Universidade de São Paulo
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas
Departamento de Geografia
Programa de Pós-Graduação em Geografia Física

Uma abordagem geográfica do turismo em Porto Seguro

Clébia Rodrigues de Carvalho

São Paulo,
2008

Universidade de São Paulo
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas
Departamento de Geografia
Programa de Pós-Graduação em Geografia Física

Uma abordagem geográfica do turismo em Porto Seguro

Clébia Rodrigues de Carvalho

Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-graduação em Geografia Física, do Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, para a obtenção do título de Mestre em Geografia Física.

Orientadora: Profa. Dra. Sueli Ângelo Furlan

São Paulo,
2008

A minha mãe Almerinda (*In memoriam*)
Que em espírito, pode me intuir o bem e a determinação.
Ao meu pai Clemente pelo apoio e por ter dado as bases para eu caminhar nesta e em muitas outras jornadas.
Aos meus irmãos Cléris, Léia e Késia.
Ao meu cunhado Weller e meu sobrinho Akim.

A Joana Portugal, Camille e a Maria Hilda Lacerda.
Pelas palavras de encorajamento e por estar sempre me dando amor, carinho e afeto.
Dedico com muito amor e carinho.

AGRADECIMENTOS

Valeu a pena? Tudo vale a pena
Se a alma não é pequena.
Quem quer passar além do Bojador
Tem que passar além da dor.
Deus ao mar o perigo e o abismo deu,
Mas nele é que espelhou o céu.

Fernando Pessoa, in Mensagem

Para elaboração deste trabalho que ora acabo de concluir, primeiramente, gostaria de agradecer a Deus, por me acompanhar nessa nova trajetória, dando-me saúde, força, coragem, perseverança para enfrentar os desafios da vida.

Desde o período de Graduação (1997 – 2003), sou grata a muitos professores desse departamento por ter-me 'tomado' o gosto pela ciência geográfica e, também, pelo conhecimento. Entre os muitos professores devo lembrar, Sueli Ângelo Furlan, Rita de Cássia Ariza da Cruz, Regina Araújo de Almeida, Maria Laura Silveira, Luís Antônio Bittar Venturi, Francisco Capuano Scarlato, André R. Martin, Jurandir L. S. Ross, Ailton Luchiari, Mário De Biasi, Cleide Rodrigues, Ariovaldo U. de Oliveira, Felizberto Cavalheiro (*In memoriam*), Sandra Lencioni, Armen Mamigonian, Ana Fani A. Carlos, Iraci Gomes Palheta, Nídia Nacib Pontuschka (Educação), Euler Sandeville Júnior (FAU), dentre outros.

Na pós-graduação, a dívida maior é com a Profa. Dra. Sueli Ângelo Furlan, pelas várias contribuições para o avanço e aprimoramento da pesquisa. Não posso

deixar de mencionar os professores que participaram da banca de qualificação, cujas observações e críticas preciosas foi possível ter um outro olhar sobre a pesquisa – São os professores Rita de Cássia Ariza da Cruz e Davis Gruber Sansolo.

No trabalho da pesquisa propriamente dito não poderia deixar de agradecer aos funcionários da Secretaria da Pós-Graduação, em especial a Ana, pois se debruçou e me orientou na resolução de alguns problemas de cunho burocrático.

Finalmente, gostaria de agradecer a todos que participaram direta e indiretamente, para a reflexão deste trabalho, Rafaele, Thiago Pelegrino, Marcelo Hira, Karina, Vanir, Gabi, Chico, Sr. Maneca, e a todos os porto-segurenses pela acessibilidade e pela atenção dada no levantamento de dados.

* * *

A pesquisa cujo resultado é essa dissertação que acabo de concluir contou com o apoio financeiro imprescindível do Programa de Formação Continuada - **Teia do Saber –** da Secretaria da Educação do Estado de São Paulo, que tem por finalidade propiciar aos profissionais da educação a continuidade de estudos em cursos de pós-graduação "*stricto sensu*".

Os meus agradecimentos às funcionárias da Diretoria de Ensino de Taboão e da Diretoria de Ensino Centro-Oeste, Sônia Eliete e a Tânia Palhares.

Resumo

Este estudo apresenta os vários processos de ocupação socioeconômica do extremo sul da Bahia e principalmente as implicações socioambientais decorrentes do turismo. Com a abertura da BR – 101 em meados da década de 1950, e seu asfaltamento no início dos anos 1970, o turismo se desenvolveu e se impôs como atividade econômica principal da região, devido aos seus inúmeros recursos turísticos.

As novas formas de (re)ordenar o espaço físico, decorre de intervenção do Estado em paralelo com o Prodetur - NE, a partir dos anos 1990, quando o turismo estaria em sua fase de saturação. Dessa forma, o Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste, atinge Porto Seguro e seus arredores, visando ampliação e/ou modernização de infra-estrutura turística.

Este acelerado crescimento urbano em Porto Seguro, não se fez em conjunto com nenhum tipo de planejamento adequado, gerando, assim, uma ocupação desordenada do espaço urbano.

A cidade cresceu, mas sem um adequado acompanhamento da infra-estrutura básica como o sistema de abastecimento de água, fornecimento de energia elétrica e calçamento das ruas, além, da ocupação imobiliária, a alteração e descaracterização da paisagem, o deslocamento das populações, o aumento demográfico sazonal, e o conseqüente aumento na produção de esgoto e lixo, etc.

Diante desse contexto, e considerando que o turismo desponta, nos últimos anos, como importante fenômeno social e fator de desenvolvimento econômico, através da revalorização dos recursos locais disponíveis e a conseqüente dinamização da economia local e regional, o poder público tem incentivado o desenvolvimento da atividade turística elegendo-a como uma saída para o crescimento local.

No entanto, as políticas de turismo nacionais precisam ser repensadas em função da própria dinâmica da atividade, procurando assegurar a sustentabilidade com um modelo de desenvolvimento turístico planejado no sentido de manter a sua permanência a longo prazo, integrando as populações locais e a minimização ou, na melhor das hipóteses, a eliminação das implicações socioambientais e culturais.

Palavras-chave: Turismo, políticas de turismo nacionais, produção do espaço, Prodetur, Porto Seguro.

Résumé

Cette étude présente les différents processus socio-économiques de l'occupation du sul de Bahia et en particulier les implications sociales-ambiants découlant du tourisme. Avec l'ouverture du BR – 101 dans la mi-1950, et ses asphaltemont au début des années 1970, le tourisme s'est développé et a trouvé lui-même comme la région principale activité économique, em raison de ses nombreuses ressources touristiques.

Les nouvelles formes de (re)ordonner l'espace physique , suit l'intervention de l'État em parallèle avec la Prodetur – NE, partir du début des années 1990, où le tourisme était dans sa phase de saturation. Ainsi, le Programme de Développement du Tourisme dans le Nor-este, atteindre Porto Seguro et ses environs, à la viser d'extension ou de réaménagemont de l'infrastructure tourisque.

Cette rapide croissance urbaine à Porto Seguro, n'est pas faite en conjonction avec n'importe quel type d'une bonne planification, la création d'une occupation désordonnée de l'espace urbain.

La ville a grandi, mais sans un contrôle adéquat des infrastructures basique comme l'approvisionnement em eau, énergie électrique et le pavage des rues, en outre, l'occupation des bâtiments, la modification et l'altération du paysage, le déplacement des populations, saisonnier de la croissance démographique et l'accroissement de la production des eaux usées et des déchets, etc.

Dans ce contexte, et considérant que le tourisme époint, au cours des dernières années comme um phénomène social et facteur important du développement économique, à travers la mise à niveau des ressources locales disponibles et, par conséquent, de renforcer économie locale et régionale, l'autorité publique a encouragé le développement de l'activité touristique choix comme un point de vente pour la croissance au niveau local.

Toutefois, les politiques nationais en matière de tourisme doivent être réexaminées à la lumière de la dynamique même de l'activité, tout en assurant la sustentabilité, avec un modèle de développement touristique planifiée de maintenir sa pérennité à long terme, l'intégration des populations locales et de réduire au minimum ou, en meilleur des cas, l'élimination des implications sociales-ambiants et culturelles.

Mots-clé: Tourisme, les politiques nationais tourisme, production de l'espace, Prodetur, Porto Seguro.

Abstract

This study presents the various processes of socioeconomic occupation of the south of Bahia and especially the implications arising out socio tourism. With the opening of BR – 101 in the mid-1950, and its asphalt in the early 1970s. tourism has developed and has found itself as the region's main economic activity, due to its numerous tourist resources.

New forms of (re)order the physical space, follows the intervention of the State in parallel with the Prodetur – NE, from the 1990s, when tourism was at its stage of saturation. Thus, the Program for Development of Tourism in the Northeast, is Porto Seguro and its surroundings, aiming at expandind and / or modernization of tourist infrastructure.

This rapid urban growth in Porto Seguro, is not made in conjunctions with any kind of adequate planning, creating thereby a disordenely occupation of urban space. This city grew, but without a proper monitoring of basic infrastructure such as water system, supply of electric power and paving the streets, apart from occupying building, the change of scenery and adulteration, the displacement of populations, the seasonal population growth and the consequent increase in the production of sewage and garbage, etc.

In this context, and considering that tourism became, in recent years as a social phenomenon and important factor of economic development through the upgrading of local resources available and consequently boosting the local and regional economy, the government has encouraged the development of activity tourist choosing it as an outlet for the local population growth. However, the national tourism policies must be reconsidered in light of the very dynamics of activity, while ensuring the sustainability with a model for planned tourism development in order to maintain its permanence in the long term, integrating the local population and minimizing or, in best-case scenario, the elimination of socioenvironmental and cultural implications.

Keywords: Tourism, national policies on tourism, production of space, Prodetur, Porto Seguro.

Sumário

Introdução.....01

Capítulo I

Turismo e Território em Porto Seguro.....06

População.....10

Renda, condições de vida, finanças públicas.....12

Educação.....15

Saúde.....19

Sistema de abastecimento de água, esgotamento sanitário e coleta de lixo.....19

Transportes.....21

Indústria.....22

Agropecuária.....23

Pesca.....24

Comércio, Serviços e Turismo.....24

Clima.....27

Hidrografia.....29

Geologia.....31

Topografia e uso do solo.....32

Capítulo II

Turismo e problemática ambiental em Porto Seguro.....41

Turismo e sustentabilidade e a pressão sobre os atrativos turísticos.....55

Pressão sobre os recursos naturais e (des)ocupação do Manguezal.....61

Capítulo III

Pensando o papel do Estado na produção do espaço para o turismo em Porto Seguro.....68

Conclusão.....83

Bibliografia.....85

Lista de Mapas

Mapa 1.1 – Porto Seguro e “Costa do Descobrimento”.....15

Mapa 1.2 – Mapa geral da localização da cidade de Porto Seguro.....18

Mapa 1.3 – Mapa da Bahia contendo à delimitação dos Pólos de Desenvolvimento Turístico.....26

Mapa 1.4 – Tipos climáticos do Estado da Bahia.....28

Mapa 1.5 – Bacias Hidrográficas do município de Porto Seguro.....30

Mapa 1.6 – Mapa simplificado do uso do solo e cobertura vegetal.....35

Mapa 1.7 – Mapa geoambiental e Unidades de Conservação.....36

Mapa 1.8 – Evolução do desmatamento no Sul da Bahia entre 1945 e 1990.....61

Lista de tabelas e gráficos

Tabela 1 – População residente em Porto Seguro 1950 – 2007.....10

Tabela 2 – Posição dos municípios quanto ao IDS.....13

Tabela 3 – Infra-estrutura de ensino no município de Porto Seguro.....16

Tabela 4 – Esgotamento Sanitário na Costa do Descobrimento.....20

Tabela 5 – Evolução do Setor de Hospedagem na Costa do Descobrimento.....47

Tabela 6 – Receita gerada em Porto Seguro em 2001.....50

Tabela 7 – Totalização do movimento de passageiros no aeroporto de Porto Seguro de 1994 – 2000.....51

Tabela 8 – Estabelecimentos de serviços turísticos – Porto Seguro.....52

Tabela 9 – Intervenções realizadas na Costa do Descobrimento.....78

Tabela 10 – Investimentos públicos e privados.....79

Gráfico 1.1 – População Urbana e Rural entre 1970 e 2007.....11

Gráfico 1.2 – Gráfico evolutivo da população total entre 1970 e 2007.....11

Lista de fotos

Fotos 1 e 2 – Esgoto a céu aberto. Bairro de Cambolo.....21

Foto 3 – Cotidiano dos pescadores.....31

Foto 4 – Monte Pascoal.....32

Fotos 5 a 14 – Aspectos da cobertura vegetal presente no município de Porto Seguro.....37

Fotos 15 a 20 – Aspectos do uso solo em Porto Seguro.....38

Fotos 21 a 26 – Patrimônio Histórico da Cidade Alta.....44

Fotos 27 e 28 – Casario colorido.....45

Foto 29 – Centro Cultural e de Eventos na Costa do Descobrimento.....53

Fotos 30 e 31 – Escunas da CVC e o uso e pisoteamento no Parque Marinho de Recife de Fora.....60

Fotos 32 e 33 – Ocupação do Manguezal.....63

Fotos 34 e 35 – Canal para o mangue e lançamento de esgoto doméstico no manguezal.....64

Fotos 36 e 37 – Bairro novo. Vila Vitória.....64

Fotos 38 e 39 – Construção inadequada de empreendimentos turísticos, na orla norte.....66

Introdução

Porto Seguro é hoje um dos principais destinos turísticos no Brasil, superando inclusive a capital da Bahia, Salvador, contando na sua região de polarização com a mais completa infra-estrutura turística. As localidades situadas no extremo sul da Bahia são privilegiadas em relação à sua posição geográfica e as potencialidades turísticas. Esse conjunto de características associadas à importância histórica dessa localidade, contribuiu para que ela se tornasse um importante destino turístico, constituindo uma localidade simbólica para brasileiros e turistas em todo o mundo.

Nos últimos 20 anos a cidade de Porto Seguro experimentou um intenso crescimento econômico, decorrente das vultosas somas de capital investido, pela forte atividade turística, existente na região. Foi a partir da década de 1990, que esse processo sofreu esta sensível aceleração, fato que pode ser facilmente notado pelo gigantesco aumento no contingente populacional com a conseqüente extensão da mancha urbana. A população total foi estimada em 2007, em 114.459 habitantes, dos quais 98.459 correspondem à população urbana[1].

Este acelerado crescimento urbano em Porto Seguro não se fez em conjunto com nenhum tipo de planejamento adequado, gerando assim, uma ocupação desordenada do espaço urbano. A cidade cresceu, mas sem um adequado acompanhamento da infra-estrutura básica como o sistema de abastecimento de água, fornecimento de energia elétrica e calçamento das ruas.

Por incentivo do governo do estado da Bahia, a partir de 1996, foram iniciadas as obras de ampliação da rede de abastecimento de água e implementação do sistema de esgotamento sanitário da cidade. Esse e outros projetos foram financiados pelo Programa de Ação Para o Desenvolvimento do

[1] Dados obtidos no Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, (IBGE, 2007).

Turismo no Nordeste – Prodetur – NE, com recursos do Banco Nordeste do Brasil – BNB, Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID e do governo do estado da Bahia (SEI, 1994).

Desde 1973, foram tombados, pela União, em parceria com o Instituto do Patrimônio Histórico Artístico Nacional – IPHAN, pelo decreto n° 72.107 de 18 de abril de 1973, os núcleos da “Cidade Alta” e “Cidade Baixa”.

A partir dos anos 70, Porto Seguro começa a ser resgatada por estudiosos interessados na sua importância histórica e pelo patrimônio arquitetônico, paisagístico, cultural, e nesse mesmo momento, inicia-se a construção da Rodovia BR – 367, criando acesso para outras regiões do país.

A exploração econômica do turismo, relativamente recente, iniciou-se na década de 1970. Antes disso, Porto Seguro não era foco de interesse turístico, pois, apesar dos recursos naturais e históricos, não era acessível e, muito menos, conhecida.

Em 1973, a cidade foi favorecida pela construção e asfaltamento do trecho da rodovia BR-101, entre Vitória (ES) e Salvador (BA), assim como o trecho da BR-367, que interliga a BR-101 a Porto Seguro - Santa Cruz Cabrália.

A atividade turística não tinha muita expressão e desenvolvia-se lentamente, embora já se alastrasse para outros locais, como por exemplo, Arraial d’Ájuda, Caraíva, Trancoso e Santa Cruz Cabrália.

Foi a partir dos anos 1990, com a política de incentivo ao turismo, através do uso e ocupação do solo, baseado nas potencialidades turísticas e no aproveitamento das paisagens naturais, que o Estado começou a intervir e planejar o espaço turístico litorâneo, buscando obter recursos através dos vetores hegemônicos acima

citados, para implantação e modernização de ampla infra-estrutura de apoio ao turismo.

Dessa forma, a produção do espaço na cidade de Porto Seguro e seus arredores são expostos como uma mera mercadoria a ser consumido e comercializado para atrair o consumidor. Esta é uma das estratégias de turistificação dos lugares para o turismo, haja vista, os fortes financiamentos carreados em torno de áreas turísticas com recursos da iniciativa pública, privada e de organismos internacionais.

A partir desta realidade, o turismo foi sendo vislumbrado como parte integrante da economia local, mas se de um lado, essa atividade econômica pode alavancar a economia e gerar emprego, por outro, gerou vários outros problemas de ordem social e ambiental, tais como: ocupação e transformação do espaço e da paisagem, especulação imobiliária, o aumento demográfico, o deslocamento sazonal e o conseqüente aumento na produção de esgoto e lixo, poluição do mar, principalmente na época de alta temporada, assoreamento de rios e péssimo estado de conservação dos mesmos, desmatamentos, queimadas.

Portanto, vários são os impactos causados pela atividade turística sobre o ambiente e a sociedade. Em termos gerais, é preciso reconhecer que a atividade turística, por consumir a natureza, acaba por produzir importantes pressões sobre o meio ambiente. É preciso, enfim, evitar que os impactos negativos e/ou adversos sejam de tal monta que possam comprometer o futuro do próprio setor, ao provocar fortes implicações socioambientais e culturais.

O aproveitamento das potencialidades turísticas naturais para fins de turismo e lazer, deve visar o entrelaçamento de algumas concepções básicas, que são: respeito à cultura local[3] e sem danos ao patrimônio arquitetônico e ambiental.

Diante dessa abordagem, a metodologia utilizada para o desenvolvimento desta pesquisa, partiu de diferentes fontes de dados e de informações. Algumas técnicas e instrumentos de observação para análise do estudo de caso foram utilizados. Trata-se da observação direta não participante, na qual o pesquisador coloca-se em situação de espaço e tempo que lhe permita assistir às manifestações do fenômeno a ser estudado (CICOUREL, 1980). Neste caso, foram utilizadas, como forma de registro das observações, caderneta de campo e câmera fotográfica.

Entrevistas foram realizadas com diferentes atores sociais, tendo por base as entrevistas com Secretário de Meio Ambiente, Secretário de Limpeza Urbana, Secretária de Turismo, Secretário de Planejamento Urbano, bem como a população local, entre os períodos de 2001 – 2002 - 2003 – 2006, com a finalidade de obter informações e confrontá-las com a realidade empírica do objeto a ser estudado.

Assim, o desenvolvimento deste trabalho está estruturado em três capítulos, a saber: O primeiro diz respeito à relação do Turismo e Território, em Porto Seguro. Partindo em um primeiro momento da sua historização e logo em seguida caracterizamos o objeto a ser estudado, como população; renda, condições de vida, finanças públicas; educação; saúde; sistema de abastecimento de água, esgotamento sanitário e coleta de lixo; transportes; indústria; agropecuária; pesca;

[3] A discussão sobre cultura é intensa, os conceitos são inúmeros e às vezes contraditórios; buscamos aqui a interpretação do que é cultura a partir da ciência antropológica, que a tem como "objeto natural". Quando pensamos em cultura, pensamos em uma série de elementos, como hábitos, valores, formas de pensar, interpretar e juízos sobre o mundo. Segundo Canclini (1983), cultura corresponde "à produção de fenômenos que contribuem, mediante a representação ou reelaboração simbólicas das estruturas materiais, para a compreensão, reprodução ou transformação do sistema social, ou seja, a cultura diz respeito a todas as práticas e instituições dedicadas à administração, renovação e reestruturação do sentido" (CANCLINI, 1983: 29). Assim a cultura aparece enquanto aspectos que garantem a perpetuação da coesão social ou sua transformação.

comércio, serviços e turismo e finalmente com a caracterização físico-geográfica, como localização; clima; hidrografia; geologia; topografia e usos do solo.

O segundo capítulo traça um panorama do turismo no município de Porto Seguro e o seu desenvolvimento socioeconômico, a expansão demográfica e sua produção do espaço, assumindo características marcantes e patamares econômicos expressivos no século XX, principalmente com a atividade econômica do turismo, a partir da década de 1970.

O terceiro capítulo, pretende fazer uma reflexão partindo do pressuposto teórico de Knafou (1996), sobre a “turistificação dos lugares” e analisar como os planejadores e promotores territoriais transformam os lugares em lugares turísticos com a finalidade de (re)ordenar o território. Nesse sentido, o Estado exerce um papel extremamente importante como planejador e promotor territorial na produção do espaço da cidade de Porto Seguro e seus arredores, conjugado com as políticas de turismo nacionais, muitas vezes indiferentes às características dos lugares, contemplando na maioria das vezes interesses de atores hegemônicos, em detrimento de uma política de sustentabilidade sociocultural e ambiental.

CAPÍTULO I

Turismo e Território em Porto Seguro

A história de Porto Seguro começa com a história da colonização do Brasil. É desta forma que muitos textos sobre o turismo se referem a esta cidade tão emblemática no imaginário social histórico brasileiro. Seu próprio nome faz alusão a uma imagem-símbolo: cidade e porto da chegada dos colonizadores, conforme salienta 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".

Logo após o "descobrimento" e a conseqüente posse das novas terras, foi criada uma feitoria[2], em 1501. A primeira foi comandada por Gaspar de Lemos e a segunda, por Américo Vespúcio, sendo outorgada a primeira concessão para a extração de pau-brasil, marcando o início da visão e ação exploratória da colônia.

Como o sistema de feitorias foi ficando cada vez mais ineficaz por não impedir o contrabando de pau-brasil, visto que as incursões francesas já são aqui notadas. A Coroa Portuguesa a partir de 1530, implementa uma política colonizadora, comandada por Martin Afonso, que além do contrabando do pau-brasil, tinha por finalidade explorar e iniciar o processo de ocupação da região. Os governos coloniais tinham amplos poderes, inclusive o de nomeação de

[2] Este sistema segue o modelo já vigente em entrepostos comerciais asiáticos, fazendo uso da mão-de-obra indígena. Madeira e mão-de-obra são trocadas por objetos, inclusive metálicos, como por exemplo, machados de ferro e enxadas. A maneira inicial adotada pelo colonizador para estabelecer contato com o indígena e que se configurou na primeira forma eficaz de política econômica foi o **escambo** (MOTTA, 1998: 15).

funcionários, exercício da justiça e doação de terras (sesmarias) a outros exploradores. Iniciando dessa forma, o regime de capitanias hereditárias, em 1534.

Muitos historiadores que estudaram o tempo colonial e seu regime territorial afirmam que, no Brasil, o processo de colonização só se efetiva com a instituição do regime de Capitanias Hereditárias. Por este sistema, o território brasileiro é dividido em 15 amplas faixas de terras, que se estendem da Costa Atlântica à Linha de Tordesilhas, ocupando uma faixa total de 735 km da costa. Cada uma destas capitanias é entregue pelo Rei a uma pessoa por ele escolhida, o donatário, ao qual cabia assumir a figura de delegado do Rei, recebendo poderes policiais e fiscais, garantindo, assim, não apenas a extração do pau-brasil e de outras riquezas, como também a implementação da agricultura e o povoamento do território. Este processo de povoamento passa a ser garantido através da fundação de vilas e a distribuição de sesmarias entre seus colonos (MOTTA, 1998: 19).

A capitania de Porto Seguro foi composta de 50 léguas[3] que se estendiam da margem sul do Rio Grande, atual Jequitinhonha, até à margem norte do Rio Doce. O limite oeste desta Capitania ia até onde passava a linha imaginária de Tordesilhas, cerca de 200 léguas, ultrapassando o Rio São Francisco. No entanto, como todo o processo de colonização inicial do Brasil, os assentamentos realizados pelo respectivo donatário, concentraram-se apenas no litoral. A Capitania de Porto Seguro foi doada por Carta Régia, de 27 de maio de 1534, a Pero de Campos Tourinho.

Conforme Ferreira (1958), ao tomar posse da capitania, levantou em 1535, a Vila Nossa Senhora da Pena, atual Porto Seguro e a Aldeia de Santo Amaro, próximo à Arraial d'Ájuda. Na Vila Nossa Senhora da Pena, na foz do rio Buranhém,

[3] Conforme o Dicionário Aurélio (1994: 389), légua é uma unidade de medida, equivalente a 6.600 metros.

algumas milhas ao sul da baía Cabrália, foram construídas casas, forte, capela, armazéns, estaleiros e forja. Tourinho distribuiu terras aos moradores, fez um tombo para registro das sesmarias e iniciou dessa forma o processo de ocupação do território e a exploração dos sertões. Por ordem sua, foi organizada uma bandeira, em 1553, pelo seu sobrinho Sebastião Fernandes Tourinho, a qual subiu o rio Doce, indo até a lagoa Vapabuçu, de onde seguiu para o centro de Minas Gerais, de lá trazendo "ouro em palhetas e pedras coradas" (FERREIRA, 1958:132).

O processo de colonização desta Capitania se encaixa nos moldes do quadro geral, ou seja, implementar a monocultura da cana-de-açúcar e desenvolver a construção de engenhos, para atender às necessidades do mercado europeu. *"As vilas, neste contexto, exercem papel eminentemente administrativo, visto que é através destes embriões de núcleos urbanos que a Metrópole exerce seu controle sobre a Colônia.* Indiscutivelmente será o sistema de Capitanias Hereditárias que desencadeará o processo de urbanização no Brasil" (MOTTA, 1998: 23).

O distrito de Porto Seguro foi criado por força de Alvará datado de 20 de outubro de 1795, que através de alvará, elevou a capela à categoria de freguesia. Com o advento da República, a vila foi elevada à categoria de cidade pelo Ato nº. 499, de 30 de junho de 1891 (FERREIRA, 1958: 133).

Pela Lei estadual nº. 628, de 31 de dezembro de 1953, alterou-se a divisão territorial do Estado da Bahia. Em 1954/1958, foi criado o distrito de Guaratinga (ex-povoado de Novo Horizonte), desmembrado do distrito de Buranhém, o qual foi investido nessa categoria a 17 de agosto de 1954 e transferida a sede do distrito de Trancoso para Caraíva. A atual composição administrativa do município é a seguinte: Porto Seguro, Buranhém, Caraíva, Vale Verde e Guaratinga, compreendendo uma extensão territorial de 6.819 km² (FERREIRA, Op. cit.). A

ocupação socioeconômica da vila neste período era a construção de embarcações, a pesca, o corte da madeira e a agricultura.

No que diz respeito ao patrimônio cultural[4], a cidade de Porto Seguro possui um marco histórico de grande importância e guarda um acervo histórico-cultural, que se expressa, sobretudo, em seu rico patrimônio arquitetônico. A existência deste patrimônio foi fundamental para a atividade turística, por ser este núcleo pioneiro, na história do "descobrimento" do Brasil e também por ter desempenhado um forte papel como mercado agro-exportador na economia colonial.

O poder público, em conjunto com a participação da comunidade local e com a colaboração do IPHAN, se comprometeram a proteger o patrimônio cultural, existente nessa localidade, por meio de tombamento e com essa própria ação e conforme a Constituição Federal, art. 216, *"os danos e ameaças ao patrimônio cultural serão punidos, na forma da lei".*

Assim sendo, os lugares símbolos do "descobrimento" do Brasil, na cidade de Porto Seguro foram tombados pela União, em parceria com o Instituto do Patrimônio Histórico, Artístico e Nacional – IPHAN, pelo decreto nº 72.107 de 18 de abril de 1973 e no ano 2000 foi elevado à condição de Patrimônio Natural Mundial pela UNESCO. Foram tombados os núcleos da "Cidade Alta" e "Cidade Baixa".

Para analisar o quadro socioeconômico do município, apresentamos, a seguir, dados sobre população, educação e saúde, pois as atividades econômicas se desenham a partir deste contexto.

[4] De acordo com a Constituição Federal, art. 216, Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem: [...] V – os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ideológico e científico (SÁNCHEZ, 2006: 23).

População

Porto Seguro situa-se no extremo sul da Bahia, estando localizado na região administrativa do nordeste brasileiro. O processo de ocupação e povoamento deste lugar está intimamente relacionado com a abertura da estrada da BR-101 e seu posterior, asfaltamento no início dos anos 1970, quando intensifica-se o extrativismo madeireiro, a agropecuária extensiva, pesca, indústria de móveis e serrarias, indústria de papel e celulose e principalmente o desenvolvimento da atividade econômica do turismo (SEI[5], 1998).

Segundo levantamento censitário realizado pelo IBGE, o Censo Demográfico de 2000 e sua contagem em 2007, estabelece o seguinte. Veja tabela referente ao contingente populacional de 1950 – 2000.

Tabela 1 – População residente em Porto Seguro 1950 – 2007

Censos demográficos	**Pop. Total**	**Pop. Urbana**	**Pop. Rural**
Censo de 1950	25.286	3.099	22.727
Censo de 1970	33.108	29.447	3.661
Censo de 1980	46.304	40.562	5.742
Censo demográfico 1991	34.661	23.315	11.346
Censo de Contagem 1996	64.957	52.241	12.716
Censo de Contagem 2000	95.665	79.619	16.102
Censo de Contagem 2007	**114.459**	**98.459**	**16.108**
	95.665	79.557	16.108

Fonte: IBGE (1958, 1996, 2000, 2007).
Organizado pela autora.

[5] SEI – Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia.

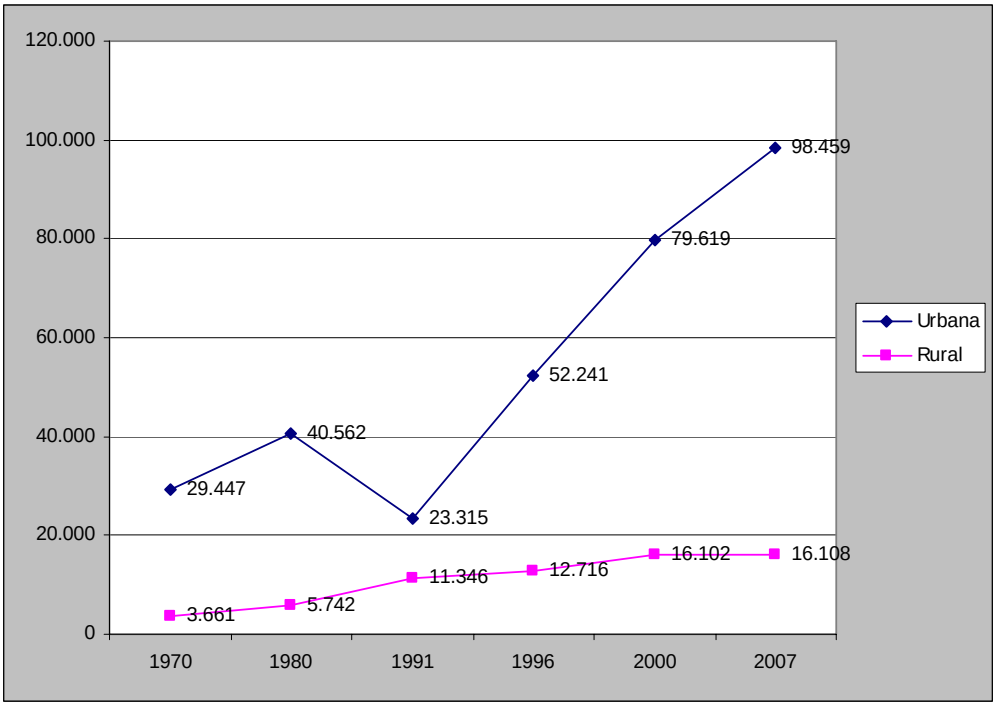


Gráfico 1.1 – População Urbana e Rural entre 1970 e 2007
Organizado pela autora.

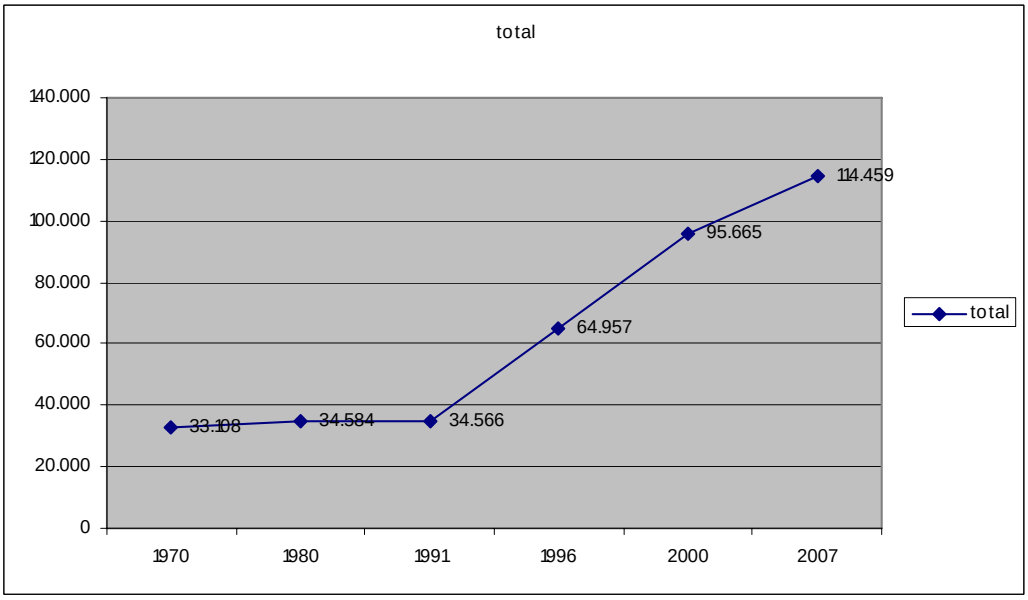


Gráfico 1.2 – Gráfico evolutivo da população total entre 1970 e 2007
Organizado pela autora.

A observação dos dados totais acima descritos no gráfico 1.1 mostra que, de 1970 a 1991, o aumento populacional foi lento e gradativo e, de 1991 a 1996, num período de apenas cinco anos, a população cresceu 124,07%.

Por outro lado, a perda de população entre 1980 e 1991, no gráfico 1.1 aconteceu em decorrência da emancipação político-administrativa de Eunápolis que, na época, era povoado de Porto Seguro e contava com quase 20.000 habitantes (SEI, 1998).

Além disso, as estatísticas referentes à população urbana e rural indicam que, a partir de 1991, a população urbana passou a corresponder a 67% do total e, em 1996, a 80,8%, exatamente o inverso do que ocorria anteriormente.

A interpretação que temos deste processo é a de que o crescimento populacional e a concentração da população na área urbana acontece simultaneamente com o crescimento do turismo e pela atração populacional que o turismo exerce do ponto de vista regional, além do próprio êxodo rural, em função da interiorização da pecuária, retração da lavoura cacaueira e o declínio da atividade extrativa da madeira. Como veremos a seguir, o contingente de migrantes atraídos pelo setor de serviços informais do turismo é composto por trabalhadores rurais ou urbanos de povoados vizinhos com baixa qualificação profissional.

Renda, condições de vida, finanças públicas

As condições de vida de uma população podem ser medidas e avaliadas por meio de instrumentos diversos, que englobam variáveis que possibilitam sua mensuração.

O IDE - Índice de Desenvolvimento Econômico é um destes meios que agrega variáveis sociais e econômicas. E é composto por outros índices de infra-estrutura, qualidade da mão-de-obra e arrecadação municipal. Este índice coloca

Porto Seguro na posição de 17° lugar em relação aos demais municípios baianos (SEI, 2002).

Em relação à análise do IDS – Índice de Desenvolvimento Social que é obtido a partir de variáveis passíveis de mensuração, que determinam o desenvolvimento social da população, tais como: Índice do Nível de Saúde – INS; Índice do Nível de Educação – INE; Índice de Serviços Básicos – ISB; Renda Média Familiar – RMF. Em relação a todos esses índices, Porto Seguro fica na posição 48° (SEI, 2002: 48).

Tabela 2 – Posição dos Municípios quanto ao IDS – ano base 1996*[2]

Município	INS	Class.*	INE	Class.	ISB	Class.	RMF	Class.	IDS	Class.
Belmonte	299,9	372°	878,5	94°	179,7	164°	283,2	105°	19,65	218°
P. Seguro	**176,3**	**186°**	**638,1**	**343°**	**131,1**	**255°**	**414,0**	**31°**	**21,05**	**165°**
S.C.Cabrália	175,2	184°	742,9	249°	134,3	247°	410,5	32°	21,99	136°
Salvador	120,8	87°	771,1	213°	520,0	5°	1.000	1°	42,68	1°
Vera Cruz	76,1	26°	807,8	164°	751,8	1°	340,2	52°	40,59	2°
Cravolândia	148,5	132°	1000	1°	220,1	109°	205,6	307°	23,50	100°
Paripiranga	35,0	1°	636,2	344°	75,0	360°	286,7	101°	25,00	67°

(Fonte: SEI, 2001) * Classificação. *[2] Dados do Censo de 2000.

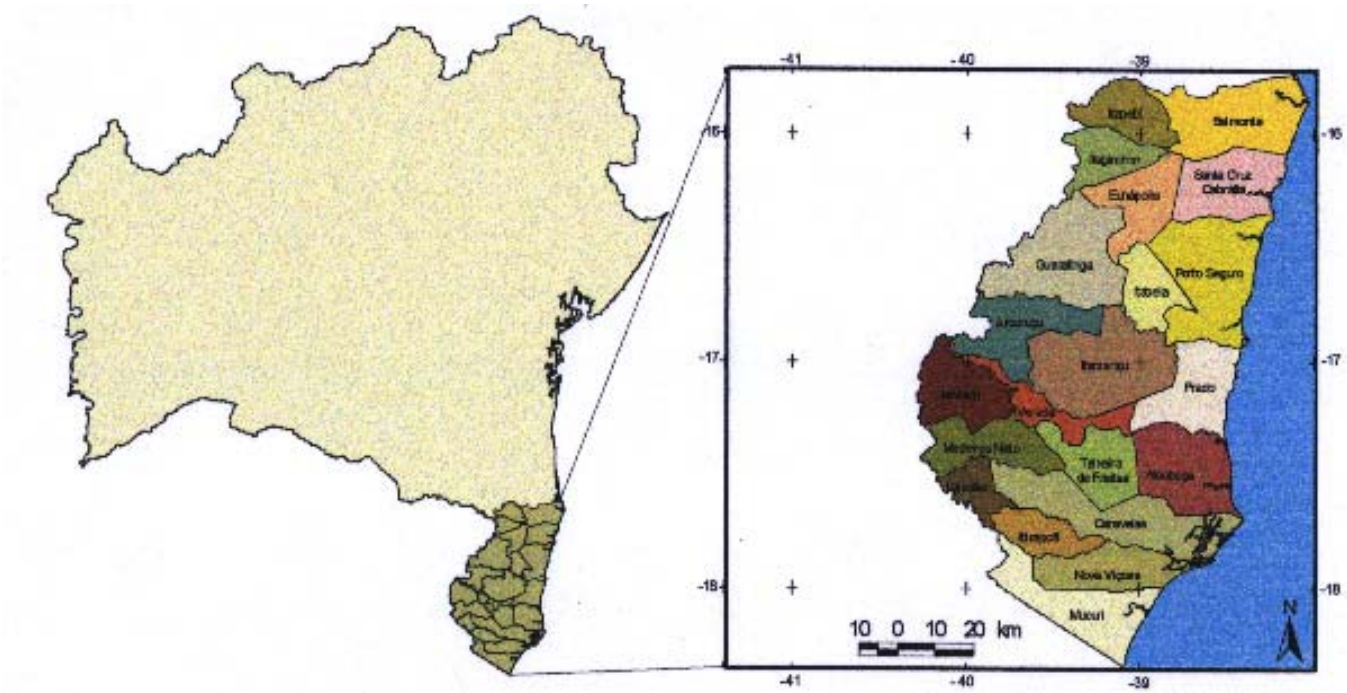
A tabela acima apresenta a posição dos municípios da Costa do Descobrimento em relação ao IDS, no qual Santa Cruz Cabrália é o melhor classificado, ocupando a 136ª posição, seguido de Porto Seguro, situado na 165ª posição, referente aos 417 municípios existentes no Estado da Bahia. É importante notar que, em relação ao RMF, todos os três municípios da Costa do Descobrimento ocupam uma boa posição comparando-se com o restante do Estado, destacando-se Porto Seguro e Santa Cruz Cabrália, na 31ª e 32ª, posição respectivamente.

Belmonte é o pior classificado na região, devido aos seus índices de saúde e de renda.

Analisando estas diferentes posições obtidas por estes índices, identifica-se uma distância significativa entre o INS, o INE e o ISB encontrados na “Costa do Descobrimento” em relação aos outros municípios baianos. O que ilustra a presença de investimentos advindos do Prodetur - BA, a partir da década de 1990 em áreas como saneamento básico (ISB) e na saúde (INS).

Educação

Uma das relações interessantes discutida em relação ao desenvolvimento do turismo é a capacitação profissional. O turismo se desenvolve a partir de uma série de serviços que requerem, a depender do público a ser atendido, níveis altos de formação educacional. Segundo Tofani (1996), o sistema educacional nos municípios da “Costa do Descobrimento”, abaixo descritos no mapa 1.1 até a década de 70 era extremamente precário, contando com poucos estabelecimentos



Mapa 1.1 – Porto Seguro e “Costa do Descobrimento”.
Fonte: SEI, 2004

de ensino – principalmente do ensino fundamental, restrito aos núcleos urbanos maiores. O índice de analfabetismo, de cerca de 60%, em 1980, refletia a precariedade educacional em que estava assentado o sistema de ensino regional. Tal fato começou a apresentar mudanças com o crescimento econômico ocorrido

durante os últimos 20 anos, diminuindo, significativamente, o analfabetismo e indicando o crescimento no número de estabelecimentos de ensino e de pessoas estudando.

Porto Seguro foi o município que apresentou a maior melhoria no índice de analfabetismo, com um decréscimo de quase 37%, em 30 anos, equiparando-se ao nível exigido na média nacional (TOFANI, 1996: 51). A Constituição impõe aos Poderes Públicos a obrigação de dar assistência gratuita a todos os filhos e dependentes dos trabalhadores. Essa assistência é obrigatória até os 6 (seis) anos de idade e será prestada por intermédio de creches e pré-escolas.

Assim, segundo a Constituição, deverá haver creches e pré-escolas para as crianças, que tenham até 6 (seis) anos de idade. E gratuita!

Tabela 3 - Infra-estrutura de ensino no município de Porto Seguro

Especificações	**Porto Seguro**	Belmonte	S. C. Cabrália	Total
Ensino superior	**-**	**-**	1 (Particular)	1
Ensino Médio N° de Escolas N° de Alunos	 4 5.823	 1 4.401	 1 1.629	 6 11.853
Ensino Fundam. N° de Escolas N° de Alunos	 90 23.935	 6 1023	 30 10.772	 126 35730
Alfabetização N° de Escolas N° de Alunos	 16 523	 - 861	 23 471	 39 1.855
Ensino Pré-escolar	20 3.044	- 845	2 1.762	22 5651

Fonte: Prodetur (2001: 51); IBGE (2007).
Organizado pela autora.

Vale observar que, no ano de 2001, foi inaugurado a FACDESCO – Faculdade do Descobrimento em Santa Cruz Cabrália, que realizou o seu primeiro vestibular em janeiro de 2002.

Confirmando a tendência de diminuição no índice de analfabetismo a partir da década de 1990, o município de Porto Seguro recebeu a maior quantidade de verbas do Prodetur I, com uma quantia de US$ 73.564 milhões em 1996, e conforme avaliação institucional executada pelo BID, o programa atingiu o seu propósito de melhorar em parceria com o poder público e a iniciativa privada, a infra-estrutura básica e turística, capacitação profissional, dentre outros. Vale a pena ressaltar que a inserção da população local no mercado de turismo com um melhor nível educacional continua baixa.

Mapa 1.2 – Mapa geral da localização da cidade de Porto Seguro, com destaque em laranja e à Rodovia Federal de acesso, a BR-101 e seu ramal, a BR-367, na altura da cidade de Eunápolis, a oeste de Santa Cruz Cabrália e Porto Seguro, com destaque amarelo, que é o portão de entrada para Porto Seguro.
Fonte: SEI, 1994.

Saúde

Com o início do Programa de Ação Para o Desenvolvimento do Turismo no Nordeste – Prodetur - NE, a partir da década de 1990 e com dados atualizados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE (2007), foram realizadas várias intervenções que visaram à melhoria da qualidade dos serviços de saúde da região da Costa do Descobrimento. Entendendo-se que a saúde está intimamente relacionada com condições básicas de higiene e de saneamento. Em meados dos anos 1990, a região possuía 18 hospitais e 5 centros de saúde, totalizando cerca de 195 leitos para toda a região do extremo sul baiano (IBGE, 2007).

Sistema de abastecimento de água, esgotamento sanitário e coleta de lixo.

Para Tofani (1996), a rede de abastecimento de água estava restrita, basicamente, aos núcleos centrais em decorrência do crescimento urbano, ocorrido a partir da década de 1990, houve um crescimento significativo de ligações e conforme Araújo (2004), 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 8.280 domicílios (34,64%) são abastecidos através de poço ou nascente; 19.066 (79,76%) dos domicílios têm o lixo coletado *(TOFANI, 1996: 14; ARAÚJO, 2004: 44).*

O abastecimento de água na cidade é feito por uma estação elevatória no Rio dos Mangues, de onde é transportada para tratamento. Com um forte investimento de capital propiciados pelo Programa de Ação Para o Desenvolvimento do Turismo

no Nordeste - Prodetur - NE, as localidades de Arraial d'Ájuda, Vera Cruz e Trancoso, contaram com um sistema de tratamento de água.

Em relação ao esgotamento sanitário na Costa do Descobrimento, nas décadas de 1970 e 1980, segundo Tofani (1996), as soluções coletivas para o esgotamento sanitário (SES), eram praticamente inexistentes, com parte do esgoto despejada no oceano, nos mangues e nos rios da região. A população adotava soluções individuais tipo fossa séptica ou ligava suas casas e empreendimentos nos canais de drenagem natural que atravessavam toda a cidade e que desembocavam nas praias, nos mangues e nos rios, comprometendo esses ecossistemas (TOFANI, 1996: 17-18).

Tabela 4 – Esgotamento Sanitário na Costa do Descobrimento – 1991

Município	N° de Domicílios Atendidos	(%) Atendidos
Belmonte	2.558	51,49%
P. Seguro	**4.449**	**61,60%**
S.C.Cabrália	709	51,45%
Total	**7.716**	**56,23%**

Fonte: IBGE, 2001

Assim, com o intuito de melhorar a salubridade ambiental e um adequado atendimento em saneamento básico da população fixa e flutuante, a partir da década de 1990, realizaram-se diversos investimentos públicos, oriundos de recursos financeiros de instituições nacionais e estrangeiras, para a melhoria desse setor.

No que diz respeito ao lixão, enquanto a proporção de domicílios com a coleta direta do lixo aumentou significativamente, a disposição do lixo ainda apresenta problemas ambientais, apesar da construção do aterro sanitário no ano 2000, com recursos do Banco Mundial – Programa CAR – PRODUR.

A pressão populacional sobre a infra-estrutura urbana básica é fortemente aumentada na época de alta temporada de verão em decorrência do turismo, principalmente sobre coleta de lixo, abastecimento de água e instalação da rede de esgoto.

Fotos 1 e 2 – Esgoto a céu aberto. Bairro de Cambolo. (Clébia Carvalho, 2002)

Transportes

Até o início da década de 1970, o acesso terrestre para a Costa do Descobrimento ocorria por meio de vias não pavimentadas, utilizadas, em sua maioria, apenas para o transporte local. A atividade turística não tinha muita expressão e desenvolvia-se lentamente, embora já se alastrasse para outros locais, como por exemplo, Arraial d'Ájuda, Caraíva, Trancoso e Santa Cruz Cabrália.

Em 1973, a cidade foi favorecida pela construção e asfaltamento do trecho da rodovia BR – 101, entre Vitória (ES) e Salvador (BA), assim como o trecho da BR – 367, que interliga a BR – 101 a Porto Seguro – Santa Cruz Cabrália.

O Prodetur - NE realizou obras de acesso e pavimentação na rodovia BA – 001 nos trechos entre Santa Cruz Cabrália – Belmonte e Porto Seguro – Trancoso, ampliando o território turístico regional e a possibilidade de formação de novos

roteiros turísticos, “atendendo 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” *(TOFANI, 1996: 33-34; ARAÚJO, 2004: 46).*

Em relação ao transporte aéreo, a Costa do Descobrimento conta com um aeroporto internacional, no município de Porto Seguro, e um campo de pouso em Belmonte. O primeiro destaca-se por ser o principal portão de entrada aérea para o Pólo, tendo passado por duas ampliações durante a década de 1990. Possui uma pista de 2000 metros de extensão por 45 metros de largura e é classificado pelo Ministério da Aeronáutica como a categoria equivalente aos aeroportos de Congonhas (SP) e 2 de Julho (Salvador). Está apto a receber aeronaves até o porte de um *Boeing* 767 ou *Air Bus* A-310 (SMT, 2001).

Indústria

O setor industrial é pouco representativo como atividade econômica para a região, e os municípios que possuem algum destaque nesse setor são Porto Seguro e Belmonte, que se concentram, basicamente, em dois ramos: a extração de minerais não metálicos (areia, argila, mármore, etc.) e o ramo de madeiras. Ramos esses, voltados para a construção civil.

O setor madeireiro destaca-se a partir da implantação da empresa Bahia Sul Celulose, no município de Mucuri, no início da década de 1990, consolidando esta atividade na área. Recentemente, foi instalada a unidade produtora de celulose da fábrica Veracel Celulose S.A., que detém grande parte de seu maciço florestal no município de Belmonte. Porto Seguro concentra apenas a comercialização da madeira reflorestada e extraída na região. As atividades que possuem maior

expressividade são as vinculadas à construção civil, às de produtos alimentícios e minerais não-metálicos.

Nesse sentido, a expansão do turismo e da indústria madeireira é responsável pelo crescimento do setor da construção civil. Também como conseqüência do turismo, o setor de produtos alimentícios aparece em terceiro lugar no ano de 2007, conforme dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2007).

Agropecuária

Segundo Tofani (1996), “os empreendimentos agro-industriais do ramo da celulose e papel foram os que produziram as maiores alterações nos padrões de organização socioeconômica, de uso de solo e de povoamento regional, em vista dos grandes maciços florestais implantados, ao norte e ao sul do extremo sul da Bahia, em terras antes destinadas à produção agropecuária, inclusive às culturas alimentares” (TOFANI, 1996: 63).

A despeito da importância econômica desta atividade, não se constata um movimento positivo no que diz respeito à geração de empregos. Muito pelo contrário, o que vem se observando é que as grandes transformações na economia regional, em boa medida, implicaram em significativa eliminação de oportunidades de emprego ou de ganho para os pequenos produtores independentes mais pauperizados, posto que, tais atividades são extremamente mecanizadas, assim tornando-se altamente desempregadoras.

Outros vetores de desenvolvimento regional são a pecuária extensiva de corte, voltada para atender o mercado interno, com alta concentração fundiária;

também, pouco empregadora de mão-de-obra, além da criação de frangos, nos municípios de Belmonte e Santa Cruz Cabrália.

Dentre os principais produtos agrícolas cultivados, merecem destaque a produção de côco-da-bahia, o mamão, a mandioca, o cacau, a borracha coagulada (látex), o café e a cana-de-açúcar (IBGE, 2007).

Pesca

Segundo Araújo (2004), a cidade de 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. *(BAHIA PESCA, 1998 apud ARAÚJO, 2000: 49).*

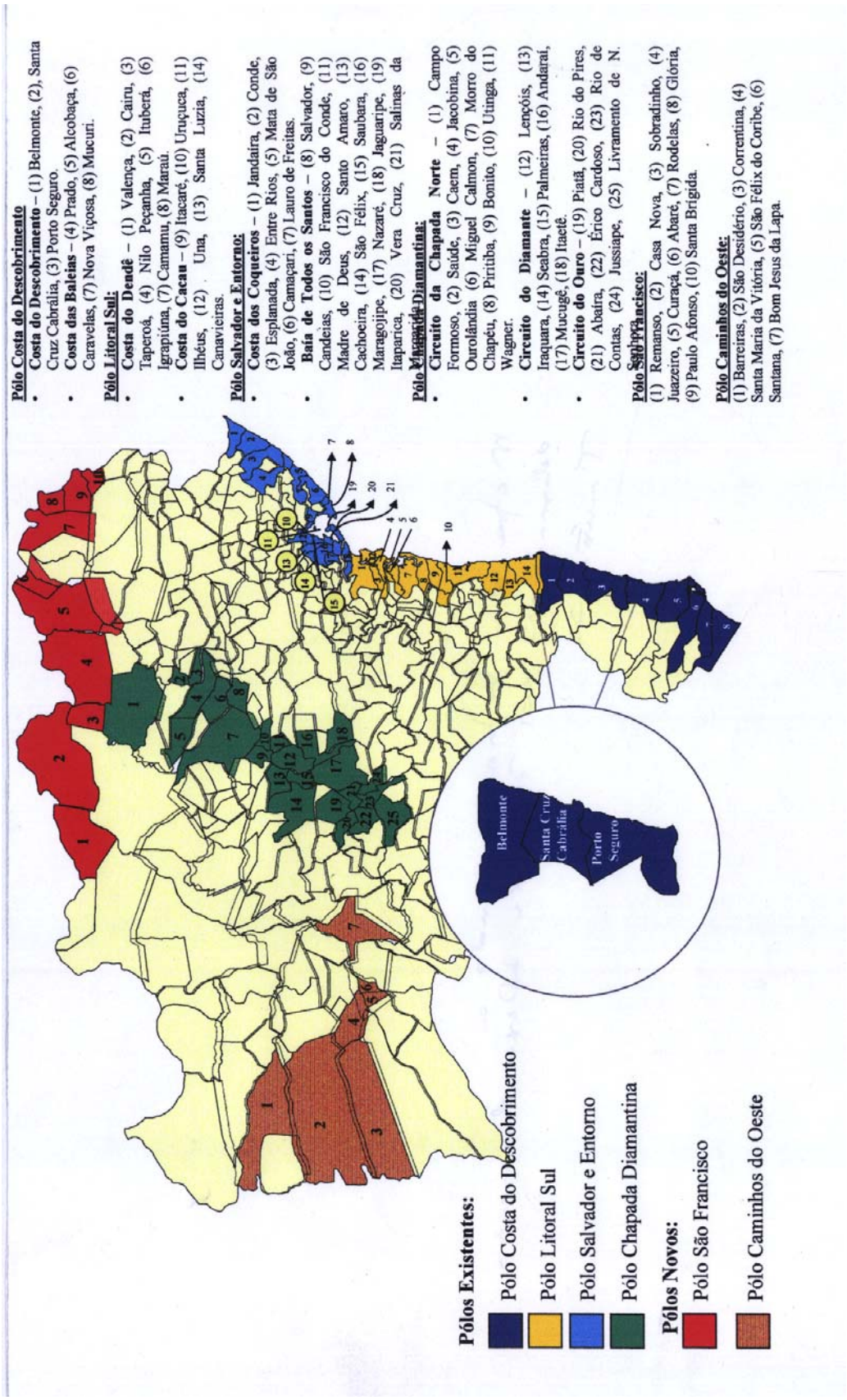
Comércio, Serviços e Turismo

A atividade comercial e de serviços conjugada ao setor de turismo, foi impulsionada a partir da abertura da BR – 101 e da BR – 367, facilitada pelo tráfego de bens e serviços e o acesso de pessoas a áreas antes não acessíveis. Isso trouxe resultados benéficos para a região, ou seja, propiciou o aumento da taxa de emprego e de renda do setor. Segundo dados da *Bahiatursa, (2000) apud ARAÚJO, (2004: 49)*, Porto Seguro, apresentava em 2000, 502 meios de hospedagem, perfazendo 10.204 unidades habitacionais e 31.438 leitos, contra os 15.812 leitos oferecidos por Salvador.

Segundo dados fornecidos pelo IBGE (2007), o setor de comércio e serviços é o que possui maior expressividade econômica no município, são os setores que mais empregam, totalizando 5.707 pessoas. Em contrapartida, a taxa de desemprego no município é da ordem de 31% (BID, 2001), apesar do dinamismo do setor de turismo, principal fonte empregadora. Há uma grande massa de pessoas fora do mercado de trabalho, em decorrência da baixa qualificação profissional, arrefecendo parcela da população urbana para a chamada economia informal.

Assim, Porto Seguro, juntamente com os municípios de Santa Cruz Cabrália e Prado, compõem o que se denominou "Costa do Descobrimento", nomeação que segue a política de turismo baiano que dividiu o Estado em sete zonas turísticas[6]. Veja mapa 1.3 na página seguinte, sobre os Pólos de Desenvolvimento Turístico na Bahia.

[6] Chapada Diamantina, Costa das Baleias, Costa do Cacau, Costa do Dendê, Bahia de Todos os Santos, Costa dos Coqueiros e a já citada Costa do Descobrimento.

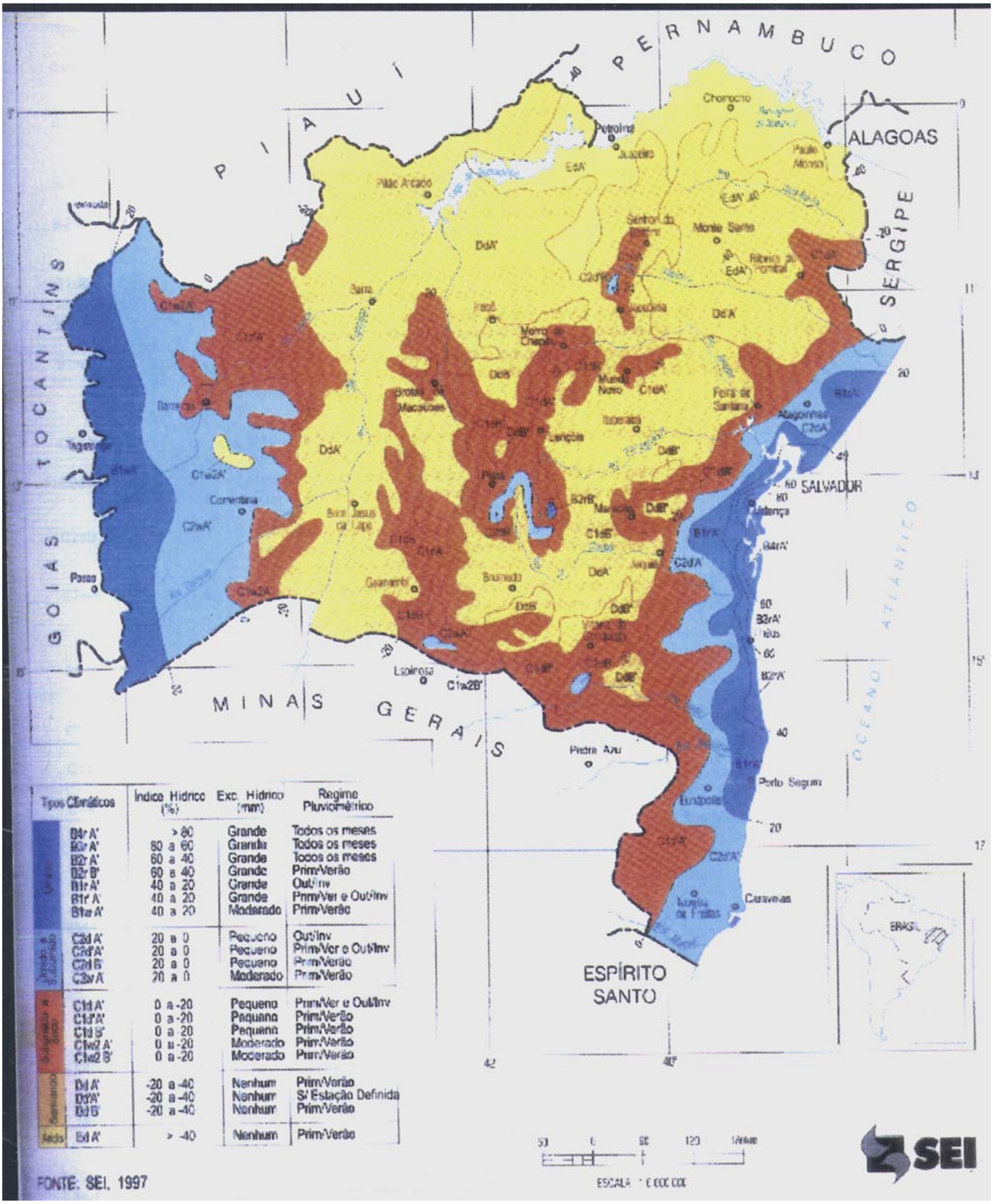


Mapa 1.3 – Mapa da Bahia contendo à delimitação dos Pólos de Desenvolvimento Turístico.
Fonte: Prodetur, 2001.

Clima

O extremo sul da Bahia, no qual está inserida a cidade de Porto Seguro, predomina tipo climático úmido, ou tropical atlântico costeiro, atingindo o índice pluviométrico médio de até 1.787,06 mm. No período compreendido entre os meses de março a maio a precipitação pluviométrica aumenta para 2.307,2 mm. Assim, a temperatura média anual varia em torno de 24,4°C. É classificado por Köeppen como do tipo Af, posto que a precipitação do mês mais seco é superior a 60 mm (SEI, 1994).

O conjunto de características climáticas acima descritas, favorecem tanto a agricultura quanto o turismo. No que diz respeito ao turismo, existe demanda turística para essa localidade durante todas as estações do ano.



Mapa 1.4 – Tipos climáticos do Estado da Bahia. Detalhe para a região de Porto Seguro, que apresenta tipo climático B1r'A', clima úmido, que apresenta pequena ou nenhuma deficiência hídrica, com concentração de chuvas nas estações do ano, outono e inverno.
Fonte: (MOTTA, 1998: 68).

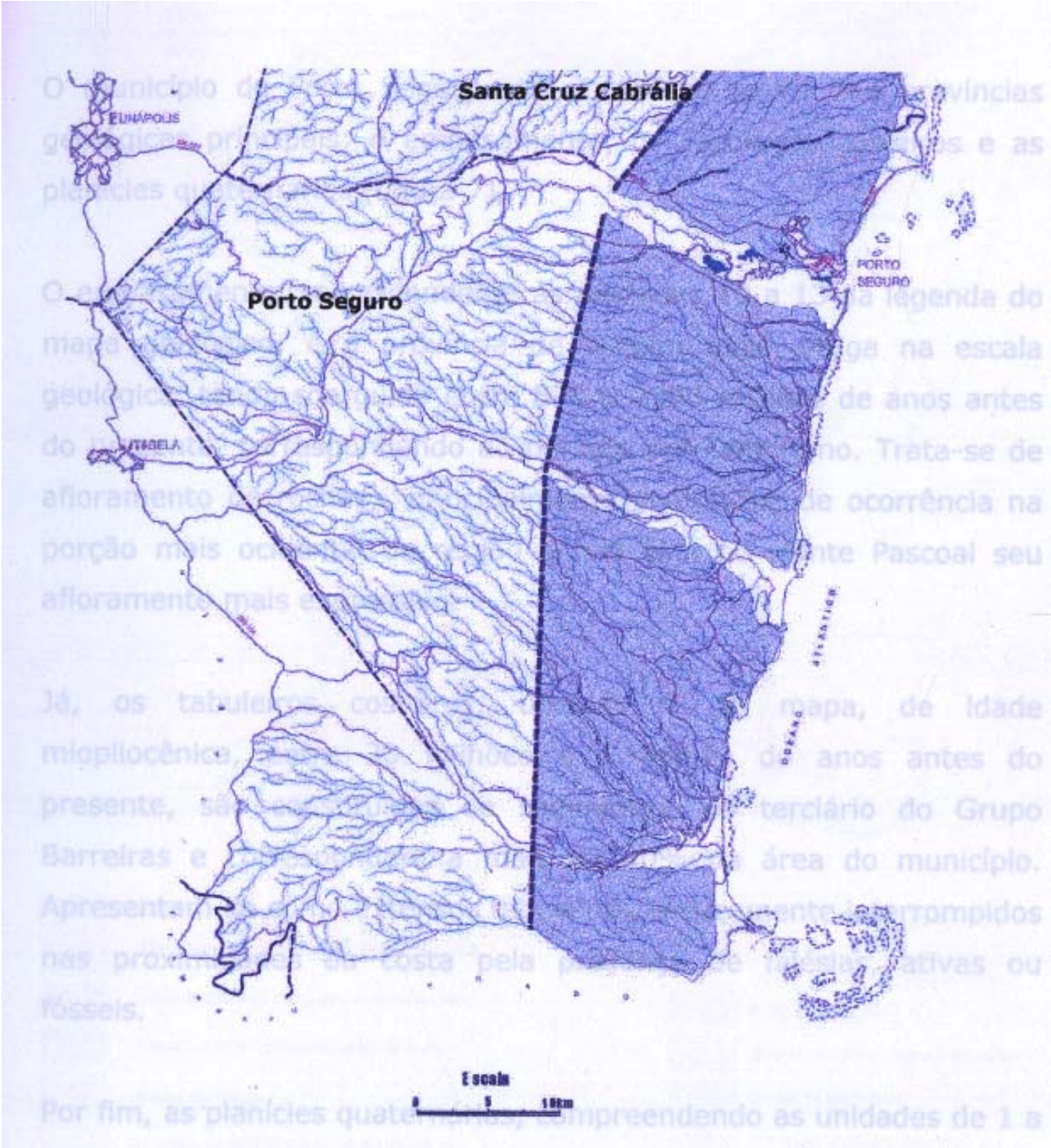
Hidrografia

Porto Seguro está localizado na bacia hidrográfica do Rio Buranhém. A área de drenagem dessa bacia hidrográfica é da ordem de 2.538 km², em Minas Gerais, e 2.241 km² na Bahia, o que representa 88,3% do território da bacia naquele estado. O talvegue principal do rio Buranhém atinge 167 km, ficando 28 entre a cabeceira e a divisa dos Estados de Minas Gerais e Bahia. A partir da divisa até a foz são mais 139 km. O perímetro da bacia é de 348 km, considerando-se toda a extensão, nos dois estados (MUNIZ, 2005: 127), além de compreender as bacias dos rios Frades, Caraíva, Corumbau, Mangues, Mundaí, São Francisco, Itaípe, da Barra, Trancoso e o córrego do Setiquara. O alto índice pluviométrico anual, possibilita ao Estado um dos potenciais hídricos mais elevados.

As planícies costeiras, em particular os depósitos fluviais marinhos, são constituídas de depósitos de mangues, cordões arenosos e terraços marinhos, representando áreas de grande impacto ambiental, em virtude da pressão urbana e das atividades econômicas.

Segundo Araújo (2004), “o estudo das águas subterrâneas identificou sete sistemas aqüíferos. O aqüífero à leste é o mais importante de todos e abrange 76% da área do município. Sua importância, de capacidade de armazenamento e vazão, se dá em função da sua localização, que abrange os aglomerados urbanos costeiros” (ARAÚJO, 2004: 51).

Além disso, os aqüíferos em exploração podem ser salinizados pelo nível de mar ascendente e também estarem sujeitos à poluição de lixões próximo a áreas urbanas.



Mapa 1.5 – Bacias Hidrográficas do município de Porto Seguro
Fonte: *(ROCHA, 2000 apud ARAÚJO, 2004: 52).*

Geologia

As falésias estão presentes em toda a faixa costeira atlântica que, em vários trechos suprimem a planície sedimentar. Sobre essas falésias, o terreno é regularmente plano (tabuleiro), possibilitando condições ideais para assentamentos humanos. Esta formação geológica, denominada Barreiras, formou-se por sedimentos não-consolidados gerados no período Terciário.

Esta topografia é cortada por importantes rios, tais como: o Buranhém, São Francisco, o Da Vila, o Caraíva e o dos Mangues, que funcionavam como fonte de energia utilizada nos engenhos de cana-de-açúcar e, até os dias atuais, como fonte de abastecimento de água para a própria cidade.

O rio Buranhém continua a desempenhar um importante papel na dinâmica socioespacial dessa localidade, posto que as colônias de pescadores estão na dependência da pesca para sua própria sobrevivência. O assoreamento do Rio e a contaminação dos mananciais hídricos são fatos. Na figura 3 observa-se a Mata Ciliar do outro lado do rio, sendo apropriada pela crescente especulação imobiliária e pela expansão desordenada do turismo nas últimas décadas.

Figura 3 - Cotidiano dos pescadores. (Clébia Carvalho, 2003).

Topografia e uso do solo

Porto Seguro possui uma topografia bastante homogênea, caracterizando uma paisagem constituída de colinas de pouca altura, que são as ramificações da Serra dos Aimorés. Denis (1980), ao realizar uma rápida descrição da então Província de Porto Seguro afirma que: "(...) até o rio Belmonte (...) caminhando para o norte as Serras dos Aimorés se eleva com suas imponentes florestas. Este pico, que se havia desde muito longe, do mar, é o Monte Pascoal, o primeiro a receber um nome pelos europeus, e que trás consigo suas lembranças como um monumento, faz parte da cordilheira que acabamos de nomear" *(DENIS, 1980: 217 apud MOTTA, 1998: 66)*.

Foto 4 - Monte Pascoal. (Clébia Carvalho, 2001).

Foi justamente esta topografia que despertou a atenção dos navegadores portugueses da armada de Cabral, conforme relato da Secretaria Municipal de Turismo (2006), segundo o testemunho do escrivão Pero Vaz de Caminha, naquela

tarde de 22 de Abril “os nossos toparam um grande monte, mui alto e redondo ao qual monte alto o capitão pôs o nome Monte Pascoal e à Terra de Vera Cruz”.

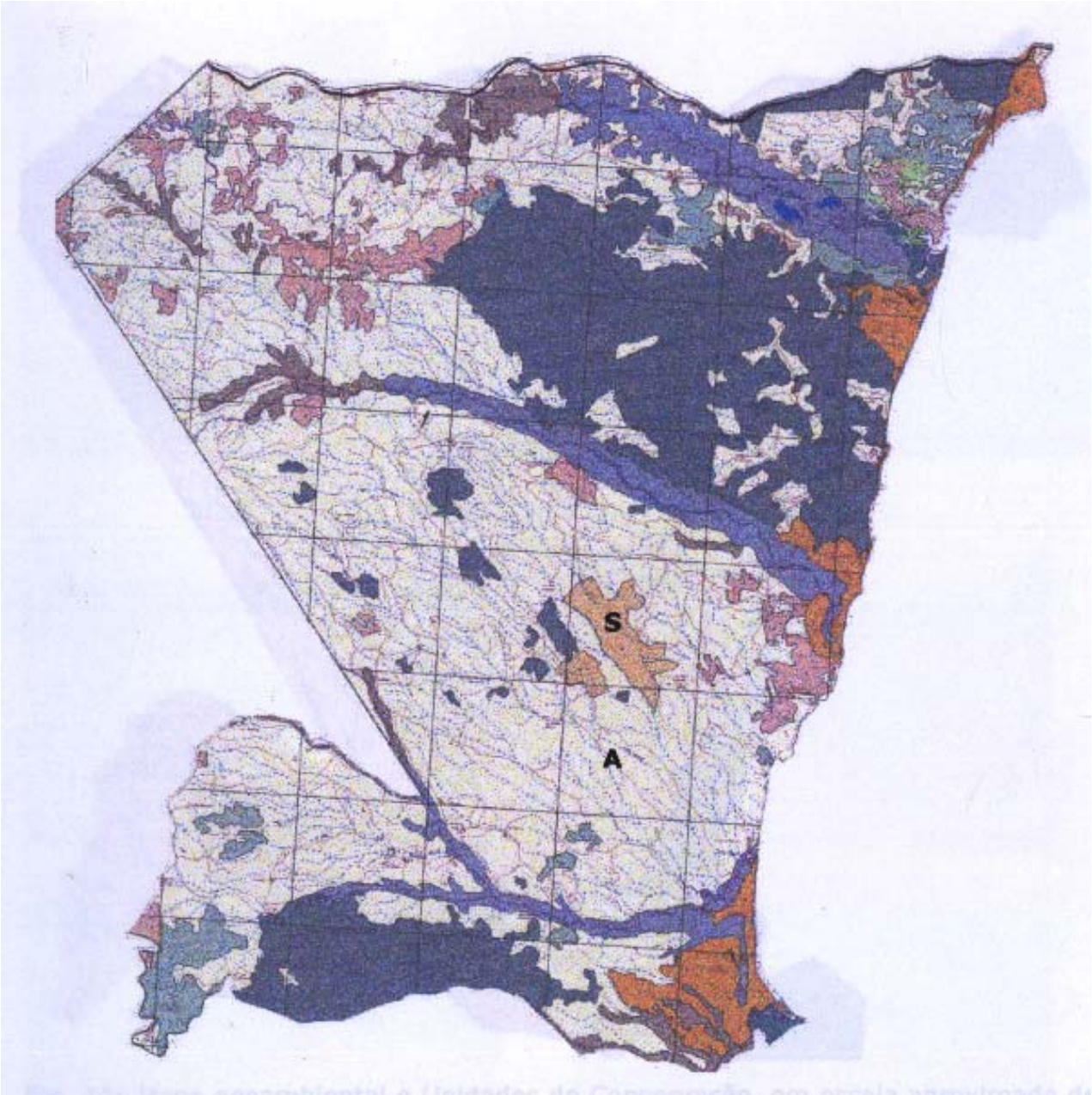
O uso do solo em Porto Seguro está intimamente relacionado à criação da pecuária extensiva de corte, voltada para atender o mercado interno, em detrimento de outros tipos de culturas.

Desde a década de quarenta, vinha sendo planejada a criação de um parque nacional na região do descobrimento em torno do Monte Pascoal. A implementação deste parque, em 1961, fez aumentar o fluxo migratório dos Pataxó de Barra Velha para Coroa Vermelha, no município de Santa Cruz Cabrália. Conforme constado por Grünewald (2001), “a criação deste parque, em 1961, os índios ficaram proibidos pelo então Instituto Brasileiro de Desenvolvimento Florestal de caçar, coletar e estabelecer roças em suas terras, o que os colocou em sérias dificuldades de sobrevivência” (GRÜNEWALD, 2001: 129).

Boa parte da floresta primária presente encontra-se protegida legalmente por Unidades de Conservação. O Parque Nacional do Pau-Brasil, localizado mais ao norte do município é responsável por preservar 11.538 ha, aproximadamente, e o Parque Nacional do Monte Pascoal, ao sul do município, que compreende uma área de 22.500 ha. Nos demais casos, a observação das manchas indica uma tendência de ocupação urbana ou agrossilvipastoril em direção à cobertura vegetal *(IBAMA, 2004 apud ARAÚJO, 2004: 63).*

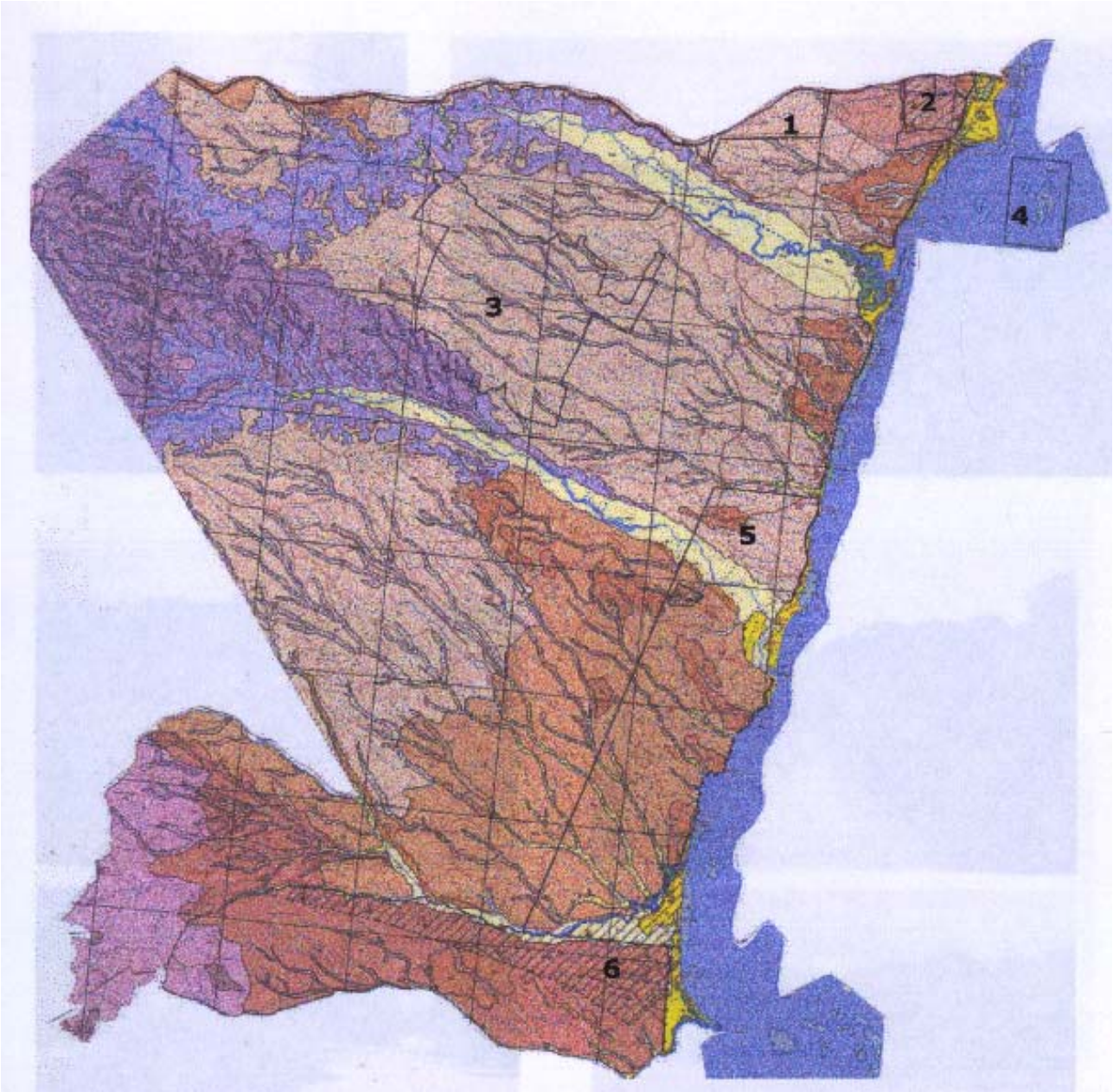
Carvalho e Sampaio (1992: 9-10) relacionam a proibição de plantar em terras de ocupação tradicional que foram tornadas área de proteção ambiental (APA), a inauguração da BR – 101, em 1974 e o fluxo turístico aos municípios de Porto Seguro e Santa Cruz Cabrália, aponta para a necessidade de planejamento do uso da terra, que concilie preservação da cobertura vegetal e usos agropecuários e

urbano, relacionado à grande especulação imobiliária e à expansão desordenada do turismo na região do extremo sul baiano.



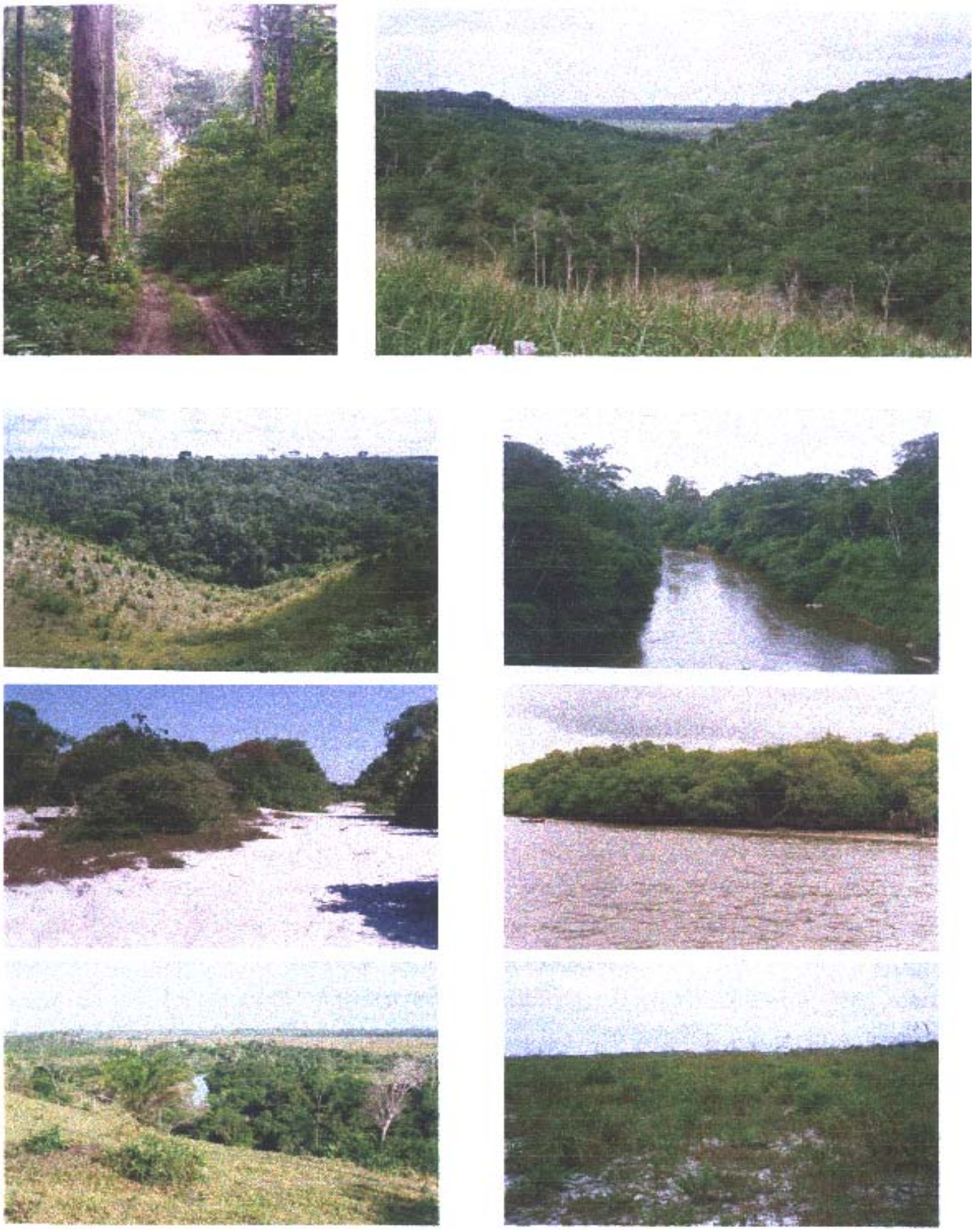
Mapa 1.6 - Mapa simplificado do uso do solo e cobertura vegetal, em escala aproximada de 1:450.000. As áreas grafadas em azul escuro correspondem à vegetação primária existente no município e sua maioria encontra-se protegida por Unidades de Conservação. Em contrapartida, a mancha amarelada, destacada 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.

Autor: *(ROCHA, 2000 apud ARAÚJO, 2004: 65).*



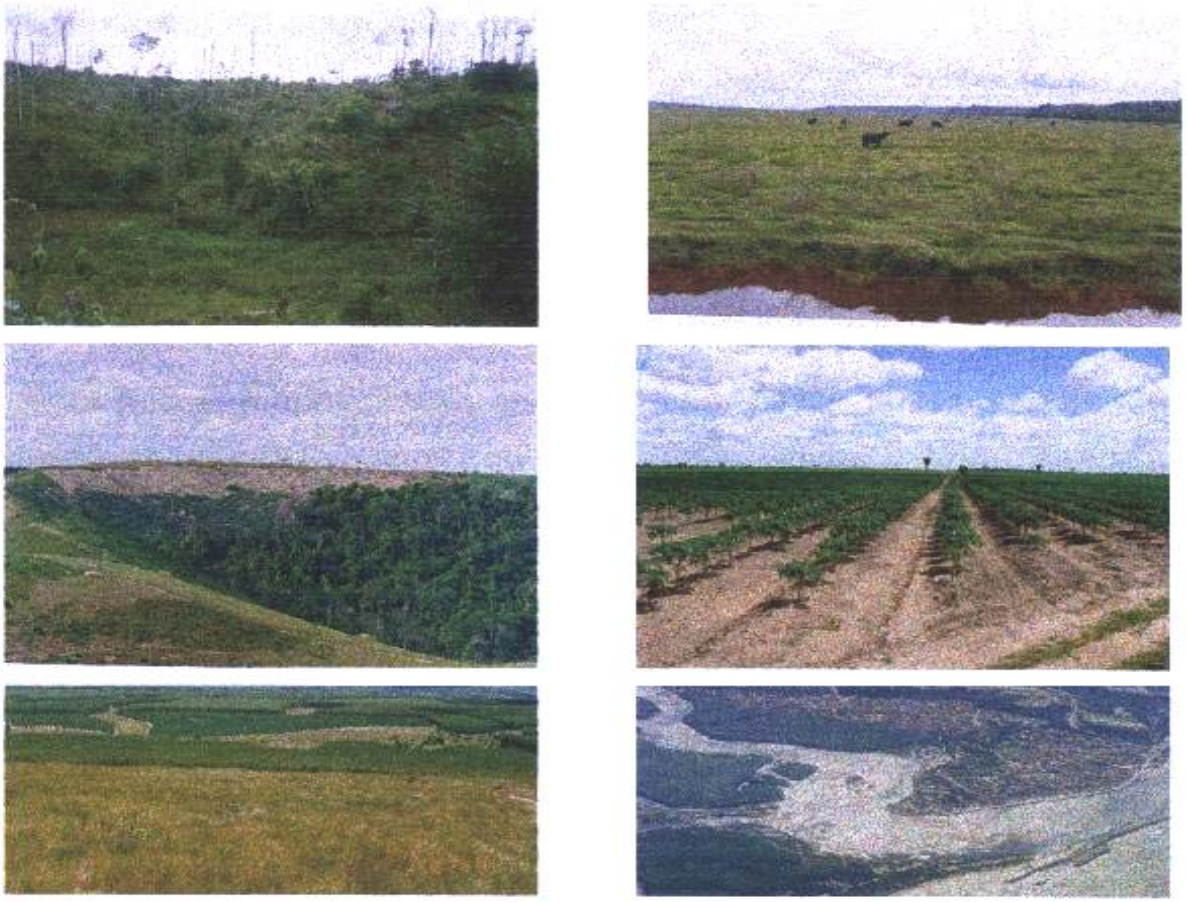
Mapa 1.7 – Mapa geoambiental e Unidades de Conservação, em escala aproximada de 1:450.000. Toda a área grafada em tons de marrom, oferece baixa restrição ao uso, seja ele urbano ou agrossilvipastoril, segundo as informações contidas no levantamento elaborado pela CPRM. As Unidades de Conservação presentes 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 secionadas pelo traçado da APA, não sendo observado o critério de bacias hidrográficas , portanto. *Autor: (ROCHA, 2000 apud ARAÚJO, 2004: 66).*



Fotos 5 a 14, 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. *Autor: (ROCHA, 2000 apud ARAÚJO, 2004: 67).*



Fotos 15 a 20, 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. *Autor:* (*ROCHA, 2000 apud ARAÚJO, 2004: 68).*

No que diz respeito aos desdobramentos desses processos de uso do solo e produção do espaço na cidade de Porto Seguro e seus arredores, após o descobrimento inicia-se um longo ciclo extrativista. A partir do século XIX a região fica então caracterizada como agro-exportadora voltada à lógica de produção em escala internacional, com uma forte especialização produtiva do território. Contudo,

passou, no início do século XX, por uma grande depressão econômica, em função da industrialização de outras áreas brasileiras o que concorreu para estagnar a economia local.

Somente a partir da década de 1950, surgem novas atividades econômicas na região: a extração da madeira e à pecuária causaram uma grande destruição da cobertura vegetal. Essa exploração econômica, de caráter predatório, concentrou-se nas áreas interiores da região. Assim, Porto Seguro permaneceu, de certa forma, à margem dessas atividades por estar situado no litoral.

Posteriormente, na década de 1970, as áreas devastadas pelo extrativismo da madeira foram reflorestados com “pinus”, para atender às necessidades de uma nova atividade econômica, a produção da celulose. Isso contribuiu para o desenvolvimento dos municípios de Eunapólis e Teixeira de Freitas, ambos no interior.

Nota-se, portanto, que a expansão da indústria da celulose no extremo sul baiano, em decorrência da sua inserção na lógica de acumulação internacional, tanto para atender o mercado interno como externo de toros, papel e celulose, acarretou uma forte pressão sobre os recursos naturais, transformando radicalmente a sociedade, a paisagem local e as relações de produção.

Como nos lembram Santos e Silveira (2001),

Agregam-se os contextos ao mesmo tempo em que as regiões perdem o controle sobre o que nelas acontece, contribuindo para uma verdadeira fragmentação territorial. As novas vocações regionais são amiúde produtoras de alienação, pela pressão da ordem global sobre as populações locais (SANTOS & SILVEIRA, 2001: 106).

Diante desse contexto, a inserção dessa região na especialização produtiva do território em escala internacional, mascara e revela os interesses dos atores hegemônicos em detrimento dos interesses que a própria comunidade local aspira. Exemplo dessa inserção é o caso da fábrica Veracel Celulose S. A., na qual tenta passar para a opinião pública, a imagem de protetora da natureza, com a manutenção da Estação Veracruz, uma reserva particular do patrimônio natural (RPPN), compreendida parcialmente no município de Belmonte. Veja mapa 1.7 na página 36.

Capítulo II

Turismo e problemática ambiental em Porto Seguro

A região do Extremo Sul da Bahia é conhecida como o berço do território nacional, pois é uma das áreas mais antigas de ocupação e povoamento do Brasil e particularmente do Estado da Bahia; no entanto, o desenvolvimento socioeconômico, a expansão demográfica e a produção do espaço, só assumiram características marcantes e patamares econômicos expressivos no século XX, distintamente do que ocorreu em outras áreas litorâneas do território brasileiro. Porto Seguro carrega o símbolo de cidade por onde o processo de colonização se iniciou.

Dessa forma, a história de Porto Seguro é parte da gênese do descobrimento do Brasil. Em 1973, foram tombados os núcleos da “Cidade Alta” e “Cidade Baixa”, pela União, em parceria com o Instituto do Patrimônio Histórico Artístico Nacional – IPHAN, pelo decreto n° 72.107 de 18 de abril de 1973 e no ano 2000 foi elevado à condição de Patrimônio Natural Mundial pela UNESCO.

A cidade de Porto Seguro possui um marco histórico de grande importância e guarda um acervo histórico-cultural, que se expressa, sobretudo, em seu rico patrimônio paisagístico e arquitetônico, que se compõe com recursos naturais, representados por sua diversidade de ecossistemas costeiros e extenso litoral.

Esse conjunto de características acima descritas contribuiu para que Porto Seguro se tornasse um importante destino turístico por volta de 1960. Entretanto, a exploração econômica do turismo relativamente recente, iniciou-se na década de 1970. Antes disso, Porto Seguro não atraía o interesse do mercado turístico, pois,

apesar dos recursos histórico-culturais e naturais, o acesso era difícil e apesar do símbolo era uma cidade pouco conhecida.

A mudança somente veio a ocorrer com a abertura da BR – 101 em meados da década de 1950, e seu asfaltamento no início dos anos 1970. É a partir desse contexto, que o turismo se desenvolveu e se impôs como atividade econômica principal na região.

As novas formas de (re)ordenar o espaço físico decorrem de intervenção do Estado, através do Prodetur-NE, a partir dos anos 1990, e com um programa de desenvolvimento turístico regional, passando a ter a função de descentralizar o turismo estadual, repercutindo, sobremaneira, para a cidade de Porto Seguro e seus arredores, visando ampliação e/ou modernização de ampla infra-estrutura turística.

O Programa de Ação para o Desenvolvimento do Turismo no Nordeste (Prodetur – NE) foi instituído, conforme Cruz (2001), pela Portaria n° 1, de 29/11/1991, por ação conjunta da Sudene (Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste) e da Embratur (Instituto Brasileiro de Turismo), objetivando ordenar o desenvolvimento do turismo na região. Além dos nove estados nordestinos, o Prodetur engloba, também, a região norte de Minas Gerais, e tem como objetivos específicos: aumentar o turismo receptivo; aumentar a permanência do turista no Nordeste; induzir novos investimentos na infra-estrutura turística; gerar emprego e renda com a exploração direta ou indireta da atividade turística (CRUZ, 2001: 267).

O turismo no município de Porto de Porto Seguro é, portanto, fruto e produto da própria estratégia do governo da Bahia, com intervenções isoladas nos anos 1970, com reflexos para se organizar-se institucionalmente nas décadas seguintes, o que permitiu a descentralização da atividade turística, a partir dos anos 1990, estruturada com base em “programas setoriais do tipo Prodetur - NE, que faz às

vezes de uma política urbana. Com a participação do poder público como gestor de infra-estrutura básica e de serviços públicos e também da iniciativa privada para viabilizar investimentos em ampla infra-estrutura de apoio ao turismo, a partir do capital privado (CRUZ, 1999: 151).

Enquanto o turismo se estruturou como atividade econômica de peso a partir dos anos 1990, os atrativos turísticos foram construídos pelo significado histórico que representam para o país.

De acordo com a Secretaria Municipal de Turismo e Desenvolvimento Econômico de Porto Seguro (2006) a “Cidade Alta” possui importante referencial histórico do Sítio do Descobrimento e abriga os edifícios públicos e religiosos da cidade, testemunhos do passado colonial. As mais importantes são: ruínas da Igreja da Glória (construção teve início em 1503, restando apenas ruínas), a Igreja Nossa Senhora da Pena, construída em 1535, a Igreja Nossa Senhora da Misericórdia, construída em 1549, a Igreja de São Benedito, construída em 1551, a Igreja Nossa Senhora d’Ájuda, a Igreja Nossa Senhora do Rosário e a Igreja São Miguel, foram construídas no século XVI, além do Memorial do Descobrimento e da Casa da Câmara e a cadeia, construídas em 1756, funcionam atualmente, o Museu e o Instituto do Patrimônio Histórico Artístico Nacional (IPHAN).

jkkFotos 21 a 26 - Patrimônio Histórico da Cidade Alta e Igreja de São João – Trancoso. Fonte: FERREIRA, (1958: 130 – 136). Da esquerda para a direita, funciona a Igreja Nossa Senhora da Pena, Antigo Paço Municipal, Igreja de São João – Trancoso, Marco do Descobrimento, Ruínas da Igreja da Glória, construída em 1503 (Clébia Carvalho, 2003). Foram revitalizados a partir da década de 1990, com recursos do Prodetur – BA.

Na “Cidade Baixa”, os casarios coloridos e as ruas estreitas fazem refletir sobre o passado colonial. Na foz do rio Buranhém, foi fundada a Vila de Porto Seguro, em 1534. Contrastava no passado, com a “Cidade Alta”, abrigando as atividades comerciais e pesqueiras. Atualmente a “Passarela do Álcool, é um dos seus atrativos.

Fotos 27 e 28 – Casario colorido já direcionado para o comércio, também revitalizados com recursos do Prodetur – BA, a partir da década de 1990. (Clébia Carvalho, 2001).

Quanto aos acervos histórico-culturais derivados do descobrimento do Brasil, destacam-se três municípios: Santa Cruz Cabrália (possui como atração turística o sítio da Coroa Vermelha, local onde foi realizada a primeira missa e também o lugar dos índios Pataxó), que desmembrou de Porto Seguro em 1832; Porto Seguro e Belmonte. Dos três, Porto Seguro constitui-se na principal via de entrada para o acesso aos vários municípios dessa região, destacando-se outras localidades turísticas como Arraial d’Ájuda, Caraíva e Trancoso.

Em relação às atrações turísticas naturais são: 90 km de praias, manguezais, rios, restingas, coqueirais, falésias (extremo sul do município), arrecifes e formações de corais, Mata Atlântica, Parque Marinho de Recife de Fora, Parque Nacional de

Monte Pascoal, Estação Ecológica de Pau Brasil, a reserva particular do Patrimônio Natural Fazenda Monona e da Estação Vera Cruz, que é uma RPPN (Reserva Particular do Patrimônio Natural), que funciona como núcleo de pesquisa e de monitoramento da fauna e da flora.

Possui também uma área de reserva indígena da Jaqueira que é uma área de preservação ambiental e afirmação cultural dos índios Pataxó, onde são desenvolvidas atividades de reinvenção dos costumes e tradições indígenas. São desenvolvidos nesta área programas de ecoturismo e educação ambiental.

Fica evidente que o produto ofertado na Costa do Descobrimento, desde a segunda metade dos anos 1990, é devido ao conjunto de características naturais, culturais e históricas que foram determinantes para o desenvolvimento da atividade turística nesta localidade, ao mesmo tempo que reúne condições para oferecer ao mercado turístico nacional e internacional uma gama de produtos diferenciados, particularmente em termos de turismo de lazer, turismo cultural e ecoturismo.

Para Tofani (2001), entre 1980-92, instituiu-se em Porto Seguro o “turismo de massa” – equipamentos turísticos decorrentes de investimentos de pequenos e médios capitais; pensões, pousadas e hotéis classificados de 1 e 2 Estrelas são a demanda principal dos meios de hospedagem; mão-de-obra de baixa qualificação.

E ao longo dos anos 1990, quando, em decorrência de investimentos hoteleiros de maior porte, obras de infra-estrutura, melhoramento de acesso rodoviário e implantação do aeroporto, observa-se uma expansão na oferta de equipamentos turísticos de maior padrão de serviços. Portanto, a valorização imobiliária das áreas localizadas ao norte e ao sul da Costa do Descobrimento vêm atraindo investidores de elevado poder aquisitivo.

Segundo dados da Bahiatursa, em 2000, a Costa do Descobrimento contava com 581 hotéis e 35.000 leitos, dos quais 54 estabelecimentos eram classificados como do tipo A[7]. Esse número, aliado ao fato de que, enquanto o número de leitos cresceu 114% em relação a 1992 e somente 40% em relação ao número total de estabelecimentos, indica que houve um aumento da dimensão média das instalações. A maior parte dos equipamentos turísticos concentra-se em Porto Seguro, com 87%, Santa Cruz Cabrália, com 11% e Belmonte, com 2%. Segundo dados da Secretaria Municipal de Turismo e Desenvolvimento, em 2006, o parque hoteleiro no município de Porto Seguro, possuía 35.609 leitos, distribuídos em 600 hotéis e pousadas, ocupando o terceiro lugar no ranking nacional e o primeiro em relação ao Nordeste do país.

Os meios de hospedagem na Costa do Descobrimento apresentaram um intenso crescimento no período de 1974 a 1994, caracterizando-se por um grande volume de equipamentos de pequeno porte.

Tabela 5 – Evolução do Setor de Hospedagem na Costa do Descobrimento

Tema	**1974**	**1980**	**1994**	**2000**
N° de Meios de Hospedagem	8	40	409	581
(%)de Crescimento Anual	-	30, 77%	18,06%	6%
(%)de Crescimento Total	**-**	**400%**	**922%**	**42%**

Fonte: Bahiatursa (1974, 1981 e 2001).

[7] Classificação do tipo A, seria o equivalente a classificação como: Superluxo, Luxo, Superior, Econômico, Simples, feitas pela ABIH, pela Revista Quatro Rodas e pela própria Embratur (CORIOLANO, 1998: 63).

Assim, entre 1974 e 1980, houve um acréscimo de 400% no número de meios de hospedagem, passando de 8 unidades para 40, em apenas 6 anos, ou seja, um crescimento anual de 30,77%. No período seguinte, entre 1980 e 1994, o ritmo anual apresentou sinais de decréscimo, caindo para 18,06% a.a., uma evolução ainda significativa, indo de 40 estabelecimentos para pouco mais de 400.

Esse crescimento a partir da década de 1990, pode ser explicado em parte, pelas vultosas somas de capital investido, provenientes de vetores hegemônicos como o Prodetur – NE, o BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento), Banco do Nordeste, sendo o município de Porto Seguro, como um dos maiores beneficiários do Programa de Ação para o Desenvolvimento do Turismo na Bahia, com uma verba de US$ 73.564 milhões em 1996, objetivando descentralizar a atividade econômica do turismo, para o litoral.

Segundo dados da Bahiatursa, no período de 1994 a 2000, o parque hoteleiro de Porto Seguro e seus arredores, apresentou uma menor evolução, expressando a tendência para a estabilidade na oferta dos meios de hospedagem.

Com a soma de capital investido, acima discriminado, a cidade de Porto Seguro e seus arredores, que até, então estavam direcionados à construção dos meios de hospedagem, a capacitação da mão-de-obra parece adquirir outro significado em função, principalmente, de como tais investimentos foram inseridos no município. Enquanto no início dos anos 1990, predominaram investimentos de pequenos empresários nas construções de pensões e pousadas e com uma mão-de-obra de baixa qualificação, em virtude do baixo nível educacional e da falta de especialização da grande maioria da população autóctone. Já, os médios e grandes empresários foram atraídos pelo Prodetur – BA, a partir de 1991, em decorrência de investimentos hoteleiros de maior porte, obras de infra-estrutura, ampliação do

aeroporto intermunicipal no ano de 1994 e em 1999, a abertura da Rodovia BA – 001, ligando Porto Seguro à Arraial d'Ájuda e Trancoso se observa uma expansão na oferta de equipamentos turísticos mais qualificados.

Diante desse contexto, há a geração de emprego com a qualificação requerida para pequenos, médios e grandes empreendimentos, além da necessidade de qualificação resultante dessas práticas, em particular para investimentos direcionados para a orla norte do município. Segundo a Secretaria de Cultura e Turismo, em 2006, na Costa do Descobrimento havia 8.252 leitos, em decorrência de investimento na ordem de US$ 82 milhões em equipamentos turísticos de maior porte, do tipo A.

Portanto, a valorização imobiliária das áreas localizadas ao norte e ao sul da Costa do Descobrimento vem atraindo investidores de elevado poder aquisitivo.

O empresariado do setor hoteleiro na cidade de Porto Seguro é o que possui um maior vínculo com às agências de viagens, em função dos pacotes turísticos. Além desses, existe uma certa diversidade de atividades, decorrente da variedade de tipos de serviços turísticos. Muniz (2005) "identificou que 78% dos empresários entrevistados, do total de 146 em 1999 originaram-se de outros estados e que existiam dois fatores determinantes para essa migração: 57% admitiram a oportunidade do negócio e 28% indicaram a qualidade de vida local. Dos empresários entrevistados, 32% possuíam o nível educacional superior, ressaltando-se que desses, 12% não chegaram a completá-lo. Com o segundo grau completo, estavam 33% dos empresários. Apesar de 68% dos empresários possuírem até o 2° grau, eles não tinham treinamentos específicos sobre o empreendimento na atividade turística" (MUNIZ, 2005: 138).

A “descoberta” de Porto Seguro por grandes operadores turísticos nacionais fez surgir um novo segmento, o “turismo de massa”, crescendo com ele o número de novos e maiores empreendimentos hoteleiros, que passaram a exercer forte pressão sobre a infra-estrutura básica.

Tabela 6 – Receita gerada em Porto Seguro (Em US$ milhões) – 2001

Ano	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Receita	110,10	141,73	204,40	234,92	253,19	262,65	229,55	243,32
Ano	**2001***	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**
Receita	257,92	273,40	289,80	307,19	325,62	345,16	365,87	387,82
Ano	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
Receita	411,09	435,75	461,90	489,61	519,99	550,13	583,13	

*Fonte: Bahiatursa, (2001) * Estimativa*

Conforme dados da Bahiatursa (2001), utilizando-se de estimativas conservadoras de um crescimento médio de 6% a.a., o setor de turismo deverá gerar, no ano de 2015, um montante de US$ 583,13 milhões na Costa do Descobrimento.

De qualquer forma, chegou-se ao ano de 2001 com o município de Porto Seguro sendo considerado um dos núcleos turísticos mais tradicionais do Brasil, devido à sua imagem e grande variedade de atrativos turísticos, naturais e histórico-culturais.

A somatória dessas características e tendências na Costa do Descobrimento, aponta para um aumento de 116% no período de 1994 a 2000. Conforme pode ser analisado na Tabela 7 e de acordo com Muniz (2005), “em relação aos navios de cruzeiros que ancoraram em Porto Seguro de 1998 a 2001, ocorreu a chegada de 10 navios transportando, ao longo do período, 24.993 passageiros. Com esse fluxo de turistas, Porto Seguro passou a ser a segunda cidade, em importância, no Estado

da Bahia a receber grande fluxo de turistas. Da associação entre o aumento da disponibilidade do setor hoteleiro e o maior fluxo de turistas no município, identificou-se, conseqüentemente, o aumento no número de ocupações relacionadas às atividades turísticas" (MUNIZ, 2005: 138).

Tabela 7 – Totalização do movimento de passageiros no aeroporto de Porto Seguro de 1994 a 2000.

Ano	Passageiros embarcados
1994	**158.070**
1995	269.294
1996	229.665
1997	235.900
1998	275.369
1999	327.124
2000	**330.720**

Fonte: Sinart Aeroportos, 2001

A totalidade das atividades comerciais relacionadas ao desenvolvimento do turismo em Porto Seguro, na Tabela 8, revela a importância econômica desse setor para essa localidade, tendo havido aumento em todas elas, no período de 1995 a 1999. As atividades que mais cresceram foram as relacionadas ao agenciamento de viagens, *shows* e bailes. Além disso, há, conforme constatado por Muniz (2005: 140), aumento na demanda de outras profissões, como camareiras-arrumadeiras, recepcionistas, garçons e cozinheiros. No entanto, há profissões que passam a ser menos procuradas, como a de consertos de veículos, revelando o deslocamento da população para atividades mais compensadoras.

Tabela 8 – Estabelecimentos de serviços turísticos – Porto Seguro

Atividades	1995	1999	Crescimento (%)
Agências de turismo	56	102	82
Bares,cafés,lanchonetes	723	981	36
Bailes e “shows”	5	16	220
Consertos de veículos	45	15	-67
Distribuidora de gás	16	23	44
Hotéis/pousadas, motéis	431	532	23
Locadora de veículos	99	129	30
Restaurantes	202	285	41
Supermercados	41	60	46
Transporte hidroviário	23	32	3

Fonte: Ano 1995 – Governo do Estado da Bahia, SCT, CODETUR; ano 1999 – Secretaria de finanças da prefeitura Municipal de Porto Seguro; Muniz (2005: 140).

No que diz respeito, ainda, à quantidade de emprego gerado sob a atividade econômica do turismo, verifica-se que o turismo de classe de alta renda na cidade de Porto Seguro e seus arredores é conseqüência de vários atores hegemônicos que se inserem nesse processo, como por exemplo, os investimentos por parte da iniciativa privada têm convergido para o mesmo objetivo indicado pelo Prodetur, que é o de ampliar e aperfeiçoar a oferta receptiva da região.

Entre as obras implantadas no âmbito do Prodetur, destacam-se a atuação nas seguintes áreas: Obras de saneamento básico, transportes, recuperação do patrimônio histórico, proteção ambiental e fortalecimento institucional, implementadas a partir de 1991, repercutindo, sobremaneira, no crescimento da população economicamente ativa (PEA), na Costa do Descobrimento.

Constatado por Muniz (2005), através da SCT/SUDETUR, em dezembro de 2000, identificou-se que foram investidos US$ 8.606.000,00, provenientes de outras fontes, na construção do Centro Cultural e de Eventos da Costa do Descobrimento. Uma das implicações desses investimentos, segundo destacou a representante da Secretaria do Turismo, é o impacto que a construção do Centro de Eventos deverá

acarretar no município, tornando possível a extensão da atividade turística para os diferentes períodos do ano (MUNIZ, 2005: 141).

Importante salientar que, mesmo com a construção desse centro e que ficou pronto em 2000, não será alterada a característica principal de Porto Seguro, que é a exploração intensiva e predatória de todos os seus atrativos turísticos, baseado no turismo de massa. O objetivo principal do Centro de Eventos é o de diversificar o turismo e estender essa atividade econômica para todas as estações do ano. Além de proporcionar a realização de encontros religiosos e técnico-científicos.

Foto 29 - Centro Cultural e de Eventos na Costa do Descobrimento. Construído em 2000.
Fonte: Secretaria de Cultura e Turismo. SCT/2006

Nota-se que, com as obras de infra-estrutura básica e de acesso implementadas a partir do final da década de 1990, financiadas pelo Prodetur - BA, a região firmou-se como um grande destino de “sol e praia”, sendo este seu atrativo principal, passando a ser um dos destinos mais vendidos pelas operadoras turísticas nacionais.

Não se pode deixar de salientar a importância dos “agentes criadores e propagadores de redes pelo território, operadoras e agências de viagens têm papel fundamental na organização de redes de destinos turísticos e comandam, muitas vezes à distância, a formação e as dinâmicas de funcionamento dessas redes” (CRUZ, 2007:34).

É o caso, por exemplo, da CVC**,** que possui uma enorme expressividade como operadora de turismo no território nacional e em particular na cidade de Porto Seguro, tendo a sua sede instalada em São Paulo, o que em parte explica o processo de terceirização do turismo receptivo; com a falta de especialização da mão-de-obra local, busca-se como alternativa viável uma mão-de-obra cada vez mais especializada vinda de regiões próximas ou mesmo de outras regiões do país.

Outro fator complicador para a economia do município é a monopolização dessa operadora e ao mesmo tempo, a falta de vínculos com o desenvolvimento da própria localidade, já que a maior parte do capital adquirido retorna para a sua matriz que está localizada no centro-sul do país. Em entrevista concedida por Isabel, em 2006, na Secretaria de Cultura e Turismo de Porto Seguro, o turista da CVC gasta poucos recursos financeiros na localidade, ao mesmo tempo que explora intensamente todos os atrativos turísticos.

Tal fato pode ser em parte explicado pela tendência de redução do preço do pacote turístico, na baixa temporada de verão, que é até outubro. Além de poder ser comprado e dividido em várias vezes em cartões de crédito, boletos bancários, que são comercializados em vários *shoppings centers*, nas principais capitais. Diante do elaborado e também do constatado através da Loja CVC, em São Paulo. O preço do pacote, está em torno de R$ 818,00, em outubro de 2008. Essa é uma das explicações por que essa agência de turismo tenha se tornado hegemônica na

cidade de Porto Seguro, assim como é a razão fundamental de muitos passageiros se dirigirem para essa localidade.

Turismo e sustentabilidade e a pressão sobre os atrativos turísticos

Da quantidade e variedade das atividades econômicas existentes, pode-se dizer que até o presente momento muitas foram e continuam causando impactos[8] ambientais negativos e/ou adversos (SÁNCHEZ, 2006: 29), sobre os recursos físicos-naturais e também histórico-culturais, revelando como a ação antrópica interfere no meio ambiente.

Com o turismo não poderia deixar de ser diferente, por se tratar também de uma atividade econômica, considerada, por muitos autores, como uma atividade econômica extremamente predatória e com forte pressão sobre os recursos naturais, principalmente.

Com o surgimento dos chamados novos movimentos sociais e o movimento da contracultura, a partir da década de 1960 e 1970 como os *hippies*, direitos das minorias, mobilizações estudantis, dos negros, das mulheres, etc. e conseqüentemente uma maior preocupação e conscientização em relação à questão ambiental, que entre outras coisas questionava a sociedade de consumo.

Não por acaso, a Conferência sobre Meio Ambiente Humano, mais conhecida como Conferência de Estocolmo, presidida pela ONU, em 1972, destacando-se

[8] Para Sánchez, "impacto ambiental é qualquer alteração do meio ambiente provocada por ação humana, então fica evidente que tal alteração pode ser benéfica ou adversa" (SÁNCHEZ, 2006: 31). Embora o foco maior se dá sobre os impactos ambientais negativos, e é sobre esses impactos negativos que a lei exige a elaboração desse estudo.

Tbilisi[9], em 1977, passando pelo Relatório Brundtland[10], em 1987, pela Rio 92[11] e a Lei 9.795/99, que institui a Política Ambiental em nosso país, temos constatado um descompasso entre o proclamado e o realizado no cotidiano das práticas políticas, em seus diferentes níveis e locais de ação, no que diz respeito à proteção dos recursos naturais.

O despertar da consciência ecológica partiu em um primeiro momento, aos chamados novos movimentos sociais, bem como o surgimento de diversas políticas ambientais internacionais, tendo para os dias de hoje, enormes reflexos, com repercussão em escala local, regional e global. Firmando-se para uma sociedade mais consciente frente à problemática ambiental, ao mesmo tempo, tornou-se um referencial do ambientalismo na modernidade.

A atividade econômica do turismo faz intenso uso do conceito de sustentabilidade.

De acordo com Furlan (2003), "esse termo surgiu no ano de 1713 quando Carlowitz utilizou-o para se referir à exploração de florestas cultivadas na Alemanha. Seu significado para a época era restrito a qualquer prática de utilização do solo que garantisse em longo prazo rendimentos econômicos estáveis" (FURLAN, 2003: 54).

---

[9] Em 1977, em Tbilisi, na Geórgia (ex-URSS), foi realizada a Primeira Conferência Intergovernamental sobre Educação Ambiental, que vai precisar da EA, definindo-lhe objetivos, características, recomendações e estratégias, bem como reforça a necessidade urgente de investigação de novos métodos e materiais educativos. Pode-se perceber o destaque que é dado ao enfoque interdisciplinar orientado para a resolução de problemas concretos do meio ambiente (SOARES & OLIVEIRA).

[10] O Relatório Brundtland, é um documento da ONU, também chamado "Nosso Futuro Comum", resultado de uma pesquisa produzida entre 1983 e 1987, sobre o estágio ecológico da Terra e no qual projetou-se o ideal de "desenvolvimento sustentável" – considerado como aquele que satisfaz as necessidades das atuais gerações sem comprometer a das futuras, atendendo ao equilíbrio social e ecológico e prioritariamente às necessidades dos mais pobres (CMMAD, 1987 apud SOARES & OLIVEIRA).

[11] Também conhecida como Eco-92, a Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento Humano, produziu um plano de ação denominado Agenda 21, assinada por 179 países, que se constitui num roteiro detalhado com vistas ao alcance de uma educação orientada para a sustentabilidade. A Agenda considera a Educação Ambiental como indispensável para a modificação de atitudes, o que exige que ela seja desenvolvida em todos os níveis escolares, devendo-se rever programas e metodologias. O Tratado de Educação Ambiental para Sociedades Sustentáveis e Responsabilidade Global, oriundo também da Eco-92, reforça a Educação Ambiental dentro de uma perspectiva interdisciplinar e voltada para o desenvolvimento de uma consciência ética e crítica (SOARES & OLIVEIRA).

Foi a partir da década de 1980 que começou a ser utilizada a expressão “turismo sustentável”, tomando emprestado da ecologia a noção de sustentabilidade a partir das proposições do Relatório *Brundtland* (1987), também conhecido como Nosso Futuro Comum. Mas, foi no início da década de 1990 que o termo passou a ser utilizado com maior freqüência nas agendas de governos, intelectuais, etc., na resolução ou amenização das implicações socioambientais gerada principalmente, pelo turismo de massa, sendo alvo das mais fundadas críticas quando voltadas para os efeitos negativos de seu crescimento desordenado, que se refletem no plano ambiental e sócio-cultural.

Segundo Pires (1998), “o termo sustentabilidade é introduzido no turismo como um modelo de desenvolvimento turístico planejado no sentido de assegurar a sua permanência a longo prazo, integrando as comunidades locais e buscando através da gestão e otimização dos recursos, em contraposição ao turismo convencional de sol e praia cujas premissas de funcionamento são as de maximização da rentabilidade no espaço e no tempo, exploração intensiva dos recursos e a marginalização das comunidades locais” (PIRES, 1998: 174).

O termo, portanto, “Turismo Sustentável” fundamenta-se no próprio princípio universal de sustentabilidade, que implica na necessidade de conservar os recursos para que as futuras gerações possam utilizá-las e desfrutá-las com os mesmos direitos das gerações atuais. Este termo está intimamente ligado à sustentabilidade dos meios natural e cultural, considerados como atrativos básicos do turismo.

O princípio da sustentabilidade aplicado ao turismo pode ser definido como algo que vai além da dimensão ecológica, pois compreende também a melhoria das condições econômicas e sociais das populações locais e a satisfação dos turistas.

Ao mesmo tempo, deve-se ter uma certa cautela em fazer uso do termo sustentabilidade, para que o mesmo não caia na banalização, pois fazer uso do termo não implica na adoção da prática da preservação da natureza, bem como o respeito à cultura e ao meio ambiente. Surgindo a partir desse termo, novos outros, “crescimento sustentável”, “uso sustentável” e “desenvolvimento sustentável”, cada um com sua carga de significações.

De acordo com Pires (1998), “toda e qualquer atividade turística pode e deve ser sustentável e essa premissa contempla tanto o turismo convencional como todos os demais tipos alternativos de turismo” (PIRES, 1998: 174).

Todavia, parafraseando Carlos (1996),“a indústria do turismo transforma tudo o que toca em artificial, cria um mundo fictício e mistificado de lazer, ilusório onde o espaço se transforma em cenário, “espetáculo” para uma multidão amorfa através da criação de uma série de atividades que conduzem a passividade, produzindo apenas a ilusão da evasão e, deste modo, o real é metamorfoseado, transfigurado, para seduzir e fascinar. Aqui o sujeito se entrega às manipulações desfrutando a própria alienação e também a dos outros” (CARLOS, 1996:109).

No dizer de Cruz (2003), “o turismo é antes de mais nada uma prática social e econômica, que vem mudando de sentido ao longo da história, envolvendo o deslocamento de pessoas pelo território e que tem no espaço geográfico seu principal objeto de consumo” (CRUZ, 2003: 05). A autora enfatiza que, por ser uma prática social e econômica, o turismo é fortemente determinado pela cultura.

Por ser uma prática social e econômica, o turismo mobiliza diversas atividades econômicas (é uma rede de serviços), consome, produz e organiza o espaço, sendo considerado um grande transformador de paisagens, naturais ou

construídas. Movimenta uma enorme quantidade de pessoas de um lugar para outro, além de requerer uma série de intervenções sobre o meio, provocando implicações sobre os diferentes recursos.

Como atividade social e econômica, o turismo utiliza os recursos naturais como atrativos para a sua organização, planejamento e desenvolvimento e o uso exacerbado dos recursos, combinado a uma prática de longo prazo, pode exceder os ganhos e os incentivos carreados em torno de áreas turísticas pode se retroceder à um curto período de tempo.

Diante dessas premissas e constatado por entrevistas com Secretário de Meio Ambiente, Secretária de Turismo e a comunidade local, além das minhas observações em campo, durante os anos de 2001, 2002, 2003 e 2006, posso afirmar que o turismo massivo gerou grandes transformações socioeconômicas e cultural na cidade de Porto Seguro e seus arredores, em virtude desse tipo de turismo acarretar uma enorme pressão sobre os diferentes atrativos turísticos. Tome-se como exemplo do Parque Municipal Marinho do Recife de Fora, criado por lei municipal em 1997, é considerado uma área de preservação permanente. Está localizado a 5 milhas náuticas a nordeste da sede, ocupando uma área de 17,5 km², com profundidade média na área de 6 m. Pescadores antigos narram que seus antepassados sempre o utilizaram como área de pesca. A diversidade biológica é semelhante à de Abrolhos. No Recife de Fora são encontrados 16 das 18 espécies de corais existentes no mundo, como o octoral, coral-cérebro, coral-de-fogo e peixes tais como paru, peixe-frade, moréia, arraia, budião-papagaio, além de moluscos e quelônios (tartaruga-verde e a tartaruga-de-pente) (SCT/2006).

Os ambientes recifais em todo o mundo, particularmente em Porto Seguro, estão sofrendo um rápido processo de degradação decorrente de atividades

antrópicas. Tais atividades envolvem desde a coleta de corais, a pesca predatória, o desenvolvimento e ocupação costeira, a deposição de lixo, o turismo predatório e até mesmo o mau uso do solo como desmatamento, queimadas e incêndios florestais ao longo das bacias hidrográficas, o que acarreta a erosão e conseqüente sedimentação. Além disso, por serem os corais altamente sensíveis às mudanças na

Fotos 30 e 31 – Escunas da CVC e o uso e pisoteamento no Parque Marinho de Recife de Fora. (Clébia, 2002).

temperatura da água, são particularmente vulneráveis as mudanças climáticas globais, como o El Niño[12] e La Nina[13].

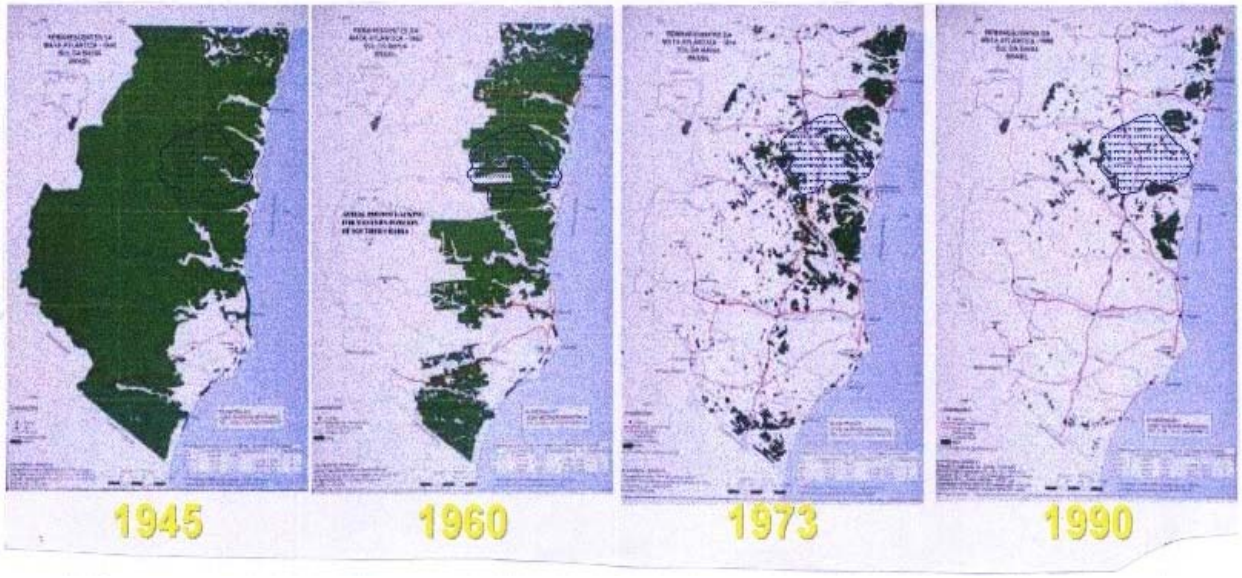
[12] El Niño é um fenômeno climático que ocorre em períodos de aproximadamente dois a sete anos. Ele se manifesta como um aquecimento (3° C a 7° C acima da média) das águas do Oceano Pacífico nas proximidades do Equador.

[13] La Niña, é o resfriamento das águas superficiais do Pacífico na costa peruana, o que também altera as zonas de alta e baixa pressão, provocando mudanças na direção dos ventos e massas de ar.

Pressão sobre os recursos naturais e (des)ocupação do Manguezal

A exploração excessiva dos recursos naturais pode ser descrita da seguinte forma, segundo Tofani (2001), em um primeiro momento temos a comercialização de madeira corante – o pau-brasil, logo em seguida a organização da produção, com as chamadas *plantations* de cana-de-açúcar, passando pelo ciclo do cacau e das demais formas de uso e ocupação na produção do espaço da cidade de Porto Seguro e seus arredores. Em meados da década de 1950 com a abertura da BR-101 e seu asfaltamento no início dos anos 1970, intensifica-se o extrativismo madeireiro e interioriza-se a pecuária.

Entre 1950 e 1975, perde-se segundo Rocha [s/d], 40% das matas naturais existentes em 1950.



Mapa 1.8 - Evolução do desmatamento no Sul da Bahia entre 1945 e 1990.
Fonte: José Rezende Mendonça - CEPLAC

A partir daí, iniciou-se o processo recente de ocupação socioeconômica do extremo sul da Bahia, com a agropecuária extensiva, pesca, extração intensiva de madeira, indústria de móveis e serrarias, indústria de papel e celulose e o **turismo.**

E foi a partir da década de 1980, que a região já demonstrava um determinado vigor para a exploração do **turismo** e da celulose, com a implantação de diversos estabelecimentos do setor secundário e terciário. Nos anos seguintes, a tendência de troca entre os setores produtivos se acentuou, com o setor primário perdendo em importância para os outros dois (TOFANI, 2001: 133).

Salienta-se que tal acontecimento não ficou restrito à área objeto de estudo, sendo esta uma conseqüência de uma política estadual e nacional de integração e desenvolvimento do setor industrial e de serviços. (TOFANI, Op. cit.).

Assim sendo, esse período foi marcante para o desenvolvimento da atividade turística nesta localidade, favorecido, principalmente, pela melhoria das condições de acesso, decorrente do asfaltamento do trecho da rodovia BR-101, entre Vitória (ES) e Salvador (BA) concluído em 1973, assim como o trecho da BR-367 que interliga a BR-101 a Porto Seguro – Santa Cruz Cabrália.

De acordo com Rocha [s/d], em 1994 a região recebeu 25% do fluxo de turistas do Estado, significando aproximadamente 500 mil visitantes naquele ano. Destes visitantes 95,4% são oriundos do país e entre estes 41,8% são paulistas, 15,6% mineiros e 10,5% cariocas.

Nota-se, portanto, que como toda atividade econômica quando se instala em regiões carentes de trabalho, uma enorme expectativa vai sendo criada em torno da possibilidade do emprego. Assim, enormes contingentes de agricultores foram deslocados devido a crise da lavoura cacaueira do sul da Bahia (região de Ilhéus, Itabuna, etc.) para as regiões do extremo sul como por exemplo Teixeira de Freitas,

Eunápolis e principalmente pela atração que o turismo de Porto Seguro exerce do ponto de vista regional.

Com esse fluxo migratório uma nova dinâmica está sendo posta para o cotidiano desta cidade, ou seja, a ocupação irregular da área de mangue da foz do rio Buranhém, em sua margem esquerda, vem sofrendo um processo de ocupação (des)ordenada desde o final da década de 70.

Fotos 32 e 33 – Ocupação do Manguezal. (Clébia Carvalho, 2003)

Os mangues se constituem, portanto, em uma importante amostra para ilustrar o impacto do turismo sobre a ocupação e produção do espaço na periferia da cidade de Porto Seguro, além de demonstrar a pouca ação do poder público municipal sobre a preservação desse ambiente.

Fotos 34 e 35 – Canal para o mangue e lançamento de esgoto doméstico no manguezal. (Clébia Carvalho, 2003).

Foi somente a partir da década de 1990, com o Programa de Ação para o Desenvolvimento do Turismo na Bahia, em particular no município de Porto Seguro, que o governo do estado implementou uma política de desocupação dessa área de manguezal, como forma de recuperar esse ambiente contra as ações antrópicas.

Em decorrência dessas políticas foram construídos uma série de novos bairros (Frei Calixto ou Baianão, Paraguai, Mirante, Caravelas, Fontana, Cambolo e Vila Vitória, etc.), sem o adequado acompanhamento de infra-estrutura básica, tais como: escolas, postos médicos, hospitais, calçamentos de ruas, redes de abastecimento de água, esgotamento sanitário e energia.

Fotos 36 e 37 - Bairro novo: Vila Vitória. (Clébia Carvalho, 2003)

Diante do exposto, podemos dizer que essa atividade econômica do turismo, permite a compreensão de que esta atividade envolve desde a alteração e descaracterização da paisagem, a ocupação e produção do espaço, o aumento demográfico sazonal, o deslocamento das comunidades locais, a ocupação imobiliária, e o conseqüente aumento na produção de esgoto e lixo. Estes, e outros aspectos, precisam ser levados em consideração quando se avalia o impacto do turismo, tanto em áreas inexploradas, quanto em regiões turísticas tradicionais, como é o caso de Porto Seguro.

Considere-se, ainda, os impactos que a própria infra-estrutura promovida pelo Prodetur - NE e executado pelo governo do Estado da Bahia com recursos próprios e empréstimos ao Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), têm provocado impactos ambientais e o isolamento de importantes fragmentos na proximidade de áreas protegidas.

Fica estabelecido à priori que a primeira fase do Programa de Ação para o Desenvolvimento do Turismo na Costa do Descobrimento, foram destinados verba na ordem de US$ 73.564 milhões em 1996, a avaliação institucional executada pelo BID (WHITING & FARIA, 2001), calcula que o programa Prodetur – NE atingiu o seu propósito de implantação e melhoria de infra-estrutura básica nos municípios onde já havia uma crescente demanda turística. Das obras implantadas no âmbito do Prodetur, destacam-se a atuação nas seguintes áreas: saneamento básico: abastecimento de água, esgotamento sanitário e drenagem; transporte: ampliação do aeroporto, pavimentação de rodovias e reforma/ampliação de atracadouros; recuperação do patrimônio histórico; proteção ambiental: recuperação de matas ciliares e implantação de APA’s; e fortalecimento institucional.

Com o resultado positivo do programa na primeira fase, para a liberação de verba para a segunda fase, o órgão passou a exigir dos municípios contemplados, a elaboração de um Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável – PDITS, estruturando o programa através de um planejamento integrado e participativo das comunidades envolvidas com o programa. Além das obras básicas, passará a contemplar a capacitação profissional e empresarial.

Assim sendo, conforme entrevista dada pela Secretaria de Cultura e Turismo de Porto Seguro em dezembro de 2006 e a análise final que se faz do Programa de Ação para o Desenvolvimento Turístico na Costa do Descobrimento é que as novas propostas do Estado para o BID, no âmbito do Prodetur II, não possuem um componente de conservação consistente, ameaçando com obras de infra-estrutura e urbanização costeira os trechos mais preservados do litoral, principalmente nos municípios de Porto Seguro, Santa Cruz Cabrália e Belmonte.

Fotos 38 e 39 – Construção inadequada de empreendimentos turísticos, na orla norte. (Clébia Carvalho, 2006).

Áreas de florestas, manguezais e restingas próximas à cidade de Porto Seguro estão sendo destruídas pela urbanização desordenada ligada ao turismo de massa, bem como o crescimento de bairros populares e favelas.

Vale ressaltar que a tensão social vivida na periferia da cidade, gera questionamentos sobre quem são os beneficiados com a política de incentivo ao turismo, assim como coloca em questão a necessidade de uma avaliação mais criteriosa de seus impactos socioambientais e culturais.

CAPÍTULO III

Pensando o papel do Estado na produção do espaço para o turismo em Porto Seguro

Partindo do pressuposto metodológico de Knafou (1996: 71), sobre a "turistificação dos lugares", este capítulo pretende analisar como os planejadores e promotores territoriais transformam os lugares em lugares turísticos com a finalidade de (re)ordenar o território.

Segundo Sansolo (2002), o planejamento pode ser governamental ou feito pela iniciativa privada (agentes de mercado). Os governos, por meio de políticas públicas, podem usar de planos para que uma determinada porção do território, ou mesmo para que todo o território de um país, possa se desenvolver através do turismo" (SANSOLO, 2002:153).

O Estado exerce um papel extremamente importante como planejador e promotor territorial, no processo de "turistificação dos lugares", ou seja, na produção do espaço da cidade de Porto Seguro e seus arredores, conjugado com as políticas de turismo nacionais, muitas vezes são indiferentes às características dos lugares, contemplando na maioria das vezes interesses de atores hegemônicos, em detrimento de uma política de sustentabilidade sociocultural e ambiental.

Ao longo das últimas duas décadas, pequenas localidades turísticas, como é o caso do município de Porto Seguro, têm sofrido um intenso processo de

urbanização, em função do seu uso turístico, que requer uma série de intervenções sobre o espaço e tem implicações sobre os diferentes recursos.

A importância econômica do turismo no Estado da Bahia com implicações na sociedade e no espaço coincide com a política de ocupação que vem predominando principalmente a partir dos anos 1990.

Segundo Braudel, as periodizações históricas são um passo tomado da realidade exterior e obedecem aos objetivos do investigador (F. BRAUDEL, 1958, p. 488 apud SANTOS, 1992, pp. 23-24)...”mas fornecem também a chave para entender diferenças”. É assim que identificamos quatro etapas históricas, abaixo descritas, sobre a política de (re)ordenamento do turismo no Estado da Bahia.

As políticas nacionais para (re) ordenar a atividade turística no Estado da Bahia, segundo Silva (1996) iniciaram-se na década de 1930, com a chegada de navios em Salvador com turistas, além dos turistas brasileiros, que buscavam áreas terapêuticas. Esse período se estendeu até 1962, caracterizado pela oferta restrita de atrativos, de caráter incipiente, predominando a iniciativa privada no empreendimento, mas era conduzida pelo município.

O turismo só começou a ser realmente reconhecido como importante para a Bahia em 1951, quando a Prefeitura Municipal de Salvador cria um setor de divulgação e turismo na sua Diretoria de Arquivo, Divulgação e Estatística, transformada, em 1953, em Diretoria Municipal de Turismo, órgão municipal pioneiro no Brasil, ao lado de Belo-Horizonte e Recife. Dessa forma, o turismo passou a ser integrado ao planejamento público, ao ser incluído no conhecido (mas não aplicado) PLANDEB – Plano de Desenvolvimento do Estado da Bahia (1959 – 1962).

Na segunda etapa (1963-1972), denominada de “transição”, consolidou-se a expansão do turismo baiano no cenário nacional. A partir de 1963, observou-se um

crescimento do turismo baiano graças, sobretudo, ao asfaltamento completo da rodovia Rio–Bahia (1963), integrando mais facilmente a Bahia ao Sudeste.

O Governo Federal, por sua vez, estabelece uma política nacional de turismo e cria o CNTur – Conselho Nacional de Turismo e a Embratur – Empresa Brasileira de Turismo, em 1966. Além disso, em 1966 o Estado cria o Departamento de Turismo, vinculado à Secretaria de Assuntos Municipais e Urbanos e em 1968, cria uma sociedade por ações, a Bahiatursa – Hotéis de Turismo do Estado da Bahia S/A (SILVA, 1996: 133).

A terceira etapa (1971–1990) começou com uma ação institucional e política bem mais vigorosa do Governo do Estado, criando o CETUR – Conselho Estadual de Turismo e alterando a razão social da Bahiatursa que passou a denominar-se e efetivamente a atuar como Empresa de Turismo da Bahia S/A, com prerrogativas direcionadas para segmentos do turismo histórico-cultural, promoção de *marketing* e a classificação hoteleira. Foram instituídos nesse mesmo período, três órgãos envolvidos diretamente com o turismo: a já citada Bahiatursa, a EMTUR - Empreendimentos Turísticos da Bahia, que se destina ao fomento da construção de hotéis no interior e a CONBAHIA, órgão destinado a operar o Centro de Convenções da Bahia.

Na década de 1980, no governo José Sarney e em particular a partir da década de 1990, no governo de Fernando Collor de Melo, em virtude do processo de abertura política e também do processo de descentralização nas esferas federais, estaduais e municipais, o (re)ordenamento da atividade turística se dirige para outras localidades do Estado, destacando-se Porto Seguro.

Com o agravamento do cenário internacional das duas crises do petróleo (1973/74 e 1979) e a recessão econômica dos anos (1982-83), representada pela

instabilidade do mercado financeiro global, o Brasil é empurrado para um período de forte crise de endividamento externo, crise fiscal, etc. Todos esses acontecimentos contribuíram de forma incisiva para a retração de investimentos no setor de turismo, e a alocação de fomentos/incentivos direcionados para a expansão de outras atividades econômicas do Estado, como por exemplo, áreas produtoras de grãos, agricultura irrigada e papel e celulose (SILVA, 1996: 136).

Foi a partir da década de 1990, que segundo SILVA (Op. cit.), o turismo começou a ser analisado como estratégia de desenvolvimento econômico do Estado, assinalando a quarta etapa do turismo baiano, na qual se estabelecem diretrizes e ações para o pleno desenvolvimento turístico regional.

Assim, a quarta etapa foi marcada pelo surgimento do Programa de Ação para o Desenvolvimento Turístico da Bahia (Prodetur - BA), buscando dinamizar o turismo no estado, especialmente em suas regiões litorâneas.

Segundo Cruz (1999), o Prodetur - NE está subordinado a quatro instâncias gestoras. Uma instância nacional – através da Embratur, que tem por atribuição fazer executar a Política Nacional de Turismo. Uma instância regional, através da SUDENE, CTI/NE (Comissão de Turismo Integrado) e BN (Banco Nordeste), que devem articular as ações e procedimentos do Programa, de acordo com as proposições dos estados. Uma instância estadual, através das unidades federativas que compõem a Região, encarregadas de elaborar os projetos para o Prodetur e de centralizar as proposições municipais. E, por fim, uma instância municipal, através da unidade administrativa local, à qual cabe identificar e propor ao organismo estadual, reivindicações pertinentes ao desenvolvimento da atividade em seu território (Brasil, MICT, 1993:7 apud CRUZ, 1999:133).

Em decorrência dessas diretrizes e ações direcionadas para o desenvolvimento turístico regional, o governo da Bahia dividiu o Estado em sete zonas turísticas, identificadas com base nos atrativos naturais, histórico e culturais, através de Centros Turísticos Integrados (CTI), passando a ter a função de descentralizar o turismo estadual.

Conforme salienta Muniz (2005: 103), “são 51 municípios envolvidos em sete zonas turísticas com atrativos pouco diferenciados, o que induz empresas e municípios a competirem entre si. É o propósito de estruturar-se para potencializar o uso e apropriação dos atrativos turísticos, sem preocupar-se com a sua diversificação e sem diferenciar produtos e serviços”. Logo, essa estratégia de incentivo ao desenvolvimento turístico em todo o Estado levanta questionamentos sobre quem serão os verdadeiros beneficiados por essa política de desenvolvimento regional turístico, com reflexos no poder de compra do trabalhador, qualidade dos serviços turísticos, etc.

Além dessas políticas de (re)ordenamento do turismo no Estado da Bahia, para implantação de ampla infra-estrutura para fomentar a atividade turística nesse Estado, outras políticas se destacam no que se refere à proteção ambiental, ou seja, a implantação de áreas protegidas.

Nessa perspectiva, a necessidade de ordenar o uso e a ocupação do espaço, a partir das potencialidades turísticas e do aproveitamento das paisagens naturais da região, foi um importante fator para a criação de áreas protegidas. Além de ser fruto de uma política de governo estadual de potencializar a atividade do turismo como atividade econômica sustentável, e da própria conjuntura nacional e internacional, que colocou a temática ambiental na agenda política, em decorrência do uso e consumo exacerbado dos recursos naturais existentes.

A partir da década de 1980, no governo José Sarney, além de ser legitimada uma certa liberalização deste mercado, o que mais marcou esse período foi sem sombra de dúvida o início da articulação do turismo com a questão ambiental, instituindo, conforme BECKER (2001), “a política nacional de meio ambiente – PNMA”. Desde então, se tentou criar laços conceituais e econômicos entre o turismo e a questão ambiental.

De acordo com o Sistema Nacional de Unidades de Conservação – SNUC, entende-se por Unidade de Conservação, o espaço territorial e seus recursos ambientais, incluindo as águas jurisdicionais, com características naturais relevantes, legalmente instituído pelo Poder Público, com objetivos de conservação e limites definidos, sob regime especial de administração, ao qual se aplicam garantias adequadas de proteção.

À luz desse Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC), uma área de proteção ambiental (APA) é uma área em geral extensa, com um certo grau de ocupação humana, dotada de atributos abióticos, bióticos, estéticos ou culturais especialmente importantes para a qualidade de vida e o bem-estar das populações humanas, e tem como objetivos básicos proteger a diversidade biológica, disciplinar o processo de ocupação e assegurar a sustentabilidade do uso dos recursos naturais. Essa categoria de Unidade de Conservação da Natureza permite o uso direto de seus recursos naturais, convivendo assim com diferentes atividades humanas desenvolvidas em seu território, e que devem adaptar-se às diretrizes do zoneamento ecológico-econômico da APA, estas estabelecidas com base no conhecimento das características e da dinâmica dos ecossistemas naturais e das atividades antrópicas presentes naquele território. É preciso destacar que apesar das Áreas de Proteção Ambiental se caracterizarem por uma unidade territorial de

controle dos usos, existe no zoneamento da APA uma área considerada de preservação permanente que é a sua zona de vida silvestre.

As APA's foram criadas pela Lei Federal Nº 6.902 de 1981 e regulamentada pelo Decreto Federal Nº 99.274 de 1990, como uma das categorias de unidades de conservação existentes no Brasil, cabendo ao poder público incentivar e zelar por elas. As APA's foram também incluídas entre os instrumentos que integram a Política Nacional de Meio Ambiente, tendo a Resolução Conama nº 10 de dezembro de 1988 como primeiro instrumento normativo que visava atender aos objetivos das APA's e estabelecia o zoneamento[14] ecológico-econômico, com normas de uso e ainda a obrigatoriedade quanto à zona de vida silvestre, regulando assim a utilização dos sistemas naturais.

Atualmente, em nível estadual, de acordo com Portugal (2001), tem-se aproximadamente 2.359.234ha de ambientes protegidos por Áreas de Proteção Ambiental, correspondendo a 4,16% do território do Estado da Bahia, onde se pretende consolidar uma experiência de gestão ambiental participativa, envolvendo o Estado, os governos municipais e as comunidades locais (PORTUGAL, 2001: 5-6).

Assim sendo, as localidades eleitas para o desenvolvimento do turismo, passam a ser exploradas turisticamente, sob a guarda do Poder Público. Conforme dados atualizados da SEIA[15], foram instituídas pelo governo estadual, 36 Áreas de Proteção Ambiental – APA's, totalizando 128 Unidades de Conservação cadastradas no território baiano, sendo que 26 foram instituídas por decretos estaduais e dez por decretos municipais. Estas são representativas dos domínios Mata Atlântica, Caatinga e Cerrado, administradas pelo CRA – Centro de Recursos Ambientais e

[14] Zoneamento – definição de setores ou zonas em uma unidade de conservação com objetivos de manejo e normas específicas, com o propósito de proporcionar os meios e as condições para que todos os objetivos da unidade possam ser alcançados de forma harmônica e eficaz. Fonte: Lei Federal nº 9985/00 – SNUC.
[15] Sistema Estadual de Informações Ambientais da Bahia (SEIA).

também pela Secretaria de Cultura e Turismo, que tem incentivado a criação e implementação dessas áreas no Estado, como forma de enfrentar os desafios da ocupação desordenada, que em função de ações antrópicas como desmatamentos arbitrários, queimadas, contaminação dos mananciais hídricos e grande especulação imobiliária (SEIA, 2007).

A política de ordenamento de uso e ocupação do espaço a partir das potencialidades turísticas e do aproveitamento das paisagens naturais para a criação das APA's em todo o Estado da Bahia, é mais uma das estratégias que o governo adotou para coordenar os diferentes segmentos de turismo, possibilitando que, de alguma forma, se objetive a longo prazo a sustentabilidade dos potenciais turísticos existentes nessa região, que antes só vislumbrava o turismo de massa, tradicional e altamente danoso como atividade econômica.

A importância das APA's, entretanto, sobressai pela alternativa que o Estado possui de diversificar o turismo, isto é, as APA's nas zonas turísticas da Costa da Baleia e na Costa do Cacau possuem grande possibilidade para desenvolver o ecoturismo em virtude da existência do Parque Nacional Marinho dos Abrolhos e do Parque Estadual da Serra do Condu, além de grutas, trilhas, morros e rios na zona turística da Chapada Diamantina.

No que diz respeito aos propósitos de desconcentração das atividades turísticas e do conteúdo ambiental implícito no Prodetur – NE, os investimentos desses recursos se concentram, basicamente, em duas zonas, a da Baía de Todos os Santos, com 43,65% dos recursos públicos e com 32,74% dos recursos privados, aplicados em obras concluídas; e a da Costa do Descobrimento, com 10,31% e 29,60% dos recursos públicos e privados (MUNIZ, 2005: 104). Os investimentos em infra-estrutura permitiram a construção de dois centros de convenção fora de

Salvador. O primeiro foi construído em Ilhéus, em 1999, e o segundo em Porto Seguro, em 2000.

Vale ressaltar, que o turismo de eventos, por meios de congressos, convenções, feiras, festas culturais e torneios, permite reduzir os efeitos da sazonalidade turística. Assim sendo, há a possibilidade de aumentar a capacidade de ocupação dos hotéis e ao mesmo tempo auferir renda com a manutenção de empregos ao longo do ano.

Como parte integrante da macroestratégia de desenvolvimento turístico, estabelecida pelo Governo do Estado, a Secretaria da Cultura e Turismo - SCT orienta o Programa de Desenvolvimento Turístico da Bahia – Prodetur – BA, que recebeu recursos de financiamento externo do Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID, através do Banco do Nordeste do Brasil – BNB e de recursos da contrapartida do Estado e da União.

Na primeira fase (1994–2005), foram investidos no Estado US$ 250 milhões, sendo US$ 110 milhões de contrapartida local. O Prodetur foi fundamental para o Estado da Bahia, que captou 35% do total financiado para o Nordeste. Com isso, garantiu durante 11 anos investimentos em ações de implantação e melhoria de infra-estrutura básica (aeroportos, rodovias, saneamento, urbanização, atracadouros), recuperação do patrimônio histórico, melhoria da capacidade institucional da Secretaria de Turismo (SCT), Centro de Recursos Ambientais (CRA) e Empresa Baiana de Águas e Saneamento (EMBASA), além das implantações das áreas de proteção ambiental – APA’s de Santo Antônio, Coroa Vermelha e Caraíva-Trancoso.

Dessa forma, fica evidente que o Estado priorizou a atividade econômica do turismo como forma de se atingir o desenvolvimento regional, focando no

ordenamento de infra-estrutura básica, conforme entrevista com a secretária de turismo em 2006, além de representar outra estratégia e tendência no setor de turismo, ou seja, as atividades que envolvem esse setor passam a ser reavaliadas em função do próprio produto que o turista passa a requerer. Desse modo, as políticas e o planejamento do turismo passaram a refletir investimentos voltados para a ampliação da infra-estrutura básica, recuperação e preservação dos atrativos turísticos.

Para Becker, o final da década de 1990 marca a expansão do turismo massificado, o que induz alterações na concepção dos programas de intervenção, visando à ocupação do espaço e à exploração da paisagem como produtos turísticos. Para a autora, a natureza passa a ser o capital a ser focalizado, especialmente nas zonas costeiras, que se apresentam como produtos de venda fácil.

Sob o viés do discurso hegemônico pautado no sucesso das ações implementadas na primeira fase, o BID e os governos estaduais da Região Nordeste do país, percebendo a importância da continuidade do programa para o efetivo desenvolvimento da região através do turismo, firmaram nova parceria para a implantação do Prodetur II, seguindo com a promoção do desenvolvimento sociocultural e econômico dos municípios turísticos.

Nesta segunda fase, o Programa executará a complementação e implantação de infra-estrutura básica e novas ações como capacitação profissional e empresarial, fortalecimento da capacidade municipal de gestão do turismo, ações de planejamento estratégico e promoção de investimentos privados para o desenvolvimento da atividade turística em áreas eleitas pelas suas potencialidades naturais, artísticas e culturais.

Conforme dados da Secretaria da Cultura e Turismo – SCT, o Estado da Bahia, juntamente com o Governo Federal através do Ministério do Turismo – MTur, já viabilizou R$ 11 milhões de contrapartida local do Prodetur II, em investimentos, em obras de saneamento, patrimônio histórico, elaboração de estudos e projetos, capacitação profissional e empresarial e a elaboração dos Planos de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável – PDITSs de quatro Pólos Turísticos.

As quatro regiões turísticas baianas a serem trabalhadas pelo programa são: Costa das Baleias, Costa do Descobrimento, Baía de Todos os Santos e Chapada Diamantina, as quais serão apoiadas técnica e financeiramente pelo Ministério do Turismo – Mtur e pela SCT (Secretaria da Cultura e Turismo), por meio da Bahiatursa e instituições que possuem parcerias com essas instituições.

Os dados da SEI/2001, a Tabela 9, apresentados a seguir, sintetizam as intervenções realizadas na Costa do Descobrimento, com financiamento do BID e do Banco do Nordeste.

Em US$ 1000

COMPONENTES	VALOR	N° PROJETOS
Aeroporto de Porto Seguro - 2ª ampliação	5.480	1
Transportes (rodovias,atracadouros)	36. 233	4
Saneamento (Abastec. água; Esgot. Sanitário; Drenagem e Pavimentação).	50.434	16
Recuperação Patrimônio Histórico de Porto Seguro/Trancoso	1.656	1
Implantação da APA de Santo Antônio	600	1
Desenvolvimento Institucional da SCT/ EMBASA/CRA	2.645	3
Total geral	**97.048**	

Fonte: SEI/2001.

Os investimentos por parte da iniciativa privada na Costa do Descobrimento têm convergido para o mesmo objetivo indicado pelo Prodetur, que é o de ampliar e aperfeiçoar a oferta receptiva da região. Observa-se tanto pelos projetos já concretizados como pelos que estão por fazer, uma relação muito próxima entre as ações pública e privada. Considerando o volume global de recursos públicos e privados investidos e previstos dentro do horizonte do Prodetur (2012), pode-se verificar que, para cada US$ 1,00 aplicado em infra-estrutura pública, tem-se a previsão de US$ 6,45 em investimentos privados, conforme pode ser visto na Tabela 10.

Em síntese, os resultados apresentados na Tabela 9 indicam um forte impacto decorrente dos investimentos públicos na economia local. Isso pode ser explicado em parte, pelo significativo volume de empreendimentos turísticos que estão sendo atraídos para a Costa do Descobrimento a partir das ações do Prodetur, repercutindo, sobremaneira, na geração de emprego e renda.

Tabela 10

Investimentos Públicos e Privados

Em US$ 1.000

DESCRIÇÃO	**REALIZADOS**		**1999/2012**	
Totais				
	1991/1994	1995/1998	Realiz. + Execut.	Previstos
Investimentos Públicos	12.875	36.274	89.197	89.344
227.690				
Investimentos privados	58.150	81.617	73.250	1. 254.626
1.467.643				
Totais	71.025	117.891	162.447	1.343.970
1.695.333				

Fonte: SUDETUR/SCT, 1999.

O conjunto de informações levantadas sobre o município de Porto Seguro e seus arredores revela diversos aspectos importantes acerca do desenvolvimento do turismo nessa região, além das pesquisas realizadas em fontes secundárias, bem como das pesquisas em campo nos períodos de 2001, 2002, 2003 e 2006, buscando relacionar as ações do Prodetur – BA com o panorama socioeconômico dessa localidade.

Como conseqüência da intervenção estatal planejada e da ocupação do espaço, com o aproveitamento das paisagens naturais nas últimas duas décadas no Estado da Bahia, em particular na Costa do Descobrimento, o fluxo turístico em 1993, foi de 516.310 turistas o que gerou uma receita global de US$ 101,21 milhões, de acordo com cálculos da Bahiatursa. Em 1998, esse movimento atingiu 765.280 turistas, com uma receita total de US$ 214,54 milhões, representando, respectivamente, um incremento de cerca de 48% no número de visitantes e 112% na renda, enquanto a média mundial de crescimento do fluxo situou-se em torno dos 25% para o mesmo período, segundo dados da Organização Mundial de Turismo (OMT). Por outro lado, o gasto médio total por turista, em 1993, foi de US$ 163,99 e, em 1999, atingiu US$ 380,61, o que corresponde a um crescimento da ordem de 132% no período. Esse resultado revela uma elevação do poder aquisitivo do turista, o que pode ser indicativo da melhoria do padrão do visitante na Costa do Descobrimento, um dos objetivos do Prodetur – BA (MENDONÇA JR., 2001: 120-121).

Ainda de acordo com dados da Bahiatursa, embora a literatura indique dificuldades em se conquistar a fidelidade do turista em relação ao destino, na Costa do Descobrimento ocorre o inverso, ou seja, um alto índice de retorno do turista, o que tem demonstrado o interesse do mercado por esse produto, o que pode ser um

indicativo da importância das ações desenvolvidas pelo Prodetur – BA, para melhorar a qualidade desse destino turístico.

Em relação à população autóctone, em 1994, a população dos três municípios que compõem a Costa do Descobrimento totalizava 70.663 habitantes; em 2000, atingiu 95.665 e no ano 2007, segundo o Censo de Contagem do IBGE, 2007, a população total atingiu 114.459 habitantes.

A crise do cacau, aliada à perspectiva de empregos decorrentes do turismo, promoveu um dos maiores movimentos de contingente populacional no estado para a região do extremo sul baiano.

Objetivando estabelecer uma correlação entre o Prodetur e o segmento empresarial na Costa do Descobrimento, direcionados ao atendimento da atividade turística, constata-se conforme entrevistada na Secretaria de Cultura e Turismo em 2006, quanto à origem do empreendedor, que um percentual de 50% eram provenientes de outros estados; somados aos 22% de outros municípios da Bahia e aos 5% de estrangeiros, os empresários que foram atraídos para a Costa do Descobrimento pelas oportunidades de negócios oferecidas na região totalizaram 77%. A atração de investimentos por parte do empresariado, se deve as obras de infra-estrutura implementadas pelo Prodetur - BA, a partir da década de 1990, indicando a ampliação do Aeroporto, construção de Rodovias, Sistemas de Abastecimento de Água, dentre outros, como fatores extremamente importantes como forma de atrair investimentos por parte da iniciativa privada, em conjunto com o poder público.

Dessa forma, sob o olhar de Cruz (1999), tanto o Prodetur como a Política de Megaprojetos se completam, no sentido de que o primeiro possibilita viabilizar investimentos em ampla infra-estrutura turística, a partir do capital privado, sendo

esta a base do Prodetur e ao mesmo tempo o papel do Estado como gestor de infra-estrutura básica e de serviços públicos. Sendo assim, o Prodetur – NE é uma política de turismo que faz às vezes de uma política urbana (CRUZ, 1999:151).

Sob esse prisma, podemos constatar que a apropriação/consumo do espaço/paisagem pelo turismo estão permeado por ações políticas, econômicas e sociais, e é através desse viés que constatamos uma série de diferentes agentes hegemônicos atuando no lugar.

CONCLUSÃO

Analisando as transformações socioeconômicas no município de Porto Seguro, podemos concluir que as mudanças provocadas pela atividade econômica do turismo, a partir da década de 1970, e discutindo as formas de uso e apropriação do espaço nessa localidade, implicaram em intensa exploração de seus recursos naturais, convertidos em atrativos turísticos.

Os governos, através das políticas nacionais de turismo, têm jogado papel importante enquanto planejadores e promotores territoriais no processo de "turistificação dos lugares", sendo Porto Seguro e seus arredores, exemplo concreto disso.

Como reflexo das políticas adotadas pelo governo do Estado da Bahia, a partir da década de 1990, em que o uso e a produção do espaço se fundamentam nas potencialidades turísticas e no aproveitamento das paisagens naturais, dá-se a intervenção no espaço litorâneo estadual, atraindo investimentos públicos e privados dos mais variados setores.

O Programa de Ação para o Desenvolvimento do Turismo na Bahia – Prodetur - BA contribuiu em certa medida para a melhoria da situação social da população, através da geração de empregos e da melhoria das condições dos serviços urbanos, por exemplo. Em contrapartida, os investimentos carreados através desse programa acirraram ainda mais as diferenças sociais nessa localidade.

A proposta do Prodetur – NE, com recursos financiados por instituições nacionais e estrangeiras era transparente, ou seja, aumentar o turismo receptivo,

aumentar a permanência do turista no Nordeste, induzir novos investimentos na infra-estrutura turística em áreas eleitas pelas suas potencialidades naturais, artísticas e culturais.

Dessa forma, os investimentos por parte da iniciativa privada, na Costa do Descobrimento, têm convergido para o mesmo objetivo indicado pelo Prodetur - NE, que é o de ampliar e aperfeiçoar a oferta receptiva da região, corroborado pelo poder público. É a nova cara do estado da Bahia, como interventor de áreas eleitas para o desenvolvimento da prática turística, que, ao mesmo tempo, não beneficia de forma homogênea todos os municípios.

Outro dado importante, perceptível na paisagem, e que implica em risco à proteção dos patrimônios natural e cultural de Porto Seguro são os empreendimentos imobiliários em construção em toda à orla norte, relacionados à urbanização ligada ao turismo de massa.

A urbanização associada ao turismo de massa, com seus sérios conflitos de uso e apropriação do espaço e seu crescente consumo destrutivo do patrimônio natural e histórico-cultural, coloca em risco a própria sustentabilidade do setor, em função do frágil processo de planejamento urbano. Sob esse prisma, Porto Seguro reflete uma produção do espaço subordinada a vetores hegemônicos, como o Prodetur – NE, iniciativa privada e poder público.

Bibliografia

ARAÚJO, Cristina Pereira de. *PORTO (in) SEGURO: a perda do paraíso. Os reflexos do turismo na sua paisagem*. São Paulo, 2004.160 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.

BAHIA (Estado). Sistema Estadual de Informações Ambientais da Bahia. APA's estaduais no extremo sul da Bahia (1996). Disponível na internet, <www.seia.ba.gov.br> em 25 de janeiro de 2008.

BAHIA. Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia - SEI**.** *Índices de Desenvolvimento Econômico e Social dos Municípios Baianos – 2000*. Salvador: SEI, 2007.

BAHIA. Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia - SEI. *Bahia em números*. Salvador: SEI, 2003.

BAHIA. Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia - SEI. *O turismo como fator de desenvolvimento socioeconômico da Costa do Descobrimento – Bahia – Brasil*. Bahia Análise & Dados. Salvador, v.11, n. 2, set. 2001.

BAHIA. Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia - SEI. *Mudanças sócio-demográficas recentes: extremo sul da Bahia*. Série Estudos e Pesquisas, 40. Salvador: SEI, 1998.

BAHIA (BAHIATURSA). Secretaria da Cultura e Turismo. Embratur. "Metas do Turismo. Bahia – 2002 – 2010". Salvador: Bahiatursa, 2002.

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

BECKER, Bertha K. *Levantamento e avaliação da política federal de turismo e seu impacto na região costeira.* Brasília: MMA e Amazônia Legal, 1995.

_____. Políticas e planejamento do turismo no Brasil. In: YÁZIGI, Eduardo (Org.). *Turismo, espaço, paisagem e cultura*. São Paulo: Hucitec,1996, p. 181-192.

BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE. *Censo Demográfico 2000 – 2007. Resultados do Universo*. Disponível na internet <www.ibge.gov.br>, em 03 de outubro de 2008.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. *O Lugar No/Do Mundo*. São Paulo: Editora Hucitec, 1996.

CARVALHO, Maria Rosário Gonçalves de. *Os Pataxó de Barra Velha: seu subsistema econômico*. Salvador, 1977. 436f. Dissertação (Mestrado em Antropologia). Departamento de Antropologia, Universidade Federal da Bahia.

CICOUREL, Aaron. Teoria e método em pesquisa de campo. In: GUIMARÃES, Alba Zaluar. (Org.) *Desvendando Máscaras Sociais.* 2ª edição. Rio de Janeiro: Ed. Francisco Alves, 1980, p. 87-121.

CORIOLANO, Luzia Neide M. T. *Do local ao global: O turismo litorâneo cearense.* Campinas, SP: Papirus, 1998.

CRUZ, Rita de Cássia Ariza da. *Geografias do Turismo: de lugares a pseudo-lugares*. São Paulo: Roca, 2007.

_____. *As paisagens artificiais criadas pelo turismo*. In: YÁZIGI, Eduardo. (Org.). T*urismo e Paisagem***.** São Paulo: Contexto, 2002.

_____. *Políticas de Turismo e Território*. São Paulo: Contexto, 2002.

_____. *Introdução à Geografia do Turismo*. São Paulo: Roca, 2001.

_____. *Políticas de Turismo e (re)ordenamento de territórios no litoral do Nordeste do Brasil*. São Paulo, 1999. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

_____. Políticas de turismo e a construção do espaço turístico litorâneo Nordeste do Brasil. In: LEMOS, Amália Inês G. de (Org.). *Turismo e impactos socioambientais*. São Paulo: Hucitec, 1996, p. 263-268.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. *Dicionário Aurélio Básico da Língua Portuguesa*. Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira, 1994.

FERREIRA, Jurandyr Pires. *Enciclopédia dos Municípios Brasileiros*. Vol.XXI. Bahia. Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira, 1958.

FONTELES, José Osmar. *Turismo e Impactos Socioambientais*. São Paulo: Aleph, 2004.

FURLAN, Sueli Ângelo. Ecoturismo do sujeito ecológico ao consumidor da natureza. In: RODRIGUES, A. B. (Org.). *Ecoturismo no Brasil: possibilidades e limites*. São Paulo: Contexto, 2003.

_____. Unidade de Conservação Insular: considerações sobre a dinâmica insular, planos de manejo e turismo ambiental. In: LEMOS, Amália Inês Geraiges de. (Org.). *Turismo: impactos socioambientais*. São Paulo: Hucitec, 2001.

_____. *A questão ambiental no Brasil e os desafios do desenvolvimento sustentável*. In: ARAÚJO, Regina Célia (Org.). *Manual do candidato: geografia*. 2ª. ed. atual. e rev. Brasília: FUNAG, 2000, p. 153-193.

GRÜNEWALD, Rodrigo de Azeredo**.** *Os Índios do Descobrimento: tradição e turismo*. Rio de Janeiro: Contra Capa, 2001.

_____. *Os "Índios do Descobrimento": Tradição e Turismo*. Rio de Janeiro, 1999. 350 f. Tese (Doutorado em Antropologia Social) – Museu Nacional, Universidade Federal do Rio de Janeiro.

KNAFOU, Remi. Turismo e território: Por uma abordagem científica do turismo. In: RODRIGUES, A.B. (Org.). *Turismo e geografia: Reflexões teóricas e enfoques regionais.* São Paulo: Hucitec, 1996, p. 62-74.

MENDONÇA JÚNIOR, Érico Pina. *O turismo como fator de desenvolvimento socioeconômico da Costa do Descobrimento* – Bahia – Brasil. Salvador, Bahia Análises & Dados, SEI, v.11, n. 2, p. 118-124, 2001.

MOTTA, Letícia de Barros. *A Tralha Doméstica e o Processo de Urbanização de Porto Seguro.* São Paulo, 1998. 136 f. Dissertação (Mestrado) - Museu de Arqueologia e Etnologia – MAE, Universidade de São Paulo.

MUNIZ, Vera Lúcia Travençolo. *História Econômica e Meio Ambiente: Porto Seguro em Perspectiva Histórica*. São Paulo, 2005. 209 f. Tese (Doutorado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

PIRES, Paulo dos Santos. *Ecoturismo no Brasil: uma abordagem histórica e conceitual na perspectiva ambientalista*. São Paulo, 1998. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo.

PORTO SEGURO (Bahia). Secretaria Municipal de Turismo e Desenvolvimento Econômico de Porto Seguro. *Porto Seguro: turismo aqui são outros 500*. Porto Seguro, BA: Secretaria Municipal de Turismo (SMT), 2006.

PORTUGAL, Sonia. APA's estaduais da Bahia: origem e perspectivas. Info. APA's. CRA – Centro de Recursos Ambientais. Salvador, Ano I, n. 2, out./nov, 2001.

ROCHA, Georges Souto. *Problemas políticos, socioeconômicos e ambientais de grandes projetos energo-intensivos: o caso da indústria de celulose e papel no extremo sul da Bahia*. Campinas, UNICAMP, [s/d].

SÁNCHEZ, Luis Enrique. *Avaliação de Impacto Ambiental: Conceitos e Métodos*. São

Paulo: Oficina de Textos, 2006.

SANSOLO, Davis Gruber. *Planejamento ambiental e mudanças na paisagem do Núcleo Picinguaba do Parque Estadual da Serra do Mar.* Ubatuba. São Paulo, 2002. Tese (Doutorado em Geografia Física) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo.

SANTOS, Milton. *Espaço e Método*. 3ª. ed. São Paulo: Nobel, 1992.

_____.; SILVEIRA, M. L. O Brasil – território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro: Record, 2001. 471 p.

SILVA, Sylvio Bandeira de Mello. Geografia, turismo e crescimento: o exemplo do estado da Bahia. In: RODRIGUES, A. B. (Org.). Turismo e geografia. Reflexões teóricas e enfoques regionais. São Paulo: Hucitec, 1996, p. 122-143.

SOARES & OLIVEIRA, Ana M. D. et ali. Lia M. T. de. Educação Ambiental: Construindo Metodologias e Práticas Participativas [s/d]. Disponível na internet < www.anppas.org.br/encontro_anual/encontro2/GT/GT10/ana>.

TOFANI, F. The Challengers of Sustainable Tourism Development. In: Coastal Settings under the Impacts of Tourism: The case of Porto Seguro in Southern Bahia, Brasil. Dissertação (Mestrado), University of New Scotia – UK, 1996.

WHITING, Sandra S. & FARIA, Diomira. Avaliação dos Impactos Ambientais e Sócio-Econômicos do Prodetur I. Preparado para o Banco Interamericano de Desenvolvimento, 2001. Disponível na internet <www.iadb.org> em 03 de outubro de 2008.

Anexo