



**UNIFACS**  
UNIVERSIDADE SALVADOR  
LAUREATE INTERNATIONAL UNIVERSITIES\*

**UNIFACS UNIVERSIDADE SALVADOR  
MESTRADO EM DESENVOLVIMENTO REGIONAL E URBANO**

**MARIANA LACERDA BARBOZA FILHA**

**A INFLUÊNCIA DA URBANIZAÇÃO TURÍSTICA NA DINÂMICA  
ESPACIAL DE DESTINOS LITORÂNEOS: UM ESTUDO DE MORRO DE SÃO  
PAULO, NA BAHIA**

Salvador  
2014

**MARIANA LACERDA BARBOZA FILHA**

**A INFLUÊNCIA DA URBANIZAÇÃO TURÍSTICA NA DINÂMICA  
ESPACIAL DE DESTINOS LITORÂNEOS: UM ESTUDO DE MORRO DE SÃO  
PAULO, NA BAHIA**

Dissertação apresentada ao Programa de Desenvolvimento Regional e Urbano da UNIFACS Universidade Salvador Laureate International Universities, como parte dos requisitos para obtenção do grau de Mestre em Desenvolvimento Regional e Urbano.

Orientadora: Prof<sup>a</sup>. Dra. Regina Celeste Almeida Souza.

Salvador  
2014

Ficha catalográfica elaborada pelo Sistema de Bibliotecas da UNIFACS Universidade Salvador,  
Laureate International Universities.

Barboza Filha, Mariana Lacerda

A influência da urbanização turística na dinâmica espacial de destinos litorâneos: um estudo de Morro de São Paulo, na Bahia. / Mariana Lacerda Barboza Filha. – Salvador, 2014.

216 f.: il.

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado em Desenvolvimento Regional e Urbano da UNIFACS Universidade Salvador, Laureate International Universities, como requisito parcial para a obtenção do grau de Mestre.

Orientadora: Prof<sup>ª</sup> Dra. Regina Celeste de Almeida Souza.

1. Turismo - urbanização turística - Morro de São Paulo-BA. 2. Turismo – planejamento. 3. Turismo - dinâmica espacial. I. Souza, Regina Celeste de Almeida, orient. II. Título.

CDD: 338.98142

MARIANA LACERDA BARBOZA FILHA

A INFLUÊNCIA DA URBANIZAÇÃO TURÍSTICA NA DINÂMICA  
ESPACIAL DE DESTINOS LITORÂNEOS: UM ESTUDO DE MORRO DE SÃO PAULO,  
NA BAHIA

Dissertação apresentada ao Programa de Desenvolvimento Regional e Urbano da UNIFACS-  
Universidade Salvador, Laureate International Universities, como parte dos requisitos para  
obtenção do grau de Mestre em Desenvolvimento Regional e Urbano, à seguinte banca  
examinadora:

Regina Celeste de Almeida Souza – Orientadora \_\_\_\_\_  
Doutora em Geografia pela Universidade de Rovem (França)

Laumar Neves de Souza \_\_\_\_\_  
Doutor em Ciências Sociais pela Universidade Federal da Bahia (UFBA)  
UNIFACS Universidade Salvador, Laureate International Universities

Lúcia Maria Aquino de Queiroz \_\_\_\_\_  
Doutorado em Planificação Territorial e Desenvolvimento Regional pela Universidade de  
Barcelona  
Universidade Federal do Recôncavo da Bahia (UFRB)

Salvador, junho de 2014.

Ao meu Pai (*in memoriam*) e à minha Mãe,  
pelos exemplos de resiliência,  
caráter e sabedoria.

## AGRADECIMENTOS

A **Deus**, pela Sua Misericórdia e constante Providência em minha vida.

À **minha doce Mãe**, por sempre acreditar em mim, pelo amor e apoio incondicionais, meu porto seguro. A certeza de um caminhar sempre acompanhada.

Aos meus **queridos e amados Irmãos, cunhados e sobrinhos**, pela confiança, tolerância e por acreditarem em mim, dos quais recebo a influência de retidão e bondade e nos quais deposito o meu refúgio.

A **Gleide**, pelo apoio determinante para a permanência no Programa de Mestrado e término da pesquisa.

A **Sérgio de Sena**, por ter um dia apostado em mim e continuar acreditando.

À colega e amiga, **Rita Cunha**, pelo incentivo e encorajamento para ingressar e permanecer no Programa de Mestrado.

A **Luiz Hosannah Pinto Filho**, pelo seu profissionalismo, incentivo, compreensão e escuta.

A **Isabela Matos, Tereza Baraúna e Elem Beatriz**, pelo carinho, pelas palavras de encorajamento e apoio, acreditando sempre na minha vitória.

A **Dulce Freitas**, pela acolhida, pelo carinho e apoio determinante, ao longo da pesquisa.

A **Reinaldo Miranda**, amigo, irmão, apoiando-me nas horas de alegria e de dificuldades, com grande parcela de colaboração para a conclusão do processo de qualificação e defesa.

Aos meus **verdadeiros amigos** (são muitos), por acreditarem e torcerem pelas minhas conquistas.

Ao **Grupo Estácio**, pelo reconhecimento ao mérito, contemplando-me com a bolsa de incentivo a qualificação *stricto sensu*.

Aos meus **colegas e amigos do Centro Universitário da Bahia-Estácio FIB**, pelo apoio, companheirismo, respeito e compreensão.

Aos meus **colegas da Diretoria do Centro de Ensino da área de Gestão e Negócios da Estácio, no Rio de Janeiro**, pela acolhida e apoio.

Ao Diretor do Centro de Ensino de Gestão e Negócios da Estácio, **Prof. Dr. Durval Meireles**, pela confiança depositada e apoio, ao longo da pesquisa.

Ao Diretor do Centro de Ensino de Comunicação e Artes da Estácio, **Prof. Dr. Hugo Santos**, pelos momentos de incentivo para ingressar no programa.

A **Rose Gomes e Jorge Silva**, da Bahiatursa, pela confiança e pelas informações concedidas.

À equipe da Secretaria de Turismo do Estado da Bahia, especialmente  
a **Inez Garrido e Reinaldo Dantas**.

À **professora Dorinha**, proprietária da Pousada da Praça, em Morro de São Paulo.

À **professora Zezé**, moradora de Morro de São Paulo, pelas informações disponibilizadas.

À **Secretaria de Turismo de Cairu**, pelas informações concedidas.

A toda a **comunidade de Morro de São Paulo**, empresários e moradores,  
pela acolhida e informações concedidas.

À **Liliana Leite**, pelas informações disponibilizadas.

À minha ilustre, sábia e querida orientadora, **Profª Dra. Regina Celeste Almeida Souza**, pela  
confiança, dedicação, carinho, respeito e exemplo,  
por ter sido fonte de informação, estímulo e encorajamento.

Ao professor **Dr. Alcides Caldas**, pelas valiosas contribuições, ao longo do programa.

À estimada **Profª. Dra. Lúcia Maria Aquino de Queiroz**, pelo respeito, pelas contribuições  
no processo de qualificação e por aceitar, gentilmente, compor a banca examinadora.

Ao professor **Dr. Laumar Neves de Souza**, pela gentileza em aceitar  
compor a banca examinadora.

Aos meus **alunos de Marketing da Estácio FIB**, pela compreensão e torcida.

Aos meus **alunos de Turismo da Universidade Estácio de Sá-UNESA**,  
pela compreensão nos momentos difíceis.

A **todos**, muito obrigada!

## RESUMO

No percurso investigativo, discorremos sobre o processo da industrialização no Brasil; analisamos o Turismo enquanto sistema; apresentamos a relação entre turismo e consumo do espaço; abordamos os modelos de turismo na perspectiva da dinâmica espacial e tecemos reflexões acerca da importância da política pública de turismo no país e da necessidade do planejamento no processo de urbanização turística. Para aproximar a temática abordada do contexto do objeto de estudo, buscamos investigar o panorama do turismo baiano e a realidade do turismo em Morro de São Paulo. Ademais, apresentamos, à luz dos modelos investigados, o ciclo de vida do destino turístico Morro de São Paulo e a relação com o processo de urbanização turística. Com base nas análises a que procedemos, e a partir das evidências observadas na pesquisa de campo, bibliográfica, documental e no arcabouço teórico que norteou o estudo sobre o tema, inferimos que a urbanização turística em Morro de São Paulo provocou alterações na dinâmica espacial daquele destino, sendo possível identificar consequências positivas e negativas. Ao longo da dissertação, apresentamos relatos dos entrevistados, envolvendo moradores locais, órgãos públicos de turismo, representante da administração pública local, além de empresários da localidade. Identificamos, por fim, que a ausência do planejamento e do controle, associada à não execução eficaz de políticas públicas, fortaleceu o crescimento desordenado da atividade turística em Morro de São Paulo.

**Palavras-chave:** Urbanização turística. Turismo. Morro de São Paulo. Planejamento. Dinâmica espacial do Turismo.

## ABSTRACT

In this survey, it was discussed about the influence of tourist urbanization on the spatial dynamics in coastal destinations. The main aspects of the relationship between tourism and urbanization are outlined here. Based on the premises of the possible positive and negative impacts, caused by the process of tourist urbanization, it was chosen Morro de São Paulo, a village in Cairu, located on the southern coast of Bahia. In this process, we discuss the process of industrialization in Brazil; we analyzed the tourism as a system and the relationship between tourism and space consumption; we approach the tourism models from the perspective of spatial dynamics and analyze how important is the public policy aimed at tourism and the need of planning in the process of tourism urbanization. Approaching the subject and the context of the study object, we investigated the real situation of the tourism in Bahia and specially in Morro de São Paulo. Besides, we present, according to the selected models, the life cycle of the Morro de São Paulo tourist destination and the relationship with the process of tourist urbanization. Based on the analysis done and the evidences observed in the field survey, bibliographical, and documentary researches and in the theoretical framework that guided the study on the subject, we infer that the tourist urbanization in Morro de São Paulo has caused changes both positive and negative in the spatial dynamics of that place. Throughout the dissertation, we present stories of the interviewed, for example, the local residents, public tourism agencies, representative of the local public administration, as well as local businessmen. Therefore, we identified that the inexistence of planning and control, associated with the lack of effective implementation of public policies, contributed to the disorderly growth of tourism in Morro de São Paulo.

**Keyword:** Tourist Urbanization. Tourism. Morro de São Paulo. Planning; Spatial Dynamics of Tourism.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Estrutura Organizacional do Turismo na Perspectiva da Superestrutura .....	49
Figura 2 - A rota recreativa de Mariot .....	62
Figura 3 - Modelo de Campbell.....	63
Figura 4 - Modelo de Zonas Sucessivas e distribuição de usos recreativos Greer e Wall (1979) .....	64
Figura 5 - Modelo de Butler para evolução hipotética de uma área turística.....	70
Figura 6 - Mapa da Geografia Turística do Estado da Bahia - PRODETUR I.....	105
Figura 7 - Projetos executados no âmbito do PRODETUR-NE II por Estado.....	109
Figura 8 - Mapa Turístico da Bahia– Programa de Regionalização do Turismo .....	117
Figura 9 - <i>Ranking</i> doméstico dos estados do Nordeste: Estados do Nordeste mais visitados em 2011 .....	123
Figura 10 - Participação dos estados no fluxo doméstico do Brasil.....	124
Figura 11 - Turismo Doméstico Bahia - Principais estados emissores .....	125
Figura 12 - Turismo receptivo e Turismo doméstico na Bahia .....	126
Figura 13 - Turismo receptivo e Turismo doméstico na Bahia 2008 e 2011 .....	128
Figura 14 - Destinos mais visitados pelos turistas nacionais e Internacionais na Bahia em 2011(em %) .....	129
Figura 15 - Mapa da região onde estão situadas as Ilhas de Tinharé, Cairu e Boipeba .....	132
Figura 16 - Mini Mercado construído na areia da 2ª Praia.....	137
Figura 17 - Restaurante construído na areia da 2ª Praia .....	137
Figura 18 - Crescimento do número de leitões, em 10 anos, no destino Morro de São Paulo. 139	
Figura 19 - Área do entorno da Biquinha, confundindo-se .....	142
com lixo doméstico e de algumas pousadas. ....	142
Figura 20 - Fonte da Biquinha nos dias atuais.....	142
Comprometida pelo assoreamento e contaminação do solo,.....	142
em virtude da poluição. ....	142
Figura 21 - Fiação aérea comprometendo .....	144
a qualidade da malha urbana do destino .....	144
Figura 22 - Ciclo de Vida do Produto, segundo Kotler.....	154
Figura 23 - Ambulancha – embarcação para transportar pessoas até Valença, em caso de socorro com necessidade de atendimento médico não oferecido em Morro de São Paulo ...	161
Figura 24 - Direcionamento para a coleta seletiva na Fonte Grande.....	162
Figura 25 - Fundos de um conjunto de pousadas situadas na Rua da Biquinha.....	162
Figura 26 - Pousada construída entre a Segunda e a Terceira Praia,.....	163
utilizando parte da faixa de areia da praia como extensão da sua área .....	163
externa de lazer e convivência.....	163
Figura 27 - Embarcação utilizada como transporte da comunidade.....	164
e turistas: barco a motor.....	164
Figura 28 - Embarcação utilizada como transporte da comunidade e turistas: lancha rápida	165
Figura 29 - Transporte terrestres com permissão para circular em via específica transportando moradores e turistas no trajeto Segunda Praia-Zimbo-Segunda Praia .....	165
Figura 30 - Transporte terrestres com permissão para circular em via específica transportando funcionários e hóspedes dos hotéis no trajeto Segunda Praia – Zimbo-Segunda Praia .....	166
Figuras 31 - Lojas com oferta de produtos de multimasas .....	166
Figura 32 - Pôr do Sol no Bar e Restaurante Toca do Morcego.....	168

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Representação das categorias e grupos contemplados na pesquisa de campo, com respectiva quantidade de formulários e questões aplicadas .....	25
Quadro 2 - Cronologia de ações norteadoras fatos norteadores do turismo no Brasil e na Bahia .....	93
Quadro 3 - Informações Gerais PRODETUR-NE I .....	109
Quadro 4 - Informações Gerais PRODETUR-NE II.....	110

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Projetos executados no âmbito do PRODETUR-NE II - Por Estado .....	108
Tabela 2 - <i>Ranking</i> doméstico dos estados do Nordeste em 2011 .....	123
Tabela 3 - Participação dos estados no fluxo doméstico do Brasil .....	124
Tabela 4 - Turismo Doméstico Bahia - Principais estados emissores.....	125
Tabela 5 - Turismo receptivo e Turismo doméstico na Bahia.....	126
Tabela 6 - Turismo receptivo e Turismo doméstico na Bahia 2008 e 2011 .....	127
Tabela 71 - Taxa de urbanização e distribuição da população por situação do domicílio e sexo — Cairu, Bahia — 1991 <sup>1</sup> , 2000, 2010.....	140
Tabela 7 - Número de domicílios, por tipo de abastecimento de água — Cairu, Bahia — 1991 <sup>1</sup> , 2000, 2010.....	143
Tabela 8 - Número de domicílios, segundo o tipo de esgotamento sanitário — Cairu, Bahia — 1991 <sup>1</sup> , 2000, 2010.....	144
Tabela 9 - Número de domicílios, por existência de energia elétrica — Cairu, Bahia — 1991 <sup>1</sup> , 2000, 2010.....	145
Tabela 10 - Número de estabelecimentos de ensino, por dependência administrativa — Cairu, Bahia — 1996, 2000, 2010.....	145

## LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

APA	Área de Proteção Ambiental
BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
BNB	Bando do Nordeste Brasileiro
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CEPAL	Comissão Econômica para a América Latina
CNTur	Conselho Nacional de Turismo
Embratur	Instituto Brasileiro de Turismo
FIPE	Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDES	Instituto de Desenvolvimento Sustentável do Baixo Sul da Bahia
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
MTur	Ministério do Turismo
OMT	Organização Mundial do Turismo
ONU	Organização das Nações Unidas
PDITS	Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável
PIB	Produto Interno Bruto
PNMT	Programa Nacional de Municipalização do Turismo
PPDRU	Programa de Pós Graduação em Desenvolvimento Regional e Urbano da Universidade Salvador
PRODETUR-BA	Programa de Desenvolvimento do Turismo da Bahia
Sistur	Sistema do Turismo

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO .....</b>	<b>15</b>
1.1 METODOLOGIA.....	20
1.2 PESQUISA DE CAMPO .....	22
<b>2 A DINÂMICA ESPACIAL DO TURISMO E A URBANIZAÇÃO TURÍSTICA.....</b>	<b>29</b>
2.1 TURISMO E ESPAÇO URBANO .....	29
<b>2.1.1 A Natureza da Urbanização Turística .....</b>	<b>35</b>
<b>2.1.2 O Urbano na Perspectiva do Turismo .....</b>	<b>39</b>
<b>2.1.3 Sistema Turístico .....</b>	<b>45</b>
2.2 A DINÂMICA ESPACIAL DO TURISMO .....	55
<b>2.2.1 Uma Abordagem Centrada no Território .....</b>	<b>55</b>
<b>2.2.2 Modelos de Dinâmica Espacial do Turismo .....</b>	<b>59</b>
<b>2.2.1.1 Modelos de Turismo .....</b>	<b>61</b>
2.3 CENÁRIOS SOCIOECONÔMICOS E AMBIENTAIS DECORRENTES DO TURISMO .....	71
<b>2.3.1 O Campo Econômico.....</b>	<b>72</b>
<b>2.3.2 O Campo Cultural.....</b>	<b>73</b>
<b>2.3.3 O Campo Social .....</b>	<b>74</b>
<b>2.3.4 O Campo Ambiental.....</b>	<b>76</b>
<b>3 PLANEJAMENTO E GESTÃO DO TURISMO .....</b>	<b>78</b>
3.1 PLANEJAMENTO E DESENVOLVIMENTO TURÍSTICO.....	78
3.2 POLÍTICAS PÚBLICAS E O DESENVOLVIMENTO DE DESTINOS TURÍSTICOS.....	86
<b>3.2.1 Políticas Públicas de Turismo no Brasil .....</b>	<b>92</b>
<b>3.2.2.1 Programa de Desenvolvimento do Turismo (PRODETUR).....</b>	<b>98</b>
<b>3.2.2.2 Programa Nacional de Municipalização do Turismo (PNMT) .....</b>	<b>111</b>
<b>3.2.2.3 Programa de Regionalização do Turismo .....</b>	<b>114</b>
3.4 CONTEXTUALIZAÇÃO DO TURISMO NA BAHIA .....	119
<b>3.4.1 Os Segmentos de Turismo da Bahia .....</b>	<b>121</b>
<b>3.4.2 Panorama do Turismo Baiano .....</b>	<b>122</b>
<b>4 A DINÂMICA ESPACIAL DO TURISMO NO DESTINO MORRO DE SÃO PAULO .....</b>	<b>131</b>
4.1 LOCALIZAÇÃO E CONTEXTO POLÍTICO-ADMINISTRATIVO DO MUNICÍPIO DE CAIRU.....	131
4.2 ASPECTOS GERAIS DE MORRO DE SÃO PAULO .....	132
<b>4.2.1 Localização e Acesso.....</b>	<b>132</b>
<b>4.2.2 Aspectos Históricos de Morro de São Paulo .....</b>	<b>133</b>

<b>4.2.3 Aspectos Ambientais .....</b>	<b>134</b>
<b>4.2.4 Aspectos Gerais da Infraestrutura Urbana .....</b>	<b>139</b>
<b>4.2.5 Requalificação Urbana de Morro de São Paulo .....</b>	<b>146</b>
<b>4.3 A DINÂMICA ESPACIAL DO TURISMO EM MORRO DE SÃO PAULO E A RELAÇÃO COM O PROCESSO DE URBANIZAÇÃO.....</b>	<b>149</b>
<b>4.3.1 Ocupação Urbana em Morro de São Paulo .....</b>	<b>149</b>
<b>4.3.2 A Dinâmica Espacial do Turismo em Morro de São Paulo na perspectiva do Modelo Evolucionista do Ciclo de Vida de Butler .....</b>	<b>155</b>
<b>4.3.3 Características do Turismo em Morro de São Paulo, a partir da análise da oferta e demanda turística, estrutura político-administrativa e organização do empresariado. 159</b>	
<b>4.3.4 Os Impactos causados pelo Processo da Urbanização Turística em Morro de São Paulo .....</b>	<b>172</b>
<b>5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>181</b>
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>191</b>
<b>APÊNDICE A - ENTREVISTA APLICADA COM O SECRETÁRIO DE TURISMO DE MORRO DE SÃO PAULO .....</b>	<b>198</b>
<b>APÊNDICE B - ENTREVISTA COM COMUNIDADE DE MORRO DE SÃO PAULO .....</b>	<b>199</b>
<b>APÊNDICE C - ENTREVISTA COM EMPRESÁRIOS DE EQUIPAMENTOS DE ALIMENTOS E BEBIDAS DE MORRO DE SÃO PAULO .....</b>	<b>202</b>
<b>APÊNDICE D - QUESTIONÁRIO APLICADO A EMPRESÁRIOS DE MEIOS DE HOSPEDAGEM .....</b>	<b>207</b>
<b>ANEXO A - CONVITE - OFICINA REALIZADA PELO MINISTÉRIO DO TURISMO – MTUR E INSTITUTO MARCA BRASIL – IMB.....</b>	<b>212</b>
<b>ANEXO B - MAPA GEOGRÁFICO DE MORRO DE SÃO PAULO.....</b>	<b>213</b>
<b>ANEXO C - CRONOGRAMA OFICINA DE GESTÃO E PLANEJAMENTO DE DESTINOS TURÍSTICOS – MORRO DE SÃO PAULO.....</b>	<b>214</b>
<b>ANEXO D - LISTA DE PRSEÇA – 1º. ENCONTRO DO GRUPO GESTOR DE MORRO DE SÃO PAULO.....</b>	<b>215</b>

## 1 INTRODUÇÃO

O espaço das regiões litorâneas é explorado, na atualidade, das mais diversas formas, como um dos reflexos das relações sociais e econômicas ali existentes, imbricadas na movimentação do capital. “[...] Defronta-se na zona costeira do Brasil, desde a presença de tribos coletoras quase isoladas até plantas industriais de última geração, desde comunidades vivendo em gêneros de vida tradicionais até metrópoles dotadas de toda a modernidade que a caracteriza” (MORAES, 1999, p. 30). Portanto, são diversas as atividades coexistentes no espaço com padrões e propósitos diferentes, que decorrem dos interesses dos atores nelas inseridos.

A industrialização do País, ao provocar movimentos migratórios do campo para a cidade como atração de oportunidades de emprego e “melhoria de vida”, direcionou a existência de serviços e infraestrutura para atender à nova realidade. Contudo, em meio aos anos 1960 e 1970, a força de trabalho advinda do movimento migratório, que não foi “absorvida” pela cidade, retorna para o campo ou migra para as áreas não centrais da cidade, inseridas aí as áreas litorâneas.

Dentro do contexto da ocupação das áreas litorâneas, destacam-se também os movimentos de veraneio, constituindo-se uma realidade de residentes temporários nesses locais. E, para atender às suas demandas, atividades, serviços e infraestrutura foram instalados, caracterizando o início da urbanização litorânea ou o redimensionamento da estrutura urbana já existente, em casos específicos.

Diante de tais pressupostos, a pesquisa ora apresentada foi desenvolvida a partir do tema “**A influência da urbanização turística na dinâmica espacial de destinos litorâneos: um estudo de Morro de São Paulo, na Bahia**”, que compreende a investigação do cenário de um destino turístico, localizado no estado da Bahia, no tocante ao processo da sua urbanização turística. Contudo, para chegar a esse fim, foi considerado o turismo, bem como as suas relações diversas com aspectos socioeconômicos, políticos e ambientais, além da ocupação do espaço.

A produção da cidade, de seus equipamentos e serviços, se faz privatizando o espaço público, submetendo-o aos interesses dos monopólios e do grande capital, sem a necessária atenção aos interesses dos cidadãos e à melhoria de sua qualidade de vida [...] (CASTELLS, 1983). Os

efeitos da urbanização, em uma determinada localidade, podem apresentar aspectos positivos e/ou negativos. Com o estudo do objeto em questão, verificou-se a realidade existente a partir da contextualização do processo de urbanização turística.

Morro de São Paulo é uma destinação turística situada no litoral sul da Bahia, localizada na Costa do Dendê, mais precisamente na Ilha de Tinharé, pertencente ao município de Cairu. Cenário de episódios relacionados à Segunda Guerra Mundial, a ilha, a partir de 1940, passa a receber visitas de pessoas que moravam em cidades vizinhas. Os veranistas eram formados pelas famílias vindas de Gandu, Valença, Cruz das Almas e da capital, Salvador. Naquela época havia somente poucas casas e a Igreja Nossa Senhora da Luz. Morro de São Paulo era um vilarejo, cujos habitantes tinham uma vida simples, sem energia elétrica e sem benefícios da urbanização.

Ainda em 1980, a principal atividade econômica era a pesca. Ao longo dessa década, Morro de São Paulo começa a receber visitantes provindos não somente das cidades da Bahia, mas também de outros locais do País. E, conseqüentemente, atraía investidores com o aparecimento da infraestrutura turística (hotéis, pousadas, restaurantes, transportes especializados). Nesse mesmo período, muitos turistas estrangeiros, que visitavam Morro de São Paulo, estabeleciam residência no local com interesses comerciais voltados para o turismo.

Já no decurso da década de 1990, Morro de São Paulo começa a consolidar como destino turístico no mercado nacional, com projeção para o mercado internacional, competindo com outros produtos nacionais do Nordeste, a exemplo de Porto de Galinhas, em Pernambuco. Fruto das estratégias promocionais dos órgãos oficiais de turismo da Bahia e das ações dos empresários ali instalados (na sua maioria, originários de outros países), a partir do século XXI Morro de São Paulo passa a ser comercializado efetivamente como destino internacional e sofre intervenções físicas do Programa de Desenvolvimento do Turismo da Bahia (PRODETUR-BA) com recursos do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID).

O tema da pesquisa em questão está inserido na proposta da linha de pesquisa Circuitos Internacionais e locais do Turismo, do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional e Urbano da Universidade Salvador (PPDRU/UNIFACS). Essa linha contempla a mecânica do turismo na região em seu conjunto e trabalha com as ligações entre a atividade

do turismo e a valorização cultural, bem como os impactos socioambientais dessa atividade em regiões periféricas e as possibilidades de seu planejamento e de sua implementação como vetor de desenvolvimento local.

O tema aborda a questão da urbanização turística, na medida em que contempla o processo de ocupação do espaço objeto de estudo. Considera a realidade da atividade turística na Bahia, entretanto especifica o recorte do município de Cairu, mais precisamente no destino Morro de São Paulo, localizado na Ilha de Tinharé.

O município de Cairu abriga, também, outras localidades com vocação turística, a exemplo de Boipeba e Gamboa do Morro. Esta última, próxima à localidade em questão da pesquisa realizada, muitas vezes constitui-se em local de residência de alguns trabalhadores de Morro de São Paulo. A escolha por Morro de São Paulo, dentre as três localidades, deve-se ao fato de esta apresentar maior complexidade na ocupação do espaço e pelo fator de atratividade turística que possui. Observa-se, ao longo dos últimos 20 anos, a alteração do seu cenário, em função do processo da urbanização turística acelerada e dos interesses comerciais dos diversos agentes atuantes no objeto em questão. Tais observações ocorreram durante visitas em caráter de lazer ou em atividades de ordem profissional ocorrendo interação com a comunidade. Associada a estas questões marca-se a relevância dos recursos naturais, existentes nessa localidade, definindo o seu potencial turístico.

O estado da Bahia possui expressiva diversidade de vocação turística. Contudo, a sua forma emblemática é turismo de “sol e praia”, justificado talvez pela existência de extensa faixa litorânea e pelas condições climáticas. Além disso, há um forte apelo mercadológico trabalhado pelos órgãos oficiais de turismo, fortalecendo a imagem do elemento natural.

A partir das reflexões acerca das premissas sociais, ideológicas, políticas e econômicas – as quais se basearam nos autores no cerco da urbanização contemplados no constructo teórico utilizado para fundamentara pesquisa –, observa-se que as relações sociais e o domínio do capital no local objeto de estudo estabelecem cenários de segregação social, mas dentro de uma esfera contraditória, considerando os benefícios advindos das intervenções do processo de urbanização que trazem oportunidades de trabalho, impondo as condições da desigualdade.

Diante do exposto, define-se como pergunta problema: “Em que medida a urbanização turística influenciou na dinâmica espacial do destino Morro de São Paulo? ”

De acordo com Marconi e Lakatos (2009, p. 106), o objetivo geral “está ligado a uma visão global e abrangente do tema. Relaciona-se com o conteúdo intrínseco, quer dos fenômenos e eventos, quer das ideias estudadas. Vincula-se diretamente à própria significação da tese proposta pelo projeto”.

Como objetivo geral da pesquisa foi definido: “Investigar a influência da urbanização turística na dinâmica espacial do destino Morro de São Paulo”. Os objetivos específicos também podem ser compreendidos como detalhamento do objetivo geral e até mesmo mecanismos para o seu alcance. “[...]. Apresentam caráter mais concreto. Tem função intermediária e instrumental, permitindo, de um lado, atingir o objetivo geral e, do outro, aplicar este a situações particulares.” (LAKATOS; MARCONI, 2009, p.106).

A pesquisa teve como objetivos específicos: a) Analisar alguns modelos da dinâmica espacial do turismo e as suas respectivas características; b) Apresentar as características do Turismo na Bahia, a partir do panorama das políticas públicas e da gestão do turismo no Estado; c) Analisar a dinâmica espacial do Turismo de Morro de São Paulo e a relação com a urbanização local a partir dos modelos estudados durante a pesquisa; d) Estudar as características do turismo em Morro de São Paulo, a partir da análise da sua oferta e demanda turística; e) Investigar a opinião dos moradores e empresariado de Morro de São Paulo, acerca do processo de urbanização turística no local, identificando possíveis impactos causados.

Conforme revelado no constructo teórico que dá embasamento a essa pesquisa, estudar o espaço implica estudar as relações nele existentes. Além disso, cabe destacar que, de acordo com Lefebvre (2001), os núcleos resistem ao se transformarem. Continuam a ser centros de intensa vida urbana, onde as qualidades estéticas desempenham um grande papel na sua manutenção e tornam-se produto de consumo de uma alta qualidade para estrangeiros, turistas, pessoas oriundas da periferia, suburbanos. Sobrevivem por assumir este duplo papel: lugar de consumo e consumo do lugar.

A relevância social desta pesquisa evidencia-se no fato de que, ao investigar o contexto urbano desenhado pelo turismo, são apontadas possibilidades de intervenções mitigadoras a

serem revertidas em benefícios para a comunidade daquele local, assim como viés de sustentabilidade econômica, ambiental e cultural.

Durante a pesquisa, verificou-se que o espaço é modificado com o processo de urbanização, interferindo no modo de vida, nas relações comerciais, na paisagem, no fluxo de pessoas e na arquitetura, entre outros aspectos. Considerando a realidade do objeto de estudo, a urbanização turística provocou a alteração do espaço e das diversas relações existentes no mesmo.

A investigação foi conduzida a partir de questões norteadoras que apresentaram uma ligação direta com o problema definido, constituindo uma relação de interdependência. “O problema há de possibilitar o desdobramento de questões [...] que possam estabelecer a utilização dos instrumentos e processos metodológicos, como questionário, entrevista, formulário, observação, escalas e fontes.” (BOAVENTURA, 2004, p. 63).

As questões norteadoras compreendem; a) Como são caracterizados os modelos da dinâmica espacial do turismo? b) Quais as características do turismo na Bahia, considerando o panorama das políticas públicas e a gestão do turismo no Estado? c) Quais as características da dinâmica espacial do turismo em Morro de São Paulo e a relação desta dinâmica com a urbanização local? d) Quais as principais características do turismo do destino Morro de São Paulo? e) Quais as opiniões correntes entre moradores e empresariado de Morro de São Paulo, com relação ao processo de urbanização turística no local e os possíveis impactos causados?

As questões norteadoras possuem uma relação direta com os objetivos específicos da pesquisa, conforme apresentado a seguir:

<b>Questões Norteadoras</b>	<b>Objetivos Específicos</b>
a) Como podem ser caracterizados os modelos apresentados a partir da ótica da dinâmica espacial do turismo?	a) Apresentar os modelos de turismo a partir da ótica da dinâmica espacial do turismo.
b) Em que medida a aplicação de políticas públicas influenciou o atual panorama do turismo na Bahia?	b) Apresentar o panorama do turismo na Bahia, a partir da aplicação de políticas públicas.
c) Quais as características da dinâmica	c) Caracterizar a dinâmica espacial do

espacial do Turismo em Morro de São Paulo, considerando os modelos apresentados na pesquisa?	turismo em Morro de São Paulo a partir dos modelos apresentados na pesquisa.
d) Quais as principais características do turismo, no destino Morro de São Paulo?	d) Estudar as características do turismo em Morro de São Paulo, a partir da análise da sua oferta e demanda turística.
e) Quais os impactos causados pela urbanização turística em Morro de São Paulo?	e) Investigar o processo de urbanização turística no local, identificando possíveis impactos causados.

### 1.1 METODOLOGIA

A metodologia da pesquisa apresenta-se como o conjunto detalhado e sequencial de métodos e técnicas científicas a serem aplicados ao longo da pesquisa, de forma que os objetivos inicialmente propostos sejam alcançados e, ao mesmo tempo, atendam aos critérios de menor custo, maior rapidez, maior eficácia e mais confiabilidade de informação (BARRETO; HONORATO, 1998).

A pesquisa desenvolvida esteve baseada na abordagem qualitativa, compreendendo um estudo de caso com pesquisa documental e bibliográfica. Quanto ao objetivo geral, a pesquisa enquadra-se no tipo exploratório, utilizando dados secundários e primários. A coleta de dados deu-se por meio de referencial bibliográfico, trabalhos publicados anteriormente, relatórios, arquivos, documentos históricos, anuários, mapas, entre outros, além da realização de entrevistas com os moradores, representantes da comunidade local, empresários e representantes da administração pública.

Para Fernandes (2003), a pesquisa bibliográfica, assim como a pesquisa documental, consiste em um instrumental de apoio a qualquer pesquisa. O que difere ambas, essencialmente, é a natureza das fontes, conforme elucida Gil (1991 apud FERNANDES, 2003, p. 16), ao afirmar que a segunda se utiliza basicamente de contribuições dos diversos autores, enquanto que a primeira se vale de materiais que ainda não receberam tratamento analítico, ou que ainda podem ser reelaborados de acordo com os objetos da pesquisa.

Quanto à pesquisa bibliográfica, especificamente, possibilita o alcance de informações, além de permitir a utilização de dados dispersos em inúmeras publicações, contribuindo para a construção, ou para a melhor definição do quadro conceitual que envolve o objeto de estudo definido (GIL, 1994).

Dentro da perspectiva da pesquisa bibliográfica, para realização do estudo de caso, foi utilizada a base teórica conceitual dos modelos espaciais de turismo desenvolvidos por pesquisadores e estudiosos, ao longo dos tempos, a partir especialmente da análise de Douglas Pearce. Tais modelos têm as suas bases no trinômio em origem-ligação-destino. Com base nesse trinômio, foram identificados quatro grupos básicos de modelos: os modelos que enfatizam o componente viagem ou ligação; os modelos origem-destino; os modelos estruturais e os modelos evolucionários.

Para o estudo de caso da investigação em tela foi estabelecida uma relação do modelo evolucionário, a partir do modelo de Butler (1980), apresentado por Pearce (2003), com o processo de urbanização turística em Morro de São Paulo. De acordo com Martins (2008), o estudo de caso consiste em uma metodologia aplicável para avaliar ou descrever situações dinâmicas em que o elemento humano está presente. Busca-se apreender a totalidade de uma situação e, criativamente, descrever, compreender e interpretar a complexidade de um caso concreto, mediante um mergulho profundo e exaustivo em um objeto delimitado.

Na reflexão de Fernandes (2003):

O estudo de caso constitui-se em um método amplamente utilizado para a execução da pesquisa exploratória, o que não significa que outro tipo de pesquisa não possa utilizar-se de tal método. Trata-se de um estudo em profundidade de uma unidade de interesse, que pode ser único ou múltiplo e a unidade de análise pode ser uma ou mais pessoas, família (s), produto (s), empresa (s) ou unidade (s) da empresa, um órgão público, ou mesmo um país ou vários países. (FERNANDES, 2003, p.15).

Conforme Yin (2001), o estudo de caso compreende uma metodologia válida nas situações em que as questões a serem respondidas são do tipo “como?” ou “por quê?”, quando o pesquisador tem pouco controle sobre os eventos e em situações nas quais o foco se encontra em fenômenos complexos e contemporâneos, inseridos no contexto da vida real. O pensamento de Yin (2001) destaca o estudo de caso como ferramenta de investigação

científica para entender processos na complexidade social e suas manifestações, seja em situações problemáticas, para análise dos obstáculos, seja em situações bem-sucedidas, para avaliação de modelos positivos e de referência. A metodologia pressupõe, em alguns casos, a existência de uma teoria prévia que será testada no decorrer da investigação. O estudo de caso conforme Yin (2001),

[...] permite a investigação para se preservar as características holísticas e significativas dos eventos da vida real – tais como ciclos de vida individuais, processos organizacionais, administrativos, mudanças ocorridas em regiões urbanas, relações internacionais e a maturação de alguns setores. (YIN, 2001, p 21).

Yin (2001) classifica o estudo de caso em caso único e casos múltiplos. Para o autor, o estudo de caso único é recomendado quando se trata de um caso decisivo para testar uma teoria bem formulada, seja para confirmá-la, seja para contestá-la, seja ainda para estender a teoria. Nessa situação, o caso único deve satisfazer todas as condições para testar a teoria.

Quanto aos estudos de casos múltiplos, estes devem obedecer a uma lógica de replicação, e não a da amostragem, que exige o cômputo operacional do universo ou do grupo inteiro de respondentes em potencial e, por conseguinte, o procedimento estatístico para selecionar o subconjunto específico de respondentes que vão participar do levantamento. Por fim, estabelecem comparações entre o objeto estudado e demais realidades encontradas. Para a pesquisa realizada, foi aplicado o método de estudo único, considerando que a pesquisa se deu em torno da realidade de um único objeto.

O método de abordagem adotado, considerando Lakatos e Marconi (1995), partiu do processo da urbanização de forma abrangente na localidade, investigando especificamente o fenômeno da urbanização turística. Assim, foram considerados o fenômeno geral, as teorias acerca dos eixos da pesquisa e a aplicação na particularidade do objeto de pesquisa com aplicação de entrevistas e observações,

## 1.2 PESQUISA DE CAMPO

Conforme já mencionado, a pesquisa ora apresentada tem a sua base na abordagem qualitativa, compreendendo um estudo de caso com pesquisa de campo, documental e

bibliográfica. A pesquisa partiu dos fenômenos gerais, de forma abrangente, e investigou as particularidades dos fenômenos locais com aplicação de entrevistas, seguindo um roteiro de questões semiestruturado, com perguntas abertas e fechadas.

Para garantir a transparência e segurança na coleta de dados, e considerando a abordagem exploratória da pesquisa, optou-se pela técnica de amostra fechada por saturação. “A saturação é o instrumento epistemológico que determina quando as observações deixam de ser necessárias, pois nenhum novo elemento permite ampliar o número de propriedades do objeto investigado.” (THIRYCHERQUES, p. 20, 2009).

‘Fechar’ a amostra significa definir o conjunto que subsidiará a análise e interpretação dos dados [...]. Se não houve fechamento por exaustão (abordando todos os sujeitos elegíveis), deve-se justificar por que se interrompeu o processamento de novas observações e o recrutamento de novos participantes. (FONTANELLA, et al. P.1, 2011).

Dentro dos princípios da amostragem não probabilística intencional ou por julgamento (os elementos da amostra são julgados como adequados baseado em escolhas de casos específicos, na população onde o pesquisador está interessado), a estratégia escolhida para realização das entrevistas com o público considerou subgrupos homogêneos e cadeias de informação com indicação de outros informantes pelos próprios informantes entrevistados.

De acordo com Thirycherques (2009):

As garantias da representatividade são dadas pelas condições genéricas de investigação considerando que as observações/entrevistas são feitas isolada e privadamente; os participantes não conhecem as respostas uns dos outros; as questões formuladas estão circunscritas a um domínio coerente de conhecimentos. (THIRYCHERQUES, 2009, p.23).

Segundo o autor supracitado, examinando as experiências internacionais em várias disciplinas, pesquisadores da área social verificaram que as recomendações da literatura técnica para o tamanho mínimo de observações variavam entre 6 e 200. Cruzando esses relatos com as suas próprias experiências de campo, concluíram que a saturação ocorre, geralmente, até a 12ª entrevista, e que os elementos básicos de meta-tema aparecem até a 6ª entrevista. A variabilidade dos dados segue o mesmo padrão. Durante a realização das entrevistas em campo para a presente pesquisa, foi possível constatar essa realidade; contudo,

para a maioria das categorias estabelecidas, a saturação ocorreu entre a 4<sup>a</sup> e a 7<sup>a</sup> entrevista, considerando tal constatação em cada um dos três grupos entrevistados.

Como estratégia de coleta de dados para a pesquisa em tela, definiram-se grupos de categorias para cada um dos distintos grupos entrevistados, conforme apresentado no Quadro 1. Para tanto, foram entrevistados: a) comunidade local, contemplando representantes da sociedade civil organizada, inclusive; b) empresários do turismo local, envolvendo meios de hospedagem, serviços de alimentação e agência de viagens – para este grupo, a entrevista foi direcionada ao proprietário, ou gestor, responsável pelo empreendimento em alguns casos; e c) representantes da administração pública.

Inicialmente foi feita uma visita *in loco* para observações preliminares com caráter de reconhecimento da área objeto de estudo. Em seguida, foi realizado um total de 6 (seis) incursões no local para aplicabilidade das entrevistas e observações específicas das relações estabelecidas no espaço. A permanência em cada visita variou entre 3 a 5 dias, sendo que as entrevistas foram realizadas com agendamento prévio, na sua maioria. Entretanto, nem todas as entrevistas agendadas (30 entrevistas agendadas) foram realizadas, devido à indisponibilidade do entrevistado.

Algumas das entrevistas reagendadas foram realizadas. Contudo, em alguns casos não houve essa possibilidade, cuja incidência se deu nos três grupos definidos. Assim, 4 (quatro) entrevistas planejadas não foram aplicadas, das quais 2 (duas) ocorreram com empresários locais; 2 (duas) com representantes da comunidade e 1 (uma) com representação do poder público local. Porém, considerando o método de saturação aplicado, a autora da pesquisa compreende que a não realização das referidas entrevistas não compromete os resultados, embora seja reconhecida a importância das contribuições desses atores na trajetória da investigação.

As mesmas foram aplicadas conforme roteiro apresentado no apêndice. Para cada grupo selecionado foi definido um roteiro diferente, ainda que apresentem, em alguns casos, as mesmas categorias. Foram realizadas 26 (vinte e seis) entrevistas no total, das quais 12 (doze) representam o 1<sup>a</sup> grupo; 11 (onze), o segundo grupo e 3 (três), o terceiro grupo. Para este último, foram elaborados roteiros de entrevistas de acordo com a representação de cada entrevistado. Foram entrevistados representantes dos seguintes organismos: Secretaria de

Turismo do Município de Cairu; Secretaria de Desenvolvimento Sustentável de Cairu; e Embasa- Unidade avançada de Morro de São Paulo. A técnica de amostragem por saturação não foi aplicada às representações da administração pública, considerando-se as especificidades dos questionamentos e o direcionamento intencional das entrevistas para esse público.

Quadro 1 - Representação das categorias e grupos contemplados na pesquisa de campo, com respectiva quantidade de formulários e questões aplicadas

<b>Categorias</b>	<b>Público/ Grupo</b>	<b>Representação</b>	<b>Quantidade Formulários</b>	<b>Quantidade Questões</b>
1-Procedência 2- Socioeconômico 3-Qualidade de vida 4-Impacto da urbanização 5-Articulação e atuação da comunidade, dos empresários e administração pública. 6-Meio ambiente e cultura 7- Infraestrutura. 8- Urbanização. 9-Turismo local. 10- Divulgação do destino.	Comunidade em geral. Representantes da Sociedade Civil Organizada.	C1; C2; C3; C4; C5; C6; C7; C8; C9; C10; C11; C12.	<b>12</b>	<b>44</b>
1-Características do negócio. 2-Meio ambiente e cultura 3- Articulação e atuação dos empresários, da comunidade e administração pública. 4- Impacto da urbanização 5-Infraestrutura 6-Turismo local. 7- Procedência 8- Qualidade de vida. 9- Urbanização 10- Divulgação do destino. 11- Oferta e Demanda Turística.	Empresas de turismo: Meios de hospedagem, bares/restaurantes agência de turismo.	E1;E2;E3;E4;E5;E6;E7.	<b>11</b>	<b>54</b>
1-Planejamento, gestão, promoção e comercialização 2-Oferta Turística 3-Mercado 4-Concorrência 5-Infraestrutura 6-Urbanização	Representantes da administração pública	AP1; AP2; AP3.	<b>3</b>	<b>35</b>

<b>Categorias</b>	<b>Público/ Grupo</b>	<b>Representação</b>	<b>Quantidade Formulários</b>	<b>Quantidade Questões</b>
7- Articulação e atuação dos empresários, comunidade e administração pública. 8- Meio ambiente e cultura.				

Fonte: Autora desta dissertação (2013).

As entrevistas foram gravadas em equipamento apropriado, MP3 ou gravador, autorizadas previamente pelos entrevistados. Ademais, como medida de segurança, para obtenção dos dados, foram realizados registros em anotações, replicando as respostas dos entrevistados, na maioria dos casos.

Ainda sobre técnicas de pesquisa, a primeira etapa foi a pesquisa indireta, por meio do levantamento bibliográfico e documental, em especial de publicações, planos e projetos locais como o Plano Diretor do Município, o Plano Cairu 2030 – apresentando as diretrizes do planejamento em longo prazo e o Plano de Manejo da Área de Proteção Ambiental (APA) – Tinharé-Boipeba. Essa fase foi de extrema importância para a análise dos dados coletados na pesquisa de campo.

Durante a investigação, além das entrevistas, utilizou-se também a técnica de observação como forma de coleta de dados, permitindo complementar as informações, uma vez que alguns aspectos da realidade apresentada pelos entrevistados são confirmados durante a experiência de imersão nos dias de pesquisa, em destaque na experiência de consumo dos serviços e da oferta turística disponível, além do aspecto ambiental e cultural verificado. De acordo com Barros e Lehfeld (2000), a observação é uma das técnicas de coleta de dados imprescindíveis em toda pesquisa científica. Para esses autores, observar implica direcionar atentamente o olhar a um objeto, para obter deste um conhecimento.

Durante os dias de permanência no local objeto de estudo, alguns aspectos eram revelados na convivência com a comunidade autóctone e com as conversas informais (empresários, comunidade em geral e turistas), que, na sua maioria, complementava ou esclarecia dados coletados. A experiência de imersão atribuiu expressivo valor ao processo de coleta de dados. Durante a compilação dos dados, a pesquisadora utilizou o recurso da comunicação via web,

para complementar algumas informações com os entrevistados, considerando, especialmente, o grupo que representou a administração pública.

As gravações das entrevistas foram transcritas e analisadas, para posterior utilização, sendo a maioria delas apresentadas no resultado da pesquisa. Destaca-se a importância dos registros fotográficos realizados durante a pesquisa de campo, pois estes, durante as análises dos dados, evidenciam as conclusões das observações e informações reveladas.

A apresentação desta pesquisa foi estruturada em cinco seções: Introdução; A dinâmica espacial do turismo e a urbanização turística; Planejamento e gestão do Turismo; A dinâmica espacial do turismo no destino Morro de São Paulo; e Conclusões. A seguir são destacados os principais eixos trabalhados no constructo teórico:

**Espaço – Intervenção no espaço pelo poder público – urbanização.** Maricato (2000); Santos (1994); Castells (1983); Pedrão (2002); Singer (1980); Lefebvre (2001); Pastore (2001); (SANTOS, 2009); (SANTOS, 1989); Villaça (2000).

**Características da atividade turística –espaço turístico –Sistema Turístico Urbano na perspectiva do turismo – dinâmica espacial do turismo – Modelos de Turismo.** Beni (2000); Cooper, et.al. (2002); Boullón (2002); Pearce (2003); Beni (2003); Valls (2006); Haesbaert (2006); Cruz (2000); Correa; (1989); Swarbrook e Honner (2002); Garrido (2002); Brasil (2010b); OMT (2001); Porter (1996); Brasil (2007); Cruz (2007); Correa; (1989); Sousa (2006); Del Rio e Siembieda (2013); Luchiari (1998); Teles (2009); Trigo (2002); (YÁZIGI, 2005); Pereira (2012).

**Planejamento Turístico – Gestão da atividade Turística – Políticas públicas – Turismo no Brasil – Turismo na Bahia – Beni (2003); Molina (2005); Petrocchi (2004); Petrocchi (2009); Brasil (2009); Boullón (2002); Dias (2003); Cruz (2007); Bahia (2009).**

A limitação de dados específicos a respeito de Morro de São Paulo, sobretudo com referência aos aspectos demográficos, em alguns momentos dificultou a análise direcionada do objeto. Entretanto, buscou-se utilizar das observações e relatos das entrevistas realizadas e resultados de pesquisas já realizadas e publicadas por outros autores, contemplando Morro de São Paulo.

Alguns estudos envolvendo o objeto já foram realizados anteriormente, porém, não com o mesmo olhar específico da influência da urbanização turística, embora apresentem abordagens que também considerem alguns aspectos definidos para a pesquisa em questão. Contribuições como as de Julien Marius Reis Thévenin (Geografia–UFS), Daniela Araújo (Geografia–FBA), Liana Duarte Gulberg (Engenharias–UFBA) foram, portanto, de fundamental importância na elaboração deste trabalho.

## 2 A DINÂMICA ESPACIAL DO TURISMO E A URBANIZAÇÃO TURÍSTICA

### 2.1 TURISMO E ESPAÇO URBANO

O processo de urbanização do país fez as cidades brasileiras assumirem um papel multifuncional com a influência dos interesses do capital monopolista e, dentro desse contexto, identifica-se a análise urbana integrada ao funcionamento da economia contemporânea. Entretanto, o estudo da urbanização das cidades não pode desconsiderar os aspectos culturais, a ação das classes sociais e o posicionamento destas, expresso nos hábitos, costumes, estilo de vida e comportamento de consumo, estabelecendo as relações sociais, territoriais e regionais, especificamente no espaço. No caso das cidades brasileiras, observa-se, na maioria das vezes, a urbanização em prol da modernização, mas nem sempre relacionada às questões sociais ou atendendo ao que é definido no plano diretor, quando existe esse instrumento.

A partir da segunda metade da década de 1950 verificou-se no Brasil um conjunto de transformações que afetaram a sociedade brasileira. [...] transformações vinculadas às pequenas cidades, ressaltando, contudo, que as mesmas transformações afetaram as mais diversas esferas da vida econômica, política e social da sociedade e de seu espaço. Ressaltemos também que as transformações, combinaram-se entre si de modo desigual nos diferentes contextos regionais: ora uma desempenhou papel mais importante, ora essa mesma desempenhou papel reduzido nas mudanças havidas nas pequenas cidades. (CORRÊA, 2011, p. 9).

Muitas vezes, a construção da imagem de determinadas cidades não condiz com a realidade local. A utilização de estratégias e aplicação de ações voltadas para captação de investidores e mercados consumidores, resvaladas no *marketing* de cidades, considera apenas parte do todo e constrói a imagem simulada para atender aos interesses de investidores e operadores da administração pública (MARICATO, 2000). Os destinos turísticos e os processos de urbanização destes enquadram-se nessa realidade. Não se trata de uma regra, mas sim de características típicas de localidades que não possuem, em suas bases de crescimento e desenvolvimento, os princípios de planejamento sustentável.

No caso do Brasil, via de regra, os destinos turísticos são constituídos de forma espontânea provocada por fluxos, que se deslocam atraídos por elementos de ordem natural e ou cultural, associados à infraestrutura e serviços instalados para viabilizar o consumo do destino,

correspondendo a equipamentos diversos de meios de hospedagem, alimentação, transportes e lazer, amparados por uma infraestrutura básica, nem sempre suficiente.

Nesse mesmo contexto, o estado da Bahia apresenta uma esteira de produtos turísticos que, em alguns casos, estimularam a urbanização. Contudo, nem sempre associado a processos de planejamento o que proporciona em certa medida a ocupação do espaço de forma indevida e um crescimento urbano irregular. Exemplos como Morro de São Paulo, objeto desta pesquisa, e Porto Seguro evidenciam essa realidade. Quanto ao destino Porto Seguro, os apelos mercadológicos voltados para o aspecto natural e conceito hedonista do local, associados à instalação de empreendimentos de grandes operadoras de turismo, deflagraram o turismo de massa, provocando, em determinado momento, a superestimação da oferta turística acompanhada da necessidade de aumentar a capacidade da infraestrutura básica e urbana. No caso específico de Morro de São Paulo, a espontaneidade do turismo e a ausência, durante muito tempo, de intervenção pública, permitiram e permitem até hoje um processo de ocupação do espaço de forma desordenada com a instalação irregular de infraestrutura urbana e turística, como consequência da inexistência de planejamento para o local. Sobre essas questões, serão apresentadas evidências ao longo das seções e subseções que constituem a presente pesquisa.

O estudo do espaço implica um processo de investigação que considere os fenômenos nele existentes, como também a ação e atuação do homem. Por outro lado, há de se investigar a influência que o espaço exerce nas diversas relações contidas nele e nas práticas do homem. O espaço “é formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, entre sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como quadro único no qual a história se dá.” (SANTOS, 1994, p. 111). Aí estão estabelecidas as relações entre natureza, tempo e sociedade e espaço.

O espaço urbano implica as relações entre os elementos da estrutura social e analisa a delimitação da urbanização, considerando o aspecto ideológico, político-jurídico e econômico. Neste último, o autor considera que a produção da cidade, seus equipamentos e serviços se dão por meio da privatização do espaço público, submetendo-se aos interesses dos monopólios e do grande capital, sem a devida atenção para aquilo que, de fato, interessa aos cidadãos e para a sua qualidade de vida. De acordo com Pedrão (2002, p. 44), “a urbanização

é um processo de criação e ocupação de espaços que começa pela apropriação de terras para fins urbanos”.

Colocar a questão da especificidade de um espaço e em particular o espaço urbano equivale a pensar nas relações entre os elementos da estrutura social, no interior de uma unidade definida numa das instâncias da estrutura social. Mais concretamente, a delimitação de urbano conota uma unidade definida seja na instância ideológica, seja na instância político- jurídica, seja na instância econômica. (CASTELLS, 1983, p. 333).

As análises de Singer (1980), em torno da questão são direcionadas para a vertente econômica e em uma abordagem do capital, apontam que “[...] a urbanização assume características próprias no capitalismo, na medida em que este cinda as perspectivas micro e macroeconômicas [...]” (SINGER 1980, p. 37). Em verdade, o estudo do urbano com as contribuições de Singer revela a presença das relações de dependência existentes entre países desenvolvidos e subdesenvolvidos.

De acordo com Pedrão (2002), a urbanização compreende a construção de cidades novas e a reconstrução, total ou parcial, de cidades já existentes, com crescimento horizontal e verticalização. Envolve reparos, restaurações e, principalmente, a ação dos agentes sociais residentes na cidade. Em torno dessa discussão envolvendo o aspecto físico e econômico, o autor destaca as formas desiguais da urbanização na cidade e considera que a urbanização significa a mobilização de recursos humanos e físicos, de modo permanente ou temporário. Já Lefebvre (2001) acredita que a existência urbana se confunde com a existência política, como a palavra indica. Se a cidade concentra o que faz uma sociedade, ela o distribui de uma maneira relativamente razoável em organizações e instituições.

Ao discutir o núcleo urbano em uma ótica social e político-jurídica, Lefebvre (2001) destaca que esses núcleos resistem ao se transformarem, os quais se mantêm como centros urbanizados, tornando-se produto de consumo de grande valor para os turistas estrangeiros. Os destinos turísticos são exemplos concretos dessa realidade, sendo a atividade do turismo uma das responsáveis pelo processo de ocupação de determinadas áreas nos estados brasileiros, em especial as áreas litorâneas. No estado da Bahia, especificamente, essa realidade é evidenciada ao longo de toda a costa litorânea, com destaque para alguns destinos como Porto Seguro, Praia do Forte e Morro de São Paulo.

A partir dos anos de 1960, dois fenômenos caracterizaram fortemente a ocupação do litoral: Por um lado, a popularização das residências de veraneio e os movimentos migratórios, oriundos do campo, ou de outros centros urbanos menores não absorvidos pela indústria – o processo de industrialização no Brasil deu-se de forma tardia se comparada com a Europa. Por outro lado, a sua velocidade gerou a ocupação desordenada e desigual na maior parte do País, provocada pelo êxodo de pessoas que viviam em áreas rurais e migraram para as cidades, demandando a adoção de ampliação e ou instalação de infraestrutura para atender ao aumento populacional dos centros, mas que, em grande parte dos casos, não seguia diretrizes de planejamento urbano. Há de ser considerado, contudo, que a ocupação do litoral decorrente de tais fenômenos não se deu de forma homogênea, mas sim conforme características, socioeconômicas, culturais e ambientais, próprias do contexto regional e espacial de cada local.

No início do século XX, o Brasil era predominantemente rural; a industrialização apresentava-se ainda incipiente. Contudo, na década de 1920, houve o aumento da capacidade de produção em diversos setores, especialmente o setor de energia, cimento e aço, elevando-se também a importação de bens de capital. Nas décadas seguintes, 1930/1940, ao lado dos novos setores industriais, houve a expansão do comércio e dos meios de transporte. Com as consequências da Segunda Guerra Mundial, as dificuldades de importação foram marcantes na década de 1940, favorecendo o setor industrial com crescimento significativo naquela década com expoente para a década de 1950.

[...] o crescimento prosseguiu na década de 50, de modo que, no final do período, a maior parte do mercado interno já era suprida com bens produzidos no próprio país, complementando-se assim o ciclo de substituição de importações de bens de consumo e iniciando-se (de modo acelerado) a produção de bens duráveis. Foi também na década de 50 que o capital estrangeiro entrou maciçamente para apoiar a industrialização. (PASTORE, 2001, p. 6).

Para sustentar o crescimento e a dinâmica da industrialização, fez-se necessário investir na infraestrutura das cidades, gerando instalações de recursos e, em alguns casos, construções de uma cidade voltada para atender às demandas do processo industrial. Tais intervenções atenderiam à nova dinâmica das cidades, provocada pelo deslocamento da zona rural para a zona urbana, em função da possibilidade de trabalho, gerando mobilidade social. Em uma mesma direção, conforme pontua Santos (2009),

[...] A construção de rodovias, barragens e mesmo de uma cidade inteira a partir do zero (como no caso de Brasília) não só foram empreendimentos que absorveram uma quantia significativa de valores, como foram também elementos cruciais para a sustentação do crescimento industrial. Nessas construções vultosas, que marcaram governos como os de Getúlio Vargas, Juscelino Kubitschek e quase todos os do regime militar, uma quantidade substancial de trabalhadores eram trazidos para o canteiro de obras. Uma população que tinha na construção civil, fortemente incentivada, financiada ou paga pelo Estado, a porta de entrada para o mercado de trabalho urbano (formal ou informal). (SANTOS, 2009, p.10).

Nesse contexto, “a planificação desempenharia importante papel, podendo se apresentar sob a forma de programa de incentivos em favor de uma região, como o caso do Nordeste do Brasil.” (SANTOS, 1989, p.100). Entretanto, não são verificadas políticas exequíveis à realidade, de forma que seja viabilizada tal condição.

Para Villaça (2000), o planejamento urbano das cidades brasileiras apresenta o seguinte panorama: A atuação do poder público sobre as cidades acontece e sempre aconteceu às margens do plano diretor, especialmente as ações referentes ao saneamento, habitação, meio ambiente e transportes; as leis de controle de uso e ocupação do solo, quando aplicadas, favorecem apenas as camadas com renda mais alta, de modo que apenas alguns bairros são contemplados pelos benefícios – para a maioria dos casos, especialmente nas metrópoles, é como se não existisse o controle e legislação para loteamentos; a existência do plano diretor não tem assegurado o ordenamento do espaço e os benefícios que podem ser gerados pelo instrumento, em virtude de não haver a aplicabilidade desse instrumento legal.

Nunca é demais repetir que não é por falta de planos e nem de legislação urbanística que as cidades brasileiras crescem de modo predatório. Um abundante aparato regulatório normatiza a produção do espaço urbano no Brasil- rigorosas leis de zoneamento, exigente legislação de parcelamento do solo, detalhados códigos de edificações são formulados por corporações profissionais que desconsideram a condição de ilegalidade em que vive grande parte da população urbana brasileira em relação à moradia e à ocupação da terra, demonstrando que a exclusão social passa pela lógica da aplicação discriminatória da lei. A ineficácia dessa legislação é, de fato, apenas aparente, pois constitui um instrumento fundamental para o exercício arbitrário do poder além de favorecer pequenos interesses corporativos. A ocupação ilegal da terra urbana é não só permitida como parte do modelo de desenvolvimento urbano no Brasil [...]. Ao lado da detalhada legislação urbanística (flexibilizada pela pequena corrupção, na cidade legal) é promovido um *total laissez-faire* na cidade ilegal (MARICATO, 1996). A ilegalidade na provisão de grande parte das moradias urbanas (expediente de subsistência e não mercadoria capitalista) é funcional para a manutenção do

baixo custo de reprodução da força de trabalho, como também para um mercado imobiliário especulativo (ao qual correspondem relações de trabalho atrasadas na construção), que se sustenta sobre a estrutura fundiária arcaica. (MARICATO, 2000, p. 147-148).

O cenário apresentado por Maricato (2000) representa a maioria das cidades brasileiras, associada a uma construção de identidade que, muitas vezes, não considera o socioambiental, definindo uma imagem construída por apelos que condizem apenas com parte da realidade, voltados para modernidade urbana, melhorias de ordem econômica e infraestruturais das cidades e suas potencialidades. Com o simulacro criado pelas ações midiáticas *startadas* por restritos – mas poderosos – grupos, parece que o todo é contemplado, quando na verdade as áreas periféricas, com relevante expressividade populacional e territorial, sofrem pela condição marginal em que são condicionadas pelo proposital “esquecimento”. Como consequência, tornam-se “invisíveis” às ações de *marketing* promocional das cidades na captação de recursos e mercados turísticos, mas funcionam como principal objeto em campanhas políticas.

Na esteira desse pensamento, Arantes complementa:

[...] A animação que se expressa na convergência entre governantes, burocratas e urbanistas em torno de uma espécie de teorema – padrão: que as cidades só se tornarão protagonistas privilegiadas, como a Idade da Informação lhes promete se, e somente se, forem devidamente dotadas de um plano estratégico capaz de gerar respostas competitivas aos desafios da globalização [...], e isto a cada oportunidade (ainda na língua dos negócios) de renovação urbana que porventura se apresente numa possível vantagem comparativa a ser criada. (ARANTES, 2012, p.13).

Para Maricato (2012), o urbanismo brasileiro (entendido como planejamento e regulação urbanística) apresenta comprometimento apenas com uma ordem que diz respeito a uma parte da cidade, apenas, excluindo a realidade concreta. A ordem está associada a todos os indivíduos, de acordo com os princípios do modernismo ou da racionalidade burguesa, o que contempla uma parcela da sociedade somente reafirmando desigualdades e privilégios. “Para a cidade ilegal não há planos, nem ordem. Aliás, ela não é conhecida em suas dimensões e características.” (MARICATO, 2012, p. 122). A autora supracitada acrescenta que

a exclusão urbanística, representada pela gigantesca ocupação ilegal do solo urbano, é ignorada na representação da ‘cidade oficial’. Ela não cabe também no contexto do mercado imobiliário formal/legal, que corresponde ao urbanismo modernista. Ela não cabe ainda, de modo rigoroso, nos

procedimentos dos levantamentos elaborados pela nossa maior agência de pesquisa de dados, o IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). E, por incrível que pareça os órgãos municipais de aprovação de projetos, as equipes de urbanistas dos governos municipais e o próprio controle urbanístico (serviço público de emissão de alvará e habite-se de construções), frequentemente desconhecem esse universo. Mesmo nas representações cartográficas é de hábito a sua ausência. (MARICATO, 2012, p.123).

A realidade acima apresentada é muito comum em áreas periféricas nos destinos turísticos litorâneos decorrentes das diferenças socioeconômicas realçadas pela urbanização desigual. Cabe destacar que, no caso dos destinos turísticos, muitas vezes as áreas periféricas surgem pela especulação imobiliária que provoca o deslocamento da comunidade local para áreas não centrais constituindo as “cidades ilegais”, anteriormente apresentadas por Maricato (2012).

Na subseção seguinte serão apresentadas algumas características da atividade turística dentro de uma perspectiva sistêmica, na qual o turismo está integrado e integra aspectos sociais, econômicos, culturais e ambientais, incorporados a processos de oferta, demanda, consumo e estruturação do setor, apresentando também a perspectiva da atividade e a sua relação com a urbanização.

### **2.1.1 A Natureza da Urbanização Turística**

O conceito de urbanização turística corresponde a formas específicas de produção do espaço urbano para o turismo e pelo turismo. De acordo com Mullins (1991), esse processo se dá, sobretudo, quando a atividade turística se impõe como dominante na economia local. Trata-se, de uma modalidade peculiar de produzir e estruturar o espaço urbano. “As localidades turísticas representam uma nova e extraordinária forma de urbanização.” (MULLINS, 1991, p. 326).

A respeito da questão, Luchiari (1999) complementa que a urbanização turística tende a introduzir, nos lugares, cenários significativos do imaginário urbano moderno. Esses signos – representados na infraestrutura, na estética arquitetônica, nos objetos de consumo – proporcionam aos turistas a superação do estranhamento ao meio social e natural local, mas implantam, muitas vezes, uma materialidade que não se comunica com o lugar. As paisagens valorizadas por sua rusticidade e distanciamento da urbe são rapidamente transformadas na reprodução de objetos e ações necessários à vida urbana.

Além disso, a natureza funcional da rede urbana relaciona-se à estrutura social e à hierarquia posicional dos grupos, conforme a capacidade destes em ter acesso aos benefícios que a cidade oferece. Por meio da urbanização turística, o meio urbano veste-se de uma materialidade moderna, mas traz de fora seus próprios sujeitos sociais, ou seja, a lógica locacional da infraestrutura da cidade impõe uma apropriação socialmente seletiva do solo urbano. Os condomínios fechados horizontais para segundas residências são um exemplo extremo desses cenários que, indiferentes ao contexto do lugar, são vendidos ao consumo turístico, mas não se incorporam ao cotidiano das cidades. Essas novas formas urbanas instituem o isolamento das sociabilidades, ignoram o contexto e os códigos das narrativas locais, e evitam a possibilidade do encontro da sociedade com seu entorno (LUCHIARI, 1999).

Tradicionalmente, sabemos que as aglomerações urbanas surgiram e cresceram em torno da acumulação do excedente agrícola, do comércio, e mais tarde, da produção de bens manufaturados. Por seu turno, as cidades turísticas dedicam-se quase exclusivamente ao consumo, e mais precisamente ao consumo de artigos e serviços de diversão, prazer, relaxamento e recreação, e não ao consumo de necessidades básicas como moradia, serviços de saúde, abastecimento alimentar, educação etc. Tal especificidade irá se verificar nitidamente no uso do solo e se espacializar na morfologia urbana, conforme [...]. Acreditamos que a urbanização turística se revela como um dos mais significativos motores do crescimento urbano na atualidade. [...]. Sem dúvida, estamos diante de um fenômeno novo, de largo alcance e de grande impacto na produção e dinâmica do espaço urbano, a merecer investigações empíricas e reflexões teóricas. (MASCARENHAS, 2004).

Considerando que refuncionalização turística dos lugares constrói uma materialidade de uso ocasional (temporadas sazonais, de férias e feriados), detecta-se toda uma infraestrutura urbana nas áreas mais valorizadas destas cidades. Na urbanização turística, as cidades vão sendo projetadas pela determinação econômica da indústria da construção civil e pelo poder de consumo, não para a cidadania e para o fortalecimento de uma nova sociabilidade. Considerando que esta refuncionalização turística dos lugares constrói uma materialidade de uso ocasional (temporadas sazonais, de férias e feriados), detecta-se toda uma infraestrutura urbana, nas áreas mais valorizadas destas cidades. Na urbanização turística as cidades vão sendo projetadas pela determinação econômica da indústria da construção civil e pelo poder de consumo, não para a cidadania e para o fortalecimento de uma nova sociabilidade, mas sim para o turista e para o turismo. Esse espaço urbano passa a ser produzido para o consumo

turístico, cuja finalidade é satisfazer as necessidades e desejos dos visitantes e, dessa forma, viabilizar a expansão de uma economia baseada no turismo (LUCHIARI, 2000).

O caráter multidisciplinar do turismo estabelecendo uma relação direta com diversas ciências, a exemplo da economia, das ciências sociais e da geografia, entre outras, dificulta a determinação precisa do seu conceito. É possível encontrar estudos, pesquisas e publicações sobre o turismo com abordagens relacionadas a diversas áreas, em virtude da sua natureza multidisciplinar. No entanto, para a pesquisa ora apresentada, foi considerado o caráter econômico e social da atividade associado ao consumo do espaço e as diversas relações nele estabelecidas.

Sobre a perspectiva do turismo enquanto atividade econômica e social, Palomo (2004) apresenta a seguinte reflexão:

La consideración del turismo como actividad económica y social compleja, además de cubrir inicialmente la necesidad de adoptar decisiones, sometidas a escenarios lejanos e inciertos, y de asumir dichas decisiones en el marco de intensas relaciones transversales, obliga a plantear la gestión técnica de las políticas económicas del turismo, desde una plataforma de dirección de las actuaciones estratégicas, que observe el largo plazo como lo habitual, y siempre contemplando procesos de programación multilaterales. (PALOMO, 2004, p. 24).

Para Cooper (2001), o turismo constitui-se em uma força central na economia mundial, sendo uma atividade de importância global que inclui setores industriais e temas científicos diversos. Contudo, é necessário que seja estudado como um setor econômico.

Em consonância com Beni (2003), Leiper (1990) apresenta um modelo com diversas possibilidades de associação do turismo com disciplinas e segmentos distintos, considerando três elementos básicos: o turista; os elementos geográficos e a indústria turística. O seu modelo apresenta o turismo enquanto um sistema aberto e, como tal, a interdependência entre as partes que o constituem torna-se o eixo que estabelece as relações entre oferta e demanda (geradoras de consumo e a sazonalidade) entre regiões geradoras de turistas, regiões de destinos turísticos e regiões de rotas de trânsito. Além dessas relações, o caráter de sistema aberto da atividade considera que os aspectos externos exercem influência no meio em que ocorre. Assim, fatores econômicos, sociais, culturais, ambientais e tecnológicos, por exemplo, interferem no desempenho da atividade, e esta, por sua vez, gera efeitos de ordens diversas.

“Cada um dos elementos do sistema turístico de Leiper interage, não apenas para oferecer o produto turístico, mas também em termos de transações e impactos e, são claros os distintos contextos em que o turismo ocorre” (COOPER, et. al., 2002, p. 39).

Dentro da perspectiva do sistema turístico, Beni (2003) apresenta, com base no modelo de Leiper e de outros estudiosos do turismo, o Sistema do Turismo (Sistur). Para Beni (2003), o turismo é analisado em toda sua abrangência, complexidade e multicasualidade, a partir de um esquema sintetizador dinâmico que demonstre as combinações multifacetadas de forças e energias, sempre em movimento, voltadas para a produção de serviços. Dentro dessa perspectiva, distinguem-se três linhas diferentes de análise teórica:

A primeira linha se coloca na perspectiva da produção e envolve uma pluralidade de empresas que atuam no setor, algumas das quais operam a transformação de matéria-prima em produto acabado, enquanto outras oferecem bens e serviços já existentes. A segunda linha refere-se à distribuição do produto ao consumidor. Aqui há uma visível analogia entre a atividade de produção e a distribuição, pois, sendo um setor no qual são produzidos preferencialmente serviços, é também um setor de atividades no qual o momento produtivo pode corresponder ao distributivo, com a passagem de bens e serviços turísticos diretamente do produtor ao consumidor. A terceira linha consiste em identificar e estabelecer as condicionantes da viagem e os componentes comportamentais do viajante [...] (BENI, 2003, p. 38).

A terceira linha, apresentada por Beni, envolve as relações estabelecidas entre a oferta e a demanda, as condições de infraestrutura e serviços existentes e os segmentos de turismo e segmentos de mercado, considerando os diversos perfis de demanda turística, fatores de atratividade e conceito mercadológico do destino.

Na sua análise acerca do turismo, Beni (2003) considera, ainda, uma série de funções inerentes à natureza da atividade, a saber: o conjunto de fatores que geram as motivações de viagens e a escolha das áreas de destinação turística; o deslocamento do indivíduo no contínuo espaço-tempo; os equipamentos de transporte oferecidos ao tráfego de pessoas; o tempo de permanência na área receptora; a disponibilidade e a solicitação de equipamentos de hospedagem e equipamentos complementares de alimentação; as instalações de equipamentos de lazer e entretenimento; a fruição dos bens turísticos; o processo de produção e distribuição desses bens e serviços; e o comportamento de gasto do turista. Tais funções estão contidas e são processadas no ambiente natural, cultural, social e econômico, a partir de estruturas

organizacionais e de operacionalização. Essa base conceitual origina três grandes conjuntos: o das Relações Ambientais, o da Organização Estrutural e o das Ações Operacionais (BENI, 2003).

### **2.1.2 O Urbano na Perspectiva do Turismo**

O espaço urbano é fragmentado e articulado, pois cada fragmento mantém relação com os demais, havendo variação apenas na intensidade da relação entre as partes. Por conseguinte, tal divisão articulada representa expressão espacial dos processos sociais, o que faz do espaço urbano um reflexo da sociedade (CORREA, 1998).

O urbano na perspectiva do turismo, partindo do que foi apresentado por Correa (1998), pode ser correlacionado com as diversas atividades existentes entre os atores do turismo, considerando-se as trocas existentes entre os sujeitos dessa atividade e o cenário do espaço que é produzido por esses sujeitos.

As infraestruturas urbanas e turísticas estão na base da atratividade para o turismo. Os meios de hospedagem, aeroportos, via de acesso, transportes e equipamentos de alimentação são essenciais para a prática da atividade em determinado local, independentemente do apelo do destino. Decerto que, conforme a potencialidade e o conceito mercadológico que uma destinação possua, encontrar-se-ão diferentes equipamentos com maior ou menor complexidade, maior ou menor sofisticação, tipologias e categorias diferentes. Entretanto, invariavelmente o turismo estabelece diversas relações com o espaço, visto que a sua existência demanda de adequações físicas com interface socioeconômica-espacial, provocando interação entre visitantes e visitados por intermédio do consumo de recursos naturais e culturais expressos nos atrativos.

De acordo com Cruz (2000), a relação entre turismo e urbano, na perspectiva urbano-espacial, metodologicamente, pode ser compreendida por três situações, a saber: “O urbano antecede o aparecimento do turismo; o processo de urbanização é, simultaneamente, um processo de urbanização turística do lugar; ou, ainda, esse processo pode ser posterior ao aparecimento do turismo e decorrente dele.” (CRUZ, 2000, p. 25).

Em verdade, o advento do turismo, enquanto atividade econômica organizada, só acontece a partir do século XIX. Por conseguinte, na maior parte das localidades turísticas consolidadas, o urbano antecedeu a atividade. Entretanto, nos casos onde existe a simultaneidade ou incorporação de cidades às linhas de produtos turísticos de determinada região, os equipamentos urbanos são direcionados ou construídos em função de uma urbanização para o turismo, pelo viés de políticas e planejamento, contemplando estratégias mercadológicas para o posicionamento do destino turístico no mercado.

Em se tratando de uma incorporação espontânea, essas localidades eleitas pelo turismo podem investir na atividade em busca da manutenção e da ampliação dos fluxos turísticos espontaneamente surgidos ou ignorar a presença do turismo, deixando que ele se aproprie do espaço de forma aleatória e não planejada. (CRUZ 2000, p. 26).

Essa realidade está diretamente ligada ao posicionamento político do poder público local em relação ao turismo e ao perfil da comunidade e empresariado. Quando o processo de urbanização se confunde com a urbanização turística local, há de se ter muita atenção, pois, se tal processo não for baseado em projetos urbano-turísticos planejados e com respaldo técnico, de modo a contemplar a realidade sociocultural e ambiental, tem-se o crescimento desordenado e a produção de uma realidade caótica.

A comunidade local possui papel fundamental nesse processo, por meio do seu posicionamento, advindo daí a importância da existência de lideranças que representem os interesses da comunidade. Quando posicionada, a comunidade pode inibir a execução de ações, cujos benefícios são para pequenos grupos de interesses econômicos apenas.

A urbanização turística de determinada localidade não deve ser projetada apenas na perspectiva dos equipamentos de hospedagem, restauração e transportes, mas com associação destes e de outros elementos específicos ao turismo (atrativos, por exemplo), com o consumo do espaço e infraestrutura básica e de apoio, ali existente e/ou necessária. A oferta turística é definida pelo conjunto de atrativos naturais, culturais, equipamentos turísticos, serviços, infraestrutura básica, infraestrutura turística, infraestrutura de apoio e de acesso. Todos esses elementos devem coexistir de forma integrada e em condições de consumo adequadas, com base nos princípios da qualidade, visando atender às expectativas do visitante, de modo a proporcionar o consumo sustentável do espaço e a definição do conceito do destino.

Em que pese o grande desafio que é estabelecer e assegurar esta relação, seja pela ausência de empresários articulados e comprometidos com mão de obra qualificada, seja pela inexistência e ou ineficácia de políticas públicas, destaca-se que, na maioria das vezes, tornam-se inevitáveis as consequências provocadas pelo turismo nas relações intrínsecas ao espaço urbano. Reside aí um expressivo questionamento por parte da autora acerca da sustentabilidade que é apresentada pelos autores e estudiosos da área.

Não há exemplos, em território brasileiro, da implantação de estruturas para o uso do turismo, que desconsidere por completo os fatores físico-naturais de seu entorno, como os *Center Parcs* europeus. Na maioria dos casos, há o aproveitamento dos recursos naturais como apelo para atratividade do destino associada aos demais recursos e facilidades estruturais, como acesso, diversificação de atrativos e equipamentos (CRUZ, 2000).

Considerando-se tais pressupostos, o planejamento urbano torna-se condição para a sustentabilidade dos destinos turísticos, haja vista que o fator competitividade provoca a adoção de estratégias que viabilizem a adequação do produto às expectativas do mercado e a instalação de recursos demandados pelos investidores. Esses são os representantes do capital e, com isso, muitas vezes não é considerada a ordem espacial devida, como também, conforme destacado anteriormente, são criadas novas centralidades fora do alcance da maior parte da população.

Em outras palavras, o turismo provoca, inevitavelmente, alterações no espaço e, na maioria das vezes, causa impactos aos elementos urbanos, seja proporcionando melhorias, seja comprometendo a dinâmica espacial relacionada à urbanização (nos casos do turismo de massa, especialmente), provocando ocupações e edificações irregulares, entre outros aspectos de ordem socioambiental, a exemplo da urbanização desigual, já mencionada anteriormente. Nesse contexto, aponta-se para a discussão do turismo enquanto sistema aberto – Sistur –, em cuja perspectiva destaca-se a importância do planejamento e definição de políticas públicas para a atividade turística, considerando seus efeitos e dada sua complexidade relacionada à urbanização, além dos processos de troca existentes entre a atividade e o meio onde está inserida.

Corrêa (1989) defende que o espaço urbano reflete a ação da sociedade que o criou. Desse modo, constitui-se em produto social, de ações acumuladas no tempo, que considera as

relações sociais e interesses públicos ou privados, ao longo dos tempos transformando o território. O autor considera o espaço urbano, também, condicionante, porquanto a produção e a reprodução social acontecem a partir das atividades e pela ação dos diversos agentes. Nesse sentido, o espaço urbano apresenta atributos que facilitam ou restringem as relações de trocas sociais.

A urbanização em destinos turísticos no Brasil acompanha uma ordem global dentro de uma pluralidade que destaca as diferenças culturais e sociais decorrentes da necessidade em atender às tendências do mercado de consumo, visando gerar competitividade. Por outro lado, a capilarização proporcionada pela urbanização emprega ao destino certa complexidade, levando à fragmentação espacial para atender a projetos ou estratégias voltadas para o crescimento da atividade. A respeito da complexidade espacial gerada pela urbanização, Del Rio e Siembieda (2013) afirmam:

[...] as cidades brasileiras estão mais heterogêneas, mais politizadas, mais plurais, mais pragmáticas do que nunca. Mais do que os grandiosos e otimistas esquemas de tempos ainda recentes que caracterizam o modernismo, hoje as relações entre o global e local refletem, sobretudo, processos de adaptação. Trabalhamos cada vez mais com as complexidades de territórios fragmentados do que com cidades e áreas urbanas com caráter homogêneo e entendimento relativamente simples. Novas lógicas definem um novo urbanismo que não pode escapar de ser global e simultaneamente deve expressar uma localidade, um espaço, um lugar e possuir rebatimentos bastante específicos. Isso torna ainda mais evidente a batalha enfrentada pelas cidades e as comunidades ao tentar superar desafios, políticos econômicos, sociais e culturais [...] (DEL RIO; SIEMBIEDA, 2013, p. 11).

A realidade exposta pelos autores acima pode ser identificada também em grande parte dos destinos turísticos do Brasil, onde a urbanização acontece, não raro, com ausência de planejamento, planos e/ou projetos para instalação de infraestrutura que considerem as particularidades socioculturais e ambientais. Por outro lado, existe ainda uma discussão sobre a urbanização turística que permeia o binômio global-local, apresentada por Luchiari (1998), que, em um posicionamento contraposto, da urbanização turística, refere-se a uma ótica do consumo do espaço, pelo turismo, com efeito transformador a favor da sociedade.

Alguns processos contemporâneos possuem um papel fundamental nesta articulação entre os lugares e o mundo. Um destes processos [...] é aquele relacionado à atividade turística, fenômeno complexo que envolve fenômenos sociais, culturais e econômicos da sociedade contemporânea. Escolhendo uma expressão desse fenômeno, a urbanização turística, é possível analisar o importante papel desta atividade na conexão do lugar com

o mundo [...]. As cidades turísticas representam uma nova e extraordinária forma de urbanização [...] (LUCHIARI, 1998, p. 17).

Na ótica de Luchiari (1998), o turismo, enquanto fenômeno contemporâneo, apresenta-se como vetor de transformação contraditório, porém emblemático, em que se acentuam a produção de lugares de consumo e o consumo de lugares por meio da urbanização e dos apelos mercadológicos construídos em volta do potencial e recursos existentes. Nesse contexto, defende, ainda, a ideia de que a urbanização turística traz novas formas de sociabilidade, articuladas na realidade contemporânea que impulsiona a valorização das paisagens, por exemplo, para o lazer. Com isso estabelece a formação de organizações sócio-espaciais híbridas, nas quais o novo com o antigo gera composições, mas que necessariamente não precisam ser associadas apenas aos aspectos negativos que provocam a desarticulação de antigas formas.

No caso de Morro de São Paulo, observa-se que o processo de urbanização se deu acompanhado pelo turismo. Em verdade, a infraestrutura ali instalada corresponde às demandas dessa atividade, entretanto, o destino turístico não foi submetido a princípios do planejamento e, com isso, a urbanização irregular é visível na localidade. Construções residenciais e comerciais instalaram-se em locais impróprios, desconsiderando a fragilidade dos recursos naturais e as possíveis consequências. Fruto de um processo espontâneo, gerado pela atratividade natural, o turismo de massa invadiu Morro de São Paulo e todas as características desse tipo de turismo permaneceram enraizadas no local.

Com a atividade turística de forma comercial, marcada a partir de meados da década de 1980, intervenções na infraestrutura básica foram realizadas ao longo do tempo, mas não suficientes para as características e necessidades locais. Problemas de saneamento básico, energia elétrica e abastecimento de água foram agravados com o aumento crescente da população flutuante e com a instalação de equipamentos de meios de hospedagem e restauração, para atender ao turismo. Até início da década de 1980, a localidade apresentava vida simples sem muita intervenção dos elementos de urbanização, apresentando limitações com sistema de esgoto, água, energia elétrica, saúde e educação. O turismo trouxe para o local, recursos de infraestrutura básica, até então não direcionados para aquele povoado. Contudo, o preço pago por tais recursos implicou na ocupação desenfreada e desordenada do local, na poluição ambiental, na especulação imobiliária e consequente êxodo da população, que vendeu suas

casas e seguiu para outras localidades, na invasão de estrangeiros, no alto ingresso de drogas e consumo, inclusive pela própria comunidade local, na sublimação da cultura local, entre outros aspectos de ordem cultural e social. Associado a essas questões, consideram-se também a insuficiência e a incapacidade de planejamento e gestão; recursos humanos e recursos financeiros.

Ao longo do período de 1980 a 2000 foram poucas as intervenções preservacionistas e preventivas, voltadas para controlar ou inibir o processo de ocupação desordenada e a exploração indevida pela urbanização turística. A mais importante foi a criação da APA Tinharé - Boipeba, contemplando Morro de São Paulo. Contudo, não se percebe, naquele destino, a aplicação da legislação pertinente a tal unidade de conservação. Em 2011 foi implementado o projeto de requalificação urbana em Morro de São Paulo com recursos direcionados pelo Programa de Desenvolvimento do Turismo (PRODETUR), contemplando o melhoramento das vias internas de circulação e acessos, por meio de iluminação, calçamentos, passarelas e projetos paisagísticos nas praças, atrativos e mirantes. Essa intervenção pode ser considerada como mais um fator de descaracterização da originalidade do local, em função do turismo. Por outro lado, entregou à comunidade local melhor acessibilidade, coleta de lixo regular e melhoria da limpeza pública, entre outros. Sobre essa questão existem duas correntes locais: uma é favorável à requalificação urbana, e outra se opõe a esse processo.

Em verdade, uma posição radical da crítica acerca do processo de urbanização turística limitaria as possibilidades de melhorias e qualidade de vida da população residente. Entretanto, o processo não pode passar ao largo do planejamento e das considerações da realidade local, contemplando os aspectos ambientais, culturais, econômicos e sociais.

A ocupação e transformação do espaço a partir das relações estabelecidas pelo turismo representam a complexidade da dinâmica espacial do turismo. Na próxima seção são apresentados modelos de turismo e reflexões no que tange à relação turismo e território, considerando o consumo do espaço a partir dos fluxos turísticos, direcionando o cerne principal desta pesquisa.

### 2.1.3 Sistema Turístico

O sistema turístico, de acordo com o modelo de Beni, é constituído por subsistemas, quais sejam:

**Conjunto de Relações Ambientais**– subsistema econômico; subsistema social; subsistema ecológico; e subsistema cultural.

**Conjunto da Organização Estrutural** – subsistema da superestrutura e subsistema da infraestrutura.

**Conjunto das Ações Operacionais** – subsistema do mercado; subsistema da oferta; subsistema de produção; subsistema de distribuição; subsistema de demanda; e subsistema de consumo.

#### *Conjunto de Relações Ambientais*

Dentre os elementos do subsistema econômico, deve ser dado destaque ao homem, tendo em vista a sua capacidade de trabalho, produção, organização e distribuição. Nesse contexto estão inseridas as relações econômicas estabelecidas pelos atores do turismo, especialmente a partir da comercialização dos produtos turísticos e serviços.

Visto como atividade econômica, o turismo compreende uma série de serviços que são oferecidos ao viajante, que se desloca da sua cidade de origem e permanece em outra destinação por motivos profissionais, férias, negócio, atividades esportivas, saúde, assuntos de família, culturais ou por qualquer outra razão. O conjunto de serviços colocados no mercado constitui a cadeia de sua produção, distribuição, consumo e valor de produção. (BENI, 2000, p. 65).

Não obstante, fatores como a análise dos recursos existentes para a produção turística, a distribuição e circulação de renda, o comportamento de consumo de visitante, os fluxos nacionais e internacionais, além do posicionamento das empresas e do poder público estão também inseridos no subsistema econômico.

Em outra ótica, mas não isolada, o subsistema social representa as diversas relações existentes entre o sujeito (visitante e visitado) e as bases políticas, econômicas, culturais e ecológicas. O turismo, analisado a partir da ótica socioeconômica, intensifica a mobilidade humana e,

também, é fruto do incremento dessa mobilidade urbana. Portanto, na visão sistêmica do turismo, estão inseridos no subsistema social, as relações do indivíduo com o meio, o comportamento, fatores psicológicos e motivacionais.

As bases sociológicas do desenvolvimento turístico podem ser subdivididas em (a) o fenômeno social do turismo e (b) as bases socioeconômicas de seu desenvolvimento. Vários fatores do mundo moderno podem ser identificados como as sementes das quais o turismo cresceu até se tornar um fenômeno social inevitável: Crescimento populacional; Urbanização crescente e sufocantes pressões da vida urbana, que criam o desejo de sair; Crescimento nas tecnologias de comunicação e informação, criando consciência e estimulando interesse; Mudanças na mobilidade e acessibilidade, provocadas em grande parte pelo crescimento do transporte aéreo e pela propriedade privada de automóveis; Aumento do tempo do lazer e períodos mais longos de férias; Aumento mundial no turismo de negócios. (COOPER, et. al., 2002, p. 206).

O subsistema social diz respeito às relações estabelecidas pelo homem com o meio, a partir da atividade turística. Consideram-se, nesse cenário, os elementos diversos do espaço, das atividades econômicas e culturais, além dos desdobramentos decorrentes da atividade turística.

O subsistema ecológico contempla os recursos naturais e atrativos naturais, as formas de exploração, comercialização e consumo de tais recursos. Os atrativos turísticos naturais são aqueles elementos da natureza com determinada atração, os quais motivam as pessoas a saírem de seu domicílio e a permanecerem fora dele por um determinado tempo (BENI, 2000). Devem ser também considerados na análise desse subsistema a conservação ambiental e os tipos de espaço. As discussões que circundam o subsistema ecológico dizem respeito, na maioria das vezes, à sustentabilidade da atividade.

O subsistema ecológico abrange, em grande medida, também o subsistema cultural. Tem como principal elemento a contemplação e o contato com a natureza. Nele são analisados os fatores: espaço turístico natural e urbano e seu planejamento territorial; atrativos turísticos e consequências do turismo sobre o meio ambiente, preservação da flora, fauna e paisagens, compreendendo todas as funções, variáveis e regras de consistência de cada um desses fatores. (BENI, 2000, p. 55).

Considerando-se que os recursos naturais em uma localidade turística se constituem em parte da matéria-prima para a atividade, agudiza-se a necessidade de incorporar o aspecto ecológico

no processo de planejamento turístico, com vistas à sustentabilidade e à exploração dos recursos. De acordo com Pearce (2003):

Para garantir o desenvolvimento do turismo de forma sustentável são necessárias algumas medidas capazes de maximizar e otimizar a distribuição dos benefícios do desenvolvimento econômico baseado no estabelecimento e na consolidação das condições de segurança sob as quais serão oferecidos os serviços turísticos [...] (PEARCE, 2003, p. 34).

Tais medidas compreendem, entre outras, os seguintes elementos: educação ambiental; capacitação profissional; estudo de impacto ambiental; análise da capacidade de carga; plano de manejo; e controle ambiental. Em verdade, para o alcance do turismo sustentável, é preciso que a atividade seja pensada de forma ampla, indo além da gestão, preservação e conservação ambiental (ecológico e cultural) inseridas nos planos de manejo. É necessário que os aspectos inerentes ao consumo e à comercialização, como *marketing*, competitividade, produtividade e qualidade dos equipamentos e serviços turísticos sejam, também, alvo do processo de planejamento estratégico para o turismo de destinos, visando à exploração, de forma racional, dos recursos existentes.

O planejamento e a definição de diretrizes para o turismo estão imbricados na política de turismo que, em geral, é desenhada dentro de um sistema econômico misto de mercado, constituído de centro de decisões que caminham ao lado do Estado. Tais centros de decisão são compostos de associações de classe e organizações privadas nacionais e internacionais.

### ***Conjunto da Organização Estrutural***

Considerando os subsistemas da superestrutura e da infraestrutura, destaca-se a importância da organização pública e privada no processo da produção e venda de serviços turísticos. É de competência dessas duas esferas a responsabilidade de prover recursos baseados em infraestrutura e planejamento para o desenvolvimento do turismo. O subsistema da infraestrutura contempla: o planejamento e adoção de forma qualificada dos serviços urbanos, a infraestrutura básica; o sistema viário de transportes; a organização territorial; a infraestrutura turística e os custos de investimento.

Quanto ao subsistema da superestrutura, “compreende a política oficial de turismo e a sua ordenação jurídico-administrativa que manifesta no conjunto de medidas de organização e

promoção dos órgãos e instituições oficiais, e estratégias governamentais que interferem no setor” (BENI, 2003, p. 99). Nesse cerne está inserida a política nacional de turismo, que tem como instrumento o plano nacional de turismo.

As políticas de turismo encontram no destino a unidade básica da gestão. Há uma série de características que o configuram e que devem ser levadas em conta no momento de defini-lo. A primeira delas é o espaço geográfico homogêneo, com características comuns, capaz de suportar objetivos de planejamento. (VALLS, 2006, p.15).

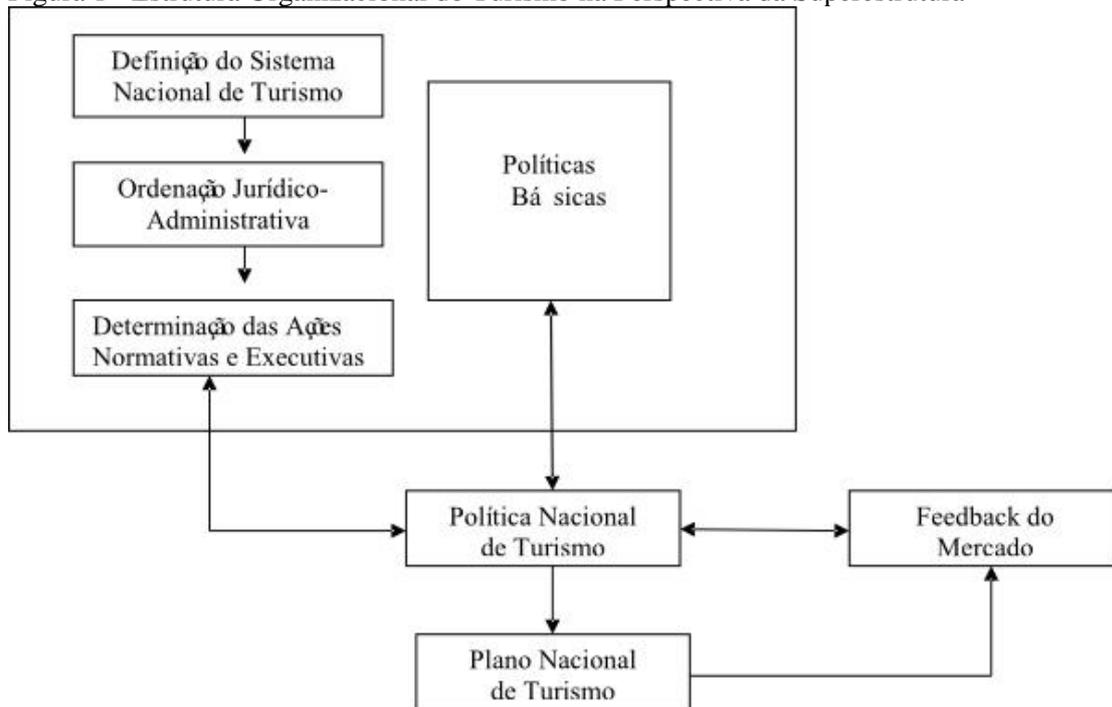
Ocorre que a formulação de uma política nacional de turismo deve considerar a definição de estratégias para a preservação e conservação do patrimônio natural e cultural; implementação de forma ordenada de equipamentos e serviços em áreas de vocação para o turismo, de acordo com a realidade socioeconômica do fluxo de turistas; planejamento de roteiros de forma integrada, tendo como princípio base a sustentabilidade e a qualidade; aplicação de estratégias de *marketing*, de forma a considerar o perfil dos possíveis e reais mercados emissores nacionais e internacionais.

A superestrutura representa o conjunto de diretrizes estabelecidas e ações executadas para o desenvolvimento e operacionalização do turismo, considerando como princípio básico a estruturação do setor. Tal estruturação emana das políticas de turismo construídas pelo poder público, em consonância com as representações do empresariado, personificando os interesses e as responsabilidades do Estado e das empresas de turismo, por meio de órgãos e organismos oficiais e entidades de classe que representam o setor e a composição do *trade* turístico. De acordo com Palomo (2004),

En el marco de las unidades de gestión turística es exigible que se motiven políticas de cooperación y colaboración entre todos los agentes y sujetos del sistema turístico. Siempre, cualquier medida de política turística podrá producir mejores resultados, si parte de posiciones de colaboración entre todos los sectores públicos y privados, o transversalmente, desde los propios agentes de dichos sectores. Por otra parte, está demostrado, que las actuaciones que se diseñan y se aplican en escenarios de cooperación se producen con costes más reducidos que las acciones individualizadas. (PALOMO, p. 21, 2004).

O esquema a seguir representa, segundo Beni (2003), um modelo teórico referencial do subsistema da superestrutura do Sistor, que contempla também o aspecto normatizado das políticas de turismo e a inter-relação entre mercado e Estado (Figura 1).

Figura 1 - Estrutura Organizacional do Turismo na Perspectiva da Superestrutura



Fonte: Modelo teórico referencial (BENI, 2003, p. 97).

Nota: Adaptado pela autora desta dissertação (2013).

A figura 1 representa a estrutura organizacional do turismo, na perspectiva da superestrutura, partindo da definição do sistema nacional de turismo que orienta e direciona as linhas jurídico-administrativas as quais, por sua vez, incidem na determinação das ações normativas e executivas. Trata-se de uma base para definição da política nacional do turismo relacionada às políticas básicas e que origina o plano nacional de turismo, ao passo que as diretrizes da política nacional do turismo contemplam e consideram as relações do mercado, sendo que este viabiliza a comercialização e o consumo dos produtos turísticos e segmentos, definidos conforme vocação e potencial identificados.

Em linhas gerais, o subsistema da superestrutura estabelece as diretrizes do turismo, devendo estas ser pautadas em planejamento, por meio da ação da administração pública e de organismos de turismo. Na maioria das vezes, são compostos por associações e sindicatos que representam interesses das empresas de turismo, nas esferas municipal, estadual e nacional, definindo, de forma integrada, as estratégias de promoção e desenvolvimento dos destinos.

Um ponto de atenção na relação Estado-Mercado no turismo brasileiro diz respeito à ausência de tal integração, necessária, entre as duas esferas. Quando existe, fica restrita às relações

políticas entre as partes, mas que não saem do campo *pro forme*, na maioria das vezes. No caso específico do estado da Bahia, ainda que haja certa articulação, esta acaba representada apenas nas composições das instâncias de governança como fóruns, câmaras temáticas, câmaras de turismo e conselhos. Ainda que exista a interlocução por meio das entidades de classe dos diversos setores do turismo, não é possível constatar a concretização de ação conjunta do público com privado.

Considerando Morro de São Paulo nesse cenário, a potencialidade do produto não é explorada como deveria. Ao longo do tempo, a gestão pública desconsiderou aspectos de relevância, em muitos casos, a exemplo da participação da comunidade e a comunicação efetiva e eficaz com a mesma, a diversificação da oferta e a definição de estratégias mercadológicas pautadas em planejamento e desenvolvimento. Com isso, os benefícios de ordem econômica, social, cultural e ambiental apresentam-se aquém do que poderiam. A descontinuidade política, a ausência de uma gestão estratégica, o não comprometimento de alguns empresários com o local, somados à desarticulação entre estes últimos, agravam esta realidade. Conforme relatos durante a pesquisa de campo, apenas um pequeno grupo de empresários atua de forma articulada com a gestão pública; entretanto, os interesses e benefícios ficam restritos aos seus empreendimentos.

Aqui apenas um pequeno grupo é ouvido. A participação dos empresários acontece apenas com esse grupo. Na verdade, o que acontece é uma troca de interesses, mas ouvido mesmo. O empresário não é ouvido. Eu mesmo, não sou. Além disso, os empresários aqui em Morro, não são unidos. Não se posicionam. Cada um olha só para si e pronto. Não pensa em conjunto. (E5, setembro, 2013).

Os empresários não são articulados. Cada um só se preocupa com o seu negócio. Ninguém se preocupa em articular... São muito desunidos. Falta visão. Falta união. Ninguém procura ninguém. Meu principal parceiro é o fornecedor de mercadoria. Mas restaurante nenhum é parceiro meu... Somente um grupo de quatro ou cinco é ouvido. Por isso, porque nós não somos articulados. (E6, setembro, 2013).

Os relatos apresentados evidenciam a realidade local, na qual a desarticulação entre os empresários reforça o posicionamento da gestão pública voltada apenas para um restrito grupo, inibindo o desenvolvimento local. Por outro lado registros identificados durante a pesquisa documental revelam a existência de convocação para a participação de empresários e comunidade, em processos decisórios. Contudo, em análise dos relatos e conforme processo

de observação, constata-se que o processo de comunicação não tem estabelecido resultados eficazes.

Além disso, em uma análise crítica a autora questiona as estratégias utilizadas pela gestão pública para comunicação com empresariado local, sobretudo no que concerne aos canais, à amplitude e à periodicidade. Até que ponto existe o interesse em que a comunidade e empresariado participem dos processos? Contrapondo tal questionamento, também pode ser acrescentado outro. Existe, de fato, intenção por parte do empresariado local em desenvolver ação conjunta com a gestão pública? Em linhas gerais, de um lado a gestão pública não desenvolve estratégias para gerar ações articuladas em conjunto com a iniciativa privada. De outro, a iniciativa privada local, composta na sua grande maioria por estrangeiros, em si, é desarticulada e não consegue desenvolver representatividade, tampouco apresenta interesse em desenvolver ações em parceria com a gestão pública.

### ***Conjunto das Ações Operacionais***

O conjunto das ações operacionais incorpora e representa a dinâmica do Sistor, a partir das relações existentes entre a oferta e a demanda, a produção e o consumo. Para o seu entendimento, faz-se necessário abordar os subsistemas que o integram: subsistema do mercado; subsistema da oferta; subsistema de produção; subsistema de distribuição; subsistema da demanda e subsistema de consumo.

Dentro da perspectiva da dinâmica do Sistor, no estudo do subsistema de mercado estão inseridas, de acordo com Beni (2003, p.145), “três questões centrais: o que produzir, como produzir e para quem produzir. Em outras palavras, podemos relacioná-las respectivamente à qualidade e à quantidade dos bens e serviços a serem produzidos para atender a sociedade; ao emprego de recursos para a produção dos bens e serviços; e à definição de quem irá consumir os bens e serviços, considerando as necessidades existentes por parte da sociedade, o poder de compra e a satisfação no consumo. Muitas vezes os destinos turísticos brasileiros são comercializados sem se considerar uma análise necessária e estratégica das três questões centrais apresentadas pelo autor, e que em termos práticos fazem parte dos processos de comercialização e consumo dos produtos turísticos.

Os produtos dos mercados turísticos (potencial e real) não são homogêneos, mas sim diferenciados. Assim, cada empresa oferta o seu produto ou serviço como único. Ainda que o Nordeste brasileiro, por exemplo, seja conhecido pelas praias existentes e por maior semelhança que exista, nunca serão iguais. O mesmo se aplica para a infraestrutura, visto que uma mesma rede de hotéis pode ter empreendimentos em locais diversos, inclusive dentro de um mesmo Estado. Contudo, em cada local terá características próprias da realidade de onde está instalado, ainda que aplique os padrões de qualidade e funcionamento. Essa diversidade típica da oferta turística, em verdade, está diretamente relacionada ao atendimento à demanda de consumo do turismo, que também é diversificada.

De acordo com Swarbrook e Horner (2002), alguns fatores influenciam na demanda por produtos e serviços de turismo, além do seu fornecimento e distribuição, entre os quais se destacam: conhecimento do consumidor pelas possibilidades de turismo e as exigências dos turistas; desenvolvimento de produtos/serviços por parte das operadoras do setor privado; e tendências do setor operacional de viagens e turismo e fornecimento de recursos humanos capacitados e experientes.

As considerações de Swarbrook e Horner (2002) apontam para uma realidade presente na relação entre oferta e demanda no mercado turístico. Para melhor compreensão do que se considera no presente estudo, quanto aos elementos e características do turismo, oferta turística, demanda turística e mercado turístico, dentro de uma perspectiva econômica, são apresentados, na sequência, conceitos e definições que fundamentem as discussões e análises posteriores.

De acordo com Garrido (2002), o entendimento acerca do turismo, enquanto atividade econômica, deve estar pautado em três aspectos importantes: o deslocamento de pessoas, a temporalidade e as necessidades do indivíduo fora do seu local habitual.

[...] este setor econômico engloba, além das atividades realizadas no destino turístico, aquelas exercidas pelos diversos fornecedores de produtos e serviços turísticos que se situam nos chamados núcleos receptores. Há, portanto, a necessidade de se incorporar sempre a perspectiva do ambiente emissor e receptor [...] (GARRIDO, 2002, p. 36-37).

Ainda dentro da perspectiva econômica, e considerando a relação entre oferta e demanda, a definição do turismo apresentada por Trigo (2002) valoriza todos os elementos da oferta turística, conferindo-lhes grande importância, inclusive sobre o aspecto social e cultural. “A indústria de viagens e turismo inclui transporte de passageiros, hotéis, motéis e outras formas de hospedagem, restaurantes, cafés e similares, serviços de recreação, lazer e cultura” (TRIGO, 2002, p. 12).

Para Palomo (2004), a perspectiva econômica do turismo considera o deslocamento momentâneo, com a realização de gastos de renda, cujo objetivo principal é a obtenção de serviços que são oferecidos por meio de uma atividade produtiva que implica em investimentos prévios.

Para o Ministério do Turismo (2007), a oferta turística possui expressiva relevância no posicionamento de uma destinação, uma vez que é justamente a orientação e formatação da oferta que definirá as características do produto turístico. Não se deve alijar, contudo, a importância da análise da demanda para o planejamento do produto e, conseqüentemente, a definição do conceito mercadológico da destinação turística.

A oferta é um fator de extrema importância para definir o posicionamento que uma localidade ou região terá para o perfil de turista que deseja atrair. A disponibilidade e a variedade de produtos turísticos também é um fator de atratividade de turistas para a localidade. (BRASIL, 2010, p. 21).

A atividade turística abriga a inter-relação de diferentes fatores que coexistem em uma natureza sistemática e geram interdependência entre si como elementos que evoluem de forma dinâmica (OMT, 2001). Ainda segundo o Ministério do Turismo (2007), existem quatro elementos básicos que compõem o mercado turístico:

- 1) a **demanda**, que é formada por um conjunto de consumidores, ou potenciais consumidores, de bens e serviços turísticos;
- 2) a **oferta**, que é composta pelo conjunto de produtos, serviços e organizações envolvidas ativamente na experiência turística;
- 3) o **espaço geográfico**, que consiste em uma base física onde tem lugar a conjunção ou o encontro entre a oferta e a demanda, e na qual se situa a população residente; e
- 4) os **operadores de mercado**, empresas e instituições cuja principal função é facilitar a inter-relação entre a demanda e a oferta.

O mercado turístico, portanto, pode ser definido como “o encontro e a relação entre a oferta de produtos e serviços turísticos e a demanda, individual ou coletiva, interessada e motivada pelo consumo e uso destes produtos e serviços.” (BRASIL, 2007, p. 15). Ao analisar o mercado, é necessário que sejam consideradas todas as forças que influenciam a sua dinâmica. Com base nos princípios da competitividade, enunciados por Porter (1996), são considerados os aspectos seguintes:

A **rivalidade** existente no setor torna mais competitivos os destinos ou produtos turísticos que concorrem diretamente com o seu destino ou produto e já participam desse mercado.

A **concorrência**, que se traduz na ameaça de novos concorrentes, destinos ou empresas que ainda não concorrem diretamente, mas que estão se estruturando e passarão a ser concorrentes a curto, médio ou longo prazo (os entrantes).

A existência de **produtos substitutos**, produtos diferentes que podem não ter nenhuma relação com o produto concorrente, mas que, por meio da estratégia de comunicação e pela abordagem direcionada para segmentos de mercado específicos, podem acabar atraindo o interesse do consumidor (os substitutos).

E, por fim, o **comportamento de consumo** diante da oferta. Quanto maior a oferta, maior será o poder de negociação do mercado consumidor. O que exige a oferta de produtos diversificados e de qualidade com diferenciais perceptíveis com agregação de valor e benefícios (consumidores - clientes).

Foram apresentados até aqui aspectos e fatores intrínsecos ao Sistur. Tais fatores e aspectos representam expressiva influência no espaço urbano, considerando, pois, que as relações estabelecidas no Sistur e seus desdobramentos direcionam a instalação de infraestrutura e serviços para o turismo que geram a necessidade de construções de ordem diversas, incremento da infraestrutura básica, alteração das relações culturais, econômicas e sociais do local, além de consequências, nem sempre positivas, ao meio ambiente. Na próxima subseção serão apresentados reflexões e fatos acerca do urbano, na perspectiva do turismo, contextualizando tal realidade e apresentando o cenário do objeto de estudo dentro da questão ora discutida na subseção.

## 2.2 A DINÂMICA ESPACIAL DO TURISMO

### 2.2.1 Uma Abordagem Centrada no Território

Até o final da década de 1990, o turismo litorâneo era a modalidade predominante no Brasil, levando as áreas de litoral a serem as mais urbanizadas. Entretanto, segundo Cruz (2000, p. 34), “este fato não se constitui, na verdade, uma mera coincidência, já que o turismo de massa requer infraestrutura turística e infraestrutura-suporte (isto é, urbana). Ainda que precária, essa infraestrutura suporte esteve, no caso brasileiro, especialmente concentrada na faixa litorânea”.

A precariedade da urbanização no Brasil é decorrente de uma política urbana com erros que vão desde a omissão até a participação equivocada do poder público, comprovados no cenário de favelização, carência de infraestrutura e problemas habitacionais no país. Realidade também encontrada em grande parte dos destinos turísticos do estado da Bahia, expressa na urbanização desigual e na marginalização da população local “empurrada” para as periferias, na maioria das vezes sem condições mínimas de infraestrutura urbana, abrindo espaço para os equipamentos turísticos. Podem ser citados como exemplos: o bairro Baianão, em Porto Seguro, na Costa do Descobrimento; algumas áreas do centro de Lençóis, na Chapada Diamantina; áreas centrais de Itacaré, na região turística da Costa do Cacau; Monte Gordo e Açu da Torre, nas proximidades de Praia do Forte, na Costa dos Coqueiros, áreas diversas em Itaparica e Vera Cruz na Baía de Todos os Santos e os bairros do Zimbo e Buraco do Cachorro (Nossa Senhora da Luz), em Morro de São Paulo, na Costa do Dendê.

Contudo, há de ser considerado que as políticas urbanas estão sujeitas às políticas econômicas e às demais políticas setoriais. Portanto, a eficácia da política urbana está diretamente relacionada às diretrizes das demais políticas. Além disso, a política pública de urbanização do Brasil, ao longo da história, não foi desenhada de forma integrada. Em outras palavras, as intervenções foram realizadas de forma setorial, parcial, em detrimento de um olhar sobre o todo, não se considerando a totalidade das variáveis do espaço urbano. E, por isso, em determinado momento privilegiou a habitação; em outro, o saneamento; em outro, o transporte e assim por diante. Ademais, a história do planejamento e das políticas urbanas do país apresenta a ausência de dimensão espacial e a típica descontinuidade político-

administrativa, comprometendo as ações e, conseqüentemente, os resultados de médio e longo prazo (CRUZ, 2000).

O turismo no país - essencialmente urbano – não escapa dos efeitos desses problemas. Não por acaso, o **Prodetur-NE priorizou** (*grifo nosso*) a implantação de infraestrutura e saneamento básico e de acesso: 26, 2% do volume total de recursos (US\$ 800 milhões) alocados pelo **Prodetur-NE foram** (*grifo nosso*) destinados a obras de infraestrutura e saneamento básico e cerca de 36,7%, para obras múltiplas como disposição de lixo sólido, transporte, recuperação ambiental e de patrimônio histórico. Outros 11,6% destinados à reforma e à ampliação de aeroportos e o restante a programas de qualificação de mão de obra e cobertura de custos de operação. (CRUZ, 2000, p. 35).

Muitas vezes a ausência do direcionamento para o planejamento urbano e a inexpressiva ou ausente liderança do poder público podem abrir espaço para que investidores diversos – com destaque para empreendedores na área de serviços e imobiliárias – determinem, de forma “espontânea”, o modelo de uso e ocupação do território, provocando, na maioria dos casos, a saturação das localidades turísticas pela aplicação de diretrizes equivocadas para a urbanização. A respeito dessa questão, Valls (2006) afirma:

A ausência de liderança no planejamento, a inexistência de consenso, a opacidade nos processos administrativos e a ampla discricão por parte de muitas administrações públicas deixa o caminho livre para que os grupos imobiliários de pressão tomem normalmente a iniciativa. Se ao contrário, existe liderança, consenso, transparência e uma estrutura jurídica clara, a capacidade de manobra desses grupos se reduz rapidamente. (VALLS, 2006 p. 102).

A realidade apresentada pelo autor pode ser claramente identificada no Brasil, principalmente em localidades litorâneas onde os fluxos, em geral, tendem a ser maiores. A espontaneidade da atividade turística gerada pela atração de investidores dos segmentos de meios de hospedagem, transporte, alimentação e a reboque o lazer, explora o espaço, sem que haja o atendimento a legislações específicas relacionadas à cultura e ao meio ambiente. O resultado é a saturação de determinadas áreas como efeito de ações não planejadas, gerando o consumo indevido do território. Tal realidade é visivelmente identificada em Morro de São Paulo, onde a atuação dos empresários e a infraestrutura turística instalada tomou uma dimensão sem controle, já sendo observados os sinais de possível saturação, representados na retração do fluxo de visitantes estrangeiros, por exemplo.

Araujo (2009) corrobora essa discussão, quando aponta que a introdução do turismo comercial em pequenas localidades gera profunda transformação na dinâmica urbana. Na medida em que começa a ser tratado como produto e mercadoria, o espaço torna-se objeto direcionado para suprir desejos daqueles que o consomem. “É promovida assim a criação de serviços que transformam as cidades em locais especialmente voltados para atender aos desejos dos turistas. Em muitas circunstâncias, paisagens são produzidas, modificadas e reinventadas.” (ARAUJO, 2009, p.101).

Para Haesbaert (2006, apud TELES, 2009), há uma dicotomia material/ideal inserida no espaço e território, abarcando, ao mesmo tempo, a dimensão de espaço pautada no aspecto material das relações sociais e o imaginário espacial. Nesse sentido, “o território se apoia no espaço, mas não é o espaço. É uma produção a partir do espaço.” (TELES, 2009, p. 8).

A concepção de território, de acordo com os estudos e apropriação das ciências sociais em geral, está associada à formação do Estado, significando a existência de uma sociedade, de modo que, nesse contexto, o Estado não existiria sem o território. Por outro lado, existem, também, correntes que destacam o espaço geográfico como dimensão espacial que antecede o território, sendo este o resultado da ação conduzida por um ator, sem que esteja necessariamente ligado ao Estado. Nesse caso, a territorialização pode ocorrer pela ação de grupos que possuem interesses em se estabelecer em determinado espaço, sendo o ordenamento desse espaço decorrente da capacidade articuladora dos grupos. Aí está inserida também a dimensão político-administrativa, como território nacional, espaços construídos por aqueles que pertencem a uma nação, em relações estabelecidas pelo poder (TELES, 2009).

De acordo com Sousa (2006), o território é estabelecido pelas relações entre diferentes grupos, considerando a existência de interesses diversos, relacionando a definição do território à capacidade das pessoas de transformar os espaços conforme os objetivos existentes. Assim, da mesma forma que pode ser dissipado, para o autor,

O território será um campo de forças, uma teia ou rede de relações sociais que, a par de sua complexidade interna, define, ao mesmo tempo, um limite, uma realidade: a diferença entre ‘nós’ (o grupo, os membros da coletividade ou ‘comunidade’) e os ‘outros’(os de fora os estranhos). (SOUSA, 2006, apud TELES, 2009, p. 9).

Na perspectiva do turismo, a discussão sobre território envolve a apropriação do espaço pelos diversos atores que fazem a atividade acontecer. “Neste sentido [...], utiliza-se também o termo *territorialidade* como uma maneira ímpar de se apropriar, fazer usos da terra, do território, pelos significados e ressignificações que os sujeitos vão construindo em torno de suas experiências de vida em cada localidade.” (KOGA, 2003 apud TELES, 2009, p. 11).

Dentro da perspectiva apresentada por Telles (2009), pode-se afirmar que o processo de territorialização em Morro de São Paulo está diretamente ligado ao domínio que os empresários do turismo (estrangeiros, em sua maioria) exerceram na localidade. E nessa direção a voz da população local é sucumbida, sendo minoria inclusive nas tomadas de decisão, principalmente pela ausência de forte representatividade e da sua não articulação. Os trechos abaixo extraídos das entrevistas realizadas com moradores antigos do local, nascidos em Morro de São Paulo, evidenciam:

Quando era comunidade de nativo eram todos articulados, mas hoje é tudo de fora... Então não é unida, não... Se for contar não tem 600 pessoa aqui. Nativo aqui não tem quase ninguém... Essa quantidade de gente prejudica porque essas pessoas, na maioria, não respeitam ninguém... Esse povo só quer chegar aqui ganhar dinheiro e ir embora [...] Não tem melhor lugar pra pessoa ganhar dinheiro do que Morro [...] Os empresários são quase todos de fora. Nativo mesmo não tem quase ninguém [...] Os nativos ficam com medo de falar... Tem mais gente de fora que nativo... São minoria [...] Se tivesse mais gente nativo, não seria assim... Porque a voz que tem mais força é a que tem mais gente [...] Os empresários são de fora e quando fazem algo de bom fazem pensando neles não fazem nada que beneficie o nativo. (C11, Pesquisa de campo, Dezembro, 2013).

Para que a atividade turística aconteça em determinadas localidades, é preciso que haja a adequação do espaço urbano, especialmente no que se refere à infraestrutura e à acessibilidade. Sob esse ângulo, considera-se que o espaço turístico está associado à territorialidade, mas também à dinâmica resultante do consumo dos visitantes – tanto dos atrativos naturais e/ou culturais quanto dos equipamentos instalados no destino –, da produção dos estabelecimentos comerciais e dos serviços ofertados.

### 2.2.2 Modelos de Dinâmica Espacial do Turismo

Nesta subseção é apresentada uma reflexão intencional acerca do consumo do turismo em áreas litorâneas e, em seguida, são apresentados modelos de turismo que representam a dinâmica espacial da atividade.

O estudo do consumo do espaço pelo turismo, inevitavelmente, provoca questionamento dos impactos causados por essa atividade, sejam eles de ordem positiva, sejam de ordem negativa. Nesse particular, no Brasil, país com expressiva representatividade de destinos com apelo de sol e praia, a transformação das áreas litorâneas é evidenciada pela instalação de elementos da urbanização e seus desdobramentos, muitas vezes com consequências irreversíveis para o meio ambiente. Assim, a originalidade é abandonada ou substituída por nova lógica.

A organização territorial dos lugares turísticos não corresponde somente à lógica do lugar, do meio, e da população local, ela é a reprodução de atributos valorizados nos centros urbanos emissores, sintetizando na materialidade das cidades que se expandem, as novas representações sociais imprimidas ao uso do território. Por isso, os lugares não permanecerão provincianos ou 'selvagens', porque estes atributos não representam mais a sociedade. (LUCHIARI, 1998, p. 23).

O consumo do litoral brasileiro pelo turismo apresenta formas diferenciadas que podem ser consideradas de efeito favorável ou não, mas, na maioria das vezes, vêm acompanhadas de elementos de urbanização necessários para que a atividade turística aconteça. A esse respeito, Cruz (2007) apresenta uma análise que considera os elementos da urbanização fatores intrínsecos do turismo.

O uso turístico do litoral brasileiro vem se dando ao longo dos anos, de formas bastante distintas, ora com a apropriação e conseqüente transformação dos espaços urbanos constituídos (processo de subversão), ora como agente desencadeador de processos de urbanização em locais antes não urbanizados (processo de conquista). Por outro lado, as desigualdades regionais, a concentração da riqueza nos Estados do Centro Sul e as localizações Geográficas dos principais pólos emissores e receptores de turistas do país conduzem a formas distintas de produção dos espaços litorâneos pelo e para o turismo, com destaque, em determinados trechos, para a hotelaria e, em outros para a segunda residência. (CRUZ, 2007 p. 54).

Ainda no que tange à urbanização pelo e para o turismo, a autora supracitada revela que em diversos casos nos quais o turismo acontece de forma espontânea as localidades não estão

preparadas em termos de infraestrutura e de serviços básicos para atender a demandas flutuantes que superam a população fixa, o que acaba provocando impactos ambientais (CRUZ, 2003). Por outro lado, para que seja garantida a existência da atividade com qualidade, são realizadas intervenções pelo poder público e pela iniciativa privada, com o objetivo de prover a melhoria e a instalação da infraestrutura e dos recursos necessários, contemplando aspectos que vão desde serviços básicos e acessibilidade até qualificação profissional e programas de cunho ambiental, entre outros aspectos. Entretanto, via de regra, as decisões tomadas não contemplam as considerações da população local, até porque nem sempre esta é consultada ou ouvida.

A intervenção urbana deve gerar conforto no espaço público, proporcionando o máximo de comodidade em todos os aspectos, como bancos de repouso e contemplação, transportes de qualidade, acessibilidade, segurança, conveniências, entre outros (YÁZIGI, 2005). Contudo, tais intervenções devem seguir diretrizes que não agridam o meio ambiente e que apresentem harmonia com o espaço físico, respeitando a arquitetura local e as características dos recursos naturais existentes, com vistas à preservação e à conservação do meio ambiente, embasado nos princípios da sustentabilidade.

A partir de pesquisas envolvendo a urbanização no litoral, Pereira (2012) faz a seguinte constatação:

O mar e o marítimo tornam-se, no final do século XX, verdadeiro fenômeno de sociedade, atraindo especial atenção dos cientistas sociais desejosos em apreender o desdobramento de lógica de valorização dos espaços litorâneos. A valorização, como produção social, não se define apenas pela criação de valor caracterizada pelas teorias econômicas. Envolve, na verdade, diversos aspectos simbólicos, culturais, tecnológicos e ambientais. Os espaços à beira-mar tornam-se objetos de desejo quando mudanças paulatinas nas representações sociais desmistificam o, até então, desconhecido. Concomitantemente, o desenvolvimento de novas tecnologias de comunicação, distribuição de energia e transporte ‘aceleram’ o tempo, ‘encurtando’ os espaços. Os meios de comunicação de massa (especialmente a televisão) constroem imagens, caracterizando as zonas de praia como paraísos terrestres. (PEREIRA, 2012).

### 2.2.1.1 Modelos de Turismo

De acordo com Pearce (2003), os modelos são fundamentais para a compreensão de fenômenos e para que se estabeleçam relações entre os diversos elementos e fatos que estão envolvidos direta ou indiretamente com determinado objeto investigado, permitindo chegar à compreensão das complexidades do mundo real. A presente seção tem como propósito apresentar uma base teórica conceitual dos modelos espaciais desenvolvidos por pesquisadores e estudiosos, ao longo dos tempos, a partir especialmente da análise de Douglas Pearce, na tentativa de se compreender a dinâmica espacial do turismo como destaque para a pesquisa ora realizada.

Segundo esse autor, “a base da maior parte desses modelos continua sendo um sistema de origem-ligação- destino, com vários autores enfatizando esses três elementos de forma diferenciada e também os expressando de forma diferente [...]” (PEARCE, 2003, p. 30). Com base nesse trinômio, podem ser identificados quatro grupos básicos de modelos: os que enfatizam o componente viagem ou ligação, os modelos origem-destino, os modelos estruturais e os modelos evolucionários.

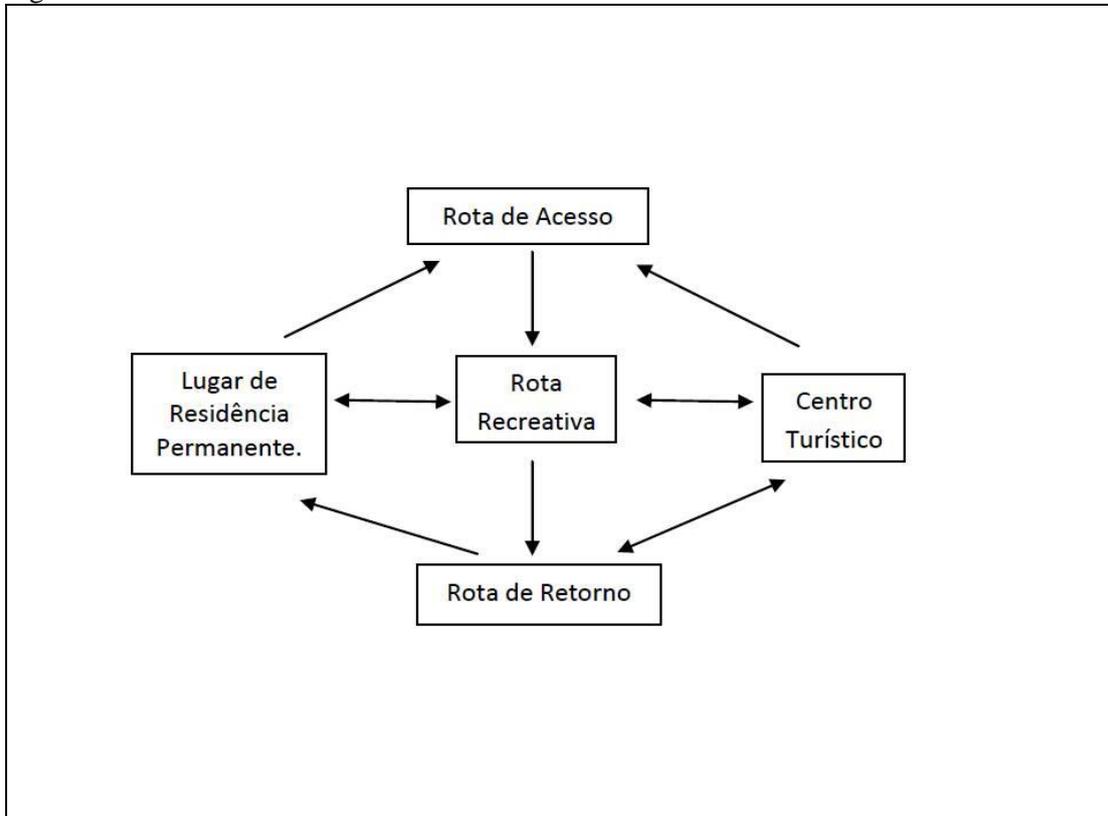
#### 1º. Modelos com Ênfase nas Viagens

Para este grupo destacam-se os modelos de Mariot; Campbell; Greer e Wall; Miossec. Dentre os modelos pesquisados identificou-se a análise de rotas entre o núcleo emissor e receptor. Ou conforme o modelo de Mariot, apresentado por Pearce (2003), são três as possibilidades de vincular um local de residência permanente (origem) a um centro turístico (destino): uma rota de acesso, uma rota de retorno e uma rota recreativa.

As rotas de acesso e de retorno, que em alguns casos podem ser a mesma, fornecem em essência uma ligação direta entre os dois lugares. Aqueles viajando em rotas recreativas fazem uso de várias instalações turísticas ao longo do caminho, ainda que a área interveniente não se constitua no objetivo principal da viagem. De outra forma, o turista pode utilizar a rotarecreativa apenas em parte da viagem, tomando-a ou deixando-a no meio do trajeto entre a origem e o destino. (PEARCE, 2003, p. 30).

A rota recreativa de Mariot contempla em si a ideia da excursão, quando evoca a possibilidade de um turista visitar vários lugares ao longo do percurso, não se limitando a um destino apenas (Figura 2).

Figura 2 - A rota recreativa de Mariot



Fonte: Pearce (2003, p. 30).

Nota: Adaptado pela autora desta dissertação (2014).

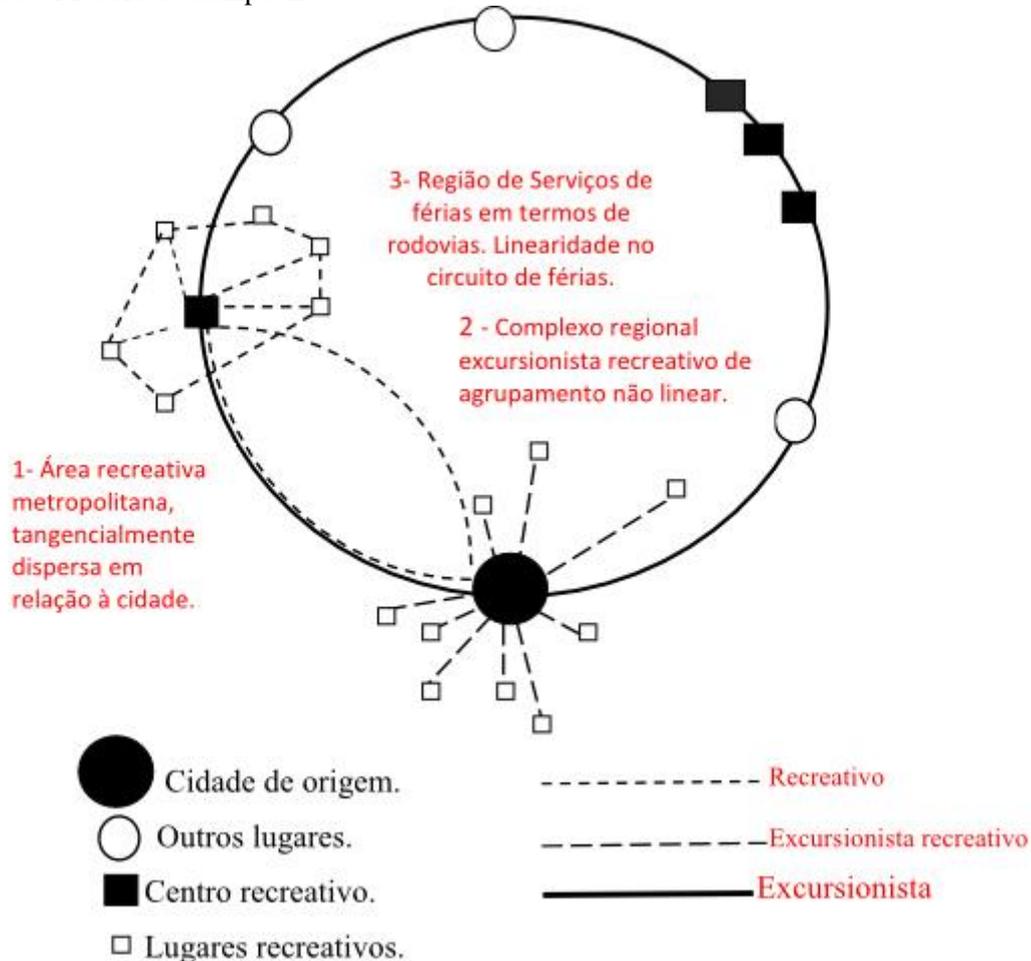
O modelo de Campbell (1967 apud PEARCE, 2003) representa diferentes tipos de movimentos para fora do centro urbano, enfatizando os componentes percurso e estada. E, partindo do grau de relevância desses para grupos específicos, distingue o grupo recreativo do grupo de excursionistas, a partir dos elementos de maior importância considerados pelos mesmos durante a viagem.

Para o grupo 'recreativo', a atividade recreativa é em si o principal elemento da viagem, enquanto que para o 'excursionista' é o percurso como tal que constitui a principal atividade da viagem, efetuando diversas paradas durante passeios circulares para fora da cidade. (PEARCE, 2003, p. 31).

O modelo de Campbell contempla, ainda, o "excursionista recreativo", que seria um grupo intermediário que realiza viagens curtas a partir de uma base regional. A viagem recreativa

está focada no destino onde o consumo do espaço se dá de forma radial a partir da cidade. O modelo de Campbell é direcionado especialmente aos fluxos de viagens recreativas e viagens excursionistas.

Figura 3 - Modelo de Campbell



Fonte: Pearce (2003, p. 31).

Nota: Adaptado pela autora desta dissertação (2014).

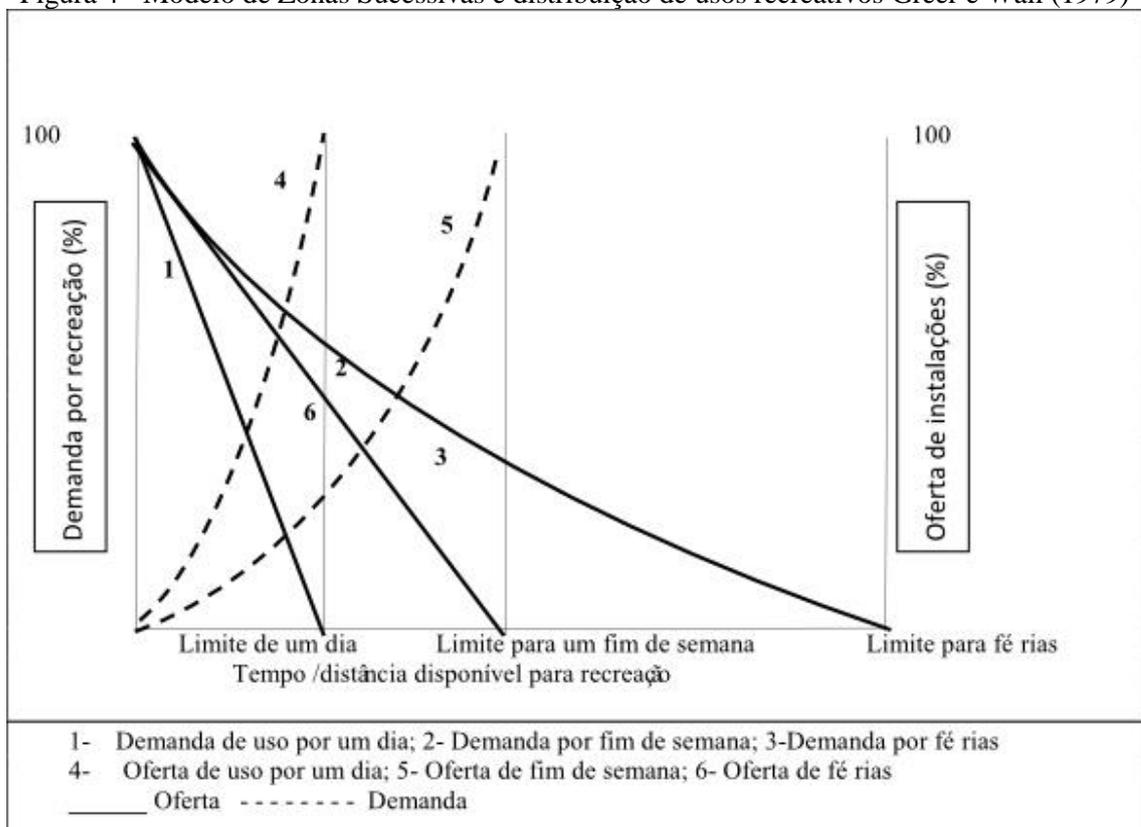
Há uma corrente de autores e estudiosos que analisam não somente a questão das rotas e itinerários, mas também – e especialmente – a variação do volume das viagens turísticas. Para esses teóricos pesquisadores, “[...] doméstico ou internacional o volume do tráfego costuma decrescer à medida que se afasta do centro gerador, uma vez que aumenta os custos da viagem em termos de tempo, dinheiro e esforços [...]” (PEARCE, 2003, p. 32).

O autor supracitado destaca que o turismo doméstico representa a atividade em zonas concêntricas as quais circundam definindo zonas para excursão de um dia, zonas para finais de semana e zonas de feriados ou férias. Se, por um lado, a variação da demanda pode ser

inversamente proporcional ao aumento da distância em relação à cidade (áreas dispersoras), à medida que as áreas a serem exploradas são ampliadas, a possibilidade da variação da oferta também aumenta.

Para os teóricos que definem esse modelo, existe um pico de cone de visitação a certa distância do núcleo gerador. Entretanto, Pearce (2003), espelhando-se em Greer e Wall (1979), descarta a relação declínio-distância no interior de cada zona. A figura 4 representa os picos conforme modelo de cone definido por estes autores, mantendo o conceito de zonas sucessivas, ainda que sobrepostas (Figura 4).

Figura 4 - Modelo de Zonas Sucessivas e distribuição de usos recreativos Greer e Wall (1979)



Fonte: Pearce (2003, p. 33).

Nota: Adaptado pela autora desta dissertação (2014).

O modelo de Greer e Wall apresenta o conceito de zonas sucessivas, ou seja, unidades que emergem em sucessão de outras.

No modelo de Miossec (1976), apresentado por Pearce (2003), a origem ou núcleo é circundado por “cinturões” que mudam em funções das zonas, dos preços, dos motivos, meios

e distâncias. Tais zonas podem sofrer alterações positivas que estendem os chamados cinturões, ou alterações negativas (em geral por fatores de ordem política).

Essas deformações positivas e negativas não são independentes [...]. Ademais, na verdade, há uma série de núcleos que originam demandas espaciais concorrentes [...]. Em geral, o conhecimento do destino declina com distância, mas pode haver certos nomes de referência ou nomes evocativos fazendo com que o mapa mental que cada indivíduo tem do espaço turístico sofra restrições tanto concêntricas quanto setoriais [...]. A qualidade da imagem do destino turístico depende do ambiente sociopolítico linguístico dos pontos de partida e de chegada. Finalmente o modelo incorpora a ideia de uma hierarquia de *resorts*. (PEARCE 2003, p. 33).

Para as viagens internacionais, Yokeno (1968 apud PEARCE, 2003) apresenta noções similares com aplicação dos conceitos de Thunen e Weber à indústria do turismo. As alterações das zonas hipoteticamente concêntricas podem resultar no turismo da capital, das principais linhas de transportes e dos níveis dos preços turísticos (PEARCE, 2003).

Os modelos até aqui apresentados enfatizam aspectos referentes às rotas ou aos fluxos, considerando o volume, a natureza desses aspectos e a direção do tráfego turístico. Independentemente de ser viagem doméstica ou internacional, a função declínio-distância é que caracteriza tais modelos.

## 2º. Modelos Origem – Destino

A principal característica dos modelos origem-destino está no fato de que uma determinada localidade pode ser tanto receptora quanto emissora de turistas, existindo inclusive a relação de “permuta” entre localidades receptoras. O mesmo destino que recebe turistas de determinada origem também envia para os seus mercados emissores (origem dos turistas). Pearce (2003) apresenta essa relação em três modelos, referendando-se em Thurot (1980); Lundgren (1982) e, em estudo próprio, Pearce (1981).

O modelo de Thurot (1980) considera os níveis nacionais e internacionais representados na relação existente entre países emissores e receptores. O modelo apresenta três sistemas e concebe a distribuição do fluxo e demanda turística, a partir da oferta existente em cada sistema. Thurot considera que apenas dois desses sistemas têm condições de emanar demandas internacionais. Assim, no seu modelo é considerada a limitação de determinadas

localidades, sendo estas, em geral, pertencentes ao grupo de países em desenvolvimento. Ainda que recebam turistas internacionais, a sua capacidade emissora está limitada pelos padrões de vida insuficientes da população (PEARCE 2003).

O modelo em questão foi concebido, originalmente, como auxílio para análise da capacidade de carga. Entretanto, traz também como contributo a representação e definição dos diferentes níveis de fluxos turísticos e estruturas espaciais. Thurot (1980 apud PEARCE, 2003) contempla, portanto, aspectos referentes à relação entre oferta e demanda, aos fluxos turísticos e ao consumo do espaço.

Enquanto o modelo de Thurot (1980) enfatiza o país, Lundgren (1982) destaca, em seu modelo, a importância do papel das localidades, apresentando a hierarquia de circulação, a partir dos graus de atração. Inclui-se a centralidade geográfica dos atributos e da capacidade que os lugares possuem de fornecer serviços demandados pelo turista, a partir da sua própria economia local ou regional (PEARCE, 2003). São definidos, portanto, quatro tipos de destinos turísticos, de acordo com o modelo de Lundgren (1982 apud PEARCE, 2003), a saber:

1. Destinos metropolitanos de localização central com elevado volume de tráfego recíproco, atuando como área geradora e como destino principal. Incluem centros metropolitanos de primeira grandeza, bem integrados nas redes de transporte internacional e transcontinental.
2. Destinos urbanos periféricos, com populações, menor importância em sua função de centro e com tendência para receber mais que gerar turistas.
3. Destinos rurais periféricos de caráter menos modal, dependentes de um ambiente geograficamente mais amplo e passível de atrair visitantes com uma combinação de características paisagísticas. Uma vez que a população dessas áreas costuma ser reduzida e dispersa, resulta daí, frequentemente, um forte recebimento de turistas com íntima geração.
4. Destinos de ambiente natural geralmente bastante distantes das áreas geradoras, muito esparsamente povoados e frequentemente sujeitos a políticas administrativas rigorosas, como no caso de parques nacionais e regionais, e outras reservas. (PEARCE, 2003, p. 38).

A respeito dos fluxos turísticos e da hierarquia das cidades, no modelo de Pearce (2003), as funções simultaneamente geradoras e receptoras das áreas urbanas e seus fluxos associados apresentam-se integrados. Seu modelo apresenta as diversas funções da cidade e, em decorrência disso, afirma a existência de diversos tipos de fluxos, conforme papéis

desempenhados, distintos e complementares, na condição de destino turístico nacional e internacional.

Na verdade, os papéis que uma cidade desempenha e a importância relativa de cada um deles pode variar, não só de um grupo de visitantes para o outro, mas, também, de cidade para cidade, dependendo de fatores como o seu tamanho, outras funções por ela desempenhadas, a natureza e o grau de desenvolvimento de suas áreas vizinhas, etc. (PEARCE, 2003, p. 40).

### 3º. Modelos Estruturais

Os modelos estruturais têm seu foco voltado para a realidade de países em desenvolvimento. Pearce (2003) destaca os modelos desenvolvidos por Hills, Lundgren e Britton, com uma análise da relação núcleo periferia, tomando como exemplo primeiramente o Caribe. Os modelos apresentam traços em comum, e neles o mercado é concentrado em direção ascendente na hierarquia local-regional-nacional, existindo a transferência internacional entre os centros urbanos nacionais nos países emissores e receptores.

Os autores mencionados por Pearce (2003) apontam nos seus modelos estruturais o controle exercido por empresas multinacionais, com base em regiões metropolitanas sobre a indústria internacional do turismo. O referido autor apresenta o modelo estrutural, considerando as articulações empresariais, os canais de incentivo e as relações estruturais, para que a atividade ocorra. Pearce (2003) destaca, a partir dos autores selecionados, como referência para o modelo em questão, a fraqueza estrutural herdada dos tempos coloniais, como ponto favorável à imposição das multinacionais dos seus sistemas aos países dependentes.

Além de dominar o setor de transportes, essas empresas também podem fornecer muitas das instalações existentes nos destinos em forma de enclaves de *resorts* especialmente construídos e que satisfazem a maior parte das expectativas dos pacotes turísticos e suprimem a necessidade de uma maior interação com o ambiente e com a sociedade local. (PEARCE, 2003, p. 42).

A condição do Brasil, considerado um país em desenvolvimento, ilustra perfeitamente o modelo ora apresentado. Observa-se que as principais destinações turísticas do país se enquadram nesse cenário, além daqueles destinos que não são metrópole, mas que representam expressiva importância no fluxo de turistas, na economia do estado e região onde estão localizados.

O modelo estrutural, dentre outros aspectos, considera o turismo internacional praticado em países do Terceiro Mundo, mas também contempla os movimentos existentes dentro dos países receptores, ou seja, não se limita a relação entre países. O turismo internacional é analisado, também, a partir dos fluxos gerados dentro de um determinado destino ou região, considerando-se a possibilidade de circuitos durante a estada do turista em determinado país. Com isso, os números dos fluxos dos principais portões de entradas do país não devem ser os únicos considerados nas análises estatísticas e tomadas de decisão.

#### 4º. Modelos Evolucionários

No que concerne aos modelos evolucionários, Pearce (2003) faz a seguinte análise: “Modelos que evidenciam mudanças, em termos da evolução dos movimentos turísticos internacionais ou do desenvolvimento de estruturas de turismo, também são importantes à medida que nos fazem atentar para fatores explicativos e processos subjacentes.” (PEARCE, 2003, p. 43).

Alguns autores, a exemplo de Turner e Ash (1975 apud PEARCE, 2003), atrelam o conceito de cinturões e zona de turismo, definidos por Miossec e Yokeno, ao conceito de “periferias do prazer”. E utilizam tal conceito como princípio para defender o modelo evolucionista por eles concebido.

Essa periferia tem diversas dimensões, mas é mais bem concebida geograficamente como cinturão turístico que cerca as grandes zonas industrializadas do mundo. Normalmente ela se situa entre duas e quatro horas de voo dos grandes centros urbanos, indo às vezes do oeste para o leste, mas geralmente em direção ao sol e à linha do Equador. (TURNER; ASH, 1975 apud PEARCE, 2003, p. 43).

Os autores destacam, ainda, que essas periferias nunca são estáticas. Possuem uma dinâmica que varia de acordo com a extensão da série de lugares a serem visitados, das alternativas de lazer e da afluência. Entretanto, sempre haverá a busca de novos destinos ainda não experimentados pelo turismo de massa.

No modelo de Thurot, o processo evolucionista é definido por três fases, a partir de uma análise associada à evolução de rotas aéreas, e considera as classes sociais para a determinação da oferta e do consumo da atividade turística. A partir disso, estabelece a

primeira fase, como a descoberta do destino por turistas ricos e a construção de hotel de classe internacional. A segunda fase, como desenvolvimento de hotéis de classe média alta, com expansão do fluxo turístico. A terceira fase, como perda do valor original para novos destinos e chegada do turismo classe média, configurando o turismo de massa (PEARCE 2003).

O modelo de Thurot, apresentado por Pearce (2003), em certa medida, associa o turismo de massa à saturação do destino e, conseqüentemente, ao desinteresse por parte das classes mais favorecidas e ao acesso para a classe média. Contudo, o modelo não considera que um fato anule o outro. Ou seja, ainda que haja o turismo de massa, não existe o afastamento por completo das classes sociais mais favorecidas, isso porque não se trata de uma segregação.

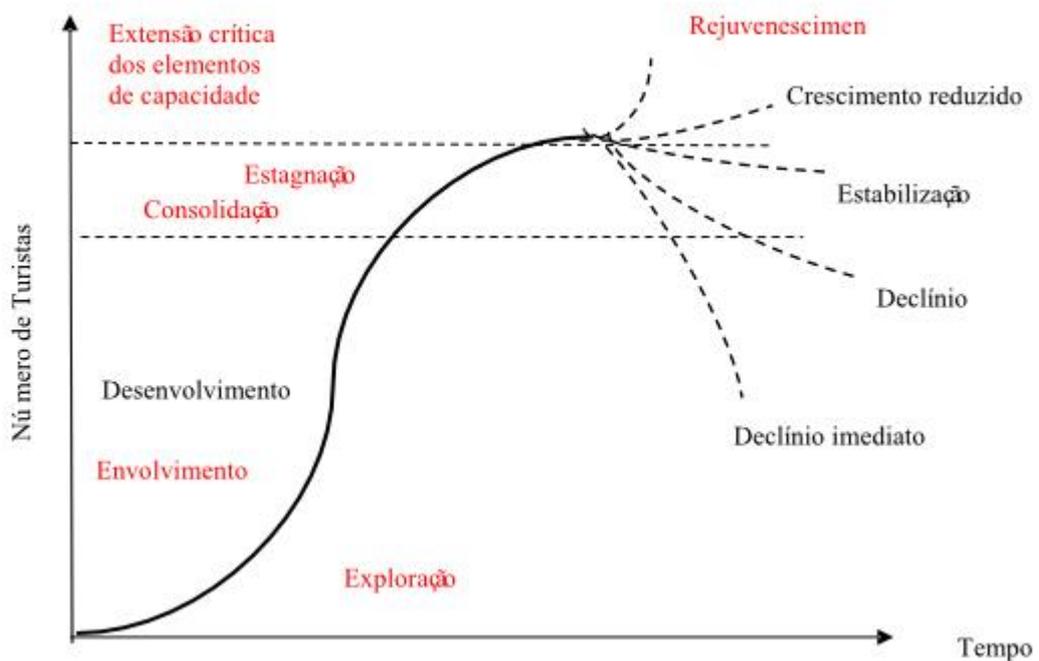
De acordo com Plog (1975 apud PEARCE, 2003), a ênfase do modelo evolucionista está não na classe social, mas sim na personalidade dos diferentes tipos de viajantes. No seu modelo é reconhecido que destinos diferentes são visitados por tipos diferentes de viajantes. O autor considera dois tipos de viajantes: os psicocêntricos e os allocêntricos. O primeiro apresenta características mais conservadoras, diferentemente do segundo o qual apresenta espírito de aventura e curioso. Entretanto, o autor defende que um dado destino pode exercer apelos a diferentes grupos em diferentes momentos.

De acordo com o modelo de Plog (1975 apud PEARCE, 2003), à medida que o destino vai sendo mais conhecido, ele se desenvolve e atrai mais visitantes com possibilidades de declínio do mercado, por ser uma fase em que não se trata de algo tão desconhecido, nem tão familiar. “[...] As áreas de destino trazem consigo as sementes de sua própria destruição, à medida que elas próprias se tornam mais comerciais e perdem as qualidades que originalmente atraíam os turistas” (PLOG, 1973 apud PEARCE, 2003, p. 44). Apesar de ser amplamente citado, o modelo de Plog sofreu, por parte de outros autores, diversas críticas, dentre as quais a mais contundente diz respeito à ausência de dinâmica dos indivíduos.

Dentre os modelos evolucionistas, o mais amplamente testado, segundo Pearce (2003), é o modelo de Butler, de 1980. Baseado no conceito do ciclo de vida de áreas turísticas, Butler apoia-se em Plog, Stanfield e Noronha, para apresentar seis estágios, conforme delineado na figura 5, em uma sequência hipotética: exploração, envolvimento, desenvolvimento, consolidação, estagnação e rejuvenescimento ou declínio (PEARCE 2003).

Cada estágio é também acompanhado de mudanças na natureza e extensão das instalações proporcionadas e no abastecimento local /não local dessas instalações. Instalações não específicas para turistas são as que existem no primeiro estágio; as do estágio de envolvimento são fornecidas basicamente por habitantes locais, quando, então, já na fase de desenvolvimento, o envolvimento e controle local declinam rapidamente, à medida que instalações mais modernas e elaboradas são proporcionadas por empreendedores externos, e autoridades regionais e nacionais assumem a responsabilidade pelo planejamento. O envolvimento local só tornará a aumentar no estágio do declínio [...] (PEARCE, 2003, p. 47).

Figura 5 - Modelo de Butler para evolução hipotética de uma área turística



Fonte: Pearce (2003, p. 48), redesenhada a partir de Butler (1980).  
Nota: Adaptado pela autora desta dissertação (2014).

O modelo de Butler (1980), apresentado por Pearce (2003), pode ser associado à realidade de alguns destinos brasileiros, especialmente aqueles que têm como principal vocação o segmento de sol e praia e que não representam grandes centros urbanos, a exemplo de Itacaré e Porto Seguro, no litoral da Bahia.

Dentro de uma perspectiva do modelo de desenvolvimento espaço-temporal, Pearce (2003) apresenta o estudo de Gormsen (1981) baseado no histórico do turismo à beira-mar, contudo, com observância na realidade europeia. Dessa experiência se pode considerar, para o estudo da realidade brasileira (em alguns casos), a constatação de que a iniciativa nos primeiros

estágios é de investidores externos, mas que, com o passar do tempo, existe uma participação local no processo de desenvolvimento. Entretanto, no caso do Brasil, a participação local não se dá em mesma escala do empreendedor externo. Ainda que essa participação represente mobilidade social e melhoria de qualidade de vida, seu modelo é questionado por Britton, Hilss e Lundgren. Para estes últimos, a participação externa tende a representar uma dominação continuada, nesse caso considerando especialmente áreas periféricas, ou seja, regiões-países em desenvolvimento, uma realidade que contextualiza o turismo no Brasil.

[...] Com a mudança na estrutura social do tráfego turístico, que em parte resulta da crescente acessibilidade, sobrevêm igualmente mudanças nos tipos de acomodação demandada e fornecida, com um aumento notável nas segundas residências e mais tarde, nas instalações de *camping*. (PEARCE, 2003, p. 50).

A respeito da realidade de países em desenvolvimento, o autor supracitado, para a análise dos modelos de turismo, apresenta como mais recente modelo evolucionário a concepção de Oppermann (1992-1993), que focaliza especificamente o espaço turístico dos países nessa categoria, reconhecendo as estruturas pré-turísticas e as divergências espaciais dos setores formais e informais. Oppermann (1992-1993) considera que a capital baiana exerce expressiva influência com papel de destaque dada à presença do único ou mais importante aeroporto internacional.

Para a presente pesquisa, será considerado o modelo evolucionista, tendo em vista a aplicabilidade e a possível relação com a realidade e características do objeto de estudo em questão, por ser um destino de sol e praia, com consumo de massa, mas não existindo o afastamento por completo das classes sociais mais favorecidas. Apresenta interferência no espaço natural ao longo do tempo em mudanças nas instalações, constatando-se tendências ao declínio. Na seção final da pesquisa em tela, são apresentadas constatações, comparando-se aos estágios de ciclo de vida, considerando o modelo de Butler (1980).

### 2.3 CENÁRIOS SOCIOECONÔMICOS E AMBIENTAIS DECORRENTES DO TURISMO

Nesta seção, são apresentados os possíveis cenários decorrentes da atividade turística no espaço, a partir da relação existente entre os aspectos econômicos, sociais, culturais e ambientais (natural). Trata-se de apontar não apenas os impactos do turismo na perspectiva

negativa, mas também os possíveis impactos de ordem positiva, entendidos como benefícios do turismo.

### **2.3.1 O Campo Econômico**

O turismo consiste em contínua atividade produtiva geradora de renda, dependente de outras atividades econômicas dos diversos ramos e setores industriais ou de produção. No entanto, tem o poder de provocar indiretamente efeitos expressivos de ordem econômica em outras atividades produtivas, por meio do seu efeito multiplicador. Apesar disso, o efeito multiplicador não se trata de algo exclusivo do turismo, uma vez que na década de 1930 já fora apresentado em princípios keynesianos e se faz presente, também, em outras atividades que possuem transcendência econômica (BENI, 2003).

Tal efeito multiplicador está associado à interdependência existente entre os diversos setores de uma economia. As empresas de uma localidade, por exemplo, atuam como compradoras de insumos fornecidos, muitas vezes, pela região, mas também assumem o papel de distribuidoras e fornecedoras de produtos e serviços. De acordo com Cooper et. al. (2002, p. 166), “[...] o termo multiplicador turístico refere-se à relação de duas mudanças – a mudança em uma das variáveis fundamentais como o produto (renda, emprego ou receitas governamentais) em relação à mudança nas despesas turísticas”.

Com importância destacada nos setores de serviços, comércio em geral e indústria, a atividade turística relaciona-se a um conjunto diversificado e amplo de atividades econômicas, impactando direta ou indiretamente no desempenho dessas atividades, com reflexos consideráveis na geração de emprego e renda (CARVALHO, 2005).

De acordo com Palomo (1990 apud PÉREZ, 2009), os principais impactos econômicos gerados pelo turismo são: o volume e intensidade das despesas dos turistas no destino; o nível de desenvolvimento e a base econômica da área de destino; o grau de redistribuição dos ganhos ao interior da área de destino; e o grau de ajustamento à sazonalidade da procura turística.

Ainda que os impactos positivos gerados pelo turismo sejam de expressiva relevância, cabe destacar, para a presente pesquisa, o fator inflacionário como principal efeito negativo da

atividade, com ênfase para o mercado imobiliário e comércio local. Não obstante, o turismo é considerado como a principal atividade econômica do destino Morro de São Paulo, e isso representa a melhoria da qualidade de vida da população local com oportunidade de trabalho, oferta de emprego e geração de renda e sobrevivência inclusive.

A mudança da atividade econômica predominante, devido ao turismo, faz com que algumas localidades sejam ocupadas em função do suprimento das demandas turísticas, estabelecendo centralidades nas áreas mais próximas dos atrativos naturais, promovendo algumas consequências, como a ocupação de áreas de patrimônio histórico e áreas de risco, a criação de loteamentos clandestinos, entre outros (ARAÚJO, 2009). Esta é uma realidade evidenciada em Morro de São Paulo, mas com o agravante da dependência absoluta do turismo, o que se constitui em um risco, pois em situação de saturação do destino haverá um provável deslocamento dos empresários para outras localidades, provocando retração na oferta de emprego e geração de renda, restando poucas ou nenhuma alternativa para a população local.

### **2.3.2 O Campo Cultural**

No âmbito cultural, Dias (2003), assim como outros autores, considera que o turismo provoca efeitos negativos, interferindo, muitas vezes, na originalidade dos elementos, a exemplo do artesanato e da arte, que podem perder seu significado original, transformando-se em meros produtos a serem comercializados.

Outro aspecto importante é a influência nas festas e manifestações culturais. Em alguns casos, são realizadas adaptações para gerar maior afluência de turistas, provocando ora a descaracterização, ora a descontinuidade. Nesse caso, geralmente ocorre em destinos onde o principal fator de atratividade é o aspecto natural sem definição de diretrizes de desenvolvimento sustentável.

Há ainda o efeito nos hábitos e costumes. “Estes podem ser afetados de dois modos: pode ocorrer um processo local de assimilação dos comportamentos dos visitantes, um fenômeno conhecido como aculturação, ou poderá haver mudança radical no modo de vida local” (DIAS, 2003, p. 32). No Brasil, essa realidade é muito comum, principalmente em destinos com baixo grau de urbanização ou em destinos nos quais o turismo e a urbanização se confundem, como se pode evidenciar nos destinos litorâneos. Podem ser citados como

destinos que passaram por esse processo as localidades de Porto de Galinhas (PE), Praia do Forte (BA) e Morro de São Paulo (BA).

Em verdade, os elementos culturais, no caso de Morro de São Paulo, não são explorados pelo turismo, até porque, com o passar do tempo, as manifestações culturais foram perdendo força e as tradições locais não foram mantidas. Em virtude de não haver a continuidade por parte das novas gerações, associado ao principal apelo do local (sol e praia), ao perfil dos turistas (turismo de massa), infere-se que é ausente a representação específica dos interesses da comunidade e a omissão da administração pública para a preservação da cultura local. A descontinuidade das tradições locais pode ser exemplificada no trecho abaixo.

Não são todos da comunidade que são conscientes... Na preservação cultural [...] Naquele tempo tinha dodorô<sup>1</sup>[...]Tinha a Festa de São Benedito [...] No tempo que a gente brincava dia 26 de dezembro, já teria a festa da brincadeira de são Benedito [...] Meu pai que começou, mas depois que ele morreu a gente que fazia [...] Acabou porque a juventude não queria saber da brincadeira, saber e dançar como a gente fazia [...] Hoje em dia não tem quem faça a brincadeira, e quem queira aprender a fazer [...] Muitos filhos dos antigos venderam o que tinham e foram embora [...] (C11, Dezembro, 2013).

Por outro lado, o turismo é reconhecido também como atividade que valoriza os elementos e o patrimônio de ordem cultural, estimulando o processo de preservação e conservação, tendo em vista que estes, dentre outros elementos, constituem a matéria-prima para o turismo. Um exemplo expressivo é o caso da Irmandade da Boa Morte, situada no município de Cachoeira no Recôncavo Baiano. O segmento do turismo cultural, quando definido por diretrizes de sustentabilidade, proporciona tal valorização, estimulando a população residente e flutuante (turistas e visitantes) a adotar uma postura preservacionista, fortalecendo a originalidade e valores local.

### **2.3.3 O Campo Social**

A ação transformadora do turismo ocasiona questões de ordem social que podem ter efeitos positivos ou negativos. Em uma visão crítica acerca da atividade turística, quando não planejada, Dias (2003) e Cruz (2000) destacam fatores decorrentes do turismo, que vão desde

---

<sup>1</sup> Manifestação cultural local associada às festividades da igreja liderada por mulheres com cantigas e danças seguidas de leilão de objetos, produtos alimentícios e animais doados pela comunidade e veranistas.

a transformação dos valores e condutas morais (a exemplo do aumento do consumo de drogas e prostituição) até o excesso de padronização de bens e serviços para atender aos desejos dos turistas (imitação de comportamento social).

No rol dos efeitos causados pelo turismo no campo social, destacam-se: a modificação dos padrões de consumo da comunidade autóctone; a transmissão de doenças; a conotação de servilismo causando baixa autoestima das populações locais e a perda de identidade local. O turismo “pode transformar-se em instrumento de exploração econômica, prejudicial às pessoas, grupos sociais, à sociedade e até à natureza, se for evidenciado o poder incontrolável que o dinheiro pode chegar a ocupar como supremo valor.” (BENI, 2003, p. 86).

Considerando o efeito positivo do turismo no campo social, devem ser contemplados fatores como a geração de renda, a integração social, a mobilidade social e a aproximação entre povos de diferentes origens. Ademais, estão o bem-estar e a melhoria da qualidade de vida da população autóctone, gerados pela adoção de investimentos voltados para o incremento da infraestrutura urbana e dos serviços para atender à demanda turística, beneficiando diretamente a população local.

Embora sejam nítidos os efeitos negativos do turismo em Morro de São Paulo no campo social, como já mencionado anteriormente – a exemplo do consumo de drogas e a relação de servilismo, em alguns casos –, devem ser também considerados os benefícios, especialmente no que diz respeito à instalação de serviços e à infraestrutura urbana, proporcionando melhor qualidade de vida.

Certamente, o turismo possui larga tendência a gerar mais impactos negativos do que positivos, em especial nas localidades que não contam com políticas pautadas em sustentabilidade para o desenvolvimento da atividade. Mais uma vez destacamos aqui destinos fora do eixo central (localidades periféricas, a exemplo de destinos originalmente formados por vilas de pescadores ou regiões serranas distantes da capital). Também estão circunscritas nesse contexto aquelas localidades que apresentam problemas quanto às representatividades locais e/ou organização político-administrativa: o caso de Morro de São Paulo. Entretanto, se estiver pautado em princípios de planejamento sustentável, o poder transformador do turismo é capaz de gerar efeitos positivos no âmbito social, proporcionando benefícios para a população residente.

### 2.3.4 O Campo Ambiental

O turismo é capaz de gerar efeitos negativos no campo ambiental em todos os recursos naturais. A exploração desses recursos, quando não bem dimensionada, gera efeitos negativos, muitas vezes irreversíveis, comprometendo a qualidade de vida da população atual e das gerações futuras (DIAS, 2003).

Práticas exploratórias de espaços turísticos conferem o caráter negativo do turismo em Morro de São Paulo no campo ambiental. Os exemplos estão nas construções irregulares ou em demasia, provocando o indevido uso e ocupação do solo; no consumo excessivo pelo turismo de massa, gerando a degradação dos recursos naturais; e na alteração da paisagem para atender às demandas de consumo turístico.

Por outro lado, assim como no campo cultural, quando existe um direcionamento adequado da atividade, é possível considerar o turismo como agente catalisador de ações que busquem a preservação e conservação do meio ambiente natural, considerando que os recursos naturais compõem a sua matéria-prima. Ações como campanhas de educação ambiental e definição de taxas de preservação ambiental são algumas das possíveis ações proporcionadas pelo turismo e que posicionam o seu efeito positivo no campo ambiental.

Sobre a questão, Luchiari (1998) apresenta a seguinte reflexão:

Entre o setor turístico e as comunidades receptoras, o primeiro ganha hegemonia das representações da paisagem. A população local, dominada pelo olhar externo, faz uma reavaliação seletiva de si mesma e de sua região. Este processo altera as percepções individuais e imprime uma nova valoração da paisagem circundante e da cultura local a partir da substituição de hábitos e comportamentos, da implantação de outras formas de apropriação da natureza e de um novo estilo de vida tomado como referência. Para relativizar a sociedade local e seu modo de vida. (LUCHIARI, 1998, p.25).

Em uma visão geral no que tange aos impactos positivos e negativos do turismo e aos efeitos causados na localidade receptora, considera-se que o turismo provoca mudanças na economia local, de modo que oportunizam o desenvolvimento. Entretanto, se não for concebido em um planejamento cuidado e voltado para longo prazo, as suas consequências podem ser

desastrosas. Por outro lado, Dias (2003) ratifica que o turismo, se bem planejado, pode gerar benefícios permanentes para as comunidades receptoras.

### 3 PLANEJAMENTO E GESTÃO DO TURISMO

#### 3.1 PLANEJAMENTO E DESENVOLVIMENTO TURÍSTICO

As primeiras manifestações de planejamento, na América Latina são identificadas a partir dos anos 1940, como resposta à necessidade de análise e definição de alternativas, visando ao estabelecimento de bases teóricas para a compreensão da situação dominante, ou seja, a realidade econômica interna e o contexto externo que condicionavam e afetavam os países envolvidos (MOLINA, 2005).

Diante desse cenário, foi criada, em 1948, a Comissão Econômica para a América Latina (CEPAL), que tinha como principal missão oferecer alternativas para solucionar a complicada situação econômica dos países sul-americanos, em decorrência principalmente da Segunda Guerra Mundial. “Os primeiros esforços da Comissão Econômica para a América Latina, da ONU, podem ser caracterizados como uma fase cujo eixo girou em torno da formulação de uma teoria de desenvolvimento e da formação de consciência em amplos grupos intelectuais” (MATUS, 1984, p. 9).

A CEPAL ajudou a consolidar o esforço para enfrentar os problemas econômicos, ao mesmo tempo em que começa a preparar uma geração de latino-americanos que, com o passar do tempo, obterá prestígio próprio devido ao seu pensamento e às opções que surgem para solucionar o subdesenvolvimento regional. (MOLINA, 2005, p. 28).

A eficácia e o funcionamento do planejamento estão diretamente relacionados ao apoio da vontade política aliado à consolidação da execução de ações paralelas ao processo, fortalecendo e legitimando as diretrizes de desenvolvimento. Importa destacar que o desempenho e o desenvolvimento local são afetados, também, pela dinâmica da globalização e, conseqüentemente, pelas determinações e condições estabelecidas por economias internacionais que acentuam a dependência das localidades de caráter periférico (MOLINA, 2005).

O grande desafio está em legitimar o planejamento para o desenvolvimento local, como instrumento de cunho ideológico e político o qual está a serviço dos valores e propósitos integrados às necessidades e expectativas do grupo social. De acordo com Molina (2005, p. 45), “em seu significado mais amplo, o planejamento implica a identificação de um conjunto

de variáveis, com o objetivo de adotar um curso de ação que, baseado em análises científicas, permita alcançar um estado ou situação restabelecida”.

Conforme já visto, a complexidade da atividade turística traz consigo efeitos de ordem positiva e negativa. Portanto, para que haja o aproveitamento dos benefícios que o turismo pode gerar, faz-se necessária a adoção de medidas que proporcionem o alcance do futuro desejado, a utilização de recursos de forma racional e a otimização das potencialidades dos destinos, gerando competitividade para tais destinos e garantindo a sustentabilidade socioeconômica e ambiental desses espaços.

No campo econômico, a sazonalidade e a desarticulação das atividades tradicionais podem ser destacadas como problemas causados pelo turismo. No campo sociocultural, destacam-se: transmissão de doenças, modificação dos padrões de consumo; problemas gerados pela saturação da infraestrutura; transformação de valores e condutas morais e manifestações de etnocentrismo. No campo do ambiente natural, podem ser evidenciados problemas no solo, na água, no ar, por meio do consumo não racional e não planejado do espaço onde está inserida a atividade turística e também por intermédio das relações constituídas e estabelecidas nesse espaço (DIAS, 2003).

O planejamento é condição para o desenvolvimento da atividade turística, haja vista que o turismo é uma atividade de constante consumo do território, o que aponta a necessidade de definição clara dos objetivos da atividade e objetivos econômicos que se deseja alcançar, assim como as áreas que devem ser protegidas e exploradas. Logo, “o uso do território pela atividade turística e a fragilidade dos recursos dos quais dependem o turismo para sua continuidade justificam por si só a necessidade de se recorrer à técnica do planejamento como forma de garantir um desenvolvimento turístico sustentável.” (DIAS, 2003, p. 37).

Em uma visão estratégica, mas não menos sustentável, Petrocchi (2009) trata da gestão e do planejamento turístico, relacionando-os com a importância de a atividade turística ser escolhida enquanto negócio para a comunidade do destino. O autor considera que “planejar é estabelecer objetivos para o destino de turismo e determinar métodos para alcançá-los” (PETROCCHI, 2009, p.17). Todavia, convém destacar que, para a definição dos objetivos, é imprescindível que haja o conhecimento da realidade do destino. Tal realidade pode ser compreendida a partir da análise dos fatores endógenos, considerando aspectos referentes à

infraestrutura básica, à infraestrutura de acesso, à infraestrutura turística, aos fatores de atratividade determinados pelos recursos e atrativos naturais, histórico-culturais e aos eventos programados. Essa análise levará à construção técnica do diagnóstico precedido de um inventário da oferta turística. Igualmente importante é a projeção de cenários futuros, a partir da análise das tendências, considerando fatores exógenos, mas que geram influência direta ou indireta no setor, levando à identificação de oportunidades e ameaças, estabelecendo premissas para a elaboração de um prognóstico.

De acordo com Molina (2005, p. 46), “o planejamento do turismo é um processo racional cujo objetivo maior consiste em assegurar o crescimento e o desenvolvimento turístico”. Considera-se que esse processo implica no envolvimento dos elementos relacionados à oferta e à demanda, ou seja, a todos os subsistemas do turismo, mas de forma integrada às demais atividades econômicas e setores do país.

Para Boullón (2002), o planejamento do espaço turístico deve contemplar os diversos tipos de espaços, compreendendo os seguintes elementos: espaço real; espaço potencial; espaço cultural; espaço natural adaptado; espaço artificial; espaço natural virgem; espaço vital e espaço turístico.

O **espaço real** diz respeito à totalidade da superfície do planeta e da biosfera e é considerado real pela possibilidade concreta da sua modificação pela ação do homem. O **espaço potencial** está relacionado ao espaço visualizado pelos planejadores após diagnóstico. Portanto, está na esfera da idealização da técnica contemplada pelo planejamento, mas ainda não existe no presente. O **espaço natural adaptado** refere-se às áreas em que a flora e a fauna seguem seu curso vital, a partir da interferência humana que determina o tempo de vida, o modo e o ritmo de produção e o crescimento. Uma forma de exemplificar são os espaços rurais que possuem adaptações voltadas para a produção. O **espaço artificial** compreende o espaço sob intervenção total do homem. Nesse espaço, todos os elementos presentes são criados pelo homem e, de acordo com Boullón, sua expressão máxima é a cidade, sendo chamado também de espaço urbano. O **espaço natural virgem** são áreas sem intervenção alguma do homem e, dessa forma, possuem os seus recursos totalmente preservados e conservados. Esse tipo de espaço torna-se cada vez mais difícil de ser encontrado. O **espaço natural vital** diz respeito ao entorno ou meio necessário à sobrevivência e à existência do homem. O **espaço turístico** está relacionado ao espaço que abriga a presença dos atrativos turísticos, implicando o

consumo desses produtos e a instalação de recursos diversos, a partir da interação entre atrativos e equipamentos turísticos.

Seguindo uma escala espacial de caráter convencional, o planejamento turístico adquire a seguinte categorização: planejamento nacional, gerando planos a serem executados em todo o país; planejamento regional, gerando planos voltados para um conjunto de estados ou municípios, de um mesmo país, que possuam características políticas, socioeconômicas, culturais e geográficas similares; planejamento estadual, gerando planos de desenvolvimento do turismo no estado; e planejamento municipal, direcionado para o raio de ação municipal.

Molina (2005) apresenta 10 fases que integram o planejamento turístico, estando cada uma delas correlacionadas entre si em dinâmica interdependente: Diagnóstico; Prognóstico; Planos; Objetivos; Metas; Estratégias; Programas; Pressupostos; Projetos; e Avaliação.

O principal produto do planejamento é o plano, constituindo-se em um instrumento que apresenta as orientações básicas para o desenvolvimento e/ou o crescimento do objeto planejado. O plano apresenta o direcionamento para o alcance do futuro ou cenário desejado, estabelecido nos objetivos.

O plano é um corpo vivo que não deve ser aplicado rigidamente, mas ser formulado de maneira que se adéque às mudanças ocorridas no contexto em que atua [...] está integrado por um diagnóstico e um prognóstico que, por sua vez, lhe servem de antecedente. Da mesma maneira, apresenta objetivos e metas, define a imagem-objetivo e identifica as estratégias gerais. (MOLINA, 2005, p. 55).

O diagnóstico é a primeira análise a ser apresentada em um plano de desenvolvimento turístico. Essa etapa considera a realidade do objeto a partir de fatos, análise e avaliação qualitativa e quantitativa de variáveis relacionadas aos aspectos históricos e atuais do sistema turístico. O diagnóstico deve considerar, entre outras variáveis: **Aspectos gerais do setor**, como números de divisas, entradas de turistas, planos e políticas de desenvolvimento para o setor, crescimento, participação no PIB; **Análise da oferta**, infraestrutura básica, atrativos, hierarquia; qualidade dos serviços, exploração dos espaços, preços, formas de consumo, índices de ocupação, transportes, equipamentos de restauração, alimentos e bebidas, capacidade de carga, localização dos equipamentos e atrativos, acesso e acessibilidade, mobilidade urbana; **Análise da demanda**, volume de deslocamentos, concorrência,

sazonalidade, demanda potencial, motivação, meio de transporte utilizado, perfil do visitante, origem do visitante; e **Análise da superestrutura**, considerando a organização institucional, a estrutura legal e financeira, atuação do órgão oficial de turismo, recursos humanos, planos de desenvolvimento e articulação do setor público e privado (representatividade das entidades e segmentos empresariais do turismo). É necessário ser dado o destaque, também, para o processo de inventário da oferta turística, etapa que fundamenta e antecipa o diagnóstico, e é seguida de uma análise dos pontos de atenção e das forças do objeto, contemplando as variáveis mencionadas anteriormente. Nesse sentido, a metodologia a ser utilizada para o inventário da oferta turística deve seguir parâmetros que permitam a identificação dos recursos, atrativos e infraestrutura existente em escala quantitativa e qualitativa.

En la oferta turística, se indican los atractivos turísticos para lo cual se señala el inventario turístico y el proceso de su jerarquización; los acontecimientos programados; la definición de zonas, corredores, centros turísticos y demás espacios turísticos. Se debe relacionar a sí mismo la capacidad del sistema de transporte turístico en todas sus modalidades. También se debe indicar la infraestructura urbana en el espacio de concentración de los atractivos; instalaciones de hospedaje, instalaciones gastronómicas y de esparcimiento, agencias de viajes [...] Diagnóstico, en cual se analiza el desarrollo turístico de un país, el papel del turismo en el desarrollo económico de la nación, los elementos que intervienen del producto turístico y que incluyen desde los atractivos hasta los distintos servicios; la tecnología turística; la imagen competitiva, comercialización y promoción del producto y la demanda turística en sus distintos tipos: receptivo, egresivo, e interno, y el movimiento fronterizo. (CÁRDENAS, 1991, 74-75).

Acima foram apresentadas algumas das principais variáveis a serem observadas na elaboração do diagnóstico. É importante que o plano de desenvolvimento turístico considere a realidade do objeto, sem desvincular o turismo das demais atividades e aspectos relacionados ao setor, de forma direta ou indireta, dada a característica do Sístur, enquanto sistema aberto. Reitera-se, portanto, que o diagnóstico desempenha um papel fundamental na política de desenvolvimento turístico.

Quanto ao prognóstico, constitui-se na projeção de cenários futuros, apresentando estimativas a curto, médio e longo prazo. A sua elaboração é realizada com base nos fatores externos, considerando as variáveis incontroláveis: aspectos econômicos, políticos, legais, sociais, culturais, tecnológicos e comportamento de demanda. Entretanto, algumas dessas variáveis são identificadas no diagnóstico, o que torna justificável a importância da sequência diagnóstico-prognóstico.

Assim, somente a partir de um diagnóstico pode-se estabelecer um prognóstico para qualquer atividade. Com base nesta afirmação, o prognóstico consiste na projeção das variáveis identificadas no diagnóstico, tal como estas se desenvolvem no tempo; ou seja, a evolução que teriam sem a intervenção premeditada, com o objetivo de modificar os problemas estruturais e de caráter conjuntural. (MOLINA, 2005, p. 60).

A partir das conclusões identificadas no diagnóstico e das prospecções apresentadas no prognóstico, definem-se os objetivos. “Conhecida a situação presente, o processo de planejamento estudará a formulação de objetivos a serem alcançados no futuro” (PETROCCHI, 2009, p. 23). Os objetivos atuam como orientadores do processo de desenvolvimento e constituem-se na definição de uma situação futura que se pretende alcançar.

Ainda sobre a função dos objetivos, “além de orientar o desenvolvimento, são eles que comprometem os agentes de planejamento e os receptores, para atingi-los a partir de um alto grau de aproveitamento dos recursos disponíveis.” (MOLINA 2005, p.64). A partir do nível de planejamento global, os objetivos serão válidos para todos e para cada um dos setores do turismo. Em suma, os objetivos determinam concretamente o que se deseja alcançar em determinado período (PETROCCHI, 2003).

A definição do objetivo está relacionada, também, ao conceito do destino, ao posicionamento que se pretende estabelecer perante o mercado consumidor do turismo e diante dos parceiros e concorrentes. Essa decisão deve ser tomada a partir das potencialidades e recursos existentes, após análise competitiva e comparativa do objeto, estando, desde já, relacionada a forma como o objeto será percebido por todos.

Sobre a questão, Petrocchi (2009) apresenta a visão de futuro, considerando a projeção do destino no espaço e tempo com indicação das principais características que se deseja alcançar. “A visão de futuro define o foco para o destino de turismo. A visão é também o desafio compartilhado e desejado pela comunidade.” (PETROCCHI, 2009, p. 119). Para Rezende (2012), a visão identifica as linhas imaginárias que a comunidade e os *stakeholdres* (demais interessados no destino) podem enxergar ou projetar, explicitando as aspirações de forma racional. “Os cenários da visão do município levam em conta as variáveis quantitativas e qualitativas, com abordagens projetivas e prospectivas [...]. A visão deve corresponder a um

desafio estratégico, inovador, criativo, empreendedor e gerador de qualidade [...]” (REZENDE, 2012, p. 79).

As estratégias são essenciais para a concretização dos objetivos. Enquanto conceito, a estratégia pode ser entendida como meios, formas, atividades ou caminhos para atender aos objetivos do plano de desenvolvimento do destino turístico. As estratégias devem ser definidas considerando-se o tipo de negócio e vocação do turismo e devem ser estudadas cuidadosamente antes da execução, pois constituem tomadas de decisão para o futuro do objeto planejado (REZENDE, 2012).

Segundo Molina (2005, p. 70), “o conceito de estratégia indica que é a fase do processo de planejamento que orienta a respeito da forma em que os objetivos serão atingidos, comprometendo assim os recursos disponíveis no interior de um âmbito de ação definido”. As estratégias estabelecem caminhos que viabilizam o alcance dos objetivos definidos no plano. Por conseguinte, a definição e/ou execução de uma estratégia, sem considerar as etapas anteriores, pode gerar resultados irreversíveis para o objeto. Não é difícil identificarmos casos no turismo brasileiro que correspondam a essa realidade.

Em sua definição do processo de planejamento e elaboração do plano de desenvolvimento do turismo, Petrocchi (2009) orienta que as competências essenciais encontradas nos pontos fortes do destino devem ser incorporadas às estratégias e estas são formuladas por meio da avaliação da oferta, da demanda e da concorrência, considerando-se os pontos fortes, pontos fracos, oportunidades e ameaças. Além disso, é necessário que se realize um estudo de competitividade e análise de tendências e projeção do mercado.

Como a diferenciação é a essência da competitividade, as estratégias buscam vantagens competitivas diferenciais. No mercado do turismo, as diferenças entre produtos tendem a diminuir, enquanto as capacidades competitivas dos destinos concorrentes tendem a aumentar. O destino de turismo, por si, já é singular, pois incorpora as peculiaridades da geografia, da gente, da história e da cultura do lugar. O destino, por conseguinte, é naturalmente diferenciado. Há destinos com ofertas similares, como praia ou montanha; outros com baixo valor de atratividade, mas não há dois lugares iguais. Estratégias de inovação e/ou da qualidade nos serviços surgem, então, como instrumentos que possibilitam incorporar vantagens diferenciais e distinguir o destino de seus concorrentes. (PETROCCHI, 2009, p.199).

Em um caráter mais específico do que os planos, os programas compõem projetos e devem ser definidos a partir de diretrizes, considerando as principais potencialidades, os principais pontos de atenção e os recursos disponíveis do objeto. Tais diretrizes comumente estão relacionadas à capacitação e à qualificação de mão de obra, captação, promoção de investimentos etc. “Os programas são documentos derivados do plano de desenvolvimento e detalham os delineamentos deste. Se o plano é o documento e o produto que ocupa o primeiro lugar da hierarquia no planejamento, os programas ocupam o segundo.” (MOLINA 2005, p. 71). Os programas também podem ser compreendidos como instrumentos para a concretização das diretrizes dos planos e podem ser reconhecidos, por outro lado, como um conjunto de projetos voltados para o alcance de objetivos, conforme defendido por Dias (2003).

Petrocchi (2009) ainda destaca que os programas, em geral, contemplam estes aspectos: Estruturação da oferta turística; Promoção e divulgação do destino; Uso e ocupação do solo, dentro de uma perspectiva territorial; Qualificação profissional; *Marketing* interno; normatização e fiscalização; e Apoio técnico, pesquisas e controle. A materialização dos programas é dada a partir da execução dos projetos que os compõem.

Necessária se faz, portanto, a avaliação permanente dos planos de desenvolvimento turístico, em função da dinâmica da atividade, ocorrendo em alguns casos o redimensionamento das ações e estratégias. Contudo, é preciso que haja uma comunicação clara e permanente entre os envolvidos no processo, informando a todas as partes interessadas as possíveis alterações, quando for o caso (DIAS, 2003).

Para Rezende (2012, p.125), “o acompanhamento do planejamento permite verificar se o andamento do mesmo está ou estará de acordo com o alcance dos objetivos [...] e com a coerência das estratégias e ações”. Essa fase está presente em todos os momentos e consiste na comparação do planejado, do esperado com o realizado. De acordo com Molina (2005), quando se avalia, mede-se a diferença entre o planejado, o pretendido, com o recebido, ou seja, o realizado.

Conforme concepção do Ministério do Turismo (2009), a avaliação consiste na análise dos resultados das ações com indicadores relacionados à eficácia, à eficiência e à efetividade.

Sobre controle, reconhece como monitoramento, acompanhamento e supervisão (BRASIL, 2009).

O planejamento define-se em etapas, estratégias e programas, a partir dos objetivos. Os programas, por sua vez, podem ser compreendidos como ferramentas para viabilizar a execução das estratégias definidas no plano. O planejamento minimiza as possíveis consequências da intervenção do turismo no espaço e favorece um desenvolvimento baseado nos princípios da sustentabilidade. Entretanto, Luchiari (1998) tece uma análise crítica sobre a temática:

O desenvolvimento regional pode ser planejado, equacionando da melhor maneira as relações entre interesses econômicos, sociais, políticos e daqueles que lutam pela preservação de ecossistemas naturais. Mas dificilmente ele será sustentável em todas as dimensões. As noções de desenvolvimento econômico e sustentabilidade (natural e social) são quase antagônicas, podendo colocar em risco a sociedade ou a credibilidade de um planejamento sério. A ideologia da sustentabilidade é limitada pela própria economia de mercado. (LUCHIARI, 1998, p. 27).

A abordagem apresentada pela autora traz uma vertente bastante realista, mas talvez não reconhecida pelas correntes que defendem a bandeira da sustentabilidade. Em verdade, não há uma desconsideração da possibilidade do desenvolvimento sustentável, tampouco da necessidade e importância do planejamento. Contudo, é apontada a incompatibilidade de um processo que consiga abarcar todas as esferas, uma vez que os interesses econômicos do mercado (sujeito dominante do processo) prevalecem acima de qualquer aspecto, inclusive da preservação e conservação ambiental e ou do bem-estar social.

É preciso, portanto, planejar e definir políticas públicas para o desenvolvimento do turismo, pois, a partir de um posicionamento e definição de prioridades, torna-se mais factível a aplicação de ações mitigadoras voltadas para as consequências dos interesses econômicos advindos dos sujeitos dominantes.

### 3.2 POLÍTICAS PÚBLICAS E O DESENVOLVIMENTO DE DESTINOS TURÍSTICOS

Em seu significado mais abrangente, pode-se reconhecer a política como a tomada de decisões a qual se propõe a organizar os diversos interesses da comunidade. É o processo pelo qual grupos de pessoas tomam decisões. Em uma linha weberiana, são reconhecidas políticas

financeiras, políticas de descontos, políticas educacionais, políticas sindicais, políticas administrativas de ordem diversas. Assim, as políticas podem ser em esfera pública, privada ou de terceiro setor (BRASIL, 2009).

O desenvolvimento do turismo, em função da complexidade da atividade e do seu caráter econômico, deve estar pautado na definição de diretrizes e estratégias baseadas em análises de fatos e fatores endógenos e exógenos, considerando a diversidade e as particularidades da oferta que define o destino turístico, bem como as características da demanda que o consome. As políticas de turismo correspondem aos direcionamentos que são dados à atividade. Na realidade brasileira, observa-se que, na maioria das vezes, não se utilizam instrumentos ou ferramentas que conduzam e/ou monitorem a aplicação e resultados das diretrizes e estratégias, não correspondendo às linhas federais e, com isso, a eficácia das ações não atende ao esperado e ao necessário.

De acordo com Cárdenas (1991), o processo de desenvolvimento e a política pública de turismo devem considerar a oferta turística disponível e as características da demanda, seja a real, seja a potencial, além da realidade em termos globais, locais ou regionais, conforme apresentado a seguir:

Por ejemplo, el desarrollo turístico requiere analizar, además de la oferta y la demanda, el papel que ha desempeñado en el desarrollo del país. Ello obliga, antes de presentar los distintos componentes de la oferta turística y los diferentes tipos de demanda, analizar la actividad en su desarrollo histórico, en su actuación como componente en el desarrollo del país y en su marco institucional. (CÁRDENAS, 1991, p. 75).

Para alguns autores, embora o fato de algumas medidas serem aplicadas para a realização da atividade – seja de forma isolada ou de forma coletiva, seja de ordem pública ou privada – represente a existência de uma política de turismo, é preciso que sejam estabelecidos os princípios e bases para o desenvolvimento pautado em documentos capazes de nortear a setor. Contudo, esses documentos por si só não garantem a efetiva concretização dos resultados, tampouco a aplicação das estratégias, se não houver uma força motriz que as executem. Nesse caso, representada pela administração pública e pelo coletivo empresariado, Dias (2003) apresenta a política pública como tudo aquilo que o governo decide fazer ou não, implicando decisões deliberadas entre alternativas, mas que necessita passar por um processo, ainda que ratificada ou autorizada por órgãos públicos.

Em geral, o termo política é associado à ação do Estado atribuindo a conotação de sujeito para o indivíduo. Contudo, de acordo com Bobbio, Matteucci e Pasquino (1998), o Estado assume papel de sujeito e objeto da política. Assume o papel de sujeito quando desempenha atos da seguinte natureza: ordenar ou proibir alguma ação com efeitos vinculadores para todos os membros de um determinado grupo social, o exercício de um domínio exclusivo sobre um determinado território; legislar, por meio de normas válidas para todos; extrair recursos de um setor da sociedade para outros; e assumir papel de objeto quando se refere à esfera da política ações de conquistas, defesa, ampliação, destruição do poder estatal.

Acerca das políticas para a atividade turística, Beni (2003) complementa:

É necessário que sejam delineadas diretrizes básicas de uma política econômica nacional para o desenvolvimento do Turismo. Trata-se de definir a lógica de um plano de Desenvolvimento Turístico em nível global e regional. Essa prática evitará o prosseguimento de tantos erros que foram debitados ao turismo e ao seu desenvolvimento, culpa, na realidade, que provém unicamente de uma carência fundamental de ordem teórica e institucional. Carência que não deve ser debitada aos empreendedores hoteleiros ou qualquer outro operador do setor, mas, sobretudo, à área institucional pública de turismo que poderia e deveria intervir em uma atividade que resulta eminentemente pública por suas características. Em outros termos, deseja-se reafirmar: o turismo é uma atividade que requer a intervenção proeminente do Estado pelo que representa em suas características fundamentais. (BENI, p. 100).

Em verdade, o autor tenta revelar a necessidade de definição de diretrizes reguladoras e bases político-legais que inibam ações arbitrárias do empresariado, ou até mesmo da própria população local no espaço turístico, tendo em vista que as consequências podem impactar o bem-estar comum. Com relação a uma atividade econômica e considerando a sua interface sociocultural, o desenvolvimento do turismo está associado à ação do poder público com a definição de planos e estratégias viabilizadoras de um processo sustentável. Ainda que a atividade seja, também, do interesse do empresariado, é responsabilidade do governo a garantia dos interesses da coletividade, em especial no caráter socioeconômico e cultural. Nesse sentido, Dias (2003) define a política pública, com base na efetiva ação estatal para satisfazer ao interesse público, sendo direcionada ao bem coletivo.

Podemos definir a política pública como conjunto de ações executadas pelo Estado, enquanto sujeito, dirigidas a atender às necessidades de toda a sociedade. Embora a política possa ser exercida pelo conjunto da sociedade,

não sendo uma ação exclusiva do Estado, a política pública é um conjunto de ações do ESTADO. São linhas de ação que buscam satisfazer o interesse público e têm que estar direcionadas ao bem comum. (DIAS, 2003, p. 121).

Embora o termo política seja utilizado amplamente, é considerável a sua importância, visto que, de uma forma ou outra, ela está sempre relacionada às tomadas de decisão, a partir da definição de alternativas e seleção daquelas mais apropriadas para o alcance dos objetivos pretendidos. Dentro dessa perspectiva e da complexa sociedade atual, há uma setorização das políticas em campos específicos e diversos (TELES, 2009).

No contexto acima estão inseridas as políticas de turismo. Ao considerar o papel do poder público no desenvolvimento do turismo, compete ao Estado traduzir interesses específicos em um interesse geral, beneficiando a coletividade, planejando e regulando o setor nos âmbitos federal estadual e municipal, com regulamentação e legislação específicas. A ação do Estado deve estimular o empreendedorismo para investidores potenciais, mas é igualmente de sua responsabilidade a adoção de infraestrutura básica e de acesso.

Cabe ao Estado, ainda, o incentivo por meio da criação de linhas de créditos específicas, por exemplo. Além desses aspectos apresentados, é de competência da administração pública a promoção dos destinos frente aos mercados emissores nacionais e internacionais de determinadas localidades. É de sua responsabilidade a definição das diretrizes do turismo do município, estado ou país; entretanto é necessário um processo articulado com a iniciativa privada, incluindo-se a participação desta nas tomadas de decisões, por intermédio de representantes das entidades de classe, setores específicos da sociedade civil organizada. “A política de turismo, de modo geral, está inserida na política econômica mais ampla de um país, com seus desdobramentos regionais e locais.” (DIAS, 2003, p. 126).

Sobre a atuação do Estado na atividade turística na Bahia, Queiroz (2002) revela:

[...] a importância atualmente assumida pela problemática da intervenção e dos limites à atuação do Estado ratifica a contemporaneidade desta questão. Ao longo da evolução do turismo baiano o Estado sempre esteve presente, sobretudo a partir da década de 70, atuando com base em um modelo altamente interventor, hoje bastante questionado, tendo a polêmica ultrapassado a agenda de discussões do meio acadêmico e abarcado amplos segmentos da sociedade civil. Nesse caso o debate vem sendo promovido principalmente pelo próprio Poder Público estadual, que diante das transformações em curso da economia mundial, das exigências de ordem

fiscal e da necessidade de elevar a competitividade do turismo baiano, vem buscando rever o seu próprio papel. (QUEIROZ, 2002, p. 15).

Por outro lado, cabe à iniciativa privada a garantia de serviços de qualidade por meio do funcionamento dos empreendimentos, assim como o direcionamento da atividade, de forma sustentável, em vistas à preservação e conservação do meio ambiente, considerando-se aspectos naturais e culturais. Isso significa dizer que a atuação da iniciativa privada deve ser voltada para a responsabilidade ambiental, cultural e social, que não se limita apenas a promover a geração de emprego, mas comungar com a sustentabilidade do próprio negócio, assumindo o elemento natural e/ou cultural como matéria-prima do turismo. Nesse sentido, tais elementos devem ser valorizados, de forma racional, respeitando-se a legislação correspondente e estando inserida a comunidade nos processos operacionais dos empreendimentos, cuidando da promoção e comercialização do negócio, sem perder de vista as particularidades do destino turístico.

De fato, a realidade do sistema turístico do Brasil sempre esteve sustentada por intervenções do Estado, ocasionando um posicionamento passivo por parte do empresariado o qual, por sua vez, não demonstra perfil competitivo suficientemente expressivo, se considerarmos os resultados do turismo no Brasil em relação ao mundo, em que pese a sua diversidade cultural e natural. Levando essa reflexão para o turismo baiano no cenário brasileiro, Queiroz (2002) identifica que, do mesmo modo, o modelo interventor do público sobre o privado direcionou a passividade da esfera empresarial. “Os empresários vinculados ao *trade* turístico estadual e, sobretudo, ao soteropolitano, beneficiando-se das estratégias intervencionistas do governo passaram a atribuir ao Estado a responsabilidade pelo desempenho quase integral da atividade.” (QUEIROZ, 2002, p. 16).

O reflexo dessa realidade está presente no sistema turístico de muitos destinos turísticos baianos, em que a ação do empresário está voltada especificamente para o seu negócio, não estabelecendo compromisso com o destino de forma mais ampla, havendo baixa participação nas tomadas de decisão, conforme já exemplificado anteriormente, no caso de Morro de São Paulo, objeto desta pesquisa. Em parte, por falta de interesse desses atores (iniciativa privada); em parte, pela ação centralizadora do poder público (ainda observada nos dias atuais).

Em linhas gerais Palomo (1985 apud QUEIROZ, 2002) apresenta como papel do Estado no turismo:

- Estimular e incrementar a iniciativa privada com fins a um desenvolvimento mais intenso e harmônico;
- Prestar ajudas econômicas e de orientação nos projetos que promovam efeitos sociais e econômicos benéficos;
- Defender os recursos naturais, históricos e patrimoniais e os direitos dos consumidores turistas;
- Controlar o equilíbrio estrutural e o cumprimento da normativa;
- Criar e articular o marco jurídico para o normal e perfeito desenvolvimento e expansão;
- Corrigir desajustes mediante ações indiretas e diretas. (PALOMO, 1985, apud QUEIROZ, 2002, p. 17).

Seguramente, o turismo deve estar pautado no planejamento dentro de princípios estratégicos – tanto no que tange à iniciativa privada quanto no que concerne ao poder público – mas, sobretudo, baseado na sustentabilidade econômica, política, social e ambiental.

De acordo com Teles (2009, p. 109), “uma política de turismo deve contemplar a organização da atividade, o direito de deslocamento dos cidadãos, os reflexos das ações sobre as localidades, o posicionamento dos países diante da atividade turística”. O mesmo autor aponta que a tônica das políticas públicas de turismo deve consistir nas formas espaciais, nos arranjos da dinâmica da atividade e na interface com o desenvolvimento econômico e social e ações de planejamento.

[...] as políticas públicas de turismo devem definir diretrizes que promovam o desenvolvimento da atividade de modo a gerar mais benefícios para as populações locais e minimizar impactos negativos. Não é apenas o turismo que pode causar problemas ou danos a uma comunidade, agricultura, pecuária, indústria ou comércio, também podem causar danos, concentração de renda, exploração de pessoas, exclusão social, danos culturais ou ambientais. Uma política pública deve ter objetivos claros e metas definidas. [...] daí a importância dos gestores dos destinos turísticos estarem atentos ao planejamento e execução da política de turismo. O monitoramento da atividade é crucial para identificar se o turismo está sendo estimulado de forma a promover o desenvolvimento. (GOLDNER, RITCHIE, MCINTOSH, 2002, p. 364).

### 3.2.1 Políticas Públicas de Turismo no Brasil

Uma política pública de turismo pode ser entendida como um conjunto de intenções, diretrizes e estratégias e/ou ações deliberadas, no âmbito do poder público, em virtude do objetivo geral de alcançar e/ou dar continuidade ao pleno desenvolvimento da atividade turística num dado território (BRUSADIN, 2005).

A discussão acerca das políticas públicas de turismo no Brasil é relativamente nova. Em geral, ao longo dos tempos, o foco da intervenção dos governos esteve voltado, prioritariamente, para questões relacionadas à saúde, educação, agricultura, indústria, comércio, energia, habitação e economia. Somente a partir das últimas décadas é que o turismo passa a ser também cerne de políticas públicas e, da mesma forma, o patrimônio histórico-cultural, o meio ambiente e a tecnologia. Em verdade, as políticas públicas de turismo não são pensadas de forma isolada, tampouco sem considerar a articulação público-privada. Portanto, assegure-se que o turismo deve ser pensado e planejado, levando-se em consideração a sua interface com diferentes segmentos: educação, meio ambiente, cultura, saneamento, segurança, economia, entre outros. É o que assevera o Ministério do Turismo:

No caso do turismo, as políticas públicas, possuem um nível de articulação cada vez mais intenso. A intervenção possui uma característica importante, as políticas direcionadas ao planejamento e desenvolvimento do turismo devem estar articuladas com outras políticas, que podem ser ligadas diretamente ao turismo, ou a ele relacionadas, como transporte, meio ambiente, saneamento básico, saúde, educação, segurança, fomento de atividades produtivas, etc. [...]. À medida que a sociedade se democratiza e se conscientiza de seus problemas e desafios mais urgentes, essas políticas públicas se articulam com outras políticas (privadas e institucionais) e direcionam atividades de mercado e de cidadania. (BRASIL, 2009, p. 30).

Por outro lado, os primeiros sinais de participação do Estado na atividade turística coincidem com maior intervenção deste na economia, na década de 1930. Naquele período foi criado o Decreto Lei nº 406, de 4 de maio de 1938, que previa autorização governamental para venda de passagens aéreas, marítimas ou rodoviárias (DIAS, 2003).

Autores como Ferraz (2000), Cruz (2000), Trigo (2002), Dias (2003) e Beni (2006) apresentam fatos que montam a cronologia do fomento do Estado para o desenvolvimento do

turismo no Brasil. Dentre os eventos e fatos, considera-se, neste trabalho, a criação do Ministério do Turismo como um marco para o turismo no Brasil.

De acordo com Cooper et. al. (2002), a criação de um Ministério para o Turismo revela a importância e representatividade do setor para a economia de um país. Com isso, a atividade passa a fazer parte das prioridades nacionais com recursos específicos, autonomia na definição das diretrizes e construção de políticas públicas próprias. No caso do Brasil, observa-se que o incremento e fortalecimento do turismo acompanha essa realidade. Os programas federais de turismo e o crescimento da participação do setor no PIB são exemplos, além do fomento à criação de secretarias estaduais e municipais de turismo.

A seguir é apresentado breve percurso cronológico, conforme autores mencionados acima, considerado como ações de composição da política pública de turismo do País. Com a finalidade de posicionar a Bahia no contexto nacional, também serão apresentados marcos do turismo baiano, a partir da pesquisa realizada por Queiroz (2002).

Até meados da década de 1940, as poucas políticas relacionadas indiretamente ao turismo estavam voltadas à proteção dos bens históricos e artísticos nacionais e à fiscalização das vendas de agências e vendas de passagens (BRASIL, 2009). No quadro seguinte (Quadro 2) estão destacadas as principais ações que definiram as diretrizes do turismo no Brasil em ordem cronológica até 2004. A partir de 2005, observa-se que as principais ações estiveram relacionadas à atualização da política nacional de turismo e à atualização de programas já existentes, além da implementação do PRODETUR Nacional 2011.

Quadro 2 - Cronologia de ações norteadoras fatos norteadores do turismo no Brasil e na Bahia

1924	Criação da Sociedade Brasileira de Turismo
1930	Criação da Secção de Turismo da Diretoria do Arquivo e Divulgação do Estado da Bahia.
1934	Criação de um dos primeiros hotéis de luxo de da capital baiana – Palace Hotel
1937	Criação do Decreto de 10 de dezembro de 1937 - Implantação da Estância Hidromineral de Itaparica, na Bahia.
1937	Promulgação da Lei Federal nº 25, de 30 de novembro de 1937 – Proteção aos monumentos de interesse histórico e artístico cultural no país.
1938	Criação do Decreto-lei nº 406, de 4 de maio de 1938 – Autorização governamental para fiscalização das vendas de passagens aéreas, rodoviárias ou de navio.

1939	Criação do Decreto-lei nº 1915, de 27 de dezembro de 1.939 – Criação da divisão de turismo com a finalidade de superintender, organizar e fiscalizar os serviços de turismo interno e externo.
1940	Criação do Decreto-lei nº 2.440 de 23 de julho de 1940 – Regulamentação das agências de viagens e empresas que ofereciam serviços para viagens com remuneração.
1945	Integração da Divisão do Turismo à estrutura do Departamento Nacional de Informação, subordinado ao Ministério da Justiça e Negócios Interiores.
1946/1947	O Turismo subordinado ao Ministério da Justiça e Negócios.
1946	Proibição dos jogos de azar no Brasil.
1947	Criação do Decreto-lei nº 641 de 08 de abril de 1947 – Incorporação das atividades de estatística à Diretoria de Arquivo e Divulgação do Estado da Bahia.
1950	Construção do Hotel de Cipó na Estância Hidromineral de Cipó, na Bahia, a mais antiga do Brasil.
1951	As agências de vendas de passagens ficam sujeitas ao registro do Departamento Nacional de Imigração e Colonização, e depois pelo Instituto Nacional de Imigração e Colonização.
1951	Instituição da taxa de turismo no estado da Bahia.
1952	Criação do Hotel da Bahia, em Salvador.
1953	Fundação da Associação Brasileira das Agências de Viagens.
1953	Inauguração do Grande Hotel de Itaparica, na Bahia.
1953	Criação da Lei Estadual 398, de 30 de junho de 1953 – Isenção de impostos municipais para estabelecimentos de hospedagem na Bahia.
1953	Criação da Lei Estadual nº 410, de setembro de 1953 – Conselho Municipal de Turismo de Salvador e Criação da Diretoria Municipal de Turismo da capital baiana.
1955	Criação do Decreto nº 16.261, de maio de 1955 - Criação da CPE Comissão de Planejamento Econômico do Estado da Bahia e Conselho de Desenvolvimento Econômico da Bahia (CONDEB)
1958	Criação do Decreto nº 44.863, de 21 de novembro de 1958 – Criação da Comissão Brasileira de Turismo (COMBRATUR) e estabelecimento de suas atribuições.
1958	O Turismo na Bahia é incorporado pela primeira vez às estratégias de governo do Estado, incluído entre os capítulos do Programa de Recuperação Econômica da Bahia.
1959	O Turismo passa a ser um dos setores prioritários do Plano de Desenvolvimento Econômico do Estado da Bahia (PLANDEB).
1960	Criação do Decreto nº 48.126, de 19 de abril de 1960 – Aprovação das atribuições da COMBRATUR.
1961	Criação da Lei nº 4.048, de 29 de dezembro de 1961 – Define a inclusão da Divisão de Turismo e Certames na estrutura do Ministério da Indústria e Comércio.
1963	Inaugurada a Rio-Bahia BR 116.
1963	Participação da Bahia em eventos nacionais e internacionais com

	elaboração de folheto promocional da Bahia e exposição fotográfica divulgando os atrativos e localidades como Cachoeira, Santo Amaro, Itaparica, Ilha dos Frades, Morro de São Paulo, Madre de Deus, entre outros.
1964	Criação da Superintendência de Turismo da cidade do Salvador (SUTURSA), em substituição ao Departamento de Turismo e Divisão Pública (DTDP).
1966	Criação da Lei nº 55, de 18 de novembro de 1966 – Definição da Política Nacional de Turismo; criação do Conselho Nacional de Turismo e a Empresa Brasileira de Turismo (Embratur). Criação do Decreto-lei nº 58.483, de 23 de maio de 1966 – Regulamentação das agências de viagens.
	Criação do Conselho de DESENVOLVIMENTO DO RECÔNCAVO
1968	Inauguração da BR 242 Salvador-Brasília.
1968	Criação da Bahiatura, pela Lei Estadual 2.563, de 28 de agosto de 1968.
1968	Início da sistematização dos dados estatísticos do turismo receptivo do Brasil, pela Embratur.
1969	Criação da Resolução nº 71, de 10 de abril de 1969, pelo Conselho Nacional de Turismo (CNTur), com indicações para a elaboração do Plano Nacional de Turismo (Plantur).
1970	Implantação do Sistema Ferry-boat.
1971	Lançamento do Plano de Turismo do Recôncavo.
1971	Criação do Decreto-lei nº 1.191, de 27 de outubro de 1971 – Criação de incentivos fiscais, a exemplo do Fundo Geral do Turismo (FUNGETUR).
1972	Inauguração da BR 101.
1973	Criação do Decreto-lei nº 71.791 – apresenta zonas prioritárias para o turismo.
1977	Deliberação Normativa nº 18 de 1977 da Embratur – Regulamentação das excursões. Lei nº 6.505 de 13 de dezembro de 1977, sancionada pela Presidência da República – estabelece condições para o funcionamento e fiscalização das atividades e serviços turísticos.
1980	Criação do Decreto-lei nº 84.451, de 11 de março de 1980 – Estabelece nova regulamentação ao passaporte brasileiro, extinguindo o visto de saída (este último era uma medida de regime militar) que funcionava como controle da saída de brasileiros do país.
1985	Criação do Projeto Turismo ecológico pela Embratur.
1986	Criação do Decreto-lei nº 2.294, de 21 de novembro de 1986 – Liberação do mercado para exercício e exploração de atividades turísticas, sem a fiscalização de órgão público.
1987	Incorporação das leis ambientais na formulação das políticas públicas. Lançamento do Turismo Ecológico como novo produto, pela Embratur.
1988	O turismo passa a ser citado na Constituição Brasileira em seu artigo 180.
1991	Criação da Lei nº 8181, de 28 de março de 1991. A Embratur recebe nova denominação, passando a ser Autarquia, vinculada à Secretaria de Desenvolvimento Regional da Presidência da República com a finalidade de coordenar e executar a Política Nacional do Turismo. A

	partir de então, passou a ser denominada de Instituto Brasileiro de Turismo.
1992	O turismo passa a ser de responsabilidade do Ministério da Indústria, Comércio e Turismo. É apresentado o Plano Nacional do Turismo (Plantur). Criação do Programa de Desenvolvimento do Turismo e do Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste (PRODETUR-NE).
1993 / 1994	Lançamento do PRODETUR-NE e lançamento das diretrizes para uma Política Nacional de Turismo.
1994	Instituição do Programa de Municipalização do Turismo (PNMT), para descentralização do turismo, desenvolvendo áreas potenciais para o turismo, inserido em uma proposta de municipalização do turismo, mas dentro de um conceito do turismo integrado com base nos princípios da sustentabilidade.
1996 / 2000	Criação do Ministério do Esporte e Turismo. Apresentação da nova Política Nacional de Turismo (1996-1999). Flexibilização da legislação. Redução das tarifas áreas. Autorização de cruzeiros com bandeiras estrangeira, na costa brasileira.
2003	Criação da Medida provisória nº 103, de 1º de janeiro de 2003 – Criação do Ministério do Turismo. Criação do programa de regionalização do turismo.
2004	Implementação do Programa de Regionalização do Turismo: Roteiros do Brasil
2009	Remapeamento das regiões turísticas do estado da Bahia.
2010	Lançamento do PRODETUR Nacional

Fonte: Construção da autora a partir de referencial bibliográfico e documental em (2012, 2013, 2014).

Em uma análise comparativa e crítica a partir do quadro apresentado (Quadro 02), nota-se que o estado da Bahia apresentou postura pioneira na definição e execução de ações estratégicas para o turismo no país, a exemplo do Plano Diretor de Turismo. É possível observar, também, que a cronologia apresentada acerca da atividade turística no estado da Bahia é eco das diretrizes nacionais do turismo, a exemplo do Programa Nacional de Municipalização do Turismo (PNMT) e do Programa de Regionalização do Turismo.

Na próxima subseção são apresentados, em linhas gerais, os Programas de Turismo, originados da Política Nacional de Turismo com destaque para o desenvolvimento da atividade no Brasil. Considerando-se que o objeto de estudo da presente pesquisa está situado no estado da Bahia, é apresentada, também de forma sucinta, a execução de tais programas na esfera do estado em questão, especialmente na Costa do Dendê, região turística onde o destino Morro de São Paulo está situado.

De acordo com Brusadin (2005), o planejamento do turismo sempre estará associado a políticas de âmbito governamental, a ponto de ser possível confundir planejamento e política, considerando que toda política é imbuída de intencionalidade e ideologia. Entretanto, sendo a política e o planejamento processos interdependentes, a elaboração de planos deve ser antecedida pela discussão das políticas que serão adotadas.

Conforme estudo realizado por Brusadin (2005):

O planejamento da atividade turística no Brasil se iniciou com a criação da Empresa Brasileira de Turismo – Embratur (hoje Instituto Brasileiro de Turismo) no ano de 1966, durante o regime militar. Criou-se o Sistema Nacional de Turismo, no qual o Conselho Nacional de Turismo – CNTur e a Embratur constituíam sua cúpula (PEREIRA, 2000). Essa primeira política de turismo instituída com o Decreto 55/66 direcionou investimentos de infraestrutura turística para o Nordeste brasileiro, principalmente para a hotelaria. Entretanto, não foram realizados investimentos de capacitação profissional que envolvesse as comunidades receptoras. A segunda política nacional de turismo instituída ocorreu no governo Collor de Mello, com a promulgação da Lei nº 8.181/91, que definiu uma política específica para o setor do turismo, o que fez com que nos anos 1990 a Embratur passasse a ter a finalidade de formular, de coordenar e de fazer executar a política nacional de turismo, certamente devido ao poder maior que lhe foi conferido ao longo dos anos anteriores, e que culminou na extinção do CNTur pela Lei nº 8.181/91. (BRUSADIN, 2005, p. 95-96).

No período que compreendeu de 1996 a 1999, a Política Nacional de Turismo que se seguiu, instituída no primeiro mandato de governo de Fernando Henrique Cardoso, esteve baseada em princípios de desenvolvimento como estabilização econômica, financiamentos, competitividade, modernização do Estado e redução dos desequilíbrios sociais e espaciais.

A Política Nacional de Turismo (PNTM) de 2000 teve como principal base a descentralização, definindo e fortalecendo secretarias e órgãos estaduais/municipais para a gestão do turismo. Transferiu-se a responsabilidade de gestão das atividades turísticas às esferas municipais com a participação das representações da sociedade civil organizada, representações do empresariado e comunidade.

Em 2003, no governo de Luís Inácio Lula da Silva, foi criado o Ministério do Turismo, que recebeu uma composição de órgãos assim divididos: Secretaria de Política de Turismo, Secretaria de Programas de Desenvolvimento do Turismo, Instituto Brasileiro de Turismo (Embratur) e Conselho Nacional de Turismo (CNTur). A partir de então, o papel da Embratur, como fomentador do desenvolvimento do turismo no País, passa a ser especialmente o de

promoção do destino Brasil. Nesse governo, é definida a PNT 2004-2007, com a criação de macroprogramas, dentre eles o de regionalização, que pode ser considerado como uma continuidade do PNMT (em uma versão evoluída).

A criação do Ministério do Turismo representou a significância da atividade para o país. A sua estruturação viabilizou a definição de diretrizes nacionais, norteando os princípios da gestão, organização e desenvolvimento do setor no Brasil. A partir de então, o turismo estabelece prioridades próprias, ainda que esteja relacionado à política nacional econômica, sendo um dos setores que mais cresce na economia brasileira.

A gestão do turismo, em virtude da sua complexidade, requer instrumentos que direcionem para o desenvolvimento de forma sustentável, contemplando as particularidades espaciais e regionais dos destinos. A seguir serão apresentados os principais programas, para a pesquisa desenvolvida, executados na gestão e desenvolvimento turístico no Brasil, originados ou direcionados pelas Políticas Nacionais de Turismo.

### **3.2.2.1 Programa de Desenvolvimento do Turismo (PRODETUR)**

#### ***Prodetur – NE I***

O Programa de Desenvolvimento do Turismo foi iniciado originalmente nos nove estados nordestinos, além do norte de Minas Gerais e Espírito Santo, intitulado como Programa de Desenvolvimento Turístico do Nordeste (PRODETUR /NE).

O PRODETUR/NE consiste em um programa de crédito para o setor público (Estados e Municípios) que foi concebido tanto para criar condições favoráveis à expansão e melhoria da qualidade da atividade turística na Região Nordeste, quanto para melhorar a qualidade de vida das populações residentes nas áreas beneficiadas. O PRODETUR/NE é financiado com recursos do BID e tem o Banco do Nordeste como Órgão Executor. (BNB, 2013).

O programa PRODETUR tem a sua origem a partir da iniciativa do estado de Sergipe, por intermédio do então ex-governador, João Alves Filho, quando verificava junto ao Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) – em consulta no ano de 1990 ao presidente e amigo, Enrique Iglesias – a possibilidade de aquisição de recursos para o desenvolvimento do

turismo no Estado Nordestino. Entretanto, o valor do recurso a ser pleiteado (US\$ 120 milhões) não estaria enquadrado nos parâmetros do BID, dada a inexpressividade do montante.

O PRODETUR foi apresentado como alternativa do pleito em conjunto dos estados nordestinos, o que representaria um recurso superior ao apresentado e contemplaria o desenvolvimento do turismo no Nordeste. Ao acatar a ideia apresentada por João Alves, os governadores se comprometeram a definir metas e contratar projetos, individualmente, em cada estado. Em 1994 é instituído, então, o Programa de Desenvolvimento do Turismo do Nordeste, com recursos no valor de US\$ 1,5 bilhão, composto por recursos próprios de cada Estado (50%) e financiamento pelo BID (50%) com repasse realizado pelo Banco do Nordeste na condição de agente financiador. A diretriz central do programa esteve pautada na criação de polos e corredores turísticos (QUEIROZ, 2002).

Em face da crise financeira que o Brasil vivia, naquele período, os estados nordestinos encontraram dificuldades para atender aos pré-requisitos estabelecidos pela agência financiadora – Banco do Nordeste. Entretanto, a Bahia foi o primeiro a iniciar a implementação do Programa de Desenvolvimento do Turismo, tendo a conclusão do Plano de Desenvolvimento do Turismo ao final de dezembro de 1991, recebendo a denominação de PRODETUR-BA. Posteriormente, a mesma denominação foi empregada ao Programa de Desenvolvimento do Turismo do Nordeste o PRODETUR-NE. Até o final da década de 1990 todos os estados já haviam conseguido implementar o programa.

Em linhas gerais, o PRODETUR-NE foi fruto de uma demanda regional, encabeçada pelo governo de Sergipe, mas que, por questões de estratégias e articulações políticas, foi associado à liderança do estado da Bahia, como resultado da força política do governo na época e da visibilidade já existente no cenário nacional do turismo. Além disso, em meio àquela época a Bahia destacava-se dos demais estados nordestinos, pelo seu aparato técnico voltado para o planejamento e desenvolvimento do turismo direcionado pelo Órgão Oficial de Turismo da Bahia, a Bahiatursa e posteriormente pela Secretaria de Cultura e Turismo do Estado da Bahia. Nesse contexto, a Bahia passa a ser referência no Nordeste, pelas ações e estrutura organizacional do órgão oficial de turismo, resultando produtos como pesquisas, oficinas de planejamento, definição de políticas públicas, ações promocionais institucionais com participação de destaque em feiras nacionais e internacionais do setor.

De acordo com informações do Banco do Nordeste (BNB, 2013), a execução do PRODETUR-NE se deu por meio do financiamento de obras de infraestrutura (saneamento, transportes, urbanização e outros), projetos de proteção ambiental e do patrimônio histórico e cultural, projetos de capacitação profissional e fortalecimento institucional das administrações de estados e municípios. Foi desenvolvido a partir de estudos encomendados pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), no começo da década de 1990, para que fossem identificadas as atividades econômicas que apresentariam vantagens competitivas desenvolvidas na região Nordeste, sendo o turismo uma das oportunidades mais viáveis, pelos recursos culturais e naturais expressivos e mão de obra em abundância.

[...] Com isso, para financiar [...] o BNDES inaugurou em 1994 o Programa Nordeste Competitivo (PNC). A iniciativa em turismo do PNC foi apoiada pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). Após negociações envolvendo a extinta SUDENE, o Banco do Nordeste (BNB), o BID, o então Ministério dos Esportes e Turismo e os Estados do Nordeste, foi criado o PRODETUR/NE, cuja primeira fase foi iniciada ainda em 1994. (BNB, 2013).

O Programa de Desenvolvimento Turístico da Bahia (PRODETUR-BA) foi um dos principais instrumentos daquele período em que o Estado assumiu, de forma estratégica, o papel de indutor, sendo criadas sete zonas turísticas, a partir do estudo das características geográficas e da vocação turística com denominações de acordo com os elementos de identificação, configurando-as como zonas temáticas prioritárias, a saber: Costa dos Coqueiros; Costa do Cacau; Costa do Dendê; Costa das Baleias; Chapada Diamantina; Baía de Todos os Santos; e Costa do Descobrimento. Por meio do PRODETUR foi iniciada a captação de recursos no Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), em forma de financiamento de longo prazo para investimento em infraestrutura pública em localidades pré-selecionadas, conforme estudo do Programa, que previa ação articulada entre público e privado com órgãos articuladores, agências financiadoras e organismos executores do Programa. Com a criação da Secretaria de Cultura e Turismo, buscou-se aproximar o turismo e a cultura (GARRIDO, 2002).

A vastidão territorial e a imensa diversidade de cenários, tradições culturais e outros atrativos que configuram o território baiano estão contemplados nas zonas turísticas, cada uma delas recebendo a denominação característica da sua principal identidade física ou temática. Essa multiplicidade de atrativos propicia ao visitante, e também aos investidores, uma variada gama de opções, favorecendo o aumento da permanência média e da taxa de retorno dos visitantes. (BAHIA, 2011, p. 32).

O PRODETUR-NE foi concebido em duas fases: o PRODETUR-NE I e o PRODETUR-NE II. A primeira fase já foi concluída e é possível encontrar informações sobre o relatório final no *site* do Banco do Nordeste (agente articulador). Entre os componentes do PRODETUR-NE I destacam-se: desenvolvimento institucional; obras múltiplas de infraestrutura (saneamento, resíduos sólidos, proteção e recuperação ambiental, transportes, recuperação de patrimônio histórico); e aeroportos.

Dentre os estados contemplados pelo PRODETUR-NE I, a Bahia foi o que recebeu maior aporte de recursos aplicados pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), seguido do Ceará e de Pernambuco. Quanto aos componentes, a maior parte dos recursos foi destinada para intervenções em aeroportos, seguido de transportes e saneamento básico.

Considerando especificamente a Bahia, foram definidas zonas turísticas para o direcionamento dos recursos, configurando a criação de centros turísticos, conforme apresenta Queiroz (2002):

Na primeira versão do PRODETUR, concluída em 1992, as zonas turísticas foram definidas inicialmente como: Baía de Todos os Santos, Costa dos Coqueiros, Costa do Descobrimento e Chapada Diamantina. Conforme esse planejamento, as zonas, por sua vez, deveriam conter Centros Turísticos – áreas reunindo hotéis resorts, outros equipamentos hoteleiros, restaurantes, infraestrutura completa de lazer, urbanização, áreas de preservação. A localização dos Centros foi selecionada levando-se em consideração os seguintes pontos: distância a ser percorrida a partir do aeroporto, àquela altura já com capacidade de operação com jatos, conforme a exigência para o recebimento de fluxos, sobretudo internacionais; qualidade dos atrativos naturais e culturais; patrimônio histórico local e grau de subdesenvolvimento das diferentes zonas – o objetivo era alavancar, através do turismo, o desenvolvimento de regiões deprimidas. (QUEIROZ, 2002, p.150).

Considerando-se o potencial turístico natural disponível em cada uma das zonas eleitas, definiu-se como prioridade implementar os Centros Turísticos nas seguintes Zonas Regionais: Zona Turística Costa do Descobrimento (Centros Turísticos de Itacaré /Ilhéus, Porto Seguro/Caraíva, Ponta da Baleia/Abrolhos) e a Zona Turística Costa dos Coqueiros (Centros turísticos Forte/Sauípe). Destaca-se que em uma primeira versão do PRODETUR-BA a Zona da Costa do Descobrimento contemplava a extensão litorânea de Itacaré a Prado. Além disso,

as Zonas Turísticas da Baía de Todos os Santos e a Chapada Diamantina e Costa do Dendê não foram consideradas como áreas prioritárias para investimentos (QUEIROZ, 2002).

Em 1993-94, o estado da Bahia apresentou uma proposta de reformulação ao BID, que reagiu contra uma possível pulverização dos recursos públicos a serem aplicados no turismo e defendeu a concentração dos investimentos em uma única região, neste caso na Costa do Descobrimento, justificada pelo fluxo turístico expressivo, já existente, e pelos elevados índices de crescimento somados aos problemas infraestruturais que comprometiam a sustentabilidade do patrimônio natural (QUEIROZ, 2002).

Apesar de, em conformidade com a proposta anteriormente mencionada, ter concentrado a maior parte dos recursos do PRODETUR I (57%) na Costa do Descobrimento (destacadamente no município de Porto Seguro, mas também em Santa Cruz Cabrália e Belmonte), o governo estadual não a seguiu completamente, investindo também em outras áreas, como em municípios da Baía de Todos os Santos, Costa dos Coqueiros, Costa do Dendê e Costa do Cacau. A primeira etapa do Programa de Desenvolvimento Turístico foi iniciada em 1995, tendo-se previsto sua conclusão em 2001. (QUEIROZ, 2002, p. 159).

Na Costa do Dendê, os investimentos foram essencialmente direcionados à ligação viária entre o Aeroporto de Valença e o Terminal Marítimo do Bom Jardim, complementando investimentos do governo da Bahia. Em paralelo, o PRODETUR financiou estudos e ações para a implementação das Áreas de Proteção Ambiental do Pratigi e de Marauí. Embora previsto no programa, o Sistema de Esgotamento Sanitário de Morro de São Paulo foi realizado com recursos outros captados pelo governo baiano, correspondendo a US\$ 868 mil previstos e sendo realizados US\$ 1.254 mil.<sup>2</sup>

Ademais, existem ações da primeira etapa do Programa, relacionadas à Costa do Dendê, que não puderam ser realizadas e que foram pleiteadas no PRODETUR-NE II na categoria de “ações a completar”, a saber: Urbanização de Morro de São Paulo; Sistema Viário Morro de São Paulo / Gamboa / Garapuá; Rodovia Itacaré / Camamu; Resíduos Sólidos Morro de São Paulo / Cairu / Valença.

---

<sup>2</sup> Informações completas disponíveis no relatório de avaliação do Prodetur Nordeste I. Disponível em: <<http://bnb.gov.br>> Acesso em: fev. 2014.

De acordo com avaliação realizada pelo Banco do Nordeste do Brasil, os impactos dos investimentos das ações do PRODETUR-NE I, especificamente na Costa do Dendê, podem ser apresentados, conforme segue:<sup>3</sup>

1 - Acesso entre aeroporto Valença / Terminal Marítimo Bom Jardim /Valença – Atinge Cairu, nos distritos de Gamboa do Morro e Morro de São Paulo. Localizado vizinho à Área de Proteção Ambiental do Guaibim, gerou impacto negativo sobre restingas e campos naturais. Quanto aos impactos socioculturais, o BNB considera baixos em curto prazo, mas de médio a altos no longo prazo. Quanto aos beneficiados, foram identificados o transporte marítimo, a hotelaria, a estiva, os empresários do comércio local e a prefeitura.

2- Criação das Áreas de Proteção Ambiental de Pratigi e Marauí – Atinge Ituberá, Igrapiuna, Marauí. O BNB considera em seu relatório de avaliação que as áreas protegidas diminuiriam o ritmo de degradação ambiental na região. Quanto aos beneficiados, são identificados, pela agência articuladora, os ambientalistas, os pousadeiros, pescadores e a mão de obra local.

Sobre a primeira fase do PRODETUR, embora tenha representado significativo impacto para o turismo no estado da Bahia, em especial para aspectos referentes à infraestrutura, observa-se que o direcionamento de recursos poderia ser melhor efetuado. Localidades como Morro de São Paulo, por exemplo, em constante sinal de alerta, dada a grande problemática da sua ocupação irregular e dos efeitos do turismo de massa, poderiam ter sido melhor contempladas e, da mesma forma, o destino de Lençóis na Chapada Diamantina, considerando o seu caráter ecoturístico. Logo, a definição de áreas prioritárias, embora seja estrategicamente necessária, deve ser acompanhada de uma análise de cenários atuais e futuros contemplando fatos e tendências.

No caso do PRODETUR I, de acordo com análise conclusiva apresentada no relatório do BNB, o impacto do Programa, em linhas gerais, no Pólo Litoral Sul (Costa do Cacau e Costa do Dendê) é caracterizado conforme segue:

As ações de intervenção no turismo no Pólo Litoral Sul, considerando as financiadas pelo PRODETUR NE I, pelo próprio Governo do Estado e por outras fontes, geraram um desenvolvimento efetivo da atividade turística na

---

<sup>3</sup> Informações completas disponíveis no relatório de avaliação do Prodetur Nordeste I. Disponível em: <<http://bnb.gov.br>> Acesso em: fev.2014.

região. Este crescimento pode ser identificado, por exemplo, com o aumento no fluxo turístico, a manutenção da receita turística, o aumento do valor investido nos empreendimentos turísticos e o crescimento sistemático de meios de hospedagem no Pólo a taxas anuais de 13,5%. Além do crescimento no número de UHs e meios de hospedagem, nota-se grande disposição em se investir no Pólo Litoral Sul, com uma sofisticação crescente nos empreendimentos, já que o valor investido por UH se mostra cada vez maior. As intervenções de grande impacto sócio-econômico e ambiental financiadas pelo PRODETUR NE I já tiveram, em sua maioria, as ações mitigadoras destes impactos. É o caso da Rodovia Ilhéus-Itacaré, que já veio acompanhada da criação e implementação da APA Itacaré-Serra Grande e do Parque Estadual do Conduru, evitando grande degradação ambiental no entorno da estrada e em função do aumento no fluxo turístico na região. Outro exemplo é a criação das APA's de Pratigi e Maraú, que já incluía um bom programa de conscientização para as pessoas e comunidades mais afetadas pelas restrições da criação da APA. Pode-se citar, ainda, que a implantação do acesso entre o aeroporto de Valença e o Terminal Marítimo foi acompanhada de implantação de um Sistema de Esgotamento Sanitário em Morro de São Paulo, uma das localidades mais afetadas pela intervenção[...] (BNB, 2014).

Em caráter de projeção, o mesmo relatório apresenta a necessidade de preparar a comunidade para o advento do fluxo, no que tange à capacitação sócio-profissional, conservação ambiental, recuperação urbanística e saneamento. Apresenta também a necessidade de ações voltadas para o controle do fluxo e a garantia de aumento da receita por turista, em detrimento do número total de visitantes. Aponta que é preciso alavancar o associativismo entre os agentes econômicos ligados às atividades turísticas, para que vislumbrem um objetivo comum e busquem um aumento da receita maior do que o aumento do número de turistas. É apresentada no relatório a importância da participação da comunidade (sociedade civil, empresariado e lideranças locais) na discussão acerca dos planos e da implementação das ações. Tal participação deve continuar sendo estimulada, permitindo maior envolvimento desses setores no processo de desenvolvimento turístico, garantindo a valorização e o crescimento dos destinos. Associado a isso, cabe a integração entre as duas regiões que compõem o pólo turístico em questão, de modo que haja ações complementares que fortaleçam a competitividade turística daquela região.

Conforme apresentado anteriormente, foram delimitadas zonas turísticas como estratégia para o desenvolvimento do turismo e direcionamento de recursos provindos do PRODETUR-NE. A partir de então, foi estabelecida a geografia turística da Bahia (Figura 6). Inicialmente, constituiu-se com 4 zonas turísticas, sendo incorporadas posteriormente 3 novas zonas, totalizando 7 zonas turísticas. Atendendo aos princípios de desenvolvimento integrado e

sustentável, na fase II do PRODETUR-NE foram definidos pólos de turismo, cuja formação deu-se a partir da incorporação das zonas turísticas.

Figura 6 - Mapa da Geografia Turística do Estado da Bahia - PRODETUR I



Fonte: Secretaria de Turismo do Estado da Bahia (2011).

### ***Prodetur – NE II***

O PRODETUR-NE II ainda encontra-se em execução e, diferentemente do PRODETUR I, conta com a participação do Ministério do Turismo (MTur) na composição do grupo de trabalho, juntamente com o Banco do Nordeste do Brasil (BNB), para análise técnica dos planos e projetos turísticos apoiados pela instituição.

Nos quadros 03e 04 são apresentadas algumas das principais informações das duas fases do Programa, conforme informações disponibilizadas pelo BNB.

Com a implementação da primeira fase do PRODETUR/NE ocorreram melhorias significativas na infraestrutura de saneamento básico (água e esgoto) e de suporte ao turismo (aeroportos, urbanização de áreas turísticas, centros de convenções, recuperação de patrimônio histórico), bem como um aquecimento da economia das localidades turísticas beneficiadas e/ou impactadas pelas ações do Programa. Entretanto também pôde ser observada a ocorrência de impactos socioambientais negativos direta e indiretamente associados às intervenções realizadas. Tais impactos tiveram uma repercussão negativa, além de possivelmente representarem

comprometimento de parte dos resultados do Programa. Com o conhecimento desses resultados observados, durante as negociações do PRODETUR/NE II, iniciadas em 1999, dois grandes direcionamentos estratégicos foram definidos: 1) a reparação dos impactos negativos resultantes da primeira fase do Programa e 2) a não repetição de tais impactos em sua segunda fase, por meio da incorporação dos princípios do Desenvolvimento Sustentável. A experiência adquirida com a execução do PRODETUR/NE I permitiu a utilização de novos conceitos e estratégias na estruturação da sua segunda fase. (BNB, 2013).

Entre as estratégias estabelecidas, destacam-se: a definição das áreas a serem beneficiadas pelas ações do Programa, com base no conceito de Pólos Turísticos (espaço geográfico definido e nomeado de acordo com a vocação para o turismo, envolvendo atrativos turísticos similares e/ou complementares) e planejamento participativo; realização de ações objetivando benefício da população local – desenvolvimento humano e social; mitigação de Passivos Ambientais, associados a alguns dos projetos do PRODETUR-NE I; e fortalecimento da gestão municipal.

No PRODETUR-NE II foi estabelecido que todos os investimentos deveriam estar inseridos em um Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável (PDTIS), elaborado por cada pólo turístico e devendo ser validado pelos respectivos conselhos. Da lista de estados contemplados pelo PRODETUR-NE II, Pernambuco foi o que recebeu maior aporte de recursos aplicados pelo BID, seguido do Ceará e Bahia. Abaixo, estão destacados os componentes do PRODETUR-NE II, conforme informações disponibilizadas pelo Banco do Nordeste.

**1 Fortalecimento da Capacidade Municipal de Gestão do Turismo.** As atividades neste componente são orientadas para garantir que o governo local e a população disponham de instrumentos adequados e desenvolvam a capacidade para manter e incrementar as atrações turísticas e os serviços locais necessários para o crescimento por longo prazo do turismo.

**2 Planejamento Estratégico, Treinamento e Infra-estrutura para o Crescimento Turístico.** Este componente está desenhado para assegurar que os Estados tenham a capacidade de planejamento e funcionamento para realização das atividades turísticas a seu cargo, assim como possam dispor da infraestrutura necessária ao desenvolvimento do setor turismo no estado.

**3 Promoção de Investimentos do Setor Privado.** Este componente tem como objetivo promover e ampliar a integração do setor privado como agente complementar do processo de financiamento do investimento público no desenvolvimento dos pólos de turismo. (BNB, 2013).

De acordo com o relatório de término de projeto (versão final 2012) apresentado pelo BID<sup>4</sup>, a intenção inicial do PRODETUR-NE II era de abranger os 09 (nove) estados da região Nordeste, além de polos turísticos no Norte de Minas Gerais e Espírito Santo. Por questões relacionadas com as condições prévias para contratação dos subempréstimos (BNB-Estados), a totalidade dos recursos do financiamento acabou sendo comprometida por meio de contratos de subempréstimo em 06 (seis) estados, os quais se encarregaram de executar as obras e projetos componentes do Programa. Por conseguinte, os polos turísticos contemplados e que receberam recursos do PRODETUR-NE II foram: do Descobrimento, que engloba a Costado Descobrimento e a Costa das Baleias; Pólo Litoral Sul; Pólo Salvador e Entorno e o Pólo da Chapada Diamantina, no estado da Bahia; do Vale do Jequitinhonha, em Minas Gerais; Pólo Costa das Dunas, no Rio Grande do Norte; Pólo Costa dos Arrecifes, em Pernambuco; Pólo Costa do Sol, no Ceará; e Pólo Costa do Delta, no Piauí.

Considerando que o estado de Sergipe não cumpriu as condições prévias necessárias para participar do PRODETUR-NE II, os projetos do Pólo Costa dos Coqueirais, que constavam na amostra inicial de projetos, foram retirados da amostra de análise, assim como da avaliação do Programa. Observa-se que a Bahia foi o estado com maior número de polos contemplados pelo Programa, conforme o quadro 03 e a figura 7, representando um recurso com cerca de US\$ 85,5 milhões. Quanto às ações direcionadas para a Costa do Dendê, destacam-se:

- Elaboração do Estudo Socioeconômico - Aterro/Coleta Seletiva na Península de Maraú;
- Elaboração do Plano de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos (PGIRS) e Educação Ambiental da Sede e Ilhas de Cairu e Boipeba;
- Elaboração do PGIRS e Educação Ambiental na Península de Maraú;
- Elaboração do Plano de Manejo e Educação Ambiental da APA da Baía de Camamu;
- Revisão do Plano de Manejo da APA de Guaibim;
- Elaboração do Projeto de Urbanização de Morro de São Paulo;
- Elaboração do Projeto de Urbanização da Orla de Guaibim;
- Urbanização de Morro de São Paulo;
- Elaboração do Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável (PDITS) para o Pólo Litoral Sul;

---

<sup>4</sup> Disponível em: <<http://www.iadb.org>> Acesso em: mar. 2014

- Sondagem para implantação do Sistema de Abastecimento de Água (SAS) da Barra Grande- Maraú;
- Rodovia BA 001- Implantação do Trecho Itacaré/Camamu.

Considerando as ações específicas para o objeto de estudo da presente pesquisa, observa-se que Morro de São Paulo foi contemplado pelo PRODETUR II por intermédio da elaboração do Plano de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos (PGIRS) e Educação Ambiental da Sede e Ilhas de Cairu e Boipeba, na elaboração do Projeto de Urbanização de Morro de São Paulo, a urbanização de Morro de São Paulo propriamente dita e a elaboração do Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável (PDITS) para o Pólo Litoral Sul.

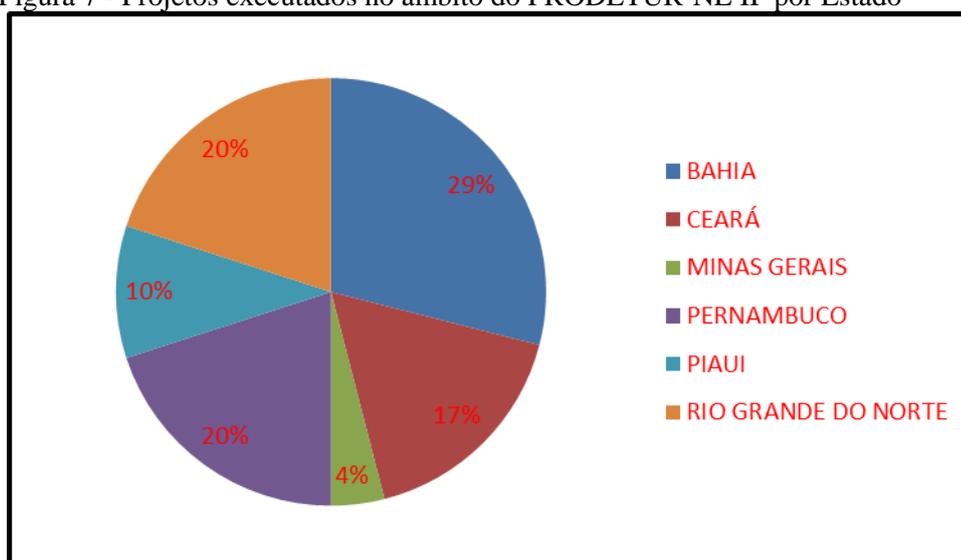
Dentre essas ações, a de maior impacto na localidade foi a elaboração do projeto de urbanização e a sua execução, pois as outras ações ficaram no âmbito do planejamento com execução aquém do definido. Com orçamento de R\$3,3 milhões, o projeto teve sua licitação concluída pela Conder, com obras iniciadas em 2010-2011 e concluídas em 2012, gerando ressignificação das vias de acesso com transformação física e das características da Vila. As intervenções do processo e os resultados serão abordados no capítulo 4 desta dissertação.

Tabela 1 – Projetos executados no âmbito do PRODETUR-NE II - Por Estado<sup>5</sup>

<b>ESTADOS</b>	<b>QUANTIDADE DE PROJETOS</b>	<b>%</b>
BAHIA	40	29
CEARÁ	23	17
MINAS GERAIS	06	04
PERNAMBUCO	27	20
PIAUI	13	10
RIO GRANDE DO NORTE	27	20
<b>TOTAL</b>	<b>136</b>	<b>100</b>

Fonte: BID (2014). Disponível em: <<http://www.iadb.org>>. Acesso em: 12 mar. 2014.

<sup>5</sup> Relatório completo dos resultados do PRODETUR-NE. Disponível em: <<http://www.iadb.org>>. Acesso em: mar. 2014.

Figura 7 - Projetos executados no âmbito do PRODETUR-NE II por Estado<sup>6</sup>

Fonte: BID (2014). Disponível em: <<http://www.iadb.org>>. Acesso em: 12 mar. 2014.

Quadro 3 - Informações Gerais PRODETUR-NE I

<b>Objetivo Geral</b>	Reforçar a capacidade da Região Nordeste em manter e expandir sua crescente indústria turística, contribuindo assim para o desenvolvimento socioeconômico regional por meio de investimentos em infraestrutura básica e serviços públicos em áreas atualmente de expansão turística.
<b>Objetivos específicos</b>	Atrair atividades turísticas privadas adicionais e de melhor padrão; gerar oportunidades de emprego; melhorar os níveis de renda; aumentar as receitas públicas; beneficiar a população de baixa renda das áreas selecionadas com disponibilização dos serviços de abastecimento de água, esgotos e acessos pavimentados; aumentar a capacidade dos estados beneficiados de acompanhar a demanda por serviços básicos.
<b>Metas financeiras</b>	Investimentos até o montante de <b>US\$ 670,00 milhões</b> . Aporte de recursos oriundos do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID): <b>60%</b> Aporte de recursos de contrapartida local de Estados e da União: <b>40%</b> .
<b>Público-alvo</b>	Administração pública de Estados e Municípios localizados nos nove estados da região Nordeste.
<b>Prazos do financiamento</b>	<b>Desembolsos:</b> até 12/06/2005, conforme prorrogações dos prazos do contrato de empréstimo firmado entre o BID e o Banco do Nordeste (BNB). <b>Amortização (pagamento):</b> até 12/12/2019.
<b>Ações executadas/ componentes</b>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Reestruturação Organizacional</li> <li>2. Desenvolvimento e implementação de sistemas de apoio administrativo, financeiro e instrumentos operacionais.</li> <li>3. Fortalecimento da capacidade fiscal e regulatória (particularmente das administrações municipais).</li> <li>4. Treinamento de pessoal.</li> <li>5. Obras múltiplas de infraestrutura básica e serviços públicos.</li> </ol>

Fonte: Construção da autora a partir da pesquisa bibliográfica e documental (2013)

<sup>6</sup> Relatório completo dos resultados do PRODETUR-NE. Disponível em: <<http://www.iadb.org>>. Acesso em: mar. 2014.

O PRODETUR-NE envolveu a execução de 264 projetos, já concluídos. Tais investimentos contemplaram: a construção e/ou reforma e ampliação de aeroportos; a pavimentação e/ou recuperação de rodovias; a disponibilização de serviços de saneamento básico por meio da implantação de sistemas de água e esgoto; a recuperação de patrimônio histórico; a proteção ambiental de locais onde a característica de fragilidade dos ecossistemas torna-os susceptíveis à degradação pelas atividades antrópicas (entre elas, o turismo) e a capacitação de órgãos de governo responsáveis pela gestão da atividade nos Estados (BNB, 2013).

Quadro 4 - Informações Gerais PRODETUR-NE II

<b>Objetivo Geral</b>	Melhorar a qualidade de vida da população que reside nos pólos turísticos situados nos estados participantes do Programa.
<b>Objetivos específicos</b>	Promover o aumento das receitas provenientes da atividade turística; melhorar a capacidade de gestão dessas receitas por parte dos Estados e Municípios; assegurar o desenvolvimento turístico autossustentável e responsável nas áreas a serem beneficiadas pelo Programa; melhorar a qualidade de vida das populações fixas dos municípios a serem beneficiados, por meio de incremento dos postos de trabalho e renda, aumento da acessibilidade da população aos serviços urbanos e melhoria da gestão municipal sobre o uso e ocupação do solo, o meio ambiente e o crescimento da atividade turística; conferir sustentabilidade às ações realizadas no âmbito da primeira fase do PRODETUR-NE, antes de expandir a atuação para novas áreas turísticas.
<b>Metas financeiras</b>	Investimentos até o montante de <b>US\$ 400,00 milhões</b> . Aporte de recursos oriundos do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID): <b>60%</b> . Aporte de recursos de contrapartida local de Estados e da União: <b>40%</b> .
<b>Público-alvo</b>	Estados e Municípios localizados na área de atuação do Banco do Nordeste, compreendendo toda a região Nordeste, além da porção norte dos estados de Minas Gerais e Espírito Santo.
<b>Prazos do financiamento</b>	Contratação dos subempréstimos: até 27/09/2006. Desembolsos: até 27/09/2009. Prazo para amortização (pagamento): de 27/03/2008 até 25/09/2027 (aproximadamente 20 anos).
<b>Ações executadas / componentes</b>	1 Fortalecimento da capacidade de gestão pública do turismo. 2Planejamento estratégico, treinamento e infraestrutura para o crescimento turístico . 3Promoção de Investimentos do Setor Privado.

Fonte: Construção da autora desta dissertação, a partir da pesquisa bibliográfica e documental (2013).

Em 2010, o PRODETUR passou a ter caráter nacional, portanto, denominado Programa Nacional de Desenvolvimento do Turismo (PRODETUR NACIONAL). Além de envolver o PRODETUR-NE I e II, estende-se a outras regiões brasileiras. O objetivo principal é gerar

condições que facilitem a consecução das metas do Plano Nacional de Turismo 2007-2010. Já os objetivos específicos são: contribuir para aumentar a capacidade de competição dos destinos turísticos brasileiros; e consolidar a política turística nacional, por meio de gestão pública descentralizada, participativa e em cooperação com os diferentes níveis da Administração Pública, nas esferas federal, estadual e municipal.

O apoio do BID ao PRODETUR Nacional ocorre por meio de uma linha de Crédito Condicionado para Investimento (CCLIP). Poderão se qualificar como mutuários os estados, os municípios e as entidades de personalidade jurídica própria que integrem a administração turística pública de âmbito federal, estadual ou municipal. Os investimentos do Programa são operacionalizados pelo MTur, que orienta tecnicamente as propostas estaduais e municipais.

A partir do planejamento das áreas prioritárias são definidas intervenções públicas a ser implementadas, com vistas a fazer do turismo uma alternativa concreta, na geração de emprego e renda para a população local. O PRODETUR Nacional apoia o financiamento de projetos de desenvolvimento turístico, considerando cinco componentes, a saber: Estratégia de Produto Turístico; Estratégia de comercialização; Fortalecimento institucional; Infraestrutura e serviços básicos; e Gestão ambiental.

### **3.2.2.2 Programa Nacional de Municipalização do Turismo (PNMT)**

O Programa Nacional de Municipalização do Turismo (PNMT) foi criado no ano de 1992, ainda no Ministério da Indústria, do Comércio e do Turismo, sob a orientação técnica da Organização Mundial do Turismo (OMT). Entretanto, o lançamento do Programa ocorreu nacionalmente em 1995, com a realização da I Oficina para Capacitação e Credenciamento dos Agentes Multiplicadores Nacionais e Estaduais. O Programa persistiu em âmbito federal até o final da gestão do ex-presidente Fernando Henrique Cardoso, no final de 2001 (SEBRAE, 2013).

As diretrizes do PNMT buscaram tornar os municípios autossuficientes, no que diz respeito aos procedimentos de desenvolvimento de um planejamento e à implantação de uma política municipal de turismo. Foram elegíveis a participar do programa os municípios que entendessem ter potencialidade para o desenvolvimento da economia do turismo.

Um dos principais programas que foram efetivados na PNT 2000 foi o Programa Nacional de Municipalização do Turismo – PNMT, criado pela portaria n.130, de 30 de março de 1994, do Ministério da Indústria, do Comércio e do Turismo – MICT — por meio do então Ministério do Esporte e Turismo, sendo, portanto, a Embratur o órgão responsável por sua execução. No Programa Nacional de Municipalização do Turismo, implementado no Brasil no período de 1994 a 2001, procurou-se introduzir uma metodologia de planejamento com enfoque participativo, formulada a partir da fusão da técnica Metaplan e do método ZOPP, ambos criados na Alemanha nas décadas de 1970 e 1980, respectivamente, pela Agência Governamental GTZ (Sociedade Alemã de Cooperação Técnica). A técnica Metaplan baseia-se na visualização com ênfase no moderador. O método ZOPP, Planejamento de Projetos Orientados por Objetivos, incorpora as técnicas Metaplan, porém é mais voltado para o desenvolvimento e projetos técnicos de cooperação. O procedimento baseia-se na capacitação por meio de oficinas, que ocorrem em três fases com intervalos mínimos de 90 dias, compostas por grupos de trabalhos em que todos os participantes, com base em perguntas e material orientador, vão iniciando a construção do conhecimento a partir da realidade individual. (BRUSADIN, 2005, p. 97).

Criado pelo governo federal, o PNMT buscou estimular o desenvolvimento turístico nacional, a partir da descentralização das políticas públicas de turismo. E, de acordo com a Embratur/Ministério do Esporte e Turismo (1999), o objetivo geral do PNMT era fomentar o desenvolvimento turístico sustentável nos municípios, com base na sustentabilidade econômica, social, ambiental, cultural e política.

As principais etapas do processo de implementação do PNMT nos municípios compreenderam basicamente: o preenchimento do Relatório de Informações Turísticas (RINTUR); o treinamento dos agentes multiplicadores; a conscientização da comunidade; a formação do Conselho Municipal de Turismo; a criação do Fundo Municipal do Turismo; e a elaboração e implementação do Plano de Desenvolvimento Turístico Municipal.

A intenção era proporcionar aos municípios brasileiros a capacidade técnico-organizacional, para que criassem os seus Conselhos Municipais de Turismo, inserindo suas comunidades no processo, de forma participativa, na formulação e na gestão do Plano Municipal de Desenvolvimento do Turismo Sustentável. Os princípios norteadores do programa para tal finalidade foram estes: descentralização, sustentabilidade, parcerias, mobilização e capacitação (BRUSADIN, 2005).

De acordo com informações concedidas pela Bahiatursa, durante a coleta de dados para a presente pesquisa, na Bahia o PNMT gerou expressivos resultados, no que tange à

sensibilização para a importância do turismo enquanto atividade econômica, além da formação dos Conselhos Municipais de Turismo e da articulação e mobilização das comunidades. E esse resultado tem como principal estímulo a metodologia de planejamento participativo que conduziu o programa.

A partir das diretrizes do PNMT, especificamente na Costa do Dendê, entre os principais desdobramentos, destacam-se:

- A realização de 12 (doze) oficinas do PNMT;
- A realização de 07(sete) oficinas regionais pelo PRODETUR/BA;
- A Criação do Conselho do Pólo Turístico Litoral Sul;
- Instalação dos Conselhos Municipais;
- Oficinas da primeira, segunda e terceira fases do PNMT, com participação de 90 representantes dos municípios de Cairu, Camamu, Igrapiúna, Ituberá, Maraú, Nilo Peçanha, Taperoá e Valença;
- Pesquisa da demanda e oferta hoteleira Bahiatursa;
- Realização do Inventário e Diagnóstico Turístico para Morro de São Paulo, Boipeba (Cairu) e Barra Grande (Maraú), sendo esta uma iniciativa conjunta do Sebrae e Faculdade de Turismo da Bahia;
- Realização do Inventário e elaboração do Plano de Desenvolvimento Turístico de Taperoá, cuja iniciativa partiu do Centro Universitário Estácio da Bahia – Estácio FIB e Prefeitura Municipal de Taperoá.

O Programa de Municipalização do Turismo representou um marco para o turismo baiano, considerando a proposta das formações das instâncias de governança com a participação da iniciativa privada, terceiro setor e poder público. Outro aspecto de relevância fomentado pelo PNMT foi a elaboração de Planos Municipais de Turismo e o planejamento participativo, conforme mencionado anteriormente. Por outro lado, o envolvimento dos municípios no processo ocorreu com variação. No caso dos municípios da Costa do Dendê, o município de maior destaque foi o município de Maraú e Valença. Salienta-se que esses municípios também se apresentavam de forma mais articulada nos processos de implementação do Programa.

No caso do município de Cairu, apesar de ter sido contemplado pelo Programa, o baixo envolvimento da administração pública e o posicionamento pouco expressivo junto às instâncias de governança inibiram, de certa forma, o melhor aproveitamento dos benefícios

decorrentes do PNMT. Em Morro de São Paulo, destino de maior destaque do município e da região turística da Costa do Dendê, a presença de um empresariado desarticulado e pouco envolvido da comunidade acentuou esse fato na localidade. E, conseqüentemente, por diversas vezes ficou às margens do processo, contribuindo para o crescimento desordenado já presente no local àquela época.

Na sequência do PNMT foi implementado o Programa de Regionalização do Turismo, mas já no governo Lula (primeiro mandato), com diretrizes voltadas para o desenvolvimento integrado do turismo no Brasil, dando origem à formação dos Pólos de Turismo no Estado da Bahia, à elaboração dos Planos de desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável e à criação de roteiros integrados, além de destinos indutores do turismo. Na próxima subseção serão apresentadas as linhas gerais do Programa de Regionalização do Turismo – Roteiros do Brasil e desdobramentos no estado da Bahia e região Turística da Costa do Dendê.

### **3.2.2.3 Programa de Regionalização do Turismo**

O Governo Federal, em 2003, criou o Ministério do Turismo e formulou, de maneira participativa, o Plano Nacional de Turismo, para o período 2003-2007. Nesse plano foram definidas as diretrizes, as metas e os programas, que se constituíram como política pública indutora do desenvolvimento socioeconômico do país. Ao adotar como premissas a ética e a sustentabilidade, o Plano Nacional de Turismo 2003-2007 (PNT) contemplou sete macroprogramas. O Programa de Regionalização do Turismo - Roteiros do Brasil foi formulado como um programa a partir do Macroprograma 4 – Estruturação e Diversificação da Oferta Turística (BRASIL, 2007; 2013).

O programa deve ser considerado como uma política pública de turismo, iniciada com a participação dos representantes dos órgãos e colegiados de turismo municipais e estaduais, além de representantes do setor privado, instituições de ensino e terceiro setor. As regiões turísticas das unidades federativas foram instituídas a partir dos seus respectivos municípios com potencialidade turística já desenvolvida ou a ser desenvolvida. Foram identificadas cerca de 220 regiões turísticas formadas por um total de 3.319 municípios. A partir da definição de estratégias de implementação das regiões turísticas foi gerado o Mapa de Regionalização do Turismo “[...] que tinha como objetivo nortear ações de programas e processos no âmbito do Ministério do Turismo.” (BRASIL, 2013, p. 20).

Outra estratégia determinante foi a promoção e comercialização dos produtos e serviços turísticos, por meio do Salão do Turismo - Roteiros do Brasil, um evento anual que reunia as Unidades Federativas representadas pelos seus respectivos destinos com ações promocionais em um mesmo espaço, gerando negócio e posicionando cada destino. O referido salão de turismo conjugava as tendências, vocação e potencialidades das regiões turísticas, além das especificidades de cada destino, considerando recursos culturais, naturais, a cadeia produtiva do turismo, entre outros.

O Programa contempla a qualificação dos gestores municipais e profissionais envolvidos com o setor na formação, na operação e gestão do turismo. Desse modo, foram realizados cursos de capacitação, contemplando as diretrizes e premissas do programa, envolvendo órgãos oficiais de turismo, instâncias de governança e instituições de ensino.

Foram definidos 65 destinos indutores como estratégia de aperfeiçoamento do programa. Tais destinos foram priorizados pela Política Nacional de Turismo 2007-2010. Na Bahia foram definidos 5 (cinco) destinos indutores, a saber: Porto Seguro, Salvador, Mata de São João, Maraú e Lençóis.

A definição dos destinos indutores considerou a capacidade de receptivo dos municípios-destinos, além da oferta de produtos e fluxo turístico. Com o papel de gerar o desenvolvimento e crescimento turístico da região onde estão inseridos, os destinos foram avaliados *in loco* por equipe técnica do Ministério do Turismo, a partir de indicação do poder público de cada estado, mediante análise da formatação da oferta turística e das potencialidades existentes na Bahia, expressas inicialmente em questionário enviado pelo Ministério do Turismo e a ser respondido por cada município.

Dentre os municípios indicados na Costa do Dendê na Bahia (Valença, Cairu, Maraú, Ituberá, Camamu), o maior envolvimento deu-se por parte do município de Maraú, que apresentava estratégica articulação com as instâncias de governança e órgãos oficiais de Turismo, o que proporcionou ao município a condição de destino indutor. Contudo, esse fato é questionável, pois o município de Cairu, mais especificamente Morro de São Paulo, atendendo aos critérios estabelecidos pelo programa, deveria ser o destino indutor da região. Isso porque, se compararmos as duas localidades, a segunda apresenta condições superiores à primeira, no

que diz respeito à capacidade de receptivo, bem como à formatação e à comercialização da oferta (apesar de ainda não ser da forma adequada). Entretanto, o baixo envolvimento do poder público, a desarticulação dessa instância com o processo e a consequente ausência de representatividade do município de Cairu impossibilitaram que Morro de São Paulo fosse considerado como destino indutor.

Dentro do contexto do Programa de Regionalização do Turismo - Roteiros do Brasil, em 2009 foi realizada a revisão do zoneamento turístico da Bahia, pela Secretaria de Turismo, em conjunto com o Órgão Oficial de Turismo do Estado (Bahiatursa), enquanto interlocutora do processo e com a participação de representações dos municípios envolvidos no zoneamento, além de representações do terceiro setor. Após a revisão, a Bahia passou a contar com 13 Regiões Turísticas. As sete regiões foram mantidas com algumas incorporações de municípios, em alguns dos casos, a exemplo da Baía de Todos os Santos e da Chapada Diamantina, que passaram a abrigar um número maior de municípios.

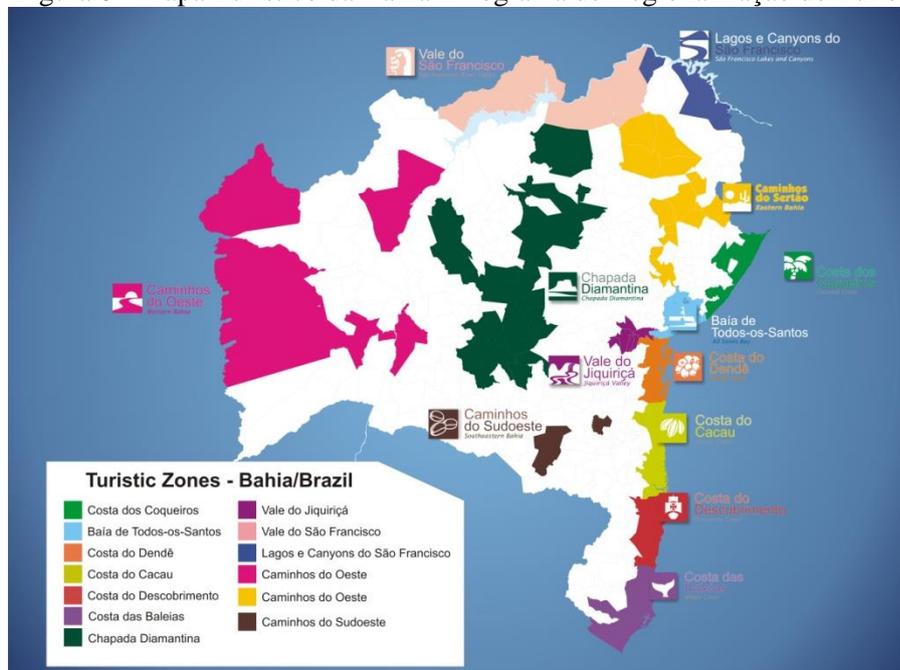
Para incorporação à região turística, a Bahiatursa considerou os critérios estabelecidos pelo Ministério do Turismo, compreendendo municípios de apoio turístico, municípios de potencialidade turística e município turístico. Para cada especificação, houve uma relação de aspectos a serem atendidos os quais eram verificados e reconhecidos a partir de relatórios apresentados pelos municípios e visitas *in loco* realizadas por comissão técnica composta por representantes do órgão oficial, operadoras de turismo, guias de turismo e empresários de turismo da região. A partir desse período foram definidos, também, os roteiros integrados de cada região, dentro da metodologia de oficinas com representantes do *trade* turístico.

As oficinas foram realizadas por consultores do órgão oficial de turismo do Estado, analisando os recursos de oferta de cada município integrante da região turística, as potencialidades existentes e as possibilidades de integração em roteiros, considerando-se o aproveitamento turístico. Assim foram originados roteiros turísticos que eram testados *in loco* por equipe formada pelos próprios participantes da oficina, em conjunto com a consultoria contratada.

Atualmente, o Mapa Turístico da Bahia (Figura 8) apresenta o zoneamento formado pelas seguintes regiões turísticas: Costa dos Coqueiros, Baía de Todos os Santos, Chapada

Diamantina, Costa do Dendê, Costa do Cacau, Costa do Descobrimento, Costa das Baleias, Caminhos do Oeste, Caminhos do Sertão e Caminhos do Sudoeste (BAHIA, 2011).

Figura 8 - Mapa Turístico da Bahia– Programa de Regionalização do Turismo



Fonte: Material disponibilizado pelo Órgão Oficial de Turismo do Estado da Bahia - Bahiatursa, em março de (2014).

Em 2010, os resultados do Programa de Regionalização foram avaliados, reforçando a estratégia de descentralização das políticas públicas na construção de alianças. Em 2013, com definição da Política Nacional do Turismo 2013-2016, não houve alteração na concepção filosófica e conceitual, ainda que tenha sofrido ajustes.

Os ajustes propõem qualificar a concepção estratégica, as ferramentas de gestão e incorporar mecanismos de fomento capazes de provocar e promover concepções inovadoras ao enfrentamento das fragilidades diagnosticadas. Deste modo, o propósito é promover a convergência e a articulação das ações do Ministério do Turismo e do conjunto das políticas públicas setoriais, nas regiões com foco na estruturação dos destinos turístico. (BRASIL, 2013, p. 23).

É importante destacar a importância dos programas apresentados, considerando-se o impacto que estes exerceram para o desenvolvimento do turismo na Bahia e no Brasil, estabelecendo nova mentalidade e posicionando a atividade como uma das prioridades nacionais e estaduais, dada a sua relevância na participação da economia no país.

Importante destacar que o PRODETUR proporcionou externalidades positivas relativas às questões econômicas, com o aumento dos empregos e das rendas pessoais e municipais, mesmo durante a sua execução. [...] A execução de obras de melhoramentos urbanos, de abastecimento de água, de esgotamento sanitário, conduziu em geral ao aumento do investimento privado na área e a valorização das propriedades locais. Fazendo referência específica aos componentes do Programa, foram realizadas obras de saneamento (água e esgotos) nos 06 (seis) estados submutuários, beneficiando cerca de 450 mil pessoas, entre população local e turística, também foram implantados, ou melhorados, mais de 400 km de rodovias, favorecendo os acessos aos principais destinos turísticos da maioria dos polos, o que era um dos objetivos do Programa. Mas, além desse benefício programado, pode-se considerar uma externalidade positiva o fato dessas obras terem a faculdade de auxiliar no escoamento da produção local e beneficiar todas as outras atividades regionais. (IADB, 2014).

Entretanto, há de ser reconhecido que, muitas vezes, o baixo envolvimento da esfera municipal, associado à desarticulação do empresariado, inibiu resultados mais promissores. Ademais, em alguns casos, o direcionamento dos recursos atendeu a prioridades políticas, contemplando aquém do devido e possível a potencialidade de alguns destinos, a exemplo de Cairu, especificamente Morro de São Paulo, no estado da Bahia, no contexto do PRODETUR e Programa de Regionalização do Turismo.

Apesar de inseridos nas diretrizes dos programas aqui apresentados, os aspectos sustentabilidade, preservação e conservação ambiental não representaram direcionamento de recursos expressivos, se comparados a outros aspectos, como a infraestrutura de acesso. As campanhas de conscientização ambiental, por exemplo, tiveram baixa participação nos investimentos. Muitas vezes por ausência de demanda de projetos voltados para esse fim, conforme revela o relatório de avaliação do PRODETUR-NE<sup>7</sup>.

Um dos subcomponentes [...] referia-se à realização de Campanhas de Conscientização, mas não houve demanda da parte dos submutuários para ações nesse componente, considerando ainda que algumas ações de outros subcomponentes tinham interseção com tais campanhas (Ex.: implantação de Planos de Manejo, Educação Ambiental, Planos de Resíduos Sólidos, Capacitações Profissional e Empresarial, Fortalecimento da Gestão Municipal do Turismo, etc.). Assim, este subcomponente foi retirado do Programa ainda no início da execução. Algumas das rodovias que constavam inicialmente das matrizes de investimento foram retiradas do programa. A diferença entre a quantidade de projetos (produtos) planejados e atuais em todos os Estados pode ser explicada principalmente pela redução de investimentos devida a significativa queda do valor do Dólar em relação ao Real, entre a data de aprovação do empréstimo e os últimos anos (2010,

---

<sup>7</sup> Informações completas sobre os resultados do PRODETUR podem ser encontradas no Relatório de Término de Projeto. Disponível em: <<http://www.iadb.org>>.

2011), quando a maioria das obras foram realmente executadas. (IADB, 2014).

Outro aspecto a ser destacado é a proposta dos destinos indutores, apresentada em 2009 no Programa de Regionalização do Turismo. Observa-se que na Bahia os destinos definidos como indutores de desenvolvimento turístico de cada região não conseguiram cumprir com o seu papel. Na verdade, em linhas gerais ocorreu o fortalecimento e, em alguns casos, o crescimento destino, não alcançando as demais localidades. Até porque os recursos federais destinados ao programa de regionalização priorizaram as localidades indutoras de desenvolvimento. Por outro lado, deve ser considerado que não houve por parte do governo federal o monitoramento devido no estado junto aos indutores. Em síntese, o programa não conseguiu definir instrumentos e indicadores eficazes para medir a influência destes nas demais localidades da Região.

### 3.4 CONTEXTUALIZAÇÃO DO TURISMO NA BAHIA

A economia regional e urbana nas últimas décadas apresentou avanços expressivos, sendo base para a compreensão das tendências urbanas e regionais e, ao mesmo tempo, servindo de referência para formulação de políticas públicas e privadas. No entanto, cada região ou localidade deve criar políticas, de acordo com as especificidades, não sendo viável, portanto, a generalização com adoção e aplicação de um único modelo de gestão e desenvolvimento para regiões ou localidades com características diferentes (DINIZ; CROCCO, 2006).

A realidade considerada para a economia regional e urbana, apresentada pelos autores mencionados no parágrafo acima, é pertinente também para a análise regional do turismo e para o processo de urbanização de destinos turísticos. Entretanto, para que haja um direcionamento voltado ao desenvolvimento do turismo, é necessária a definição de diretrizes que norteiem o processo. Nesse sentido, foram formulados os programas anteriormente apresentados.

Dentro desse contexto também está inserido o processo de posicionamento dos destinos no mercado turístico, considerando-se as características das regiões e de cada localidade, relacionando-as ao subsistema de Ações Operacionais do Sístur e estabelecendo a dinâmica da oferta, distribuição, comercialização, demanda e consumo. Com base nos estudos

apresentados pela Secretaria de Turismo do Estado da Bahia (2011), a Bahia possui alguns aspectos que favorecem o posicionamento do estado no mercado turístico, conforme apresentado abaixo:

- Um portfólio de 27 destinos turísticos ofertados ao mercado, a saber: Salvador, Imbassaí, Praia do Forte, Costa do Sauípe, Mangue Seco, Itaparica, Cachoeira, Morro de São Paulo, Boipeba, Marau/Barra Grande, Ilhéus, Itacaré, Canavieiras, Una/Comandatuba, Porto Seguro, Arraial d'Ajuda, Trancoso, Santa Cruz de Cabrália, Abrolhos, Prado, Juazeiro, Lençóis, Rio de Contas, Mucugê, Palmeiras/Vale do Capão, Jacobina e Vale do Jequiriçá.
- Abriga a primeira e terceira maior baía do Brasil, respectivamente a Baía de Todos os Santos e a Baía de Camamu.
- Expressivo patrimônio histórico arquitetônico colonial.
- Diversidade Cultural representada pela música, literatura, artes plásticas, gastronomia, religiosidade, com influência da cultura afro-brasileira.
- Presença de cinco biomas distintos: Mata Atlântica, Caatinga, Cerrado, Costeiro e Marinho.
- Festas Populares de grandes dimensões, a exemplo do Carnaval e São João.

De acordo com o estudo de competitividade, realizado pela Fundação Getúlio Vargas, dos cinco destinos indutores do turismo do estado, definidos pelo Ministério do Turismo (Salvador, Porto Seguro, Mata de São João, Lençóis e Marau), a capital baiana apresentou um índice de 73,8. Esse resultado coloca a cidade acima da média das capitais brasileiras, que é de 59,3 (BAHIA, 2011).

Embora seja apresentado um resultado positivo em tal estudo, observa-se que os destinos turísticos da Bahia, inclusive Salvador, não recebem ações estratégicas que os posicionem de maneira que se desenvolva a sua potencialidade. Na pesquisa ora desenvolvida, verificou-se que, apesar de existirem recursos naturais e culturais expressivos – além do fato de que as particularidades de cada destino são aspectos que agregam valor e geram fator de competitividade –, a ausência de ações mais agressivas e a baixa profissionalização do setor inibem o melhor aproveitamento da potencialidade e desenvolvimento dos destinos, de forma integrada.

### 3.4.1 Os Segmentos de Turismo da Bahia

Os segmentos de turismo de uma destinação turística correspondem às potencialidades ali existentes e, dentro dessa perspectiva, destacam-se aspectos relacionados à história, à cultura, aos elementos naturais, às práticas esportivas, à vocação econômica, entre outras características. Em verdade, a existência de determinado segmento implica o reconhecimento de um produto formatado que integra o portfólio do destino. Os segmentos de turismo dão origem, portanto, aos segmentos de mercado turístico.

A ideia de segmentar o mercado turístico, em seja qual for o destino, tem o mesmo aspecto semântico, qual seja, o de identificar pessoas com afinidades e desejos semelhantes que estejam dispostas a consumir um mesmo produto. As empresas turísticas fazem isso, pois dessa forma podem conhecer melhor os seus consumidores e assim oferecer-lhes melhores produtos, para cativá-los (ANSARAH; PANOSSO NETTO, 2010, p. 4).

A Organização Mundial do Turismo (OMT-2007), baseada nos princípios de *marketing*, define a segmentação de mercado como tentativa de localizar grupos de consumidores parecidos entre si, para desenvolver e implementar programas de *marketing* especificamente destinado às suas necessidades. Nesse caso, consideram-se as características do produto ou serviço e as relacionam ao perfil identificado em cada grupo de consumidor.

No Brasil foram definidos, pelo Ministério do Turismo, segmentos de turismo correspondentes às potencialidades existentes, utilizando-se, para tanto, as diretrizes da regionalização do turismo como direcionamento para a gestão dos produtos turísticos. O Ministério do Turismo, a partir do Programa de Segmentação do Turismo, definido na Política Nacional do Turismo, considera a Segmentação da Oferta (segmento de turismo) e a Segmentação da Demanda (segmento de mercado), constituindo a seguinte concepção para definição e execução das estratégias:

Definir o perfil dos turistas que já visitam ou que pretendem visitar uma localidade ajuda no planejamento da oferta e diversificação dos produtos e serviços. Ajuda também a atender as expectativas dos visitantes e conseguir que retornem, ou que fiquem com uma imagem positiva da experiência que tiveram. Para isso, é importante entender o comportamento de compra e as motivações que fizeram os visitantes irem até outra cidade, região ou país [...] percebe-se que é necessário segmentar também a oferta, com vistas a suprir as demandas dos visitantes com produtos específicos para cada

necessidade ou desejo. [...] A segmentação com base na oferta define o tipo de turismo que será oferecido ao visitante. A definição desses tipos de turismo é realizada a partir da existência de certas características comuns em um território, tais como: Aspectos e características comuns (geográficas, históricas, arquitetônicas, urbanísticas, sociais); atividades, práticas e tradições comuns (esportivas, agropecuárias, de pesca, manifestações culturais, manifestações de fé); serviços e infraestrutura comuns (serviços públicos, meios de hospedagem e de lazer). (BRASIL, 2010, p. 65; 74).

Os segmentos prioritários definidos pelo Ministério do Turismo (2006) são: Turismo Cultural, Turismo Rural, Turismo de Pesca, Ecoturismo, Turismo de Aventura, Turismo Náutico, Turismo de Sol e Praia, Turismo de Estudos e Intercâmbio, Turismo de Eventos e Negócios, Turismo de Esportes e Turismo de Saúde.

Entre os segmentos de turismo do estado da Bahia destacam-se o Turismo de Sol e Praia e o Turismo Cultural. Além desses, o Turismo Náutico, Turismo Religioso, Turismo Rural, Ecoturismo, Turismo de Aventura e, mais recentemente, o Turismo Étnico (Afro e Indígena) e o Turismo GLS integram o programa de desenvolvimento de novos produtos e roteiros (BAHIA, 2011).

### **3.4.2 Panorama do Turismo Baiano**

O turismo da Bahia apresenta significativa relevância na economia do estado e do País, conforme percentuais de participação no Produto Interno Bruto (PIB), apresentados nos relatórios da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (FIPE), referentes ao turismo receptivo.<sup>8</sup>

O turismo no Nordeste tem se apresentado como atividade de destaque para o desenvolvimento econômico. A capacidade do turismo de impulsionar o crescimento de determinadas localidades na região tem contribuído, em certa medida, para a diminuição de desigualdades regionais no País. Nesse contexto, a Bahia é um dos estados da região que mais vem se beneficiando com o turismo. No turismo doméstico, a Bahia apresenta um

---

<sup>8</sup> Números disponibilizados na íntegra pelo Relatório de Caracterização do Turismo Receptivo Na Bahia, publicado pela Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (FIPE, 2012). Disponível também em <<http://www.observatoriodasmetroles.net/planosdiretores/produtos/ba>>

posicionamento de liderança entre os estados do Nordeste e está entre os cinco principais destinos de viagens dos brasileiros (FIPE, 2012).

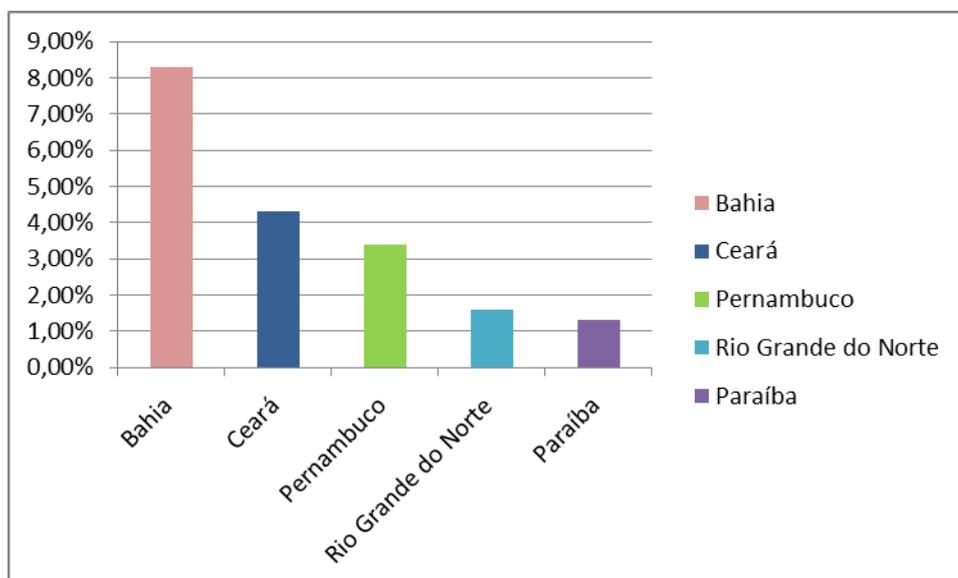
Em 2012, a FIPE constatou a “Bahia com posicionamento de 1º lugar dentre os Estados do Nordeste que mais recebem turistas, seguido do Ceará, Pernambuco, Rio Grande do Norte e Paraíba” (Tabela 2 e Figura 9). Esse cenário pode ser associado aos recursos e investimentos voltados para infraestrutura e projetos, destinados ao estado, por meio do PRODETUR I e PRODETUR II, considerando-se que a Bahia foi o estado que, na primeira fase do programa, recebeu mais benefícios nesse aspecto.

Tabela 2 - *Ranking* doméstico dos estados do Nordeste em 2011

<b>ESTADO</b>	<b>PARTICIPAÇÃO</b>	<b>POSIÇÃO</b>
<b>Bahia</b>	<b>8,3%</b>	1º
<b>Ceará</b>	4,3%	2º
<b>Pernambuco</b>	3,4%	3º
<b>Rio Grande do Norte</b>	1,6%	4º
<b>Paraíba</b>	1,3%	5º

Fonte: (FIPE, 2012).

Figura 9 - *Ranking* doméstico dos estados do Nordeste: Estados do Nordeste mais visitados em 2011



Fonte: (FIPE, 2012).

Nota: Gráfico adaptado a partir do Relatório de Caracterização do Turismo Receptivo Na Bahia, publicado pela Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (FIPE, 2012).

No fluxo global do turismo doméstico do Brasil, a participação da Bahia está posicionada no 4º lugar dentre os demais estados do país, representando 8,3%, depois de São Paulo (25,5%),

Minas Gerais (9,1%) e Rio de Janeiro (8,9%). Em 5º lugar posiciona-se o estado de Santa Catarina, representando 7,3% de participação, como apresentado na Tabela 3 e na figura 10.

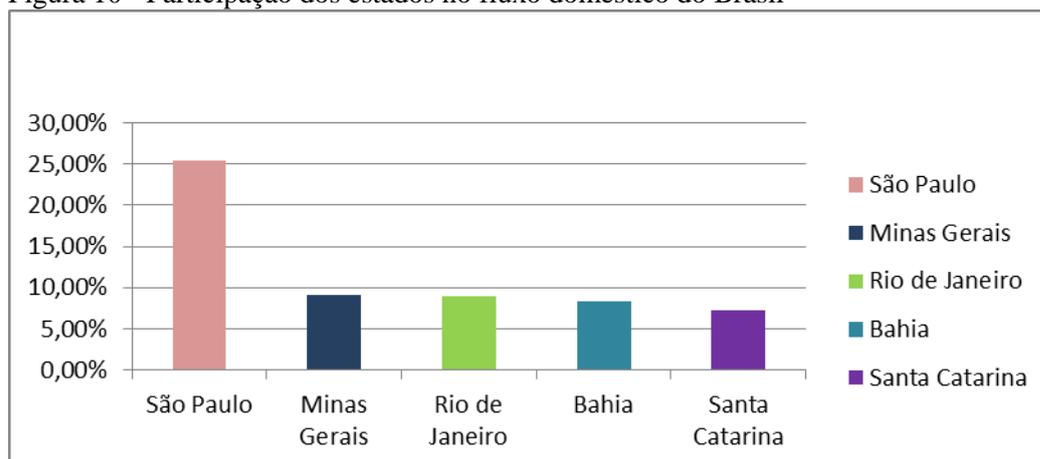
Tabela 3 - Participação dos estados no fluxo doméstico do Brasil

<b>ESTADO</b>	<b>PARTICIPAÇÃO</b>
<b>São Paulo</b>	25,5%
<b>Minas Gerais</b>	9,1%
<b>Rio de Janeiro</b>	8,9%
<b>Bahia</b>	<b>8,3%</b>
<b>Santa Catarina</b>	7,3%

Fonte: (FIPE, 2012).

Nota: Adaptado a partir do Relatório de Caracterização do Turismo Receptivo na Bahia, publicado pela Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (FIPE, 2012).

Figura 10 - Participação dos estados no fluxo doméstico do Brasil



Fonte: (FIPE, 2012).

Nota: Gráfico adaptado a partir do Relatório de Caracterização do Turismo Receptivo na Bahia, publicado pela Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (FIPE, 2012).

O estado de São Paulo, apesar de não apresentar apelo voltado aos atrativos naturais e ao turismo de sol e praia, possui expressivo volume de eventos, sendo caracterizado como o principal destino de turismo de negócios e eventos do Brasil.

Segundo dados da FIPE (2012, p. 13), “A principal fonte de emissivo de visitantes da Bahia é o mercado doméstico, respondendo por cerca de 90% do número e 85% das receitas. Entretanto, o turismo internacional, mesmo inferior em número, responde por maiores contribuições *per capita*, em termos de receita”. O principal emissor de turistas nacionais para a Bahia é o próprio estado, representando 50,7%, seguido de São Paulo (16,6%), Minas

Gerais (7,6%), Rio de Janeiro (4,9%) e Espírito Santo (3,5%), conforme representações na figura 11 e no tabela 4, a seguir:

Tabela 4 - Turismo Doméstico Bahia - Principais estados emissores

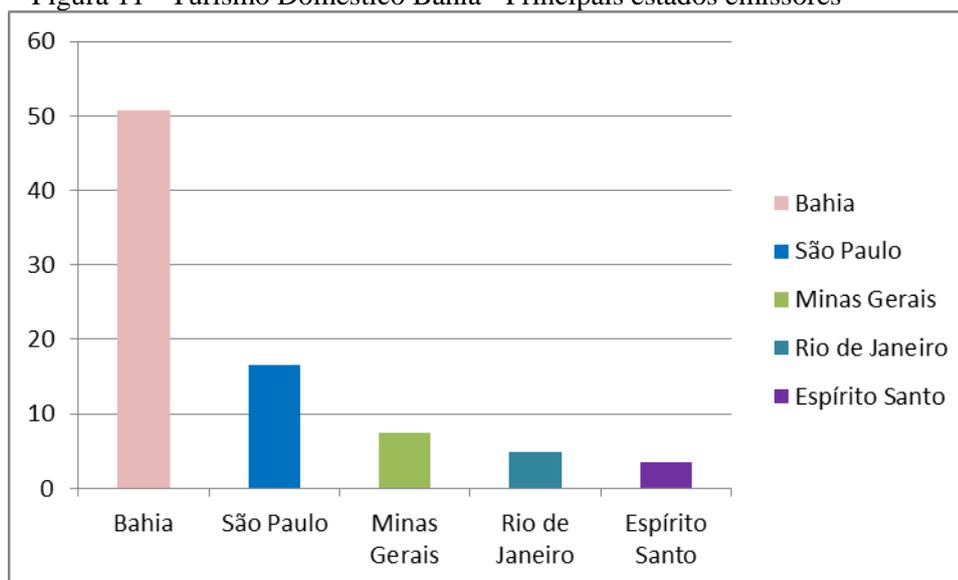
ESTADO EMISSOR	PARTICIPAÇÃO %
Bahia	50,7
São Paulo	16,6
Minas Gerais	7,4
Rio de Janeiro	4,9
Espírito Santo	3,5

Fonte: (FIPE, 2012).

Nota: Adaptado a partir do Relatório de Caracterização do Turismo Receptivo na Bahia, publicado pela Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (FIPE, 2012).

As principais cidades emissoras de turistas domésticos para o estado da Bahia são: Salvador (18%), São Paulo (10,7%), Belo Horizonte (4,0%), Rio de Janeiro (3,9%) e Aracaju (2,9%).

Figura 11 - Turismo Doméstico Bahia - Principais estados emissores



Fonte: FIPE (2012).

Nota: Adaptado a partir do Relatório de Caracterização do Turismo Receptivo na Bahia, publicado pela Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (FIPE, 2012).

No caso específico de Morro de São Paulo, objeto da presente pesquisa, a FIPE (2012) revela que em 2011 o principal mercado emissor brasileiro para o destino foi também a Bahia, representando cerca de 40%, seguida de São Paulo (20%) e Minas Gerais (10%). A participação dos estados nordestinos é muito incipiente, enquanto mercado emissor para Morro de São Paulo. Esse fato está relacionado à potencialidade similar dos destinos nordestinos que é apresentada pela localidade, isto é, o Turismo de Sol e Praia. Observa-se

que, assim como a capital baiana, Morro de São Paulo tem o próprio estado como principal emissor doméstico.

De acordo com dados do Ministério do Turismo, apresentados pela FIPE (2012), a grande maioria dos turistas que optou por visitar a Bahia como destino tem a sua origem nacional, correspondendo a 94,9%, conforme tabela 5 e figura 12, a seguir:

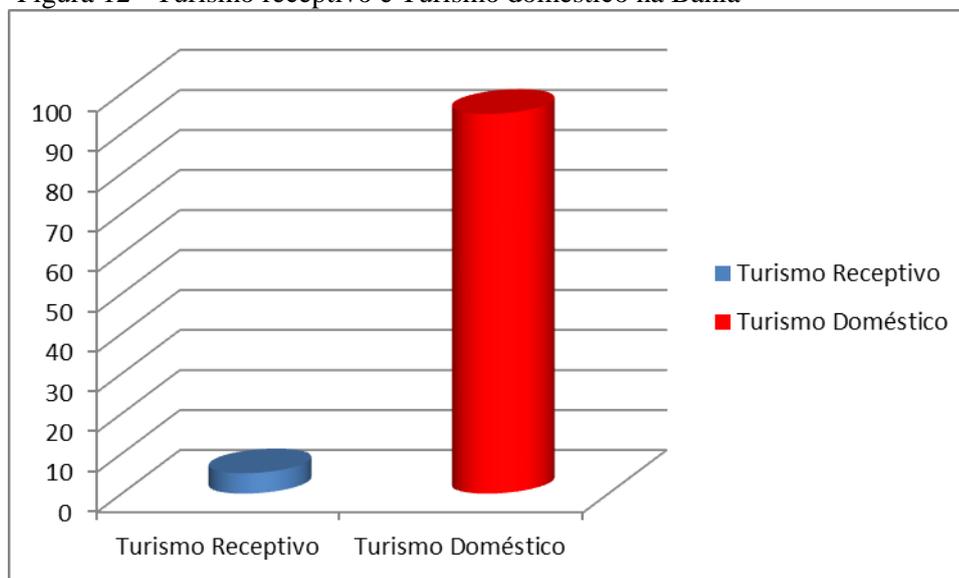
Tabela 5 - Turismo receptivo e Turismo doméstico na Bahia

Fluxo turístico	2011	
	Turistas (em milhares)	%
Internacional	558	5,1
Doméstico	10.457	94,9
<b>TOTAL</b>	<b>11.015</b>	<b>100,0</b>

Fonte: FIPE (2012).

Nota: Adaptado a partir do Relatório de Caracterização do Turismo Receptivo na Bahia, publicado pela Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (FIPE, 2012).

Figura 12 - Turismo receptivo e Turismo doméstico na Bahia



Fonte: FIPE (2012).

Nota: Gráfico a partir do Relatório de Caracterização do Turismo Receptivo na Bahia, publicado pela Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (FIPE, 2012).

De acordo com o relatório da caracterização do Turismo na Bahia, publicado pela FIPE (2012), foi identificado o seguinte cenário referente aos números de visitantes nacionais e estrangeiros:

Partindo-se das estimativas dos números de visitantes nacionais e estrangeiros e seus respectivos gastos médios *per capita*, obtêm-se as receitas geradas para cada tipo de turismo no Estado da Bahia, estimadas, no total, para 2011 em R\$ 7,0 bilhões, sendo 89,5% devido ao turismo Doméstico e 10,5% ao Internacional. Para fins de comparação, em preços constantes, as estimativas para 2010 utilizam-se dos mesmos gastos médios de 2011. Cabe ressaltar que a participação relativa do turismo internacional é mais expressiva em gastos (10,5%) do que em número de turistas (5,1%), por registrar gastos per capita e permanências superiores aos dos visitantes brasileiros, conforme resultados contidos na seção que trata do perfil dos turistas. (FIPE, 2012, p. 7).

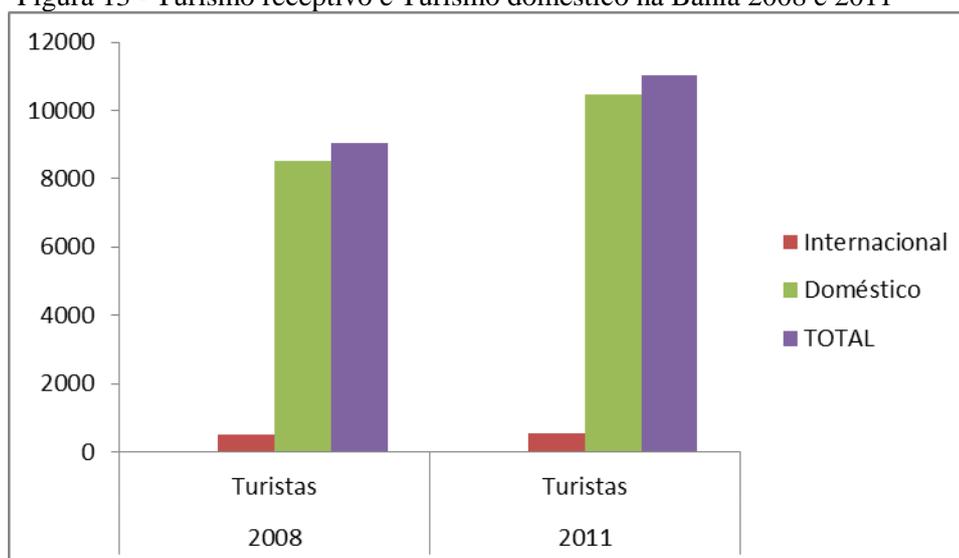
Entretanto, a mesma pesquisa realizada em 2008, com publicação em 2009, revela que o fluxo de turistas brasileiros representou 94,3% e o fluxo de turistas estrangeiros apontou 5,7% do fluxo global. Em uma análise comparativa (tabela 6 e figura 13), observa-se que houve uma diminuição entre 2008 e 2011, no que tange ao fluxo internacional de turistas no estado da Bahia. Tal cenário pode ser explicado pela ausência de ações eficazes e agressivas de promoção para o mercado internacional. Por outro lado, observa-se que o fluxo de turistas nacionais aumentou, cujo fato é decorrente das campanhas de promoção do turismo interno e das ações específicas para o São João, tendo como principal público o turista nacional.

Tabela 6 - Turismo receptivo e Turismo doméstico na Bahia 2008 e 2011

Fluxo turístico	2008		2011	
	Turistas (em milhares)	%	Turistas (em milhares)	%
Internacional	514	5,7	558	5,1
Doméstico	8.538	94,3	10.457	94,9
<b>TOTAL</b>	<b>9.052</b>	<b>100,0</b>	<b>11.015</b>	<b>100,0</b>

Fonte: FIPE (2012).

Figura 13 - Turismo receptivo e Turismo doméstico na Bahia 2008 e 2011



Fonte: FIPE (2012).

Na pesquisa realizada em 2011, a FIPE revelou que o principal motivo de viagem dos turistas nacionais que visitam a Bahia está relacionado a outros motivos que não lazer, correspondendo a 44,3%. Quanto ao motivo de viagem dos turistas internacionais, destaca-se a motivação pelo lazer como determinante (64,8%). Como opção de lazer, o segmento sol e praia destaca-se entre os demais: (58,8%) para turistas nacionais e 52,7% para internacionais.

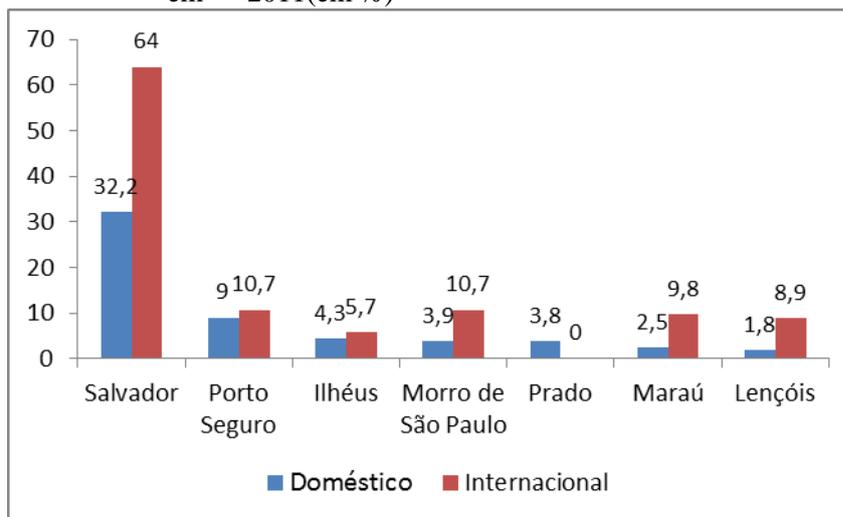
Os atrativos culturais aparecem com o percentual de 20,2%, de acordo com a motivação dos turistas internacionais e com 6,3 % para os brasileiros. Os resultados da pesquisa revelam a importância da qualificação dos recursos culturais, visto que há uma demanda por parte dos turistas estrangeiros pelo apelo cultural.

Apesar da existência de diretrizes para valorização e desenvolvimento dos elementos culturais, o estado da Bahia ainda tem o seu conceito fortemente relacionado ao Turismo de Sol e Praia. Isso se deve ao fato de as localidades que apresentam a cultura como principal recurso para aproveitamento turístico não apresentarem ainda sua oferta articulada e conseqüentemente não comercializada. Além disso, durante muitos anos o elemento sol e praia foi destacado como principal fator e atratividade nas campanhas promocionais.

Ainda de acordo com a pesquisa publicada pela FIPE (2012), em 2011, entre os principais destinos da Bahia, os maiores índices de visitas de turistas nacionais foram identificados da seguinte forma: Salvador, correspondendo a 32,2%; Porto Seguro (9,0%); Ilhéus (4,3%); Morro de São Paulo (3,9%) e Prado (3,8%), conforme ilustra a figura 14:

Quanto à visita de turistas estrangeiros aos principais destinos, destacam-se os seguintes índices: Salvador (67%), Porto Seguro(10,7%), Morro de São Paulo (10,7%), Marau (9,8%), Lençóis (8,9%) e Itacaré(7,7%).<sup>9</sup>

Figura 14 - Destinos mais visitados pelos turistas nacionais e Internacionais na Bahia em 2011(em %)



Fonte: FIPE (2012).

A análise do gráfico aponta para uma variação de posicionamento dos destinos. Morro de São Paulo, por exemplo, apresenta destaque quando se trata da participação do fluxo de turistas internacionais, ocupando o 2º lugar no *ranking*, juntamente com Porto Seguro. Por outro lado, quando se trata do turismo doméstico, o destino ocupa a 4ª posição após Ilhéus, que ocupa a terceira posição na participação do fluxo doméstico.

O posicionamento dos destinos de Marau e Morro de São Paulo deve-se às ações de promoção e articulação política para projeção dos destinos desenvolvidos pela instância de governança, projetadas e executadas entre 2009 e 2012, a Câmara de Turismo da Região da Costa do Dendê. Essa instância de governança contou com a participação de empresários e representações do 3º setor, além da administração pública. Durante muito tempo foi destaque dentre as demais instâncias de governança das regiões turísticas da Bahia, pela capacidade integradora e articuladora que apresentava.

<sup>9</sup> Os resultados da pesquisa podem ser encontrados na íntegra no Relatório Publicado pela FIPE, em 2012.

Os resultados da pesquisa demonstram que o litoral baiano é responsável pela grande parte do fluxo de turistas no estado, seja de origem nacional, seja internacional. Essa informação vai ao encontro da preferência pelo segmento de Sol e Praia, constatada também na pesquisa da FIPE. De acordo com esses índices, é possível perceber que a maior parte da concentração dos turistas está entre as regiões turísticas da Baía de Todos os Santos (região que abriga o destino Salvador), Costa do Descobrimento (região que abriga Porto Seguro e Prado), Costa do Dendê (região que abriga Morro de São Paulo e Maraú) e Costa do Cacau (região que abriga Ilhéus e Itacaré). Por outro lado, a representatividade da Costa dos Coqueiros – em especial o destino da Praia do Forte, com a infraestrutura e serviços disponíveis de caráter internacional, assim como os recursos naturais existentes na Chapada Diamantina – não pode ser desconsiderada, já que inegavelmente estes apresentam significativa contribuição para o turismo baiano.

Embora os maiores índices de números de turistas estejam relacionados a Salvador, não pode ser deixado de lado o fato de que a capital baiana é o principal portão de entrada para o estado, o que contribui para tal cenário. Diante da representatividade do estado da Bahia para o turismo brasileiro, questiona-se o real direcionamento da contribuição da atividade. Não há dúvidas quanto ao poder de gerar emprego e renda para as localidades onde a atividade acontece, mas, face aos números apresentados pelos órgãos oficiais do turismo e pelas pesquisas oficiais, não é observada uma representatividade em resultados concretos, pois o estado da Bahia apresenta-se aquém da sua capacidade de desenvolvimento econômico e da própria atividade turística.

Para a autora da presente pesquisa existe definida carência de serviços qualificados, em função da gestão inadequada dos recursos turísticos – quer seja por parte do empresariado, quer seja por parte da administração pública – e de recursos humanos não preparados. O turismo na Bahia, assim como em todo o Brasil, ainda não se apresenta ordenado e desenvolvido, se considerarmos a potencialidade do país e a tímida procura por parte do mercado internacional.

No próximo capítulo será apresentada a caracterização do objeto da presente pesquisa, no que concerne aos elementos da urbanização turística e à dinâmica espacial do turismo em Morro de São Paulo.

## 4 A DINÂMICA ESPACIAL DO TURISMO NO DESTINO MORRO DE SÃO PAULO

No presente capítulo são apresentados aspectos referentes a Cairu, município que abriga Morro de São Paulo, além de aspectos referentes ao próprio objeto de estudo. Em muitos casos, em função da dificuldade de se obter dados específicos do objeto, por se tratar de um distrito, utilizaram-se como referência os dados de Cairu.

### 4.1 LOCALIZAÇÃO E CONTEXTO POLÍTICO-ADMINISTRATIVO DO MUNICÍPIO DE CAIRU

Segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2014)<sup>10</sup>, o município era primitivamente habitado pelos índios Aimorés. Por volta de meados do século XVI, foi iniciada a penetração do território pelo administrador da Capitania de São Jorge dos Ilhéus, Francisco Romero. As condições climáticas e a paisagem do local o fizeram iniciar uma povoação naquele local, enfrentando, contudo, os Aimorés. Constitui-se em uma das mais importantes vilas da colônia, a qual funcionava inclusive como sede da ouvidoria da Capitania de Ilhéus.

O município de Cairu foi criado por Carta Régia de 1608, desmembrado de Ilhéus, recebendo a denominação de Vila de Nossa Senhora do Rosário do Cairu. Foi elevado à categoria de cidade, por meio do Decreto-lei Estadual nº 10724, de 30.03.1938. Em 1616, é criado o Distrito de Velha Boipeba e anexado à Vila de Cairu. Em 1911, a Vila já é constituída pelos distritos: Cairu, Galeão, Gamboa, Morro de São Paulo e Velha Boipeba. No ano de 1933, a Vila é constituída por 4 distritos: Cairu, Galeão, Gamboa do Morro (ex-Morro de São Paulo) e Velha Boipeba. Pelo Decreto Estadual nº 11089, de 30.11.1938, o Distrito de Gamboa do Morro recebeu a denominação de Gamboa. Em divisão territorial datada de 1.08.1960, o município passa a ser composto por 4 distritos: Cairu, Galeão, Gamboa e Velha Boipeba, permanecendo assim até os dias atuais. Quanto ao, até então, Distrito de Morro de São Paulo, este passou a pertencer a Gamboa como categoria de povoado. Entretanto, a sua beleza natural e paisagem singular passaram a atrair visitantes, o que fez ganhar destaque diante do distrito ao qual pertence.

O município de Cairu estabelece limite com os municípios de Valença, Taperoá, Nilo Peçanha e com o Oceano Atlântico. Cairu é caracterizado por uma grande densidade de manguezais ao

---

<sup>10</sup>Informações disponíveis em:<<http://www.cidades.ibge.gov.br/>> . Acesso em: jan. 2014.

longo da sua extensão. O município é banhado por águas fluviais e marítimas, sendo entrecortado por canais estuarinos na sua contracosta e marcado por praias calmas nas áreas de foz de rio e de recifes de coral (IDES, 2012).

Figura 15 - Mapa da região onde estão situadas as Ilhas de Tinharé, Cairú e Boipeba



Fonte: Araújo (2009).

## 4.2 ASPECTOS GERAIS DE MORRO DE SÃO PAULO

### 4.2.1 Localização e Acesso

Atualmente, Morro de São Paulo é um dos principais destinos turísticos do estado da Bahia, localizado no município de Cairú, Região Turística da Costa do Dendê, no Baixo Sul do estado.

O acesso à localidade de Morro de São Paulo pode ser feito de barco e catamarã, que são os principais meios de acesso, a partir de Salvador e/ou de Valença, por aviões de pequeno porte com voos partindo de Salvador, havendo um campo de pouso em Morro de São Paulo, e por via rodoviária, até Valença e daí de barco até Morro de São Paulo. Partindo de Valença, todos

os dias saem barcos rumo a Morro de São Paulo. São lanchas rápidas, ou barcos mais lentos (trajeto de 30 minutos a 1h 30). Os locais de embarque são o terminal marítimo, em Valença, e o terminal marítimo, em Morro de São Paulo (CONDER, 2010).

Localizado no extremo norte da Ilha de Tinharé, o sítio urbano de Morro de São Paulo pertence administrativamente ao distrito de Gamboa e faz parte de uma das três ilhas que compõem o município de Cairu. As outras duas ilhas são Cairu e Velha Boipeba (Figura 10). Dista cerca de 280 km de Salvador. A ligação ilha-continente é feita por meio de barcas e lanchas que partem principalmente do município de Valença. A localidade em estudo fica na posição aproximada de 13° 30' de latitude e 38° 57'20' de longitude. Seu território desponta com forte característica ambiental frente à ocorrência de ecossistemas de restingas, áreas úmidas, cordões litorâneos, riachos, considerados muito vulneráveis a interferências humanas (CONDER, 2010).

#### **4.2.2 Aspectos Históricos de Morro de São Paulo**

As informações apresentadas nesta subseção correspondem a trechos retirados na íntegra do documento do Projeto Executivo de Urbanização, Avaliação Socioeconômica e Projeto Ambiental da Localidade de Morro de São Paulo / Município de Cairu/ BA<sup>11</sup>.

Após o descobrimento da Ilha de Tinharé, ao sul da Ilha de Itaparica, em 1531, o donatário da capitania enviou uma frota de navios com colonos, com o intuito de povoar a área. Sob o comando de Francisco Romero, a frota desembarcou em Morro de São Paulo, onde se pretendeu instalar a sede da capitania, tendo sido estabelecidos os fundamentos de uma vila. Entretanto, a sede da capitania foi transferida para a atual cidade de Ilhéus. A enseada de Morro de São Paulo, à época isenta de controle, ficou sujeita ao desenvolvimento de negociações clandestinas, por invasores que lá aportavam antes de adentrarem a Baía de Todos os Santos.

---

<sup>11</sup> Informações completas no Documento de Reformulação do Projeto Executivo de Urbanização, Avaliação Socioeconômica e Projeto Ambiental da Localidade de Morro de São Paulo / Município de Cairu/ BA. Elaborado pela Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia (CONDER).

No início do século XVII, o capitão Lucas da Fonseca Saraiva ergueu sua morada no alto do Morro de São Paulo e edificou uma capela sob a invocação de Nossa Senhora da Luz, onde hoje se encontra o farol, construído entre 1850 e 1855, que serve de baliza à entrada do canal.

Morro de São Paulo possui construções significativas para sua história, como a Capela de Nossa Senhora da Luz, a Casa da Guarda, o cemitério e o farol. Engloba ainda alguns monumentos tombados pela União, por intermédio do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), como a Fonte Grande, criada para o abastecimento de água dos habitantes e soldados, e a Fortaleza de Morro de São Paulo.

Levando-se em conta que, durante os séculos XVII e XVIII, as ilhas de Tinharé, Cairu e Boipeba, onde se concentrava a maior produção de farinha de mandioca da província, abasteceram Salvador de farinha e materiais de construção, como madeira, telha, pedra, e que a região sofreu, ao longo de sua história, ataques por contrabandistas e holandeses, a Fortaleza do Morro de São Paulo cumpria as funções tanto de proteger o canal de Tinharé, por onde escoava a produção de centros da região para o provimento da capital, quanto as vilas de Cairu, Camamu, Boipeba e a atual Itacaré, ao evitar que embarcações inimigas invadissem a Baía de Todos os Santos, pelo canal de Taperoá, e da porção sul da entrada de Salvador.

Com o declínio econômico da região, Morro de São Paulo, que viveu um período de grave crise, perde grande parte de sua população. Em meados do século XIX, sua povoação já era restrita, mantendo-se quase isolado do resto do estado por um longo tempo. A população nativa vivia da atividade pesqueira e da agricultura de subsistência. Somente em meados do século XX o povoado tornou-se novamente atrativo, sendo ocupado por veranistas, que começaram a erguer suas casas na primeira enseada, conhecida como Primeira Praia e, posteriormente, pela crescente atividade turística.

#### **4.2.3 Aspectos Ambientais**

Morro de São Paulo está inserido na Área de Proteção Ambiental (APA) Ilhas de Tinharé-Boipeba. Criada pelo Decreto Estadual nº. 1.240, de 05/06/1992, localiza-se no litoral sul do estado da Bahia entre a Ponta do Curral e a Costa do Dendê, abrangendo o município de Cairu, com uma área total de 43.300ha, envolvendo o Arquipélago de Tinharé. A razão de sua criação foi a presença de ecossistemas de grande interesse ambiental, com extensos

manguezais e praias desertas, além de um litoral recortado com morros, barras e recifes. O crescente movimento turístico no local favoreceu também a sua criação (IDES, 2012).

De acordo com Guberg (2008), o Arquipélago de Tinharé é delimitado pela desembocadura do Rio dos Patos e o Canal de Taperoá, compreendida entre os paralelos 13°22' e 13°40' S e os meridianos 38°51' e 39°03' W. Apresenta uma área com 43.300 ha, envolvendo as ilhas de Tinharé (Morro de São Paulo e Gamboa), Boipeba e inúmeras ilhas menores, entre as quais as Ilhas da Aranha, Coroinha, Matinha, Papagaio e Manguinhos. Os distritos que compõem as ilhas da APA são: Galeão e Gamboa, na Ilha de Tinharé, e Velha Boipeba, na Ilha de Boipeba. Além das sedes distritais, destacam-se na APA vilas como Morro de São Paulo, Garapuá, Cova da Onça, Moreré e Canavieiras. Dentre estas cabe o destaque para Morro de São Paulo, objeto de estudo da presente pesquisa e localidade com importantes problemas de uso e ocupação do solo decorrente da urbanização pelo e para o turismo, na ausência de diretrizes e planejamento.

Apesar de estar sob a legislação de uma unidade de conservação, o destino turístico de Morro de São Paulo apresenta sinais e evidências da ausência de intervenção ou fiscalização voltada para a preservação e conservação do meio ambiente natural e do uso e ocupação do solo. Ainda que a origem dos problemas ambientais esteja datada antes da criação da APA, não é justificável o cenário atual, visto que, mesmo após a instalação da unidade de conservação, os problemas anteriores continuaram existindo (deficiência em saneamento básico, construções em locais impróprios, ausência de fiscalização, contaminação de recursos hídricos, ausência do tratamento do lixo coletado) e em alguns casos agravaram-se (ocupação desordenada do solo para atender a crescente demanda turística). O primeiro instrumento criado para alcançar os objetivos da APA foi o Plano de Manejo com aprovação, por meio da Resolução CEPRAM nº. 1.692, de 19 de junho de 1998. A sua elaboração buscava garantir o desenvolvimento dos povoados e vilas, dentro de princípios de sustentabilidade, buscando um processo de disciplina e harmonização dos processos já estabelecidos pelo e para o turismo espontâneo com agrave para o povoado de Morro de São Paulo. Conforme revela Guberg (2008), em análise do Plano de Manejo criado para a APA Tinharé Boipeba.

Apesar da aprovação do seu Plano de Manejo, a APA continua sofrendo as consequências do aumento acelerado do turismo de massa na região. Locais como Morro de São Paulo, Boipeba, Gamboa, Garapuá e Moreré, estão passando por um processo de expansão urbana que muitas vezes não respeita

as diretrizes de ocupação determinadas pelo plano. A pressão para a instalação de complexos turísticos, como resorts e condomínios privativos, muitas vezes em locais não permitidos pelas normas do plano, tornou-se um problema muito grave, que precisa ser avaliado e controlado. (MMA, 2004 apud GUBERG, 2008, p. 19).

Com a crescente e acelerada atividade turística, sem diretrizes de planejamento, surgem em Morro de São Paulo elementos da urbanização pelo e para o turismo ao longo dos tempos, considerando a origem dessa atividade naquele local, a partir dos veranistas da década de 1940 e, mais tarde, a migração de *hippies* que por ali foram se instalando e impactando o cotidiano da comunidade. É o que se traduz no relato de um dos moradores de Morro de São Paulo:

[...] Elas ficavam na Prainha. A primeira construção de veraneio foi na Prainha. [...] As Construções ao Largo da Praia foram com a chegada dos veranistas. [...] em 80 houve a invasão dos hippies com hábitos que não eram bons, trouxeram as drogas, o sexo explícito com costumes e princípios que impactaram a comunidade. Viviam de qualquer forma [...] não se preocupavam com a limpeza do lugar e com as pessoas do lugar. (C9, dezembro, 2013).

A infraestrutura turística instalada, de forma inadequada e sem controle, para atender à crescente demanda, vem comprometendo o meio ambiente, conforme analisa o Diagnóstico ambiental do Plano de Desenvolvimento Estratégico do Município de Cairu-Bahia (BID, 2006).<sup>12</sup>

A afluência das Zonas urbanas, restaurantes, pousadas e estabelecimentos ao longo das praias (1<sup>a</sup>, 2<sup>a</sup>, 3<sup>a</sup>) dão claramente origem a uma poluição difusa nas areias e águas balneárias, contaminando os recifes e piscina naturais e contribuindo de forma direta para a mortalidade dos corais em toda esta frente marinha. (BID, 2006).

A situação apresentada no referido diagnóstico é parte integrante do cenário de Morro de São Paulo. É justamente ao longo dessas praias, em especial da 2<sup>a</sup> praia, que geralmente fica concentrado o maior número de pessoas durante o dia e à noite. Nessa área é encontrado um expressivo número de meios de hospedagem – albergues, pousadas, pousadas de charme e hotéis – , além de bares, restaurantes, quiosques, agências de viagens, mercados, farmácias, lojas de souvenir, entre outros (Figuras 16 e 17).

---

<sup>12</sup>O Diagnóstico completo pode ser encontrado no documento “Plano de Desenvolvimento Estratégico do Município de Cairu-Bahia” (Cairu 2030). Componente A – “Diagnóstico”. Produto P1 – linha de Base da Informação Socioeconômica e Ambiental. Disponível em <[http:// www.cairu.ba.gov.br](http://www.cairu.ba.gov.br)>.

Figura 16 - Mini Mercado construído na areia da 2ª Praia



Fonte: Pesquisa de Campo- Morro de São Paulo, 28. 09 2013.

Figura17 - Restaurante construído na areia da 2ª Praia



Fonte: Pesquisa de campo - Morro de São Paulo 29.09. 2013.

O povoado de Morro de São Paulo, uma povoação de caráter militar, teve sua ocupação ao longo dos tempos, estabelecendo um processo de urbanização de forma essencialmente espontânea. As características do relevo, aliados a uma urbanização sem controle, resultaram em uma localidade rica em características peculiares. Entretanto, esse tipo de ocupação conferiu a Morro de São Paulo graves problemas de infraestrutura que hoje se constituem em entraves para a melhoria da qualidade de vida da população e para o desenvolvimento da principal fonte de renda local, o turismo (CONDER, 2010).

No diagnóstico do turismo do município de Cairu, apresentado no documento Cairu 2030, datado de outubro de 2005, foi apontado um total de aproximadamente 3.250 leitos em Morro de São Paulo, considerando o ano de 2004. Conforme análise dos consultores responsáveis pela elaboração técnica do documento, esse número já representava um limite excedido de expansão do turismo para o local, em especial no que tange a novas construções de meios de hospedagem, principalmente.

[...] A parcela correspondente ao Morro de São Paulo, previsionalmente não tem qualquer possibilidade de aumentar aquela capacidade, uma vez que:

- Estima-se para ela uma taxa de intensidade turística que já ultrapassa os 100%, situação indesejável na a implantação do turismo sustentável.
- Nestes casos, como é sabido, prevalecem os impactos negativos do turismo, designadamente dos de índole sociocultural (situação que já está a acontecer). (CAIRU; UMA; BID, 2005, p. 62).

Em nova fonte de pesquisa encontrou-se outro dado referente ao número de leitos, estando registrado que “em novembro de 2003 foram cadastrados 118 meios de hospedagem (pousadas e hotéis), com 4.344 leitos disponíveis, de acordo com a Bahiatursa” [...]. (CONDER, 1010, p. 65).

O fato de nunca ter sido realizado no destino um inventário completo da oferta turística, seguindo oficialmente a metodologia proposta pelo Ministério do Turismo, provoca a variação de informações, por não haver registros oficiais de órgãos competentes. Contudo, considerando-se o levantamento realizado nas entrevistas para a pesquisa em tela, segundo a Secretaria de Turismo do Município de Cairu, em 2013 o destino de Morro de São Paulo apresentava aproximadamente 12.000 leitos.

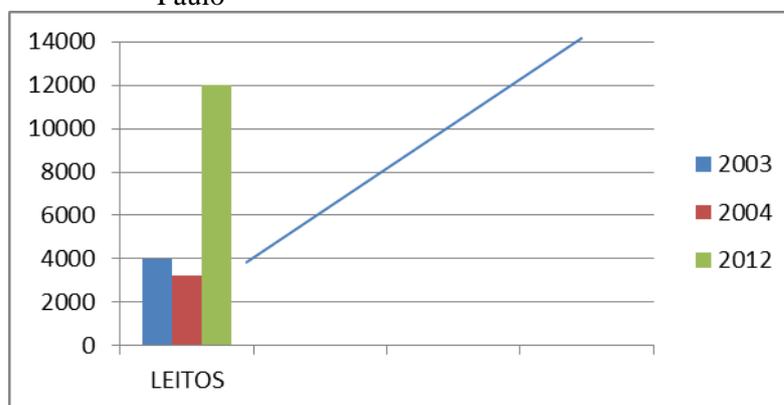
O número apresentado pela Secretaria de Turismo de Cairu revela um crescimento de aproximadamente 300% em um período de 10 anos, se considerados os dados das duas fontes de pesquisa citadas anteriormente (CAIRU; UMA; BID, 2005; CONDER, 2010).

Considerando a análise que consta no documento Cairu 2030, conforme apresentado anteriormente, o qual revela que em 2004 o local já havia excedido a sua capacidade de crescimento em número de leitos, a variação em 10 anos é extremamente impactante acentuando problemas de ordem ambiental, pois tal crescimento revela a construção de outros

meios de hospedagem em áreas inapropriadas. Além disso, esse cenário vem alimentando o fluxo, também impactante, causado pelo turismo de massa (Figura 18).

As considerações aqui apresentadas partem da reflexão acerca da importância dos princípios da sustentabilidade, da exploração dos recursos naturais em consumo massificado, da presença de equipamentos de hospedagem, mas também de alimentação e outros, concentrados e instalados em áreas específicas, de forma irregular sob o ponto de vista do uso e ocupação do solo e sobretudo, não respeitando a legislação pertinente a uma área de proteção ambiental.

Figura 18 - Crescimento do número de leitos, em 10 anos, no destino Morro de São Paulo



Fonte: Cruzamento de informações da pesquisa documental com a pesquisa de campo (2013).

O crescimento da oferta do número de leitos é diretamente proporcional ao volume da demanda em períodos de alta temporada, especialmente em feriados prolongados, carnaval, réveillon e no Festival da Primavera (evento que acontece em Morro de São Paulo todos os anos, desde 2010). Por outro lado, a evolução da infraestrutura urbana do local – que é indispensável para que haja as condições mínimas de saneamento básico e abastecimento de água, por exemplo – não acompanhou, ao longo dos tempos, com a mesma celeridade, a infraestrutura turística ali instalada, recebendo incremento mais expressivo a partir de 2010.

#### 4.2.4 Aspectos Gerais da Infraestrutura Urbana

De acordo com dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2010), no Censo Demográfico realizado em 2010, o município de Cairu apresentava uma população total de 15.374 pessoas. Desse número, 7.118 correspondem à população rural e 8.256 à

população urbana. Segundo dados do Instituto, a estimativa da população considerada para 2013 é de 17.618 pessoas. Na Ilha de Tinharé, especificamente no povoado de Morro de São Paulo, de acordo com a contagem populacional de Morro de São Paulo realizada pelo IBGE no ano de 2007, a população era de 3.863 moradores<sup>13</sup>. Para a referência do ano de 2010/2011, estima-se cerca de 5.000 moradores, segundo dados do governo do estado da Bahia. A escassez de dados publicados, especificamente acerca do povoado, não permite análise precisa dos números do local, porém, buscou-se respaldo nos dados publicados referentes ao município de Cairu e publicações de relatórios técnicos e em pesquisas anteriores cujo objeto também tenha compreendido o Morro de São Paulo (Tabela 7).

Tabela 7 - Taxa de urbanização e distribuição da população por situação do domicílio e sexo — Cairu, Bahia — 1991<sup>1</sup>, 2000, 2010

Característica	1991		2000		2010	
	Absoluto	Percentual	Absoluto	Percentual	Absoluto	Percentual
<b>Total</b>	<b>15.271</b>	<b>100,0</b>	<b>11.410</b>	<b>100,0</b>	<b>15.366</b>	<b>100,0</b>
<i>Urbana</i>	5.597	36,7	6.981	61,2	8.144	53,0
<i>Rural</i>	9.620	63,0	4.429	38,8	7.222	47,0
<b>Total</b>	<b>15.217</b>	<b>100,0</b>	<b>11.410</b>	<b>100,0</b>	<b>15.366</b>	<b>100,0</b>
<i>Masculino</i>	8.076	53,1	5.873	51,5	7.838	51,0
<i>Feminino</i>	7.141	46,9	5.537	48,5	7.528	49,0
<b>Taxa de Urbanização</b>	<b>36,7</b>	<b>—</b>	<b>61,2</b>	<b>—</b>	<b>53,0</b>	<b>—</b>

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 1991, 2000, 2010).

Nota: (1) O censo demográfico de 1990 foi realizado em 1991.

A variação apresentada na tabela acima, no que se refere à população urbana ao longo das três décadas, acompanha os movimentos de êxodo e do próprio crescimento populacional, em função dos índices de natalidade. Entretanto, observa-se que não se trata de um crescimento expressivo, também típico de áreas sem oferta de oportunidades de emprego e renda, assim como ausente de educação de base.

Outro contra ponto é a variação decrescente na década do ano 2000 na população rural com retomada para a década de 2010. O cenário pode ser explicado por diversos aspectos, mas, dentre eles, para a pesquisa em tela cabe destacar a especulação imobiliária de locais

<sup>13</sup> Informações disponibilizadas por ARAUJO, Daniela (2010). **Turismo e transformações socioespaciais: o caso do município de Cairu – Bahia**. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2010.

turísticos, embora ainda considerados como rural em meio à época. Tal especulação provocou a saída da população autóctone de Morro de São Paulo, por exemplo, para localidades do entorno em outros municípios, inclusive, conforme apresentado em diversos trechos desta pesquisa.

Uma característica importante é que a maior parte da população de Morro de São Paulo não é originária daquela localidade, mas sim de outros lugares da Bahia, do Brasil e de outros países. Em geral, são pessoas que se erradicaram no destino, estabelecendo relação de emprego, negócios e trabalho. O local representa, segundo entrevistados locais, oportunidade de renda em função do turismo. Contudo, nos meses de baixa estação são poucas as alternativas. Moradores com origem no local migraram – em expressivo número – para outras localidades do entorno, seduzidos pelas possibilidades de venda da sua propriedade residencial (muitas vezes único patrimônio da família), pela força da especulação imobiliária provocada pelo turismo. Segundo relatos de alguns moradores que permaneceram residindo lá, algumas dessas pessoas atualmente moram de aluguel no local em que hoje residem.

Eu tenho meu comércio aqui [...]. Mas meu irmão mais velho foi embora e hoje vive de aluguel em Valença. Eu tenho aquela casa que você tá vendo, minha irmã tem aquele salão de beleza e eu tenho mais duas casinhas que alugo aqui e me ajudam a viver a mim e a minha esposa [...]. Eu tenho pra mim que se é hoje, meu irmão não vendia a casa dele não. Isso aqui valorizou muito [...]. Na época ele foi um besta... Eu é que não vendi... Mas tem muita gente que vendeu pensando que ia ser melhor [...]. Acho que eles não pensavam que ia ser assim. Eu mesmo não pensava [...]. (C10, dezembro, 2013).

O sistema de abastecimento de água (Tabela 8), no Morro de São Paulo, ao longo das três últimas décadas, segue uma trajetória direcionada pelo processo de urbanização turística, anterior ao fenômeno do turismo. Conforme relatos de moradores antigos, até a década de 1980 não havia água encanada. Utilizava-se a água da fonte grande e do riacho para banho e limpeza doméstica. Já a água para consumo, água para beber e cozinhar, era utilizada da “biquinha” – hoje totalmente contaminada, em virtude da poluição do solo e do minadouro de sua origem, o que é demonstrado nas figuras 19 e 20.

Figura 19 - Área do entorno da Biquinha, confundindo-se com lixo doméstico e de algumas pousadas



Fonte: Pesquisa de Campo, abril de 2013.

Figura 20 - Fonte da Biquinha nos dias atuais comprometida pelo assoreamento e contaminação do solo, em virtude da poluição



Fonte: Pesquisa de Campo, abril de 2013.

De acordo com registros de moradores locais, concedidos durante a coleta de dados em campo, um nativo chamado Mestre Domingos improvisou ainda nessa década um sistema de tubulação da lagoa para os domicílios, por meio de uma bomba, com a contribuição da comunidade. “Um senhor que era pedreiro fez um local na lagoa que abastecia através de um tanque a tubulação para abastecer as casas. Esgoto não tinha” (C9, dezembro, 2013).

De acordo com análise da Conder (2010), o tratamento da água destinada a consumo humano, durante muito tempo, segundo os profissionais de saúde, esteve baseado numa dosagem de cloro determinada de forma totalmente artesanal, não existindo controle. Atualmente, o tratamento da água em Morro de São Paulo é realizado numa estação de tratamento por meio do processo de filtração direta, obedecendo às seguintes fases: coagulação, filtração, desinfecção, correção de PH e fluoretação (EMBASA 2010).

Antes a água na fonte grande era pra tudo. A biquinha também era ótima, mas hoje é totalmente contaminada... Naquele tempo a gente bebia água da fonte grande... Mas depois que a gente cresceu, as águas ficaram todas contaminadas. Esgoto, nunca teve... Parece que agora tá até melhor. (C11, dezembro, 2013).

Destaca-se que, no início da década de 2010, conforme dados do IBGE, a cobertura do abastecimento de água abrangia 89% dos domicílios cadastrados (Tabela 7). Entretanto, apesar de expressivo crescimento e considerando a natureza turística do local, além da importância do recurso para a localidade e sua população, especialmente, o número constatado ainda é insuficiente. Nesse ponto, emergem diversas reflexões, dentre as quais destacamos três com relação direta ao estudo realizado no objeto: a) A melhoria do sistema de abastecimento de água em Morro de São Paulo foi impulsionada e provocada pelo turismo; b) O crescimento irregular dessa mesma atividade impossibilita maior controle no processo de abastecimento de água; e c) As áreas não contempladas em geral são aquelas que foram sendo habitadas de forma irregular, a partir do processo de especulação imobiliária gerada pelo turismo.

Tabela 7 - Número de domicílios, por tipo de abastecimento de água — Cairu, Bahia — 1991<sup>1</sup>, 2000, 2010

Tipo	1991		2000		2010	
	Absoluto	Percentual	Absoluto	Percentual	Absoluto	Percentual
<b>Total</b>	<b>3.015</b>	<b>100,0</b>	<b>2.790</b>	<b>100,0</b>	<b>4.836</b>	<b>100,0</b>
<i>Rede Geral</i>	396	13,1	1.919	68,8	4.313	89,2
<i>Poço ou nascente</i>	1.468	48,7	388	13,9	294	6,1
<i>Outra</i>	915	30,3	295	10,6	91	1,9
<i>Não aplicável</i>	236	7,8	188	6,7	138	2,9

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 1991, 2000, 2010).

Nota: (1) O censo demográfico de 1990 foi realizado em 1991.

Conforme constatado durante a pesquisa de campo, os dados do IBGE apontam que o percentual de domicílios atendidos pela rede geral de esgoto ou fossa séptica ainda é pequeno, se forem considerados os dados do censo de 2010, o que confirma a precariedade do saneamento básico local (tabela 8).

Tabela 8 - Número de domicílios, segundo o tipo de esgotamento sanitário — Cairu, Bahia — 1991<sup>1</sup>, 2000, 2010

Tipo	1991		2000		2010	
	Absoluto	Percentual	Absoluto	Percentual	Absoluto	Percentual
<b>Total</b>	<b>2.822</b>	<b>100,0</b>	<b>2.769</b>	<b>100,0</b>	<b>4.784</b>	<b>100,0</b>
Rede Geral	0	0,0	42	1,5	1.103	23,1
Fossa séptica	163	5,8	870	31,4	1.136	23,7
Fossa rudimentar	388	13,7	642	23,2	1.746	36,5
Vala negra	42	1,5	0	0,0	64	1,3
Outro	6	0,2	322	11,6	375	7,8
Não tem	1.987	70,4	705	25,5	—	—
Não aplicável	236	8,4	188	6,8	360	7,5

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 1991, 2000, 2010).

(1) O Censo Demográfico de 1990 foi realizado em 1991.

Quanto ao sistema de fornecimento de energia elétrica (Tabela 9), de acordo com a Conder (2010), todas as ilhas do município de Cairu estão servidas por rede elétrica, sendo disponibilizada a eletricidade a todos os aglomerados urbanos. A energia chega às ilhas por cabo subterrâneo, sendo distribuída por cabos aéreos, por vezes em condições deficientes em relação à sua exposição e características dos postes transformadores (Figura21).

Figura 21 - Fiação aérea comprometendo a qualidade da malha urbana do destino



Fonte: Pesquisa de campo, novembro de 2012.

Em termos de qualidade urbana, as fiações aéreas, instaladas de forma desordenada, comprometem as vias públicas da Vila e todos os trechos de circulação, onde estão presentes

estabelecimentos comerciais e casas residenciais, com exceção da faixa da praia. Além disso, as ruelas e becos que entrecortam essa área também sofrem o comprometimento estético das vias de circulação, de modo que o ideal seria a criação de um sistema subterrâneo de fiação (conforme foi previsto, mas não executado, no projeto de requalificação urbana de Morro de São Paulo).

Tabela 9 - Número de domicílios, por existência de energia elétrica — Cairu, Bahia — 1991<sup>1</sup>, 2000, 2010

Existência	1991		2000		2010	
	Absoluto	Percentual	Absoluto	Percentual	Absoluto	Percentual
<b>Total</b>	<b>2.975</b>	<b>100,0</b>	<b>2.790</b>	<b>100,0</b>	<b>4.866</b>	<b>100,0</b>
<i>Sim</i>	1.954	65,7	2.442	87,5	4.628	95,1
<i>Não</i>	785	26,4	160	5,7	100	2,1
<i>Não Aplicável</i>	236	7,9	188	6,7	138	3

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 1991, 2000, 2010).

(1) O censo demográfico de 1990 foi realizado em 1991.

O aspecto educação em Morro de São Paulo apresenta as características de povoado de distrito. A educação infantil é atendida por escola – creche particular e uma da rede municipal. Apesar de oferecer atualmente duas escolas da rede pública que atendem ao Ensino Fundamental, nenhuma delas alcança o Ensino Médio e ambas são municipais, sendo que para o Ensino Médio, é necessário o deslocamento a Cairu. Entretanto, de acordo com relatos do órgão oficial de turismo da Bahia e a Secretaria de Turismo do município de Cairu, são ofertados cursos de qualificação relacionados ao turismo e hotelaria, em parceria com o SEBRAE e o SENAC.

Conforme dados do IBGE, o número de estabelecimentos da rede pública de ensino apresenta maior representatividade na esfera municipal. Entretanto, cabe destacar que a presença da esfera estadual sofreu involução entre as décadas de 1990 e início de 2010 (tabela 10). Fato este que agrava e compromete o aproveitamento da mão de obra local para atividades como o turismo, por exemplo, especialmente em localidades mais distantes da sede do município (onde atualmente está situada a única escola da rede pública na esfera estadual).

Tabela 10 - Número de estabelecimentos de ensino, por dependência administrativa

— Cairu, Bahia — 1996, 2000, 2010

Dependência Administrativa	1996		2000		2010	
	Absoluto	Percentual	Absoluto	Percentual	Absoluto	Percentual
Total	31	100,0	38	100,0	46	100,0
<i>Municipal</i>	20	64,5	36	94,7	45	97,8
<i>Estadual</i>	11	35,5	2	5,3	1	2,2
<i>Federal</i>	0	0,0	0	0,0	0	0,0
<i>Privada</i>	0	0,0	0	0,0	0	0,0

Fonte: Ministério da Educação e Cultura (MEC) (1996, 2000, 2010).

#### 4.2.5 Requalificação Urbana de Morro de São Paulo

A ocupação desordenada de Morro de São Paulo, sem qualquer controle, ao longo do tempo, gerou o cenário encontrado pela Conder (2010), em sua análise:

[...] ao núcleo original do povoado, compreendido entre o atracadouro na porção oeste do morro, o vale ao longo do riacho da lagoa e a primeira praia. Localizado entre as vertentes íngremes entre os morros do Farol e da Mangaba, esta área vem sofrendo um crescimento urbano acelerado, que tende a ocupar as vertentes dos morros, onde as declividades são superiores a 30%. A inexistência de sistemas eficientes de coleta de lixo, associado à remoção da cobertura vegetal das vertentes e da consequente ocupação com caminhos, edificações, drenagem, entre outras intervenções tem produzido o aumento dos fluxos hídricos superficiais erosivos e contaminação de mananciais hídricos superficiais e subterrâneos. (CONDER, 2010, p. 28-29).

A Vila apresenta, ainda, em seu tecido urbano, algumas áreas com certo alargamento, apesar de a grande parte do local já estar constituída por becos e vielas, infundáveis, como consequência da ocupação desordenada. Exemplo desses espaços são as Praças da Amendoeira e Aureliano Lima, o Largo da Fonte Grande e da Mangaba. Portanto, de acordo com análises da Conder, as referidas áreas integraram ao projeto de requalificação urbana:

Estes espaços, porém, **careciam** (grifo nosso) de uma infraestrutura mínima, para melhor utilização do local e ordenação das atividades desenvolvidas. Uma tentativa foi realizada pela Prefeitura através de um pequeno projeto para a Praça Aureliano Lima. A existência de artesãos na Praça, principalmente de fora da Vila, era um problema. Estes foram realocados para a Rua da Fonte Grande, onde foram instalados pontos de luz alternativos para possibilitar a instalação de barracas à noite. Foram, então, definidas áreas para a instalação de tapetes de grama na Praça, e estabelecidas áreas onde os artesãos locais poderiam se instalar. Com o tempo, porém, todos os artesãos voltaram, a grama foi maltratada e a Praça mostra grandes áreas com areia. Outra carência sentida é a inexistência de

drenagem pluvial em quase todas as vias. Durante o período de chuvas a situação no povoado é drástica, com vários pontos de alagamento, concentração de águas e carreamento de solos. Como os solos predominantes são pouco espessos, são de fácil transporte e sujeitos ao assoreamento. Com a falta de um sistema de drenagem, este problema é agravado, uma vez que, com a urbanização descontrolada, áreas originalmente permeáveis são utilizadas de forma precária, gerando um aumento na concentração de águas a serem captadas. Existem pontos ao longo da Vila onde já houve alteração no nível da caixa de rua, comprometendo as edificações ao longo destas. Além disso, a ocupação de cumes, encostas e a destruição de áreas verdes contribuem para piorar o quadro de captação das águas. Construções clandestinas ou sem autorização dos órgãos competentes são recorrentes ao longo de todas as vias. (CONDER, 2010, p. 74).

Entre 2010 e 2011, o governo do estado da Bahia, por intermédio da Conder e com recursos do PRODETUR-Nordeste II, implementou o projeto de requalificação urbana de Morro de São Paulo, buscando minimizar os impactos causados pela atração populacional e pela falta de ordenamento do espaço, ao longo das duas últimas décadas.

O projeto de requalificação contou com investimento da ordem de R\$ 4 milhões, contemplando tanto o aspecto urbano quanto o ambiental (este último com menor expressão de direcionamento dos recursos). Foram beneficiadas com serviços de paisagismo as Praças Aureliano Lima, da Amendoeira e da Primeira Praia, bem como os Largos da Fonte Grande e da Mangaba. As ruas do bairro Nossa Senhora da Luz, da Biquinha, da Prainha e da Fonte Grande foram beneficiadas com obras de pavimentação. A intervenção incluiu a construção da escadaria e mirante do farol, de uma passarela na Segunda Praia e do Parque da Lagoa. Com o projeto de requalificação, todas as praças contam com deck em madeira, pergolado em troncos de eucalipto e bancos de madeira. Os serviços de pavimentação foram executados em bloco de concreto pigmentado intertravado e solo cimento para piso. Todos os caminhos que dão acesso às áreas de valor histórico e cultural foram executados em pedra de basalto. Na construção das escadarias também foram usados troncos de eucalipto. (Disponível em: <<http://www.conder.ba.gov.br/>>. Acesso em: set. 2013).<sup>14</sup>

A requalificação urbana de Morro de São Paulo considerou aspectos referentes a paisagismo, saneamento, sistema de iluminação, contenção de áreas de risco, entre outros. A dimensão do

---

<sup>14</sup>Informações complementares, inclusive das análises prévias, estão detalhadas no Documento de Reformulação do Projeto Executivo de Urbanização, Avaliação Socioeconômica e Projeto Ambiental da Localidade de Morro de São Paulo / Município de Cairu / BA. Elaborado pela Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia – CONDER (2010).

projeto contemplou toda a malha urbana do Morro de São Paulo, mas ainda assim algumas localidades não tiveram a execução total das ações previstas, devido à existência de particularidades sociais, merecedoras de atenção específica, conforme avaliação da Conder (2010 b), a exemplo do bairro Nossa Senhora da Luz, conhecido também como “Buraco do Cachorro” – a localidade foi citada diversas vezes pelos entrevistados durante a pesquisa de campo, como sendo a localidade mais carente do Morro de São Paulo.

Com investimentos do Banco Mundial, através do PRODETUR II, com contrapartidas Federal, Estadual e Municipal, tendo como órgão executor a CONDER, os trabalhos da requalificação contemplam tanto o aspecto urbano, como social e ambiental. Harmonizar a ocupação humana com a paisagem local, preservando as áreas verdes, bem como a conservação do rico patrimônio arquitetônico e histórico cultural, foram os conceitos que guiaram a formulação do projeto. Esta concepção pode ser percebida em locais como a Praça da Amendoeira, Mirante do Farol, Rua e Largo da Fonte Grande, Largo da Mangaba e Praça da Primeira Praia, que ganham os retoques finais. A mesma visão norteou a recuperação da escadaria que dá acesso ao Farol e a construção de uma passarela em madeira interligando a Segunda e a Terceira Praia. Na Mangaba, além de ruas pavimentadas em torno da praça, a comunidade também foi contemplada com um anfiteatro. (UPB, 2013).

O projeto original mereceu adequações e ajustes antes da sua implementação, porém, após desenho final, nem todas as ações recomendadas ou determinadas foram executadas na íntegra. Embora não seja objetivo do presente estudo a avaliação do projeto de requalificação urbana, consideram-se de representativa relevância os impactos causados nesse processo, observando-se as alterações naturais e físicas geradas pelas intervenções, inclusive de ordem paisagística (conforme figuras 18 e 19). Entretanto, a opinião dos moradores locais apresenta variação acerca dos benefícios ou impactos negativos causados. A partir da amostra da pesquisa, observa-se que há uma tendência por preferirem o local antes da intervenção. Por outro lado, no mesmo discurso é revelada a satisfação pelas facilidades geradas, conforme será apresentado em depoimentos extraídos das entrevistas realizadas para este trabalho.

Durante a pesquisa de campo, a requalificação urbana foi um dos aspectos contemplados dentro da categoria urbanização, conforme roteiro de entrevista com a comunidade, empresários e administração pública (Apêndices A, B e C). De acordo com informações disponíveis em no sítio <http://www.gopetition.com> (2013), o projeto de requalificação urbana

foi submetido, em diversos momentos, à participação das representações da comunidade local (Anexo A)<sup>15</sup>.

Dada a relevância do projeto de requalificação urbana nas interfaces política, cultural, ambiental, econômica e social com a comunidade – e observadas as relações estabelecidas no espaço pelos sujeitos do turismo –, torna-se pertinente e cabível um estudo específico para avaliar os resultados do projeto de requalificação urbana em complemento à presente pesquisa.

### 4.3 A DINÂMICA ESPACIAL DO TURISMO EM MORRO DE SÃO PAULO E A RELAÇÃO COM O PROCESSO DE URBANIZAÇÃO

#### 4.3.1 Ocupação Urbana em Morro de São Paulo

A análise da dinâmica espacial do turismo no destino turístico de Morro de São Paulo teve como respaldo teórico os modelos apresentados no capítulo 2 desta dissertação, estabelecendo relação com o processo evolutivo de ocupação do local e do fenômeno turístico ali presente, contrapondo com os elementos de urbanização pelo e para o turismo. As observações durante a pesquisa de campo, bem como as entrevistas realizadas, conforme mencionado anteriormente, foram de fundamental importância para considerar a realidade do objeto. Durante todo o processo de observação e análise de dados e informações, buscou-se manter a fidelidade aos elementos identificados e revelados pelos diversos atores.

Para a representatividade da dinâmica espacial do turismo do objeto de estudo, optou-se pelo modelo de Butler, que destaca o ciclo de vida de destinos turísticos, o modelo evolucionário. Para as análises, serão retomadas algumas considerações apresentadas no capítulo 2, considerando o modelo evolucionário, tendo em vista a aplicabilidade e a possível relação com a realidade e características do objeto de estudo em questão.

Autores como Turner e Ash (1975 apud PEARCE, 2003) afirmam que as periferias – por eles consideradas áreas subjacentes aos grandes centros urbanos – nunca são estáticas, vez que possuem uma dinâmica a qual varia de acordo com a extensão da série de lugares a serem

---

<sup>15</sup> Apresentação do processo de participação da comunidade nas audiências públicas para discussão do projeto.

visitados, das alternativas de lazer e da afluência. Entretanto, sempre haverá a busca de novos destinos, isto é, aqueles ainda não experimentados pelo turismo de massa.

O modelo de Thurot, em certa medida, associa o turismo de massa à saturação do destino e, conseqüentemente, ao desinteresse por parte das classes mais favorecidas e ao acesso para a classe média. No entanto, o modelo não considera que um fato anule o outro. Ou seja, ainda que haja o turismo de massa, não existe o afastamento por completo das classes sociais mais favorecidas, já que o fenômeno não se relaciona a aspectos de segregação ou exclusão.

De acordo com o modelo de Plog, ao passo que o destino vai sendo mais conhecido, ele se desenvolve e atrai mais visitantes, com possibilidades de declínio do mercado, por ser uma fase em que não se trata de algo tão desconhecido, nem tão familiar. “[...]. As áreas de destino trazem consigo as sementes de sua própria destruição, à medida que elas próprias se tornam mais comerciais e perdem as qualidades que originalmente atraíam os turistas” (PLOG, 1973 apud PEARCE, 2003, p. 44). Ratifica-se aqui que tal modelo é discutível, na medida em que, segundo críticas de outros teóricos, não se faz presente a dinâmica dos indivíduos e nem mesmo as dinâmicas mercadológicas.

Por outro lado, de acordo com Pearce, o modelo de Butler, apesar de ainda receber críticas, é o mais amplamente testado e está baseado no conceito do ciclo de vida de produtos aplicado no mundo dos negócios e do marketing. Butler realiza associações desse conceito ao ciclo de vida de destinos turísticos referenciando os estudos acerca da temática no turismo. Lohmann e Panosso Netto (2008) ratificam, afirmando que “Butler propôs um modelo que, apesar das críticas recebidas nas últimas décadas, é o que melhor reflete os estágios de ciclo de um destino turístico”. Ao fazer uso de um conceito fora da área de turismo, o autor adaptou a curva de venda e o ciclo de vida do produto para turismo (LOHMANN; PANOSSO NETTO, 2008, p. 357).

Cada estágio é também acompanhado de mudanças na natureza e extensão das instalações proporcionadas e no abastecimento local /não local dessas instalações. Instalações não específicas para turistas são as que existem no primeiro estágio; as do estágio de envolvimento são fornecidas basicamente por habitantes locais, quando, então, já na fase de desenvolvimento, o envolvimento e controle local declinam rapidamente, à medida que instalações mais modernas e elaboradas são proporcionadas por empreendedores externos, e autoridades regionais e nacionais assumem a

responsabilidade pelo planejamento. O envolvimento local só tornará a aumentar no estágio do declínio. [...] (PEARCE, 2003, p. 47).

O modelo de Butler pode ser associado à realidade de alguns destinos brasileiros, especialmente aqueles que têm como principal vocação o segmento de sol e praia e que não representam grandes centros urbanos, a exemplo de Itacaré e Porto Seguro, no litoral da Bahia e o objeto em questão, Morro de São Paulo.

Dentro de uma perspectiva do modelo de desenvolvimento espacial-temporal, Pearce (2003) apresenta ainda o estudo de Gormsen (1981), baseado no histórico do turismo à beira mar. Dessa experiência se pode considerar, para o estudo da realidade brasileira (em alguns casos), a constatação de que a iniciativa nos primeiros estágios é de investidores externos, mas que, com o passar do tempo, há uma participação local no processo de desenvolvimento. Entretanto, no caso do Brasil a participação local não ocorre na mesma escala do empreendedor externo. Não obstante essa participação represente mobilidade social e melhoria de qualidade de vida, seu modelo é questionado por Britton, Hilss e Lundgren. Para estes últimos, a participação externa tende a representar uma dominação continuada. Nesse caso, considerando-se especialmente as áreas periféricas, ou seja, regiões e países em desenvolvimento, cuja realidade contextualiza o turismo no Brasil.

[...] Com a mudança na estrutura social do tráfego turístico, que em parte resulta decrescente acessibilidade, sobrevêm igualmente mudanças nos tipos de acomodação demandada e fornecida, com um aumento notável nas segundas residências e mais tarde, nas instalações de *camping*. (PEARCE, 2003, p. 50).

É possível identificar as características do modelo evolucionista em Morro de São Paulo, ao considerarmos que o destino, ainda que seja característico de turismo de massa, atrai visitantes de classes sociais variadas e com perfil variado. Podem ser também identificados, na demanda turística de Morro de São Paulo, segmentos de mercado distintos correspondendo a uma oferta de equipamentos, igualmente diversificada, especialmente no tocante a serviços de alimentação e aos meios de hospedagem. Essa realidade encontrada gera aproximação entre o modelo e a dinâmica do turismo do destino.

Agente recebe aqui muitos grupos e famílias, grupos de jovens e casais. Algumas épocas não têm famílias visitando o Morro, não. Exemplo [...] No

verão dificilmente tem famílias... A classe média – média alta. Tem turista de todo tipo em Morro. Vai depender da época [...] (C9, dezembro, 2013).

Em Morro de São Paulo há vários perfis de visitantes. Antes, havia muitos estrangeiros. Hoje, ainda há, mas em menor quantidade. Pelo menos é o que eu tenho observado... Talvez pela crise europeia [...] Mas no meu restaurante eu recebo turistas nacionais e estrangeiros da mesma forma que antes [...] Hoje o turismo de Morro de São Paulo, mesmo com pessoas de classe social elevada, está cada vez mais um turismo de massa. Mas eu continuo achando a beleza desse lugar um encanto para minha vida. (E9, dezembro, 2013).

A oferta é muito grande e a demanda pode ser muito melhor equilibrada ao longo do ano. Ela ainda está concentrada [...] (AP 1, novembro, 2013).

No caso do turista, a retração não foi pela urbanização, mas o que acontece é que o poder de compra da classe média aumentou. E com isso as possibilidades de destinos ampliaram [...] Enquanto empresário eu prefiro o turista com a família. Ele gasta em todos os setores. Ele distribui o dinheiro. É o turista de qualidade. Não se trata de uma discriminação, mas sim da viabilidade para o empresário. (E5, setembro, 2013).

Outro aspecto é a forte característica de exploração por estrangeiros que o destino apresenta e o seu processo de ocupação desde o início da visita do local por veranistas na década de 1940. Os relatos dos moradores mais antigos evidenciam a relação de troca existente entre visitante e visitado. Havia verdadeira integração, inclusive nas festividades religiosas e culturais. A acolhida e a hospedagem eram feitas pelos próprios moradores. Com o despertar da publicidade realizada pelos órgãos oficiais, visando à atração de estrangeiros, a instalação de infraestrutura foi distanciando cada vez mais a relação entre a comunidade e os visitantes, uma vez que a hospedagem passa a ser não mais nas casas dos moradores, assim como as refeições e demais serviços. E dentro desse processo, a ausência de controle gerou um cenário de ocupação do solo de forma desordenada, estimulando a urbanização turística. Na verdade, a urbanização de Morro de São Paulo confunde-se com a urbanização turística. Pelo turismo, foram instalados elementos da vida urbana, e para o turismo, novas instalações foram sendo necessárias. A vida simples e bucólica foi invadida pelo ambiente cosmopolita.

Ao analisar a dinâmica espacial do turismo em Morro de São Paulo, é possível identificar as características que constituem o cenário atual, partindo das 6 (seis) fases apresentadas no modelo de Butler, porém algumas variações são constatadas, haja vista a particularidade do destino. Além disso, as fases de Butler não devem ser consideradas como fases estanques.

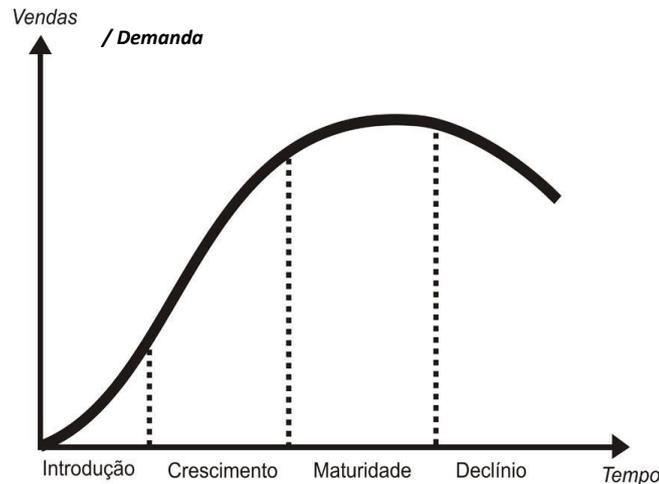
Embora o modelo de Butler, dentre os modelos evolucionários, seja a alternativa mais adequada, é preciso levar em consideração as devidas proporções, tomando o fato de que tal modelo está baseado em realidade de países desenvolvidos. Portanto, a análise aqui apresentada seguirá o contexto do destino, considerando-se também aspectos de ordem mercadológica, haja vista a influência destes no consumo de destinos turísticos. Além do fato de que tal modelo está baseado no modelo do ciclo de vida de produtos dentro da concepção mercadológica.

Diante do exposto, a autora da presente pesquisa buscou fundamentação no modelo de ciclo de vida de produtos apresentados por Kotler, no intuito de alcançar conclusões mais precisas. Segundo afirmações de Kotler (1998, p. 307), “o ciclo de vida do produto (CPV) é um conceito importante em marketing que fornece insights sobre a dinâmica competitiva de um produto”. O reconhecimento da existência de um ciclo de vida para um produto, segundo o mesmo autor, requer que sejam reconhecidos os seguintes fatos: Os produtos têm vida limitada; a venda dos produtos passa por estágios distintos, cada um oferecendo diferentes desafios, oportunidades e problemas para a empresa vendedora; os lucros crescem e diminuem nos diferentes estágios do ciclo de vida do produto; e os produtos requerem estratégias diferentes de marketing, finanças, produção, compras, e de recursos humanos em cada estágio de seus ciclos de vida.

Kotler (1998) apresenta os seguintes estágios do ciclo de vida de um produto: introdução; crescimento; maturidade e declínio. A figura 22 apresenta a representação gráfica do ciclo de vida do produto, segundo Kotler, em que a curva cresce ou decresce, de acordo com a demanda .

**Introdução-** Período de crescimento lento das vendas, à medida que o produto é introduzido no mercado. O lucro é inexistente neste estágio porque as despesas de lançamento são grandes. **Crescimento-** Período de rápida aceitação de mercado e de melhoria substancial de lucro. **Maturidade-** Período de redução do crescimento de vendas porque o produto foi aceito pela maioria dos compradores potenciais. O lucro estabiliza-se ou entra em declínio em função do aumento de despesas de marketing para defender o produto contra a concorrência. **Declínio-** Período em que as vendas mostram forte queda e o lucro desaparece. (KOTLER, 1998, p. 309).

Figura 22 - Ciclo de Vida do Produto, segundo Kotler



Fonte: Adaptação Kotler (1998, p. 309).

Em uma análise mais substancial das fases do ciclo de vida de um produto, conforme princípios mercadológicos apresentados por Kotler, no estágio de introdução acontece o lançamento do produto no mercado, sendo que o produto é pouco conhecido. Portanto, não há demanda expressiva ainda, e os investimentos para comunicar a sua existência são altos. Em alguns casos, para alcançar rápida penetração no mercado, são atribuídos baixos preços e altos investimentos em estratégias promocionais. Daí explica-se a ausência de lucro nessa fase.

No estágio de crescimento, a procura é expressiva e constante. Nessa etapa, o mercado já conhece o produto e começa a ser definida a sua aceitação. Entretanto, ainda há a necessidade de investimentos promocionais, considerando a existência da concorrência e manutenção do produto. Nessa fase, os lucros já são presentes, mas devem-se definir estratégias que garantam a continuidade da sua existência e posicionamento, por meio de expansão de mercado, por exemplo.

No estágio de maturidade, a taxa de crescimento de vendas passa a ser estabilizada, logo, o crescimento não é mais uma constante. Existe um desafio para a equipe de *marketing*, no sentido de manter o posicionamento do produto e buscar o prolongamento do ciclo de vida, pois em alguns casos a ausência de valor agregado e de inovação, associado aos novos concorrentes, gera o declínio do produto. Contudo, nessa fase, quando existe adequada administração das vendas, obtém-se o lucro assegurado e garantido.

No caso do estágio de declínio, eventualmente a queda das vendas da maioria das formas de produtos e marcas pode ser rápida ou lenta. Nessa etapa, a procura é reduzida sensivelmente. São vários os fatores que podem provocar o declínio, dentre eles destacando-se: a ausência de inovação por parte da organização-empresa; a saturação da imagem do produto ou marca em função de fatores diversos; e a ausência de novos investimentos e planejamento de ações estratégicas. É comum nessa etapa a adoção de novas ações promocionais, na tentativa de recuperar o mercado. Entretanto, tais custos inibem o lucro, justificando assim a baixa procura dessa etapa.

#### **4.3.2 A Dinâmica Espacial do Turismo em Morro de São Paulo na perspectiva do Modelo Evolucionista do Ciclo de Vida de Butler**

Ao analisar Morro de São Paulo na perspectiva do modelo de ciclo de vida de Butler, para a compreensão da dinâmica espacial do turismo no destino em questão, apresenta-se a realidade encontrada de acordo com as pesquisas de campo. Para gerar maior clareza, nesta subseção são resgatadas as características e os aspectos considerados por Butler em cada uma das 6 (seis) fases, partindo da síntese realizada por Ramos et.al. (2012) e das constatações referentes a Morro de São Paulo, aplicando-se o modelo à realidade local.

Butler sugere que um destino é descoberto por alguns visitantes atraídos por uma oferta de recursos de infraestrutura como acomodações, facilidades de acesso e o uso da publicidade que no início se dá por meio do boca a boca. Nessa fase, chamada pelo autor de “exploração”, os visitantes virão em pequenos números, inicialmente, com probabilidade de terem bastante contato com a comunidade local, usando a estrutura local. Como as instalações são fornecidas a percepção cresce e o número de visitantes irá aumentar (BUTLER, 1980). Geralmente o destino se apresenta sem uma estrutura voltada para o turista e seus recursos culturais e naturais encontram-se muito bem preservados, e em certo ponto inicia-se o “envolvimento” da comunidade oferecendo serviços especialmente ou até exclusivamente para turistas. A fase de “desenvolvimento” é marcada por áreas de mercado para turismo bem definidas, com sua evolução há a tendência de diminuição da participação da comunidade local. Na fase de “consolidação” começa a haver diminuição na taxa de crescimento do número de turistas, ainda que esse o número continue a crescer. Grande parte da atividade econômica da área está vinculada ao turismo e o fluxo intenso de turistas tende a começar a criar desconforto por parte dos autóctones. Quando a “estagnação” é atingida o número máximo de visitantes é alcançado e apesar de possuir uma imagem bem estabelecida o destino não está mais na moda. Após esta fase o destino tende a entrar em “declínio” no número de turistas, com mudanças em parte das atividades e propriedades que deixam de ser voltadas ao turismo. O autor ainda prevê a fase de

“rejuvenescimento”, ainda que ele mesmo afirme que esse estágio muito provavelmente nunca será alcançado. (RAMOS, et.al. 2012).

Fase 1 (1940-1960) – Exploração: Visita dos primeiros veranistas de Morro de São Paulo (década de 1940). As demandas dos visitantes eram atendidas a partir da própria comunidade. Em alguns casos, havia a hospedagem em casas dos moradores locais. Nesse período já existia uma relação de envolvimento e troca com a comunidade. Destaca-se a vida simples das pessoas que ali viviam, conforme relatos nas entrevistas da pesquisa de campo. Nesse período, não havia organização alguma para o turismo. O local não dispunha de energia elétrica, tampouco de abastecimento de água. As pessoas eram atraídas pelo aspecto natural, mas também pelo refúgio na tranquilidade, longe dos sinais de urbanização. O espaço é ocupado por moradores de origem local e, eventualmente, pela visita dos veranistas, sem interferências físico-espaciais.

Fase 2 (1970-1980) – Envolvimento: Surgem os primeiros estabelecimentos comerciais para atender à crescente demanda dos veranistas. As primeiras casas da Primeira Praia são construídas e o local recebe visita dos *hippies*, que permanecem no Morro da Mangaba, durante muito tempo. A energia elétrica e a água encanada já fazem parte da realidade da comunidade. É iniciada a especulação imobiliária pela propagação do turismo. A partir desse período começam os sinais de construções irregulares sob o ponto de vista ambiental, especialmente. A localidade é ocupada por moradores locais e por pequeno fluxo de visitantes, dentre eles veranistas e turistas de origem nacional e internacional.

Fase 3 (1990-2000) – Desenvolvimento-Crescimento: O número de construções aumenta, sem qualquer tipo de controle e sem o saneamento básico necessário. O turismo de massa é intensificado, e os meios de hospedagem, bares e restaurantes são multiplicados. O local atrai pessoas de outros países e outros estados, a fim de estabelecerem negócios no local. A especulação imobiliária impulsiona os moradores locais e a origem local a venderem suas casas. Com o passar do tempo, o local passa a assumir uma identidade híbrida, mas sufocada pela força da maioria (pessoas de outras localidades). Começam os primeiros investimentos com recursos de ordem pública, contemplados em programas como o PRODETUR. Ao longo da década de 1990, Morro de São Paulo começa ser consolidado como destino turístico no mercado nacional com projeção para o mercado internacional, competindo com outros produtos nacionais. É fruto das estratégias promocionais dos órgãos oficiais de turismo da

Bahia e das ações dos empresários ali instalados (na sua maioria, originários de outros países). Essa é a fase em que a população abandona o local ao vender suas casas, estimulada pela especulação imobiliária. O turismo de massa é consolidado no destino. A participação da comunidade, que antes se apresentava como responsável pelo acolhimento e hospedagem nas suas próprias residências, passa a ser como vendedores ambulantes e como mão de obra das pousadas, bares e restaurantes e outros equipamentos ou empreendimentos comerciais. Na maioria das vezes, em propriedade de pessoas de outros países, atraídos pela beleza natural e seduzidos pelas possibilidades de negócios, ao explorar o local pelo viés do turismo.

Fase 4 (2000-2010) – Crescimento-Estabilização. O destino ocupa a 4ª posição de localidade mais visitada no estado. Possui uma oferta diversificada com empreendimentos de pequeno médio e grande porte. O poder público realiza intervenções em ordem de planejamento e gestão. É crescente o número de leitos e os problemas ambientais, sociais e de estrutura urbana. Ao contrário do modelo de Butler, o crescimento ainda é constante com sinais de retração apenas ao final do período. Há exploração excessiva dos recursos existentes, comprometendo a conservação e a preservação do meio ambiente. É criado o Documento Cairu 2030, com implicações de ordem ambiental, em vistas a mitigar os impactos do crescimento desordenado da urbanização turística.

Fase 5 (2010-2013) – Início de saturação do destino com tentativas de rejuvenescimento: A saturação está não somente em retração da demanda, neste caso, mas também nos recursos naturais e no consumo do espaço, pela ausência de medidas preventivas, ou fiscalização na ocupação e uso do solo. O destino recebe o projeto de requalificação urbana e novas estratégias são definidas. Ações mitigadoras são implementadas e é presente o risco de um declínio imediato. Na tentativa de gerar acompanhamento e controle do fluxo, é criada a taxa de preservação ambiental para o ingresso dos turistas. Na tentativa de reposicionamento do destino, como uma das estratégias é estabelecida a realização de eventos esportivos no local. A ocupação irregular do solo permanece e não há evidências de fiscalização ou controle. As intervenções da requalificação urbana minimizam questões referentes à estética e à limpeza urbana. Entretanto, a mudança da paisagem típica local, especialmente das vias de circulação internas, é alterada, com destaque para a Vila, causando insatisfação em parte da população local e visitantes.

Atualmente, o destino não tem atraído grandes investidores e não há, em princípio, saída para expansão do turismo da forma como ele se apresenta em Morro de São Paulo. “O direcionamento dos interesses de investidores de grandes negócios ou novos voltou-se para Boipeba. A extensão de turismo para Morro seria a Gamboa. Embora existam condomínios no Zimbó e alguns hotéis, que se autodenominam como resorts, mas que na verdade não são” (AP1, novembro, 2013). Isso revela características de um destino que se aproxima de uma saturação seguida de declínio. Entretanto, registros da Secretaria de Turismo em mídias sociais revelam que em abril de 2014 o número de visitantes superou o fluxo do Réveillon.

Feriado de Semana Santa teve aumento de praticamente 100% no fluxo de turistas em relação ao mesmo feriado de 2013 em Morro de São Paulo. O número de passeios turísticos realizados foi também maior que o melhor feriado do município: o Réveillon. Dados (Taxa de Proteção Ambiental e Sistema do Voucher Único Eletrônico). (SECRETARIA DE TURISMO DO MUNICÍPIO DE CAIRU, 2014).

A dinâmica espacial do turismo em Morro de São Paulo é representada por um processo sem controle e desordenado da ocupação do solo, pelo intenso fluxo de visitantes e pela crescente especulação imobiliária, além da exploração do destino por estrangeiros sem compromissos ou vínculos com o local.

Em verdade, a urbanização turística sem planejamento provocou o desordenamento, em função da sua espontaneidade e do apelo que o destino oferece. Por outro lado, o turismo gerou oportunidades de renda para a população e elementos importantes para a qualidade de vida da comunidade, considerando-se a modificação das relações espaciais. A concentração do consumo do espaço, em função do turismo, provocou ao longo do tempo a saturação de determinadas áreas em Morro de São Paulo, sendo a Vila e a Segunda Praia os maiores exemplos desse novo cenário.

Em que pese a comparação e as constatações da pesquisa apresentadas com base no Modelo Evolucionista de Butler, deve-se considerar que algumas situações, não previstas no modelo, podem vir a se concretizar, pois os modelos são estáticos e a realidade da atividade turística é dinâmica.

### **4.3.3 Características do Turismo em Morro de São Paulo, a partir da análise da oferta e demanda turística, estrutura político-administrativa e organização do empresariado.**

Atualmente, a estrutura político-administrativa de Morro de São Paulo é constituída por uma Secretaria Especial de Morro de São Paulo, uma espécie de subprefeitura responsável pela limpeza, obras, manutenção das obras e tributos e por uma Secretaria de Desenvolvimento Sustentável (SEDES), que é responsável pelos aspectos de preservação ambiental e a Secretaria de Turismo do município de Cairu.

Todas essas unidades são representadas pela prefeitura municipal de Cairu. Durante a coleta de dados, constatou-se a ausência de uma representação político-administrativa referente aos aspectos culturais no local, apesar de o município ter em sua estrutura administrativa a Secretaria de Cultura. Esse fato reflete a baixa contemplação aos aspectos da cultura local, confirmada nos relatos dos entrevistados. Entretanto, a estratégia de sediar a Secretaria de Turismo do município, naquele destino, tem permitido maior aproximação da realidade local no contexto municipal e posicionamento junto aos órgãos oficiais, o que reflete fortalecimento das diretrizes do turismo no local.

A oferta de equipamentos turísticos em Morro de São Paulo apresenta-se diversificada com empreendimentos de pequeno, médio e grande porte, além dos atrativos e serviços oferecidos, com ressalva ao atrativo cultural que não apresenta representatividade pela baixa valorização atribuída aos recursos existentes desta natureza, prevalecendo, portanto, o aspecto natural como atrativo.

As tradições culturais do local foram descontinuadas, aos poucos, por não haver interesse das novas gerações que precederam os que deram origem às festividades e manifestações culturais e mantinham vivas pela relação de pertencimento, a exemplo da Festa de São Benedito e o dodorô. Relatos de moradores antigos, nascidos no local, afirmam que em certa medida o turismo contribuiu para tal descontinuidade, uma vez que o apelo natural sempre foi o maior fator de atratividade, não despertando interesse pela questão cultural que, por outro lado, não foi contemplada pelas ações voltadas para atração de turistas. Associado a isso, não houve e não há uma ação articulada entre cultura e turismo no Morro de São Paulo, por parte da administração pública do município.

As manifestações culturais foram abafadas, foram desaparecendo porque o turista jovem e o morador jovem não compreendia [...] Então a cultura foi abafando. Novas culturas foram chegando e substituindo a cultura local e a importância [...] Não foi passada a tradição de pai para filho, porque o turismo chegou antes. A maioria da comunidade [...] A maioria não sabia a origem, não conhecia a origem das manifestações como a bandeira de São Benedito, o Terno de Reis e o Do do do dorô<sup>16</sup> que era uma brincadeira que o pessoal de Morro fazia [...] e tinha Terno de Reis. Todo mundo armava presépios em casa. As pessoas foram morrendo e não foi dada a continuidade. Cada noite havia o bailado do presépio nas casas. Depois comiam mungunzá, lelê [...] Como o que unia as pessoas era a religiosidade e a igreja ficou fechada muito tempo [...] Com isso não houve a continuidade da integração. (9C, outubro 2013).

Atualmente não existem muitas ações da comunidade voltadas para a cultura local. Apesar da tentativa da Associação artesãos de Morro de São Paulo. A Secretaria de Cultura atua muito pouco em Morro. A atuação é maior em Cairu e Boipeba. (AP1, novembro, 2013).

A infraestrutura básica do Morro de São Paulo oferece um posto de saúde, uma delegacia, abastecimento de água, energia elétrica, sistema de esgoto, coleta de lixo, transporte interno e escolas. Entretanto, de acordo com relatos dos entrevistados, há necessidade de melhorias, especialmente no que diz respeito à saúde, à educação e ao tratamento do lixo.

O atendimento médico limita-se a poucas especialidades e, nos casos de emergência, são transportados para Valença, por meio da Ambulancha (embarcação destinada exclusivamente para esse fim), conforme demonstra a figura 23. Apesar de existirem escolas da rede pública de ensino, estas não contemplam o Ensino Médio e, muitas vezes, há carência de professores.

---

<sup>16</sup> Brincadeira realizada entre nativos, após o leilão de doações durante a festa da Padroeira local, Nossa Senhora da Luz. Compreendia dança de roda com as pessoas pulando de braços dados entrelaçados, cantando rimas em saudação ao padroeiro do local: São Gonçalo. [do do do dorô! São Gonçalinho! (rima)! São Gonçalinho [...]]

Figura 23 - Ambulancha – embarcação para transportar pessoas até Valença, em caso de socorro com necessidade de atendimento médico não oferecido em Morro de São Paulo



Fonte: Pesquisa de Campo, novembro de 2013.

Apesar de haver coleta de lixo regular, não existe tratamento adequado. Segundo relatos dos entrevistados, o lixo é despejado no Zimbo a céu aberto, o que pode ocasionar contaminação do solo e doenças para a comunidade local. O Zimbo é uma área de Morro de São Paulo onde há a concentração dos maiores empreendimentos hoteleiros. Observa-se a tentativa de certa conscientização, pois em alguns locais é possível observar o modelo da coleta seletiva por parte da administração pública (Figura 24). Entretanto, não há iniciativa da comunidade e, em alguns casos, a população desacredita do destino final de forma seletiva, visto que o lixo é depositado a céu aberto no Zimbo. É o que apontam os entrevistados em seus depoimentos:

Eu faço coleta seletiva na minha casa, mas não acredito muito que seja verdade [...] O tratamento. Como é que pode, se o lixo da ilha tá todo no Zimbo, você acha que tem tratamento? Ali na Fonte grande tem uns cestos com cor diferente, mas não adianta muito não [...]. Mas eu faço. Não é sempre não [...] Mas faço. (2C, Pesquisa de Campo, Junho, 2013).

A coleta de lixo é boa. É uma coleta feita regularmente, mas o grande problema é o tratamento do lixo. Todo o lixo é despejado a céu aberto na comunidade do Zimbo. E isso com certeza vai gerar problemas para a comunidade. Na verdade já está gerando [...] Aqui no restaurante eu procuro fazer coleta seletiva e eu mesmo mando pra Valença, mas a maioria das pessoas não faz porque não acredita, ou porque não é consciente [...] A comunidade não é muito consciente, isso ajuda a piorar o que não está bom. (10E, Pesquisa de Campo, Setembro, 2013).

Figura 24 - Direcionamento para a coleta seletiva na Fonte Grande



Fonte: Pesquisa de Campo, dezembro de 2014.

Quanto à infraestrutura turística de Morro de São Paulo, no que tange aos meios de hospedagem, é bastante diversificada, contudo prevalecem as pousadas. O destino oferece, também, camping, *hostels* e hotéis. As tarifas variam de acordo com o porte do empreendimento, estrutura de serviços e instalações dos empreendimentos. A maior parte dos meios de hospedagem, no caso as pousadas, está concentrada na Vila (Caminho da Praia), na Rua da Biquinha, na Segunda Praia e Terceira Praia. Na maioria das vezes ficam instaladas em locais não apropriados, se considerarmos o impacto ambiental das construções. Destacam-se nesse contexto os meios de hospedagem das Segunda e Terceira praias e da Rua da Biquinha (Figura 25 e Figura 26). Morro de São Paulo oferece também, pousadas com o conceito de “charme”, mas em menor quantidade. Os hotéis concentram-se entre a Terceira e Quarta Praia, porém em número expressivamente menor, e se autointitulam de *resorts*, os quais oferecem serviços de restaurantes e infraestrutura mais complexa. A maior parte está situada na área do Zimbo, região afastada do centro, com tarifas superiores aos demais meios de hospedagem.

Figura 25 - Fundos de um conjunto de pousadas situadas na Rua da Biquinha



Fonte: Pesquisa de Campo, outubro de 2013.

Figura 26 - Pousada construída entre a Segunda e a Terceira Praia, utilizando parte da faixa de areia da praia como extensão da sua área externa de lazer e convivência



Fonte: Pesquisa de Campo, maio de 2013.

Ainda sobre os meios de hospedagem, destaca-se que os albergues concentram-se no caminho da Fonte Grande, na Rua da Biquinha, caminho da Mangaba e caminho de acesso a Gamboa, sendo que este último também abriga o camping de Morro de São Paulo. Todos os meios de hospedagem oferecem gratuitamente serviço Wi-Fi aos hóspedes.

O fato de não existir um inventário oficial atualizado da oferta turística do destino impossibilita apresentar com precisão o número total de meios de hospedagem existente. Conforme relação disponibilizada pela Secretaria de Turismo do município de Cairu durante a coleta de dados, Morro de São Paulo dispõe de 147 meios de hospedagem cadastrados pela Secretaria. Contudo, o número de meios de hospedagens real supera esse total, considerando que nem todos os existentes estão presentes na referida relação, isto é, não possuem cadastro no Ministério do Turismo. “Existem boas pousadas, mas por falta de conhecimento muitas estão com irregularidade fiscal e com problemas de documentação, mas não estão cadastradas no Ministério [...]” (AP1, novembro, 2014).

Os equipamentos de serviços de restauração (bares, restaurantes e similares) também são diversificados. É possível encontrar restaurantes de cozinha japonesa, italiana e francesa, além de restaurantes de cozinha brasileira e regional com serviços *à la carte* e ou bufê *self service*, a peso. Outros equipamentos como cafeterias, sorveterias e bares também são encontrados em Morro de São Paulo. A maior parte dos equipamentos de restauração encontra-se na Vila (Caminho da Praia) e na Segunda Praia. Os restaurantes e bares dos hotéis e pousadas de

maior porte são abertos ao público, de modo que incrementa a oferta de alternativas de serviço de alimentação.

Embora não seja permitida o trânsito de veículos nas vias de circulação de Morro de São Paulo, o local oferece cerca de 30 veículos, para transporte dos moradores de Morro de São Paulo e turistas (geralmente hóspedes dos hotéis localizados no Zimbo), com a finalidade de deslocamento da Segunda Praia até o Zimbo e vice-versa, em via específica para esse fim, sendo este o único trajeto onde é permitida a circulação de transportes de pessoas em veículo terrestre motorizados. A principal alternativa para deslocamento são as embarcações de pequeno e médio porte e as lanchas também de pequeno porte, chamadas de “lanchas rápidas” (Figuras 27 e 28) que transportam moradores e turistas para ilhas vizinhas e cidades próximas, a exemplo de Valença e Cairu. As charretes são outra possibilidade de deslocamento até as praias mais distantes, partindo da Quarta Praia. Internamente existe a alternativa, também, de transportes terrestres, mas apenas para transportar hóspedes dos hotéis localizados no Zimbo e os funcionários que residem na Ilha. Entretanto, a circulação é restrita as áreas autorizadas, especificamente nas vias internas que dão acesso aos referidos hotéis (Figuras 29 e 30).

Figura 27 - Embarcação utilizada como transporte da comunidade e turistas: barco a motor



Fonte: Pesquisa de Campo, outubro de 2013.

Figura 28 - Embarcação utilizada como transporte da comunidade e turistas:  
lança rápida



Fonte: Pesquisa de Campo, outubro de 2013.

Figura 29 - Transporte terrestres com permissão para circular em via específica  
transportando moradores e turistas no trajeto Segunda Praia-  
Zimbo-Segunda Praia



Fonte: Pesquisa de Campo, outubro de 2013.

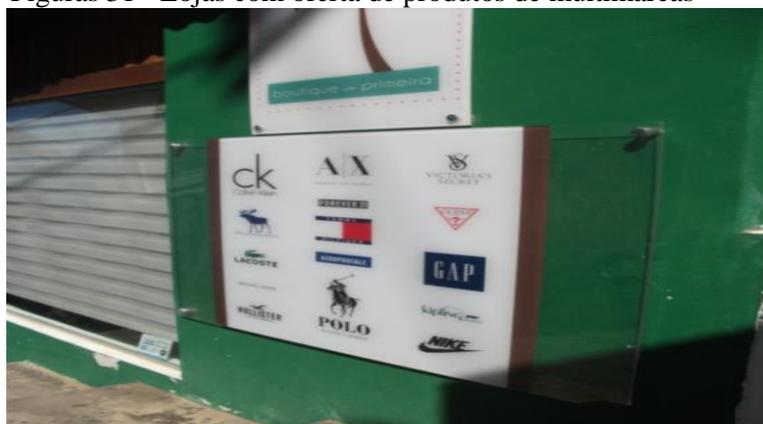
Figura 30 - Transporte terrestres com permissão para circular em via específica transportando funcionários e hóspedes dos hotéis no trajeto Segunda Praia – Zimbo-Segunda Praia



Fonte: Pesquisa de Campo, outubro de 2013.

Quanta à infraestrutura e aos serviços de apoio ao turismo, disponíveis em Morro de São Paulo, destacam-se as lojas, na sua maioria de moda praia e souvenirs, concentradas na Vila (Caminho da Praia). Há também lojas de artigos de decoração e moda. Em alguns casos, observa-se a presença de multímarcas (Figura 31) reforçando a característica cosmopolita que a ilha já apresenta, marcada pela presença de pessoas de vários lugares do mundo, que residem no destino ou que o visitam. Estão presentes também os elementos expressivos da urbanização, instalada ao longo dos tempos tendo como período de referência maior 2000, a 2010, acentuada pela requalificação urbana ocorrida entre 2010 a 2012.

Figuras 31 - Lojas com oferta de produtos de multímarcas



Fonte: Pesquisa de Campo (2013).

Morro de São Paulo oferece ainda, farmácias, supermercados de pequeno porte, *lan house*, salão de beleza, clínica médica particular, centros de massagem corporal, posto telefônico, caixa eletrônico 24 horas do Banco do Brasil, serviço de câmbio, serviços de imobiliária, cursos de mergulho, além de agências de turismo receptivo que oferecem traslados Aeroporto-Salvador-Morro-Salvador-Aeroporto, venda de bilhetes para o catamarã, passagens de avião Salvador-Morro-Salvador e passeios de barco pelas ilhas da APA Tinharé Boipeba. Aos fundos da Segunda Praia existe um posto receptivo dos hotéis do Zimbo que serve de apoio para a espera do *transfer* dos passageiros, além da oferta de serviço de bar. E, na entrada do Morro de São Paulo, logo após o Portaló, existe uma central de atendimento ao turista, onde são oferecidas informações diversas sobre a Ilha. Nesta mesma central pode ser feito o pagamento da taxa de preservação ambiental.

Conforme mencionado anteriormente, o apelo de Morro de São Paulo é natural, pela expressiva paisagem presente no local, além das praias e possibilidades de práticas esportivas e de aventura no local, associadas aos recursos ali existentes. Dentre as práticas mais comuns destacam-se a tirolesa, partindo do ponto mais alto da ilha, no farol do Morro; o mergulho submarino, a partir da Terceira Praia; O vôlei na Segunda Praia e os passeios de barco entre as ilhas do Arquipélago de Tinharé e da APA Tinharé Boipeba. Somam-se a isso as trilhas e caminhadas até a Gamboa do Morro com a experiência do banho de argila (prática predatória).

Apesar de não representar apelo de atratividade para o destino, Morro de São Paulo guarda um patrimônio arquitetônico histórico de expressiva relevância para a história da Bahia. O Forte Tapirandu e o Farol estão integrados à beleza natural da ilha e são também ponto de visitação turística. Além disso, a presença da Igreja Nossa Senhora da Luz na praça de mesmo nome e o artesanato – na sua maioria, à base de coco – são atrativos que agradam os visitantes.

Dentro da estrutura de equipamentos de entretenimento e lazer noturno, destacam-se a boate Pulsar, localizada no caminho do Forte, a barraca Fanny, localizada na Segunda Praia, o bar e restaurante Toca do Morcego, no caminho do Farol e o teatro do Morro, próximo ao Alto da Mangaba. É comum os restaurantes da Segunda Praia oferecerem música ao vivo em voz e violão a noite. As festas noturnas de Morro de São Paulo acontecem entre as quintas-feiras e os sábados. Na Vila, ambulantes locais comercializam drinks e comidas, que vão de pasteis a

doces caseiros. Os restaurantes da Vila costumam encerrar as atividades por volta das 23 horas. Já os restaurantes da Segunda Praia encerram as suas atividades às 03 horas.

Uma prática muito comum ao final da tarde é a contemplação do pôr do sol, com a concentração de pessoas em pontos como o restaurante Toca do Morcego (Figura 32), Hotel Portoló, Pousada Pasárgada, Farol do Morro e Forte. Em alguns desses locais, a exemplo da Toca do Morcego e Hotel Portoló, após o pôr do sol, artistas locais apresentam-se com músicas de MPB e de outras vertentes, e em seguida o estabelecimento oferece DJ com música eletrônica, estendendo-se até as 21 horas.

[...] O fator de atratividade é natural por conta dos passeios e praias. São os cerca de 80 embarcações cadastradas. Os principais passeios são: Passeios às piscinas naturais, praias, argila, corais. O principal atrativo é a praia, depois as festas. São dois passeios oficiais: volta às ilhas e Gamboa. (AP1, novembro, 2013).

Figura 32 - Pôr do Sol no Bar e Restaurante Toca do Morcego



Fonte: Pesquisa de Campo, dezembro de 2013.

De acordo com as entrevistas realizadas com a comunidade, empresários e representações da administração pública, o destino Morro de São Paulo apresenta baixa participação do empresariado local nas tomadas de decisão. De um lado há um discurso que relata não haver o interesse por parte dos empresários; de outro, é revelado que a administração pública não busca a participação desses atores.

Durante a pesquisa de campo, por meio das entrevistas realizadas e com base em observação, pôde-se constatar, em verdade, que o empresariado local não se apresenta de forma articulada,

conforme mencionado anteriormente. Não há representatividade expressiva que reflita os interesses dos empresários locais, de modo que o que existe são ações isoladas por parte de alguns empresários. Ainda que existam algumas poucas associações, nem todas apresentam registros legais em cartório.

Tal cenário enfraquece o posicionamento dos empresários, inclusive inibindo o acesso a oportunidades para o desenvolvimento do turismo local, partindo do princípio de que a atividade constitui-se em um sistema, conforme apresentado na segunda seção da presente pesquisa. Durante a coleta de dados, foi observado que esse perfil do empresariado está associado, dentre outros aspectos, especialmente ao fato de que originalmente, e até os dias atuais, a grande maioria é provinda de outros estados brasileiros e de outros países (estes últimos em maior número), não estabelecendo uma relação de compromisso com o local. Além disso, a forte concorrência existente provoca barreiras inibidoras a possíveis parcerias. Fato constatado nos depoimentos registrados durante as entrevistas realizadas com representantes do segmento empresarial. As entrevistas revelam que os empresários não reconhecem parceiros locais e os próprios empresários se consideram desarticulados, apontando um pequeno grupo de empreendedores de maior porte (proprietários dos “resorts”) como privilegiados pela administração pública.

Quanto aos investimentos no negócio, os resultados da pesquisa revelam que os empreendimentos têm investido principalmente quanto à expansão física do estabelecimento, como consequência do aumento da concorrência e demanda existente (esta última já com sinais de retração). Por outro lado, a mão de obra empregada em tais empreendimentos apresenta baixa qualificação na maioria das vezes. Em alguns casos, é possível encontrar funcionários sem escolaridade e, apesar da oferta de cursos de capacitação, promovidos pela administração pública para a comunidade, não há uma participação expressiva, muitas vezes pelo desconhecimento da importância desses cursos, o que provoca o desinteresse. Atrelado a isso, observou-se que há necessidade de comunicar, de forma intensiva e mais direcionada, a realização dessas capacitações.

A demanda Turística de Morro de São Paulo é caracterizada por turistas estrangeiros e nacionais, sendo a maior parte deles nacionais, segundo pesquisa realizada pela FIPE. Por outro lado, em determinados períodos do ano há um número maior de estrangeiros no destino, mais especificamente entre os meses de julho e agosto, quando há férias nos países europeus.

Tal qual ocorre no Turismo de Sol e Praia, Morro de São Paulo recebe um fluxo expressivo de visitantes, oscilando de acordo com a sazonalidade. No período de *réveillon*, a localidade apresenta superlotação, não havendo disponibilidade nos meios de hospedagem existentes no local.

Embora não tenha ocorrido acesso à pesquisa de perfil da demanda turística específica de Morro de São Paulo, a observação em campo e as entrevistas com empresários locais apontam que atualmente Morro de São Paulo apresenta uma demanda diversificada. Alguns empresários entrevistados atribuem à crise europeia a retração da demanda internacional nos últimos anos.

Os turistas que optam por hotéis localizados na região do Zimbo, geralmente possuem menor contato com a localidade, em decorrência da distância e do afastamento da área com maior concentração de pessoas, equipamentos e serviços. Em geral, as pessoas que buscam hospedar-se nesses hotéis procuram uma proposta diferenciada em Morro de São Paulo, fugindo assim das características convencionais do turismo de massa. De acordo com informações concedidas pela Secretaria de Turismo de Cairu, Morro de São Paulo recebeu 110.000 visitantes<sup>17</sup>, entre o período que compreende março 2013 até 14 de janeiro de 2014.

O Turismo de Morro de São Paulo apresenta as características de destinos de massa como a maioria dos destinos de Sol e Praia. Ademais, a sua pequena extensão e concentração de equipamentos e atividades em áreas específicas contribui para a exploração predatória dos recursos existentes.

O destino é comercializado internacionalmente. De 20 a 25% dos turistas são internacionais. A comercialização acontece de todas as formas, com operadoras (em menor número), acontece mais de forma muito direta, pelos hotéis diretamente com turistas via sites ou promotores de vendas, via agências, via sites dos hotéis ou direto no local. Não há número expressivo de venda por operadoras. As de maior volume são: a Itaparica e a RR Turismo [...]. Na verdade, as empresas de receptivo de Salvador são os principais vendedores do Morro. (API, novembro, 2013).

A ineficiência e ineficácia das ações de planejamento e da aplicação das políticas públicas para o turismo no destino favoreceu os impactos causados pelo turismo de massa no local,

---

<sup>17</sup> Número baseado no controle de pagamento da taxa de preservação ambiental obrigatória a todos os visitantes ao ingressar em Morro de São Paulo.

além do crescimento sem controle, incluindo o processo de urbanização turística de forma equivocada.

De acordo com os dados coletados, constata-se que, embora o destino tenha sido contemplado por ações do PNMT, pelo Programa de Regionalização do Turismo e investimentos do PRODETUR-NE, a ausência de representatividade da comunidade e do empresariado local, somada à ausência de diretrizes de sustentabilidade ao longo do tempo, imprimiu ao local um cenário de irregularidades que vão desde questões de ordem ambiental até aquelas de ordem fiscal.

Entretanto, os relatos apresentados nas entrevistas realizadas com representantes da administração pública do município revelam que em 2013 foram iniciadas ações de ordem técnica baseadas em planejamento, com vistas à estruturação do destino para um posicionamento e redirecionamento deste, incluindo a busca de novas alternativas, dada a sua fase proximal a saturação, não havendo condições da continuidade do seu crescimento, haja vista a forma desordenada como o espaço foi ocupado em função do turismo. Assim, sendo, cabe uma oferta integrada a outros destinos do município, a exemplo de Boipeba.

Para estruturação da atividade turística em Morro de São Paulo, a Secretaria de Turismo do município de Cairu, em 2013, iniciou um processo de planejamento definindo como principal prioridade a reordenação da venda dos passeios do município. O desenho do planejamento estratégico da secretaria estabeleceu as seguintes linhas de ação: Reordenamento da venda dos passeios; Capacitação da mão de obra; Posicionamento do destino no Mercado especialmente Boipeba e Morro de São Paulo – os destinos ainda não possuem uma marca turística; Direcionamento e integração da equipe técnica da secretaria de turismo; Gestão estratégica integrada com as localidades a partir da formação de grupos gestores – formação de governança no município e Apoio a eventos esportivos com foco no turismo de esportes.

Com o passar do tempo estamos conseguindo desenvolver as ações planejadas. O planejamento apresenta uma característica muito dinâmica. Ao longo do tempo algumas ações foram mexidas para adequações.

- O voucher único eletrônico foi implantado: Chamado de “Passaporte Tinharé”. Constitui-se em um instrumento que normatiza a venda dos passeios, passando às agências de viagens o direito da venda, o que recoloca as mesmas no devido lugar na cadeia do turismo. Com isso o vendedor local, não perde o direito de venda, mas agora existe uma ordenação e organização do processo. Em nenhum momento, se pensou em excluir o vendedor local.

O processo está em fase inicial, cabendo a fiscalização e controle por parte da secretaria de Turismo do município foi criado em outubro de 2013.

- Vários cursos do PRONATEC COPA foram realizados no município inclusive em morro de São Paulo e Boipeba. Foram realizados cursos do SEBRAE para os empresários, abordando temas como gestão da inovação e gestão financeira. Estão previstos outros cursos ainda, em parceria com o SENAC durante o ano de 2013.
- Foi contratada uma consultoria para posicionamento do destino morro de São Paulo e Boipeba, com definição de segmentos âncoras, ações promocionais e definição de plano de marketing a ser elaborado em 2014, contratado em novembro 2013.
- A linha de ação está voltada para criar grupos gestores nos destinos. Já foi criado para Boipeba e Moreré e o próximo passo é criar para Morro de São Paulo. E em paralelo a isso, os empresários de Cairu estão fundando a associação comercial de Cairu. A ideia é integrar e vincular os empresários do turismo de Morro de São Paulo, estabelecendo um elo maior com o município. Considero isso como um avanço da articulação dos empresários de Cairu já que 99% do comércio de Morro de São Paulo estão inseridos no turismo.
- Estamos focando no turismo de esportes. Já foram realizados os seguintes eventos esportivos: Circuito baiano de footvolley; Circuito open de polo aquático, com participação de equipes de vários lugares do Brasil com mais de 200 atletas; Maratur, travessia marítima de Gamboa a Morro de São Paulo. Torneios internacionais com participação de atletas da Inglaterra, Argentina e Portugal. (AP1, novembro, 2013).

#### **4.3.4 Os Impactos causados pelo Processo da Urbanização Turística em Morro de São Paulo**

Conforme apresentado na seção 2 desta pesquisa, a urbanização turística compreende um processo de adequação do espaço físico com a instalação de equipamentos turísticos, vias de acesso e infraestrutura e serviços necessários à vida urbana, com vistas a atender às necessidades dos turistas. Em geral, não acontece o diálogo necessário com o *locus*, o que, muitas vezes, em localidades litorâneas pequenas, sucumbe alguns elementos da paisagem natural e desconsidera os elementos da cultura local.

Para apresentar elementos de composição deste item da pesquisa, recorreu-se aos registros realizados durante observações *in loco*; aos relatos apresentados, durante as entrevistas realizadas; e aos registros de imagens durante o período da coleta de dados, publicados em trabalhos anteriores e disponibilizados pelo IBGE e SEI. Apresentar o processo de urbanização turística de Morro de São Paulo implica, inevitavelmente, em apresentar o crescimento espontâneo do turismo no local.

Segundo relatos de antigos moradores de Morro de São Paulo, o local era originalmente um discreto povoado de pescadores, que começou a receber visitantes com caráter turístico (os veranistas) ainda na década de 1940. As primeiras construções decorrentes do turismo foram as casas de veraneio, inicialmente na Primeira Praia, chamada também de Prainha. Em seguida foram surgindo os estabelecimentos comerciais, as ditas “casas de comércio” ou “vendas”, mas ainda de forma muito tímida, até final dos anos 1980 início dos anos 1990.

[...] Em 1850 D. Pedro esteve no Morro e como consta no relatório, deixado por ele foi declarado 300 famílias, mas eu não alcancei essa quantidade toda. Quando nasci já eram poucas famílias. Nasci na década de 30. Na época da Guerra, já não havia mais tantas famílias (1940) as pessoas foram embora para outro lugar ou foram morrendo [...] (C9, Dezembro, 2014).

Na década de 40 começou o movimento de veraneio aqui no Morro. Eram pessoas de Cruz das Almas, Valença Salvador, pessoas que se envolviam muito com a comunidade. Naquela época eles participavam das manifestações religiosas da comunidade. Famílias que vinham de locais vizinhos. Cruz das Almas, Valença, Salvador, Cairu. O envolvimento de um mês inteiro das famílias com a comunidade gerou a inculturação. A convivência das pessoas com famílias de juizes, advogados, médicos [...] Agente percebia que a forma de conversar de se comportar era diferente da comunidade da Gamboa pelo contato que se tinha todo ano. Era visível nesta época a expectativa das pessoas na espera das famílias de veranistas. Elas ficavam na Prainha. A primeira construção de veraneio foi na prainha. A 2ª casa foi da família Soares de Valença depois o Dr. Venceslau Guimarães, desembargador. Depois outras famílias. As construções, ao longo da praia, foram com a chegada dos veranistas. Na década de 50, no dia 1º de janeiro vinham iates de Salvador, participar de um evento que a marinha fazia. Saía de Morro em direção a Salvador. Chegavam no dia 31 e dormiam nas casas de pessoas da comunidade. Depois voltavam no dia 1º. [...] Pessoas do entorno visitavam Morro em função da festa da padroeira em romarias [...] Vinha de Gamboa, Galeão, Cairu, Boipeba, Valença. (C9, dezembro 2014).

Os primeiros veranistas da região foram Arlindo Pinto, Samuel Lacerda, João Lalau... Esses eram de Valença. Tinha tantas pessoas que eu nem me lembro de mais... Gente de Cruz das Almas também. (C11, Dezembro 2014).

O primeiro estabelecimento comercial foi numa casa de morada. A casa de Dona Romilce. A primeira pousada também foi a de Dona Romilce, na década de 1990. Mas no caso da pousada ela construiu para atender [...] Em 1980 não existia comércio formal, nem meios de hospedagem. (C9, dezembro 2014).

Conforme apresentado anteriormente, até meados da década de 1980, os sinais de elementos da vida urbana no local eram mínimos, considerando, por exemplo, a inexistência de abastecimento de água regular e a inexistência de energia elétrica fornecidos pelo Estado.

Segundo relatos das entrevistas, tanto a energia elétrica quanto o abastecimento de água foram impulsionados pelo turismo no final da década de 1980 e início da década de 1990. Por outro lado, fontes da Web revelam que de fato a energia elétrica em Morro de São Paulo passou a existir em 1985.

A energia chegou ao início da década de 1990, através do governo. O que impulsionou isso foi porque Morro de São Paulo já estava começando a ser conhecido. Os estrangeiros começaram a divulgar fora e atrair visitantes. Eles foram levando a notícia do que era Morro de São Paulo. (C9, Dezembro, 2014).

Com a chegada dos estrangeiros em Morro de São Paulo, que, aliás, foram os primeiros investidores externos... O local aos poucos foi sendo divulgado e muita coisa foi construída [...] Só que era preciso ter energia elétrica e água regularmente. Quando eu cheguei aqui, não tinha energia ainda e a água não era regular. (E11, Dezembro, 2013).

[...] Era luz de candeeiro a querosene. Depois o candeeiro Aladim [...] era uma comunidade pequena, mas era uma verdadeira comunidade. A população era muito pequena, mas todos se ajudavam. A maioria dos pais de família eram pescadores e sempre se ajudavam uns aos outros. Ninguém passava necessidade, todos se ajudavam. Havia partilha de tudo. A vida da comunidade era voltada para projetos religiosos. Sempre havia um novo projeto da comunidade. A comunidade era unida ela fé. Pelo interesse, pela participação. (C9, Dezembro, 2014).

Os relatos revelam a relação que os entrevistados fazem entre o fornecimento da energia elétrica e o abastecimento de água com o turismo, que representam os primeiros elementos de vida urbana no local. Destaca-se, também, a associação da divulgação do local, mencionada pelos entrevistados, a partir das experiências vividas pelos visitantes. Nesse ponto, cabe acentuar o fato da instalação de estrangeiros que visitaram Morro de São Paulo, apenas como turistas e que por ali se instalaram pelas facilidades encontradas, uma vez que o local não apresentava barreiras, fiscais e/ou legais, um dos motivos pelos quais as construções foram realizadas em locais impróprios. Além disso, estes não estabeleceram relação de pertence ao local, pois o objetivo era a exploração para os seus negócios, portanto não havia cuidados com a questão da preservação do meio ambiente. Juntamente aos estrangeiros, pessoas de vários lugares do Brasil, também se estabeleceram no local pelas mesmas condições, porém, com perfil diferente, a relação destes com o local (em alguns casos) revela comprometimento e afetividade.

Quando eu cheguei aqui eu liguei para minha família e disse: É aqui que eu quero morar. Esse lugar é mágico. Esse lugar é meu! [...] olhe, eu não nasci

aqui, mas esse lugar tem algo que me encantou e o amor que eu tenho pelo Morro, me faz esquecer de muita coisa... Eu já briguei muito por Morro de São Paulo. Hoje, se a gente tem telefone foi porque eu fui brigar na prefeitura por isso. O meu restaurante é o meu sustento, mas é o de muita gente aqui também [...]. Mas, aqui, muito gringo chegou e não se preocupou em preservar a maravilha que é isso aqui. A maravilha é esse paraíso natural. (E9, dezembro, 2013).

Contudo, mais uma vez a ausência de diretrizes e ação reguladora favoreceu a instalação de empreendimentos em locais impróprios e sem as devidas condições. Em menor escala, a comunidade local ou do entorno (Valença, Cairu, Gandu, Feira de Santana) também passou a investir no local, na maioria das vezes, a partir de heranças, transformando as casas herdadas em pousadas ou restaurantes. Entretanto, esse movimento causado pela oportunidade do turismo como negócio, associado à crescente procura pelo local gerou importante especulação imobiliária, provocando o movimento de êxodo. Foi nesse período em que grande parcela da comunidade local vendeu seus imóveis, deslocando-se para o entorno de Morro de São Paulo.

Em certa medida, a presença de investimentos voltados para o turismo provocou a instalação de novos elementos comuns ao cenário urbano, a exemplo da facilidade para comunicação via telefone e mais tarde a internet. Rapidamente Morro de São Paulo transformou-se em um local habitado por estrangeiros (nacionais e internacionais) e por uma parcela da população originária daquele local que, por força do turismo, foi se adequando e se adaptando a uma nova ordem espacial. A localidade, que genuinamente vivia da pesca, começa a viver do turismo e passa a ter contato com elementos importantes para a vida urbana, mas alheios ao local até então. Nesse mesmo cenário, novas relações econômicas e sociais são impressas ao local.

As oportunidades de renda, por meio do trabalho para o turismo, passam a ser mais uma das seduções da atividade no local, ocorrendo por muito tempo de forma irregular, pois as relações trabalhistas legais eram ignoradas pelo desconhecimento (da parte da comunidade) e pela conveniência (da parte dos proprietários). Por outro lado, representou e ainda representa o meio de sobrevivência para o local. Durante as entrevistas realizadas constatou-se que era comum a existência de funcionários sem carteira assinada, ao longo do crescimento do turismo em Morro de São Paulo. Atualmente, a situação apresenta-se diferente, de modo que, embora existam casos de irregularidade, os números são menores.

Durante as entrevistas realizadas com a comunidade e empresariado local, buscou-se compreender os possíveis impactos causados pela urbanização turística, e os resultados apontam que em geral a urbanização é associada ao processo de requalificação urbana que o destino viveu entre 2011 e 2012. Os resultados revelam também que há uma contradição entre as respostas dos entrevistados, que algumas vezes apresentam favoráveis e outras não ao processo (no caso da requalificação urbana). Outro ponto de destaque é que se associa a melhoria das condições de vida da comunidade ao turismo, mas também existe certa negação à atividade, em especial pelos moradores mais antigos.

Não obstante, a partir das análises dos dados coletados, é possível apontar aspectos positivos e aspectos negativos como consequências – impactos da urbanização turística, confirmados em alguns trechos das entrevistas realizadas, apresentados ao longo da presente pesquisa. Para maior compreensão e clareza desses indicadores, serão apresentados de forma descritiva e analítica com posterior análise, considerando as categorias definidas para a pesquisa, presentes no roteiro das entrevistas.

Os resultados da pesquisa constataam que a urbanização turística de Morro de São Paulo – por algumas vezes confundida com a própria atividade em si – gerou impactos positivos para a comunidade local, em especial no tocante às questões de ordem de infraestrutura básica, além da geração de trabalho, emprego e renda.

Agora a gente já tem atendimento médico. Não tem todas as especialidades, mas antes não tínhamos nem isso. Antes qualquer coisa, tínhamos que ir para Valença. E isso tudo veio com o turismo. Foi o turismo que gerou isso. Foi o turismo que gerou também o fornecimento de água e energia elétrica. (E2, abril, 2013).

O processo de urbanização turística promoveu a instalação da infraestrutura básica. Ainda que o processo tenha sido para atender aos interesses dos investidores do turismo, instalados no local, a infraestrutura básica instalada há de ser reconhecida como benefício para o destino e sua comunidade, considerando aspectos como educação, saúde, comunicação, abastecimento de água, saneamento básico e energia elétrica. Não são excluídos, portanto, os questionamentos já apresentados acerca da forma como a tal infraestrutura foi montada e como ainda se apresenta, em especial sobre o ponto de vista do comprometimento ambiental e da qualidade daquilo que é ofertado e como é ofertado.

A geração de trabalho, emprego e renda também deve ser destacada como ponto de impacto positivo decorrente da urbanização turística. O turismo é a principal atividade econômica de Morro de São Paulo. Portanto, os postos de trabalho e emprego estão relacionados direta ou indiretamente a essa atividade.

Hoje, graças a Deus pelo turismo, muita gente consegue sobreviver aqui. As pousadas construídas os restaurantes, as lojas as boates e tudo mais... Eu mesmo... Eu hoje trabalho em dois lugares. Eu não sou daqui, mas quero continuar aqui. Meus conhecimentos... São conhecimentos da vida. (C1, abril, 2013).

Quanto à requalificação urbana, especificamente, destaca-se a acessibilidade nas vias de circulação, beneficiando neste caso a comunidade em geral e visitantes, principalmente aqueles com dificuldades de locomoção. Além disso, com a requalificação, algumas áreas propícias a empoçamento durante função dos períodos de chuva, ocasionando doenças de pele, entre outras, sofreram intervenções.

Outros elementos inseridos pela requalificação urbana promoveram bem-estar e qualidade de vida aos moradores, a exemplo do paisagismo das praças e a integração de passarelas à areia das praias e pousadas instaladas entre a segunda e terceira praias. Embora também existam correntes que questionem, sobretudo, a descaracterização (real), tais intervenções propõem-se, dentre outros aspectos, a minimizar os diversos efeitos negativos do consumo em massa do espaço. Entretanto, mais uma vez o benefício gerado não alija o questionamento acerca do processo da requalificação urbana, envolvendo aspectos como a construção e artificialização da paisagem, a não integração da cultura local, o envolvimento da comunidade e empresários e a execução do projeto.

Apesar de algumas pessoas criticarem, Morro está muito melhor assim, para a circulação do Turista e pra os carregadores de bagagem, mas na verdade eu preferia Morro de São Paulo como antes, porque agora não tem mais as características do lugar. Mas se for pensar na questão da saúde [...] Agora está melhor [...] Ainda não está bom, mas está melhor. Para os empresários, acho que mudou pouco, porque os turistas de sempre. O turista da pousada [...] Continua vindo [...] Algumas pessoas mais conservadoras tem comentado que preferem antes. Outras preferem agora. Acho que o europeu prefere antes [...]. (E3, setembro, 2013).

Eu vou falar a minha verdade... Se fosse por mim [...] Tudo bem o Morro tá bonito, mas se fosse por mim o Morro não tava calçado não [...] Muitos veranistas deixaram de vim porque ficaram desgostosos [...]. Muita gente

que tem casa [...] Não vem mais [...] E muita gente saiu do Morro [...] a praia tá parecendo uma cidade. (C11, dezembro, 2013).

A urbanização [...] O calçamento das vias de circulação trouxe o benefício da retenção da sujeira. e com isso algumas doenças diminuíram . Porque antes era terra e quando chovia era muita lama. Na verdade eu prefiro Morro de São Paulo, muito antes [...] Até antes de eu arrendar essa pousada era melhor [...] Porque naquela época não tinha muita gente e os sinais de urbanização eram menores [...] Era mais natural aqui. (E4, maio, 2013).

A creche para as crianças é uma das melhores coisas que eu acho que fizeram para Morro de São Paulo [...] Outra coisa foi a inauguração do posto de saúde [...] mas, tem coisas que precisa melhorar. A água tem dia que não chega. Já ficou pra mais de três dias sem água lá em casa. Lá no Buraco do Cachorro. (C3, abril, 2013).

A urbanização turística melhorou a vida da comunidade, pois tem mais espaço para trabalho. O crescimento fez incluir mais a comunidade. (E8, novembro 2013).

Se eu for escolher o Morro, eu prefiro o Morro do passado, mas para o meu negócio é melhor agora, pois tem mais visitantes. Morro me deu o que eu sou hoje. Por isso eu tenho muita preocupação com esse lugar. (E7, novembro, 2013).

[...] Melhorou a realidade. E se melhorou a realidade trouxe benefício. Apesar da descaracterização é melhor depois [...] Um dos benefícios foi o calçamento [...] Porque aqui era areia e barro [...] E o esgoto também melhorou.[ [...] ]A partir da década de 90 começou o serviço de esgoto através da prefeitura [...] . Antes de 2000. Os dejetos era jogado nos quintais e agora não [...]. Antes o tratamento de esgoto não era suficiente. Havia doenças na comunidade em função da sujeira. (C9, Dezembro, 2013).

O tratamento da água não sabe como é . O lixo também não sabe [...] O lixo é coletado depois levado para o Zimbo . A ação de preservação do meio ambiente [...] A secretaria faz exemplo a taxa de preservação ambiental [...] Dizem eles, mas ninguém sabe o que fazem com o valor da taxa [...] Se fosse como antes seria muito melhor [...] Em Garapuá, por exemplo, é como se fosse morro como antigamente [...] Hoje tem muito gringo muita gente de fora que veio com o turismo. (C6, Dezembro, 2013).

Ali na primeira praia descendo [...] Ficou bonito porque calçou. Ficou lindo. (C11).

Observa-se que, se por um lado a urbanização turística gerou impactos de ordem positiva, por outro os impactos negativos são expressivos, provocando cenários irreversíveis. Entre eles destacam-se o uso e ocupação do solo de forma indevida, o êxodo da comunidade local, a favelização de áreas antes não ocupadas, os problemas de ordem social, a marginalização da comunidade local, a degradação dos recursos naturais, o fortalecimento do consumo de massa do espaço e a descaracterização do local.

A crescente, acelerada e desordenada instalação de empreendimentos voltados para o turismo, em Morro de São Paulo, ao largo de qualquer tipo de fiscalização ou aplicação de legislação específica relacionada a questões ambientais, gerou o comprometimento do uso e ocupação do solo, causando ao longo do tempo contaminação do lençol freático, dentre outros fatores como assoreamento e consumo excessivo de determinadas áreas, conforme apresentado anteriormente.

Com a divulgação espontânea do potencial do local, além da atração de turistas e investidores, Morro de São Paulo passou a atrair também pessoas em busca de oportunidade de emprego e trabalho. Por outro lado, a especulação imobiliária gerou o êxodo de muitas pessoas da comunidade para localidades próximas. Em alguns casos, houve apenas o deslocamento da comunidade para áreas não ocupadas anteriormente, provocando a construção irregular de novas casas que servirão como suas residências. Juntamente a esses grupos estavam aqueles que buscavam no destino a oportunidade de trabalho emprego e renda. Em geral, essas áreas não eram assistidas de esgotamento sanitário e de abastecimento de água regular – e algumas ainda não são. Dentre eles destacam-se o bairro Nossa Senhora da Luz ou “Buraco do Cachorro”, como é chamado popularmente, e o Zimbo, bairro de expressiva dicotomia e choque de realidade, pois nessa área estão instalados os resorts.

Por um lado o turismo trouxe benefícios, gerou empregos para muita gente, muitas casas comerciais, trouxe muitas pousadas e gerou emprego e renda [...] Mas [...] Por outro lado não, porque descaracterizou a cultura local [...] Descaracterizou muito! Muitas pessoas foram embora porque não se adaptaram. [...] O que preocupa mais é a droga que gera violência e interfere até na educação [...] (C9, dezembro, 2013).

[...] Não existe espaço de lazer para a comunidade [...] Não existe e para as crianças não existe [...] No passado brincavam na praia com seus barquinhos [...] Agora, não há mais espaço porque houve mudança de cultura [...] (C9, dezembro, 2013).

O artesanato local agente nem percebe a característica dele. Porque no passado fabricavam peneiras para usar em casa. Renda de birro feita pelas mulheres e eram vendidas em Salvador [...] Eram feitas as redes para pesca... Hoje não faz mais nada [...] O que o turista mais procura hoje em Morro de São Paulo é o turismo da droga [...] É o que a gente percebe [...] A gente luta pra resgatar pra não deixar morrer porque a geração de hoje não valoriza. É preciso que haja um trabalho de conscientização. E a gente luta na escola para resgatar. (C9, dezembro, 2013).

Os relatos apresentados demonstram as intervenções causadas pelo turismo e as suas consequências. Apesar de uma tentativa de apresentar a ausência de incômodo com a atividade ou os prejuízos por ela causados, a naturalidade e espontaneidade das entrevistas levaram a contradições que denunciam a presença de preocupações e insatisfações, principalmente por parte da comunidade local.

Nasci aqui cresci aqui vi o progresso chegar [...] Espero que um dia a coisa mude. Que volte a ser como antes. Que se respeite a natureza. Não me sinto incomodada com o turismo. Mas me preocupo com a natureza com o impacto que a comunidade e a natureza teve. (C9, dezembro 2013).

Preferia antes [...] hoje tem muita gente estranha. Não tem controle de entrada e permanência de pessoas [...] A comunidade não se sente incomodada com os turistas, mas com aqueles que chegam para explorar o lugar sem compromisso sim, principalmente pessoas de outros estados e país [...] Eles acham q vão melhorar de vida e quando chegam aqui não conseguem o que querem e não possuem compromisso com o local. (C6, dezembro 2013).

Me sinto invadido porque as pessoas não são nativas e não fazem amizade com ninguém. Naquela época dormia de janela aberta [...] Me sinto invadido [...] Do jeito que tá o Morro cheio de gente estranha [...] Dentro do Morro. Eu acho que a prefeitura deveria fiscalizar a entrada das pessoas para evitar a entrada de bandidos [...] Controle da entrada. (C11, Dezembro, 2013).

A ausência da intervenção do poder público, a desarticulação do empresariado local e o não posicionamento da comunidade implicaram a inexistência de ações voltadas para o desenvolvimento de uma consciência cultural e ecológica por parte do visitante e visitado, alimentando durante muito tempo o consumo do espaço pelo turismo de massa e a descaracterização do local provocada pela urbanização turística.

Os resultados da pesquisa apresentam a necessidade de intervenções para mitigar os efeitos da urbanização pelo e para o turismo. Entretanto, há um importante comprometimento do solo e de elementos socioculturais, talvez irreversíveis, em virtude do avanço e da representatividade da atividade turística para Morro de São Paulo.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O processo de industrialização do Brasil gerou importantes transformações no contexto da urbanização do país. Tais mudanças, direcionadas pelos interesses capitalistas, atribuiu às cidades brasileiras papéis multifuncionais integrados às engrenagens da economia. Com isso, foi provocada uma nova ordem espacial, considerando-se que, para atender à dinâmica da industrialização, foram realizadas intervenções na infraestrutura das cidades.

Essas intervenções buscavam atender às demandas de autoria do deslocamento da zona rural para a zona urbana, fundamentada na possibilidade de trabalho e de acesso a recursos até então não inseridos nas áreas rurais (a exemplo da educação e da saúde), gerando mobilidade social, financiada pela construção e incentivada pelo Estado na “construção” de cidades. Tal fenômeno se constituiu em um dos principais eixos para a entrada no mercado de trabalho urbano formal ou informal daqueles que fizeram parte da composição do fluxo de deslocamento populacional rural-urbano.

A industrialização no Brasil aconteceu tardiamente, se compararmos com a realidade europeia. Somente a partir da década de 1920, o país começa a ter a sua capacidade de produção incrementada, mas ainda gerando a importação de bens de capital. Por volta da década de 1930 e 1940, o comércio e o transporte ganham força pela sua expansão, mas, com as consequências da Segunda Guerra Mundial, as dificuldades de importação apresentam-se acentuadas.

A partir da década de 1950 é efetivamente instalado o processo de industrialização, período em que, por força das circunstâncias, o país passou a produzir os bens de consumo, quando foi iniciada a produção de bens duráveis. Vale ressaltar, nesse processo, o grande estímulo de capital estrangeiro, uma vez que este financiou de maneira expressiva a industrialização brasileira.

É válido afirmar que a industrialização tardia do Brasil provocou um processo acelerado. Em consequência, as intervenções urbanas, no intuito de atender às demandas do processo, muitas vezes não ocorreram de forma planejada, o que provocou, em alguns casos, a ocupação irregular e indevida do espaço, seja por questões de moradia, seja por instalações impróprias

de unidades de produção industrial, seja ainda pela instalação de infraestrutura urbana não adequada. Tal movimento desencadeou o início da ocupação desigual dos centros urbanos.

Diante de tais pressupostos, destaca-se a ausência, não somente do planejamento, mas também da execução dos planos diretores por questões de ordem política e/ou técnica. Ademais, a não contemplação de determinadas áreas nos planos diretores fortalecem as desigualdades urbanas de forma intencional e convenientemente política, imprimindo reflexos de ordem social e favorecendo a existência das “cidades ilegais” e “invisíveis”.

A urbanização predatória em grande parte do país – originada pela aceleração, em curto espaço de tempo, da industrialização tardia brasileira – tem incorporado ao seu cenário a sublimação dos elementos culturais e particularidades das relações espaciais, haja vista que sempre prevaleceram as questões de ordem econômica, no sentido de atender aos interesses do capital, em detrimento do desenvolvimento social.

Entretanto, o estudo da urbanização das cidades não pode desconsiderar os aspectos culturais, a ação das classes sociais e o posicionamento destas, expresso nos hábitos, costumes, estilo de vida e comportamento de consumo, estabelecendo as relações sociais, territoriais e regionais, especificamente no espaço. No caso das cidades brasileiras, observa-se, na maioria das vezes, a urbanização em prol da modernização, mas nem sempre relacionada às questões sociais ou atendendo ao que é definido no plano diretor, quando existe esse instrumento.

O processo da presente pesquisa confirma que, para qualquer estudo acerca da temática da urbanização no Brasil, torna-se necessário o estudo do espaço urbano e as relações nele contidas, o que implica considerar a relação homem-espaço-homem. Em outras palavras, implica que estão imbricadas estas dimensões: natureza, tempo e sociedade e espaço.

A partir dos autores selecionados para a pesquisa bibliográfica da pesquisa ora apresentada, destaca-se que o espaço pode ser compreendido sob as óticas cultural, social, ideológica, político-jurídica e econômica. Na perspectiva econômica, constata-se que a “produção” das cidades – infraestrutura, equipamentos e serviços –, inevitavelmente associa-se a em certa medida à privatização do espaço público, em submissão ao poder do grande capital.

Dentro da relação urbanização e espaço, os autores estudados para o constructo teórico desta pesquisa revelam a urbanização como processo de criação, a partir da ocupação do espaço. Nesse contexto evidenciam-se também as relações de dependência entre países desenvolvidos e não desenvolvidos. Ainda no contexto socioeconômico e político-ideológico, a urbanização transforma as cidades. Estas, por sua vez, assumem duplo papel: lugar de consumo e consumo do lugar, como é o caso dos destinos turísticos, notadamente os destinos litorâneos.

Na década de 1960, a ocupação do litoral foi caracterizada por dois fenômenos especificamente: a popularização das residências de veraneio e os movimentos migratórios decorrentes da industrialização dos centros urbanos. No estado da Bahia, em especial, essa realidade é evidenciada ao longo de toda a costa litorânea, com destaque para alguns destinos como Porto Seguro, Praia do Forte e Morro de São Paulo, objeto de estudo da presente pesquisa.

No Brasil, na maioria das vezes, os destinos turísticos se constituem de forma espontânea e da mesma forma a urbanização desses destinos, acompanhando a crescente demanda, em grande parte dos casos. Tal urbanização corresponde à instalação de elementos necessários à vida urbana, bem como a equipamentos e serviços turísticos, envolvendo transporte, hospedagem, alimentação, lazer, entre outros.

Para a efetiva compreensão do que vem a ser a urbanização turística, é preciso reconhecer a ação que o turismo exerce nas localidades onde ele ocorre. É igualmente necessário reconhecer a força e o poder da atividade, em se tratando de uma atividade econômica, especialmente nos casos em que esta se impõe como dominante na economia local.

O conceito de urbanização turística ainda não possui ampla penetração no mundo acadêmico. Entretanto, é possível compreendê-lo a partir da determinação da atividade turística em determinadas localidades. Em geral, o turismo funciona como provedor de renda para comunidades receptoras, de forma a determinar a sua ordem econômica, respaldada nos investimentos atraídos de acordo com a potencialidade de cada destino.

A funcionalidade turística dos lugares constrói certa materialidade, determinando a instalação de infraestrutura urbana nas áreas mais valorizadas, e assim provocando o distanciamento das áreas periféricas, dos benefícios possíveis provindos da atividade nessas cidades. Na

urbanização turística, as cidades são projetadas pela determinação econômica da indústria da construção civil e pelo poder de consumo para atender ao turista e ao turismo. Esse espaço urbano passa a ser produzido para o consumo turístico, cuja finalidade é satisfazer as necessidades e desejos dos visitantes e, dessa forma, viabilizar a expansão de uma economia baseada no turismo.

Por outro lado, é viabilizado o acesso a recursos urbanos de importância, como a infraestrutura de saúde, saneamento básico, comunicação e abastecimento de água. A análise do turismo enquanto sistema – no caso, o Sistur – proporciona a compreensão das relações existentes no turismo, a exemplo do processo de urbanização pelo turismo e para o turismo.

O Sistur explica a relação do turismo com os aspectos naturais, culturais, econômicos e sociais, configurando-se no conjunto das relações ambientais, composto pelos subsistemas, a saber: subsistema econômico, subsistema social, subsistema ecológico e subsistema cultural, além do conjunto das relações ambientais. São também componentes do Sistur o conjunto da organização estrutural e o conjunto das ações operacionais – o primeiro é composto pelo subsistema da superestrutura e subsistema da infraestrutura; o segundo é composto pelo subsistema do mercado, subsistema da oferta, subsistema de produção, subsistema de distribuição, subsistema de demanda e subsistema de consumo.

A característica multidisciplinar do turismo explica a sua interface com diversas outras atividades, sejam elas de ordem econômica, social, ecológica ou cultural. Em verdade, a compreensão do turismo enquanto sistema foi fundamental para as análises realizadas na presente pesquisa, partindo do princípio de que a dinâmica espacial do turismo apresenta interface direta com todos os subsistemas do Sistur, sendo que os seus componentes são elementos presentes nas diversas relações existentes no espaço *locus* do turismo.

O entendimento do subsistema da superestrutura e identificação do seu funcionamento no destino Morro de São Paulo, por exemplo, foi essencial para as conclusões desta pesquisa, e do mesmo modo com os demais subsistemas. Quanto a esse aspecto, verifica-se que o destino, ao longo de muito tempo, não apresentou organização ou suporte de superestrutura, o que desembocou na ausência de diretrizes voltadas ao planejamento da atividade e, com isso, promoveu um cenário propício ao descontrole do uso e ocupação do solo, seja na instalação de empreendimentos turísticos, seja na exploração equivocada do recurso natural ali existente,

seja ainda na instalação de unidades residenciais. Em todos os casos, o impacto ao meio ambiente provocou cenários de degradação os quais, com o passar do tempo, tornaram-se permanentes, associados à ausência de medidas eficazes de reversão ou mitigação. O turismo de massa em Morro de São Paulo, típico de lugares com apelo de sol e praia, em países não desenvolvidos, comprometeu – e compromete até hoje – o patrimônio histórico-cultural e natural do local.

Ao longo da pesquisa bibliográfica identificou-se que as abordagens teóricas do turismo têm ganhado, cada vez mais, o caráter econômico. No que tange a esse aspecto, a pesquisa confirma que o destino tem a sua economia baseada estritamente em serviços turísticos, ratificando, portanto, o caráter econômico da atividade e a importância para a localidade e o entorno. Sob o ponto de vista social, enfatiza-se que o processo de urbanização pelo e para o turismo, inseparável da atividade em si, trouxe para Morro de São Paulo aspectos positivos. Em contrapartida, destacam-se também os aspectos em esfera negativa, considerando que as consequências, como o consumo de drogas, a exploração sexual e o comprometimento da cultura local (hoje com restrita memória) estão presentes no destino, sendo os principais canais o turismo e as atividades a ele relacionadas na localidade.

Os modelos de ocupação espacial pelo turismo, identificados ao longo da pesquisa e apresentados na presente dissertação, apontam que o consumo do espaço pelo turismo ocorre de forma cíclica – apresentando características que compreendem aspectos envolvendo a oferta e a demanda turística, mas que, em geral, ocorrem em virtude da saturação pelo consumo em massa, associada à ausência de estratégias inovadoras e à não diversificação da própria oferta – e provoca o declínio, gerando retração de demanda. Esta, por sua vez, passa a buscar outros destinos.

No caso de Morro de São Paulo, embora em alguns momentos a localidade tenha sido contemplada por programas da política nacional do turismo, a ausência do planejamento voltado para utilização adequada e racional dos recursos agravou o cenário de ocupação desordenada do espaço provocado pela urbanização turística.

Ao término da pesquisa, da compilação e sistematização dos resultados encontrados para apresentação da resposta ao problema formulado – “Em que medida a urbanização turística influenciou na dinâmica espacial do destino Morro de São Paulo?” –, constatou-se que a dinâmica espacial do objeto da pesquisa foi transformada, ao longo do tempo, pela influência

direta dos elementos presentes no processo de urbanização turística, sendo com isso impactadas as relações da comunidade com os elementos culturais. O turismo e a infraestrutura instalada, a partir dele, despertaram na comunidade o interesse por atividades que ocuparam o espaço das manifestações populares de Morro de São Paulo. Além disso, novas relações foram estabelecidas, em função de nova ordem econômica gerada pelo turismo. A população local passa a considerar a atividade turística como única alternativa econômica e geradora de renda, dada a quantidade de meios de hospedagem e restaurantes instalados para atender à demanda turística.

A inexistência da aplicação de políticas públicas, durante muito tempo associada à ausência de controle quanto ao uso e ocupação do espaço, respaldado nos interesses políticos e econômicos do Estado e dos empresários, provocou o desgaste ambiental do destino. A urbanização turística, por sua vez, agregou ao espaço elementos de infraestrutura básica, importantes para a qualidade de vida da população. Portanto, a dinâmica espacial de Morro de São Paulo foi influenciada pela urbanização turística, na medida em que advieram mudanças como estas:

- Os hábitos locais são substituídos pelos hábitos dos visitantes e “novos donos” (empresários de origens nacionais e internacionais que se estabeleceram no local);
- A economia local passa a ser estritamente relacionada ao turismo;
- A paisagem é modificada por influência das construções, na maioria das vezes predatórias e irregulares; a comunidade sente-se invadida, mas ao mesmo tempo contemplada positivamente pelo turismo;
- A relação de poder entre detentores do capital e os dependentes destes para a sua sobrevivência torna-se uma realidade; elementos da vida urbana, como comunicação abastecimento de água, rede bancária e energia elétrica, passam a fazer parte do dia a dia daquela localidade que originalmente era apenas um povoado de pescadores com vida simples;
- A especulação imobiliária estimula um movimento de deslocamento da população local para fora de Morro de São Paulo ou para áreas periféricas da ilha, estabelecendo condições impróprias de moradia, assim configurando cenários de favelização em algumas áreas; e

- A exploração dos recursos naturais pelo turismo sem contemplar efetivamente os elementos culturais, associada à ausência de diretrizes de planejamento e organização por parte do poder público e da iniciativa privada.

Os objetivos da pesquisa foram alcançados nos seguintes aspectos: ao apresentar alguns modelos da dinâmica espacial do turismo e as suas respectivas características, presentes no capítulo 2; quando apresentadas as características do turismo na Bahia, a partir do panorama das políticas públicas e da gestão do turismo no Estado, contidas no capítulo 3; ao analisar a dinâmica espacial do turismo de Morro de São Paulo e a relação com a urbanização local, a partir dos modelos estudados durante a pesquisa, constatados no capítulo 4; ao estudar as características do turismo em Morro de São Paulo, a partir da análise da oferta e demanda turística do destino, presentes também no capítulo 4, e ao investigar a opinião dos moradores e empresariado de Morro de São Paulo acerca do processo de urbanização turística no local, identificando possíveis impactos causados, o que foi demonstrado ao longo da pesquisa, por meio dos depoimentos de entrevistados revelados nesta dissertação.

O turismo na Bahia, na condição de atividade organizada, tem o seu marco inicial a partir da década de 1940, com a contemplação da atividade nos interesses do estado, incorporando-a na estrutura organizacional dos departamentos e secretarias, ainda que de forma tímida, inicialmente. Dentre as ações de política pública, deve ser considerada como determinante para o início do desenvolvimento da atividade a elaboração do Plano de Turismo do Recôncavo, a partir do qual foram iniciadas diversas frentes e diretrizes para o turismo no estado da Bahia.

As décadas de 1960 e 1970 marcam a instituição de organismos oficiais com cunho específico para a atividade do turismo no Brasil e na Bahia – neste último caso, o destaque deve ser dado à Empresa de Turismo do Estado da Bahia, a Bahiatursa. Na década de 1990, o fomento ao desenvolvimento do turismo baiano foi de grande expressividade, a saber: a criação da Secretaria de Turismo do Estado da Bahia; a implementação do Programa Nacional de Municipalização do Turismo, o PNMT e a implementação do Programa de Desenvolvimento do Turismo da Bahia e, mais tarde, o Programa de Desenvolvimento do Turismo do Nordeste, o PRODETUR-BA e o PRODETUR-NE, respectivamente. Ressalta-se que todos esses programas correspondem às diretrizes de políticas públicas do turismo, tanto na esfera nacional quanto nas esferas regional e estadual.

A partir do ano de 2000, novas diretrizes das políticas públicas de turismo do Brasil foram implementadas no estado da Bahia, com destaque para o Programa de Regionalização do Turismo do Brasil, que definiu estratégias voltadas para o turismo integrado, na verdade uma continuidade em evolução ao PNMT cuja implementação inicia-se em 2004, com redimensionamento em 2009. Ao longo do ano 2000, até o presente momento, o PRODETUR-NE é implementado em duas fases: PRODETUR I e PRODETUR II, responsáveis pela captação de recursos direcionados à infraestrutura, promoção e gestão de destinos turísticos do Nordeste.

Em meio a esse cenário, o turismo na Bahia apresenta forte apelo para os recursos naturais, consolidando-se como o de maior ingresso de turistas no *ranking* dos estados nordestinos e o 5º no *ranking* nacional. Acompanhando a realidade do turismo do país, o principal motivo da viagem da maioria dos visitantes na Bahia está associado ao lazer, em função dos atrativos naturais, configurando especialmente o turismo de sol e praia. Dentro desse contexto, Morro de São Paulo posiciona-se como um dos principais produtos do turismo baiano, perfilando as características da motivação dos turistas que buscam visitar a Bahia.

Ao considerar as políticas públicas de turismo implementadas na Bahia, conforme dados e informações encontradas durante a pesquisa, constata-se que, apesar da relevância das ações e estratégias, o estado ainda não se posiciona de acordo com o seu potencial e as respostas às iniciativas não alcançam a altura dos investimentos ou à altura das expectativas dos resultados a serem alcançados. Tal fato pode ser atribuído, dentre outros possíveis aspectos, à não articulação devida entre o público e o privado, além do que a cultura política do país é pautada na descontinuidade de ações. Outro aspecto é o baixo envolvimento ao longo do tempo da administração pública dos municípios, atrelado à ausência de ações preventivas e à ausência de princípios de planejamento e qualificação técnica para execução de algumas ações.

Durante muito tempo, Morro de São Paulo esteve isento de ações de planejamento para o turismo, cujas evidências para esse fenômeno são amplamente apresentadas ao longo desta dissertação. Ademais, a ausência do controle do crescimento do turismo, bem como das ações decorrentes da urbanização turística, tornaram o seu espaço de forma desigual e com equívocos visíveis na ordem ambiental e social.

Atentando para o conceito de ciclo de vida do produto, atualmente o destino deve ser analisado com um alerta sinalizando um processo de saturação latente com riscos de declínio. A maior parte dos novos investimentos para o turismo no município de Cairu está projetada para Boi Peba, pois a administração pública considera que Morro de São Paulo já esgotou a sua capacidade de crescimento, restando a alternativa de gerar integração real do destino Morro de São Paulo com as localidades de Gamboa, Garapuá, Cova da Onça e Boi Peba.

A partir de 2009, Morro de São Paulo passou a receber ações que buscaram incorporá-lo às diretrizes de desenvolvimento do turismo do país e do estado da Bahia. Atualmente observa-se a tentativa de um reposicionamento da imagem e do produto em si, por parte da administração pública, com a definição de estratégias voltadas para diversificar a oferta do destino, a exemplo da realização de eventos esportivos. Por outro lado, a postura individualista desarticulada dos empresários e comunidade local não favorece o desenvolvimento integrado de Morro de São Paulo, ao passo que a administração pública não estabelece um canal de comunicação eficaz e direcionado com esses atores. Assim é fortalecida a lacuna, há muito existente, entre o público, o privado e a comunidade autóctone.

De acordo com os resultados encontrados constata-se que o turismo de Morro de São Paulo apresenta uma oferta pouco diversificada quanto aos atrativos, apesar de expressiva quanto ao caráter paisagístico e natural. Por outro lado, é inegável que a urbanização turística favoreceu ampliada oferta de equipamentos de meios de hospedagem e restauração.

De acordo com as constatações que emergiram deste estudo, fundado nas pesquisas de campo, documental e bibliográfica, podem ser caracterizados os impactos da urbanização turística em Morro de São Paulo em duas categorias: impactos positivos e impactos negativos. Quanto aos impactos negativos, podem ser apresentados, em linhas gerais: a degradação ambiental proveniente das instalações inadequadas de empreendimentos turísticos de forma crescente e descontrolada; a descaracterização da paisagem, a substituição de hábitos locais pelos hábitos dos visitantes, a especulação imobiliária e a favelização de determinadas áreas. No tocante aos impactos positivos, destacam-se: as melhorias de condição de vida com acesso aos sistemas de educação, saúde, saneamento básico, energia elétrica e comunicação, ainda que não seja da forma mais adequada. Juntem-se a isso as alternativas de emprego e renda, que se intensificam por meio da atividade turística.

Em um caráter conclusivo, mas não finalístico, encerram-se as considerações finais da pesquisa destinada à investigação da influência da urbanização turística na dinâmica de Morro de São Paulo, com recomendações de novas pesquisas voltadas para o objeto, no intuito de suprir as lacunas deixadas pela presente pesquisa, em face das dificuldades encontradas na coleta de dados e das possíveis limitações da autora, no processo de análise e sistematização da informação. Recomendam-se, portanto, investigações voltadas para os seguintes temas: comparação do cenário, antes e depois da requalificação urbana do objeto; os efetivos postos de trabalho e empregos gerados pelo turismo e as suas implicações socioeconômicas para a população; estudos sobre a imagem mercadológica do destino; e estudo de caso múltiplo, comparando a realidade do objeto com a realidade de destinos com mesmo apelo, localizados em território nacional ou internacional.

Embora não se pretenda, em nenhum momento, esgotar as análises das informações coletadas, ou considerações apresentadas, uma vez que a atividade turística carrega consigo determinada complexidade e interface com diversas áreas das ciências, dado o seu caráter multidisciplinar, finaliza-se a presente dissertação, considerando-se que os objetivos foram alcançados e que as informações apresentadas contribuirão para novas pesquisas a serem realizadas, envolvendo a temática ou o objeto em questão.

## REFERÊNCIAS

AMARAL FILHO, Jair. A endogeneização no desenvolvimento econômico regional e local. **Planejamento e políticas públicas PPP**, n. 23, jun. 2001. Disponível em: <<http://www.ipea.gov.br>>. Acesso em: 10 dez.2013.

ANSARAH, Marília Gomes dos Reis; PANOSSO NETTO, Alexandre. A Segmentação dos mercados como objeto de estudo do turismo. In: SEMINÁRIO DA ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO EM TURISMO, 7., 2010, São Paulo. **Anais...** São Paulo : Universidade Anhembi Morumbi – UAM/ São Paulo/SP, 2010.

ARAÚJO, Daniela. **Turismo e transformações socioespaciais: o caso do município de Cairu – Bahia**. 2010. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal da Bahia - UFBA, Salvador, 2010.

ARANTES, Otília; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. 7. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2012.

BID. **Plano de Desenvolvimento Estratégico do Município de Cairu-Bahia (Cairu 2030)**. Componente A –“Diagnóstico”. Produto P1 – linha de Base da Informação Socioeconômica e Ambiental. Cairu, 2006. Disponível em:<[http:// ww.cairu.ba.gov.br](http://ww.cairu.ba.gov.br)>. Acesso em: 10 set. 2013.

BAHIA. Secretaria de Desenvolvimento Urbano. CONDER – Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia. **Documento de Reformulação do Projeto Executivo de Urbanização, Avaliação Sócio-econômica e Projeto ambiental da Localidade de Morro de São Paulo / Município de Cairu**. Salvador: CONDER, 2010.

BAHIA. Secretaria de Turismo. Superintendência de Investimentos em Polos Turísticos Suinveste- Suinvest. **Estratégia Turística da Bahia: o terceiro salto 2007- 2016**. Salvador: 2011.

BAHIA. Secretaria de Desenvolvimento Urbano – Companhia Baiana de Desenvolvimento Urbano. EMBASA. **Relatório Anual para Informação ao Consumidor**. Sistema de abastecimento de água - Localidade Morro de São Paulo. 2010. Disponível em: <<http://www.embasa.ba.gov.br>>. Acesso em: 20 dez. 2013.

BARRETO, Alcyrus Vieira Pinto; HONORATO, Cezar de Freitas. **Manual de sobrevivência na selva acadêmica**. Rio de Janeiro: Objeto Direto, 1998.

BARROS, A. J. S. ; LEHFELD, N. A. S. **Fundamentos da metodologia científica: um guia para a iniciação científica**. São Paulo: Makron Books, 2000.

BAUMAN, Zygmunt. **Globalização: as consequências humanas**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1999.

\_\_\_\_\_. **Política e planejamento de turismo no Brasil**. São Paulo: Aleph, 2006.

BENI, Mário Carlos. **Política e planejamento de turismo no Brasil**. São Paulo: Aleph, 2006.

\_\_\_\_\_. **Análise estrutural do turismo**. 9. ed. São Paulo: SENAC, 2003.

\_\_\_\_\_. **Análise estrutural do turismo**. 3. ed. São Paulo: SENAC, 2000.

BNB – BANCO DO NORDESTE. [Portal institucional]. Disponível em: <<http://www.bnb.gov.br>>. Acesso em: 27 dez. 2013.

BOAVENTURA, Edivaldo M. **Metodologia da pesquisa**: monografia, dissertação, tese. São Paulo: Atlas, 2004.

BOBBIO, Norberto; MATTEUCCI, Nicola; PASQUINO, Gianfranco. **Dicionário de política**. Tradução: Carmen C, Varriale et. al.; coord. trad. João Ferreira; rev. geral João Ferreira e Luís Guerreiro Pinto Cacais. - Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1998.

BOULLÓN, Roberto C. **Planejamento do espaço**. Tradução: Josely Vianna Baptista. Bauru, SP: Educs, 2002.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Sol e Praia**: orientações básicas. Ministério do Turismo, Secretaria Nacional de Políticas de Turismo, departamento de estruturação, articulação e ordenamento turístico, coordenação-geral de segmentação. 2. ed. Brasília: Ministério do Turismo, 2010.

\_\_\_\_\_. Ministério do Turismo. Coordenação Geral de Regionalização. Programa de Regionalização do Turismo. **Roteiros do Brasil**: Ação Municipal para a Regionalização do Turismo. Ministério do Turismo. Secretaria Nacional de Políticas de Turismo. Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico. Coordenação Geral de Regionalização. Brasília, 2007.

\_\_\_\_\_. Ministério do Turismo. Secretaria Nacional de Políticas de Turismo. Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico Coordenação Geral de Regionalização. Diretrizes, 2013.

\_\_\_\_\_. **Plano Nacional de Turismo 2007-2010**: uma viagem de inclusão. Brasília: Ministério do Turismo, 2007.

\_\_\_\_\_. Programa de Regionalização do Turismo – Roteiros do Brasil. **Cadernos de Turismo**. Conteúdo Fundamental – Formação de Redes. Brasília: Ministério do Turismo, 2007.

\_\_\_\_\_. Programa de Regionalização do Turismo – Roteiros do Brasil. **Cadernos de Turismo**. Conteúdo Fundamental – Ação Municipal para a Regionalização do Turismo. Brasília: Ministério do Turismo, 2007.

\_\_\_\_\_. Programa de Regionalização do Turismo – Roteiros do Brasil. **Cadernos de Turismo**. Introdução à Regionalização do Turismo. Brasília: Ministério do Turismo, 2007.

\_\_\_\_\_. Programa de Regionalização do Turismo – Roteiros do Brasil. **Cadernos de Turismo**. Módulo Operacional 3 – Institucionalização da Instância de Governança Regional. Brasília: Ministério do Turismo, 2007.

\_\_\_\_\_. Programa de Regionalização do Turismo – Roteiros do Brasil. **Cadernos de Turismo**. Módulo Operacional 4 – Elaboração do Plano Estratégico de Desenvolvimento do Turismo Regional. Brasília: Ministério do Turismo, 2007.

\_\_\_\_\_. Ministério do Turismo. **Avaliação do Programa de Regionalização do Turismo – Roteiros do Brasil – Resumo Executivo**. Brasília, 2011.

\_\_\_\_\_. Ministério do Turismo. **Turismo de Base Comunitária**. Diversidade de olhares e experiências brasileiras. Organizadores: BARTHOLO, Roberto; SANSOLO, Davis Gruber e BURSZTYN, Ivan (Org.). Rio de Janeiro: Letra e Imagem, 2009.

\_\_\_\_\_. Ministério do Turismo. **Programa de Regionalização do Turismo – Roteiros do Brasil: Módulo Operacional 8 – Promoção e Apoio à Comercialização**. Brasília: Ministério do Turismo, 2007.

BRUSADIN, Leandro Benedini. Estudo da avaliação do Programa Nacional de Municipalização do Turismo – PNMT na gestão do presidente Fernando Henrique Cardoso. **Revista Hospitalidade**, São Paulo, ano 2, n. 2, p. 87-111, 2. sem. 2005.

CAIRU. [Portal institucional]. Disponível em: < <http://www.cairu.ba.gov.br>>. Acesso em: 2 jan. 2014.

CAIRU. **Relatório do Plano Diretor Municipal**. Cairu, 2004.

CARDENAS TABARES, F. **Proyectos turísticos**. México: Trillas, 1991.

CARVALHO, Caio Luiz de. Breves histórias do turismo no Brasil. In: \_\_\_\_\_. **Análises Regionais e globais do turismo brasileiro**. São Paulo: Rocca, 2005.

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. Tradução: Arlene Caetano. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

CONDER. [Portal institucional]. Disponível em: <<http://www.conder.ba.gov.br/>>. Acesso em: 30 set. 2013.

COOPER, Chris, et. al. **Turismo, princípios e prática**. Tradução: Roberto Cataldo Costa. 2. ed. Porto Alegre: Bookman, 2002.

CORRÊA, Roberto Lobato. O Espaço Geográfico: Algumas Considerações. In: SANTOS, Milton. **Novos Rumos da Geografia Brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1982.

\_\_\_\_\_. As pequenas cidades na confluência do urbano e do rural. **GEOUSP - Espaço e Tempo**, São Paulo, n. 30, p. 5 - 12, 2011.

CRUZ, Rita de Cássia. **Política de Turismo e território**. São Paulo: Contexto, 2000.

DEL RIO, Vicente; SIEMBIEDA, William. **Desenho urbano contemporâneo no Brasil**. Tradução: Denise de Alcântara. 1. ed. Rio de Janeiro: LTC, 2013.

DIAS, Reinaldo. **Planejamento do turismo: política e desenvolvimento do turismo no Brasil**. São Paulo: Atlas, 2003.

DINIZ, Célio Campolina; CROCCO, Marco Aurélio. **Economia regional e urbana**. Belo Horizonte: UFMG, 2006.

FERNANDES, L. A.; GOMES, J. M. M. Relatórios de Pesquisa nas Ciências Sociais: características e modalidades de investigação. **Contexto**, Porto Alegre, v. 3, n. 4, 1º semestre 2003.

FIPE. Ministério do Turismo. **CARACTERIZAÇÃO E DIMENSIONAMENTO DO TURISMO DOMÉSTICO NO BRASIL – 2010/2011. Relatório Executivo**. São Paulo, 2012.

FIPE. **Caracterização e Dimensionamento do Turismo Receptivo na Bahia**. Disponível em: <<http://www.bahiatursa.ba.gov.br/site/>>. Acesso em: 10 jan. 2014.

FONTANELLA, Bruno Jose Barcellos. Amostragem em pesquisas qualitativas: proposta de procedimentos para constatar saturação teórica. **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v.27, n.2, p.389-394, fev. 2011. Disponível em: <<http://www.scielosp.org>>. Acesso em: 12 jul. 2013.

GARRIDO, Inez Maria Dantas Amor. **Modelos multiorganizacionais no turismo: cadeias, clusters e redes**. Salvador: Secretaria da Cultura e Turismo, 2002.

GOPETITION. [Portal institucional]. Disponível em: <<http://www.gopetition.com>>. Acesso em: 10 jan. 2014.

GIL, Antônio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. São Paulo: Atlas, 1994.

GOELDNER, Charles R. ; RICTHIE, J. R. Brent ; MCINTOSH, Robert W. **Turismo: princípios, práticas e filosofias**. Tradução: Roberto Cataldo Costas. 8. ed. Porto Alegre, RS: Bookman, 2002.

GONÇALVES, Hortência de Abreu. **Manual de metodologia da pesquisa científica**. São Paulo: Avercampo, 2005.

GULBERG, Liana Duarte. **Plano de manejo de área de Proteção Ambiental das Ilhas de Tinharé e Boipeba: estudo de caso**. Salvador: Dep. das Engenharias. Universidade Federal da Bahia, 2008.

HAESBAERT, Rogério. Desterritorialização: entre as redes e os aglomerados de exclusão. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar Costa Gomes; CORRÊA, Roberto Lobato (Org.). **Geografia: conceitos e temas**. 7. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

IADB. [Portal institucional]. Disponível em: <<http://www.iadb.org>>. Acesso em: 10 mar. 2014.

IBGE. **Censo Demográfico 1991**. Disponível em: <<http://ibge.gov.br/>>. Acesso em: 27 set. 2013.

IBGE. **Censo Demográfico 2000**. Disponível em: <<http://ibge.gov.br/>>. Acesso em: 27 set. 2013.

IBGE. **Censo Demográfico 2010**. Disponível em: <<http://ibge.gov.br/>>. Acesso em: 27 set. 2013.

IBGE. **Cidades**. Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 27 set. 2013.

IDES. **Restauração e readequação da fortaleza do Morro de São Paulo. Etapa 1 – Recuperação Emergencial da Muralha**. PRONAC 06105830. Cairu, 2011.

\_\_\_\_\_. Restauração e Readequação da Fortaleza do Morro de São Paulo. **Relatório circunstanciado da etapa 1. Memorial Justificativo e descritivo da etapa 2**. PRONAC 06105830. Cairu, 2012.

KOTLER, Phillip. **Administração de marketing: análise, planejamento, implementação e controle**. Tradução: Ailton Bonfim Brandão. 5. ed. São Paulo: Atlas, 1998.

KOTLER, Phillip et. al. **Marketing de lugares: como conquistar o crescimento de longo prazo na América Latina e no Caribe**. Tradução Ruth Bahr. São Paulo: Prentice Hall, 2006.

LAKATOS, E. M.; MARCONI, M. A. **Técnicas de Pesquisa: planejamento e execução de pesquisas, elaboração, análise e interpretação dos dados**. São Paulo: Atlas, 1985.

\_\_\_\_\_. **Metodologia do trabalho científico**. São Paulo: Atlas, 2009.

LEFEBVRE, Henry. **O Direito à Cidade**. Tradução: Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001.

LUCHIARI, Maria Tereza. Urbanização turística: um novo nexos entre o lugar e o mundo. In: LIMA, L. C. (Org.). **Da Cidade ao Campo: a diversidade do saber fazer turístico**. Fortaleza: UECE, 1998.

MARICATO, Ermínia. As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias. In: ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis: Vozes, 2000.

\_\_\_\_\_. **O impasse da política urbana no Brasil**. 2. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2012.

MARTINS, Gilberto de Andrade. Estudo de Caso: uma reflexão sobre a aplicabilidade em pesquisas no Brasil. **RCO – Revista de Contabilidade e Organizações– EARP/USP**, v. 2, n. 2, p. 8 – 18, jan./abr. 2008.

MATUS, Carlos. **Estrategia y plan**. Mexico: Siglo XX, 1984.

MOLINA, Sergio. **Turismo, metodologia e planejamento**. Bauru/SP: EDUSC, 2005.

MORAES, Antônio Carlos Robert. **Contribuição para a Gestão da Zona Costeira do Brasil: elementos para uma geografia do litoral brasileiro**. São Paulo: Hucitec, 1991.

OBSERVATÓRIOS DAS METRÓPOLES. [Portal institucional]. Disponível em: <<http://www.observatoriodasmetropoles.net/planosdiretores/produtos/ba>>. Acesso em: 5 jan. 2013.

O MORRO DE SÃO PAULO. [Portal institucional]. Disponível em: <<http://www.omorrodessaopaulo.com.br>>. Acesso em: 6 mar. 2013.

OMT. **Introdução ao turismo**. Tradução: Dolores Martin Rodriguez Comes. São Paulo: Roca, 2001.

PALOMO, Manuel Figuerola. 50 años del turismo de España. Diez retos de futuro para el turismo español. **Revista de Análisis Turístico**, 2007. (Depósito Legal: B-39009. Asociación Española de Expertos Científicos en Turismo (AECIT).

\_\_\_\_\_. La organización técnica y administrativa de la política económica del turismo. Especial referencia al caso español. **QPE-Revista Electrónica**, n. 7, may.- ago. 2004.

PEARCE, Douglas G. **Geografia do turismo: fluxos e regiões no Mercado de Viagens**. Tradução: Saulo Krieger. São Paulo: Aleph, 2003.

PEDRÃO, Fernando. **A economia urbana**. Ilhéus: Editus, 2002.

PEREIRA, Luís Carlos. **Do Antigo ao Novo Desenvolvimentismo na América Latina**. Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit>>. Acesso em: 8 nov. 2013.

PETROCCHI, M. C. **Turismo: planejamento e gestão**. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2009.

\_\_\_\_\_. MetrÓpole, legislação e desigualdade. **Estudos Avançados**, São Paulo, v.17, n. 48, maio/ago. 2003.

\_\_\_\_\_. **Turismo: planejamento e gestão**. 5. ed. São Paulo, SP: Futura, 2003.

PORTER, M. **Estratégia: a busca da vantagem competitiva**. Rio de Janeiro: Campus, 1998.

QUEIROZ, L. M. A. **Turismo urbano, gestão pública e competitividade: a experiência da cidade de Salvador**. 1. ed. Salvador: [s.n.], 2007.

\_\_\_\_\_. **Turismo na Bahia: estratégias para o desenvolvimento**. 1. ed. Salvador: Secretaria de Cultura e Turismo, 2002.

SANTOS, César R. Simoni. Da urbanização do território ao urbanismo da requalificação dos espaços centrais: a reprodução do espaço urbano como fronteira interna da expansão capitalista. **Geosp**, São Paulo: FFLCH/USP, n. 24, 2009.

SANTOS, Milton. **Manual de geografia urbana**. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1989.

SANTOS, Milton. **A metamorfose do espaço habitado**. São Paulo: Hucitec, 1994.

SEBRAE-SC. [Portal institucional]. Disponível em: <<http://www.sebrae-sc.com.br>>. Acesso em: 29 dez. 2012.

SETUR. [Portal institucional]. Disponível em: <<http://www.setur.gov.br>>. Acesso em: 21 nov. 2012.

SINGER, Paul. **Economia política da urbanização**. São Paulo: Brasiliense, 1980.

SWARBROOKE, John; HORNER, Susan. **O comportamento do consumidor no turismo**. Tradução: Saulo Krieger. São Paulo: Aleph, 2002.

TELES Reinaldo. **Fundamentos geográficos do turismo**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2009.

THÉVENIN, Julien Marius Reis. **Mercantilização do espaço rural pelo turismo: uma leitura a partir do município de Cairu – Ba**. 2009. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal de Sergipe, São Cristóvão, 2009.

THIRY-CHERQUES, H. R. Saturação em pesquisa qualitativa: estimativa empírica dedimensionamento. **Revista PMKT**, n.3, p.20-27, set. 2009.

TRIGO, Luiz Gonzaga Godoi. **Viagem na memória**. São Paulo: Senac, 2002

UPB. [Portal institucional]. Disponível em: <<http://www.upb.org.br>>. Acesso em: 29 nov. 2013.

VALLS, Josep-Francesc. **Gestão integral de destinos turísticos sustentáveis**. Rio de Janeiro: FGV Editora, 2006.

VILLAÇA, Flavio. Perspectivas do planejamento urbano no Brasil hoje. In: SEMINÁRIO CIDADES BRASILEIRAS - DESEJOS E POSSIBILIDADES, 2., 2000, Campo Grande. **Anais...** 2000.

YAZIGI, Eduardo. Sedução da cidade para nós e turismo. In: \_\_\_\_\_. **Análises regionais e globais do turismo brasileiro**. São Paulo: Rocca, 2005.

YIN, Robert K. **Estudo de caso: planejamento e métodos**. 2. ed. São Paulo: Bookman, 2001.

## APÊNDICE A - ENTREVISTA APLICADA COM O SECRETÁRIO DE TURISMO DE MORRO DE SÃO PAULO



### UNIVERSIDADE SALVADOR – UNIFACS- LAUREATE INTERNATIONAL UNIVERSITIES PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO REGIONAL E URBANO

O presente roteiro de entrevista constitui-se em um dos instrumentos para coleta de informações durante a pesquisa de campo junto a Secretaria de Turismo do município de Cairu, para a pesquisa intitulada: **“A Influência da urbanização turística na dinâmica espacial de destinos litorâneos: um estudo de Morro de São Paulo na Bahia.**

#### **PLANEJAMENTO-GESTÃO– OFERTA**

- 1-Quais s diretrizes de política pública de turismo definida pela administração pública do município para Morro de São Paulo?
- 2-Qual o fator de maior atratividade do destino Morro de ao Paulo? Já foi realizado o inventário da oferta?
- 3-Morro de São Paulo é comercializado nacional e internacionalmente? De que forma?
- 4-Há intermediários como agências e operadoras, ou a comercialização é feita a partir da ação direta dos proprietários de meios de hospedagem?
- 5- São aplicadas estratégias de marketing específicas de promoção do destino junto aos mercados emissores ou mercados potenciais?
- 6- A comunidade participa das tomadas de decisões? Caso afirmativo, de que forma isso acontece?
- 7- Em que fase do ciclo de vida Morro de São Paulo se encontra?
- 8- Há planos de expansão para a atividade?
- 9-Qual o conceito mercadológico do destino hoje?
- 10- Existe um plano de marketing para o destino?
- 11- Quais ações são desenvolvidas para a preservação da cultura local?
- 12- Quais ações são desenvolvidas para preservação do meio ambiente natural?
- 13- Quais ações são desenvolvidas para preservação do meio ambiente natural?
- 14- Existe algum calendário oficial de eventos para Morro de São Paulo?
- 15- Quantos estabelecimentos comerciais existem no destino: alimentos e bebidas; meios de hospedagem; lazer e entretenimento; agências de viagens (receptivo – emissor); comércio em geral; transportes.
- 16- Qual a quantidade de leitos de Morro de São Paulo?

#### **MERCADO-CONCORRÊNCIA COMPETITIVIDADE**

- 17-Quais os principais mercados emissores de Morro de são Paulo? Mercado nacional e internacional.
- 18- Como Morro de São Paulo está posicionado para investidores e mercados emissores?
- 19 – Quanto ao fluxo turístico, qual a media anual de turistas que visitam Morro de são Paulo? Quais os períodos de maior fluxo?

- 20- Qual o principal fator de competitividade do destino Morro de São Paulo?
- 21- Qual o principal concorrente regional, nacional e internacional?
- 22- Quais as principais forças e fraquezas de Morro de São Paulo?

#### **ARTICULAÇÃO E ATUAÇÃO DO EMPRESARIADO**

- 23- Como está articulada e organizada a iniciativa privada local?
- 24- Qual a procedência dos empresários de Morro de São Paulo?
- 25- Em sua opinião existe participação efetiva dos empresários na comercialização do destino? De que forma isso acontece, caso seja positiva a resposta?
- 26- São percebidos investimentos de melhoria por parte dos empresários?
- 27- Qual a sua opinião sobre a forma de atuação dos empresários locais?

#### **INFRAESTRUTURA – URBANIZAÇÃO**

- 28- Quais as atuais condições do sistema de saneamento básico do local?
- 29- Quais as formas de acesso ao destino?
- 30- Há transporte interno? Caso positivo, qual a modalidade e percursos utilizados.
- 31- Quanto a urbanização turística como o senhor poderia caracterizar?
- 32- Quais as diretrizes e princípios do projeto de requalificação urbana?
- 33- Quais os principais benefícios da urbanização turística para a comunidade e empresários?
- 34- Quais os principais fatores de alerta decorrentes da urbanização turística para a comunidade e empresariado?
- 35- Em sua opinião, qual a relação entre a dinâmica espacial e a urbanização de Morro de São Paulo?



UNIVERSIDADE SALVADOR – UNIFACS- LAUREATE INTERNATIONAL  
UNIVERSITIES  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO  
REGIONAL E URBANO

O presente roteiro de entrevista constitui-se em um dos instrumentos para coleta de informações durante a pesquisa de campo junto a Comunidade (moradores) de Morro de São Paulo, para a pesquisa intitulada: “A Influência da urbanização turística na dinâmica espacial de destinos litorâneos: um estudo de Morro de São Paulo na Bahia.

### IDENTIFICAÇÃO

- 1 Qual a procedência \_\_\_\_\_
- 2 Reside em Morro de SÃO Paulo ? \_\_\_\_\_ 2.1 Há quanto tempo?
- 3 Escolaridade? \_\_\_\_\_
- 4 Trabalha diretamente com o turismo ? \_\_\_\_\_ Qual segmento \_\_\_\_\_
- 5 Possui vínculo com alguma empresa?  
Sim ( ) 5.1 qual o regime? ( ) prestação de serviço ( ) CLT  
Não ( )
- 6 Faixa etária ? 18 a 25 ( ) 26 a 33 ( ) 34 a 41 ( ) 42 a 49 ( ) 50 a 57 ( ) acima de 57
- 7 Renda média mensal familiar?  
A )até um salário mínimo  
B )entre 1 e 3 salários  
C )entre 3 e 5 salários  
D )entre 5 e 7 salários  
E )acima de 7 salários
- 8 Pertence ou é cadastrado em alguma associação ? \_\_\_\_\_ Qual ? \_\_\_\_\_

### ENVOLVIMENTO DA COMUNIDADE

- 9 Na sua opinião a comunidade de Morro de São Paulo é participativa nas tomadas de decisões locais ?  
Sim ( ) 9.1 Como \_\_\_\_\_  
Não ( ) 9.2 Porque ?
- 10 Existe alguma associação que represente os moradores ou que seja aberta aos moradores?
- 11 Quais as principais dificuldades encontradas pela comunidade?
- 12 A comunidade costuma frequentar os atrativos?
- 13 São ofertados cursos de qualificação para o turismo voltados para a comunidade. Quais? Quem oferece?  
Qual a adesão?
- 14 Já participou de algum? Aonde?
- 15 Quais os locais mais carentes de Morro de São Paulo? E o turismo? Já chegou lá?
- 16- Além do turismo e da pesca qual outra atividade econômica de Morro de São Paulo?

### EMPRESARIADO

17-Na sua opinião o empresariado de Morro de São Paulo é participativo nas tomadas de decisões locais?  
 Sim ( ) 17.1 Como \_\_\_\_\_  
 Não ( ) 17.2 Porque ?

18 Existe alguma associação que represente o empresariado ou que seja aberta o empresariado?

### **URBANIZAÇÃO**

19 Quais os principais benefícios da urbanização para Moro de São Paulo?

Comunidade

Empresários

Turistas

20 Quais os pontos negativos da urbanização de Morro de São Paulo?

Comunidade

Empresários

Turistas

21 E quanto a requalificação da urbanização?

Comunidade

Empresários

Turistas

22 Você prefere antes ou depois da requalificação ? Porque?

### **MEIO AMBIENTE**

23 você conhece alguma ação desenvolvida em Morro de São Paulo para preservação do meio ambiente ?  
 Qual ? Quem executa- participa?

24 Na sua opinião o turista se preocupa com a preservação do meio ambiente em Morro de São Paulo?

25 Na sua opinião o empresário se preocupa com a preservação do meio ambiente em Morro de São Paulo?

26 Na sua opinião o morador se preocupa com a preservação do meio ambiente em Morro de São Paulo?

27 Como são realizados a coleta e tratamento do lixo?

28 Existe tratamento de esgoto?

29 E quanto ao abastecimento e qualidade da água em Morro de São Paulo. Qual a sua opinião?

### **CULTURA**

30 Quais as principais atividades culturais de Morro de São Paulo?

31 Você conhece - participa de alguma manifestação cultural ( folclore ; lendas ; festas)?

32 Qual a comida típica?

33 Conhece alguma manifestação religiosa?

34 Quais as características do artesanato local?

### **PERFIL DO TURISTA- IMAGEM – CONCEITO DO DESTINO**

35 O que é mais procurado pelo turista em Morro de São Paulo?

36 Qual a principal origem dos turistas de Morro de São Paulo?

37 Na maioria das vezes os turistas chegam a Morro de São Paulo por agência de viagens ou por conta própria?

38 Na sua opinião, os turistas preferem Morro de São Paulo antes ou depois da requalificação?

39 Na sua opinião, qual a imagem que os turistas possuem sobre Morro de São Paulo?

Barato Caro

Tranquilo Agitado

Seguro Inseguro

Moderno Rústico

Com qualidade Sem qualidade

Fácil de chegar Difícil de chegar

Grande Pequeno

Diferente Comum

Sinalizado Não sinalizado

40 Na sua opinião, qual a maior forma de divulgação de Morro de São Paulo?

41 Na sua opinião, do que os turistas mais gostam em Morro de São Paulo?

42 Cite três palavras que expliquem o que Morro de São Paulo representa para você.

43 Avalie os aspectos abaixo sobre Morro de São Paulo

Atendimento médico hospitalar: satisfatório ( ) regular ( ) insatisfatório( )

Abastecimento de água: satisfatório ( ) regular ( ) insatisfatório( )

Qualidade da água: satisfatório ( ) regular ( ) insatisfatório( )

Comunicação: satisfatório ( ) regular ( ) insatisfatório( )

Fornecimento de energia: satisfatório ( ) regular ( ) insatisfatório( )

Tratamento do esgoto: satisfatório ( ) regular ( ) insatisfatório( )

Coleta de lixo: satisfatório ( ) regular ( ) insatisfatório( )

Acesso a educação: satisfatório ( ) regular ( ) insatisfatório( )

Custo de vida: satisfatório ( ) regular ( ) insatisfatório( )

Lazer para comunidade: satisfatório ( ) regular ( ) insatisfatório( )

Segurança: satisfatório ( ) regular ( ) insatisfatório ( )

44 Em relação a preservação dos atrativos como você avalia:

Preservação do meio ambiente: alta ( ) regular ( ) baixa( ) inexistente ( )

Preservação da cultura local: alta ( ) regular ( ) baixa( ) inexistente ( )

Consciência dos turistas alta ( ) regular ( ) baixa( ) inexistente ( )

Consciência da comunidade alta ( ) regular ( ) baixa( ) inexistente ( )

Intervenção do poder público ( ) regular ( ) baixa( ) inexistente ( )

Intervenção dos empresários ( ) regular ( ) Baixa ( ) inexistente ( )

## APÊNDICE C - ENTREVISTA COM EMPRESÁRIOS DE EQUIPAMENTOS DE ALIMENTOS E BEBIDAS DE MORRO DE SÃO PAULO



UNIVERSIDADE SALVADOR – UNIFACS- LAUREATE INTERNATIONAL  
UNIVERSITIES  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO  
REGIONAL E URBANO

O presente roteiro de entrevista constitui-se em um dos instrumentos para coleta de informações durante a pesquisa de campo junto aos empresários /gestores de equipamentos de Alimentos e Bebidas de Morro de São Paulo, para a pesquisa intitulada: “**A Influência da Urbanização Turística na Dinâmica Espacial de Destinos Litorâneos: um estudo de morro de são paulo na bahia.**”

**identificação**

1 qual a especialidade do negócio \_\_\_\_\_

2 tarifa média da diária na alta e baixa estação

3 quais as formas de pagamento ?

4 qual a capacidade de ocupação ?

5 qual o tempo de existência do negócio?

6 negócio arrendado:

sim ( ) 6.1 até quando \_\_\_\_\_ não ( )

7 o imóvel é próprio ?

sim ( ) não ( )

8 além desse existe outro negócio do proprietário em Morro de São Paulo? sim ( ) qual?  
\_\_\_\_\_ não ( )

9 qual o horário de funcionamento?

10 quais os serviços oferecidos?

**proprietário**

12 o proprietário reside em Morro de São Paulo?

sim ( ) há quanto tempo?

não ( )

13 qual a procedência do proprietário ou gestor?

**qualificação**

14 quantos funcionários?

15 qual a procedência dos funcionários?

16 qual a formação os mesmos?

17 há algum tipo de treinamento para os funcionários?

18 já participaram de alguma qualificação voltada para o turismo?

19 quantos funcionários bilíngües existem?

20- qual o regime de trabalho?

clt ( ) prestação de serviços ( )

**gestão**

21 como está desenhada a estrutura organizacional?

22 como é feita a seleção e recrutamento?

23 buscou ou pretende buscar algum tipo de financiamento?

24 a gestão é realizada pelo proprietário?

25 qual e quando foi o último investimento realizado no empreendimento?

26 a empresa realiza algum tipo de planejamento?

27 quem são seus principais parceiros locais e externos do ponto de vista comercial?

empresariado – representações e comunidade local

28 existe algum tipo de participação na tomada de decisão do turismo em Morro de São Paulo por parte dos empresários? Como?

sim ( ) \_\_\_\_\_ de que forma ? \_\_\_\_\_

não ( ) \_\_\_\_\_

30 na sua opinião qual o papel do empresariado local?

31 os empresários locais são ativos – participativos-?

32 e quanto aos grupos representativos locais?

33 quais as maiores dificuldades enfrentadas pelos empresários?

34 os empresários locais são articulados entre si?

meio ambiente

35 como acontece o tratamento da água; do esgoto e lixo no local?

36 e do seu empreendimento?

37 existe alguma ação ou organização voltada para a preservação e conservação do meio ambiente sendo executada em Morro de São Paulo? em caso afirmativo , qual seria a ação e os responsáveis.

cultura

38 quais os principais atrativos culturais do local ?

39 você conhece alguma manifestação cultural de Morro de São Paulo?

urbanização

40 na sua opinião, a requalificação urbana de Morro de São Paulo gerou algum tipo de benefício para o local?

41 em caso afirmativo porque?

42 em caso negativo porque ?

44 na sua opinião, os turistas preferem Morro de São Paulo antes ou depois da urbanização? por quê?

45 e você prefere antes ou depois ? porque ?

promoção –marketing- mercado-imagem

46 como definiria o visitante que procura o seu estabelecimento?

47 qual o maior fator de atratividade de Morro de São Paulo atualmente?

48 em sua opinião como os turistas vêm Morro de São Paulo?

49 você percebe reincidência dos hóspedes?

50 na sua opinião qual a maior força de divulgação de Morro de São Paulo?

51 qual a forma de captar clientes? quais as ações de promoção do empreendimento?

52 qual a(s) principal( is) procedência dos clientes – visitantes?

52.1 nacional \_\_\_\_\_

52.2 internacional \_\_\_\_\_

53 qual o tempo médio de permanência do cliente no empreendimento?

\_\_\_\_\_

54 na maioria das vezes os turistas chegam a Morro de São Paulo por agência de viagens ou por conta própria?

55 na sua opinião os turistas preferem Morro de São Paulo antes ou depois da requalificação?

56 na sua opinião qual a imagem que os turistas possuem sobre Morro de São Paulo?

barato caro

tranquilo calmo

seguro inseguro

moderno rústico

com qualidade sem qualidade

fácil de chegar difícil de chegar

grande pequeno

diferente comum

sinalizado não sinalizado

57 na sua opinião qual a maior forma de divulgação de Morro de São Paulo?

58 na sua opinião do que os turistas mais gostam em Morro de São Paulo?

59 cite três palavras que expliquem o que Morro de São Paulo representa para você.

60 avalie os aspectos abaixo sobre Morro de São Paulo

atendimento medico hospitalar: satisfatório( ) regular ( ) insatisfatório( )

abastecimento de água: satisfatório( ) regular ( ) insatisfatório( )

qualidade da água: satisfatório ( ) regular ( ) insatisfatório( )

comunicação: satisfatório ( ) regular ( ) insatisfatório( )

fornecimento de energia: satisfatório ( ) regular ( ) insatisfatório( )

tratamento do esgoto: satisfatório ( ) regular ( ) insatisfatório( )

coleta de lixo: satisfatório ( ) regular ( ) insatisfatório( )

acesso a educação: satisfatório ( ) regular ( ) insatisfatório( )

custo de vida: satisfatório( ) regular ( ) insatisfatório( )

lazer para comunidade: satisfatório ( ) regular ( ) insatisfatório( )

segurança: satisfatório ( ) regular ( ) insatisfatório( )

61 em relação a preservação dos atrativos como você avalia:

preservação do meio ambiente: alta ( ) regular ( ) baixa( ) inexistente

preservação da cultura local : alta( ) regular ( ) baixa( ) inexistente

consciência dos turistas alta ( ) regular ( ) baixa( ) inexistente

consciência da comunidade alta ( ) regular ( ) baixa( ) inexistente

intervenção do poder público ( ) regular ( ) baixa( ) inexistente

intervenção dos empresários ( ) regular ( ) baixa( ) inexistente

62 o que você mudaria em Morro de São Paulo? por quê?

63 cite dois pontos fortes e dois pontos fracos do turismo local?

#### **APÊNDICE D - QUESTIONÁRIO APLICADO A EMPRESÁRIOS DE MEIOS DE HOSPEDAGEM**



UNIVERSIDADE SALVADOR – UNIFACS- LAUREATE INTERNATIONAL  
UNIVERSITIES  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO  
REGIONAL E URBANO

O presente roteiro de entrevista constitui-se em um dos instrumentos para coleta de informações durante a pesquisa de campo junto aos empresários /gestores de equipamentos de meios de hospedagem de **Morro de São Paulo**, para a pesquisa intitulada: “**a influência da urbanização turística na dinâmica espacial de destinos litorâneos: um estudo de Morro de São Paulo na Bahia.**”

identificação

1 qual a especialidade do negócio \_\_\_\_\_

2 qual o número de leitos ? \_\_\_\_\_

3 tarifa média da diária na alta e baixa estação

4 quais as formas de pagamento ?

5 qual o tempo de existência do negócio?

6 negócio arrendado:

sim ( ) 6.1 até quando \_\_\_\_\_ não ( )

7 o imóvel é próprio ?

sim ( ) não ( )

8 além desse existe outro negócio do proprietário em Morro de São Paulo? sim ( ) qual?  
\_\_\_\_\_ não ( )

9 qual o horário de funcionamento?

10 quais os serviços oferecidos?

11 é cadastrado no ministério do turismo?

**proprietário**

12 o proprietário reside em Morro de São Paulo?

sim ( ) há quanto tempo?

não ( )

13 qual a procedência do proprietário ou gestor?

**qualificação**

14 quantos funcionários?

15 qual a procedência dos funcionários?

16 qual a formação os mesmos?

17 há algum tipo de treinamento para os funcionários?

18 já participaram de alguma qualificação voltada para o turismo?

19 quantos funcionários bilíngues existem?

20- qual o regime de trabalho?

clt ( ) prestação de serviços ( )

gestão

21 -como está desenhada a estrutura organizacional?

22- como é feita a seleção e recrutamento?

23- buscou ou pretende buscar algum tipo de financiamento?

24- a gestão é realizada pelo proprietário?

25-qual e quando foi o último investimento realizado no empreendimento?

26- a empresa realiza algum tipo de planejamento?

27- quem são seus principais parceiros locais e externos do ponto de vista comercial?

empresariado – representações e comunidade local

28 existe algum tipo de participação na tomada de decisão do turismo em Morro de São Paulo por parte dos empresários? Como?

sim ( ) \_\_\_\_\_ de que forma ? \_\_\_\_\_

não ( ) \_\_\_\_\_

30 na sua opinião qual o papel do empresariado local?

31 os empresários locais são ativos – participativos-?

32 e quanto aos grupos representativos locais?

33 quais as maiores dificuldades enfrentadas pelos empresários?

34 os empresários locais são articulados entre si?

meio ambiente

35 como acontece o tratamento da água; do esgoto e lixo no local?

36 e do seu empreendimento?

37 existe alguma ação ou organização voltada para a preservação e conservação do meio ambiente sendo executada em Morro de São Paulo? em caso afirmativo , qual seria a ação e os responsáveis

.

cultura

38 quais os principais atrativos culturais do local ?

39 você conhece alguma manifestação cultural de Morro de São Paulo?

urbanização

40 na sua opinião, a requalificação urbana de Morro de São Paulo gerou algum tipo de benefício para o local?

41 em caso afirmativo porque?

42 em caso negativo porque ?

44 na sua opinião, os turistas preferem Morro de São Paulo antes ou depois da urbanização? por quê?

45 e você prefere antes ou depois ? porque ?

promoção –marketing- mercado-imagem

46 como definiria o visitante que procura o seu estabelecimento?

47 qual o maior fator de atratividade de Morro de São Paulo atualmente?

48 em sua opinião como os turistas vêm Morro de São Paulo?

49 você percebe reincidência dos hóspedes?

50 na sua opinião qual a maior força de divulgação de Morro de São Paulo?

51 qual a forma de captar clientes? quais as ações de promoção do empreendimento?

52 qual a(s) principal( is) procedência dos clientes – visitantes?

52.1 nacional \_\_\_\_\_

52.2 internacional \_\_\_\_\_

53 qual o tempo médio de permanência do cliente no empreendimento?

\_\_\_\_\_

54 na maioria das vezes os turistas chegam a Morro de São Paulo por agência de viagens ou por conta própria?

55 na sua opinião os turistas preferem Morro de São Paulo antes ou depois da requalificação?

56 na sua opinião qual a imagem que os turistas possuem sobre Morro de São Paulo?

barato caro

tranquilo calmo

seguro inseguro

moderno rústico

com qualidade sem qualidade

fácil de chegar difícil de chegar

grande pequeno

diferente comum

sinalizado não sinalizado

57 na sua opinião qual a maior forma de divulgação de Morro de São Paulo?

58 na sua opinião do que os turistas mais gostam em Morro de São Paulo?

59 cite três palavras que expliquem o que Morro de São Paulo representa para você.

60 avalie os aspectos abaixo sobre Morro de São Paulo

atendimento medico hospitalar: satisfatório( ) regular ( ) insatisfatório( )

abastecimento de água: satisfatório( ) regular ( ) insatisfatório( )

qualidade da água: satisfatório ( ) regular ( ) insatisfatório( )

comunicação: satisfatório ( ) regular ( ) insatisfatório( )  
fornecimento de energia: satisfatório ( ) regular ( ) insatisfatório( )  
tratamento do esgoto: satisfatório ( ) regular ( ) insatisfatório( )  
coleta de lixo: satisfatório ( ) regular ( ) insatisfatório( )  
acesso a educação: satisfatório ( ) regular ( ) insatisfatório( )  
custo de vida: satisfatório( ) regular ( ) insatisfatório( )  
lazer para comunidade: satisfatório ( ) regular ( ) insatisfatório( )  
segurança: satisfatório ( ) regular ( ) insatisfatório( )

61 em relação a preservação dos atrativos como você avalia:

preservação do meio ambiente: alta ( ) regular ( ) baixa( ) inexistente  
preservação da cultura local : alta( ) regular ( ) baixa( ) inexistente

consciência dos turistas alta ( ) regular ( ) baixa( ) inexistente  
consciência da comunidade alta ( ) regular ( ) baixa( ) inexistente  
intervenção do poder público ( ) regular ( ) baixa( ) inexistente  
intervenção dos empresários ( ) regular ( ) baixa( ) inexistente

62 o que você mudaria em Morro de São Paulo? por quê?

63 cite dois pontos fortes e dois pontos fracos do turismo local?



Ministério  
do Turismo



## **CONVITE**

Cairu, 08 de abril de 2011.

**Assunto: MÓDULO I – COMPETITIVIDADE DO DESTINO: Posicionamento e Formação do Grupo Gestor**

**Prezados Senhores,**

A **Secretaria Municipal de Turismo de Cairu** em articulação com a **BAHIATURSA**, convida Vossa Senhoria a participar ao **Módulo I - Competitividade do Destino: Posicionamento e Formação do Grupo Gestor**, referente ao Projeto de Gestão & Planejamento de Destinos Turísticos.

Esta Oficina é realizada pelo **Ministério do Turismo – MTur** e **Instituto Marca Brasil – IMB**, e tem como objetivo capacitar os atores locais para a gestão do turismo; ampliar os conhecimentos postos sobre planejamento estratégico; fortalecer a governança dos destinos e sua inter relação com as respectivas Regiões Turísticas.

**DATA: 26 E 27 DE ABRIL DE 2011**

**HORÁRIO: 9:00 h**

**LOCAL: VILLAGE PARAÍSO TROPICAL – 3ª PRAIA – MORRO DE SÃO PAULO**

**Confirmação de presença: No telefone 75 9933-2903 (Michele Oliveira) ou e-mail: [seturcairu@hotmail.com](mailto:seturcairu@hotmail.com) até 25/04/2011.**

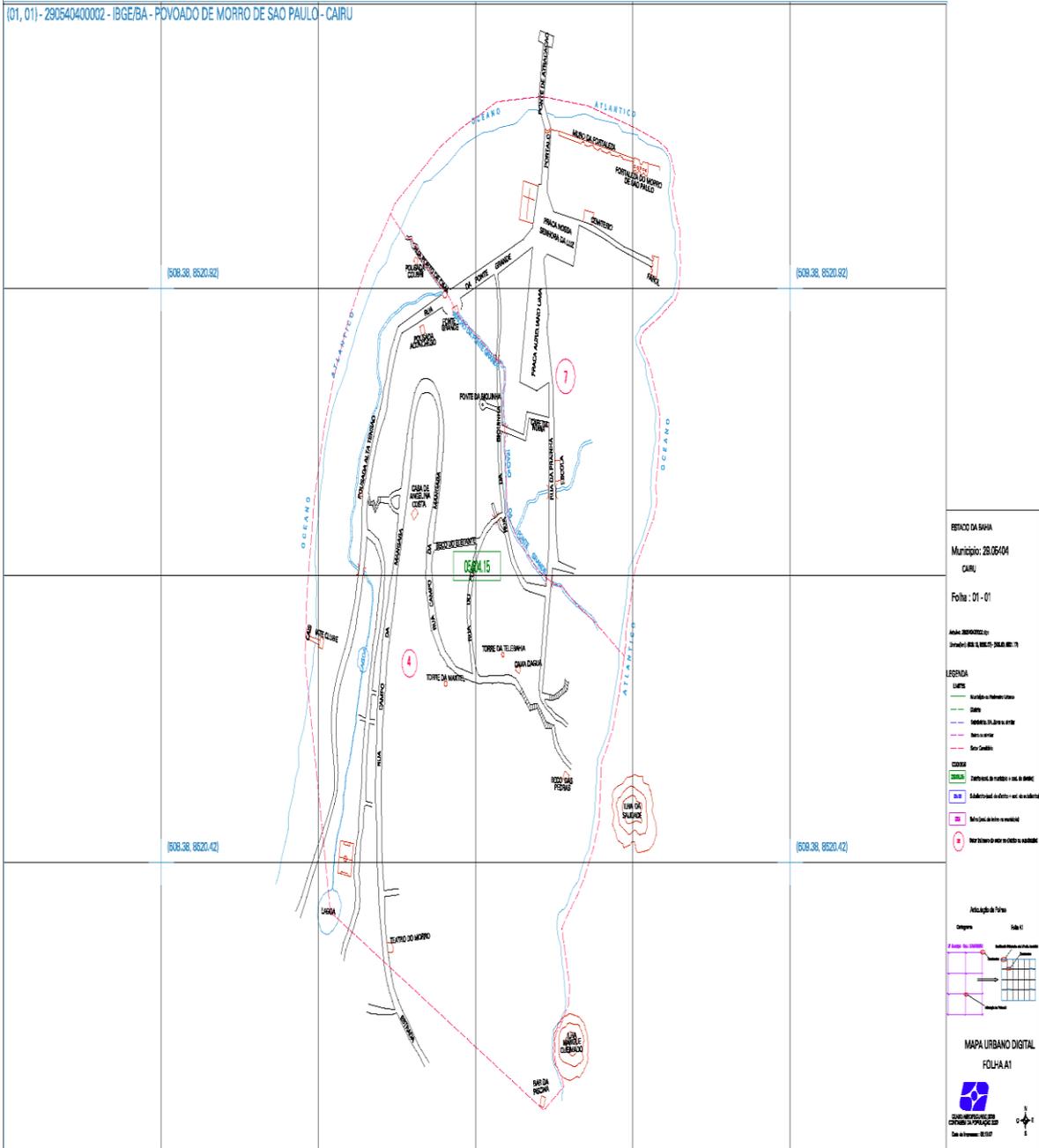
Reforçando a sua importância para o turismo no Município, contamos com sua presença e colocamo-nos à disposição para demais esclarecimentos necessários.

Atenciosamente,

**JÚLIO CÉSAR GONÇALVES DE OLIVEIRA**

Secretário Municipal de Turismo

**ANEXO B - MAPA GEOGRÁFICO DE MORRO DE SÃO PAULO**



**ANEXO C - CRONOGRAMA OFICINA DE GESTÃO E PLANEJAMENTO DE DESTINOS TURÍSTICOS – MORRO DE SÃO PAULO**

# PROGRAMAÇÃO



**Gestão & Planejamento  
de Destinos Turísticos**

AMPLIAR CONHECIMENTO E FOMENTAR COMPETITIVIDADE.

**Cairu- BA**

**“Módulo I – Competitividade do Destino: Posicionamento e  
Formação do Grupo Gestor.”**

**Village Paraíso Tropical – 3ª praia – Morro de São Paulo**

**DIA 26 de abril de 2011:**

**Início: 09:00h**

**Término: 18:00h**

**Intervalo almoço: 12:00 às 13:00 h**

- **Abertura**
- **Alinhamento do Projeto e a Política Pública**
- **Alinhamento do Módulo**
- **Conceitos de Competitividade**
- **O Estudo de Competitividade**
- **Resultados do Estudo no destino**

**DIA 27 de abril de 2011:**

**Início: 08:30h**

**Término: 13:00h**

- **Cooperação**
- **Atribuições do Grupo Gestor**
- **Importância da participação de representante (s) da Região Turística no Grupo Gestor**
- **Formação do Grupo Gestor**
- **Apresentação da Redereg**
- **Mídias Sociais**
- **Sistema de Gestão – SG**
- **Avaliação do Módulo**

**SUA PRESENÇA É MUITO IMPORTANTE!**



**Ministério  
do Turismo**



**ANEXO D - LISTA DE PRSENÇA – 1º. ENCONTRO DO GRUPO GESTOR DE  
MORRO DE SÃO PAULO**

## 1º ENCONTRO DO GRUPO GESTOR DE MORRO DE SÃO PAULO

**DATA: 04.05.11**

**HORÁRIO: 14:00HS**

**LOCAL: AUDITÓRIO DA IGREJA NOSSA SENHORA DA LUZ**

### LISTA DE PRESENÇA

Nº	NOME	INSTITUIÇÃO/EMPRESA	TEL	E-MAIL
01	FRANCISCO A. VALADARES JR	ASTRATUR	75-8112-6424	LELOS-TRIZAS@HOT.MAIL.COM
02	Angela Maria Toledo de Azevedo	AMOSP	(95) 2652-1830	Caradaapocriamomo_descoberto@hotmail.com
03	Luiz Carlos (Paulo) Koll	HAMILTON (UMSB)	9954-2954	almeida_e_silva@com.br
04	Joãozinho N. Souza	Amosp	75-8112-3308	
05	Somário Rocha de Paiva	ARISTUM	(75) 8106-1891	reidasa.bada@neto.com
06	JOÃO ANTONIO FERREIRA DOS SANTOS	ANAMES	(71) 9112-8177	JRIVONDA@YAHOO.COM.BR
07	ADALTON SOUSA MENEZES	ABPIT	(75) 8179-8704	3 JURIS.MOAMBOA@HOTMAIL.COM
08	MARCELO SANTOS MIRANDA	ASMBGAM	(75) 8152-1415	MARCELOEXPORA@GMAIL.COM
09	MARLETE AREGCHO DOS SANTOS	VIVA MORRO	(75) 8206-8395	RESERVAS@ILHA.BELLATURISMO.COM
10	Lena de Abadia Wagner	Paes. de Cuiabá	(75) 9939-8395	lenaa.wagner@Yahoo.com.br
11	Valia Assis Campina	ANAMOS	(75) 3652-8907	KALEXANDRA@YOUTUB.COM.BR
12	Robson Vicente Silva dos Santos	SBAE	(75) 9945-0187	robsoncairo@igmail.com
13	Josângela D. Jorgetes	FAZAG	(75) 9987-9449	josangela@kistmail.com
14	Natália Almeida Rocha Barcelos	FAZAG	(75) 9991-2674	natiana.barcelos@yaho.com.br
15	Juliano Roberto de Siqueira	IDES	(95) 3354-2435	kvelanda@ides.org.br
16	Evandro BRUM SCHAEPPE	IDES	(73) 9991-2433	evandro@ides.org.br
17	Julio C.G. de Oliveira	Instituição Regional	25 9828-1755	juliotuv.cdi@uqmail.com
18	Micheli Costa Santos	COORDENADORA	71 9923-9991	michelitur.com@igmail.com