a Arraial d'Ajuda. Notou-se a interferência antrópica em vários de seus trechos, ora pela silvicultura, ora pela recente queimada de terras para provável ocupação por pasto; nas proximidades dos núcleos urbanos, o anúncio de novos loteamentos é iminente (foto 128) e concorre com a invasão de terras por moradores que não encontram mais espaço para morar na cidade turística.

Para fins desta pesquisa, o percurso foi realizado em janeiro e julho de 2002, resultando em 144 fotografias. As fotos que aqui se apresentam foram selecionadas em função da sua relevância à caracterização paisagística e obedecem a ordem do início da estrada, no seu km 0, onde bifurca com a Rodovia BR-367, seguem em direção a Trancoso e por fim, registram a proximidade ao perímetro urbano de Arraial.

Fig. 32: Croqui de localização da Rodovia BA-001, e respectiva tomada de fotos (aproximadas).

Fonte: Croqui da autora, digitalizado no Programa AutocadMap 2000, com base no mapa de Vegetação da CPRM.

Foto 137: km 0 da Rodovia BA-001. Início no km 34 da Rodovia BR-367, sentido Eunápolis – Porto Seguro. Plantas ornamentais no trevo de acesso.

Foto 138: km 2,3 – Ponte sobre o Rio Buranhém. Presença de vegetação de várzea e erosão à margem da estrada, resultando em assoreamento do rio. Pontalões cercados pela área, denotam propriedade privada.

Foto 139: Detalhe do vale do rio à margem esquerda da rodovia. Presença de mata ciliar e vegetação de várzea. Gramíneas à direita da foto indicam provável intervenção antrópica na área; presença de solo exposto.

Foto 140: Detalhe do vale do rio à margem direita da rodovia. Aqui também se nota a presença de vegetação rasteira.

Foto 141: Km 4 – A ocupação predominante ao longo da estrada é com fazendas. para a plantação de eucalipto, avistada ao fundo.

Foto 142: Km 4 – grandes manchas ocupadas pela silvicultura de eucalipto, uso provavelmente facilitado pela abertura da rodovia.

Foto 143: Km 21 – ramificação da estrada para Arraial d’Ajuda. Detalhe para o plantio de espécies ornamentais como parte do plano de recuperação de áreas degradadas ao longo da rodovia.

Foto 144: Km 22 – margem esquerda da BA; possivelmente, a área passou por um processo recente de queimada.

Foto 145: km 30 – detalhe da estrada atravessando uma área escarpada e densa cobertura vegetal; taludes de inclinação acentuada.

Foto 146: km 41– Fundo de vale do Rio Trancoso; detalhe para o desmatamento, para as canaletas de água pluvial e processos erosivos na margem esquerda.

Foto 147: Km 42 – trevo de acesso a Trancoso; final do asfalto. Acesso a Caraíva por estrada de terra. Mais uma vez, área desmatada e cercada.

Foto 148: km 47 – início do perímetro urbano de Trancoso; mais à frente, e à esquerda, ocorrência de ocupação urbana periférica (fotos 134 e 135).

Foto 149: Perímetro urbano de Arraial d'Ajuda: acesso aos bairros novos (fotos 122 a 127).

Foto 150: Perímetro urbano de Arraial, nas proximidades da vila; ocupação por pousadas.

CONCLUSÃO

"Talvez seja de alguma relevância, no entendimento do curso do assentamento humano na região da Mata Atlântica, que nem os homens nem seus animais domesticados evoluíram correlativamente nesse meio, mas a ele vieram como estrangeiros".

(Dean, 2002:34)

O primeiro ponto a ser destacado como conclusão deste trabalho, embora não seja seu escopo, é que os investimentos realizados através do Prodetur acabaram por acentuar as diferenças sociais em Porto Seguro, isto porque, os seus benefícios acabaram provocando uma migração ainda maior para o núcleo urbano, por conta das oportunidades de emprego geradas pelo setor de turismo.

A intenção de se melhorar o produto turístico não foi acompanhada de uma política urbana que o respaldasse e enxergasse o município como um todo. Ao que tudo indica, o Prodetur foi encarado como uma política urbana, pelo Estado, pelo município, pela iniciativa privada, pela população; daí a cobrança de resultados que definitivamente não eram o seu objetivo. A proposta do financiamento era bem clara: qualificar as regiões do Nordeste para o turismo receptivo, o que significa intervir em áreas de interesse turístico e não no município beneficiado, como um todo.

Só, que alavancar um setor sem antes se preocupar como se dará o suporte de uma demanda que se originará por conta dele, traz, no mínimo, problemas sociais, já que a cidade não estaria preparada para receber mais gente. É assim que, Porto Seguro, que já vinha com uma crescente ocupação desordenada desde os anos 80,

reforçada pela crise do cacau e conseqüente migração regional para o município, se viu nos anos 90 amparada por investimentos financeiros externos e encarou-os como a “solução de todos os seus problemas”, se isentando da responsabilidade de uma política urbana, e resultando no índice de exclusão social apresentado no início desta pesquisa, que o coloca na posição 2.603º, entre os 5.597 municípios brasileiros. De acordo com Pochmann e Amorim (2003), o índice de violência registrado em Porto Seguro é de 0,947 e de emprego formal é 0,12; numa escala de zero a um, o que reforça o argumento do crescente aumento de desigualdade social no município.

O outro lado desta questão, e aí sim escopo desta pesquisa, são os desmandos ocorridos na paisagem, onde o Prodetur também teve participação, já que financiou as obras.

A análise da evolução da paisagem de Porto Seguro permitiu desfazer um equívoco: não são somente as ocupações de baixo padrão, caracterizadas por invasões ou loteamentos clandestinos que comprometem a qualidade ambiental e paisagística de um lugar; os grandes empreendimentos, aqui orquestrados pela indústria turística, e fomentados pelo Prodetur, também são responsáveis pelos danos ambientais.

Assim, os cartogramas possibilitaram avaliar que a intervenção antrópica leva em consideração, sobretudo, o fator locacional, expresso pelo valor da terra, ou seja, pelo valor intrínseco de investimento, relacionado à localização. Este tipo de relação já era apontado por Moraes (1999), que discorre sobre a valorização e a valoração das localidades à beira-mar, tratando-os como espaços potencialmente geradores de renda diferencial. Foi segundo este

raciocínio, portanto, que a restinga da orla norte de Porto Seguro tem cedido lugar para as barracas de praia, como a “Axemoi”, e que as planícies marinhas e os tabuleiros próximos à costa têm sido ocupados por *resorts* e empreendimentos de alto padrão.

A reprodução de paisagens homogêneas, como colocado por Dean (2002), é tão intrínseca a forma de planejamento, que é perfeitamente normal e portanto, não questionado, o método da terraplenagem do terreno para seu loteamento e posterior inserção de um projeto paisagístico, muitas vezes executado com plantas exóticas, em substituição à vegetação original da área (Pellegrino, 1995). É a estética do gosto e padronização dos modelos vendidos pelos países desenvolvidos, que são importados pelo Brasil dentro de um mundo globalizado.

Dentro deste raciocínio, os recursos ambientais somente interessam sob a ótica de valoração dos lugares, traduzido pela mensuração qualitativa de tais recursos, quase sempre visuais, e portanto, paisagísticos, que permitirão, através de investimentos e sua apropriação, a valorização de determinado lugar. Vale salientar que a valorização do lugar, na análise realizada, não considera a sua capacidade de suporte biofísico; considera tão somente a renda que pode ser agregada a determinado uso da terra, neste caso, traduzido pela apropriação da costa de Porto Seguro pela indústria turística.

Entendendo, portanto, os recursos naturais como geradores de valoração de um lugar, que geraria a valorização de um determinado empreendimento turístico, justifica-se a apropriação da paisagem pela iniciativa privada, bem como a anuência dos empreendimentos pelo poder público em áreas ambientalmente frágeis, como demonstra os cartogramas analisados, que atestam a substituição de

maciços vegetais por empreendimentos imobiliários, a fim de se apropriar das visuais locais oferecidas pela abertura de clareiras na paisagem.

E é segundo esta *tradição* de apropriação e *planejamento* dos espaços, que se tem construído o cenário turístico de Porto Seguro: privatização e apropriação visual da beira-mar para a construção de empreendimentos. É desta forma que a implantação do Club Med Trancoso, por exemplo, não contempla um projeto que integre a cobertura vegetal existente com o empreendimento. Reprodução de paisagens homogêneas? Criação de paisagens virtuais? O recurso natural vendido é a visual, agora restrita aos hóspedes, que se tem de cima da falésia; o resort, como já discutido, segue o padrão internacional.

Diante do exposto, a grande diferença entre um mega-empreendimento hoteleiro e as ocupações desordenadas, sob o ponto de vista da paisagem, aqui analisada enquanto suporte e cobertura (Delpoux, 1974), é que o segundo é menos valorado que o primeiro, em função da desvantagem locacional porém, ambos os usos não levam em consideração a capacidade de suporte e compatibilização com a cobertura: o primeiro recria a paisagem objetivando um valor de venda e o segundo, a entende como alternativa de sobrevivência e moradia. Analogamente, o primeiro é subsidiado pelo Prodetur, que promove infra-estrutura para o local, o segundo, é a consequência da falta de subsídio e olhar público.

Para ambos os casos, o resultado da ocupação mal planejada é a formação de processos erosivos, assoreamento de rios, perda de biodiversidade, formação de ilhas de calor, tal como atestado por grandes metrópoles como São Paulo e Rio de Janeiro. Conclui-se que o padrão de planejamento brasileiro é sempre recorrente: o município

de Porto Seguro reflete apenas um estágio por onde irá passar ou já passou as cidades brasileiras.

Em que pese que a legislação tenha se aperfeiçoado, bem como os instrumentos de análise ambiental, planejar a paisagem ainda é uma meta a ser alcançada e absorvida às formas de planejamento: o conflito de interesses, tendo como fator preponderante a valorização dos espaços e o retorno financeiro, por consequência, são entraves ao alcance de um planejamento imparcial, que leve em consideração variáveis ambientais, sociais e econômicas de forma igualitária.

O uso efetivo de produtos síntese de análises ambientais, como as Cartas de Fragilidade Ambiental (Ross, 1994) e o Zoneamento Ecológico Econômico (Ross, 2001), são instrumentos viáveis de planejamento em escala média já que, através do cruzamento de dados biofísicos e sócio-econômicos, pode-se estabelecer manchas de uso: de restrição máxima, a ocupação urbana.

Através destes produtos, torna-se possível aplicar princípios de planejamento da paisagem, propostos por Forman (1997), Metzger (2001) e explicitados por Pellegrino (2000), que propõe a conciliação do uso antrópico com princípios de conservação, através de um modelo de ocupação que garanta a manutenção de manchas da vegetação existente e corredores, em meio a áreas construídas, conforme exposto no capítulo um.

E é esta, por pressuposto, a responsabilidade do arquiteto e urbanista: conciliar os instrumentos de análise física, a Carta de Fragilidade e ZEE, com os princípios de planejamento da paisagem, já que cabe a ele desenhar os espaços e, portanto, concretizar a intervenção antrópica sobre o meio natural. Sendo assim, é de

fundamental importância que o arquiteto se integre às demais ciências ambientais, para delas absorver conhecimentos que o possibilite a interpretação biofísica e assim, realizar a intervenção em áreas apropriadas e de forma criteriosa sem, necessariamente, ter que destruir a vegetação local e depois importar um modelo paisagístico.

Em suma, conclui-se que planejar a paisagem de Porto Seguro, como de qualquer outro município brasileiro, passa, primeiramente, pela adoção da variável ambiental, como intrínseca à esfera do planejamento; neste ponto, a educação ambiental, torna-se uma ferramenta indispensável, já que através dela, a consciência ambiental pode ser introduzida em todos os agentes envolvidos nas questões de planejamento: poder público, iniciativa privada, sociedade civil.

O abandono das relações clientelistas de poder e, conseqüentemente, uma mudança de paradigma na forma de se enxergar a valoração dos espaços, sejam eles turísticos, ou não, são fundamentais para uma nova forma de se enxergar os espaços de forma mais sustentável. Os recursos financeiros existem, neste caso, através do Prodetur; os instrumentos de análise e a base cartográfica também. Falta consciência ambiental e aqui, os arquitetos e planejadores podem ajudar, através de intervenções menos aleatórias.

BIBLIOGRAFIA

ALVES, Richard. "Centro Empresarial do Baianão – 2003". Porto Seguro, SEBRAE, 2003.

ARAUJO, Cristina Pereira de. "Turismo e Desenvolvimento Sustentável". **Sinergia**, São Paulo, 2(3):121-126, jul./dez., 2002.

BAHIATURSA. Secretaria da Cultura e Turismo. Embratur. "Metas do Turismo, Bahia – 2002- 2010". Salvador: Bahiaturisa, 2002.

BAHIATURSA. Secretaria da Cultura e Turismo. Embratur. "Pesquisa de Demanda Turística, Porto Seguro, janeiro de 2001". Salvador: Bahiaturisa, 2001.

BAHIATURSA. Secretaria da Cultura e Turismo. Embratur. "Pesquisa de Demanda Turística, Porto Seguro, janeiro e julho de 2002". Salvador: Bahiaturisa, 2002.

BAHIATURSA. Secretaria da Cultura e Turismo. Embratur. "Relatório de Pesquisa da Oferta Hoteleira – maio/2000, Costa do Descobrimento". Diretoria de Serviços Turísticos. Gerência de Atividades Descentralizadas da Embratur – GEADE. Salvador: GEADE, 2000.

BAHIATURSA. "Relatório de Impacto Ambiental da Rodovia Porto Seguro – Caraíva". Relatório Final. Salvador: Bahiaturisa, novembro de 1994.

BASTOS, Carlos Alberto de M., ALMEIDA, Danilo Sette de. "Plano de Recuperação de Áreas Degradadas da Rodovia BA-001 – Complexo Turístico Resorts Terravista Empreendimentos S.A." Salvador: Secretaria de Infraestrutura, sem data (fotocópia).

BATISTA, Paulo Nogueira. "O Consenso de Washington: a visão neoliberal dos problemas latino-americanos". **Caderno Dívida Externa**, São Paulo, 6: 1-56, novembro, 1994.

BECKER, Bertha K. **Levantamento e avaliação da Política Federal de Turismo e seu impacto na Região Costeira**. Brasília: Ministério do Meio Ambiente, 1995.

BID – BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO. "Prodetur/NE II. Diagnóstico Institucional dos Municípios – Amostra Porto Seguro – BA". Recife: Banco do Nordeste, 2001.

BRASIL, República Federativa do. **Constituição da República Federativa do Brasil, de 05 de outubro de 1988**. Brasília, 1988.

BRASIL, República Federativa do. **Lei nº 7.661, de 16 de maio de 1988, Institui o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro**, e dá outras providências. Brasília, 1988.

BRASIL, República Federativa do. **Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro II**. Brasília, CIRM, 1997.

CAMPOS FILHO, Cândido Malta. **Cidades Brasileiras: seu controle ou o caos – o que os cidadãos devem fazer para a humanização das cidades no Brasil**. São Paulo: Nobel, 1990.

CMMAD – Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento. **Nosso Futuro Comum**. Rio de Janeiro: FGV, 1991.

CORRÊA, Tupã Gomes. "Reflexões sobre o turismo e o mercado turístico: o caso do Brasil e dos Estados Unidos na perspectiva do turismo ecológico como negócio". In: LAGE, Beatriz H. G. e MILONE, Paulo Cesar (org.). **Turismo: teoria e prática**. São Paulo: Atlas, 2000, p 94-101.

CRUZ, Rita de Cássia. **Política de Turismo e Território**. São Paulo: Contexto, 2001.

CUNHA, Conceição (org.). **500 anos do Brasil sob a ótica da cartografia**. Salvador: SEI, sem data.

DEAN, Warren. **A ferro e fogo: a história e a devastação da Mata Atlântica brasileira**. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

DELPOUX, Marcel. "Ecossistema e Paisagem". **Métodos em Questão**, São Paulo: USP – Instituto de Geografia, 1974 (brochura).

FORMAN, Richard T. T. **Land Mosaics: the ecology of landscapes and regions**. Cambridge: Cambridge University Press, 1997.

FUNDAÇÃO SOS MATA ATLÂNTICA. "Atlas dos Remanescentes Florestais da Mata Atlântica, período 1995-2000". Relatório Final. São Paulo: 2002, disponível na internet, <www.sosmatatlantica.org.br> em 04/05/2004.

GEIGER, Pedro P. "Turismo e Espacialidade". In: RODRIGUES, Adyr A. B. (org.). **Turismo e Geografia: reflexões teóricas e enfoques regionais**. São Paulo: Hucitec, 2001, p 55-61.

HARVEY, David. "O trabalho, o capital e o conflito de classes em torno do ambiente construído nas sociedades capitalistas avançadas". **Revista Espaços e Debates**, São Paulo, 6: 6-35, 1982.

HARVEY, David. **A condição pós moderna**. São Paulo: Loyola, 1992.

IBAMA. "Unidades de Conservação". Disponível na internet <www2.ibama.gov.br/unidades/parques/parnas.htm>, em 17 de maio de 2004.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Enciclopédia dos Municípios Brasileiros**. Volume XXI. Rio de Janeiro: IBGE, 1958.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. "Censo Demográfico 2000. Resultados do Universo". Disponível na internet <www.ibge.gov.br>, em 10 de julho de 2003.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. "Censo Demográfico 2000. Agregado de Setores Censitários dos Resultados do Universo". Documentação dos Arquivos de Dados. Centro de Documentação e Disseminação de Informações. IBGE: Rio de Janeiro, 2002.

KNAFOU, Remy. "Turismo e Território: por uma abordagem científica do turismo". In: RODRIGUES, Adyr A. B. (org.). **Turismo e Geografia: reflexões teóricas e enfoques regionais**. São Paulo: Hucitec, 2001, p 62-74.

LAGE, Beatriz H. G. e MILONE, Paulo César. "Impactos socioeconômicos globais do turismo". In: LAGE, Beatriz H. G. e MILONE, Paulo Cesar (org.). **Turismo: teoria e prática**. São Paulo: Atlas, 2000, p 117-131.

LANDIM, José Maria (org.). **Projeto Costa do Descobrimento: avaliação da potencialidade mineral e subsídios ambientais para o desenvolvimento sustentável dos municípios de Belmonte, Santa Cruz Cabralia, Porto Seguro e Prado**. Salvador: CBPM, 2000.

LEFEBVRE, Henry. **La Production de l'Espace**. Paris: Anthropos, 1986, cap VI (tradução de Jorge Hagime Oseki – fotocópia).

LUCHIARI, Maria Thereza D. P. "Urbanização Turística: um novo nexos entre o lugar e o mundo". In: SERRANO, Célia (org.). **Olhares contemporâneos sobre o turismo**. Campinas: Papirus, 2000, p 105-130.

MELLO E SILVA, Sylvio Bandeira de. "Geografia, Turismo e Crescimento: o exemplo do Estado da Bahia". In: RODRIGUES, Adyr A. B. (org.). **Turismo e Geografia: reflexões teóricas e enfoques regionais**. São Paulo: Hucitec, 2001, p 122-143.

MENDONÇA JÚNIOR, Érico Pina. GARRIDO, Inez. VASCONCELOS, Socorro. **Turismo e desenvolvimento sócio-econômico: o caso da Costa do Descobrimento Bahia- Brasil**. Salvador: Omar G. , 2000.

METZGER, Jean Paul. "O que é ecologia de paisagens?" **Biota Neotrópica**, Campinas, 1-2(1):1-9. disponível na internet <www.biotaneotropica.org.br>, acessado em 05 de setembro de 2003.

MORAES, A. C. **Contribuições para a gestão da Zona Costeira do Brasil. Elementos para uma Geografia do litoral brasileiro**. São Paulo: Editora Hucitec/Edusp, 1999.

MOTTA, Letícia de Barros. "A tralha doméstica e o processo de urbanização de Porto Seguro". Dissertação de Mestrado, USP, Área Interdepartamental de Arqueologia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, São Paulo: 1998.

NETO, José Ernesto Marino. "Tendências dos pólos turísticos e mercado de *resorts*". In: LAGE, Beatriz H. G. e MILONE, Paulo Cesar (org.). **Turismo: teoria e prática**. São Paulo: Atlas, 2000, p 172-182.

NICOLAS, Daniel H. "En busca del Éden: turismo y territorio em las sociedades modernas". **Revista Ciudades**, México, 23:24-30, jul./set.,1994.

NICOLAS, Daniel H. "Elementos para un analisis sociogeografico del turismo". In: RODRIGUES, Adyr A. B. (org.). **Turismo e Geografia: reflexões teóricas e enfoques regionais**. São Paulo: Hucitec, 2001, p 39-53.

ORNELLAS, Waldeck Vieira. ESPINHEIRA, Carlos Geraldo. SAMPAIO, Heliódório. "Porto Seguro/Cabrália: análise para o planejamento". In: **Planejamento**, Salvador, 4 (2):397-453, jul/ago,1974.

PELLEGRINO, Paulo Renato Mesquita. "Paisagens Temáticas: ambiente virtual." Tese de doutorado, USP, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, São Paulo:1995.

PELLEGRINO. Paulo Renato Mesquita. "Pode-se planejar a paisagem?". Paisagem e Ambiente: ensaios. São Paulo, 13:159-179, 2000.

PERAZZA, Maria Cláudia, TUAZON, Raul. "Prodetur/NE-I: Resultados e lições aprendidas". Preparado para Banco Interamericano de Desenvolvimento. Sem data. Disponível na internet <www.iadb.org> em 14/07/2004.

POCHMANN, Márcio. AMORIM, Ricardo (org.). **Atlas da exclusão social no Brasil**. São Paulo: Cortez, 2003.

REZENDE, Luciana. "De vento em popa". **Jornal O Sollo**, Porto Seguro: 09 janeiro 2004, p4.

RIOS, Alberto Medina. "Urbanización litoral en Jalisco". **Revista Ciudades**, México, 23:44-49, jul./set.,1994.

ROCHA, Antonio José Dourado e RAMOS, Maria Angélica Barreto (org.). **Projeto Porto Seguro – Santa Cruz Cabrália**. Programa Informações para Gestão Territorial. Salvador: CPRM, 2000.

RODRIGUES, Adyr A. B. "Geografia e Turismo: notas introdutórias". **Revista do Departamento de Geografia**. São Paulo: USP/FFCLH, 6: 71-80, 1992.

RODRIGUES, Adyr A. B. "Desafios para os estudiosos do turismo". In: RODRIGUES, Adyr A. B. (org.). **Turismo e Geografia: reflexões**

teóricas e enfoques regionais. São Paulo: Hucitec, 2001a, p 17-32.

RODRIGUES, Adyr A. B. "Percalços do Planejamento Turístico: o PRODETUR-NE". In: RODRIGUES, Adyr A. B. (org.). **Turismo e Geografia: reflexões teóricas e enfoques regionais.** São Paulo: Hucitec, 2001, p 147-162.

RODRIGUES, Hilda. "Terravista eleva qualidade do turismo na região". **Jornal do Sol**, Porto Seguro: 2ªquinzena, janeiro/2004, nº208.

ROSS, Jurandyr L. S. "Análise Empírica da Fragilidade dos Ambientes Naturais e Antropizados". In: **Revista do Departamento de Geografia**, São Paulo, 8: 63-74, 1994.

ROSS, Jurandyr L. S. "Geomorfologia e geografia aplicadas à Gestão Territorial: Teoria e Metodologia para o Planejamento Ambiental". Tese para titulação de Livre Docência, USP, Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, São Paulo: 2001.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço.** São Paulo: Hucitec, 1997.

SECRETARIA DE CULTURA E TURISMO. "Plano de Manejo. Zoneamento e Plano de Gestão da APA Caraíva-Trancoso". Salvador: SCT, abril de 1998.

SECRETARIA DE CULTURA E TURISMO. "Aspectos Gerais do Programa de Desenvolvimento Turístico da Bahia – PRODETUR". Salvador: SCT, 2002, (fotocópia).

SECRETARIA DA CULTURA E TURISMO DO ESTADO DA BAHIA - SCT. **Inventário de Proteção do Acervo Cultural da Bahia - IPACBA.** Monumentos e Sítios do Litoral Sul. Volume V. Cd-rom institucional. Salvador: SCT, sem data.

SECRETARIA DE CULTURA E TURISMO. "PRODETUR-BA". Disponível na internet, <www.sct.ba.gov.br> em 21/11/2001.

SECRETARIA DE CULTURA E TURISMO. "Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável da Costa do Descobrimento". Sumário Executivo. Salvador: SCT, agosto de 2001, (fotocópia).

SECRETARIA MUNICIPAL DE TURISMO E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DE PORTO SEGURO. "Porto Seguro: turismo aqui são outros 500". Porto Seguro: SMT, 2004 (fotocópia).

SILVA, Maximiliano Barbosa da. ZYLBERSTAJN, Hélio. "Turismo e Emprego". **Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas, FIPE**, São Paulo: Informações FIPE, nº 256, janeiro de 2002.

SUPERINTENDÊNCIA DE DESENVOLVIMENTO DO TURISMO. 'Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável da Costa do Descobrimento". Sumário Executivo. Salvador: SUDETUR, 2001.

SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS E SOCIAIS DA BAHIA. **Celulose e Turismo: Extremo Sul da Bahia.** Série Estudos e Pesquisas, 28. Salvador: SEI, 1996.

SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS E SOCIAIS DA BAHIA. **Mudanças Sócio-Demográficas Recentes: Extremo Sul da Bahia**. Série Estudos e Pesquisas, 40. Salvador: SEI, 1998.

SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS E SOCIAIS DA BAHIA. **Índices de Desenvolvimento Econômico e Social dos Municípios Baianos - 2000**. Salvador: SEI, 2002.

SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS E SOCIAIS DA BAHIA. **Bahia em números**. Salvador: SEI, 2003.

URRY, John. **O Olhar do Turista: lazer e viagens nas sociedades contemporâneas**. São Paulo: Studio Nobel/SESC, 2001.

VAINER, Carlos. "Pátria, empresa e mercadoria". In: Arantes, Otília e outros. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis: Vozes, 2000.

VIOLA, Eduardo J. "A problemática ambiental do Brasil (1971-1991): da proteção ambiental ao desenvolvimento sustentável". **Polis**, São Paulo, 3:4-14, 1991.

WHITING, Sandra S. FARIA, Diomira. "Avaliação dos Impactos Ambientais e Sócio-Econômicos do PRODETUR I". Preparado para Banco Interamericano de Desenvolvimento. Agosto de 2001. disponível na internet <www.iadb.org> em 26/10/2003.

YÁZIGI, Eduardo. "A importância da paisagem". In: YÁZIGI, Eduardo (org.) **Turismo e paisagem**. São Paulo: Contexto, 2002, p 11-27.