

Universidade de São Paulo
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas
Departamento de Geografia

JULIANA MARIN DOS SANTOS

**Turismo e produção do espaço em Porto Seguro a partir da
década de 1970**

SÃO PAULO

2017

LOMBADA

Juliana Marin dos Santos	Turismo e produção do espaço em Porto Seguro a partir da década de 1970		GRADUAÇÃO FFLCH/USP 2017
--------------------------	--	--	--------------------------------

JULIANA MARIN DOS SANTOS

**Turismo e produção do espaço em Porto Seguro a partir da
década de 1970**

Trabalho de Graduação Individual
apresentado ao Departamento de
Geografia da Faculdade de Filosofia,
Letras e Ciências Humanas, da
Universidade de São Paulo, como parte
dos requisitos para obtenção do título
de Bacharel em Geografia.

Orientadora: Prof.^a Dra. Rita de Cássia
Ariza da Cruz

SÃO PAULO

2017

Santos, Juliana Marin dos

Turismo e produção do espaço em Porto Seguro a partir da década de 1970 / Juliana Marin dos Santos; Orientadora: Prof.^a Dra. Rita de Cássia Ariza da Cruz. -- São Paulo, 2017.

77 f.

TGI (Graduação - Bacharelado em Geografia) -- Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, Departamento de Geografia.

1. Produção do Espaço. 2. Turismo. 3. Porto Seguro (BA). 4. Urbanização. 5. Mapeamento. I. Cruz, Prof.^a Dra. Rita de Cássia Ariza da. II. Título.

SANTOS. J. M. **Turismo e produção do espaço em Porto Seguro a partir da década de 1970.** Trabalho de Graduação Individual apresentado ao Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Bacharel em Geografia.

Aprovado em: _____

Banca Examinadora

Prof.^a. Dra. Rita de Cássia Ariza da Cruz Instituição: FFLCH – USP
Julgamento: _____ Assinatura: _____

Prof. Dr. _____ Instituição: _____
Julgamento: _____ Assinatura: _____

Prof. Dr. _____ Instituição: _____
Julgamento: _____ Assinatura: _____

Agradecimentos

Não foi fácil.

Embora clichê não há outro jeito de falar o que a graduação foi para mim.

Não foi fácil morar tão longe da faculdade, não foi fácil ter que sempre trabalhar durante o dia e estudar à noite, não foi fácil me submeter a exigências descabidas de professores em nome da “excelência”. A USP, infelizmente, é um lugar hostil para quem não tem o privilégio de poder se dedicar integralmente aos estudos.

No entanto não há como negar que a graduação foi um marco em minha vida. E agradeço imensamente meus professores por isso que, muito mais do que conceitos e processos, me ensinaram a ser um ser humano melhor, mais humilde, mais ponderado e mais tolerante ante as diferenças. Me ensinaram que o conhecimento vem com o tempo e que é preciso maturidade para absorvê-lo.

Um agradecimento especial à minha orientadora Prof.^a Dra. Rita de Cássia Ariza da Cruz, pela sabedoria transmitida, pela dedicação a todos os seus alunos sejam eles da graduação, do mestrado ou doutorado e pelo constante incentivo. Você é uma pessoa especial e uma professora incrível e me sinto honrada por ter desenvolvido minha pesquisa sob seus cuidados.

Agradeço aos meus amigos que tornaram a jornada muito mais leve com sua companhia, Cris, Samy, Grace, Luis, Xuxa, Tassia, Thiago, Stefan, Luísa, Ângela, Dani.

Agradeço também as minhas irmãs, Giovana e Nicole. Gi, obrigada por sempre estar ao meu lado e ter me dado um dos maiores presentes da minha vida, que é o Tico, meu sobrinho-filho amado que me fez trocar noites em festas por noites com Pokémon e Patrulha Canina. Nicole, amo você e sempre estarei ao seu lado.

Raquel, minha irmãzinha de alma, obrigada pelos conselhos, pelo companheirismo e por muitas vezes enxergar aquilo que nem eu mesma sei que estou sentindo. Estamos apenas no começo.

Agradeço aos meus pais, Dalva e Osni por todo o apoio, por todo o carinho e por todo o esforço que tiveram em criar a mim e as minhas irmãs. Vocês são incríveis e essa vitória também é de vocês!

Um agradecimento especial ao meu companheiro de vida, Leonardo Pereira, a pessoa mais doce, gentil e amorosa que tive o prazer de conhecer. Obrigada por estar ao meu lado em todas as horas e ser mais que um parceiro, ser meu maior fã e maior incentivador dos meus sonhos. Em breve será você e estarei na primeira fila para comemorar! Te amo.

Resumo

Porto Seguro é atualmente um dos principais destinos turísticos brasileiros, no entanto a transformação da paisagem para o turismo ocorreu de forma acelerada num curto período de tempo principalmente na sede municipal e Orla Norte. Esta pesquisa tem como objetivo analisar as transformações ocorridas espacialmente, através do uso de imagens de satélites, uso de fotografias obtidas nos trabalhos de campo realizados e pesquisas anteriormente feitas na região. A inauguração de um trecho da BR-101 possibilitou o fácil acesso ao município e, apostando em sua vocação turística, o turismo foi incentivado pelo poder público local desde a década de 70. O acelerado crescimento populacional do município decorreu do êxodo rural causado pela decadência da atividade cacauzeira, da promessa de gestores locais de assentamento de famílias vindas do interior do município e a expectativa de investimento e crescimento da atividade turística. O desenvolvimento da atividade turística, como aposta do governo federal para mitigação da pobreza no Nordeste brasileiro, recebeu maciços investimentos do poder público com destaque para o PRODETUR-BA fases I e II. Os investimentos estatais atraíram também os investimentos privados, interessados no potencial gerador de lucro sobre a atividade turística. No entanto os investimentos tiveram como foco principal as zonas turísticas de Porto Seguro o que causou uma desigualdade latente em comparação com as áreas de moradia da população.

Abstract

Porto Seguro is currently one of the main tourist destinations in Brazil, however the transformation of the landscape into tourism occurred in an accelerated way in a short period, mainly in the headquarters and the North Shore. This research aims to analyze the spatial transformations, using satellite imagery, the use of photographs obtained in the field works carried out and research previously done in the region. The inauguration of a stretch of the BR-101 allowed easy access to the city and, betting on its tourist vocation, tourism was encouraged by the local public power since the 70's. The accelerated population growth of the city was due to the rural exodus caused by the decline of cocoa activity, the promise of local managers to settle families from the interior of the city and the expectation of investment and growth of the tourist activity. The development of tourism activity, as a bet by the federal government for poverty alleviation in the Brazilian Northeast, received massive investments from the public power, highlighting PRODETUR-BA phases I and II. State investments also attracted private investments, which are interested in the potential for profit on tourism. However, the investments had as main focus the tourist zones of Porto Seguro that caused a latent inequality in comparison with the areas of dwelling of the population.

Sumário

1 Introdução	11
2 Porto Seguro: caracterização geral e histórico até a década de 1970	18
2.1 Localização	18
2.2 Contexto Histórico	21
2.3 Aspectos Climáticos	27
2.4 Aspectos Geomorfológicos	30
2.5 População	33
3 Porto Seguro pós década de 1970	35
3.1 Inauguração da BR-101 e os primeiros turistas	35
3.2. Anos 1980	42
3.3. Anos 1990	47
3.4 Anos 2000	58
3.5 Anos 2010	67
4 Considerações Finais	72
5 Referências Bibliográficas	77

1. Introdução

*Toda matéria ocupa um lugar no espaço*¹

Tudo o que conhecemos, o nosso planeta, os continentes, as montanhas, os animais e os seres humanos ocupam um determinado espaço. Temos as rochas que aos nossos olhos parecem imutáveis, porém através da história do nosso planeta percebemos que estão em constante mutação, sendo criadas, destruídas, transformadas. Os seres vivos possuem uma capacidade muito maior de transformação, seja na escala de tempo de uma árvore, que pode viver centenas de anos, ou mesmo de uma mosca, que pode viver apenas algumas horas. Algumas espécies em particular modificam seu entorno para sobreviver, como as abelhas, formigas, que constroem verdadeiras fortificações para se protegerem do meio externo. E não há como falar de modificações no seu ambiente sem citar o ser humano, a espécie que mais modifica o espaço ao seu redor. Essa modificação, no entanto, não é homogênea, a paisagem resultante da ação humana difere no tempo e no espaço pois cada sociedade em cada lugar do mundo possui suas próprias formas de se relacionar com o ambiente natural ao seu redor, que também é único.

Viver é produzir espaço.

Ao longo de sua história o ser humano modifica a paisagem a fim de garantir a sua sobrevivência, num primeiro momento, fez abrigos, plantações e posteriormente criou cidades e construções gigantescas que modificam completamente a paisagem na qual está inserido. Podemos então perceber que a modificação da paisagem na qual o ser humano está inserido depende também de uma racionalidade por trás das ações.

O filósofo francês Henri Lefebvre foi pioneiro ao afirmar que viver é produzir espaço pois ele é o resultado de vários momentos históricos diferentes

¹ Característica relativa à extensão de toda matéria, segundo pressupostos de ciências exatas como a Física e a Química.

que deixam marcar físicas na paisagem. Então além da sua dimensão puramente material o espaço também possui uma dimensão temporal.

Para Milton Santos (2006, p. 39) o espaço seria o conjunto indissociável de sistemas de objetos naturais ou fabricados e de sistemas de ações, deliberadas ou não. A cada época, novos objetos e novas ações vêm juntar-se às outras, modificando o todo, tanto formal quanto substancialmente.

Além da dimensão material e temporal, podemos atribuir ao espaço também uma dimensão abstrata, ou psicoesfera (Silveira, 1997) onde são gestadas as ideias que comandarão as transformações no espaço.

Tendo como ponto de partida o Brasil, podemos ver que a mudança na maneira de se pensar as cidades foi deixando sua marca na paisagem. As cidades do período colonial tinham em seu centro normalmente uma igreja e o seu pátio onde ocorriam desde festas religiosas até venda de escravos. Esse formato de cidade, onde a igreja ocupa papel de destaque, pode ser observado ainda hoje em cidades pequenas. Nas cidades que estão inseridas de maneira mais dinâmica na economia brasileira, vemos que a centralidade passou para a região onde concentra-se o comércio, os escritórios das grandes corporações, etc. Isso não quer dizer que as antigas construções deixaram de existir. Apenas foram incorporadas de maneira diferente a nova lógica da cidade. Provavelmente os antigos usos dessas construções foram substituídos, porém sempre existem fragmentos do espaço que podem nos contar as histórias passadas daqueles lugares.

O motor de transformação nas grandes cidades pós revolução industrial eram as próprias indústrias; cidades inteiras foram construídas para abrigar as populações trabalhadoras. Temos exemplos dessa racionalidade industrial no Brasil, como a cidade de São Bernardo do Campo que se desenvolveu devido à forte presença de indústrias automotivas na região. Superada essa fase industrial do capitalismo, vemos agora outros agentes que influenciam de maneira decisória a produção do espaço nas cidades, sobretudo ligados à financeirização da economia. A especulação sobre o território ocorre por diversos fatores, nas grandes cidades o fator dominante é a demanda por moradias e imóveis comerciais, porém em algumas cidades a demanda é criada pelo turismo e por toda a infraestrutura que ele necessita.

Origens do turismo

Segundo Brito-Henriques (1996), o turismo como conhecemos hoje possui suas origens no pós-revolução industrial, até então as viagens eram apenas um meio para chegar a determinado destino, seja qual fosse a motivação por trás de tal descolamento. As viagens contemporâneas possuem como propósito o próprio deslocamento, “viaja-se por viajar”:

“O turismo propriamente dito – com as características formais e materiais que se lhe reconhecem atualmente (férias, infraestruturas hoteleiras, serviços de apoio diversos...) e o valor simbólico e cultural que se lhe atribui – é um produto da sociedade moderna, capitalista e industrial” (Brito-Henriques, 1996: p. 28).

As jornadas exaustivas nas fábricas, as péssimas condições das cidades fizeram surgir um sentimento de fuga em direção à natureza, o Romantismo perpetuou tal sentimento através do exotismo do tempo e dos lugares, como afirma Brito-Henriques (1996), quanto mais exótico e mais elitista o lugar, mais este se tornava prestigioso aos olhos do turista. Vale lembrar que numa época em que os meios de transportes eram precários e pouco acessíveis a grande parte da população, os turistas faziam parte de uma camada muito pequena e abastada da sociedade. Como nos diz Boyer (2003, p.32):

“cada estrato copiava os comportamentos e as escolhas da categoria imediatamente superior. Durante os dois séculos de turismo elitista, o fato de ser turista, de passar uma temporada em certa estaca da moda, conferia um status. ”

Porém o turismo chocava-se, durante muito tempo, contra uma “barreira cultural”; os fabricantes empresários cuja vida era dedicada “ao enriquecimento pelo trabalho e pela poupança” contentavam-se em enviar suas mulheres e filhos para as casas de campo, sem nunca tirar suas próprias férias (Boyer, 2003: p. 34).

Com a consolidação das leis trabalhistas, o direito as férias estavam garantido, no entanto um indivíduo que não está trabalhando representa uma “engrenagem” a menos na máquina capitalista. É nesse contexto que surge o turismo como conhecemos hoje, como uma forma do capitalismo apoderar-se inclusive dos momentos de ócio do trabalhador.

Porém somente a condicionante tempo livre não explica porque o turismo passou a ser quase uma “necessidade” para as pessoas. A próxima questão a ser levantada é existem lugares turísticos? A grande maioria dos lugares considerados hoje turísticos alcançaram esse status a partir do século XIX, ou mais precisamente durante o Romantismo, momento em que se pregava o exotismo do tempo e do espaço, a exaltação dos prazeres, o *carpe diem*, afirma Boyer (2003: p.19) Quanto mais exótico o lugar melhor, mais você se aproximava da natureza e do seu “eu”. Essa distância da natureza e a vida industrial era apontada como um dos males da modernidade.

O tempo livre mais o exotismo do local são peças chaves para entender o turismo moderno, porém ainda não explicam por que, dentre tantos lugares exóticos do planeta, alguns são eleitos em detrimento de outros. É neste momento que o papel da mídia passa a ser fundamental na escolha dos destinos turísticos. A literatura ou mesmo a imitação do estilo de vida da nobreza europeia, constituem os primeiros “inventores” dos espaços turísticos. No século XIX e início do XX, surgiram diversos destinos consagrados até hoje, como é o caso dos Alpes ou mesmo Nice. No século XX e XXI, esse papel passou a ser protagonizado pela televisão, filmes e pelos artistas em geral.

Criada a motivação, ou seja, a demanda pelo turismo é necessário agora criar a “mercadoria”, nesse aspecto o turismo é uma “mercadoria” diferente pois consome o espaço.

Turismo e espaço no Brasil

Atualmente o turismo é uma das principais atividades econômicas mundiais sendo que, segundo o Conselho Mundial de Viagens e Turismo (WTTC), o setor turístico é o sétimo com maior faturamento mundial com \$US 2.4 trilhões em 2014 e o terceiro em números de empregados no setor, com 105 milhões de pessoas. No Brasil o turismo movimentou R\$ 492 bilhões no ano de

2014, entre atividades diretas, indiretas e induzidas. O montante representa 9,6% do Produto Interno Bruto (PIB)².

O turismo é apontado como uma das alternativas ao alívio da pobreza e altamente incentivado pela Organização Mundial do Turismo (UNWTO) principalmente em países subdesenvolvidos.

No caso do Brasil adiciona-se também sua paisagem tropical altamente valorizada pelo turismo atualmente. O litoral brasileiro tem sido bastante explorado pelo turismo doméstico e também internacional. Podemos notar que há uma certa variação no padrão dos turistas que visitam as diferentes porções do litoral brasileiro. Cidades litorâneas geograficamente próximas dos principais centros emissores de turistas, Sul e Sudeste brasileiro possuem como característica importante a ocupação por segundas residências, casas de veraneio. Os turistas, em sua maioria, são moradores dos grandes centros urbanos e cidades próximas, sendo que a presença do turista estrangeiro menor se comparada a outros destinos turísticos brasileiros.

No Nordeste Brasileiro temos uma mudança no perfil de ocupação do litoral que encontra nos hotéis, pousadas seu principal meio de hospedagem. O perfil do turista também é um pouco diferente pois, além dos turistas brasileiros provenientes dos centros econômicos, há também os turistas estrangeiros.

A consolidação do Nordeste brasileiro como polo receptor de turistas ocorreu num período relativamente recente, a partir da segunda metade do século XX. Como apontado anteriormente o espaço abriga diferentes tempos históricos e novas lógicas vão se apoderando das antigas materialidades resignificando seu uso. O Nordeste brasileiro não era um lugar inabitado antes da chegada do turismo, ele já possuía sua própria dinâmica local. Em algumas porções do território o desenvolvimento do turismo se fez de maneira mais incisiva transformando completamente a paisagem dos lugares. Como é o caso de Porto Seguro no litoral sul da Bahia.

O interesse por Porto Seguro veio após uma viagem realizada em 2013 através de um pacote de viagens adquirido na operadora de turismo CVC. O pacote incluía um city-tour e mais dois “luais” na barraca de praia Tôa – Tôa. Na chegada a Porto Seguro, ainda no aeroporto, eu e outras pessoas que estavam

² Fonte: <http://www.turismo.gov.br/ultimas-noticias/957-turismo-movimenta-r-492-bilhoes-no-brasil.html> acessado em 12/10/2017

viajando pela CVC fomos encaminhados ao ônibus da operadora, todo coberto com o logo da CVC. No caminho até o hotel o guia instruía sobre o city-tour que seria realizado no dia seguinte e ainda recomendava a compra dos passeios diretamente com ele. Havia também uma linha regular de ônibus da própria CVC que passaria no início da manhã em todos os hotéis, levaria os hóspedes até a barraca de praia Tôa-Tôa e retornaria no final da tarde. No início da noite novamente o ônibus passaria e nos levaria até a barraca para os “luaís”.

O city-tour no dia seguinte contemplou apenas um passeio rápido pelo centro-histórico onde o guia falou brevemente da história do descobrimento e em seguida fomos direcionados a uma apresentação de capoeira e a uma feira de artesanato local. Já perto da hora do almoço fomos conduzidos a barraca de praia Tôa-Tôa onde permanecemos até o final da tarde.

A barraca de praia está localizada na Orla Norte de Porto Seguro, é de propriedade da empresa CVC, dista aproximadamente 6 Km do centro do município e o seu entorno é composto basicamente pela praia, outras barracas e hotéis.

Aquele direcionamento controlado dos turistas aos pontos escolhidos pela CVC me chamou a atenção e causou muito desconforto já que estes poderiam visitar Porto Seguro sem ter quase nenhum contato com a cidade ou com as pessoas que lá residem. Seus únicos contatos seriam os guias e os atendentes da barraca de praia e do hotel.

Ao retornar a São Paulo, esse desconforto me acompanhou e várias questões ficaram em minha cabeça: onde aquelas pessoas que trabalhavam com as atividades turísticas habitavam já que em todo o trajeto percorrido praticamente não havia residências? Em que condições vivem? Qual a história do turismo em Porto Seguro e como foi possível criar um dos destinos turísticos mais visitados do Brasil excluindo completamente a população local, e seu cotidiano, desse circuito?

Em agosto de 2016, já matriculada na disciplina TGI II, retornei a Porto Seguro por conta própria e a viagem desta vez teve um significado completamente diferente já que me concentrei em tentar vivenciar um pouco do cotidiano daquelas pessoas. Pude então conhecer o Bairro do Baianão, onde a maior parte da população de Porto Seguro reside, e que se localiza próximo ao aeroporto e não aparece em nenhum mapa turístico da cidade. Suas proporções

superam e muito a sede do município e a própria zona hoteleira. Nele há bancos, lojas, mercados, escolas, postos de saúde. Em conversa com moradores pude observar que em poucas ocasiões eles descem em direção ao centro já que quase todos os serviços são oferecidos ali e além disso, iam pouquíssimas vezes à praia. Nesta segunda viagem ficou muito clara as duas Porto Seguro existentes: a dos moradores e a dos turistas.

Este trabalho é fruto das inquietações geradas nestas duas viagens citadas e uma terceira, já em formato de trabalho de campo, realizada em outubro de 2016, e que foram fundamentais para a pesquisa uma vez que somente a pesquisa bibliográfica não seria capaz de desenhar a realidade verificada em campo e desnudada por moradores.

O objetivo deste trabalho é entender como ocorreu a formação do município de Porto Seguro e qual o papel do turismo na produção do seu espaço a partir da década de 70 e para isso o uso de imagens de satélites a partir dos anos 80 até o ano de 2017 será de grande valia

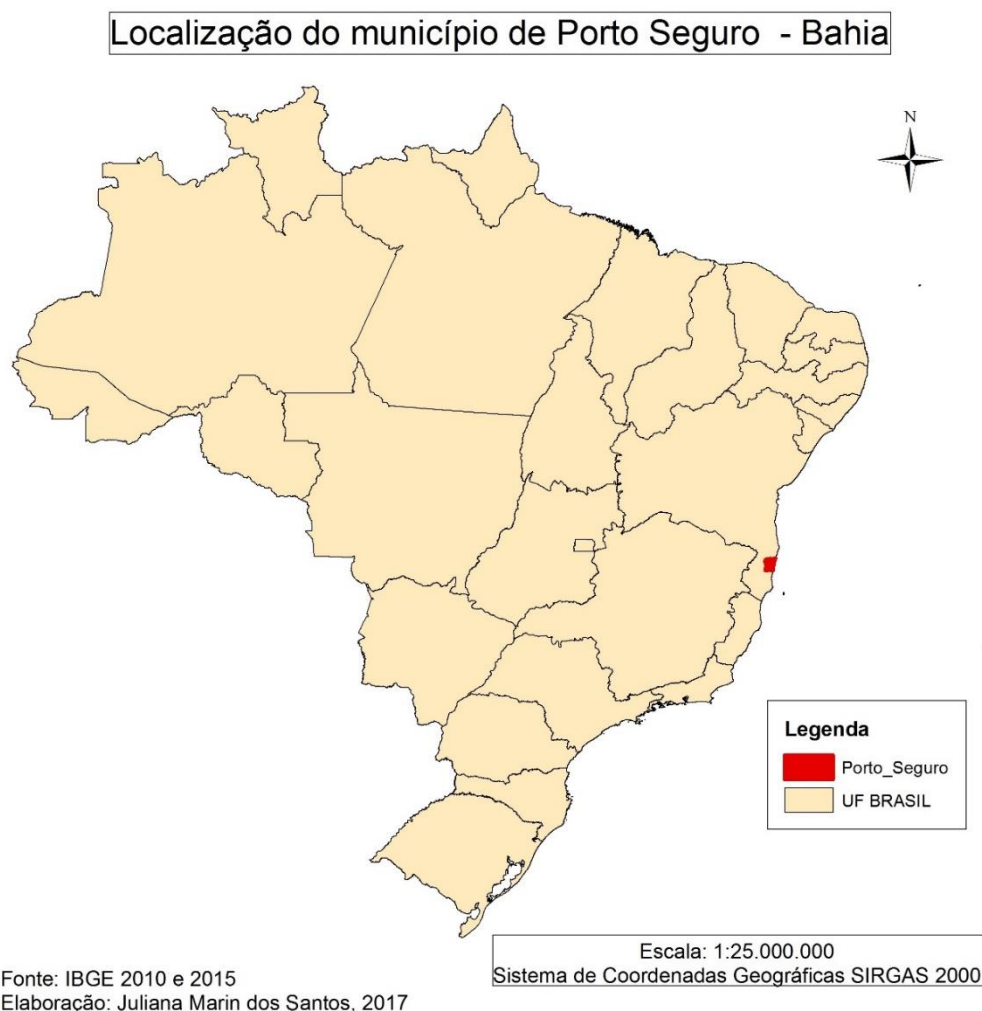
O primeiro capítulo trará a história de Porto Seguro desde o descobrimento até a década de 1970 e também um breve descritivo das características físicas da região.

O segundo capítulo versará sobre a história de Porto Seguro pós década de 1970 até os dias atuais.

2. Porto Seguro: caracterização geral e breve histórico até a década de 1970

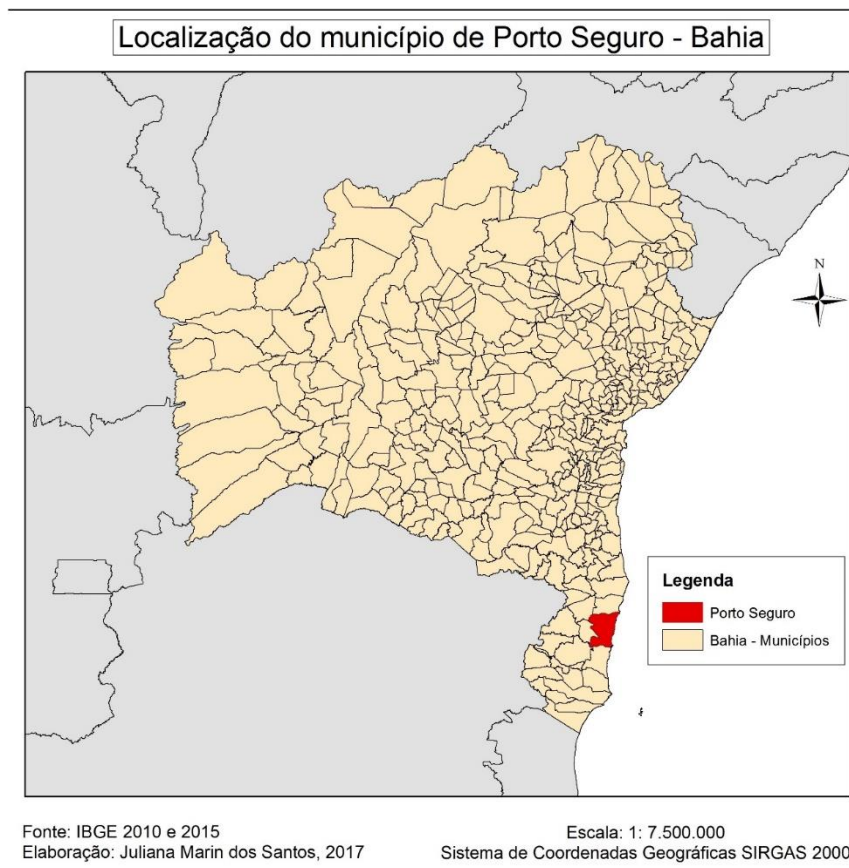
2.1 Localização

O município de Porto Seguro localiza-se no estado da Bahia, na sub-região denominada Zona da Mata, que se estende ao longo de toda a costa leste do nordeste brasileiro. Essa região foi uma das primeiras a serem ocupadas com a chegada dos portugueses (IPAC-BA, 1988) e configurou-se uma das áreas mais exploradas economicamente ao longo da história do Brasil.



Mapa 1: Localização de Porto Seguro em relação ao Brasil. Autora: Juliana Marin dos Santos, 2017

O município possui cerca de 2.408 Km² e sua linha de praia têm aproximadamente 70 Km, tornando-o um dos municípios baianos com a maior linha de praia, conforme Imagem:



Mapa 2: Localização de Porto Seguro em relação ao estado da Bahia.

Autora: Juliana Marin dos Santos, 2017.

Essa vasta extensão da linha de praia propicia uma grande variedade nas paisagens encontradas em Porto Seguro e que são amplamente exploradas pelo turismo. Nas fotografias a seguir temos duas praias morfologicamente diferentes e frequentadas por diferentes públicos. A primeira praia localiza-se na Vila de Caraíva, sendo esta uma praia voltada para o ecoturismo e um turismo mais elitizado uma vez que os hotéis e pousadas possuem altos valores de diárias e o acesso a esta Vila é bastante dificultado já que boa parte do caminho é formado por estradas de terra. A segunda fotografia foi tirada na praia de Taperapuã, bem próxima ao centro de Porto Seguro, e onde localizam-se os hotéis mais baratos.



Figura 1: Vila de Caraíva - Porto Seguro/BA. Autora: Juliana Marin dos Santos – 19/10/2016



Figura 2: Praia de Taperapuã - Porto Seguro/BA. Autora: Juliana Marin dos Santos – 22/10/2016

2.2 Contexto Histórico

A história do povoamento de Porto Seguro se inicia com a história do próprio Brasil colonizado. Seu nome, Porto Seguro, faz alusão ao porto encontrado por Pedro Álvares Cabral e sua esquadra em 1500.

Em 1501, duas expedições portuguesas foram enviadas à costa brasileira: a primeira comandada por Gaspar de Lemos e a segunda, por Américo Vespúcio. Desta forma, foi outorgada a primeira concessão para a extração de pau-brasil ao longo da costa, surgindo o sistema de feitorias³, ou seja, estabelecimento de entrepostos comerciais, que faria uso da mão-de-obra indígena através da prática do escambo (Motta, 1998).

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

Esta igreja foi destruída por ataques indígenas, um ano mais tarde. Em 1515, ela foi reconstruída por missionários franciscanos, porém, 31 dois anos mais tarde, foi novamente destruída por ataques dos índios aimorés. Sua construção possibilitou o aparecimento em seu sopé, da primitiva Aldeia de Santa Cruz, que no sistema de capitanias, seria transferida para o atual município Santa Cruz Cabralia. (ARAUJO, 2004)

³ Este sistema segue o modelo 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).



Figura 3: Ruína da Capela de São Francisco no Outeiro da Glória. Fonte: Secretaria de Turismo

O Outeiro da Gloria atualmente pertence a um condomínio fechado de mesmo nome. As ruínas ainda se encontram lá, porém com estado de conservação bem semelhante ao da foto da década de 50 e com pouquíssima indicação do que aquelas representam. O acesso às ruínas é feito através da portaria do condomínio onde é limitado o horário de visitação e também   necessária a identificação do visitante.

A Coroa Portuguesa iniciou a partir de 1530, a implementação de 15 Capitanias Hereditárias que tinham por finalidade explorar os recursos recém-descobertos e iniciar o processo de ocupação nas novas terras. A Capitania de Porto Seguro foi doada por Carta Régia, de 27 de maio de 1534, a Pero de Campo Tourinho que compreendia as terras que se situavam entre as margens direita do Rio Jequitinhonha e   esquerda do Rio Doce. “Pero de Campos Tourinho, ao fidalgo da C rte - natural de Viana da Foz do Lima -, era varão possuidor de muitos haveres e de grande parentela, casado com D. In s Ferna Pinto, da qual teve um filho - Fernão de Campos Tourinho. De posse da capitania, levantou em 1535 a vila na foz do rio Buranhém, algumas milhas ao

sul da baía Cabrália, construindo casas, forte, capela, armazéns, estaleiro e forja. Distribuiu terras aos moradores, fêz um tombo para registro das sesmarias e iniciou a exploração dos sertões.” (FERREIRA, 1958)

A vila fundada por Pero de Campos Tourinho corresponde a atual Cidade Alta, um dos principais atrativos turísticos de Porto Seguro onde localiza-se o Marco do Descobrimento, trazido pelos portugueses em suas primeiras expedições; a Igreja Matriz Nossa Senhora da Penha, sua fundação construída em 1535; a Casa de Câmara e Cadeia datada do século XVIII; a Capela de São Benedito e Ruínas do Colégio Jesuítico de 1551 além de casas datadas do século XVI, XVII e XVIII. Durante este século, a vila permaneceu praticamente despovoada, não chegando a 30 pessoas em 1602 (SCT, sem data).



Figura 4: Marco do Descobrimento. Autora: Juliana Marin dos Santos 22/10/2016



Figura 5: Igreja Matriz Nossa Senhora da Penha e Casa de Câmara e Cadeia. Autora: Juliana Marin dos Santos 22/10/2016



Figura 6: Capela de São Benedito. Autora: Juliana Marin dos Santos 22/10/2016



Figura 7: Casas da Cidade Alta datadas do século XVIII e XIX. Autora: Juliana Marin dos Santos - 22/10/2016

O processo de colonização desta Capitania seguiu o padrão vigente no resto no Brasil, ou seja, implementação da monocultura da cana-de-açúcar para atender às necessidades do mercado europeu, sendo que em Porto Seguro foi instalado um dos primeiros engenhos de açúcar do país, por volta de 1520⁴. Segundo Mota (1998, p. 23):

“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 Capitânicas Hereditárias que desencadeará o processo de urbanização no Brasil”.

Como retratado por diversos historiadores, a Capitania de Porto Seguro sofreu diversos ataques indígenas nos séculos seguintes, principalmente a vila localizada no litoral. As edificações construídas nos séculos XVI e XVII foram destruídas e reconstruídas diversas vezes. A recorrência desses ataques e a decadência da atividade açucareira culminaram na retomada da capitania pela Coroa Portuguesa em 1759.

Com um mercado voltado totalmente para a exportação de cana, Porto Seguro agora sofria com a queda da atividade açucareira e se viu obrigada a

⁴ Informação obtida em trabalho de campo com os guias turísticos locais.

buscar alternativas a esta atividade, culminando no desenvolvimento do mercado interno para abastecimento da então capital brasileira - Salvador.

Nos séculos seguintes a economia municipal ficou estagnada e permaneceu voltada para abastecimento do mercado interno, como afirma ARAUJO (2004, pag. 33). Na região litorânea a principal atividade era a pesca e no interior a produção de alimentos, especialmente o cultivo de cacau.

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

Entre os anos de 1891 e 2005, o município passou por diversas mudanças em sua configuração territorial com junções e desmembramentos de distritos até culminar na atual forma, sendo composto por 5 distritos: Porto Seguro, Arraial D'Ajuda, Caraíva, Trancoso e Vila Verde⁵ como se pode ler no site oficial do IBGE.

⁵ <http://cod.ibge.gov.br/2VV3G>

2.3 Aspectos Climáticos

No extremo sul da Bahia, onde está inserida a cidade de Porto Seguro, predomina tipo climático úmido, ou tropical atlântico costeiro, e é classificado por Köppen como tipo Af.

O clima de tipo Af é definido como regiões onde a temperatura média é superior a 18°C e as chuvas superam os 60mm nos meses de menor índice pluviométrico e há a ausência de estação seca.

Temperatura média Normal		Total de chuva do mês mais seco (Pms)	Total de chuva anual (P)	Descrição do Tipo de Clima segundo Köppen (Climas Úmidos)		Símbolo	
do mês mais frio	do mês mais quente						
≥ 18°C	≥ 22°C	≥ 60mm		TROPICAL		sem estação seca	Af
		< 60mm	< 2500 - 27,27. Pms				Aw
				≥ 2500 - 27,27. Pms	TROPICAL com chuvas excessivas		Inverno Seco	Am
< 18°C	< 22°C	< 30mm		SUBTROPICAL	Quente	Cwa	
					Temperado		Cwb
	≥ 22°C	≥ 30mm			Quente	sem estação seca	Cfa
	< 22°C				Temperado		Cfb

Figura 8: Chave para a classificação climática de Köppen simplificada por SETZER (1966), modificada para a inclusão do tipo climático “Am” (Tropical Monçônico).

A temperatura média anual em Porto Seguro é de 24,4°C, o que favorece a atividade turística em todas as épocas do ano, sendo este um lugar procurado principalmente pelas suas praias.

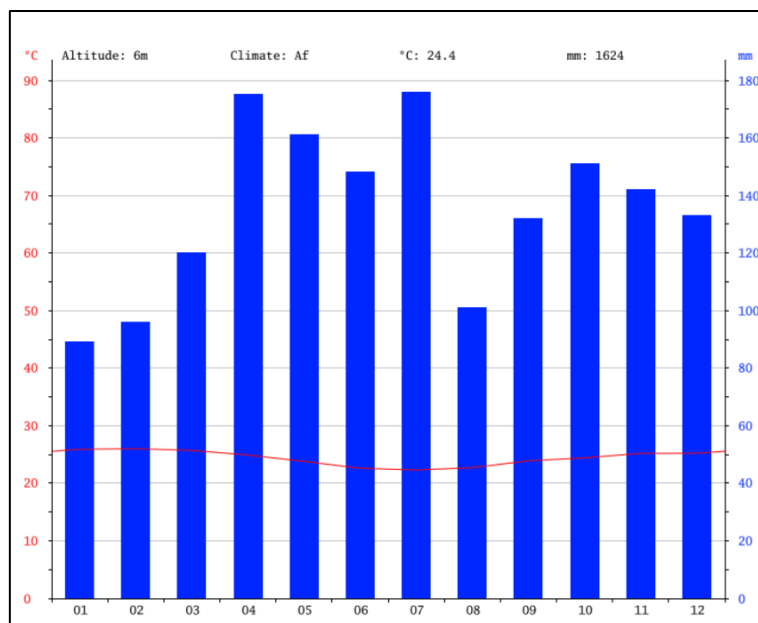


Figura 9 - Climograma de Porto Seguro - BA. Fonte: Centro de Previsão de Tempo e Estudos Climáticos (CPTEC) – Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (INPE)

A valorização do mar (e das praias) é um fenômeno recente na história ocidental. Durante muito tempo o mar foi visto como o território do vazio (CORBIN, 1988) e do medo (DELUMEAU, 1978), em grande parte pelo desconhecimento. A mudança dessa mentalidade ocorreu de forma progressiva durante o século XIX até chegar ao seu status atual como objeto de desejo para as horas de lazer de boa parte da população.

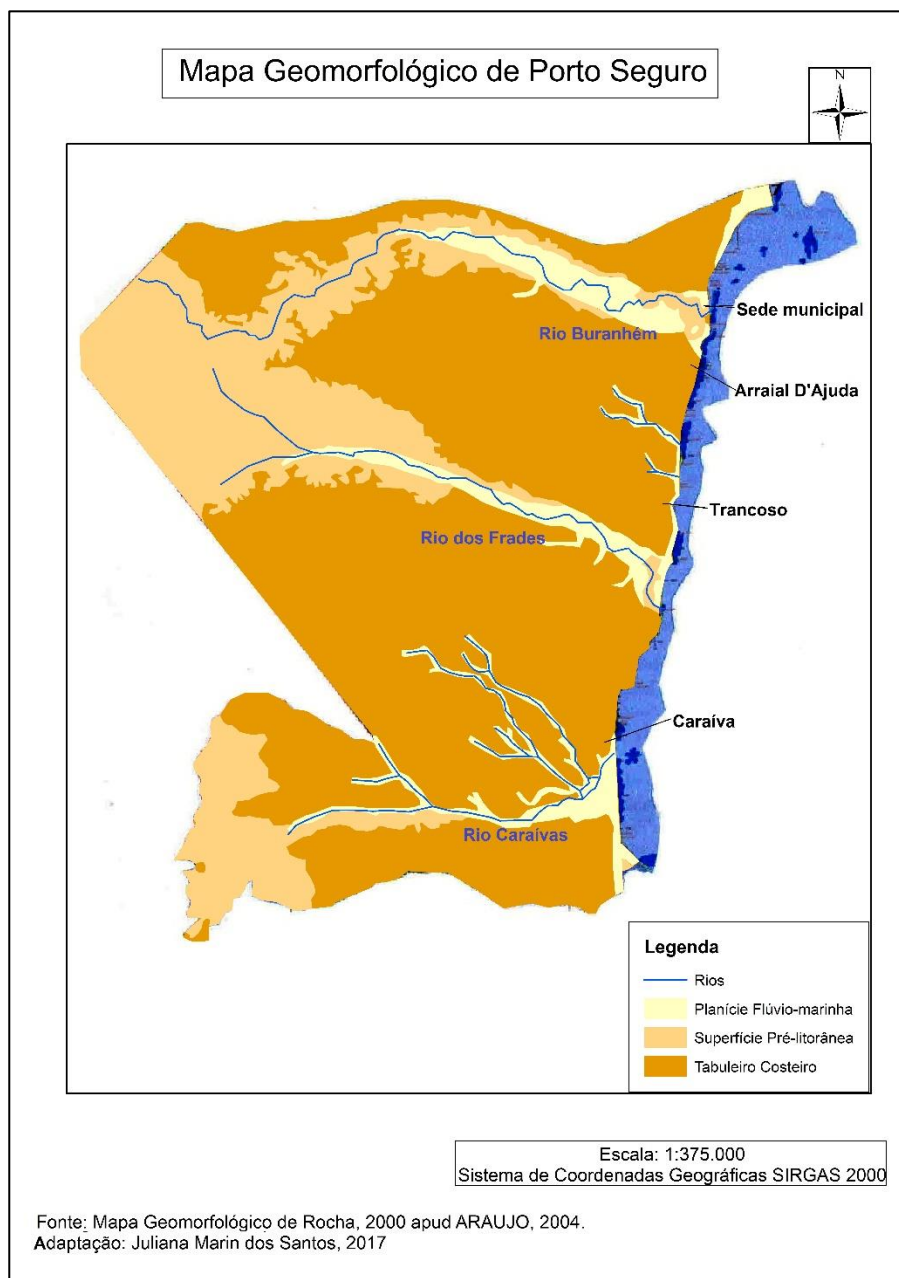
DANTAS (2006) em seu artigo *O Mar e o marítimo nos trópicos* indica dois movimentos concomitantes no processo de valorização da praia que influenciaram esse fenômeno no Brasil: maritimidade externa-moderna e maritimidade interna e tradicional. A maritimidade externa-moderna está ligada, segundo o autor, à crescente valorização dos destinos marítimos no denominado mundo desenvolvido a partir do século XIX e esta se deu através do discurso romântico de exaltação dos lugares naturais e exóticos e do avanço das tecnologias para conhecimento do que havia no mar (oceanografia) e seus benefícios médicos. Nesse período também há o reconhecimento dos benefícios que as atividades físicas trariam às pessoas, dentre elas a natação, que foi praticada pela aristocracia e também contribuiu para a difusão das atividades marítimas. A maritimidade interna e tradicional se relaciona à contraposição da praia ao sertão. No século XIX e início do XX, o Brasil era um país agrário e a grande maioria de sua população concentrava-se no rural ou sertão, como

conhecido no nordeste brasileiro. A elite local tinha como destino de lazer a praia onde poderiam se render aos atrativos do veraneio e dos banhos de mar e juntamente a isso, tinham contato com os ideais ocidentais de valorização da praia já citados anteriormente.

Em Porto Seguro essa valorização se refletiu na ocupação do território por estruturas ligadas ao turismo como hotéis, casas de veraneio, barracas de praia, etc e esse fenômeno será discutido mais detalhadamente no segundo capítulo dessa pesquisa.

2.4 Aspectos Geomorfológicos

O município de Porto Seguro é constituído por três unidades morfoesculturais principais: superfície pré-litorânea, tabuleiros costeiros e planícies flúvio-marinhas, associadas respectivamente, às províncias geológicas do embasamento, tabuleiros costeiros e planícies quaternárias.



Mapa 3: Mapa geomorfológico de Porto Seguro. A unidade morfoescultural “superfície pré-litorânea” abrange cerca de 23,34% do território; os tabuleiros costeiros compreendem 67,69% e as planícies flúvio-marinhas correspondem a 8,82%, nela está assentado o núcleo urbano de Porto Seguro. FONTE: Rocha, 2000 apud ARAUJO, 2004 adaptado por Juliana Marin dos Santos, 2017.

A ocupação de Porto Seguro iniciou-se pela foz do Rio Buranhém (mais ao Norte), onde hoje localiza-se o centro da cidade. Dentro da velha tradição luso-brasileira de cidades de dois andares, Porto Seguro ocupa, juntamente com Olinda-Recife, uma posição especial, de verdadeira bipolaridade, com os dois núcleos razoavelmente afastados, desempenhando funções complementares. No caso de Porto Seguro, a cidade alta e o porto estavam, originalmente, afastados 2 Km. (...) os dois núcleos de Porto Seguro surgiram praticamente, ao mesmo tempo, mas a parte alta, sede do poder político, e habitat das camadas sócias mais altas, manteve sua hegemonia até meados do século XIX, quando a situação se inverte (IPAC-BA⁶,1988. p.334). A Cidade Alta localiza-se no tabuleiro costeiro e possui as construções mais antigas do município e que estão em pé até hoje, são elas igrejas, prédios de administração da Coroa e algumas casas de pessoas pertencentes a administração pública e famílias abastadas da época. A Cidade Baixa, que está inserida na planície flúvio-marinha, desenvolveu-se a partir da Pontinha, local de transposição do rio, seguindo o mar, na direção NE, e o Buranhém, na direção NO, o que lhe conferiu uma conformação em “V” (IPAC-BA, 1988, p334).

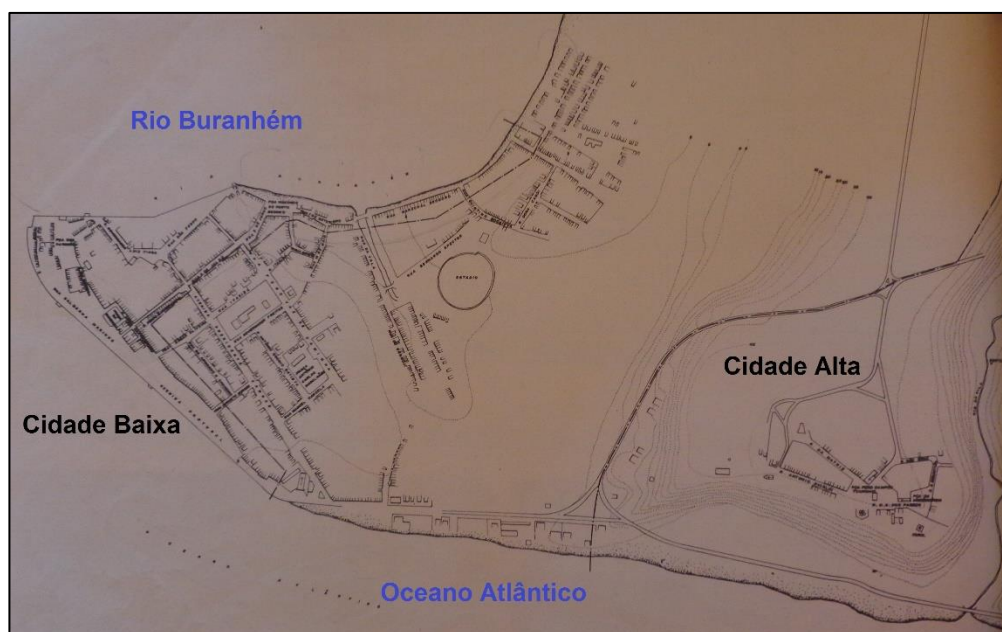


Figura 10 - Croqui adaptado da Cidade Baixa à esquerda e Cidade Alta à direita em 1969, data do tombamento das construções históricas. Apesar do crescimento da Cidade Baixa, é possível notar ainda a ocupação orientada pelo Rio Buranhém e pela orla da praia. Fonte: IPAC-BA, 1988 adaptado por Juliana Marin dos Santos.



Figura 11: Ao fundo topo da falésia onde se localiza a Cidade Alta e em sua base a Cidade Baixa Créditos: Autora: Juliana Marin dos Santos – 22/10/2016

2.5 População

O primeiro registro de população em Porto Seguro, datado de 1602, indicava uma população que não chegava a 30 pessoas. (SCT⁷, sem data).

No Recenseamento do Brasil de 1872, há a contagem total de 3.168 pessoas, 1646 homens e 1522 mulheres e destes 124 escravos.

CONDIÇÕES	SEXOS	ALMAS	Raças				Estado civil			Religião		Nacionalidade	
			Branco	Pardos	Pretos	Caboçes	Solteiros	Casados	Viúvos	Católicos	Acatólicos	Brasileiros	Estrangeiros
Livres {	Homens.....	1576	550	605	344	77	1001	509	66	1576	.....	1547	29
	Mulheres....	1468	480	538	358	92	859	515	94	1468	.....	1457	11
	Somma.....	3044	1030	1143	702	169	1860	1024	160	3044	.....	3004	40
Escravos {	Homens.....	70	.....	26	44	.....	39	22	9	70	.....	63	7
	Mulheres....	54	.....	20	34	.....	30	19	5	54	.....	49	5
	Somma.....	124	.....	46	78	.....	69	41	14	124	.....	112	12
Somma geral		3168	1030	1189	780	169	1929	1065	174	3168	.....	3116	52

Figura 12 - Fragmento do Censo de 1872. Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - Recenseamento do Brasil em 1872, v.3 Bahia, página 286.⁸

O Censo de 1872 traz outras informações importantes sobre as atividades econômicas desenvolvidas na região na época, dos 3.168 habitantes, 1.291 eram lavradores sendo esta a principal atividade econômica do município.

Após o ano de 1950 os Censos foram aplicados com maior regularidade e com isso podemos acompanhar melhor a evolução da população em Porto Seguro⁹.

⁷SECRETARIA DA CULTURA E TURISMO DO ESTADO DA BAHIA – SCT.

⁸ Disponível em <https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo?id=225477&view=detalhes> – acessado em 19 de dezembro de 2017.

⁹Embora os Censos nos tragam informações importantes sobre a população, optamos por selecionar apenas a variável situação domiciliar rural e urbana para este trabalho pois seu foco é a urbanização em Porto Seguro

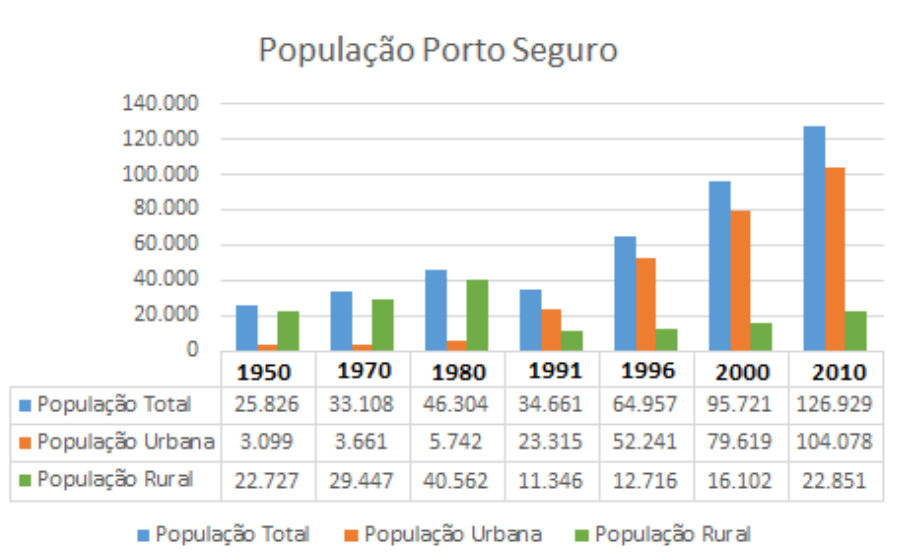


Tabela 1 – População em Porto Seguro. Fonte: IBGE. Organizado pela autora.

No gráfico há uma perda de população entre as contagens de 1980 e 1991. Isto ocorreu devido a emancipação dos municípios de Eunápolis e Itabela, anteriormente pertencentes a Porto Seguro, refletindo na perda de população em função da nova divisão administrativa (SEI, 1998).

Com base nos dados acima é possível afirmar que Porto Seguro sofreu um aumento de 266% em sua população entre os anos de 1991 e 2010, último censo realizado pelo IBGE. Podemos notar também que esse aumento teve como foco a área urbanizada e isso se deu devido ao êxodo rural dentro do próprio município e das regiões vizinhas, em decorrência da expansão de áreas para pecuária, retração da lavoura cacaueira e declínio da atividade extrativa de madeira (ROCHA, 2000) além do desenvolvimento da atividade turística na região que demandava uma quantidade significativa de serviços.

O processo de ocupação e povoamento da área urbana de Porto Seguro está relacionado também com a construção da estrada BR-101, que se iniciou na década de 1950, e seu posterior asfaltamento no início dos anos 1970, quando se intensifica 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 (SEI¹⁰, 1998).

¹⁰

SEI – Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia.

3. Porto Seguro pós década de 1970

3.1 Inauguração da BR-101 e os primeiros turistas

A década de 70 representa o início de profundas mudanças que marcaram Porto Seguro nas décadas seguintes. O evento histórico que marca essa mudança foi a Inauguração de um trecho da BR 101 e sua ramificação, a BR 367, em 1973, que liga Porto Seguro e Santa Cruz Cabrália à BR 101. A noção de evento aqui empregada é a categoria de análise cunhada por Milton Santos em seu livro *a Natureza do Espaço* (2006, p. 93):

“Se consideramos o mundo como um conjunto de possibilidades, o evento é um veículo de uma ou algumas dessas possibilidades existentes no mundo. Mas o evento também pode ser o vetor das possibilidades existentes numa formação social, isto é, num país, ou numa região, ou num lugar, considerados esse país, essa região, esse lugar como um conjunto circunscrito e mais limitado que o mundo.

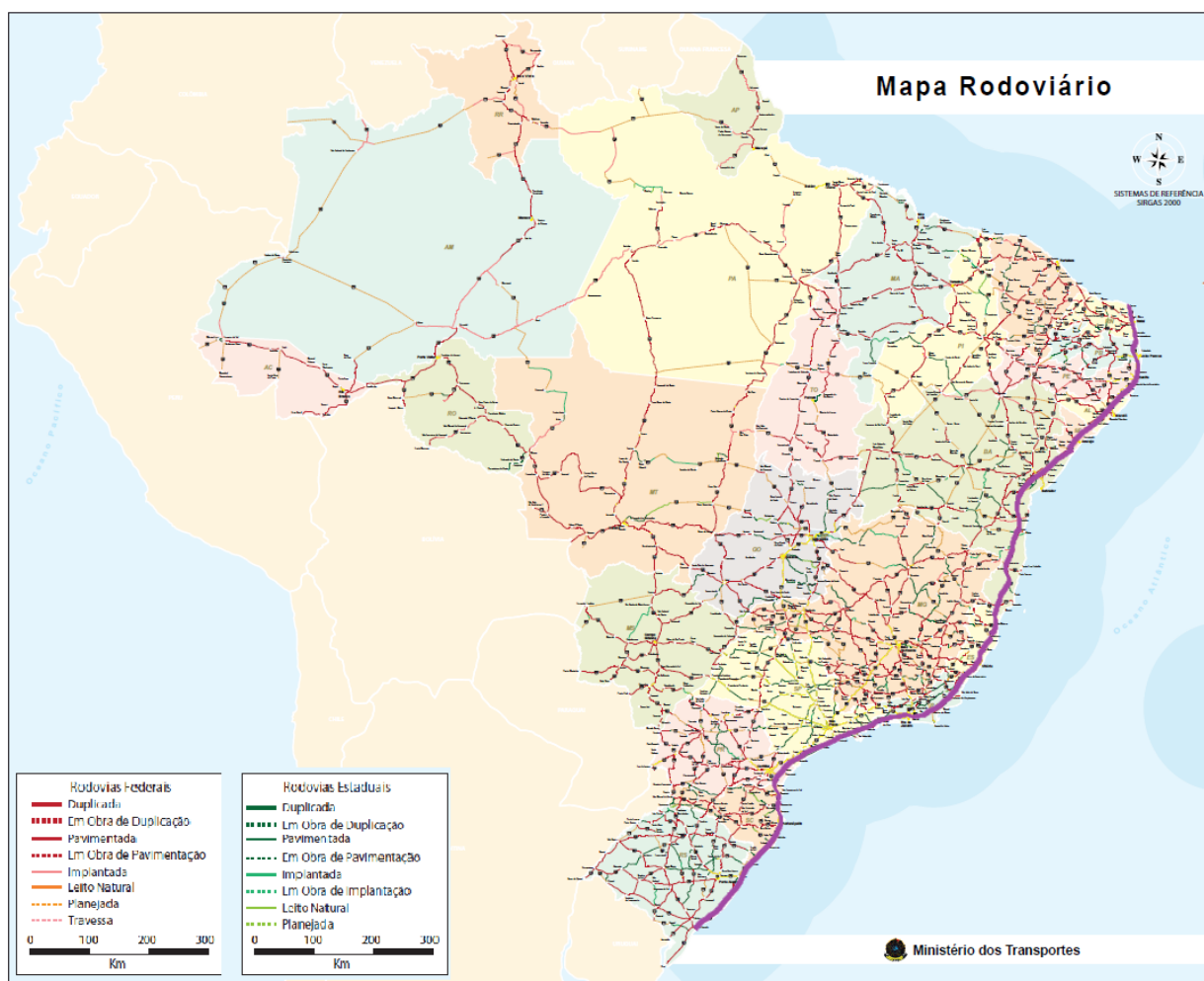
O lugar é o depositário final, obrigatório, do evento. ”

A BR -101 aparece então como materialização de uma das possibilidades e, através da qual, o modo de fazer, de organizar ou de entender a realidade é modificado. A partir dela a lógica urbana de Porto Seguro é alterada passando a receber cada vez mais populações estranhas à realidade local, muitas delas provenientes das zonas rurais próximas e também de um “novo tipo de pessoa”: os turistas.

A BR-101 está inserida dentro de um plano nacional de desenvolvimento rodoviário que tem suas raízes no início do século XX. Um dos maiores expoentes dessa lógica rodoviária foi Washington Luís Pereira de Sousa que tinha como lema de campanha para o governo do estado de São Paulo “Governar é povoar; mas, não se povoa sem se abrir estradas, e de todas as espécies; governar é, pois, fazer estradas! ”. Com sua ascensão ao cargo de Presidente da República (1926-1930) criou o Fundo Especial para Construção e Conservação de Estradas de Rodagens Federais e inaugurou diversas

rodovias. Nas décadas seguintes foram criados diversos mecanismos governamentais para planejamento e execução das obras rodoviárias tidas como essenciais ao desenvolvimento brasileiro.

A construção da BR-101 foi aprovada apenas em 29 de dezembro de 1964 pela Lei nº 4592 e tinha como objetivo a integração de grande parte do litoral brasileiro e a interligação das capitais ali localizadas. A BR 101 é a junção de rodovias/estradas já existentes com alguns outros trechos recém-criados e que, em 2002, passou a se chamar Rodovia Governador Mario Covas. Seu atual traçado inicia-se na cidade de Touros no Rio Grande do Norte e se entende até a cidade de São José do Norte no Rio Grande do Sul.





Mapa 4 - Mapa Rodoviário Brasileiro com destaque (em roxo) para a BR101 atual Rodovia Governador Mario Covas e fragmento do mapa ressaltando o Sul da Bahia onde localiza-se Eunápolis e Porto Seguro e a BR 367 (Ramal da BR 101) que liga as duas cidades. Mapa Elaborado no Departamento de Informações em Transportes - DEINT / Coordenação Geral de Sistemas de Informações Georreferenciadas - CGSIG / BIT e adaptado por Juliana Marin dos Santos.

A inauguração do trecho localizado no sul da Bahia da BR 101 contribuiu para a integração econômica da região com Salvador e Vitória, sendo que em um primeiro momento quem mais se beneficiou com a abertura da estrada foi a indústria madeireira que nela encontrou possibilidades de escoamento de sua produção. Ornellas (1974), sinaliza que a exploração da madeira seguiu lenta e progressivamente dos estados de Minas Gerais e Espírito Santo em direção ao Extremo Sul da Bahia, devastando suas matas.

Ornellas (1974) afirma ainda que as frentes madeireiras foram precedidas pelas roças de mandioca que, no decorrer do processo foram substituídas pelo novo modo de produção empresarial: as grandes serrarias passaram a comprar as matas da região sul baiana e coloca-las à sua disposição como reserva florestal para a produção de madeira. Consequentemente, a terra passou a ser proibida para os regionais que não tinham mais lugar para o cultivo da mandioca, resultando em emigração para as zonas urbanas em formação. (ARAUJO, 2004)

Durante o início da década de 70, a sede de Porto Seguro possuía papel secundário na economia local em comparação aos povoados de Eunápolis e Itabela ambos pertencentes a Porto Seguro e emancipados em 1988 e 1989 respectivamente. Esses dois povoados absorveram grande parte da população rural expulsa pelo processo de expansão da indústria madeireira na região.

Apesar de embrionária, a ideia de transformação de Porto Seguro num polo turístico nacional já estava em curso como podemos notar através do recorte do Jornal da Bahia de 29 de março de 1974:



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

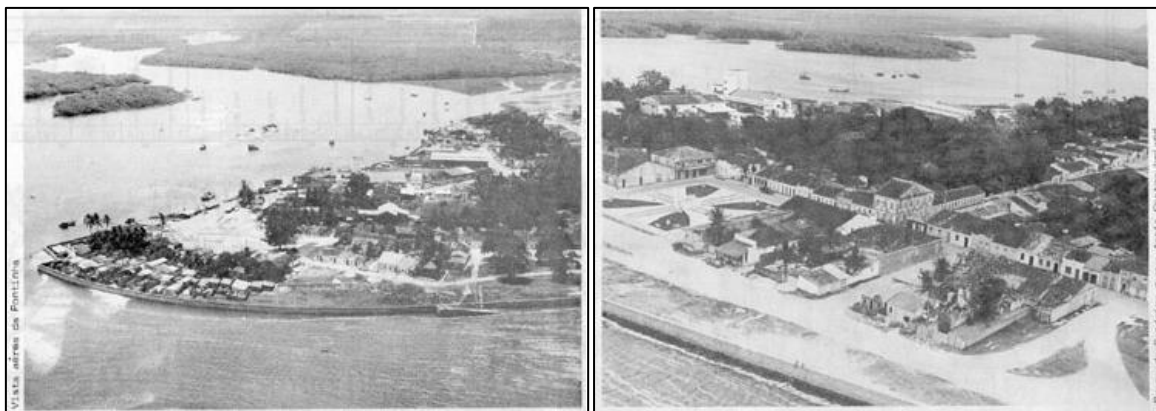
Figura 13: Fragmento do Jornal da Tarde 29 de março de 1974 acima e reprodução da reportagem contida no jornal abaixo. Fonte: ARAUJO (2004).

Ainda na década de 70 foi criada a Secretaria de Turismo sendo Romeu Fontana o primeiro secretário de turismo do município e que ocupou esse cargo diversas vezes ao longo dos anos seguintes. O ex-secretário Romeu Fontana já publicou diversos livros sobre a história e “causos” de Porto Seguro e em trabalho de campo realizado em outubro de 2016 tive a oportunidade de entrevistá-lo. Conta ele que na época da criação da Secretaria de Turismo, optou-se pela exaltação da história da cidade transformando-a no principal “produto” a ser vendido aos turistas e também à organização e divulgação das festas regionais: Festas Juninas, Carnavais e festas religiosas regionais como as em homenagem a Nossa Senhora da Pena, na Cidade Alta, e a Nossa

Senhora d' Ajuda, no Arraial d' Ajuda. Segundo ele, havia um sentimento de descontentamento por parte da população pois, sendo Porto Seguro o lugar de descobrimento do Brasil, seria inadmissível a falta de desenvolvimento que o município se encontrava e a chegada da BR-101 e dos turistas era a chegada do “progresso” e da “modernidade”.

Em 1974 contava com três hotéis, uma pousada e quatro pensões, contabilizando 344 leitos. Destes, somente o Hotel Vela Branca, com 180 leitos, e a Pousada Azul, com 33 leitos, atendiam condições mínimas de classificação hoteleira, duas e uma estrela, respectivamente. O fluxo de turistas registrados para aquele ano foi de 30.131 visitantes, sendo que 90% das visitas haviam sido efetuadas por motivos históricos. (SEI,1996 *apud* ARAUJO,2004).

Nesse período apenas a região central de Porto Seguro, onde localizavam-se a Cidade Alta e Cidade Baixa eram ocupados. Os moradores e turistas conviviam num mesmo espaço e a pequena infraestrutura hoteleira estava instalada no centro da cidade.



Figuras 14 e 15 - Cidade Baixa no início da década de 1970. Fonte: IPAC-BA, 1988

Conforme aponta Cruz (2007, p. 14):

“(...)Estado e mercado atuam no setor de turismo em função da existência de consumidores-turistas e eles mesmos, turistas, têm sido responsáveis, ao longo da história, pela invenção de muitos destinos turísticos e, conseqüentemente, pela deflagração de novas dinâmicas nos processos de produção do espaço dos lugares dos quais se apropriam”

Num primeiro momento a abertura da BR-101 propiciou a vinda de turistas de regiões próximas a Porto Seguro, houve um aumento nas linhas de ônibus regulares e o acesso por automóveis próprios foi facilitado. Cabe ressaltar que na década de 70 o uso do carro como meio de transporte familiar estava restrito a uma população com poder aquisitivo mais alto. A cidade passou a receber perfis de turistas bem distintos, de um lado uma classe média/alta formada pelas famílias rurais mais abastadas, que demandavam uma estrutura turística mais robusta; e de outro os *hippies*, que preferiam lugares mais tranquilos como Trancoso e Arraial D'Ajuda e que prezavam pelo contato com a natureza.¹¹

A primeira tentativa de organização do espaço urbano pela administração pública para o turismo vem com o Plano de Desenvolvimento Urbano de Porto Seguro/Cabrália de 1974 que foi promulgado em 1975 através da Lei 146/75 e elaborado pelo Instituto de Urbanismo e Administração Municipal (IURAM), órgão vinculado à Secretaria Estadual de Planejamento, Ciência e Tecnologia (SEPLANTEC).

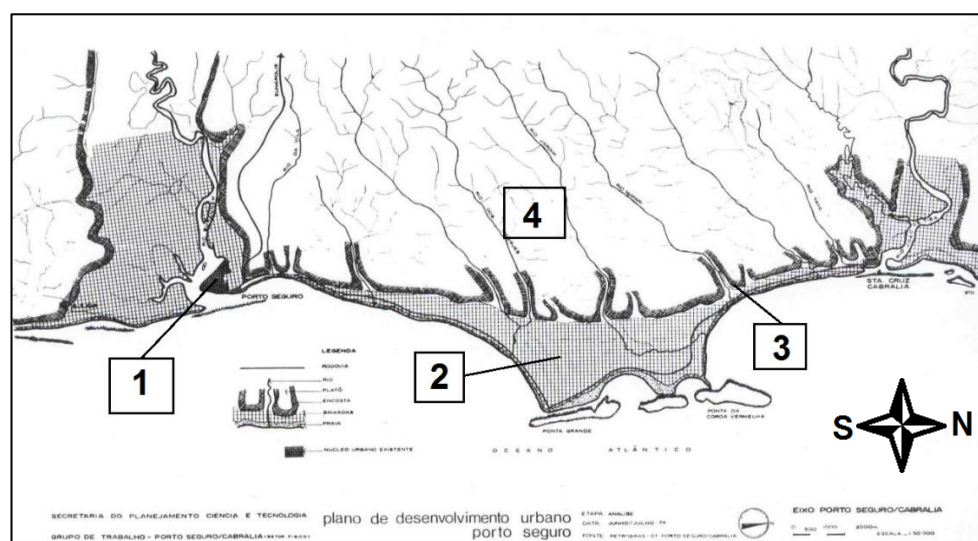


Figura 16 - Plano de Desenvolvimento Urbano de Porto Seguro: 1. Núcleo urbano existente; 2. Baixadas; 3. Encostas; 4. Platô. Fonte: Ornellas, 1974.

¹¹ O papel dos hippies na formação do turismo em Porto Seguro é bem explorado por Ivana Tavares Muricy em seu trabalho: O Éden terrestre: a construção social de Porto Seguro como cidade turística (2011).

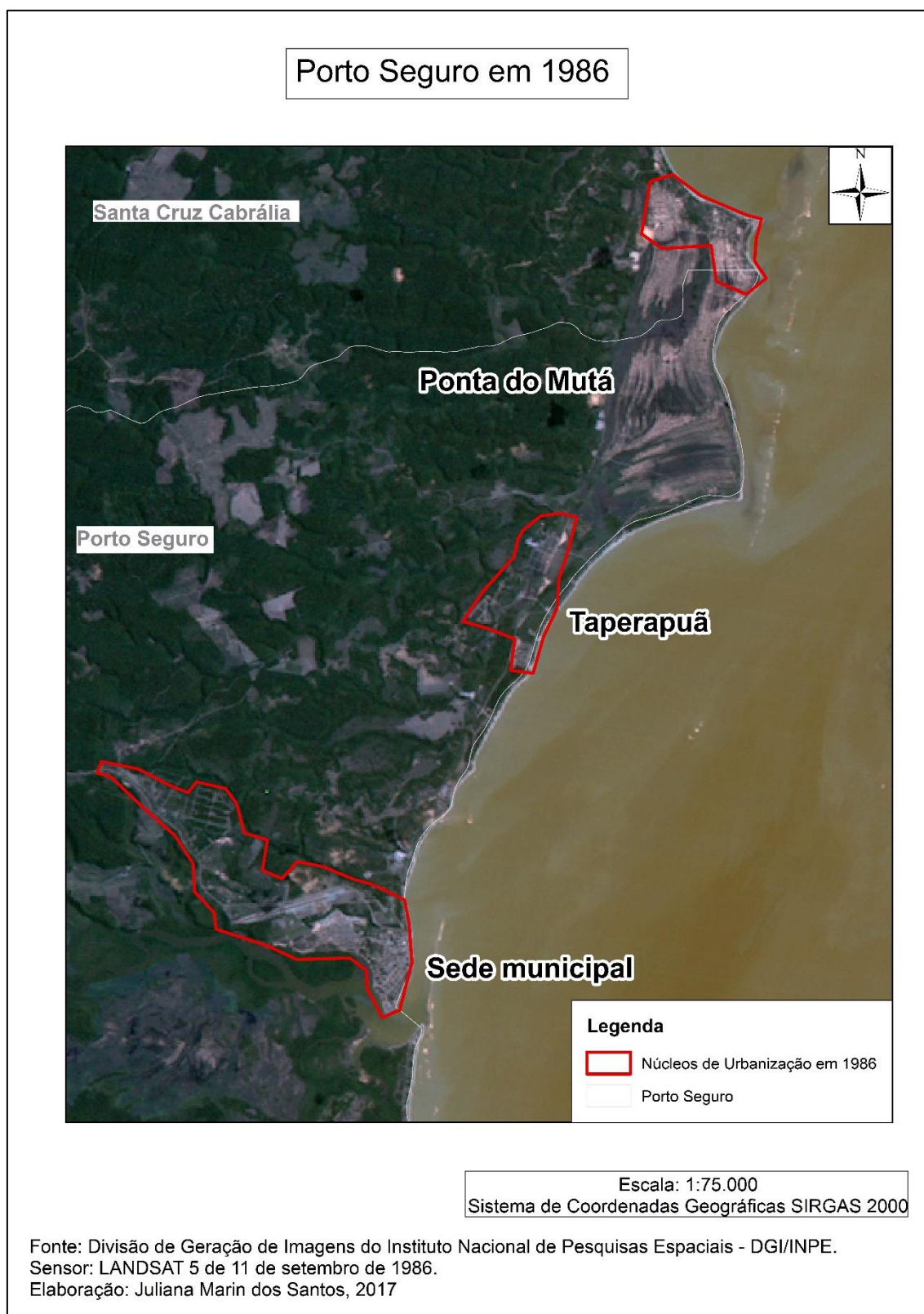
No Plano há a identificação das estruturas geomorfológicas da Orla de Porto Seguro, desde Arraial até a divisa com Santa Cruz Cabralia, onde futuramente seria criada a Reserva Indígena de Coroa Vermelha. Nesse Plano as áreas de Baixadas e Encostas foram consideradas ambientalmente frágeis pois abrigavam os mangues e restingas e, sendo assim, havia a recomendação de não ocupação desses lugares.

Apesar do Plano de Desenvolvimento e da atuação do IPHAN no município, que desde 1973 era considerado “Monumento Nacional”, a cidade se expandiu em detrimento dos mecanismos de planejamento governamentais e justamente sobre os lugares considerados ambientalmente frágeis, conforme veremos mais adiante.

A vinda dos primeiros turistas e os investimentos estatais para fomento de uma infraestrutura mínima e atrativos turísticos, atraíram também o setor imobiliário para a região e com isso a especulação imobiliária. A partir da década de 70 a prefeitura concede vários aforamentos¹² a construtoras e imobiliárias com o objetivo de lotear e ocupar áreas “vazias” potencialmente atrativas ao turismo.

¹² Aforamento é o ato de concessão de privilégios e deveres sobre uma propriedade cedida em enfiteuse para exploração ou usufruto ao seu ocupante, pelo proprietário. Sobre essa negociação incide o pagamento do foro anual sendo que o foro nunca incide sobre benfeitorias, mas apenas sobre o terreno.

3.2. Anos 1980



Mapa 5: Núcleos de Urbanização na Orla Norte de Porto Seguro em 1986 identificados a partir de imagem LANDSAT 5 com 30 metros de resolução. Elaboração: Juliana Marin dos Santos, 2017.

Na imagem de satélite da página 42 podemos identificar 3 núcleos de urbanização em 1986: um situado na sede de Porto Seguro (ao sul), outro no bairro de Taperapuã e o terceiro na Ponta do Mutá (ao norte).

Na sede de Porto Seguro podemos notar um grande aumento na ocupação da Cidade Baixa com relação ao croqui feito pelo IPHAN em 1969, abaixo, e ao mapa do Plano de Desenvolvimento Urbano onde apenas o centro da Cidade Baixa era ocupado. O núcleo de urbanização avança também para o platô em direção a BR-367 sendo essa ocupação resultado da vinda de populações da zona rural que não conseguiam estabelecer-se na Cidade Baixa devido aos altos preços praticados no centro resultado da especulação imobiliária na sede.

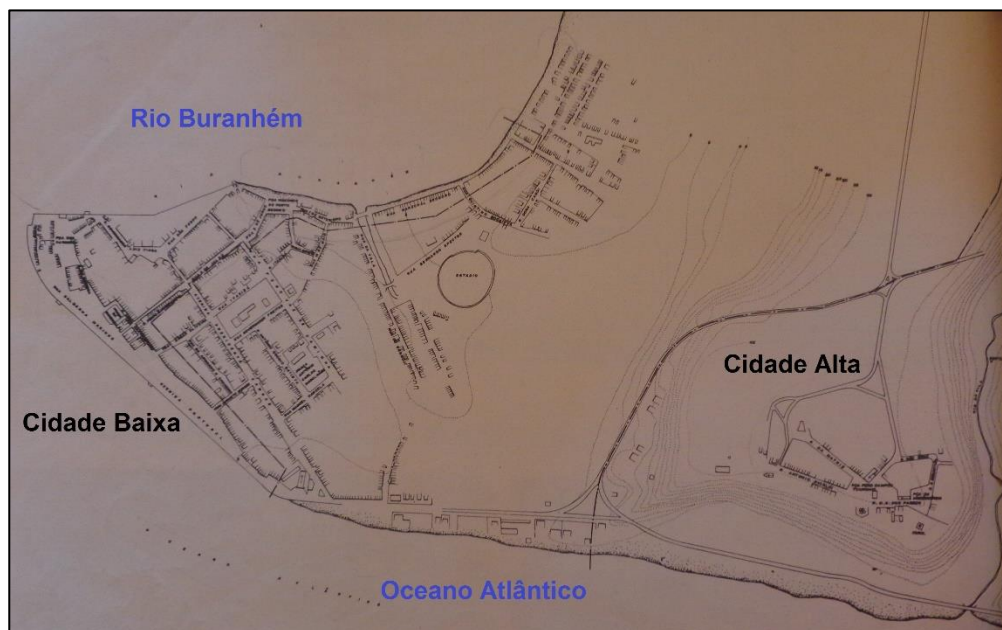


Figura 17 - Croqui adaptado da Cidade Baixa à esquerda e Cidade Alta à direita em 1969. Fonte: IPAC-BA, 1988 adaptado por Juliana Marin dos Santos

O segundo núcleo de urbanização localiza-se no bairro de Taperapuã e foi iniciado com o loteamento Village I, o primeiro de Porto Seguro. Esse loteamento inicia uma prática que passará a ser comum a toda Orla Norte que é o loteamento para construção de atrativos turísticos distantes do centro, separando o espaço dos turistas e o espaço dos moradores.

O terceiro núcleo de urbanização localiza-se na Ponta do Mutá e que em 1997 passou a integrar a Terra Indígena Pataxó de Coroa Vermelha. A prefeitura concedeu à Imobiliária Centauro um aforamento para implementação de loteamento naquela área, porém esta já estava ocupada desde 1972 por alguns índios Pataxós vindos do Parque Nacional e Histórico do Monte Pascoal. Os Pataxós juntamente com FUNAI¹³ iniciaram o processo de reconhecimento de demarcação da reserva e conseguiram o embargo de alguns aforamentos cedidos pela prefeitura na Ponta do Mutá. O alvará para construção do loteamento “Aldeia Nina” foi cedido à Imobiliária Centauro que passou a comercializá-los. A disputa pela posse dessa área e pela demarcação da reserva indígena perdurou até 1997, quando foi finalmente demarcada após mais de 20 anos de disputas acirradas entre os indígenas e a prefeitura e construtoras.¹⁴

A separação entre espaço dos turistas e espaço dos moradores é materializado em Porto Seguro de duas formas: a separação voluntária dos turistas que buscam lugares distantes do centro e, conseqüentemente, da realidade local; e o estabelecimento de moradores em áreas distantes do centro e pontos turísticos motivada pela especulação imobiliária atuante nesses lugares.

Para entender os motivos que levam turistas a se afastarem dos centros urbanos, no caso de Porto Seguro o loteamento Village I dista aproximadamente 7 Km do centro, é essencial entendermos o papel da mídia e as motivações de uma viagem. Nos anos 80 a motivação principal para visitar a cidade passa a ser o lazer e os atrativos naturais (SEI,1996) em grande parte pela mudança na estratégia de divulgação que agora tinha como foco principal as belezas naturais da região. Os empreendimentos distantes do centro aparecem como possibilidade de aproveitamento desses lugares sem, no entanto, o contato com o centro e com a urbanização problemática da qual muitos desses viajantes

¹³ Fundação Nacional do Índio, órgão ligado ao governo federal e responsável por promover estudos de identificação e delimitação, demarcação, regularização fundiária e registro das terras tradicionalmente ocupadas pelos povos indígenas, além de monitorar e fiscalizar as terras indígenas.

¹⁴ O processo de demarcação da Terra Indígena Pataxó de Coroa Vermelha pode ser conferido no relatório “SOB O SIGNO DA CRUZ” - Relatório Circunstanciado de Identificação e Delimitação da Terra Indígena Pataxó da Coroa Vermelha escrito por José Augusto Laranjeiras Sampaio. Maria Soledad Maroca de Castro em seu trabalho Reserva Pataxó da Jaqueira: o passado e o presente das tradições também trata da demarcação da reserva porém sobre a perspectiva dos índios pataxós.

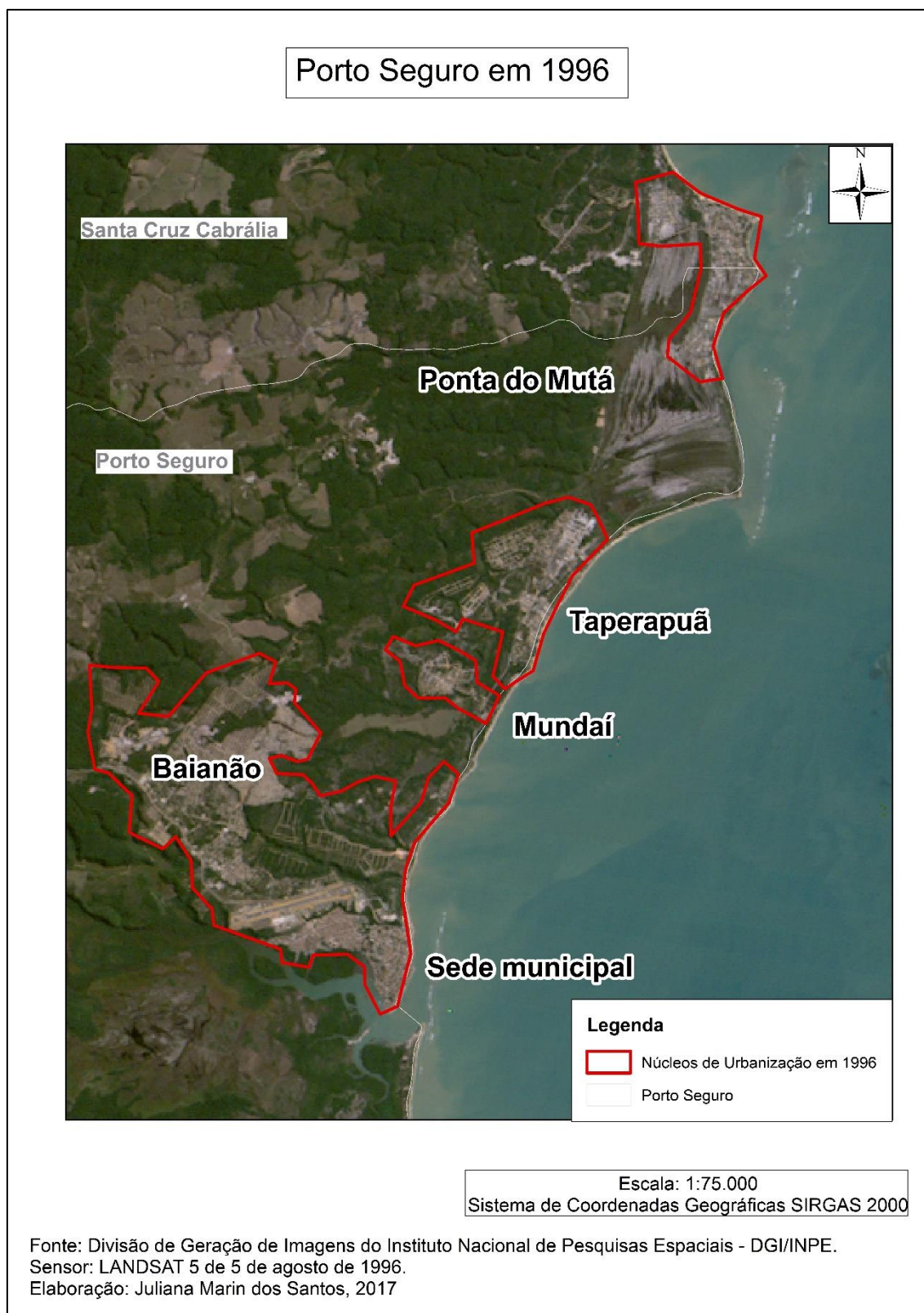
estão fugindo. Cria-se uma realidade paralela alheia à realidade e história do local, são os pseudo-lugares, “cuja história e identidade são prostituídas em nome de um uso especializado, de relações alienadas e alienígenas produzidas pelo e para o turismo” (CRUZ, 2007: p25). São relações alienadas pois ocorrem à margem das relações localmente estabelecidas e são relações alienígenas pois não refletem as ações do cotidiano daquela população. Esses pseudo-lugares criam uma ilusão do que seria a Porto Seguro perfeita: Casas e hotéis próximas a orla da praia, praias paradisíacas e barracas de praia com todo o conforto possível. Nessa realidade inventada não há lugar para a pobreza, violência, para o outro, aquela pessoa com vivência tão diferente daquela proposta pela viagem “perfeita”, buscada pelo turista.

O aumento da atividade turística nos anos 80, que agora recebia cerca de 200 mil pessoas (no verão de 83/84 segundo informações publicadas no jornal “A Tarde”, de 14/12/84) causou um aumento considerável nos preços dos imóveis no centro e orla norte da cidade. A ocupação do centro foi avançando pelo mangue e subindo a encosta em direção a BR-367 em seu trecho localizado atrás do Aeroporto de Porto Seguro e que está cerca de 5 Km distante do centro. A ocupação dessas áreas ocorreu sem qualquer tipo de infraestrutura básica para receber essa população sendo que até hoje muitas das ruas não possuem pavimentação.



Figura 18: Bairro Cambolo - Porto Seguro/BA. Autora: Juliana Marin dos Santos – 14/05/2016

2.3. Anos 1990



Mapa 6 – Núcleos de Urbanização na Orla Norte de Porto Seguro em 1996 identificados a partir de imagem LANDSAT 5 com 30 metros de resolução

A imagem de satélite de 1996 nos traz três núcleos principais de urbanização, porém com tamanhos maiores, em especial ao sul da imagem.

O núcleo de urbanização ao sul continuou avançando sobre a área de mangue no início dos anos 1990, porém, a partir de 1997, a população foi removida para a Vila Vitória, bairro integrante do chamado “Baianão”. Foi na década de 90 que o município sofreu o maior incremento populacional da sua história, passando dos 34.661 habitantes em 1991 para 95.721 em 2000, conforme tabela 1. Esse fluxo de novos moradores surgiu em decorrência da queda da produção cacaueteira e crescente mecanização da indústria madeireira na região do sul da Bahia e nordeste de Minas Gerais. Porto Seguro, já como segundo polo turístico estadual, perdendo apenas para Salvador, absorveu grande parte dessa população oriunda do campo e em busca de trabalho e atraídas pelos investimentos provenientes do PRODETUR que será discutido na página 53. Juntamente a isso, contam os moradores que o então Prefeito José Ubaldino Alves Pinto (1988 – 1992), conhecido como Baiano, tentando angariar votos para a eleição de seu filho Ubaldino Júnior a Deputado Federal, teria prometido lotes em Porto Seguro para a população da zona cacaueteira. Ubaldino Júnior foi eleito e o loteamento, concedido. Esse loteamento não possuía qualquer tipo de infraestrutura, a eletricidade, o saneamento e o asfaltamento chegariam apenas anos mais tarde. Baianão é o nome genérico pelo qual vários bairros situados no topo da falésia atrás do aeroporto, como Frei Calixto, João Carlos, Cambolo dentre outros ficaram conhecidos. Junto com o crescimento populacional de Porto Seguro vieram também o aumento da violência, sendo que até hoje o município aparece entre os mais violentos do Brasil¹⁵. Além de boa parte da população residir no Baianão, que não possuía qualquer infraestrutura para recebe-la, os serviços básicos não absorveram a demanda dessa população e conforme apontado pela tabela abaixo, para uma população

¹⁵ Porto Seguro aparece como o 9º município mais violento do Brasil segundo o Atlas da Violência 2017 publicado pelo IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada.

de mais de 90.000 mil pessoas havia apenas 5 escolas de ensino médio sendo 3 delas particulares.

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

Tabela 2: Infraestrutura de ensino no município de Porto Seguro em 1999. Fonte: Rocha, 2000 *apud* Araújo, 2004



Figura 19: Baianão. Autora: Juliana Marin dos Santos 24/10/2016

O núcleo de urbanização central ganha novos contornos e os bairros de Taperapuã, Mundaí e Paraíso Europeu ganham novos empreendimentos imobiliários. Os loteamentos Alto do Mundaí e Village II, em Taperapuã, são os primeiros da Orla Norte localizados no topo das falésias e ligados às planícies flúvio-marinhas por apenas uma ou duas vias de acesso. Apesar de não-murados, esses novos loteamentos possuem até hoje seu acesso dificultado, as linhas de ônibus passavam apenas na orla e para chegar até esses

empreendimentos era necessário percorrer quase 1 Km em estrada de terra além de subir a falésia que possui cerca de 40 metros de altura. Na teoria, todos teriam acesso a esses empreendimentos, na prática apenas os proprietários e hóspedes e os trabalhadores desses locais efetivamente circulavam por eles. O aumento da violência no município fez surgir iniciativas particulares de vigilância e a criação de Associação de Amigos nos bairros citados, placas como as abaixo podem ser vistas em vários loteamentos da orla norte:



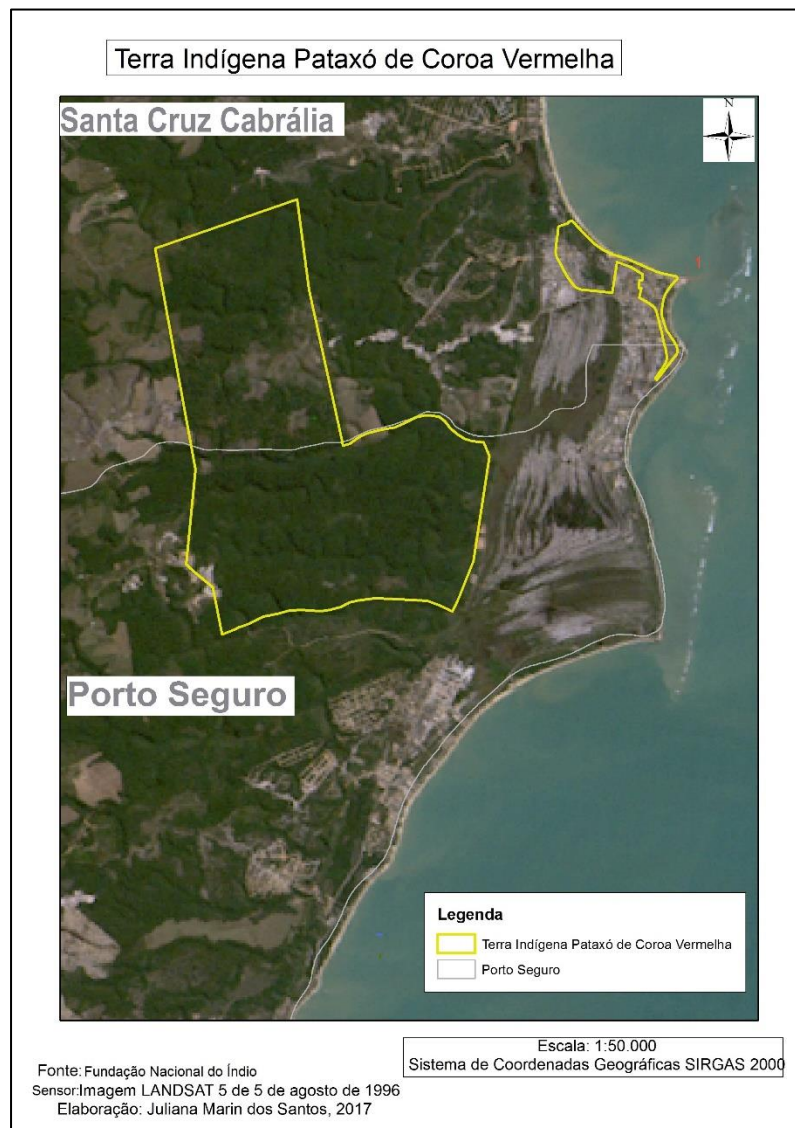
Figura 20: Placa de vigilância localizada na estrada do loteamento Village II em Taperapuã. Autora: Juliana Marin dos Santos 03/08/2016.



Figura 21 - Sede da AAMPM – Associação dos Amigos, Moradores e Proprietários do Mundaí.
Fonte: <http://aampmundai.blogspot.com.br/> acessado em 16/07/2017

O terceiro núcleo de urbanização na Ponta do Mutá, também cresceu bastante principalmente devido a demarcação da Terra Indígena Pataxó de Coroa Vermelha. Segundo SAMPAIO (2010, pag. 111), com o objetivo de

dificultar a implantação da reserva indígena e visando uma possível indenização do Estado, as imobiliárias de Porto Seguro se adiantaram em comercializar e ocupar os lotes nas áreas em disputa com os indígenas e para isso conseguiram alvarás dessas terras junto a prefeitura. Essa disputa com as imobiliárias e também com as Prefeituras de Porto Seguro e Santa Cruz Cabrália fizeram com que a comunidade indígena perdesse cada vez mais espaço principalmente na orla, região mais valorizada pelo turismo. Quando a reserva foi implementada em 1997, a orla já estava bastante ocupada por empreendimentos turísticos e casas de veraneio então a reserva foi dividida conforme o mapa a seguir :



Mapa 7: Localização da Terra Indígena Pataxó em Coroa Vermelha. Elaborado por Juliana Marin dos Santos

A comunidade indígena ficou restrita ao entorno do Marco da Primeira Missa, onde possui várias barracas para venda de artesanato e a alguns lotes na orla. A maior parte da reserva está localizada mais afastada da orla, porém é onde há o cultivo de alimentos e criação de alguns animais.

Foi na década de 90 que Porto Seguro ganhou uma das suas mais famosas atrações turísticas que são as barracas de praia. Talvez esse nome não seja o mais adequado para definir esses empreendimentos que se localizam literalmente nas praias de Porto Seguro. Essas barracas são estruturas gigantescas que abrigam milhares de pessoas tanto de dia quanto à noite, onde são feitos os famosos *Luais*, festas noturnas na praia onde acontecem shows. Esses empreendimentos estão desde sua origem localizados em áreas de proteção ambiental, como restingas e mangues, e são alvo de disputas judiciais que se arrastam até hoje. O argumento utilizado para a manutenção destes é de que as barracas geram milhares de empregos diretos e indiretos e são atrações já consolidadas de Porto Seguro. Ao longo dos anos 2000 algumas decisões judiciais foram cumpridas e resultaram na desativação e demolição de algumas dessas barracas, porém as maiores continuam em pé com o aval da prefeitura e grandes operadoras de turismo como a AR Turismo, parceira da CVC em Porto Seguro.



Figuras 22 e 23: Barraca de Praia Barramares localizada na Ponta do Mutá. À esquerda entrada e conjunto de lojinhas para venda de *souvenirs* e à direita área do palco localizada em plataforma sobre o mangue. Autora: Juliana Marin dos Santos 22/10/2016.



Figuras 24 e 25: Barraca de praia Axé Moi na Praia de Taperapuan. Segundo informações contidas no site, (www.axemoi.com.br, acessado em 17/07/2017) é a maior estrutura de praia do Brasil e ocupa 20.000m² de praia, dispondo de 6000 cadeiras, 1500 mesas e 1500 sombreiros, conjunto de sanitários, lojas de souvenirs e lanchonetes. A barraca ocupa a área onde antes havia restinga. Autora: Juliana Marin dos Santos 22/10/2016.



Figuras 26 : Barraca de Praia Tôa Tôa, também localizada na Praia de Taperapuã. A foto acima mostra a visão da praia em direção à barraca. Nota-se que a estrutura principal fica muito próxima a área de arrebentação das ondas sobrando um espaço pequeno de areia e este ocupado por mesas e cadeiras também da barraca. Autora: Juliana Marin dos Santos 22/10/2016.

Além da população residente, Porto Seguro também teve que abrigar um crescente fluxo turístico que cresceu 67% entre os anos 1995 e 1999 segundo o relatório “Prodetur/NE-I: Resultados e lições aprendidas”, preparado para o Banco Interamericano de Desenvolvimento por Maria Cláudia Perazza e Raul Tuazon. A receita municipal, por outro lado, aumentou apenas 13% e o município se viu sobrecarregado devido a demanda dos residentes e também dos turistas por infraestrutura básica e com um incremento tão pequeno na arrecadação, se viu incapaz de fornecer os itens básicos como saneamento.

Isso, no entanto, não era um problema exclusivo de Porto Seguro. Em seu artigo Considerações sobre o Desenvolvimento do setor de turismo no Brasil,

William George Lopes Saab, Gerente setorial de Turismo, Comércio e Serviço do BNDES¹⁶, aponta como principais entraves para o crescimento do turismo no Brasil:

- Carência de infraestrutura completa de serviços turísticos;
- Nível de segurança aos turistas ainda insatisfatório;
- Carência de uma adequada infraestrutura de transporte aos turistas;
- Carência de investimentos na divulgação do país no exterior e internamente.

Diante desse cenário de carência de elementos básicos para o desenvolvimento da atividade turística, foi criado o PRODETUR - Programa de Desenvolvimento do Turismo, em novembro de 1991, e foi concebido como meio de financiar a implantação da infraestrutura turística básica naquelas localidades consideradas indutoras de investimentos privados. Sobre a intervenção estatal no planejamento turístico a partir dos anos 90, Cruz (2005), nos diz:

“A partir do governo Collor de Mello começa a ser atribuída crescente importância à atividade econômica do turismo, que passa a ser vista como engendradora de processos de desenvolvimento regional e, conseqüentemente, como instrumento minimizador de (históricas) desigualdades regionais. ”

Com recursos do Banco Interamericano de Desenvolvimento, o PRODETUR tinha como objetivo financiar:

- Obras múltiplas de infraestrutura básica e serviços públicos;
- Expansão dos aeroportos de São Luís (Maranhão), Fortaleza (Ceará), Natal (Rio Grande do Norte), Aracaju (Sergipe) e Porto Seguro (Bahia);
- Projetos de desenvolvimento institucional considerados prioritários para a dinamização do turismo na Região Nordeste do Brasil.

Com o PRODETUR esperava-se que, com os investimentos básicos em infraestrutura de transporte, rodovias, saneamento, etc. negligenciados devido à

¹⁶

falta de recurso dos municípios e estados, o setor privado seria estimulado e investiria em localidades com “alto potencial turístico”.

Em 1992 foi finalizado o documento oficial da proposta de financiamento do PRODETUR-BA e nele foram eleitos os seguintes polos prioritários para o programa: Costa dos Coqueiros, Baía de Todos os Santos, Costa do Dendê, Costa do Cacau, Costa do Descobrimento, Costa das Baleias e Chapada Diamantina.

A Costa do Descobrimento foi escolhida dentre as sete zonas para receber a maior parte dos investimentos pois o município já possuía um fluxo de turistas considerável, perdendo apenas para Salvador, e a sua capacidade de atrair investimentos privados foi considerada maior. O montante investido atingiu US\$ 101,39 milhões, dos quais US\$ 83,81 milhões foram realizados com recursos do PRODETUR I /NE e US\$ 17,58 milhões com recursos de outras fontes captadas e executadas pelo Governo do Estado. Desse montante, 50% foi investido na rede de transportes rodoviários, na adequação do aeroporto (inaugurado em 1997) e na balsa de acesso Porto Seguro – Arraial D’Ajuda; 41% foi investido em saneamento, abastecimento de água, coleta de esgoto e uma pequena parte em coleta dos resíduos sólidos pois até então o saneamento básico era praticamente inexistente, com parte do esgoto despejada no oceano, nos mangues e nos rios da região; 8% na conservação patrimonial e urbanização e apenas 1% em proteção ambiental com a criação de Áreas de Proteção Ambiental (APA). (PDITS, 2002)

A avaliação dos impactos causados no município pelo PRODETUR foi bastante explorada em relatórios como o já mencionado “Prodetur/NE-I: Resultados e lições aprendidas”, preparado para Banco Interamericano de Desenvolvimento por Maria Cláudia Perazza e Raul Tuazon e também o Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável da Costa do Descobrimento (PDITS) preparado pelo Governo da Bahia para pleitear recursos para a segunda fase do PRODETUR. A conclusão que os dois relatórios chegam é semelhante, ou seja, houve um aumento de 67% no número de turistas na década de 90 (621.026 em 1995 para 1.037.045 em 2000); foram gerados cerca de 50.000 mil empregos diretos e indiretos e a capacidade de atração de

investimentos privados dobrou de U\$ 67.955 milhões em 1995 para U\$ 136.888 milhões em 2000. Houve também o crescimento de 76% do número de estabelecimentos ligados ao turismo sendo que boa parte desses empreendimentos está localizado ao longo da Avenida Beira – Mar, que liga Porto Seguro a Santa Cruz Cabrália.

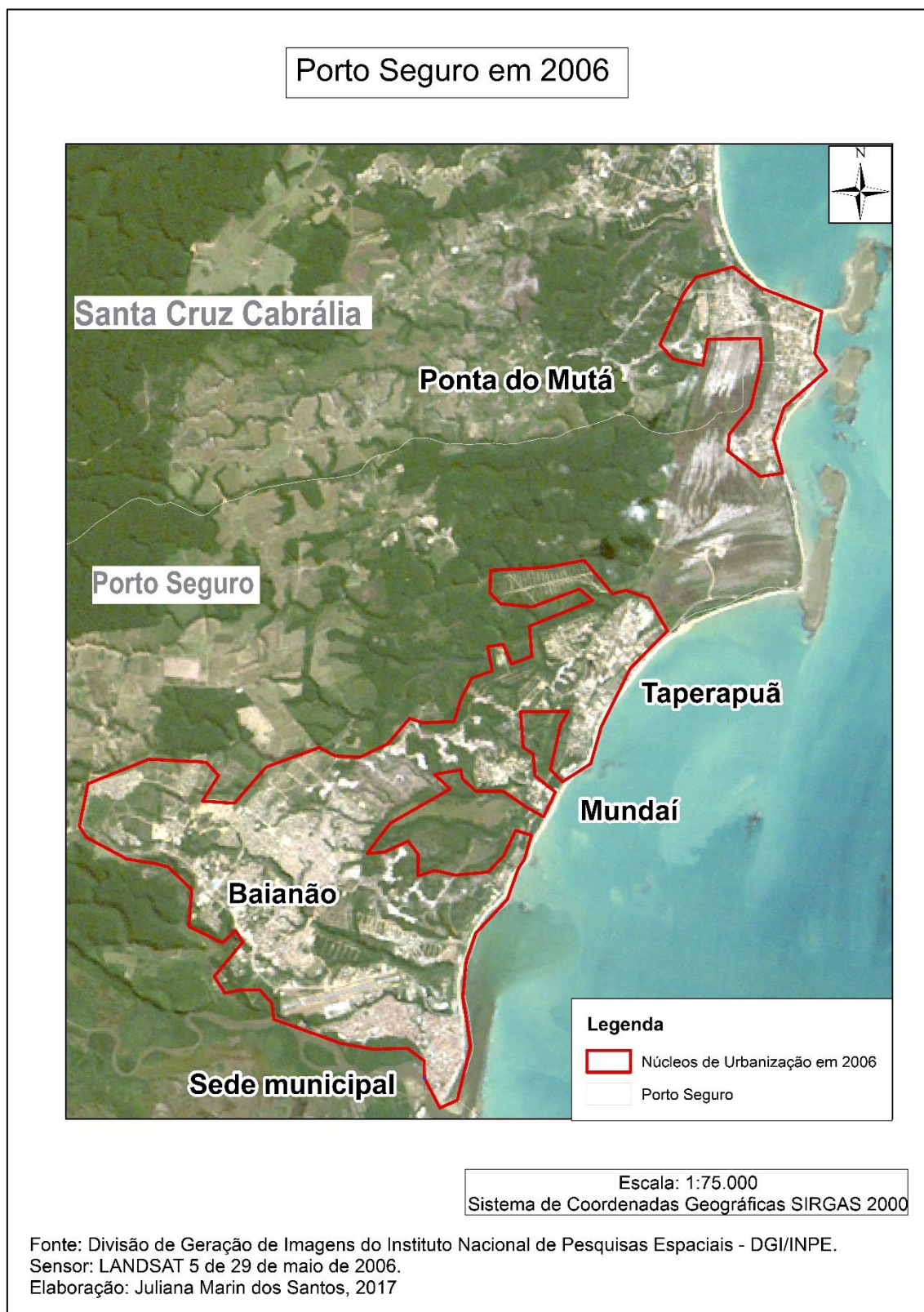
Os principais impactos do PRODETUR apresentados nos relatórios são:

- Falta de consulta e transparência nas decisões sobre o PRODETUR: Essa falta de transparência gerou conflitos entre comunidades e o Estado que impôs unilateralmente seu projeto sobre o território. Esses conflitos causaram atrasos e prejuízos uma vez que muitos projetos tiveram que ser modificados após iniciados, como o traçado de uma rodovia que cruzaria uma reserva indígena ou um manancial;
- Aumento da migração e consequente crescimento de assentamentos sem infraestrutura adequada, prostituição, aumento de criminalidade;
- A falta de instrumentos de planejamento do uso e ocupação do solo. Como é o caso de Porto Seguro que teve seu Plano Diretor aprovado apenas em 2006 quando boa parte dos investimentos do PRODETUR já havia sido feita. Isso gerou uma ocupação inadequada das áreas costeiras, especulação imobiliária e a consequente proliferação de loteamentos podendo comprometer a capacidade de suporte natural destas áreas;
- Várias APA (áreas de proteção ambiental) foram criadas como mecanismo de coibir a expansão urbana sobre algumas áreas do território. Um exemplo disso é a APA Trancoso-Caraíva que serviu de instrumento para especulação imobiliária de loteamentos de alto padrão;
- A grande maioria das prefeituras municipais não possui conhecimento técnico e recursos para implantar ações voltadas ao planejamento e gestão turística e ambiental;
- Com uma população onde 57,4% dos alfabetizados contam com somente o primeiro grau incompleto, implicando que mais de 75% da população possuem um nível educacional baixo, há o comprometimento da inserção da

população local no mercado de turismo, podendo dificultar a implementação de programas específicos de capacitação profissional.

Apesar dos problemas apresentados, o PRODETUR fase I foi considerado um sucesso e cumpriu seu objetivo de criação de infraestrutura mínima e promoção dos polos turísticos principalmente junto ao setor privado. Os impactos gerados foram delegados a problemas pontuais de execução e as recomendações para o PRODETUR fase II giram em torno da maior participação popular nos projetos, qualificação técnica dos gestores locais, estudos mais detalhados sobre os impactos ambientais dos projetos e um planejamento estratégico especialmente voltado para o turismo.

3.4 Anos 2000



Mapa 7: Núcleos de Urbanização na Orla Norte de Porto Seguro em 2006 identificados a partir de imagem LANDSAT 5 com 30 metros de resolução.

Na cena de 29 de maio de 2006 podemos notar que a mancha urbana do Baianão aumenta consideravelmente. Sobre esse aumento ARAUJO (2009, p. 10) nos diz:

O Baianão assumiu proporção tamanha que o Sebrae de Porto Seguro preparou o “Censo Empresarial do Baianão”. Segundo o referido documento, estima-se uma população de 42.000 habitantes para a localidade, o que significa 43,8% da população residente do município de Porto Seguro. Pormenorizando a análise, os dados do censo (IBGE, 2002) revelam que os bairros pertencentes ao distrito de Porto Seguro, somam 64.295 habitantes, ou seja, 65,33% da população residente no núcleo de Porto Seguro vivem no Baianão; os demais residem ou na Cidade Baixa e demais bairros da Cidade Alta, ou nos distritos de Arraial d’Ajuda, Vale Verde, Trancoso e Caraíva.

Através do mapa podemos notar também que o centro e os bairros do Baianão e Orla Norte aparecem ligados. Porém essa ligação dá-se somente por estradas como meio de interligar mais rapidamente a Orla Norte a BR-101, inicialmente esse Anel Viário, como é conhecido, era apenas uma estrada de terra e somente 10 anos depois ele seria definitivamente construído. Apesar dessa união rodoviária da Porto Seguro dos turistas e dos moradores, a diferença entre os tipos de construção é enorme.

No início dos anos 2000 foi lançado o loteamento Outeiro da Glória que, diferentemente dos outros loteamentos lançados na Orla Norte, contava com muros e acesso restrito ao seu interior. Mais do que apenas uma questão de segurança, esse isolamento do resto do município viera de maneira quase completa, o loteamento possui uma central elétrica própria, sistema de abastecimento de água, além de um pequeno comércio com estabelecimentos básicos, como mercadinho e farmácia. Dentro do loteamento estão as ruínas da Capela de São Francisco, uma das primeiras construções de Porto Seguro, e o acesso a elas é feito mediante cadastro na portaria do condomínio e em dias e horários restritos. Esse isolamento e controle de acesso ao condomínio é reflexo de uma utilização do espaço alheia à realidade local, normalmente presente em

grandes centros como São Paulo e Rio de Janeiro. Em sua tese Luchiari (1999, p. 130) defende que;

A organização territorial dos lugares turísticos não responde somente à lógica do lugar, do meio, e da população local. Ela reproduz atributos valorizados nos centros urbanos emissores, sintetizando, na materialidade das cidades que se expandem, as novas representações sociais imprimidas ao uso do território.

Muros, cercas elétricas, portarias de controle de acesso, vigilância 24h através de câmeras e equipe de segurança representam parte desses atributos valorizados por essa população tão acostumada com esses instrumentos em seus lugares de origem. Além da questão da segurança, a própria arquitetura das casas construídas representa uma lógica muito diferente daquela localidade, há o predomínio do vidro, do mármore, do granito, materiais estes disponíveis apenas em localidades distantes do município.



Figura 27: Subestação de distribuição de energia dentro do condomínio Outeiro da Glória. Autora: Juliana Marin dos Santos 24/10/2016

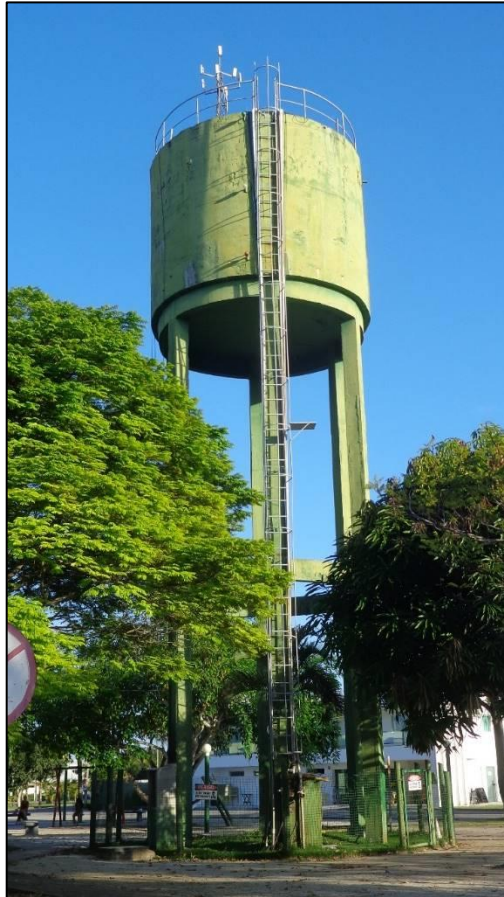


Figura 28: Caixa d'água dentro do condomínio Outeiro da Glória. Autora: Juliana Marin dos Santos 24/10/2016



Figura 29: Casa no Outeiro da Glória, com arquitetura bem diferente da utilizada por moradores. Além da utilização de grandes portas e janelas de vidro destaca-se o uso de plantas exóticas como o cipreste, normalmente presente em climas mais frios e secos. Apesar do controle de acesso e muros, a casa possui seu próprio sistema de segurança com cerca elétrica e câmeras de vigilância. Autora: Juliana Marin dos Santos 24/10/2016

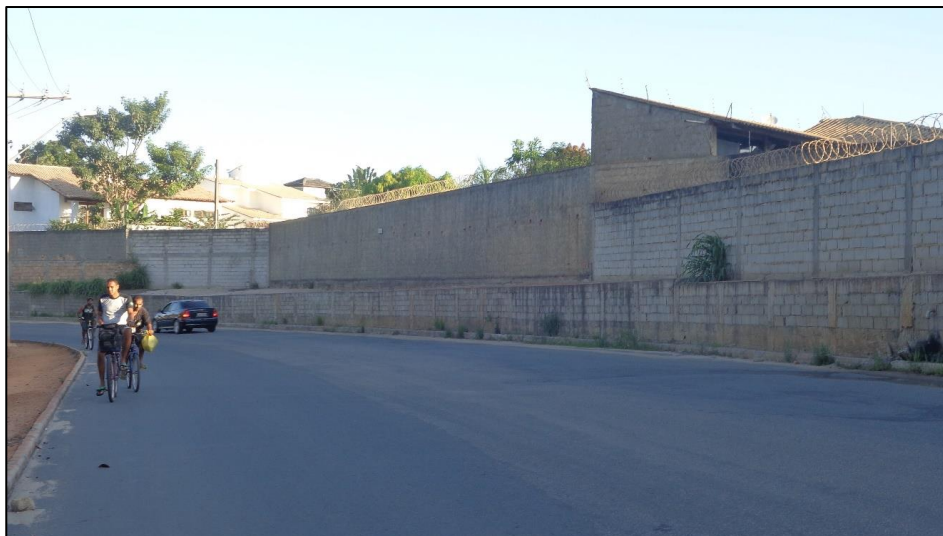


Figura 30: Muros que circundam o Outeiro da Glória. Autora: Juliana Marin dos Santos 24/10/2016



Figura 31: Casas no bairro Frei Calixto a menos de 1 Km do Outeiro da Glória. As casas são construídas com tijolos e o uso de vidro é restrito a pequenas janelas. As ruas ainda não possuem asfaltamento. Autora: Juliana Marin dos Santos 24/10/2016

Em 2001 foi regulamentado o Estatuto das Cidades (Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001) que estabelece diretrizes gerais do uso e ocupação do solo nas cidades e exige a elaboração do Plano Diretor para cidades com mais de 20 mil habitantes. No caso de Porto Seguro a pressão para elaboração desse plano foi ainda maior pois dele dependia a participação do município na fase II do Prodetur. O Plano Diretor de Porto Seguro foi aprovado através da Lei Nº 651, DE 17 de novembro 2006, e tem como diretrizes:

- I** - Reversão do modelo excludente de apropriação e estruturação dos espaços urbanos que resultou em espaços extremamente segregados nos aspectos sociais, econômicos e urbanísticos na Sede e Distritos onde o turismo se coloca como atividade predominante;
- II** - Integração social e urbanística das nucleações urbanas precárias;
- III** - Busca progressiva da inclusão social da população residente nas periferias da cidade, em espaços carentes de infraestrutura e serviços urbanos básicos;
- IV** - Valorização e proteção do patrimônio cultural;
- V** - Preservação, valorização e recuperação ambiental;
- VI** - Compensação pelos danos irreversíveis causados ao meio ambiente;
- VII** - Democratização das instituições e participação social nas decisões sobre as políticas públicas e sobretudo na gestão urbanística e ambiental, rompendo-se com a prática do clientelismo, do favor e de benesses ao setor privado; e
- VIII** - Orientação prioritária dos investimentos públicos para as demandas da população residente, revendo-se a política governamental em curso dirigida prioritariamente às demandas externas dos turistas.

O Plano Diretor aparece como uma tentativa de reverter o modelo urbanístico de exclusão na qual o município se desenvolveu que privilegiou a atividade turística, e toda a estrutura por ela demandada, em detrimento da população residente. Dentre os mecanismos adotados destacam-se a denominação de Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS), Zonas Especiais de preservação histórica e ambiental e a criação dos Conselhos Comunitários. É apenas nos anos 2000 que ocorrem as primeiras iniciativas legais de regularização fundiária para a população residente no Baianão (Frei Calixto) e nos bairros adjacentes.

Porém essa tentativa de reverter a desigualdade existente no município ainda traz consigo a ideia de separação do espaço do turista e espaço dos moradores, e também a separação do turismo de “massa” e o turismo classe A.

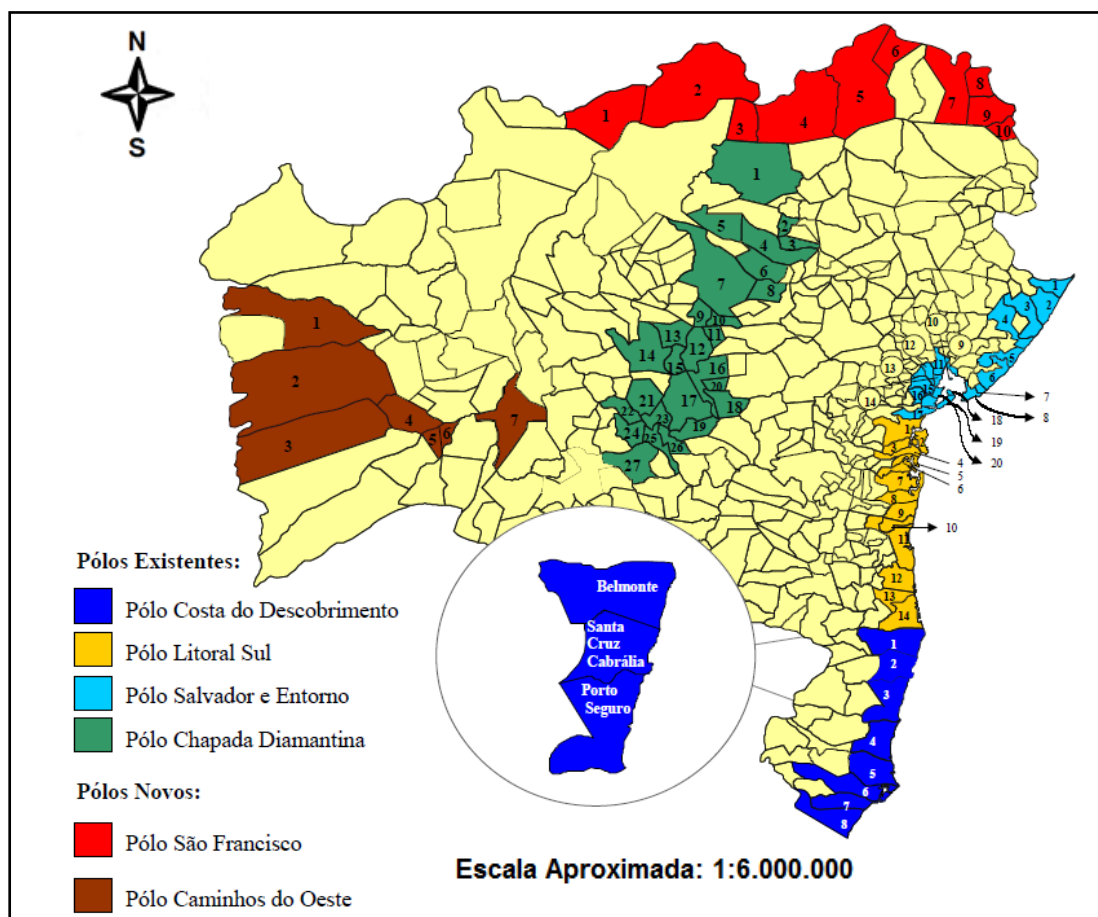
Como demonstrado ao longo dessa pesquisa, a primeira área a ser ocupada pelo turismo foi a área central e em seguida a Orla Norte, com empreendimentos dos mais diversos tipos e tamanhos, desde pousadas pequenas e familiares a grandes empreendimentos que ocupam diversos quarteirões. Com a saturação dessas áreas, foi preciso buscar outras e, mais do que isso, a atração de um novo tipo de turista, o de alto poder aquisitivo e também internacional. A região selecionada para abrigar esse novo tipo de turista foi a de Arraial D'Ajuda-Trancoso-Caraíva, e seu principal marco foi a construção do Club Med, Resort de bandeira internacional que foi construído entre Trancoso e Arraial D'Ajuda no topo da falésia e próximo à APA de Trancoso.

O Plano Diretor traz um claro incentivo aos empreendimentos de grande porte ao estabelecer lotes mínimos de 500 m², sendo que em alguns locais os lotes mínimos deverão ser maiores que 30.000 m², principalmente no polígono Trancoso – Caraíva. Para um município onde a maior parte da população ainda não possui a legalização da sua moradia, limitar o acesso à terra com lotes superiores a 500 m² torna-se um mecanismo legal de afastamento dessa população das áreas mais valorizadas.

Em 2002 foi lançado o Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável da Costa do Descobrimento (PDITS) sendo este documento obrigatório para a candidatura da Costa do Descobrimento na segunda fase do PRODETUR. O PRODETUR fase 2 tinha como objetivos:

- Implantação da infraestrutura básica;
- Desenvolvimento Institucional;
- Educação para o Turismo; e
- Marketing Turístico.

Nesta segunda fase do PRODETUR, o turismo na passa a ser tratado regionalmente, e na Bahia há uma melhor delimitação dos polos já existentes e a inclusão de dois novos polos:



Pólo Costa do Descobrimento

- **Costa do Descobrimento** – (1) Belmonte, (2), Santa Cruz Cabrália, (3) Porto Seguro.
- **Costa das Baleias** – (4) Prado, (5) Alcobaça, (6) Caravelas, (7) Nova Viçosa, (8) Mucuri.

Pólo Litoral Sul:

- **Costa do Dendê** – (1) Valença, (2) Cairu, (3) Taperoá, (4) Nilo Peçanha, (5) Ituberá, (6) Igrapiúna, (7) Camamu, (8) Maraú.
- **Costa do Cacau** – (9) Itacaré, (10) Uruçuca, (11) Ilhéus, (12) Una, (13) Santa Luzia, (14) Canavieiras.

Pólo Salvador e Entorno:

- **Costa dos Coqueiros** – (1) Jandaíra, (2) Conde, (3) Esplanada, (4) Entre Rios, (5) Mata de São João, (6) Camaçari, (7) Lauro de Freitas.
- **Baía de Todos os Santos** – (8) Salvador, (9) São Francisco do Conde, (10) Madre de Deus, (11) Santo Amaro, (12) Cachoeira, (13) São Félix, (14) Saubara, (15) Maragogipe, (16) Nazaré, (17) Jaguaripe, (18) Itaparica, (19) Vera Cruz, (20) Salinas da Margarida.

Pólo Chapada Diamantina:

- **Circuito da Chapada Norte** – (1) Campo Formoso, (2) Saúde, (3) Caem, (4) Jacobina, (5) Ouroândia, (6) Miguel Calmon, (7) Morro do Chapéu, (8) Piritiba, (9) Bonito, (10) Utinga, (11) Wagner.
- **Circuito do Diamante** – (12) Lençóis, (13) Iraquara, (14) Seabra, (15) Palmeiras, (16) Andaraí, (17) Mucugê, (18) Itatê, (19) Ibicoara, (20) Nova Redenção.
- **Circuito do Ouro** – (21) Piatã, (22) Rio do Pires, (23) Abaíra, (24) Érico Cardoso, (25) Rio de Contas, (26) Jussiape, (27) Livramento de N. Senhora.

Pólo São Francisco:

- (1) Remanso, (2) Casa Nova, (3) Sobradinho, (4) Juazeiro, (5) Curaçá, (6) Abaré, (7) Rodelas, (8) Glória, (9) Paulo Afonso, (10) Santa Brígida.

Pólo Caminhos do Oeste:

- (1) Barreiras, (2) São Desidério, (3) Correntina, (4) Santa Maria da Vitória, (5) São Félix do Coribe, (6) Santana, (7) Bom Jesus da Lapa.

Figura 32: Localização e relação dos municípios integrantes dos polos turísticos eleitos no PDITS. Fonte: PDITS, 2002.

Um dos problemas ocasionado pela primeira fase do PRODETUR foi a concentração de investimentos em projetos pequenos e regionais como modernização de aeroportos e revitalização de pequenas porções do espaço, e tais iniciativas serviram para concentrar a atividade turística em pequenas áreas, sobrecarregando-as, como aconteceu na Orla Norte e centro de Porto Seguro.

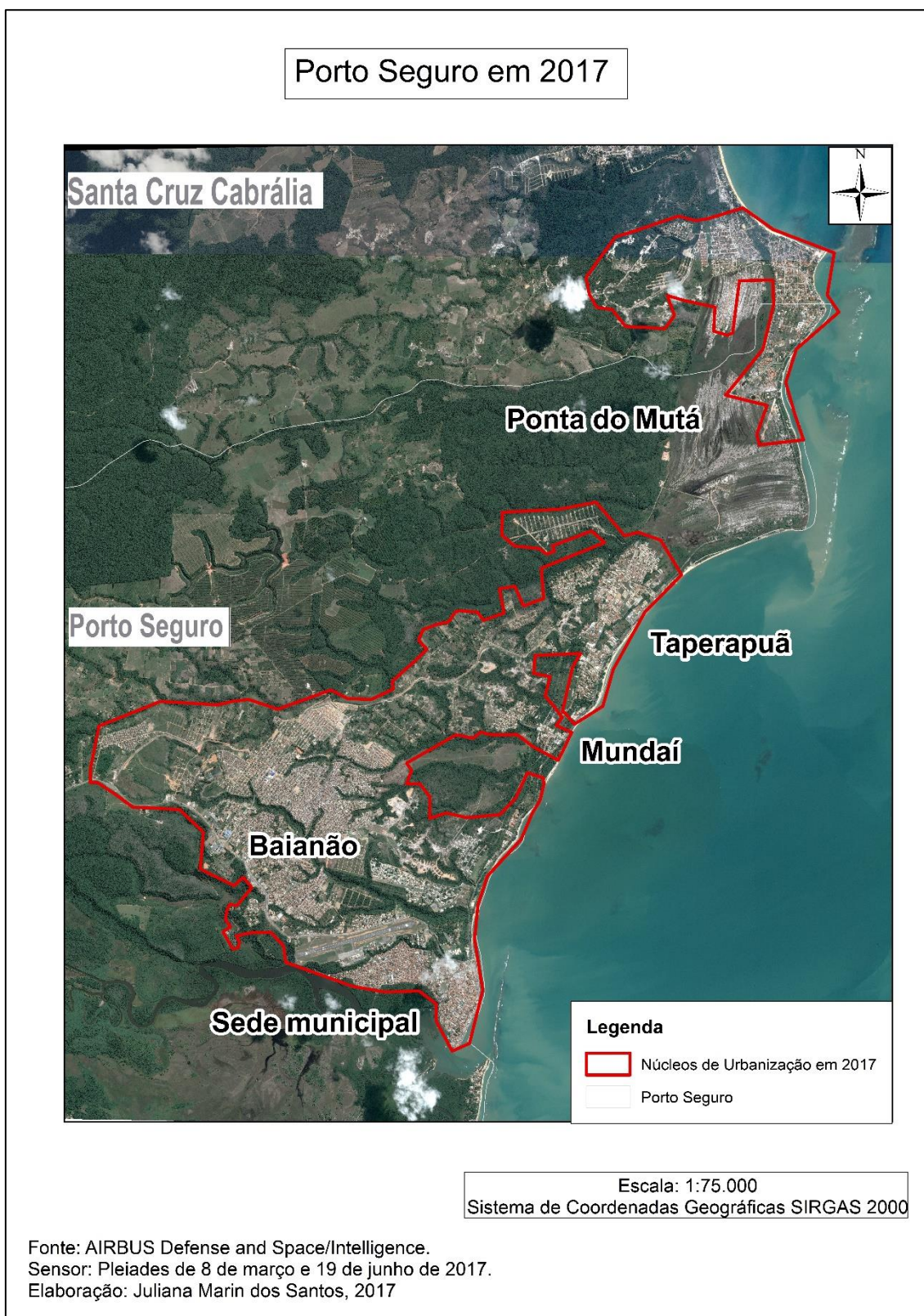
A regionalização turística proposta para a Costa do Descobrimento abrange 3 municípios: Porto Seguro, Santa Cruz Cabrália e Belmonte. No caso de Porto Seguro optou-se por pulverizar a atividade turística em 4 núcleos distintos:

- Centro histórico e Orla Norte: composto pelos bairros de Taperapuã, Mundaí;
- Arraial D'Ajuda;
- Trancoso; e
- Caraíva.

Conforme apontado pelo próprio PDITS, Porto Seguro rapidamente foi integrado ao mercado turístico nacional e internacional como destino de um “turismo de massa”. Para essa segunda fase do PRODETUR, planejou-se um maior investimento em equipamentos turísticos qualificados e que priorizassem o público classe A. A previsão era a de que a implantação desses empreendimentos demandasse valores bem superiores aos praticados até então, esperando-se que alguns poucos empreendimentos de grande porte, ligados a redes hoteleiras internacionais, contribuísse para consolidar definitivamente a Costa do Descobrimento também como um destino turístico competitivo no mercado internacional.

Além disso, seguindo os objetivos apontados pelo PRODETUR fase II, previu-se a capacitação dos gestores públicos; o investimento em divulgação dos atrativos turísticos e a capacitação da população, com enfoque para cargos onde se exige formação mais elevada e que era conseguida apenas fora do município. Nesse período foram implementadas a FACDESCO – Faculdade do Descobrimento e o Instituto Federal da Bahia – Campus Porto Seguro com o objetivo de fornecer qualificação universitária para a população local.

3.5 Anos 2010



Mapa 8: Núcleos de Urbanização na Orla Norte de Porto Seguro em 2017 identificados a partir de imagens Pleiades com 0,50 metros de resolução.

Nas cenas de março e junho de 2017 podemos notar uma diminuição no crescimento da área urbana de Porto Seguro, porém há o adensamento das áreas já anteriormente povoadas.

A prefeitura inicia ainda nos anos 2000 a regularização fundiária do Baianão e bairros adjacentes e essa política estende-se até hoje. Há também o monitoramento sistemático da região a fim de evitar novas ocupações, o que ajuda explicar, em partes, o adensamento das áreas já povoadas e que agora contam com casas com 2 ou mais pavimentos.



Figura 33: Casas no bairro Frei Calixto. Autora: Juliana Marin dos Santos - 03/08/2017

Além da regulação fundiária, foram entregues em 2016 à população local os conjuntos habitacionais do programa do Governo Federal Minha Casa, Minha Vida, conforme figuras abaixo:



Figura 34: Moradias do Programa Minha Casa, Minha Vida do Governo Federal. Autora: Juliana Marin dos Santos 21/10/2016

Com relação ao turismo, o PDITS (2002, p. 24) afirma:

Para o próximo período, a expectativa é de que seja mantida a tendência, inaugurada desde 1994, de descentralização dos investimentos, aplicação destes em equipamentos mais qualificados e prioridade no público de classe A. A previsão é a de que a implantação desses empreendimentos demande valores bem superiores aos praticados até então, esperando-se que alguns poucos empreendimentos de grande porte, ligados a redes hoteleiras internacionais, contribuam para consolidar definitivamente a Costa do Descobrimento também como um destino turístico competitivo no mercado internacional.

Como mencionado anteriormente, a região escolhida para abrigar os empreendimentos turísticos de alto padrão foi a de Arraial – Trancoso – Caraíva. E para facilitar o acesso a esses distritos, houve o asfaltamento de boa parte das estradas que os interligam. O que é bastante contraditório quando vemos que boa parte dos bairros residenciais de Porto Seguro ainda possuem ruas de terra.

O Direcionamento Estratégico do Turismo de Porto Seguro 2017/2020 se baseia em quatro eixos principais: qualidade e inovação da oferta turística; conhecimento e gestão da demanda turística; promoção e comercialização; e aprimoramento da gestão municipal do turismo, como se pode ler no site oficial do município:



Figura 35: Direcionamento Estratégico do Turismo em Porto Seguro retirado do site: <http://www.portosegurotur.com/institucional>. (Acessado em 07 de outubro de 2017)

No folder de divulgação é possível verificar os 4 polos selecionados para promoção do turismo, sendo eles o:

- Centro Histórico (incluindo Orla Norte), onde se localizam a maior parte das pousadas e hotéis do município e possui um uso intensivo das praias, com a presença das barracas de praia;
- Arraial D'Ajuda: seu principal atrativo são as praias e a vida noturna com bares, feirinhas de artesanato, restaurantes, etc.;
- Trancoso: menos agitado que os outros dois polos, possui menos pousadas e hotéis e a vida noturna menos agitada, é voltado para um público mais elitizado e lá realizam-se os eventos mais badalados com presença de artistas famosos em algumas datas do ano.
- Caraíva: o menor dos 4 polos, seu acesso é dificultado pela distância do aeroporto e por boa parte do trajeto ser de estrada de terra. Seu principal atrativo é o contato com a natureza, o

ecoturismo e a tranquilidade de uma pequena vila onde carros não são permitidos.

4. Considerações Finais

Os objetos que constituem o espaço geográfico atual são intencionalmente concebidos para o exercício de certas finalidades, intencionalmente fabricados e intencionalmente localizados. A ordem espacial assim resultante é, também, intencional. (SANTOS, 2006, p. 226).

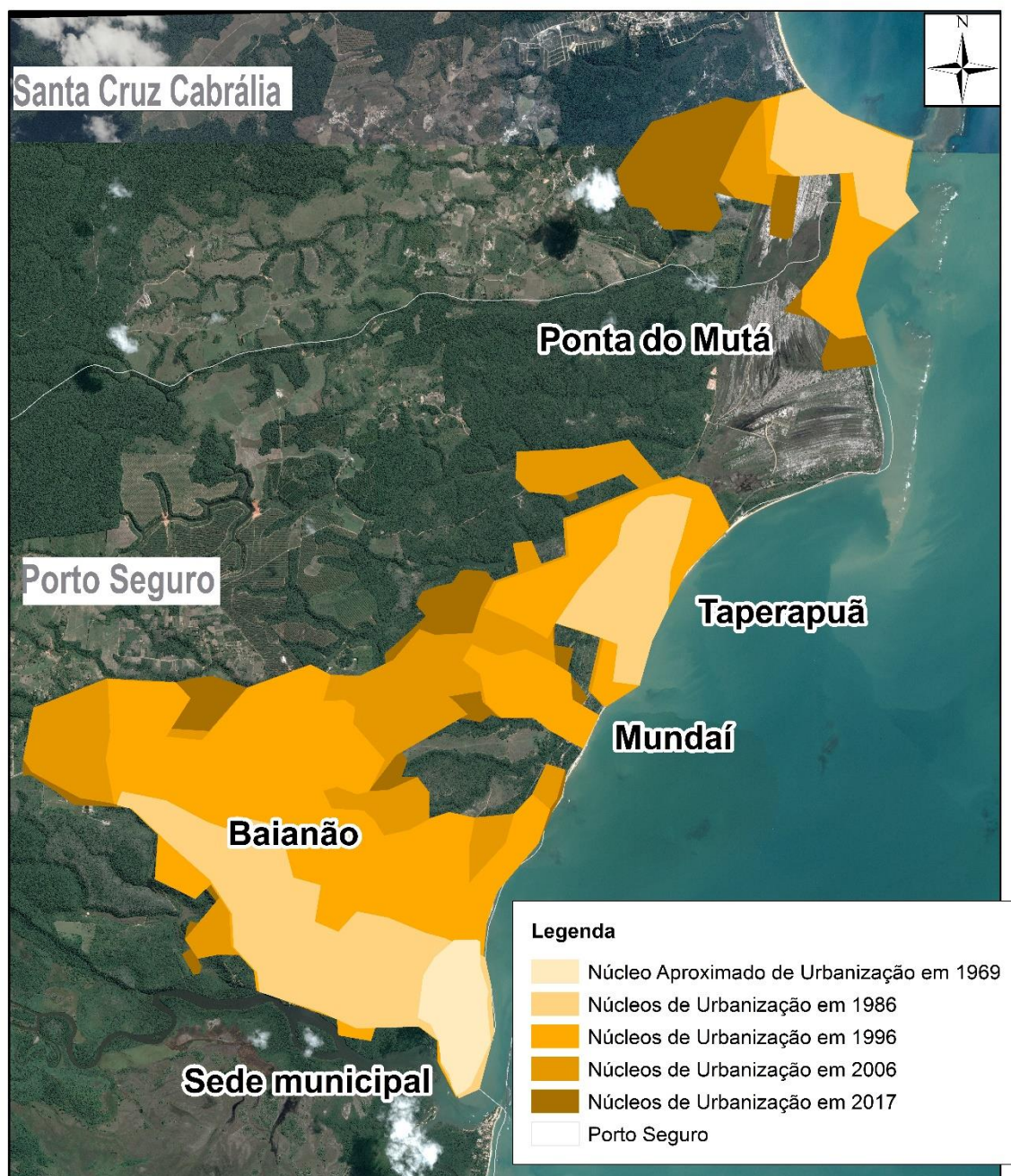
Porto Seguro é parte do mundo no qual está inserido e sua teia de relações, sejam elas econômicas, sociais, etc. ultrapassam os limites físicos do município. Assim como as relações que regem o resto do mundo também estão presentes nas relações cotidianas de Porto Seguro.

O êxodo rural e a expansão das cidades são processos que todo o mundo moderno pós-guerra enfrentou. O campo, mecanizado, já não absorvia a população residente e as cidades passaram a absorver toda essa população excedente.

O Nordeste Brasileiro como um todo, por outro lado, sofreu anos com a falta de investimentos em infraestrutura básica e uma incipiente industrialização sendo um polo emissor de migrantes para o Centro-Sul. O discurso do turismo como atividade salvadora desta região foi assumido pelo poder público que a partir dos anos 90 passou a investir em pontos específicos do território, através do PRODETUR e do Plano Nacional de Turismo (PNT). Porém o que foi constatado é que esses investimentos pontuais serviram para aumentar as desigualdades regionais uma vez que as cidades beneficiadas se transformaram em pontos de atração de uma população em busca de trabalho.

A urbanização gerada por esse fluxo migratório em direção a Porto Seguro pode ser visualizada no Mapa de Evolução da Mancha Urbana abaixo:

Evolução da mancha urbana de Porto Seguro de 1969 a 2017



Escala: 1:75.000

Sistema de Coordenadas Geográficas SIRGAS 2000

Fonte: AIRBUS Defense and Space/Intelligence.
Sensor: Pleiades de 8 de março e 19 de junho de 2017.
Elaboração: Juliana Marin dos Santos, 2017

Mapa 9: Evolução da mancha urbana de Porto Seguro entre os anos 1969 e 2017

Esse crescimento urbano não aconteceu de maneira harmoniosa e sem prejuízos ao meio ambiente e à população local. Áreas ambientalmente frágeis, mapeadas desde a década de 70, foram devastadas e ocupadas com conivência do poder público local, responsável pela emissão das licenças de construção e uso do solo. Cabe aqui ressaltar que essas ocupações ocorreram principalmente pelos empreendimentos turísticos e não pela população local de baixa renda como acredita o senso comum.

A população local, atraída pela promessa de emprego e melhores condições de vida, encontrou uma situação extremamente precária de moradia e uma inserção parcial no trabalho gerado pelo turismo, ocupando cargos menos qualificados, já que muitos deles não possuíam escolaridade suficiente.

Os lucros obtidos pela prefeitura com a atividade turística eram novamente investidos nesta e o resultado dessa iniciativa, junto com os investimentos federais, pode ser percebido na paisagem com uma desigualdade brutal entre a Porto Seguro dos moradores e a Porto Seguro dos turistas.

Sobre a atuação do Estado na produção do espaço urbano, SABINO (2012, pg. 26) nos diz:

“(...)O Estado participa do processo de produção do espaço tanto pela sua presença quanto pela sua ausência, na elaboração de políticas públicas, na normatização, na construção de infraestruturas e no ordenamento do território, facilitando ou apoiando a ação do mercado que, por sua vez, permite que novos vetores atravessem o território, influenciando a vida das sociedades e lugares. (...)”

Não apenas o planejamento ou omissão estatal explicam a segregação espacial em Porto Seguro, temos que considerar o mercado como parte fundamental nesse processo. Neste sentido, Carlos (2011, pag. 92) afirma:

(...)o acesso diferenciado toma a forma da segregação como produto da justaposição entre morfologia social (condição de classe) e morfologia espacial (lugar que o sujeito ocupa na cidade em função da relação renda/preço do m² do solo urbano), expressão da realização

de uma sociedade de classes fundada na concentração do poder e da riqueza.

Ou seja, a própria população local se vê proibida de ocupar outras áreas da cidade por conta dos altos preços praticados, reflexo da especulação imobiliária.

A atuação do mercado imobiliário em Porto Seguro encontra no poder público um grande aliado, seja através de isenções de impostos, ou concessões de terras e alvarás para construção de empreendimentos turísticos. Em Porto Seguro o uso dos espaços para o turismo aconteceu tanto em áreas já previamente ocupadas, e que tiveram seus usos modificados, como em áreas desocupadas. Em seu livro *Geografias do Turismo*, Cruz (2007, pag. 54) nos traz esse conceito de uso do território pelo turismo, dividindo-o de duas categorias:

O uso turístico do território brasileiro vem se dando, ao longo dos anos, de formas bastante distintas, ora como apropriação e consequente transformação de espaços urbanos constituídos (processo de subversão), ora como agente desencadeador de processos de urbanização em locais antes não urbanizados (processo de conquista).

A atividade turística possui uma grande contradição nela mesma e Porto Seguro é um exemplo didático desta contradição. Ao mesmo tempo em que os turistas buscam a fuga da vida cotidiana e da paisagem urbana conhecida em seus destinos turísticos, eles também são responsáveis por modificar toda a paisagem local a fim de garantir a maior comodidade possível, similar àquela encontrada em seus lugares de origem, mesmo que isso seja totalmente alheio à comunidade local. Ou seja, em última instância, estão sufocando exatamente aquilo que buscam num destino turístico.

Nesta pesquisa buscou-se mapear a expansão da mancha urbana em Porto Seguro através da interpretação das imagens de satélite, no entanto cabe ressaltar que os trabalhos de campo realizados em 2013 e 2016 foram essenciais para a compreensão da realidade local, por meio de conversa com moradores e representantes da prefeitura, e as visitas feitas pelo município. Nenhuma pesquisa de gabinete, por mais completa que seja, substitui essa interação com a realidade local.

Como a pesquisa restringiu-se à Orla Norte e ao Centro de Porto Seguro, por entender que a urbanização se desenvolveu de maneira mais acelerada nestes lugares, não há uma clara noção de como se desenvolveu a urbanização para o turismo no restante do município e que nos últimos anos recebeu atenção especial da Secretaria de Turismo e Cultura como parte do plano de descentralização do turismo da Sede. Fica aqui o apontamento para pesquisas posteriores.

5. Bibliografia

ARAUJO, Cristina Pereira de. **Porto (in)Seguro: A perda do Paraíso: os reflexos do turismo na sua paisagem**. Dissertação de Mestrado, USP, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, São Paulo:2004.

ARAUJO, Cristina Pereira de. **O avanço da atividade turística sobre o município de Porto Seguro: um crescimento (in) sustentável?**. 9ª Conferência Internacional da LARES. 2009.

BOYER, Marc. **História do turismo de massa**. Bauru (SP): EDUSC, 2003.

CARLOS, Ana Fani A. **A condição espacial**. São Paulo: Contexto, 2011.

_____. **Da “organização” à “produção” do espaço no movimento do pensamento geográfico**. In: _____; SOUZA, Marcelo Lopes de; Sposito, Maria Encarnação Beltrão (orgs.). **A Produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2011.

CORBIN, Alain. **Le territoire du vide: l'Occident et le désir du rivage (1750-1840)**. Paris : Aubier,1988.

CRUZ, Rita de Cássia Ariza da. **Política de turismo e território**. São Paulo: Contexto, 2000.

_____. **Geografias do turismo, de lugares a pseudo-lugares**. SP: Roca, 2007.

_____. **Planejamento governamental do turismo: convergências e contradições na produção do espaço**. In: LEMOS, A. I. G.; Arroyo. M. M.; SILVEIRA, M. L. **América Latina: cidade, campo e turismo**. SP: Clacso, 2006.

_____. **Políticas públicas de turismo no Brasil: território usado, território negligenciado**. Geosul, Florianópolis, v. 20, n. 40, p 27-43, jul./dez. 2005

DANTAS, Eustógio Wanderley Correia. **O Mar e o Marítimo nos Trópicos**. GEOUSP: Espaço e Tempo (Online), São Paulo, n. 15, p. 63-76, june 2006. ISSN 2179-0892

DELUMEAU, Jean. **La peur en Occident, XVIème - XVIIIème siècles**. Paris: Fayard, 1978.

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

HENRIQUES, Eduardo Brito. **Lisboa turística, entre o imaginário e a cidade. A construção de um lugar turístico urbano**. Lisboa: Edições Colibri, 1996.

Inventário de Proteção do Acervo Cultural da Bahia – vol. V. Monumentos e sítios do Litoral Sul. Governo do Estado da Bahia / Secretaria da Indústria e Comércio / Coord. do fomento ao turismo, Salvador, 1988.

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

MURICY, I. T. **O Éden terrestre: a construção social de Porto Seguro como cidade turística.** 2001. 191 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) - Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal da Bahia, Salvador. 2001.

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

SAAB, William George Lopes. **Considerações sobre o desenvolvimento do setor de turismo no Brasil.** BNDES Setorial, Rio de Janeiro, n. 10 , p. [285]-312, set. 1999.

SABINO, A.L. Turismo e expansão de Domicílios Particulares de Uso Ocasional no Litoral Sudeste do Brasil. Dissertação de Mestrado, USP, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. São Paulo. 2012

SAMPAIO, José Augusto Laranjeiras. **“SOB O SIGNO DA CRUZ” Relatório Circunstanciado de Identificação e Delimitação da Terra Indígena Pataxó da Coroa Vermelha.** Cadernos do LEME, Campina Grande, vol. 2, nº 1, p. 95 – 176. jan./jun. 2010.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço. Técnica e tempo, razão e emoção.** São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

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

SILVEIRA, M. L. . **Da fetichização dos lugares: À produção local do turismo.** In: Adyr Balasteri Rodrigues. (Org.). Turismo. Modernidade. Globalização. São Paulo: Hucitec, 1997.

ROLIM, Glauco de Souza et al. **Classificação climática de Köppen e de Thornthwaite e sua aplicabilidade na determinação de zonas agroclimáticas para o estado de São Paulo.** Bragantia, Campinas , v. 66, n. 4, p. 711-720, 2007.