



**UNIFACS**

UNIVERSIDADE SALVADOR

LAUREATE INTERNATIONAL UNIVERSITIES®

**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO REGIONAL E  
URBANO - PPDRU  
MESTRADO EM DESENVOLVIMENTO REGIONAL E URBANO**

**LUCIANO CAMPOS REIS JUNIOR**

**TURISMO METROPOLITANO: O PAPEL DE LAURO DE FREITAS NA REGIÃO  
METROPOLITANA DE SALVADOR**

Salvador  
2017

**LUCIANO CAMPOS REIS JUNIOR**

**TURISMO METROPOLITANO: O PAPEL DE LAURO DE FREITAS NA REGIÃO  
METROPOLITANA DE SALVADOR**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional e Urbano – PPDRU, Mestrado em Desenvolvimento Regional e Urbano da UNIFACS Universidade Salvador, Laureate International Universities, como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre.

Orientadora: Prof<sup>ª</sup>. Dr<sup>ª</sup>. Carolina de Andrade Spinola.

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

Reis Junior, Luciano Campos

Turismo metropolitano: o papel de Lauro de Freitas na Região Metropolitana de Salvador. / Luciano Campos Reis Junior.- Salvador, 2017.

198 f. : il.

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional e Urbano – PPDRU, Mestrado em Desenvolvimento Regional e Urbano da UNIFACS Universidade Salvador, Laureate International Universities, como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre.

Orientadora: Prof<sup>ª</sup> Dr<sup>ª</sup> Carolina de Andrade Spinola.

1. Turismo - Bahia. 2. Turismo – Lauro de Freitas (BA). 3. Turismo Metropolitano. I. Spinola, Carolina de Andrade, orient. I. Título.

CDD:338.98142

LUCIANO CAMPOS REIS JUNIOR

TURISMO METROPOLITANO: O PAPEL DE LAURO DE FREITAS NA REGIÃO  
METROPOLITANA DE SALVADOR

Dissertação aprovada como requisito parcial para obtenção do grau de Doutor em Desenvolvimento Regional e Urbano, UNIFACS Universidade Salvador, Laureate International Universities, pela seguinte banca examinadora:

Carolina de Andrade Spinola – Orientadora \_\_\_\_\_  
Doutora em Geografia pela Universidade de Barcelona, UB, Espanha  
UNIFACS Universidade Salvador, Laureate International Universities

Jorge Antônio Santos Silva \_\_\_\_\_  
Doutorado em Ciências da Comunicação pela Universidade de São Paulo – USP  
Universidade Federal do Recôncavo da Bahia (UFRB)

Renato Barbosa Reis \_\_\_\_\_  
Doutor em Biotecnologia em Saúde e Medicina Investigativa, pela Fundação Oswaldo Cruz (Fiocruz)  
UNIFACS Universidade Salvador, Laureate International Universities

Salvador, 4 de abril de 2017.

*Àqueles que, como eu, acreditam na  
atualização de potencialidades.*

## AGRADECIMENTOS

É sabido que a produção científica é uma tarefa quase que invariavelmente solitária. Todavia, o processo nunca é possível sem a contribuição de terceiros. Em meu caso não foi diferente, fui muito abençoado no processo e, por isso, registro meu agradecimento a algumas dessas pessoas.

A Deus, por manifestar sua grandeza, mesmo em minha pequenez.

À minha mãe, dona Nete, por me fazer desenvolver novas formas de concentração.

A meu pai, seu Luciano, por entender que o silêncio era a maior contribuição que poderia me dar na construção do texto.

À minha amiga, interlocutora e namorada, Fátima, por me ouvir e facilitar o surgimento de ideias.

À minha sogra, dona Juciana, por disponibilizar sua casa, quando na minha as condições não eram favoráveis à produção.

Aos professores do Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Regional e Urbano (PPDRU), em especial aos professores Carlos Alberto da Costa Gomes, por sua forma leve e simples de expor assuntos complexos e Regina Celeste de Almeida Souza, meu primeiro contato no PPDRU, pela doçura e generosidade de sempre, além de seu incentivo a aprender cada vez mais.

Aos colegas e amigos do PPDRU, por compartilharem comigo, cada um a seu modo, suas experiências e conhecimentos, em sua maioria mais vastos que os meus.

À CAPES, pela bolsa concedida, com a qual pude manter a tranquilidade de me dedicar exclusivamente à produção desta dissertação.

À Suellen Travassos (SEPLAN) e Fernanda Aragão (DETUR/SETEL) pelas informações concedidas que muito somaram para a análise aqui empreendida.

À Patrícia Chame Dias, por uma das mais valiosas conversas que tive no decorrer da construção deste texto.

À Profa. Dra. Natália Coimbra de Sá, pelo incentivo a fazer a seleção para o PPDRU.

Ao Prof. Dr. Renato Barbosa Reis, por mapear minha ideias.

Ao Prof. Dr. Jorge Antonio Santos Silva, pelas contribuições precisas e detalhadas que em muito agregaram para a melhora do texto.

Por fim, agradeço a Profa. Dra. Carolina de Andrade Spinola, minha orientadora, por seu carinho, objetividade e competência. O receio em decepcioná-la foi motor para o aperfeiçoamento deste texto.

*Sin complementación no puede haber desarrollo porque se anula el principio de armonía que debe regir el accionar de todas las partes que intervienen en la explotación del espacio turístico. Sin complementación predomina la anarquía, bajo cuyo régimen es posible que algunos prosperen mientras el conjunto se deteriora, en ocasiones irremediablemente.*

*Roberto C. Boullón, 1990a.*

## RESUMO

A compreensão das interrelações entre turismo e espaço foi o panorama sobre o qual as considerações desta dissertação foram desenvolvidas. Seu marco territorial é a Região Metropolitana de Salvador (RMS), centrando-se, sobretudo, no município de Lauro de Freitas. Partindo do pressuposto de que o turismo em Lauro de Freitas apresenta-se como uma incógnita, por não se perceber uma inserção efetiva do município na dinâmica do turismo da região, o norte desta pesquisa é analisar o papel de Lauro de Freitas na dinâmica da Região Metropolitana de Salvador, no âmbito do turismo. Para a elaboração desta dissertação foi realizada uma revisão bibliográfica e, em auxílio a esta, um trabalho empírico que envolveu o envio de questionários aos meios de hospedagem de Lauro de Freitas e a realização de entrevistas semiestruturadas com agentes representativos da administração municipal e uma pesquisadora do tema, bem com a análise de depoimentos dos hóspedes sobre esses mesmos meios de hospedagem nas plataformas TripAdvisor e Booking.com, além dos sites oficiais dos meios de hospedagem. Inicialmente, foi desenvolvida uma reflexão teórica em torno das peculiaridades do turismo em sua relação com o espaço, apresentando suas principais classificações, sempre na busca por uma aproximação com o contexto metropolitano no qual o objeto central de análise está inserido. Na sequência, foi abordado o processo de formação da RMS, atentando para o comportamento assumido por Lauro de Freitas. Com base nessa abordagem inicial, a análise é direcionada para o turismo na RMS, ao que se percebe que o comportamento dos municípios turísticos é necessariamente vinculado à capital, com a qual é estabelecida uma relação de dependência, seja ela direta ou indireta, a depender do município. O estudo realizado permitiu concluir que Lauro de Freitas apresenta um comportamento peculiar, aqui definido como “Centro Turístico Dormitório” e que, em sua totalidade, a RMS mostra um quadro de interdependência entre municípios turísticos, centrada em Salvador, que pode ser enquadrada como Turismo Metropolitano. Se entende, ainda, que o principal atrativo de Lauro de Freitas é sua localização, de modo que o traço identitário de maior peso para o município não lhe é próprio, mas metropolitano.

**Palavras-chave:** Lauro de Freitas. Região Metropolitana de Salvador. Turismo Metropolitano. Centro Turístico Dormitório.



## ABSTRACT

The understanding of the interrelationships between tourism and space was the panorama on which the considerations of this dissertation were developed. Its territorial landmark is the Metropolitan Region of Salvador (MRS), focusing mainly on the municipality of Lauro de Freitas. Starting from the assumption that tourism in Lauro de Freitas presents itself as an unknown for not perceiving an effective insertion of the municipality in the tourism dynamics of the region, it is established as the north of this research to analyze the role of Lauro de Freitas in the dynamics of the Metropolitan Region of Salvador in the field of tourism activity. For the elaboration of this dissertation, a bibliographical review was carried out and, in support of this one, an empirical work that involved the sending of questionnaires to means of lodging of Lauro de Freitas and semi-structured interviews with agents representative of the municipal administration and a researcher on the theme. In view of the low percentage of return of the questionnaires sent, it was used, as an alternative strategy, to analyze testimonials of the guests about these same means of lodging on the platforms TripAdvisor and Booking.com, besides the official web sites of the means of lodging. Initially, a theoretical reflection was developed around the peculiarities of tourism in its relationship with space, presenting its main classifications, always seeking an approximation with the metropolitan context in which the central object of analysis is inserted. The next step was the process of formation of MRS, considering the behavior assumed by Lauro de Freitas. Based on this initial approach, the analysis for tourism in the MRS is directed to what is perceived that the behavior of the tourist municipalities is necessarily linked to the capital, with which a relation of dependence is established, be it direct or indirect, depending on the municipality. The study concluded that Lauro de Freitas presents a peculiar behavior, here defined as "Dormitory Tourist Center" and that, in its entirety, MRS shows a framework of interdependence among tourist municipalities, centered in Salvador, which can be classified as Metropolitan Tourism. It is also understood that the main attraction of Lauro de Freitas is its location, so that the identity trait of greater weight for the municipality is not its own, but metropolitan.

**Key Words:** Lauro de Freitas. Metropolitan Region of Salvador. Metropolitan Tourism. Dormitory Tourist Center.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Relação espacial entre zona e área turística.....	34
Figura 2 - Bahia, Zonas Turísticas de do PRODETUR I, 1991-2003 .....	46
Figura 3 - Bahia, Zonas Turísticas do PRODETUR I, 2003 .....	46
Figura 4 - Bahia, Zonas Turísticas do PRODETUR II, 2010.....	47
Figura 5 - Polos de Turismo do estado da Bahia.....	48
Figura 6 - Polos de Turismo da área abrangida pelas ações do Banco do Nordeste .....	49
Figura 7 - Delimitação da Região Metropolitana de Salvador .....	59
Figura 8 - Territórios de Identidade no estado da Bahia, 2015 .....	60
Figura 9 - Brasil, Taxa de urbanização, 1940 - 2010 .....	71
Figura 10 - RMS, evolução na composição do território, 1973-2016.....	77
Figura 11 - Brasil, Nordeste, Bahia, RMS, Salvador e Lauro de Freitas, taxas de urbanização (%), 1970 a 2010 .....	81
Figura 12 - RMS, Taxa de urbanização por município, 1970-2010.....	82
Figura 13 - Mapa viário da Residência de Manutenção Camaçari, com destaque para a malha viária dos municípios da RMS.....	88
Figura 14 - Zoneamento de Lauro de Freitas .....	91
Figura 15 - RMS, participação dos municípios no PIB, 2000-2010 (%) .....	103
Figura 16 - RMS, distribuição relativa do PIB por setor econômico, 2010 .....	107
Figura 17 - Lauro de Freitas, distribuição relativa do PIB por setor econômico, 2010	107
Figura 18 - RMS, mapa com os principais fluxos pendulares acima de 1500 pessoas, 2000 .....	113
Figura 19 - RMS, mapa com os principais fluxos pendulares acima de 1500 pessoas, 2010 .....	113
Figura 20 - Bahia, gráfico comparativo do estoque de emprego formal nas ACTs e na economia total do estado, 2007 – 2013 .....	121
Figura 21 - Distribuição e hierarquia dos atrativos turísticos nos municípios da RMS	129
Figura 22 - Aplicação das categorias de Espaço Turístico de Boullón aos municípios da RMS.....	133
Figura 23 - Representação da "cadeia produtiva" do turismo .....	141
Figura 24 - Representação da cadeia produtiva têxtil e de vestuário .....	142
Figura 25 - Diagrama da Cadeia Produtiva do Turismo.....	143

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Autores basilares e suas respectivas contribuições .....	21
Quadro 2 - Procedimentos metodológicos para o alcance dos objetivos deste texto .....	21
Quadro 3 - Brasil - Índice de Competitividade dos Destinos Indutores, 2011-2013.....	53
Quadro 4 - Comparação das características centrais do PNMT e PRT .....	57
Quadro 5 - Comparativo entre regiões com municípios comuns aos da RMS.....	61
Quadro 6 - Brasil, RMs e RIDEs ordenadas por ano de criação, posição em 2010 .....	73
Quadro 7- RMS, população absoluta dos municípios, 1970-2010.....	78
Quadro 8 - Densidade demográfica dos municípios da RMS, 2010 .....	79
Quadro 9 - RMS - População ocupada por setor de atividade, 1970-1995 .....	96
Quadro 10 - RMS, IDH por município, 1991-2010 .....	108
Quadro 11 - RMS, IDHM dos municípios, 2010 .....	109
Quadro 12 - TDT baseada no número de estabelecimentos das ACTs para os municípios turísticos da RMS, Bahia e Brasil, 2010.....	124
Quadro 13 - TDT baseada em empregos nas ACTs por município turístico da RMS, 2010 .....	125
Quadro 14 - RMS, oferta de hospedagem nos municípios turísticos, 2014 .....	126
Quadro 15 - Agentes entrevistados e respectivas instituições que representam.....	136
Quadro 16 - Meios de hospedagem alvo dos questionários, perfil e devolutiva.....	136
Quadro 17 - Meios de Hospedagem de Lauro de Freitas com site oficial ou presentes nas plataformas Booking.com ou TripAdvisor .....	138
Quadro 18 - Equipamentos da cadeia produtiva do turismo de Lauro de Freitas no Cadastur.....	144
Quadro 19 - Lauro de Freitas, principais informações coletadas nos portais oficiais dos MHs, 2017 .....	149
Quadro 20 - Lauro de Freitas, principais depoimentos sobre os MHs coletados nas plataformas Booking.com e TripAdvisor, 2017 .....	151
Quadro 21 - Matriz SWOT para o município de Lauro de Freitas.....	157

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Brasil, Regiões Metropolitanas no Censo, 2010 .....	75
Tabela 2 - Bahia, participação relativa das classes e gêneros industriais da indústria em valor bruto da produção, valor da produção industrial, pessoal ocupado e salários em 1959 .....	84
Tabela 3 - Bahia, participação relativa das classes e gêneros industriais em valor bruto da produção, valor da produção industrial, pessoal ocupado e salários, 1970 .....	86
Tabela 4 - Bahia, Participação relativa das classes e gêneros industriais em valor da produção industrial, pessoal ocupado e salários, 1970-2000.....	89
Tabela 5 - RMS, total de empregados nos municípios turísticos e participação no turismo, 1995.....	98
Tabela 6 - RMS, total de empregados nos municípios turísticos e participação no turismo, 2000.....	99
Tabela 7 - Lauro de Freitas, domicílios por espécie, 1970 – 2010.....	100
Tabela 8 - Lauro de Freitas, evolução absoluta e percentual do número de domicílios, por espécie, frente à população, 1970 – 2010.....	101
Tabela 9 - RMS, PIB por município, 2000-2010 .....	103
Tabela 10 - RMS, população, PIB nominal e per capita por município, 2010.....	104
Tabela 11 - RMS, valor relativo do PIB por município e setor econômico, 2010 .....	105
Tabela 12 - RMS, mobilidade pendular por município, 2000 .....	111
Tabela 13 - RMS, mobilidade pendular por município, 2010.....	112
Tabela 14 - RMS, deslocamentos por motivo de trabalho por municípios, 2012 .....	114
Tabela 15 - RMS, origem e destino dos deslocamentos pendulares entre os municípios por motivo de trabalho, 2012.....	115
Tabela 16 - RMS, migrantes de data fixa responsáveis por domicílios segundo município de trabalho e origem e modalidade migratória, 2010.....	117
Tabela 17 - Bahia, Estoque Formal de Emprego, segundo Zonas Turísticas, por atividade característica do turismo, 2011-2013 .....	122
Tabela 18 - Bahia, número de estabelecimentos por Zonas Turísticas, por Atividade Característica do Turismo, 2011-2013 .....	123
Tabela 19 - Movimentação aeroportuária de Salvador, 2014-2015 .....	131
Tabela 20 - Lauro de Freitas, levantamento do fluxo de visitantes, 2013.....	134
Tabela 21 - Lauro de Freitas, perfil dos meios de hospedagem, 2017 .....	147

## LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

ACT	Atividade Característica do Turismo
ADEMI	Associação de Dirigentes de Empresas do Mercado Imobiliário
APL	Arranjo Produtivo Local
BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
CAB	Centro Administrativo da Bahia
CEASA	Central de Abastecimento da Bahia
CIA	Centro Industrial de Aratu
CNAE	Classificação Nacional de Atividades Econômicas
COMTUR	Conselho Municipal de Turismo
CONCLA	Comissão Nacional de Classificação
CONDER	Conselho de Desenvolvimento do Recôncavo
COPEC	Complexo Petroquímico de Camaçari
COSIBRA	Companhia Sisal do Brasil
CPE	Comissão de Planejamento Econômico
CTS	Centros Turísticos
DERBA	Departamento de Infraestrutura de Transportes da Bahia
DESENTUR	Programa de Desenvolvimento Turístico
DETUR	Departamento de Turismo
EMBRATUR	Instituto Brasileiro de Turismo
FPIC	Funções Públicas de Interesse Comum
IBAMA	Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICMBIO	Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade
IDH	Índice de Desenvolvimento Humano
IPAC	Instituto do Patrimônio Artístico e Cultural da Bahia
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
IPTU	Imposto Predial e Territorial Urbano
ISS	Imposto Sobre Serviços
LCE	Lei Complementar Estadual
LOUOS	Lei de Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo
MH	Meio de Hospedagem
MIDAS	Micropolos Integrados de Desenvolvimento e Apoio Social
MTUR	Ministério do Turismo
OMT	Organização Mundial do Turismo
PDITS	Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável
PEA	População Economicamente Ativa
PIB	Produto Interno Bruto
PLANDEB	Plano de Desenvolvimento do Estado da Bahia
PNMT	Programa Nacional de Municipalização do Turismo
PNT	Plano Nacional de Turismo
PPA	Plano Plurianual
PRODETUR	Programa de Desenvolvimento do Turismo
PRT	Programa de Regionalização do Turismo
REDESIST	Rede de Pesquisa em Sistemas Produtivos e Inovativos Locais
RIDE	Região Integrada de Desenvolvimento
RINTUR	Roteiro de Informação Turística
RLAM	Refinaria Landulpho Alves

RM	Residência de Manutenção
RMS	Região Metropolitana de Salvador
RMs	Regiões Metropolitanas
RMSP	Região Metropolitana de São Paulo
SEBRAE	Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas
SECULT	Secretaria de Cultura e Turismo
SEI	Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia
SEPLAN	Secretaria de Planejamento
SETEL	Secretaria de Turismo, Esporte e Lazer
SETUR	Secretaria de Turismo
SLPI	Sistema Local de Produção e Inovação
SPIL	Sistema Local de Produção e Inovação
SUDENE	Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste
SWOT	Strengths (forças), Weakness (fraquezas), Opportunitties (Oportunidades) e Threats (ameaças).
TCLE	Termo de Consentimento Livre e Esclarecido
TDT	Taxa de Dependência do Turismo
UF	Unidade da Federação
UH	Unidade Habitacional
VBP	Valor Bruto da Produção
VTI	Valor da Transformação Industrial
ZIN	Zona Industrial
ZPT	Zona Predominantemente Turística
ZT	Zona Turística

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO .....</b>	<b>16</b>
<b>2 ELEMENTOS CONCEITUAIS PARA COMPREENSÃO DAS INTERRELAÇÕES ENTRE TURISMO E ESPAÇO.....</b>	<b>23</b>
2.1 O ESPAÇO GEOGRÁFICO E O TURISMO .....	23
<b>2.1.1 Organização do Espaço Turístico .....</b>	<b>26</b>
<b>2.1.2 Hierarquias e componentes do espaço do turismo para Boullón .....</b>	<b>31</b>
2.2 REGIONALIZAÇÃO DO TURISMO .....	39
<b>2.2.1 Regionalizações na Política Nacional de Turismo e seus rebatimentos sobre a geografia do turismo na Bahia .....</b>	<b>43</b>
<b>2.2.2 Diferentes regionalizações para diferentes abordagens .....</b>	<b>58</b>
2.3 TURISMO METROPOLITANO .....	62
<b>3 O MARCO TERRITORIAL DA REGIÃO METROPOLITANA DE SALVADOR SOB A PERSPECTIVA DE LAURO DE FREITAS/BA .....</b>	<b>70</b>
3.1 CONTEXTUALIZANDO AS REGIÕES METROPOLITANAS NO BRASIL.....	70
3.2 DIFERENTES FORMATAÇÕES DA REGIÃO METROPOLITANA DE SALVADOR .....	76
<b>3.2.1 Dinâmica industrial .....</b>	<b>83</b>
<b>3.2.2 Dinâmica residencial e rota de veraneio.....</b>	<b>92</b>
3.3 OS MUNICÍPIOS DA RMS E O PANORAMA ATUAL.....	101
3.4 AS TROCAS PENDULARES E A SITUAÇÃO DE LAURO DE FREITAS .....	110
<b>4 LAURO DE FREITAS NO CONTEXTO DO TURISMO NA RMS .....</b>	<b>120</b>
4.1 DINÂMICA DO TURISMO NA RMS .....	120
4.2 DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DO TURISMO NOS MUNICÍPIOS TURÍSTICOS DA RMS .....	128
4.3 O PAPEL DE LAURO DE FREITAS NO TURISMO METROPOLITANO.....	135
<b>4.3.1 Procedimentos Metodológicos .....</b>	<b>135</b>
<b>4.3.2 “Cadeia Produtiva” do Turismo em Lauro de Freitas .....</b>	<b>139</b>
<b>4.3.3 Gestão Pública e turismo em Lauro de Freitas.....</b>	<b>152</b>
<b>4.3.4 Potencialidades de Atuação de Lauro de Freitas.....</b>	<b>155</b>
<b>5 CONCLUSÃO.....</b>	<b>159</b>
<b>REFERÊNCIAS .....</b>	<b>168</b>
<b>ANEXO A – Corredor Turístico BA-099 .....</b>	<b>178</b>
<b>ANEXO B – Brasil, Regiões Metropolitanas e Regiões Integradas de Desenvolvimento, 2010 .....</b>	<b>179</b>
<b>ANEXO C – RMS, pessoal ocupado por município e setor de atividade, 1970-1995 .....</b>	<b>180</b>

<b>ANEXO D – População ocupada dos municípios da RMS, por setor de atividade, 1970-1995.....</b>	<b>182</b>
<b>ANEXO E – Origem e destino dos deslocamentos pendulares entre municípios da RMS por motivo de trabalho, 2012.....</b>	<b>184</b>
<b>ANEXO F – Bahia, Estoque Formal de Emprego, segundo Zonas Turísticas, por atividade característica do turismo, 2011-2013 .....</b>	<b>185</b>
<b>ANEXO G – Número de estabelecimentos nas Zonas Turísticas da Bahia, por atividade característica do turismo, 2011-2013 .....</b>	<b>186</b>
<b>APÊNDICE A – Modelo de questionário enviado aos meios de hospedagem de Lauro de Freitas .....</b>	<b>187</b>
<b>APÊNDICE B – Roteiro semiestruturado de entrevista Fernanda Aragão (SETEL) .....</b>	<b>188</b>
<b>APÊNDICE C – TCLE Fernanda Pinheiro Aragão (SETEL).....</b>	<b>190</b>
<b>APÊNDICE D - Roteiro semiestruturado de entrevista Patrícia Chame Dias (SEI) .....</b>	<b>191</b>
<b>APÊNDICE E – TCLE Patrícia Chame Dias .....</b>	<b>193</b>
<b>APÊNDICE F – Roteiro semiestruturado de entrevista Suellen Travassos (SEPLAN).....</b>	<b>194</b>
<b>APÊNDICE G – TCLE Suellen Travassos (SEPLAN) .....</b>	<b>196</b>
<b>APÊNDICE H – Lauro de Freitas, principais depoimentos sobre os MHs coletados nas plataformas Booking.com e TripAdvisor, 2017 .....</b>	<b>197</b>
<b>APÊNDICE I – Lauro de Freitas, principais informações coletadas nos portais oficiais dos MHs, 2017.....</b>	<b>200</b>



## 1 INTRODUÇÃO

A relação entre turismo e espaço é uma das noções centrais que fundamentam as reflexões deste texto. O turismo é uma atividade invariavelmente ampla, tendo repercussões nas esferas econômica, social, ecológica etc., todavia, todas apresentam o vínculo comum de estarem fixadas em sua expressão espacial. Isto porque a atividade tem no espaço seu principal produto e matéria prima. É na apropriação deste que está a gênese da atividade e, portanto, sua fundamentação.

O turismo não se situa isoladamente no espaço, muito pelo contrário. O espaço por ele apropriado compõe-se de outras atividades que com ele concorrem, de modo que, na busca pelo seu desenvolvimento, há que se observar para além da atividade em si, a fim de compreender a realidade a que pertence. A discussão que se empreenderá no corpo deste texto parte desta perspectiva.

Apesar de se manifestar em todas as configurações espaciais, é no ambiente das cidades que o turismo se apresenta com maior complexidade, haja vista que nos centros urbanos, sobretudo nas metrópoles e suas respectivas regiões, a fluidez de informações, pessoas e dinheiro repercute na intensificação das relações características da atividade. As cidades caracterizam-se por uma maior disponibilidade e concentração de bens e serviços que possibilitam o melhor atendimento das necessidades da população residente e, por consequência, também, da flutuante – estando aí inclusos os turistas. A preexistência dessa infraestrutura<sup>1</sup> tem ação catalisadora para a inserção de uma “cadeia produtiva”<sup>2</sup> mais robusta para a atividade.

O turismo, enquanto atividade cuja principal característica é a apropriação dos espaços com sua consequente transformação, se insere nessa dinâmica de processos urbanos. Inclusive, a atividade não acompanha passivamente as mudanças que as cidades, especialmente as metrópoles, vêm sofrendo, mas também assume papel de agente transformador da dinâmica urbana em seus destinos – transformações estas que podem ocorrer de modo benéfico ou maléfico, dependendo de fatores tais como o grau de preparo do destino para receber a atividade turística em seu território, o contexto

---

<sup>1</sup> Denominada pelo SEBRAE (2008) de “cadeia a montante”, uma vez que serve de base para a instalação dos equipamentos que, de modo mais direcionado, atendem à demanda turística.

<sup>2</sup> Importante explicitar que não existe, efetivamente, uma cadeia produtiva do turismo, na perspectiva das cadeias produtivas vinculadas a Economia Industrial. Em turismo, o que existe na prática, e no decorrer desse texto se fará referência como “cadeia produtiva do turismo” – entre aspas –, é um conjunto de várias cadeias interconectadas ou, como Garrido (2001, p. 61), fazendo coro com Silva (2004), faz referência, um “agrupamento convergente e concêntrico” de atividades. Todavia, a utilização do termo nesse texto se dará de acordo com a classificação do SEBRAE (2008).

sob o qual a atividade se realiza, assim como a forma com que o poder público encara e conduz o turismo no território, haja vista os potenciais prejuízos que o turismo pode provocar se não planejado ou mesmo planejado de modo insuficiente<sup>3</sup>.

Entendidas como um conjunto de municípios com um alto grau de integração entre si e que têm como referência uma cidade central - a metrópole -, as Regiões Metropolitanas (RMs), desde a sua instituição, têm pautado o desenvolvimento do país. No presente, considerando apenas as nove RMs mais antigas, elas respondem por 36% da população e cerca de 50% do PIB nacional (FRANCO; BAGGI; FERREIRA, 2013).

Por essa análise se centrar no ambiente urbano e, mais do que isso, no contexto metropolitano, faz-se necessário o entendimento de uma modalidade de turismo que se efetiva nesses moldes: o Turismo Metropolitano.

A despeito de alguns autores se valerem do termo estritamente para fazer referência ao turismo que ocorre dentro de um território metropolitano, desconsiderando suas características, lança-se mão do entendimento de turismo metropolitano enquanto segmento. É escassa a teoria acerca do tema, o que reforça a validade de sua abordagem. Na perspectiva de Marchena Gómez (1995) e Bote Gómez (1995), o Turismo Metropolitano caracteriza-se por uma oferta equilibradamente diferenciada, a fim de alcançar um público diverso, que ocorre em cidades que possuam uma infraestrutura de base bastante qualificada e em que todos os municípios que façam parte da dinâmica desse segmento estejam em constante atualização e crescente inovação em seus produtos – não sendo pressuposto necessário que todos os municípios façam parte formalmente do território da respectiva região metropolitana.

Entendendo a perspectiva europeia dos autores e numa tentativa de atualização e aproximação do conceito à realidade das regiões metropolitanas brasileiras, entende-se turismo metropolitano, neste texto, como segmento caracterizado pelo compartilhamento de um produto/destino turístico por minimamente dois municípios, sendo um deles a metrópole, de modo que tanto atrativos quanto a planta turística se distribuem no território sem levar em conta os limites intermunicipais. Ou seja, o

---

<sup>3</sup> Dentre os prejuízos potenciais do turismo pode-se mencionar: impactos ambientais resultantes da não consideração dos limites de capacidade de carga ou da falta de fiscalização das ações da iniciativa privada, por parte do poder público; impactos sociais, tais como a expulsão de determinados extratos sociais (gentrificação) de áreas que, a partir de dado momento, passam a ser interessantes ao turismo; a elevação exacerbada no nível de preços do local, por conta da presença dos turistas, inviabilizando a permanência dos antigos moradores locais, entre outros. Lembrando que, diferentemente do que defendem alguns autores, não se acredita que o turismo seja uma atividade essencialmente predatória, mas uma atividade que, tal qual qualquer outra atividade econômica do sistema capitalista, pode assumir um caráter predatório quando mal planejado.

turismo se dá de modo regionalizado, centrando-se na metrópole. A composição do seu produto se dá com atrativos de naturezas diversas voltadas a um público heterogêneo, atrativos estes distribuídos num território que, invariavelmente, excede os limites político-administrativos da metrópole. Sendo outro fator relevante a relação de interdependência com pelo menos um dentre os municípios de entorno da metrópole, que além de atrativos, contribuem na composição da planta turística da região.

No Brasil, oficializou-se a preocupação com a questão metropolitana a partir da década de 1970, mais precisamente em 1973, quando, ainda sob o regime militar, foram instituídas nove Regiões Metropolitanas (RMs) no país<sup>4</sup>. O objetivo primordial dessa iniciativa foi forjar uma intensa integração no território brasileiro, centrada nessas RMs, resultando, portanto, numa sociedade concentrada nos grandes centros urbanos (BARRETO, 2012). O território brasileiro possui atualmente 36 RMs e outras 3 Regiões Integradas de Desenvolvimento (RIDEs) totalizando 39 regiões oficiais.

Criada na década de 1970, juntamente com outras oito RMs distribuídas pelo país, a Região Metropolitana de Salvador compõe-se, hoje, por 13 municípios. Atualmente é a nona região metropolitana do Brasil e a segunda do Nordeste, com um PIB de quase 73 bi<sup>5</sup> (IBGE, 2012). A produção na região está centrada em dois eixos: indústria petrolífera e automotiva – em que se destacam os municípios de Camaçari e São Francisco do Conde – e serviços, sobretudo o turismo – com Salvador e Mata de São João despontando como principais destinos. Em se tratando precisamente de turismo, a RMS congrega um total de nove municípios de duas Zonas Turísticas, são eles: Camaçari, Lauro de Freitas e Mata de São João, da zona Costa dos Coqueiros; e Candeias, Itaparica, Madre de Deus, São Francisco do Conde, Salvador e Vera Cruz, da zona Baía de Todos os Santos.

Valendo-se da necessidade de desenvolver uma análise sistêmica é que, nesta dissertação, se percebe o entendimento da dinâmica do turismo na RMS como pressuposto necessário para o alcance dos objetivos centrais estabelecidos neste texto e que se apresentará mais adiante.

Nesse cenário, o município de Lauro de Freitas chama a atenção pelo fato de se mostrar, até o presente, como uma espécie de incógnita no turismo baiano. Isto porque, subsidiando o Programa Nacional de Municipalização do Turismo (PNMT), em 1996, o

---

<sup>4</sup> Sendo estas, as RMs de São Paulo, Belém, Porto Alegre, Belo Horizonte, Curitiba, Salvador, Recife, Fortaleza e Rio de Janeiro – esta a última no ano seguinte, 1974.

<sup>5</sup> Vale lembrar que em 2002 a RMS era a quinta maior do país e primeira do Nordeste, com 32 bi de PIB (IBGE, 2012).

Instituto Brasileiro de Turismo (EMBRATUR) elaborou uma pesquisa para definir os critérios de seleção dos municípios prioritários para o desenvolvimento do turismo - o Roteiro de Informação Turística (RINTUR) - a partir da qual seria possível focalizar a concessão de financiamentos públicos e estimular o planejamento turístico municipal. O preenchimento dos formulários da pesquisa cabia aos municípios, que, posteriormente, seriam divididos entre “Municípios Turísticos” e “Municípios com Potencial Turístico”. Nesse processo, Lauro de Freitas recebeu a classificação de “Município com potencial turístico”, passando a ser contabilizado entre os municípios turísticos do estado. Todavia, até hoje, apesar da existência de um fluxo esporádico de visitantes ao município, Lauro de Freitas não conseguiu se inserir efetivamente no mapa turístico do estado, tampouco da região turística na qual está inserido. De maneira que se investigará aqui as razões que explicam essa realidade.

A princípio, o objetivo inicial desta dissertação partia do pressuposto que a Região Metropolitana de Salvador não tem totalmente efetivados todos os seus potenciais de crescimento econômico. Em se tratando precisamente do setor de turismo, via-se na integração, em especial entre os municípios de Salvador e Lauro de Freitas, uma alternativa viável à catalisação do turismo em ambos os municípios. Isto porque, com esse compartilhamento de boas práticas - que inclusive é proposto nacionalmente desde o estabelecimento dos 65 destinos indutores do turismo nacional<sup>6</sup> -, Lauro de Freitas poderia organizar-se enquanto destino e, finalmente, se inserir de modo mais efetivo no mapa do turismo da Bahia. Em se tratando da capital, acredita-se que tal integração fomentaria à oxigenação do turismo soteropolitano, em razão da agregação desse novo destino que se estabeleceria no seu imediato limite ao norte.

Nessa perspectiva, partiu-se para a análise dos modelos de integração intermunicipal e interinstitucional (*Clusters*, Consórcios, Arranjos Produtivos Locais – (APLs), Sistemas Produtivos e Inovativos Locais (SPILs)<sup>7</sup> etc.), no afã de identificar entre eles o que melhor se aplicaria à realidade metropolitana. Nesse trajeto, percebeu-se que a problemática era um pouco mais complexa, visto que não se podia assentar em propostas de integração a responsabilidade de solucionar o que se percebia como um “empacamento” no turismo do município de Lauro de Freitas. O entendimento dessa

---

<sup>6</sup> Definidos no bojo do Plano Nacional de Turismo 2007-2010, como resultado de uma de suas quatro metas, em que se propunha estruturar um mínimo de 65 destinos com qualidade em nível internacional (BRASIL, 2007).

<sup>7</sup> Há autores, a exemplo de Garrido (2001), que utilizam do termo Sistemas Locais de Produção e Inovação (SLPIs), não divergindo, todavia, do entendimento conceitual da Rede de Pesquisa em Sistemas Produtivos e Inovativos Locais (RedeSist), referência no tema.

realidade - ou seja, da situação real do turismo de Lauro de Freitas dentro do contexto da Região Metropolitana de Salvador - é que deveria, portanto, ser o verdadeiro alvo, afinal, apenas a partir da compreensão das variáveis que envolvem a questão é que se poderia ter uma visão mais lúcida da problemática e, aí então, propor soluções a ela.

A partir dessa perspectiva, e mantendo-se a busca por proposições que melhor situem os destinos turísticos da RMS no mapa do turismo nacional, o questionamento que será perseguido nesta dissertação é: Qual o papel de Lauro de Freitas/BA na atual dinâmica metropolitana, no que tange ao turismo? Partindo dessa indagação e em vistas de nortear as considerações que aqui se empreenderá, tem-se como objetivo central desta dissertação analisar o papel de Lauro de Freitas/BA na dinâmica da Região Metropolitana de Salvador, no âmbito do turismo.

Uma vez estabelecido o norte dessa pesquisa, a saber o objetivo geral apresentado acima, tem-se, ainda, os passos através dos quais se atingirá tal objetivo central. Esses passos são os objetivos específicos, quais sejam:

- a) Compreender as interrelações entre espaço e turismo na RMS;
- b) Descrever os processos urbanos que conduziram a RMS a assumir a atual configuração, com enfoque especial sobre a relação entre os municípios de Lauro de Freitas e Salvador/BA;
- c) Apresentar a dinâmica atual do turismo na RMS, observando o papel de cada município; e
- d) Propor estratégias de potencialização do papel de Lauro de Freitas para o turismo metropolitano.

Para alcançar os propósitos deste trabalho, se desenvolverá um estudo indutivo. Em razão da carência de informações – organizadas, pelo menos - acerca do estado da atividade turística em Lauro de Freitas frente ao contexto metropolitano onde se insere, esta pesquisa se caracteriza como exploratória. Busca-se o amadurecimento das considerações e, conseqüentemente, proposições para o setor dentro do cenário já referido. Para o entendimento dessa realidade, se lançará mão de informações obtidas por meio da pesquisa bibliográfica e documental, assim como de entrevistas semiestruturadas com membros da administração do município e especialistas do tema, assim como aplicação de questionários com empresários do setor hoteleiro de Lauro de Freitas. Com respeito à bibliografia que fundamentou a construção deste texto, no Quadro 1 se apresenta os principais autores com seus respectivos temas.

Quadro 1 - Autores basilares e suas respectivas contribuições

TEMAS	AUTORES PRINCIPAIS
<b>Espaço e turismo</b>	Boullón (1990a; 1990b); Castrogiovanni (2000); Cruz (2003); Ivars (2003); Rodrigues (2001).
<b>“Cadeia Produtiva” do Turismo</b>	Garrido (2001); Sebrae (2008); Silva (2004).
<b>Regionalização do turismo</b>	Araújo (2012); Bahia (2005; 2007; 2015); Banco do Nordeste (2016); Brasil (2002, 2007, 2015); Paiva (2010).
<b>Região Metropolitana de Salvador</b>	Carvalho e Pereira (2008; 2014); Souza (2008); Silva, Silva e Silva (2015).
<b>Turismo Metropolitano</b>	Marchena Gómez (1995); Bote Gómez (1995).
<b>Lauro de Freitas</b>	Dias (2006); Carigé (2007); Lauro de Freitas (2008, 2010, 2013).

Fonte: Elaborado pelo autor desta dissertação (2017).

Faz-se, também, a análise do conteúdo dos sites oficiais dos meios de hospedagem de Lauro de Freitas, assim como de depoimentos de hóspedes, com respeito a esses mesmos meios de hospedagem, disponíveis nas plataformas Booking.com e TripAdvisor. O Quadro 2 ilustra com maior clareza como os passos metodológicos supramencionados contribuíram para o alcance dos objetivos aqui estabelecidos.

Quadro 2 - Procedimentos metodológicos para o alcance dos objetivos deste texto

Objetivos específicos	Procedimentos metodológicos
Compreender as interrelações entre espaço e turismo na RMS;	Revisão de literatura;
Descrever os processos urbanos que conduziram a RMS a assumir a atual configuração, com enfoque especial sobre a relação entre os municípios de Lauro de Freitas e Salvador/BA;	Revisão bibliográfica e documental;
Apresentar a dinâmica atual do turismo na RMS, observando o papel de cada município; e	Revisão bibliográfica e documental;
Propor estratégias de potencialização do papel de Lauro de Freitas para o turismo metropolitano.	Pesquisa bibliográfica e documental, entrevistas semiestruturadas com agentes representativos da administração municipal e pesquisadores do tema aplicação de questionários com hoteleiros do município, assim como análise do conteúdo das principais informações apresentadas nos sites oficiais dos meios de hospedagem e depoimentos de hóspedes nas plataformas Booking.com e TripAdvisor.

Fonte: Elaborado pelo autor desta dissertação (2017).

Assim, esta dissertação divide-se em 3 seções, além, é claro, desta Introdução e da Conclusão. O capítulo 2 se dedica a um norteamento teórico-conceitual em torno das relações entre espaço geográfico e o turismo. Assimilada a relação de dependência estabelecida por parte do turismo para com o espaço geográfico, fragmenta-se o espaço

turístico, entendido como parcela do espaço geográfico que se relaciona com as demais instâncias que o compõem, a fim de compreender os elementos de sua composição assim como as características que esse espaço pode assumir. Na sequência apresenta-se as principais bases para a regionalização, enquanto proposta do governo federal de trato do turismo no território nacional.

No capítulo 3 introduz-se o cenário no qual está inserido o município de Lauro de Freitas. Este momento dedica-se, essencialmente, à apresentação dos processos urbanos que, somados, culminaram na formação da Região Metropolitana de Salvador tal qual ela o é hoje – sem esquecer do comportamento da atividade turística nesse histórico.

No capítulo 4 busca-se apresentar a dinâmica do turismo nos municípios da RMS, notadamente a partir da observação da distribuição espacial dos atrativos e fluxos internos de turistas. Faz-se, também, um diagnóstico sucinto do turismo nos municípios turísticos da RMS. Por fim, na última subseção deste capítulo as atenções focalizam-se em Lauro de Freitas, onde, por meio de um diagnóstico do turismo no interior do município e valendo-se do entendimento das relações que esse estabelece com os demais dentro da RMS, discute-se o papel desempenhado por Lauro de Freitas nesse contexto metropolitano. A partir daí, busca-se apontar possíveis lacunas no intuito de potencializar a atuação de Lauro de Freitas no turismo da RMS.

Na conclusão, por sua vez, se almejou responder aos questionamentos postos como norte desta pesquisa e apresentar contribuições ao amadurecimento do entendimento sobre o turismo em Lauro de Freitas e, por consequência, na RMS. Destaca-se o entendimento do texto acerca do papel desempenhado por Lauro de Freitas dentro da RMS, no que tange ao turismo, assim como faz-se proposições para atualização das potencialidades setoriais identificadas para o município, sobretudo em sua ação metropolitana.

## **2 ELEMENTOS CONCEITUAIS PARA COMPREENSÃO DAS INTERRELAÇÕES ENTRE TURISMO E ESPAÇO**

O turismo é uma atividade com propriedades que lhe atribuem características que muito o diferenciam das demais práticas sociais e econômicas. Todavia, o principal dos elementos que retrata essa peculiaridade é a íntima relação que a atividade turística estabelece com o espaço, este último fundamental, visto que sem ele a prática do turismo não se concretiza. Valendo-se disto e considerando que o espaço é o principal produto do turismo, faz-se necessário esmiuçar essa relação, a fim de que, a partir daí, se possa perceber sua dinâmica com maior clareza, notadamente no que se refere aos reflexos positivos e negativos que pode causar, o que reforça a importância de seu planejamento.

A subseção a seguir se ocupa de apresentar as principais características do espaço turístico, suas peculiaridades, assim como as implicações ambientais e econômicas que a apropriação de determinado espaço pelo turismo provoca.

### **2.1 O ESPAÇO GEOGRÁFICO E O TURISMO**

A definição de espaço, para a geografia, está longe de suscitar qualquer unanimidade. Tal fato é compartilhado pelo turismo, uma vez que desde 1910<sup>8</sup> vêm sendo desenvolvidas definições do fenômeno e, apesar de passado mais de um século desde a primeira tentativa, ainda hoje não há total concordância no tocante ao entendimento do fenômeno. Para fins deste trabalho, toma-se a definição de Cruz (2003), que entende turismo como sendo, antes de tudo, uma prática social diretamente ligada ao deslocamento de pessoas pelo território envolvendo pelo menos um pernoite no destino, tendo no espaço geográfico seu principal objeto de consumo.

Como já enunciado na primeira seção deste texto, os objetivos aos quais se propõe este trabalho aliam os conceitos de espaço e de turismo, que, por sinal, não podem ser dissociados seja qual for o viés de análise que se queira dar ao fenômeno turístico. Importante destacar que o turismo depende do espaço, sendo sua recíproca não verdadeira. A proposta carece de atenção especial em razão desta abordagem se dar no

---

<sup>8</sup> Nesse ano, o economista austríaco Herman von Schullard definiu a atividade como “[...] a soma das operações, especialmente as de natureza econômica, diretamente relacionadas com a entrada, a permanência e o deslocamento de estrangeiros para dentro e para fora de um país, cidade ou região”. (IGNARRA, 2003, p. 12).



contexto de uma região metropolitana, ou seja, um espaço no qual, de acordo com Santos (1994), o movimento e a densidade, tanto de pessoas quanto de objetos e informações, são maiores e, por consequência, também, sua complexidade.

Por esse motivo, e aceitando o desafio de “exercer plenamente a tarefa dos intelectuais”, qual seja a atualização de conceitos, como provoca Santos (1994, p. 50), se abordará inicialmente a ideia geral de espaço, para, a partir da compreensão desta, ir para uma análise setorial, debruçada sobre o espaço turístico. Acredita-se que, numa abordagem por partes, a compreensão torna-se mais facilitada e plena.

A acepção de espaço, em Santos (1986, 1994), é de uma instância viva, ou melhor, vivificada. Isso se dá em razão de que o autor atribui à sociedade papel de relevância na composição do espaço. Segundo o autor, “o espaço é, em todos os tempos, o resultado do casamento indissolúvel entre sistemas de objetos e sistemas de ações” (SANTOS, 1994, p. 40). Podendo-se considerar como “sistemas de objetos” a materialidade expressa no espaço, ou seja, os elementos estáticos e mesmo os dinâmicos, desde que não vivos – no sentido mais estrito da palavra. “Sistemas de ações”, por sua vez, são a expressão humana presente no espaço, um conjunto de ações que pode estar direcionado a questões políticas, culturais ou econômicas, ainda de acordo com Santos (1994).

A definição supracitada pode ser sumarizada por meio da afirmação de que o espaço é a soma da paisagem com a sociedade. Onde a paisagem é o palco no qual estão impressos o “sistema de objetos” acima mencionado e a sociedade é de onde provém o “sistema de ações” que, portanto, somados, constituem o espaço geográfico. Santos (1986) complementa afirmando que o espaço é uma instância da sociedade, nivelando-o às instâncias econômica e cultural-ideológica. Havendo, inclusive, uma dialética entre tais instâncias, uma vez que, para Santos (1986), o espaço tanto contém quanto está contido nas demais instâncias citadas. Tal equiparação se dá, em muito, pela base social presente nas três instâncias mencionadas, de modo que não há como discordar do autor quando este afirma que “*la esencia del espacio es social*” (SANTOS, 1986, p. 5).

Rodrigues (2001) faz coro às considerações de Santos (1986; 1994), quando defende que existem duas maneiras fundamentais a partir das quais se pode compreender o espaço geográfico. São elas: por meio da paisagem, representação mais concreta do espaço e, por isso, mais facilmente perceptível; e a segunda forma, esta um pouco mais complexa, se dá pela captação da dinâmica desse mesmo espaço, que pode

ser percebida através da observação dos processos a partir dos quais foi construída a configuração que dado espaço possui.

A melhor maneira de compreender um elemento complexo é por meio de sua subdivisão. Inclusive é esse o modo que Bloom (1956 apud BELHOT; FERRAZ, 2010) apresenta como sendo a forma correta de realização de uma análise, qual seja, por meio da decomposição do todo – em nosso caso o espaço geográfico – em elementos menores para, uma vez compreendido o papel de cada um desses elementos componentes, entender com maior clareza sua totalidade.

Em vistas disto, pode-se fazer uso dos elementos já discriminados por Santos (1986) como constituintes do espaço geográfico, são eles: homens, empresas, instituições, meio ecológico e infraestruturas. Sendo homens, elemento do espaço, tanto enquanto trabalhadores quanto quando em busca de emprego ou até ociosos, uma vez que, de todo modo, sua existência demanda uma série de ações por parte de outros indivíduos; as empresas são entes que têm como principal função a produção de bens e serviços; as instituições produzem regras, leis e normas para reger a sociedade; o meio ecológico constitui-se na base onde tanto homens como empresas produzem e interagem; e as infraestruturas são, por sua vez, a materialização do trabalho do homem na forma de edifícios, casas, estradas etc.

Além da discriminação dos elementos que compõem o espaço, Santos (1986) propõe, em auxílio a análise da interação que esses elementos constroem entre si, quatro categorias de análise com as quais se pode melhor compreender essas partes, não isoladas, mas em interação – uma vez que, como já visto, o espaço é conjunto, não unidade<sup>9</sup>. As categorias são: forma, função, estrutura e processo. Sendo forma, a expressão visível, externa dos objetos presentes no espaço, manifesta na paisagem; função, como o próprio nome já sugere, é a utilidade, o papel desempenhado pelo objeto ou conjunto; estrutura, diz respeito ao modo como os objetos se organizam e interagem entre si dentro do espaço; e processo, diz respeito a uma ação continuada, diretamente relacionada com a ação do homem sobre o espaço, ou seja, na interação entre os já aludidos “sistemas de ações” e “sistemas de objetos”, resultando nas mudanças que o espaço sofre ao longo do tempo.

Importante destacar que, acima, se expôs definições sucintas dessas categorias, uma vez que não importa ao objetivo central deste trabalho uma discussão conceitual

---

<sup>9</sup> Boullón (1990a) reforça isso, visto que apresenta o espaço turístico como uma estrutura em rede.

exaustiva acerca do tema, mas a compreensão de sua existência e utilidade na análise espacial. Inclusive numa análise setorial do turismo, visto que, como se verá nos capítulos que se seguem, tal abordagem tem sua valia na busca pela compreensão do espaço turístico e suas nuances.

Tendo em vista que o objeto central de análise neste trabalho é o espaço turístico, a subseção que segue será dedicada à apresentação e posterior análise das particularidades que a atividade apresenta em sua manifestação espacial. Isto, considerando as ponderações feitas até aqui, uma vez que o espaço turístico é uma expressão setorial do espaço geográfico e, por isso, apesar das distinções que lhe são características, não há como fugir às bases gerais apresentadas até aqui.

### **2.1.1 Organização do Espaço Turístico**

O turismo é uma atividade complexíssima, como disse Beni (2008), e cujas definições de seu quadro técnico-conceitual estão longe de ser consensuais, como pontua Cruz (2003). Valendo-se de que o espaço geográfico, como visto, é um conjunto de elementos não estáticos e bastante sensíveis às ações oriundas da sociedade, a reflexão que se depreenderá a seguir se mostra não menos complexa que a questão espacial pura, por congregar dois elementos cujos cernes dotam-se de muitas variáveis e, por isso, carecem de maior atenção quando de sua análise.

Antes de mais nada, vale pontuar que o que será exposto na sequência terá certa inclinação para o ambiente das cidades, o espaço urbano. Isto por dois fatores: primeiro, em razão da unidade territorial considerada como central neste trabalho ser uma região metropolitana, especialmente pelo município focalizado nesta análise, leia-se Lauro de Freitas, ser altamente urbanizado – o município sequer tem zona rural -; e, também, por conta de a atividade turística ter forte identificação com o ambiente urbano, tendo neste seus principais fluxos, tanto de emissão quanto de destino. Neste sentido, Rodrigues (2001, p. 130) é categórica ao afirmar que “quando se refere ao turismo, é no fato urbano que são buscados os seus nexos”. Entretanto, não se pode deixar de dizer que o turismo não é uma atividade estritamente urbana, manifestando-se, também, sobre o espaço rural, todavia, em proporção muito menor que o volume direcionado às cidades.

À frente da divisão do espaço turístico, para posterior análise, de acordo com o sugerido por Santos (1986), cabem as seguintes interrogações: o que seria, afinal, espaço turístico? Qual o fator característico que o distinguiria dos demais espaços? E

como o espaço turístico interage na composição do espaço urbano? As já mencionadas tipicidades do fenômeno turístico repercutem, também, para as respostas às duas primeiras questões. Rodrigues (2001, p. 45) apresenta os elementos básicos do espaço turístico, quais sejam, oferta, demanda, serviços, transportes, infraestrutura, poder de decisão e de informação, sistemas de informática e comercialização. Tais elementos merecem atenção especial, uma vez que são componentes constituintes do fator central das reflexões aqui empreendidas, qual seja, o espaço turístico.

A demanda, em turismo, é a parcela de viajantes que têm a prática turística como finalidade de seu deslocamento, tornando-se, assim, turistas. A oferta, é o produto turístico em si, isto é, os atrativos naturais (praias, lagos, montanhas, cavernas, mirantes etc.) ou artificiais (museus, estátuas, pirâmides, edifícios, trens etc.) e atrações turísticas (manifestações culturais em geral), assim como os meios de hospedagem, equipamentos de lazer e entretenimento, entre outros. Os serviços são, também, elementos centrais, haja vista que o turismo, enquanto atividade econômica, se situa no setor terciário da economia – setor de serviços -, correspondendo a atividades como as prestadas pelos guias de turismo, profissionais da hotelaria, agentes de viagens, profissionais de empresas de lazer e entretenimento entre outros. Os transportes, em seus diferentes modais, são os meios através dos quais o turista realiza o deslocamento de seu local de residência até o destino turístico. Existem ainda as infraestruturas, das quais pode-se citar estradas, saneamento básico, hospitais, postos de gasolina, supermercados e elementos afins. O “poder de decisão e de informação”, por sua vez, diz respeito à forma como a atividade é gerida e, por último, os “sistemas de informática e comercialização” relaciona-se ao *marketing* desses destinos.

Os exemplos citados acima têm em comum o fato de que nenhum deles é de uso exclusivo da atividade turística, ou seja, as infraestruturas que servem ao turismo, assim como alguns de seus atrativos e transportes, por exemplo, também são de uso de indivíduos que não estão praticando atividades turísticas, logo, não exclusivos da atividade. Pode-se entender, portanto, que não é a presença de um ou outro dentre os elementos citados que faz com que dado espaço possa ser considerado turístico.

O que, então, definiria o espaço como turístico? A esse respeito, Rodrigues (2001) defende que o espaço turístico é aquele no qual o turismo exerce peso ou força em sua produção. Em outras palavras, onde a urbanização se dá considerando os critérios da demanda pela atividade turística. Desse modo, apesar das dificuldades de identificação resultante da complexidade em se apreender o peso da atividade na

produção de dado espaço, a identificação de dois polos essencialmente díspares pode facilitar a compreensão desse espaço: em primeiro lugar estão os espaços com aptidão turística, onde, apesar de o turismo não ter sido o fator motivador para sua produção, há uma exploração turística intensa no local – podendo-se citar os Parques Nacionais<sup>10</sup>, tais como o da Chapada Diamantina/BA e da Tijuca/RJ -; no outro extremo estão os espaços produzidos pelo e para o turismo, tendo na atividade a estrita justificativa para sua existência – Las Vegas é um exemplo disto, tendo sido construída em pleno deserto de Nevada, há mais de 500 km de distância de Los Angeles, centro urbano mais próximo.

A complexidade na apreensão do peso do turismo num dado espaço – referida acima - se assenta no fato de que, assim como a ordenação urbana de modo geral, a ordenação turística também aciona diversas esferas dentro do espaço urbano apropriado, algumas delas, inclusive, sequer se situam nas proximidades da zona onde estão situados os atrativos – uma vez que são estes os elementos mais marcantes da presença do turismo. Castrogiovanni (2000, p. 23) torna mais clara a questão ao afirmar que “A ordenação turística é a busca conveniente dos meios existentes no espaço para o sucesso das propostas relativas às atividades turísticas”. Ou seja, busca-se no espaço tudo que possa ser útil para a efetivação do que se deseja para o turismo local, podendo se incluir nisto desde mão-de-obra em seus diversos níveis, insumos de produção ou mesmo produtos finais para atender, especialmente, o setor hoteleiro, até a adequação de linhas de ônibus, por exemplo, em vistas a melhor atender os visitantes, tornar mais acessíveis os atrativos etc.

Vale lançar mão, ainda, da contribuição dada por Boullón (1990b, p. 65), na qual apresenta o espaço turístico como

*[...] la consecuencia de la presencia y distribución territorial de los atractivos turísticos que, no debemos olvidar, son la materia prima del turismo. Este elemento del patrimonio turístico, más la planta turística, es suficiente para definir el espacio turístico de cualquier país<sup>11</sup>.*

---

<sup>10</sup> Estes definidos como “área destinada à preservação dos ecossistemas naturais e sítios de beleza cênica. O parque é a categoria que possibilita uma maior interação entre o visitante e a natureza, pois permite o desenvolvimento de atividades recreativas, educativas e de interpretação ambiental, além de permitir a realização de pesquisas científicas” (BRASIL, 2016a).

<sup>11</sup> “[Espaço turístico é] a consequência da presença e distribuição territorial dos atrativos turísticos que, não devemos esquecer, são a matéria-prima do turismo. Este elemento do patrimônio turístico, somado à planta turística, é suficiente para definir o espaço turístico de qualquer país” (Tradução nossa).

A partir do trecho acima e em consonância com o defendido por Rodrigues (2001), pode-se concluir que não é a existência de um equipamento ou outro, de maneira isolada, que configura um dado espaço como turístico, mas o somatório de atrativos turísticos com uma “planta turística” local, sendo essa última um conjunto de equipamentos e instalações – exercendo, assim, efetivo peso na dinâmica urbana de dada parcela do espaço, como propôs Rodrigues (2001) - que permita que aquele espaço possa ser classificado como turístico. Em poucas palavras, espaço turístico é o resultado da soma de atrativos com os bens e serviços que compõem o produto turístico num dado espaço. E com base nesse entendimento, pode-se então partir para o terceiro questionamento posto.

O espaço turístico constitui-se em uma das “fatias” que compõem o aglomerado do espaço urbano. De acordo com Corrêa (2002, p. 7), espaço urbano pode ser entendido como um “conjunto de diferentes usos da terra”. Mas complementa que esses diferentes usos dão a esse espaço duas características que, mesmo que aparentemente opostas, são complementares dentro dessa configuração: o espaço urbano é, ao mesmo tempo, fragmentado e articulado. Fragmentado porque comporta uma série de usos, sendo o turismo uma dessas apropriações - inclusive a delimitação dessa multiplicidade de usos pode ser vista com maior clareza nos zoneamentos municipais, presentes nos planos diretores; e articulado porque, ainda segundo o autor, todas as partes que o compõem se relacionam com as demais, variando apenas na intensidade dessas relações.

Corrêa (2002) ainda acrescenta que esse caráter de oposição e complementaridade resulta de uma outra característica do espaço urbano: ele é reflexo da sociedade. Desse modo, expressa-se espacialmente a dinâmica social. Vale ressaltar, ainda, que o que se apresenta impresso no espaço é um conglomerado de ações oriundas não apenas do presente, mas também do passado. Em decorrência disto, chega-se a duas outras características: o espaço é desigual e mutável. Desigual porque a sociedade<sup>12</sup> o é, e essa característica é refletida no espaço, e mutável em razão da dinâmica dessa mesma sociedade.

É nesse cenário de variáveis diversas e num espaço que agrega variados usos que o turismo se insere, não havendo, portanto, como alienar tais fatores de sua análise. Até porque, o turismo interage com todos os demais usos da terra, com maior intensidade

---

<sup>12</sup> A esse respeito, Nunes e Pinto (2009) defendem que a cidade já nasceu sob a égide da desigualdade social. Em razão de estar balizada em relações de dominação de uma classe sobre outra, uma vez que esse tipo de relação é necessária para a reprodução do capitalismo vigente em nossa sociedade.

com os ligados aos deslocamentos interno e externo, com áreas destinadas a atividades de lazer e entretenimento e em menor intensidade com os destinados a moradia, por exemplo. Desse modo, o turismo relaciona-se com seus setores afins, sem, no entanto, deixar de influenciar e sofrer influência dos demais. Reforça-se, assim, o caráter sistêmico das cidades.

Assim, fazendo coro ao que se expôs até aqui, Cruz (2003) adverte que, quando da apropriação de uma fatia do espaço pelo turismo, dado núcleo urbano pode se comportar de duas formas: desconsiderar a atividade turística e deixar que esta se desenvolva, se apropriando do espaço sem controle e planejamento; ou induzir o desenvolvimento do turismo, caso esse não se dê espontaneamente, mediante políticas de planejamento da atividade e direcionamento dos equipamentos urbanos às necessidades turísticas, promovendo sua urbanização turística. Em ambos os casos a atividade exerce influência no ordenamento do espaço - mesmo fora das áreas onde estão situados os atrativos -, cabendo aos planejadores municipais entender essas influências para, munidos desse entendimento, otimizar o aproveitamento e mitigar as repercussões negativas que a atividade possa acarretar.

Apesar dos pormenores da questão, que tende a se subjetivar a partir da inserção do fator social (turistas e residentes), Rodrigues (2001) reforça que, em se tratando de espaço turístico, não se pode negar sua concretude. Em defesa disso, a autora aponta os três elementos nos quais estão contidos os já apresentados elementos básicos do espaço turístico, conformando o que a autora chama de “tríplice aspecto” do espaço turístico. São eles: áreas de dispersão (emissoras), áreas de deslocamento e áreas de atração (receptoras).

É nessas três porções do espaço que o turismo se manifesta espacialmente. Em menor proporção, as áreas de dispersão, quando se constituem em verdadeiros polos emissores<sup>13</sup>, recebem equipamentos de auxílio ao envio dessa demanda, tais como agências de viagens e operadoras. O turismo também se apropria das áreas de deslocamento. Não apenas se apropriando de equipamentos preexistentes, mas até criando novos acessos cuja principal motivação é o deslocamento turístico. Tem-se como exemplo próximo a Linha Verde, rodovia estadual (BA-099), construída na década de 1990 no litoral norte da Bahia, fazendo a ligação entre Praia do Forte, no

---

<sup>13</sup> Quando a demanda proveniente daquela área de dispersão não é tão representativa, equipamentos como agências ou operadoras para a emissão desses turistas não se inserem nestes espaços, já que seu contingente não as justificaria.

município de Mata de São João, até Mangue Seco, no limite norte da Bahia com o estado de Sergipe.

Apesar da tríplice distribuição espacial da atividade turística, é evidente que é sobre os núcleos receptores que o turismo vai impor alterações socioespaciais mais profundas. Essas alterações são, muitas vezes, gritantes, cabendo às instâncias gestoras do turismo, especialmente em âmbito municipal, reger e coordenar a dinâmica da atividade turística sobre o espaço, visto que, se não controlada de modo efetivo, pode causar danos de variadas naturezas. Isso porque o turismo é capaz de reorganizar cidades – positiva ou negativamente.

Percebe-se, então, a complexidade do espaço turístico, em vistas da amplitude de elementos que comporta, assim como a centralidade do fator social na configuração desse espaço. Isto porque as infraestruturas e elementos que configuram a apropriação do turismo sobre o espaço só são inseridos em vistas do turista, tudo ocorre em função dele, não tendo sentido *per se*. Dito isto, pode-se partir para as ponderações acerca do espaço enquanto objeto, isolando-o parcialmente do homem, puramente para fins de análise.

### **2.1.2 Hierarquias e componentes do espaço do turismo para Boullón**

Apesar de ser sabido que o turismo se trata de uma atividade que remonta há séculos, o reconhecimento e busca de sistematização teórica da atividade ainda é bastante recente<sup>14</sup>. Fato este que faz com que o turismo ainda não tenha uma linguagem técnica consensualmente definida em seu todo, apesar de diversos autores terem dispendido esforços nesse sentido. Alguns desses autores somaram para o amadurecimento da compreensão dos rebatimentos que a apropriação do turismo causa ao espaço, além da configuração que esse espaço passa a assumir a partir disto – todavia, nem sempre são utilizados termos comuns.

É fato inegável e consensual, por exemplo, que o turismo se manifesta espacialmente em três esferas, entretanto, alguns dos principais autores alcunham essas três esferas de diferentes maneiras<sup>15</sup>, apesar de não haver disparidades quanto a

---

<sup>14</sup> Prova disto é que o turismo só passou a figurar nas universidades em meados da década de 1970 (HALLAL ; MÜLLER, 2014).

<sup>15</sup> Rodrigues (2001), Cruz (2003) e a Organização Mundial do Turismo (2005), por exemplo, utilizam diferentes nomenclaturas.



concepção sobre a distribuição espacial do turismo, havendo desacordo, apenas, na nomenclatura.

Valendo-se disto, optou-se pela utilização de apenas um autor central, qual seja, Boullón (1990a, 1990b). Apesar do autor dar ênfase, em sua abordagem do espaço turístico, apenas ao espaço que comporta os atrativos turísticos, ou seja, o destino, ele não desconsidera as outras duas esferas. De acordo com o ele, os atrativos turísticos somados à “planta turística”, como já visto, conformam o espaço turístico (BOULLÓN, 1990b). Assim, tendo em conta que a *planta turística* (ou seja, os equipamentos e instalações a partir dos quais são vendidos os produtos e serviços aos turistas, segundo o próprio autor) também se manifesta nos locais de emissão de turistas (como é o caso das agências de emissivo, por exemplo) e na área de deslocamento (conveniências, mirantes, corredores turísticos etc.), pode-se entender que, na abordagem do autor, os núcleos emissores e áreas de deslocamento também são considerados na manifestação espacial do turismo.

Posto que não existe nenhuma grande discrepância entre suas ponderações e a dos demais autores nesse quesito e, mais do que isso, enquanto a maioria dos autores aborda a tríplice manifestação espacial do fenômeno, como apontado acima, Boullón se dedicou às minúcias do espaço turístico, notadamente nos destinos – que são, portanto, os lócus da concretização da prática do turismo -, tratando, detalhadamente, as formas espaciais típicas da atividade e sua distribuição no espaço geográfico.

Tão logo, vale pontuar um dos elementos característicos do espaço turístico, este que será referenciado em diversos momentos no decorrer deste texto. Trata-se da descontinuidade. O espaço turístico é descontínuo, seus atrativos não se tocam, salvo excepcionalidades, como ratifica Boullón (1990b). Tal pressuposto auxilia na apreensão do que se discorrerá na sequência.

Boullón (1990b) discrimina, no espaço turístico, dez componentes que, mesmo diferentes, são complementares - quando numa mesma zona de influência. Estes são: zona, área, complexo, centro, unidade, núcleo, conjunto, corredor, corredor de traslado e corredor de estadia. Sendo zona, a maior unidade de análise entre os componentes supracitados. É válido ressaltar, antes de prosseguir, que o autor escalona os atrativos numa hierarquia que vai de 1 a 4, sendo 4 o nível mais elevado. O atrativo é considerado de hierarquia 4 quando este capta, sozinho, um considerável número de turistas internacionais; hierarquia 3 é o atrativo que consegue atrair um volume representativo de turistas nacionais e um certo volume internacional, mesmo que

reduzido; hierarquia 2 são os atrativos que captam fluxos da zona na qual estão inseridos, estes dependem dos volumes que vêm em busca de atrativos de maior hierarquia; e, por último, atrativos de hierarquia 1 são aqueles que são acrescentados ao roteiro de visita de outros atrativos mais relevantes e, ainda, atraem excursionistas habitantes das regiões de entorno (BOULLÓN, 1990a).

A existência de uma zona pressupõe, de acordo com o autor, um mínimo de dez atrativos “suficientemente próximos”, não importando a hierarquia desses atrativos – para fins de reconhecimento da zona. A distância média para que um atrativo ainda seja considerado “suficientemente próximo” de outro é de duas horas de distância-tempo<sup>16</sup>.

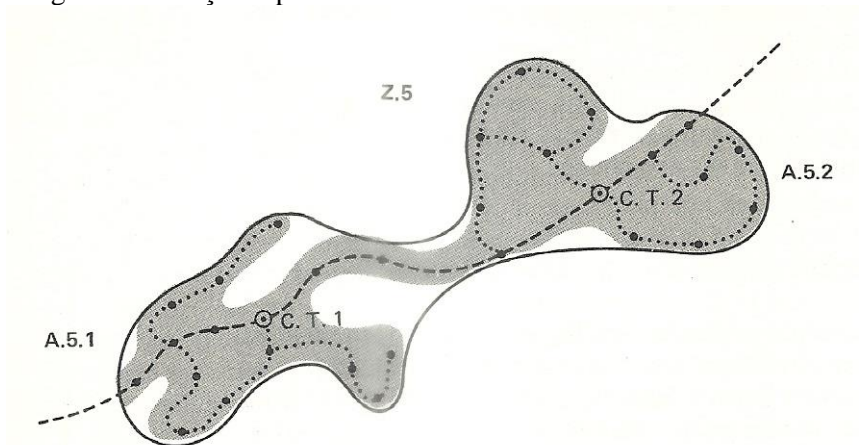
As áreas turísticas são, basicamente, as partes em que uma zona pode ser dividida. Logo, sua superfície é menor que a das zonas onde estão contidas. As áreas necessitam ter no mínimo um centro turístico e, tal qual a zona, não pode conter menos de dez atrativos. Centros turísticos, por sua vez, são conglomerados urbanos que possuem, dentro dos limites de seu raio de influência, “*atractivos turísticos com tipo y jerarquia suficientes para motivar un viaje turístico*” (BOULLÓN, 1990b, p. 70). Ou seja, são áreas, dentro ou no entorno de um centro urbano, portanto munidos da infraestrutura mínima necessária a realização da atividade, que possuem ao menos um atrativo de hierarquia 3 ou 4 – que são os atrativos capazes de motivar uma viagem turística. A grandeza distância-tempo também é utilizada nessa categoria para aferir o raio de influência desse centro turístico. Vale pontuar que a fixação desse tipo de grandeza não deve ser vista como uma determinação rígida a ser seguida, mas como uma orientação de base, em auxílio ao planejamento do espaço turístico, sendo a flexibilidade um pressuposto essencial para sua aplicação.

A Figura 1 exemplifica como se manifesta espacialmente a relação entre zona e área, podendo ser identificados, ainda, outros elementos como o centro turístico, que serão abordados na sequência

---

<sup>16</sup> Essa grandeza é variável, visto que, ainda segundo Boullón (1990b), diz respeito ao trajeto médio que um ônibus turístico percorre durante um intervalo de tempo de duas horas. Estando sujeito, portanto, a variáveis como estado de manutenção das vias de acesso, densidade de veículos na via etc.

Figura 1 - Relação espacial entre zona e área turística



Fonte: Adaptado de Boullón (1990).

Na Figura 1 pode-se identificar uma zona (Z.5) que, por propriedades naturais, apresenta claramente duas “partes” relativamente semelhantes quanto a distribuição quantitativa de atrativos. Valendo-se de que cada um desses lados possui mais de 10 atrativos, pressuposto necessário para a subdivisão de uma zona em áreas, tem-se as áreas “A.5.1” e “A.5.2” identificadas.

Importante dar especial atenção aos centros turísticos – estes também identificados na Figura 1 -, já que Boullón (1990a, 1990b) ainda os divide em subcategorias, de acordo com sua função. A saber: centros de distribuição, de estada, de escala, de excursão e de recreação – as atividades realizadas nesse último não são necessariamente turísticas.

Centros de distribuição são aqueles que concentram em seu território ou raio de influência atrativos de diversas naturezas. São bem munidos de infraestrutura e serviços e, tal qual seus atrativos, tendem a receber um público diversificado. Nestes centros, a distribuição dos equipamentos (restaurantes, agências, empresas de entretenimento e lazer etc.) tal como dos atrativos não se resume a seu interior, mas na extensão do raio de influência do centro urbano que lhe serve de base, havendo uma maior concentração, apenas, dos meios de hospedagem. Vale destacar que o fator característico deste centro é o poder de distribuição dos fluxos que este centro pode concentrar. Salvador é um exemplo de centro de distribuição, haja vista que é o principal portal de entrada do estado da Bahia, notadamente por possuir um aeroporto internacional, a partir do qual são dispersados fluxos para destinos como Praia do Forte (Mata de São João), ao norte, ou Ilha de Itaparica e Morro de São Paulo, ao sul.

Centros de estada são semelhantes aos centros de distribuição, no quesito atratividade, todavia, tendo como diferença primordial a permanência. Nesse último o turista tende a permanecer por um maior número de pernoites naquele destino. Isto se deve não apenas ao tipo de atrativo, mas à dinâmica que esses centros estabelecem com seu entorno. No caso dos centros de distribuição, apesar de sediarem atrativos de alta hierarquia, no entorno desses centros existem outros atrativos de interesse do visitante, de modo que o centro de distribuição assume papel de, como o próprio nome já sugere, distribuir os turistas. Essa função é assumida, apenas, em caso de o centro possuir localização estratégica no âmbito dos atrativos próximos, assim como boas ligações que permitam fácil acesso aos atrativos de seu entorno. Por esse motivo, a permanência nesse tipo de centro tende a ser mais curta, por seu papel de distribuição dos fluxos que recebe<sup>17</sup>.

Essa função já não é assumida pelos centros de estada, que se caracterizam pela exploração de atrativos do mesmo segmento – seja sol e praia, estações de esqui ou algum outro esporte etc. Os visitantes que se dirigem a esse tipo de centro são pessoas que já se identificam com o segmento específico praticado naquele local e, por isso, tendem a permanecer por um número maior de pernoites. Até porque os centros de estada, em geral, não estão rodeados por outros atrativos, como os centros de distribuição, e mesmo que estejam, boa parte de seu fluxo não se dispersa para esses atrativos. Pode-se citar, como exemplos de centro de estada, destinos como Porto Seguro, que possui o maior parque hoteleiro da Bahia e terceiro maior do país, com mais de 40 mil leitos; e Sauipe, onde está situado o complexo hoteleiro Costa do Sauipe, estes respondem por 10,7% e 5,9% do fluxo internacional do estado (PORTO SEGURO, 2016; SECRETARIA..., 2016; BAHIA, 2011a). Outros exemplos, em nível internacional, são Las Vegas, nos EUA, destino reconhecido por seus cassinos, além de Cancun, no México, conhecida por suas paradisíacas praias artificiais.

Na sequência, e ainda segundo Boullón (1990b), centros de escala são aqueles situados entre grandes praças de mercado emissor e outra de mercado receptor, em etapas intermediárias do percurso. Para se configurar como um centro de escala, o local precisa coincidir com conexões das redes de transporte – onde passem fluxos turísticos - , de modo que se torne um ponto de parada interessante. Esse tipo de centro serve de

---

<sup>17</sup> O município de Lençóis exemplifica bem isso, haja vista que, por possuir um aeroporto regional e a melhor ligação viária entre os municípios da Chapada Diamantina, capta maior parte dos visitantes/turistas que são posteriormente direcionados aos atrativos de seu entorno - em Mucugê, Igatu, Palmeiras, Itaetê etc.

base para que o turista se reestabeleça para prosseguir com sua viagem. Desse modo, é importante que tal centro esteja munido de postos de gasolina, restaurantes e serviços mais direcionados a visitantes de curto período. É pouco comum que os turistas pernoitem nesses centros, uma vez que possuem atrativos de baixa hierarquia e em número reduzido. Sua atratividade está justamente no amparo que podem oferecer ao turista nesse momento intermediário de sua viagem – especialmente os situados em estradas. Um exemplo claro dessa função é o município de Valença, que ocupa papel de intermediário àqueles que, em sua maioria oriundos de Salvador, têm como destino Morro de São Paulo.

Por fim, centros de excursão caracterizam-se por não possuir demanda própria, em razão da baixa hierarquia de seus atrativos ou pela ausência de oferta complementar, onde os turistas não permanecem por um período superior a 24 horas. Esses centros são diretamente dependentes de um centro de distribuição situado a menos de duas horas de distância-tempo, visto que sua demanda provém dele.

Na Figura 1, os centros turísticos – identificados com “C.T.1” e “C.T.2” – são claramente de distribuição, por serem centrais diante dos demais atrativos da área turística onde estão localizados, sendo bem acessíveis e, também, a partir de onde o acesso é facilitado para os demais atrativos de seu raio de influência; podendo ser de estadia, carecendo da existência de um atrativo tal que motive não apenas o deslocamento turístico, mas também a permanência de determinado grupo de turistas em razão do segmento ao qual esse atrativo está voltado. Podem ser, ainda, de escala, em caso da via central que conecta ambos os centros também ligá-los a uma determinada praça de mercado receptor. Para poderem ser classificados como centros de escala, o C.T.1 ou C.T.2 necessitariam possuir uma gama de serviços que atendessem às demandas de visitantes de curto período – requisito não muito difícil de ser atingido, uma vez que é comum aos centros urbanos (um dos pressupostos necessários à condição de centro turístico, como já visto) comportar esse tipo de serviços. Válido destacar que tais classificações não são excludentes entre si, sendo possível que um centro desempenhe mais de uma função simultaneamente, desde que reúna as características necessárias para tal<sup>18</sup> (BOULLÓN, 1990a).

Além dessas quatro subcategorias, existe ainda uma última, descartada por Boullón (1990b), mas apresentada em sua outra obra (BOULLÓN, 1990a): os centros

---

<sup>18</sup> Mas ele será conhecido por aquele que exercer com mais frequência, em função do comportamento da maioria dos seus turistas.

de recreação. Estes constituem-se em centros cuja demanda tem origem nos municípios vizinhos, que se deslocam aos atrativos que o local comporta. Tais centros não merecem tanta atenção nesta abordagem devido ao fato de que, nestes, por definição, não são realizadas práticas efetivamente turísticas, mas excursões, uma vez que seus visitantes não pernoitam fora de suas residências e, mais do que isso, seus visitantes residem no entorno desse atrativo.

Dando prosseguimento aos componentes do espaço do turismo, tem-se os complexos turísticos. Estes que são, de acordo com o autor, conformações pouco comuns, visto que dependem da existência de ao menos um atrativo da mais alta hierarquia que, acrescido da atratividade de outros atrativos próximos, justifiquem uma permanência mínima de três dias. A definição de Boullón (1990b, p. 76) auxilia a melhor entender o que são os complexos turísticos. Para o autor, eles são “[...] *agrupaciones mayores (o iguales, pero de mayor jerarquía) que las de los centros y menores que las de una zona*”. Desse modo, os complexos podem ser entendidos como centros turísticos que alcançaram um grau mais elevado. Um exemplo brasileiro é Foz do Iguaçu.

Cabe destacar que, num complexo turístico, podem estar contidos mais de um centro turístico, sendo fundamental a colaboração entre eles. No âmbito dessa possível problemática na relação de centros turísticos próximos que Boullón (1990b) apresenta a complementaridade como elemento base para fundamentar a relação em turismo. Propõe-se convergir as ações em vistas de ganhos mútuos<sup>19</sup>. Importante chamar a atenção para o fato de que o termo é comumente utilizado, erroneamente, como sinônimo de “complexo hoteleiro” – como no caso do complexo hoteleiro de Sauípe/BA, não raramente chamado de complexo turístico -, este que na realidade se trata de uma aglomeração de meios de hospedagem e não de atrativos com a devida hierarquia, de acordo com os pressupostos já apresentados.

Unidade turística é um componente que Boullón (1990b, p. 94) define como “assentamento muito especial”. Isso se deve ao fato de que esse componente conta com características bastante peculiares. São espaços geralmente pequenos, com uma concentração de atrativos de um mesmo segmento, podendo estes atrativos estarem juntos ou mesmo um dentro do outro – como um determinado parque projetado para a

---

<sup>19</sup> Regra aplicável não apenas a esse tipo de situação, mas que pode e deve ser palavra de ordem nas relações entre destinos turísticos próximos.

observação de alguma espécie específica que, em seu interior, possua uma gruta ou fonte com beleza cênica que configure um verdadeiro atrativo.

As unidades turísticas, por seu tamanho reduzido, possuem equipamentos e instalações limitadas. Sua estrutura é comparável à de centros – especialmente de estada, visto que em ambos a visitação está centrada numa atividade específica -, sendo, todavia, menores. Mas também não são hotéis ou *resorts* isolados, assemelham-se mais, como afirma o autor, a pequenas aldeias que, no geral, sequer possuem populações permanentes. A aldeia hippie de Arembepe, em Camaçari, exemplifica tais características.

Núcleos turísticos, por seu turno, são aglomerações de até nove atrativos que não têm boa ligação com a rede de transportes, estando, pois, isolados. A partir dessa primeira característica já se pode inferir que, por estar isolado, os núcleos não possuem boas instalações turísticas e serviços caracterizados pela precariedade. Contudo, essa situação é transitória. Uma vez que, a partir do momento que, para esse núcleo, sejam criadas vias de acesso, este passa a ser classificado como conjunto turístico, que nada mais é do que um núcleo com um acesso mais facilitado, por sua ligação com a rede de transportes.

Por fim, tem-se os corredores turísticos, estes que assumem uma característica que lhes é exclusiva, se comparados aos demais componentes do espaço turístico: sua manifestação no espaço se dá de modo longitudinal. Ou seja, enquanto os demais componentes supracitados se distribuem alguns em superfícies relativamente grandes (zonas, áreas, complexos, núcleos, conjuntos e centros de distribuição) e outros em superfícies relativamente pequenas (centros de escala e estada e unidades turísticas), os corredores são extensos e estreitos.

Os corredores são, basicamente, as vias que fazem a ligação entre zonas, áreas, centros, complexos, conjuntos ou atrativos turísticos e que, para além de simples vias de acesso, possuem algum apelo turístico pelo trajeto onde se estendem. Estes podem ser classificados em corredores turísticos de traslado ou corredores turísticos de estada. Sendo os primeiros as vias nas quais se deslocam fluxos turísticos, semelhantes aos centros de escala, no sentido de que estão numa faixa intermediária entre um atrativo ou conjunto e outro(s) – podendo estender-se, diferentemente dos centros de escala, por toda a extensão da via entre os atrativos. Os corredores de estada, ainda de acordo com Boullón (1990b), combinam a função de centro com a de corredor turístico. Constituindo-se em superfícies alongadas que, em geral, margeiam rios, lagos ou mares,

e têm em sua extensão uma distribuição linear de meios de hospedagem que servem ao viajante que queira interromper sua viagem antes de seguir ao destino final – valendo-se da atratividade que tal corredor turístico exerce sobre esse turista. Exemplo claro de corredor de estada é a BA-099 em toda sua extensão, conforme se pode ver no Anexo A (p. 159).

A apresentação detalhada destes elementos que compõem o espaço turístico se deve à necessidade que a atividade turística impõe a seus planejadores de conhecer os espaços sobre os quais a atividade se manifesta.

Nesse contexto, a teorização acima será recobrada mais à frente, mais precisamente na seção quatro deste texto, no intuito de sua aplicação à unidade territorial foco deste estudo, leia-se municípios turísticos da RMS. Porém, antes disso, considerando a abordagem regional do turismo aqui analisada, e a despeito de Boullón não reconhecer a aplicação do conceito de região ao turismo, faz-se necessário uma aproximação desse tipo de organização espacial da atividade, especialmente para melhor observar nossa unidade de análise.

## 2.2 REGIONALIZAÇÃO DO TURISMO

Valendo-se da imbricação do ideal de regionalização no contexto do planejamento territorial do turismo no cenário nacional há mais de uma década, importante evocar uma discussão sobre a qual Boullón (1990b) e Cruz (2005) fazem coro.

Ambos os autores são categóricos ao afirmarem que não existem regiões turísticas. Boullón (1990b) atribui isso ao fato de que regiões, em sua visão, são porções de dado espaço que, somadas, devem, necessariamente, resultar no espaço total onde essas regiões se encontram. O que não ocorre com o turismo, uma vez que o espaço turístico é descontínuo, ou seja, existem áreas não-turísticas entre áreas turísticas. Isso impossibilita, portanto, uma divisão do espaço turístico em regiões. Cruz (2005), por sua vez, justifica sua afirmação defendendo que o que se chama de “regiões turísticas” não passa de “construções culturais” que se conformaram a partir da acumulação de tempos. A autora defende que a dinâmica espacial, hoje, está tão acelerada que as características que conformam determinada parcela do espaço como região são – ou podem ser – efêmeras, de modo que se torna muito delicado definir regiões turísticas.



Entretanto, neste texto, partimos de um ponto de vista que difere dos autores supracitados, tendo em vista que, na própria divisão do espaço turístico - em qualquer espaço considerado -, percebe-se que os espaços efetivamente turísticos são intercalados por áreas de atividades "não-turísticas", como o próprio Boullón (1990b) define. Essa, inclusive, é uma característica que se acredita ser fundamental ao turismo, não devendo ser perdida. Acredita-se que o turismo não deva apropriar-se totalmente de nenhum espaço, de modo a tornar-se atividade principal com diferença esmagadora, em representatividade, frente às demais. Isto porque, quando isso ocorre, um dos principais objetos buscados pelo visitante se perde, que é a autenticidade, e passa-se a servir apenas ao turista de massa, que é pouco exigente e se satisfaz com destinos forjados exclusivamente – ou quase - para a prática turística.

Não são raras as ocorrências disso, podendo-se citar, por exemplo, Cancun, no México. Onde se produz uma bolha desinteressada no contexto no qual se insere (não-lugar<sup>20</sup>), contrastando com todo o seu entorno e produzindo processos como os de gentrificação. Produz-se crescimento econômico concentrado tanto espacial quanto socialmente – uma vez que o capital gira num espaço precisamente delimitado e beneficia um grupo seletivo -, passando ao largo do desenvolvimento daquela região apropriada.

Considerando que o turismo concorre com outras atividades nos espaços que se apropria – e justamente por isso existem as áreas “não-turísticas” -, e que essas são igualmente relevantes para o espaço, porque sem elas a autenticidade que sustenta o exótico, da perspectiva do visitante – leia-se a cultura, em especial, e demais configurações materiais e imateriais daquele local - é perdida. Acredita-se que as áreas “não-turísticas” não são "vazios" entre regiões turísticas, mas elementos que também compõem esse espaço e têm influência sobre sua dinâmica, uma vez que, como dito, concorrem com eles.

Para melhor entender essa relação, pode-se comparar, analogicamente, com a música. Na teoria musical, além de haver variados acordes e sons, existem, também, os silêncios, estes que, inclusive, têm representação gráfica em partitura. Na música, os silêncios não são considerados “vazios”, mas, tal como os acordes, eles têm importância

---

<sup>20</sup> Este que é definido por Cruz (1996) como um “lugar” que nega o local, resultando em viagens falsas – ou falseadas - que não acrescentam em nada à experiência pessoal do viajante, por se constituírem em espaços desterritorializados.

para dar sentido à música, complementando o significado do todo. Pensa-se que no turismo ocorra o mesmo.

Em vistas de melhor munir essa argumentação, entende-se a questão como semelhante à ponderação de Santos e Silveira (2001) no tocante aos “territórios usados”. Para o autor, “territórios usados” são, em suma, aqueles efetivamente aproveitados para uso por parte de empresas e indivíduos. Mas os autores chamam a atenção para o fato de que esses espaços pressupõem a existência de seus pares, os “espaços negligenciados”, que nada mais são do que espaços sobre os quais ainda não foi manifestado interesse, ou mesmo são reservas de valor para um possível uso futuro. Os espaços de atividades “não-turísticas” são tão relevantes na conformação das regiões turísticas quanto os “territórios negligenciados” o são para os “territórios usados”, em Santos e Silveira (2001). Pode-se afirmar, assim, que são pares dialéticos – ambos os casos.

Vale fazer uso, ainda, de considerações da própria Cruz (2003) no tocante à questão em evidência. A autora, com referência aos equipamentos que o turismo se apropria e dos quais depende a concretização da atividade, afirma que, “Tais equipamentos de uso fundamental à prática do turismo não são exclusivos deste, como nenhum equipamento ou infraestrutura é” (CRUZ, 2003, p. 23). Logo, se nem mesmo os equipamentos fundamentais à atividade turística lhe são exclusivos, isso significa dizer que o turismo, por sua amplitude e tendência à apropriação, pode, a depender da conveniência da atividade, apropriar-se de espaços dantes não visados. Ou seja, até mesmo as áreas “não-turísticas” que intercalam o espaço turístico têm sua relevância, uma vez que podem se constituir tanto em “áreas de reserva” - potencialmente apropriáveis pelo turismo -, quanto espaços sobre os quais o turismo, muito provavelmente, nunca vá incidir – todavia, ainda assim, mantém-se relevantes por ter seu papel na continuidade da dinâmica “não turistificada” daquele lugar<sup>21</sup>.

Ivars (2003) também tem visão oposta à negativa de Boullón com relação às regiões turísticas. Ele não desconsidera a complexidade do que se entende por “região”, que caracteriza como “conceito espacial impreciso”, ainda assim, entende-o como um conceito útil ao planejamento turístico. O autor divide o espaço turístico em três unidades básicas, quais sejam: complexos turísticos integrados, espaços de destino turístico e regiões turísticas. Esta última definida como

---

<sup>21</sup> No sentido de não “espetacularizada”, como comumente se faz no intuito de ser apresentada como produto – ou complemento - ao turista.

[...] *una unidad territorial básica del espacio turístico en la que pueden integrarse las otras unidades territoriales diferenciadas (complejos turísticos y espacios de destino turístico) y que presenta cierto grado de cohesión derivado de la existencia de relaciones funcionales, de la pertenencia a una demarcación político-administrativa o del hecho de compartir una determinada imagen turística.* (IVARS, 2003, p. 43)<sup>22</sup>.

Diferente do proposto por Boullón (1990b), Ivars (2003) não entende como necessária a ocupação absoluta do território pelo turismo para sua definição regional, pelo contrário, defende a existência de regiões turísticas com diferentes níveis de especialização – e por isso densidades distintas em sua distribuição pelo território -, percebendo, inclusive, como pouco sensato pensar a possibilidade de que uma região possa ser ocupada exclusivamente por uma única atividade, seja ela turística ou industrial, por exemplo.

O interesse central do autor é na região turística sob a perspectiva de “*realidad territorial sobre la que se desarrolla un tipo de actividad que cumple una función significativa tanto desde el punto de vista de la organización territorial como de la estructura económica asociada*”<sup>23</sup> (2003, p. 44). A vinculação do turismo ao conceito de região, ainda na perspectiva do autor, se justifica pela necessidade de acrescer a unidade regional como escala territorial de referência na análise e planejamento do turismo. Até mesmo porque, como já apontado acima, o que o autor entende por região turística é a maior dentre as três unidades territoriais em que ele subdivide o espaço turístico, podendo, inclusive, agregar as outras duas. A primeira dessas unidades são os complexos turísticos integrados, entendidos como uma espécie de “enclaves turísticos”, visto que independem do seu entorno, cumprindo a função turística autonomamente (pode-se citar *resorts* como o Club Med Itaparica ou o Costa do Sauípe, por exemplo); a segunda unidade são os espaços de destino turístico, estes entendidos como espaços mais amplos onde a atividade turística se realiza a partir da confluência de uma pluralidade de agentes, sendo que nestes espaços, diferentemente do que ocorre nos

---

<sup>22</sup> “[...] uma unidade territorial básica do espaço turístico na qual podem integrar-se as outras unidades territoriais diferenciadas (complexos turísticos integrados e locais de destino turístico) e que apresentam um certo grau de coesão derivado da existência de relações funcionais, do sentido de pertencer a uma demarcação político-administrativa ou do fato de compartilhar uma certa imagem turística” (tradução nossa).

<sup>23</sup> “[...] realidade territorial sobre a qual se desenvolve um tipo de atividade que cumpre uma função significativa, tanto do ponto de vista da organização territorial como da estrutura econômica associada” (tradução nossa).

complexos turísticos integrados, a atividade turística não é exclusiva, ainda que predominante (inclui-se aí os destinos e municípios turísticos).

Nessa perspectiva, sobretudo entendendo a vinculação intrínseca e necessária do turismo com a ocupação e ordenação territorial dos espaços onde se realiza e, mais do que isto, da indispensabilidade do espaço como recurso para produção e consumo turísticos, a aplicação do conceito de região ao turismo torna-se mais uma ferramenta para sua análise e planejamento. Nas palavras de Ivars (2003, p. 47),

*[...] resulta totalmente lógico que la región turística, derivada del concepto genérico de región geográfica y concebida como un espacio diferenciado como consecuencia de la implantación territorial del turismo constituya un concepto útil para la planificación y gestión turísticas.*

Entende-se, assim, que não importa ao turismo apenas os espaços onde a atividade se realiza mais diretamente, mas todo o espaço que influi e sofre influências da atividade turística – direta ou indiretamente e com diferentes intensidades, como já visto. Portanto, numa perspectiva diferente da de Boullón (1990b) e Cruz (2003), entende-se que, sim, regiões também fazem parte da delimitação territorial do turismo.

Considerando a essencialidade da ação do poder público no planejamento da atividade turística, em suas variadas esferas de ação – promoção, fomento, fiscalização, estruturação etc. – e tendo em vista que é nos moldes da regionalização que o turismo tem sido abordado no Brasil há mais de uma década, faz-se necessário entender os processos que conduziram a isso, no afã de melhor compreender sua dinâmica atual. Desse modo, a sub-subseção a seguir se dedica a apresentação dos caminhos percorridos pela política nacional de turismo até seu desembocar no atual Programa de Regionalização do Turismo.

### **2.2.1 Regionalizações na Política Nacional de Turismo e seus rebatimentos sobre a geografia do turismo na Bahia**

A despeito da instituição da Empresa Brasileira de Turismo (EMBRATUR) desde 1966, atribuindo pela primeira vez ao turismo status de atividade econômica relevante para o país, a trajetória do turismo na política nacional só passa a ter um enfoque territorial a partir da década de 1990. Até esse momento, o turismo era

realidade apenas em cidades onde havia uma certa infraestrutura e produtos turísticos já formatados, como Rio de Janeiro, São Paulo e Salvador.

Três instrumentos foram fundamentais para o salto dado pelo turismo na década de 1990. São eles: o Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste (Prodetur/NE), a Política Nacional de Turismo 1996 – 1999 e o Programa Nacional de Municipalização do Turismo (PNMT), sendo esse último o grande responsável por direcionar a política nacional de turismo para uma pioneira abordagem espacial, por meio da descentralização que propunha.

Criado no ano de 1991, em portaria conjunta envolvendo a Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (Sudene) e o Instituto Brasileiro de Turismo (EMBRATUR), o Prodetur tem sua relevância por injetar um maior aporte financeiro na atividade. O programa visava “financiar projetos prioritários de infraestrutura, nos setores de saneamento, transportes, administração de resíduos sólidos, proteção e recuperação ambiental, recuperação do patrimônio histórico e melhoramento de aeroportos” (ARAÚJO, 2012, p. 152). Os investimentos do programa, oriundos tanto do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) quanto como contrapartida dos próprios beneficiários – estados e União -, atingiram a marca de US\$670 milhões, entre os anos de 1995 e 2003 (FONSECA; FERREIRA; SILVA, 2007). Visava-se, basicamente, a criação de uma infraestrutura básica que atraísse investimentos privados que munissem o destino turístico, de modo a melhorar seu nível de competitividade no setor.

A abrangência do programa se deu nos nove estados da região Nordeste do país. O Prodetur tem papel de destaque justamente por ser uma política de incentivo à infraestruturação dos destinos turísticos, uma das principais necessidades para melhoria da competitividade do turismo brasileiro. O sucesso do programa foi tamanho que, em 1999, começou a ser discutida a sua segunda fase, com US\$800 milhões inicialmente disponibilizados (PAIVA, 2010).

Nessa primeira fase do programa, que durou até 2005, elaborou-se uma subdivisão do estado, inicialmente em um total de 7 Zonas Turísticas (ZTs)<sup>24</sup>, compreendendo 53 municípios. Essa subdivisão já resultava da ação articulada entre Prodetur/Ba, concebido e implementado desde 1991 pelo governo do estado, e o Prodetur/NE, em vistas de agilizar as ações voltadas ao turismo no estado. A Linha

---

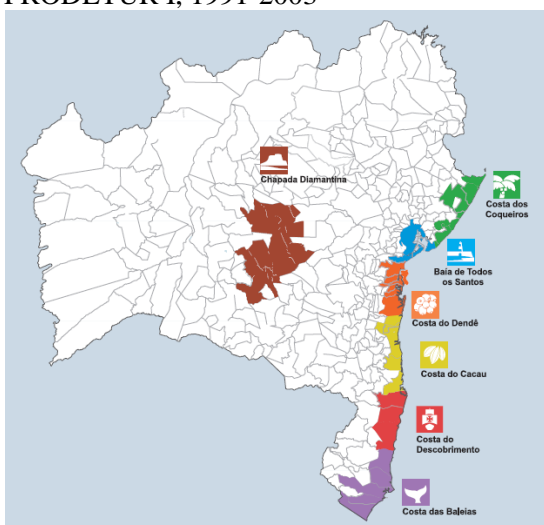
<sup>24</sup> Chapada Diamantina, Costa dos Coqueiros, Baía de Todos os Santos, Costa do Dendê, Costa do Cacau, Costa do Descobrimento e Costa das Baleias.

Verde<sup>25</sup>, Corredor Turístico ao norte de Salvador, foi uma das obras estratégicas resultantes dessa articulação. Como resultado da busca pelo aumento da captação de fluxos para o turismo da Bahia, houve uma alteração na “geografia do turismo” do estado, que passou a ter 11 ZTs. Por meio das Figuras 2 e 3 pode-se ver a alteração impressa no mapa do turismo do estado.

---

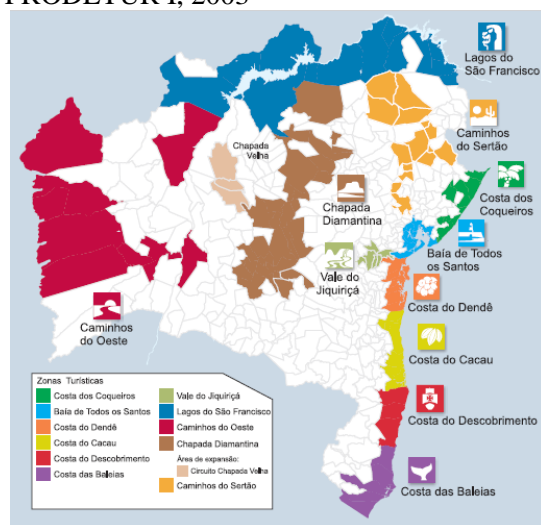
<sup>25</sup> Construída em 1993, a Linha Verde dá prosseguimento à Estrada do Coco, estendendo-se de Praia do Forte, em Mata de São João, até Jandaíra, já na divisa com o estado de Sergipe (BAHIA, 2016).

Figura 2 - Bahia, Zonas Turísticas de do PRODETUR I, 1991-2003



Fonte: Bahia (2005).

Figura 3 - Bahia, Zonas Turísticas do PRODETUR I, 2003

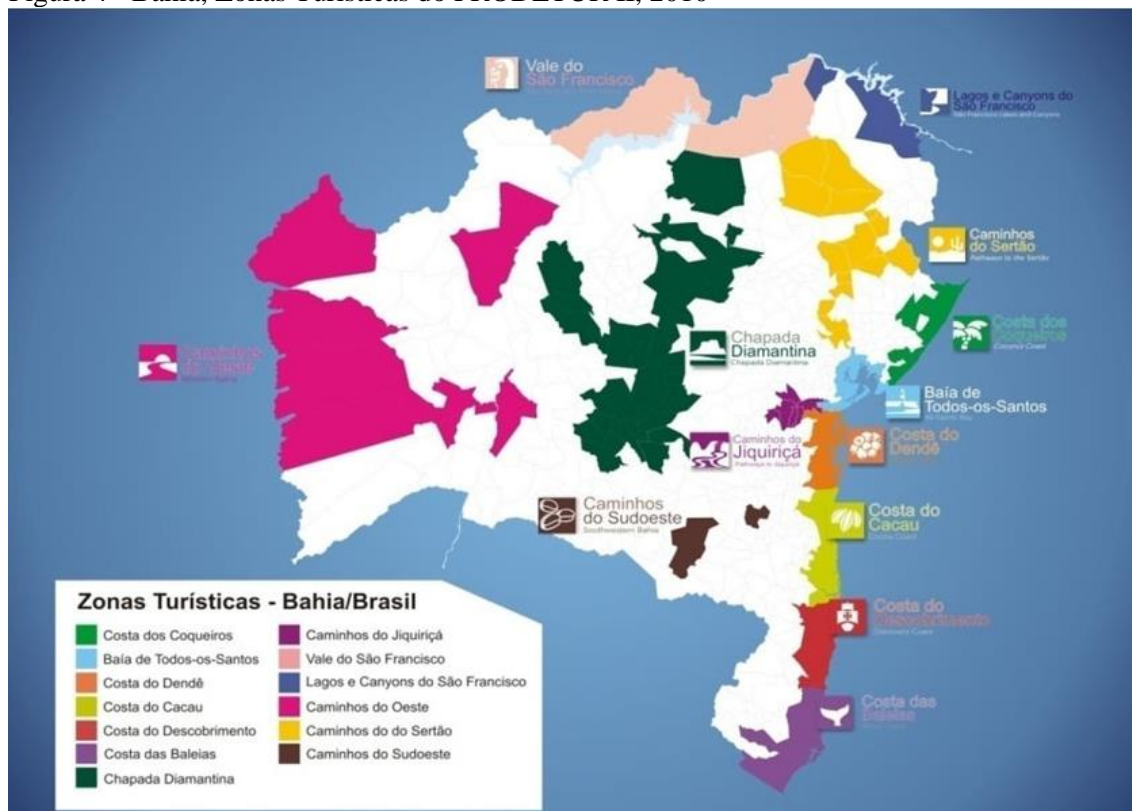


Fonte: Bahia (2005).

Nas Figuras 2 e 3 pode-se perceber que foram agregadas às sete iniciais outras quatro ZTs – Caminhos do Oeste, Lagos do São Francisco, Vale do Jiquiriçá e Caminhos do Oeste. Após Oficina de Remapeamento das Zonas Turísticas, em 2009<sup>26</sup>, a Bahia ganha mais duas ZTs - Vale do São Francisco e Caminhos do Sudoeste - conforme pode ser visto na Figura 4.

<sup>26</sup> Iniciativa em parceria entre o MTur e o Governo do estado da Bahia.

Figura 4 - Bahia, Zonas Turísticas do PRODETUR II, 2010



Fonte: Bahia (2016).

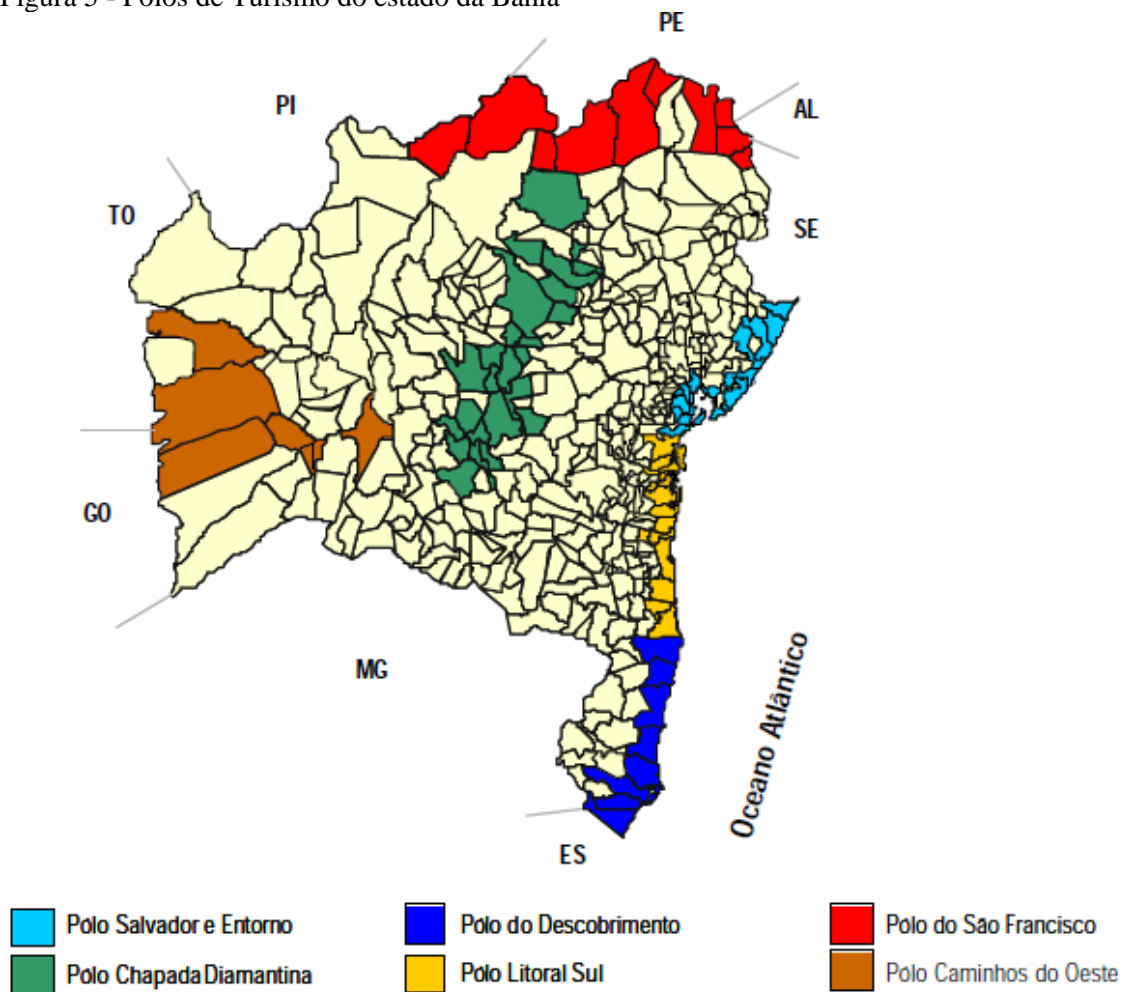
Na Figura 4 se pode ver um mapa mais completo, contemplando agora 156 municípios, cerca de uma centena a mais que na primeira regionalização por zonas. É esse o mapa com o qual a Bahiatursa<sup>27</sup> tem promovido o produto Bahia tanto nacional quanto internacionalmente.

Na segunda fase do Prodetur/NE, iniciada em 2005, altera-se a abordagem espacial, que passa a dividir o espaço em “polos de turismo”, apresentado uma configuração ainda mais nova ao mapa do turismo. A distribuição dos polos se dá conforme se vê na Figura 5.

<sup>27</sup> Superintendência de Fomento ao Turismo do Estado da Bahia, antes Empresa de Turismo da Bahia, agora incorporada à estrutura direta da Secretaria de Turismo da Bahia (SETUR).



Figura 5 - Polos de Turismo do estado da Bahia



Fonte: Adaptado de Bahia (2007).

Na nova geografia do turismo da Bahia, baseada na divisão por polos de turismo, como visto na Figura 5 acima, houve a compilação de algumas das zonas turísticas anteriores. O polo Salvador e entorno, por exemplo, é o resultado da junção entre as ZTs Baía de Todos os Santos e Costa dos Coqueiros, o Polo Litoral Sul é a compilação das Costas do Dendê e do Cacau, o Polo do Descobrimento é a junção das Costas das Baleias e do Descobrimento. Vale ressaltar que, apesar de, para fins de planejamento, os polos de turismo terem sucedido as zonas turísticas, essas últimas ainda são utilizadas pela Bahiatursa na promoção do estado até hoje, tanto nacional quanto internacionalmente.

Os polos de turismo foram escolhidos a partir de uma análise, por parte do Banco do Nordeste em parceria com os governos estaduais, das especificidades dos

municípios turísticos do território considerado<sup>28</sup> a fim de agrupar os municípios com características afins, de modo a facilitar o planejamento. Considerando que a proposta basilar dessa segunda fase era o desenvolvimento sustentável dos destinos turísticos, definiu-se, como pré-requisito necessário para a inserção de dado polo como beneficiário dos investimentos do Prodetur, a elaboração do Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável (PDITS) para a respectiva região (BANCO DO NORDESTE, 2016a). Assim, definiu-se 16 polos de turismo para a região Nordeste, acrescida do norte de Minas Gerais e Espírito Santo – por comporem o Polígono das Secas<sup>29</sup> -, conforme se pode ver na Figura 6.

Figura 6 - Polos de Turismo da área abrangida pelas ações do Banco do Nordeste



Fonte: Banco do Nordeste (2016).

Apesar do governo da Bahia ter definido seis polos de turismo para o estado, conforme se viu na Figura 5, apenas quatro destes foram considerados pelo Prodetur - como se pode ver na Figura 6. Isto porque não foram elaborados os PDITS dos polos de

<sup>28</sup> Abrangendo todos os nove estados da região Nordeste do Brasil (Maranhão, Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco, Alagoas, Sergipe e Bahia), acrescido do norte do Espírito Santo e Minas Gerais (BANCO DO NORDESTE, 2016b)

<sup>29</sup> Perímetro atualmente composto por 1.348 municípios sujeitos a repetidas crises de prolongamento das estiagens. A poligonal foi inicialmente delimitada pela Lei 175/1936, sendo ampliada em 1951, pela Lei 1.348 do citado ano (BRASIL, 1936; BRASIL, 1951).

turismo Caminhos do Oeste e São Francisco, inviabilizando, assim, sua inserção no programa.

Válido pontuar que a meta financeira do Prodetur/NE II foi reduzida para US\$400 milhões, sendo 60% oriundo do BID e os demais 40% como contrapartida local (estados e União) (BANCO DO NORDESTE, 2016b). Nessa segunda fase se incorporou os estados de Minas Gerais e Espírito Santo entre os beneficiados pelo programa. Os objetivos e a continuidade do Prodetur/NE evidenciam sua relevância nesse processo de busca pela consolidação de um turismo competitivo e sustentável no país.

O terceiro marco da década de 1990 é o Programa Nacional de Municipalização do Turismo, programa que determina a abordagem territorial que o Estado daria ao setor até o início do século XXI. A criação do PNMT se deu no âmbito da Secretaria Nacional de Turismo e Serviços, do Ministério da Indústria, Comércio e Turismo, em 1992, tendo sua real efetivação a partir de 1995, início da gestão do presidente Fernando Henrique Cardoso.

Trentin e Fratucci (2011) afirmam que se percebeu, naquele momento, que os destinos brasileiros apresentavam péssima qualidade em seus serviços, de modo que havia emergência na escolha de medidas que solucionassem esses problemas. Considerando a heterogeneidade nas características dos destinos, e, por isso também, problemas igualmente díspares, nada melhor do que contar com agentes locais para que, a partir do conhecimento de seus respectivos municípios, as decisões pudessem ser tomadas com mais propriedade. Inverte-se, portanto, a lógica do planejamento do setor que havia sido sempre centralizadora, partindo da instância federal para os municípios – enquanto menor ente federado. O PNMT propunha que o planejamento da atividade fosse centrado nos municípios, partindo deles para a instância federal.

Isso fica claro em seu objetivo principal, qual seja “[...] fomentar o desenvolvimento turístico dos municípios, com base na sustentabilidade econômica, social, ambiental, cultural e política.” (BRASIL, 2002, p. 80). Ou seja, como já introduzido, o programa visava o desenvolvimento do turismo com base nas unidades municipais.

O programa pautava-se, ainda, em cinco objetivos: a descentralização, a sustentabilidade, as parcerias, a mobilização e a capacitação. A descentralização é, conforme Cerqueira, Pinheiro e Oliveira (2014), um dos dois marcos principais que alavancaram o turismo enquanto atividade econômica. O PNMT tem como um dos

principais méritos, introduzir o ideal da descentralização na gestão do turismo brasileiro. A busca pela sustentabilidade se dá, essencialmente, por meio da participação dos agentes locais na operação da atividade, de modo a mitigar ou mesmo evitar a possível ação predatória da atividade – quando planejada indevidamente. Em se tratando de parcerias, Trentin e Fratucci (2011) e Galdino e Costa (2011) defendem como uma das características centrais do programa, o incentivo ao fortalecimento de parcerias entre o poder público e a iniciativa privada. Os dois últimos objetivos – mobilização e capacitação – andaram juntos, uma vez que o PNMT teve como mecanismos de ação oficinas de mobilização e, ao mesmo tempo, capacitação, atribuindo aos agentes locais poder de ação no processo, assim como dando-lhes ferramentas para capilarizar os conhecimentos transmitidos nas oficinas do programa.

Percebe-se isso, com maior clareza, observando os números das oficinas do PNMT. Nos oito anos do programa realizaram-se um total de 1.107 oficinas, capacitando 27.483 pessoas (BRASIL, 2002). No ano 2000, já eram 1.416 os municípios engajados no programa, o que evidencia uma boa adesão dos municípios às proposições do PNMT. Fica claro, portanto, o engajamento e a capilaridade do programa no país.

Entretanto, não se pode deixar de pontuar que não houve apenas pontos positivos no programa. Entre os pontos negativos pode-se citar a escala de atuação do PNMT – municípios. A escolha dos municípios como unidade central de ação teve sua relevância, como já se versou aqui, todavia, o foco total nos municípios não casa com a própria atividade, uma vez que o turismo não respeita limites intermunicipais, pelo contrário, sua extensão se dá em razão da forma como os atrativos estão territorialmente dispostos. Outro elemento limitador do programa, este também ligado à sua escala de ação, é o fato de que sua efetivação estava diretamente relacionada à vontade política do representante do executivo municipal. Ou seja, como os municípios assumiam grande autonomia no programa, e a adesão ao PNMT facultava aos municípios, os prefeitos, especialmente, possuíam grandes poderes para efetivar, ou não, suas ações – de modo que qualquer conflito político-partidário inviabilizaria a aderência de dado município ao programa.

Apesar de ter seu foco no município, é no âmbito do PNMT que são preconizados ideais que mais à frente pautariam o Programa de Regionalização do Turismo (PRT). A ação no PNMT fez com que os gestores municipais atentassem para a viabilidade de trabalhar conjuntamente com os municípios de seu entorno (TRENTIN;

FRATUCCI, 2011). E é justamente baseado na experiência anterior que se percebe, na nova gestão, a partir de 2003, tratar-se o turismo de uma atividade que pressupõe uma abordagem, minimamente, regionalizada. Isso porque, abordar o turismo regionalmente significa dizer que a atividade não é acompanhada com tanto distanciamento como o era antes da década de 1990, nem próximo demais a ponto de não conseguir compreender a manifestação regional da atividade, como ocorreu durante a vigência do PNMT (1994-2002). E é nessa perspectiva que surge a regionalização na gestão do turismo no Brasil, antes mesmo de ser oficializada no PRT.

Valendo-se da “pré-introdução” dos ideais de regionalização ainda na vigência do PNMT, o turismo no Brasil entrou em um novo momento a partir de 2003. Isso se deveu a uma série de fatores, tais como a criação do Ministério do Turismo (MTur), que passou a conduzir a Política Nacional de Turismo, no lugar da Embratur. O MTur atribuiu uma maior importância ao turismo no país, tendo como primeiro produto, logo no início do ano de sua instituição, o Plano Nacional de Turismo (PNT) 2003-2007. As chamadas à regionalização, nesse plano, estavam representadas no macroprograma 4, denominado “Estruturação e Diversificação da Oferta Turística”, dentro do qual está o Programa de Roteiros Integrados (Roteiros do Brasil), no qual tornavam-se perceptíveis traços das orientações que seriam consolidadas no PRT no ano seguinte - 2004.

Logo no mês de abril de 2004 cria-se o Programa de Regionalização do Turismo, um desdobramento do macroprograma 4, este que balizou o Plano Nacional de Turismo 2003-2007. Esse primeiro PRT, denominado “Roteiros do Brasil”, teve como estratégia de ação o estabelecimento de ao menos um produto – leia-se, município turístico – prioritário para cada um dos estados brasileiros (BENI, 2012). Nesse contexto, apresenta-se ao país um novo modelo de gestão do turismo, fundamentado nos princípios da descentralização, flexibilidade, articulação e mobilização - percebe-se que esses princípios não são inéditos, mas desdobramentos de um movimento que já havia sido iniciado com o PNMT, na década anterior (BRASIL, 2007). Um dos principais frutos do programa, no contexto do PNT 2003-2007, foi a eleição de 87 roteiros turísticos nacionais.

Em junho de 2007 se lançou o PNT 2007-2010: uma viagem de inclusão. Neste plano, a regionalização ganhou ainda mais corpo, visto que, no documento, ela saiu do bojo do Programa de Roteiros Integrados – programa que havia lançado seus fundamentos no plano anterior – e torna-se um dos macroprogramas que compõem o plano. Desse modo, a regionalização deixou de ser parte de um programa e passou a

figurar, efetivamente, como política de desenvolvimento do turismo no país, congregando programas que colaborassem para sua realização (BRASIL, 2007).

Nesse mesmo ano, apresentou-se os 65 Destinos Indutores do Desenvolvimento Integrado. Estes selecionados a partir dos 87 roteiros anteriormente levantados. Essa proposição desencadeou uma série de implicações, porém, seu principal alvo era o atendimento da terceira meta do PNT em questão, onde se propunha “Qualificar 65 municípios para o mercado internacional” (BRASIL, 2007, p. 45). No estabelecimento desses 65 destinos, tomou-se o cuidado de que houvesse ao menos um representante de cada unidade da federação. O estado da Bahia foi um dos grandes privilegiados. Do total de destinos indutores do país, 5 estão em território baiano. São eles: Lençóis, Marauá, Mata de São João, Porto Seguro e a capital Salvador<sup>30</sup>.

Por meio da Quadro 3, pode-se verificar que, mesmo que destacados como destinos referência dentro do mapa do turismo brasileiro, há entre esses 65 destinos uma heterogeneidade significativa em seu poder de atratividade de fluxos turísticos – nacionais e internacionais.

Quadro 3 – Brasil - Índice de Competitividade dos Destinos Indutores, 2011-2013

UF	DESTINO INDUTOR	ÍNDICE DE COMPETITIVIDADE DO TURISMO NACIONAL		
		2011	2013	2015
SP	São Paulo	76,3	80,3	83,2
RJ	Rio de Janeiro	74,9	78,7	81,1
RS	Porto Alegre	74,8	79,8	81
PR	Curitiba	74,8	76	80,4
MG	Belo Horizonte	75,5	77	79,2
PE	Recife	76,3	75,9	77,2
<b>BA</b>	<b>Salvador</b>	<b>73,8</b>	<b>74</b>	<b>77</b>
PR	Foz do Iguaçu	72,9	75,9	76,3
SC	Florianópolis	70	75,2	75,9
ES	Vitória	66,7	73,9	75,2
RS	Bento Gonçalves	67,6	69,3	72,9
DF	Brasília	69	72,1	72,8
CE	Fortaleza	68,9	69,1	71,9
PB	João Pessoa	69,6	68,7	71,4
RJ	Petrópolis	63,4	66,4	70,5
SC	Balneário Camboriú	67,1	67,7	70,5
MG	Ouro Preto	65,5	64,3	69,3
MA	São Luís	66,3	67,3	68,6

<sup>30</sup> Válido ressaltar que dois desses destinos fazem parte da RMS – Salvador e Mata de São João.

UF	DESTINO INDUTOR	ÍNDICE DE COMPETITIVIDADE DO TURISMO NACIONAL		
		2011	2013	2015
GO	Goiânia	63,9	67,7	68,5
AM	Manaus	63,9	67,4	67,9
PR	Paranaguá	60,9	66,7	66,7
AL	Maceió	64,3	65,2	65,7
RN	Natal	62,6	63,4	65,7
MS	Campo Grande	58,1	62,1	65,4
RS	Gramado	61	66,3	65,4
SE	Aracaju	62,7	62,8	64
PA	Belém	65,5	62,5	63,8
MG	Diamantina	61,8	59	62,4
MS	Corumbá	48,6	57,7	62,4
MT	Cuiabá	63,6	59,6	61,9
SP	Ilhabela	54,8	56,8	60,5
PI	Teresina	54,9	55	59,9
RJ	Angra dos Reis	61,6	61,7	59,9
BA	Porto Seguro	59	56	58,9
MS	Bonito	54,8	57,6	58,5
PA	Santarém	56,5	54,8	57,5
TO	Palmas	52,7	53	57,4
GO	Caldas Novas	57,5	56,7	57,1
AC	Rio Branco	56,4	58,4	56,4
RR	Boa vista	54,4	53,1	56,4
BA	Mata de São João	48,3	53,9	56
AP	Macapá	51,6	51,3	53,6
GO	Pirenópolis	53,5	53,6	53,6
BA	Lençóis	50,9	55,3	52,9
DF	Tiradentes	50,9	53,6	52,8
MT	Cáceres	53,1	52,2	52,2
RJ	Paraty	53,1	50,6	52,2
PE	Fernando de Noronha	50,8	53,4	52,1
RJ	Armação dos Búzios	49,8	53,7	52
RO	Porto Velho	56,2	55,4	52
PE	Ipojuca	46,6	49,6	51,8
SC	São Joaquim	45,1	48,9	48,4
CE	Aracati	45,7	45,3	48
CE	Jijoca de Jericoacoara	44,2	44,8	45,9
AL	Maragogi	42,3	43,9	45,5

UF	DESTINO INDUTOR	ÍNDICE DE COMPETITIVIDADE DO TURISMO NACIONAL		
		2011	2013	2015
GO	Alto Paraíso	43,6	43,3	45,2
PI	Parnaíba	42,9	43	45,2
CE	Nova Olinda	40,5	41,6	44,4
AM	Parintins	47,1	49	43,4
MA	Barreirinhas	45,7	47	43,1
RN	Tibau do Sul	43,4	41,3	43,1
BA	Maraú	44,6	45,1	41,1
PI	São Raimundo Nonato	38,4	40,8	40,6
AM	Barcelos	36,3	36,3	35
TO	Mateiros	38,1	34,2	32,8
BRASIL			<b>58,8</b>	<b>60</b>

Fonte: Adaptado de Brasil (2015).

O Índice de Competitividade é o resultado da avaliação do estágio de desenvolvimento dos destinos turísticos nacionais, que averigua, por meio de um conjunto de 60 variáveis distribuídas em 13 dimensões, a capacidade da administração pública dos destinos de coordenar os esforços de que dispõem, juntamente com os agentes sociais e econômicos que a atividade envolve (BRASIL, 2015a). Dentre os 65 destinos indutores, São Paulo foi o mais bem avaliado nos três anos aferidos no Quadro 3, com 83,2 de índice em 2015. O que obteve o pior desempenho foi o município de Mateiros (TO), com 32,8, evidenciando a discrepância nos níveis de qualidade entre os destinos selecionados.

Dos destinos baianos, Salvador é o que apresenta melhor desempenho, com 77 de índice, seguido de Porto Seguro (58,9), Mata de São João (56), Lençóis (52,9) e, por último, Maraú (41,1). Considerando que a média de todos os destinos indutores para 2015 é de 60, os outros destinos baianos, à exceção da capital, encontram-se abaixo dessa média, sendo que Maraú é caso mais crítico, abaixo dos 50 pontos.

O ex-Secretário Nacional de Políticas de Turismo, Vinicius Lummertz, elucida o caráter complementar dos 65 Destinos Indutores para a concretização dos objetivos idealizados para o Programa de Regionalização do Turismo. Segundo ele, a definição desses destinos visava

[...] dar evidência às boas práticas em turismo no cenário mundial, evidenciando municípios de destaque na atividade de modo que boas práticas possam ser compartilhadas regionalmente e, assim, difundidas



em todo o território nacional, tornando-se prática cotidiana. (LUMMERTZ, 2013, informação verbal)<sup>31</sup>.

Assim, a complementaridade do projeto para o PRT se dá justamente pelo fato de que, como o programa objetiva o compartilhamento de aprendizados, experiências de sucesso e boas práticas, o estabelecimento de destinos indutores aponta justamente nesse sentido, por trazer referenciais de bom desempenho a serem seguidos pelos demais destinos.

O ano de 2007 destacou-se, ainda, pela elaboração de uma série de documentos em apoio ao PRT. Pode-se citar os seguintes documentos: Introdução à Regionalização do Turismo, Elaboração do Plano Estratégico de Desenvolvimento do Turismo Regional, e Ação Municipal para a Regionalização do Turismo.

Em 2010, apresenta-se o documento de avaliação do PRT, com a pretensão de avaliar as mudanças que resultaram do programa, de 2004, quando de sua implementação, até aquele ano. Com uma proposta que se fundamentou na escuta dos principais agentes envolvidos no processo de difusão e implementação das diretrizes do PRT por todo o país – conselheiros da Câmara Temática de Regionalização e interlocutores estaduais -, pôde-se extrair, dessas diferentes perspectivas, os avanços e carências do programa. Citou-se diversos pontos, destacando-se, entre os aspectos negativos, a falta de sinergia entre os entes componentes do MTur e, por conseguinte, a relação deste com estados e municípios. Apesar dessa desarticulação presente, especialmente, no próprio MTur, um dos aspectos positivos do programa, apontados pelos interlocutores regionais, consiste na melhoria na governança das regiões. Isto que resulta, em muito, dos incentivos do PRT à criação de órgãos municipais de turismo – um dos critérios para a inserção dos municípios no Mapa do Turismo Brasileiro (BRASIL, 2010).

Em 2013, lança-se o mais recente plano de turismo brasileiro, o PNT 2013-2016. O plano ratifica a regionalização como “abordagem territorial e institucional para o planejamento” do turismo em território brasileiro, figurando entre as quatro diretrizes do documento (BRASIL, 2013). Não existem muitas disparidades entre o documento em questão e seus antecessores, à exceção do enfoque dado aos megaeventos – em vistas da Copa do Mundo de 2014 e das Olimpíadas 2016. No que tange à abordagem territorial,

---

<sup>31</sup> Declaração dada ao NBR Entrevista, quando do Encontro Nacional em comemoração aos 10 anos do MTur, em 17 mai. 2013. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=z5qCj13oAPM>>. Acesso em: 13 out. 2014.

o PNT 2013-2016 apenas atesta a continuidade dos ideais de regionalização para o desenvolvimento do turismo no país.

Como se pode ver a partir dessa extração das proposições com relação ao tratamento do espaço nos documentos oficiais de turismo, o planejamento do turismo brasileiro, a partir de 1990, caminhou para a descentralização. Essa construção ainda está em processo, entretanto, não se pode negar a validade das mudanças em curso. O marco dessa mudança, como visto, foi o PNMT e, na sequência, o PRT. A relação entre esses programas pode ser sumarizada através do Quadro 4.

Quadro 4 - Comparação das características centrais do PNMT e PRT

<b>CARACTERÍSTICAS</b>	<b>PNMT</b>	<b>PRT</b>
<b>Abrangência territorial</b>	Município	Região
<b>Princípios</b>	Sustentabilidade, Capacitação, Descentralização, Parceria, Mobilização.	Descentralização, Integração, Participação, Sustentabilidade Ambiental, Econômica, Sociocultural.
<b>Governança</b>	Municipal	Municipal e Regional
<b>Agentes sociais</b>	Poder Público, Iniciativa Privada, Organizações não Governamentais e Comunidade	Poder Público, Iniciativa Privada, Organizações não Governamentais e Comunidade
<b>Metodologia</b>	METAPLAN E ZOOP – enfoque participativo.	Participativa
<b>Gestão</b>	Descentralizada	Descentralizada
<b>Oficinas</b>	Sensibilização, Capacitação e Planejamento	Sensibilização, Mobilização, Institucionalização da Instância de Governança, Elaboração do Plano Estratégico de Desenvolvimento Turístico Regional, Implementação do Plano, Sistema de Informações Turísticas, Roteirização Turística, Promoção e Apoio à Comercialização, Sistema de Monitoramento e Avaliação do Programa.

Fonte: Adaptado de Trentin e Fratucci (2010).

O Quadro 4 possibilita perceber-se as semelhanças entre esses planos, afinal, em ambos se tinha como palavra de ordem a descentralização, com a diferença de que, no

PNMT, se buscava o protagonismo total dos municípios, enquanto que no PRT pensa-se nos municípios agindo articuladamente no contexto de regiões turísticas. Percebe-se, também, como não deve haver a eliminação total dos pressupostos do PNMT na vigência do PRT, uma vez que as ferramentas do primeiro são úteis para o bom funcionamento das propostas de regionalização, especialmente no que tange à abordagem mais aproximada aos municípios – sem perder a perspectiva regional do programa, que por sinal é imperativa à atividade turística.

A partir de todo o exposto nesta seção, pode-se dividir o planejamento do turismo no Brasil em três grandes momentos: o primeiro, anterior a 1966, quando iniciativas tímidas e frágeis surgiram em prol do desenvolvimento da atividade no país; em seguida, pós-1966 até 1990, quando institui-se a Embratur, o turismo começa a receber a atenção do governo federal e a atividade começa a ganhar seu espaço, sendo reconhecida, lentamente, sua importância para a economia do país, o período é marcado por ações desarticuladas resultantes da falta de expertise do país para o trato da atividade; e, por último, o período abordado nesses últimos parágrafos – que está em curso -, que se inicia na década de 1990, caracterizando-se como o período de implantação de uma gestão descentralizada no turismo brasileiro, tendo como marcos a alteração das atribuições da Embratur (tornando-se “o” Embratur – agora como Instituto) e a criação do PNMT que, pouco menos de uma década depois de sua criação, dá lugar ao PRT.

### **2.2.2 Diferentes regionalizações para diferentes abordagens**

Uma vez esclarecido o pensamento que se tem aqui acerca da questão do estabelecimento de regiões no âmbito do turismo, assim como o processo a partir do qual chegou-se a proposta atual de regionalização como palavra de ordem no planejamento do turismo no Brasil, importa tratar sobre as regionalizações que se deram no interior – e nas proximidades – da RMS, uma vez que focal neste texto.

A RMS compõe-se de 13 municípios, quais sejam: Camaçari, Candeias, Dias D’Ávila, Itaparica, Lauro de Freitas, Madre de Deus, Mata de São João, Pojuca, Salvador, São Francisco do Conde, São Sebastião do Passé, Simões Filho e Vera Cruz<sup>32</sup>. Estes distribuem-se conforme a Figura 7.

---

<sup>32</sup> A explanação mais detalhada acerca dos citados municípios se fará nos capítulos 3 e 4.

Figura 7 - Delimitação da Região Metropolitana de Salvador



Fonte: Silva, Silva e Silva (2015).

Com um total de 3.573.973 habitantes distribuídos num território de 4.375,123 km<sup>2</sup> (INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, 2010a), a RMS situa-se na sétima colocação entre as RMs do país, em termos populacionais. Importante ressaltar, todavia, que esses pouco mais de 3,5 milhões de habitantes não estão distribuídos de forma homogênea no território desta região. Apenas os municípios de Salvador, Camaçari e Lauro de Freitas – os três mais populosos da RMS, respectivamente – concentram 86% da população total<sup>33</sup> (BRASIL, 2015b).

Além do fator populacional, que já diferencia em muito alguns municípios, mesmo no interior da RMS, a variedade de regionalizações observada carece de maior atenção. Se considerarmos apenas as que têm relevância para o objeto de estudo desta dissertação, tem-se as já mencionadas Região Metropolitana, Zonas Turísticas e Polos

<sup>33</sup> Mais precisamente 3.082.075 habitantes.

de Turismo, ao que se acrescenta os Territórios de Identidade. Sobre estes últimos, vale tecer algumas considerações.

Território de Identidade é a divisão regional proposta pelo governo estadual para fins de planejamento do território da Bahia. Criaram-se um total de 27 Territórios, como se vê na Figura 8, que vieram em substituição às 15 Regiões Econômicas que, até 2007, foram as unidades de planejamento norteadoras das ações do governo (BORGES; SERPA, 2012). Tomaram-se como critérios para delimitação dessas regiões, aspectos culturais, econômicos e ambientais, assim como o sentimento de pertencimento das comunidades, que opinaram, por meio de seus representantes, durante o processo (BAHIA, 2015).

Figura 8 - Territórios de Identidade no estado da Bahia, 2015



Fonte: Bahia (2015).

Como visto, não são poucas as regionalizações que incluem um ou mais municípios dentre os que compõem a RMS. No âmbito do turismo, por exemplo, nos

idos dos anos 2000 são duas – conforme já mencionado acima. Evidentemente, nem todas utilizam critérios comuns, e é justamente sobre isso que vale direcionar, mesmo que sucintamente, algumas considerações a fim de ponderar sobre a forma como se fez as divisões regionais, nas principais regionalizações que incluem a região foco deste estudo. O Quadro 5 a seguir apresenta essas regionalizações e os municípios que as compõem.

Quadro 5 - Comparativo entre regiões com municípios comuns aos da RMS

Municípios	RMS	Zonas Turísticas		PRODETUR/NE II	Territórios de Identidade		
		Baía de Todos os Santos	Costa dos Coqueiros	Polo de Turismo Salvador e Entorno	18 – Litoral Norte e Agreste Baiano	21 - Recôncavo	26 – Metropolitano de Salvador
Camaçari	X		X	X			X
Candeias	X						X
Dias D'Ávila	X						X
Itaparica	X	X		X			X
Lauro de Freitas	X		X	X			X
Madre de Deus	X	X		X			X
Mata de São João	X		X	X	X		X
Pojuca	X				X		X
Salvador	X	X		X			X
São Francisco do Conde	X	X		X		X	X
São Sebastião do Passé	X					X	X
Simões Filho	X						X
Vera Cruz	X	X		X			X
Jaguaripe		X		X			
Nazaré		X		X		X	
Salinas da Margarida		X		X		X	X
Maragogipe		X		X		X	
São Félix		X		X		X	
Cachoeira		X		X		X	
Saubara		X		X		X	
Santo Amaro		X		X		X	
Jandaira			X	X	X		
Conde			X	X	X		
Esplanada			X	X	X		
Entre Rios			X	X	X		

Fonte: Elaborado pelo autor desta dissertação (2017).

Antes de mais nada, é válido ressaltar que, considerando a quantidade de municípios envolvidos nos quatro modelos de regionalização considerados<sup>34</sup>, optou-se por excluir do quadro os municípios que figuravam em apenas uma única, dentre as quatro regionalizações escolhidas. Isto por considerar que, uma vez que o objetivo do quadro é apresentar as correlações e disparidades nas regionalizações que abrangem o território focal neste texto, acredita-se que os municípios inclusos em apenas uma delas têm pouca representatividade para a análise que será empreendida. Uma vez retirados tais municípios, obtém-se um saldo de 25 municípios, estes com um maior nível de integração entre si e, conseqüentemente, com a unidade territorial em foco neste texto.

<sup>34</sup> Um total de 53 municípios.

Por meio do Quadro 5, nota-se uma coerência na definição dos municípios turísticos nas regiões consideradas do Prodetur/NE I e II, visto que o Polo de Turismo Salvador e Entorno (PRODETUR II) nada mais é do que a junção das antigas ZTs Baía de Todos os Santos e Costa dos Coqueiros, o que mostra continuidade nos critérios de regionalização e, também, na linha de planejamento.

No que tange aos territórios de identidade, há, no presente, total alinhamento entre os municípios da RMS e os do TI Metropolitano de Salvador. Contudo, até a primeira metade de 2015, antes do lançamento do Plano Plurianual (PPA) 2016-2019 pelo governo do estado, havia incongruências entre estes. Em razão disto, no Quadro 5, sinalizou-se em vermelho a antiga lotação dos municípios que sofreram alteração quanto à região à que pertenciam. Percebe-se, portanto, que, antes da citada alteração, quatro dos treze municípios pertencentes à RMS não pertenciam ao território de identidade Metropolitano de Salvador. Estes eram: Mata de São João e Pojuca que pertenciam ao território de identidade Litoral Norte e Agreste Baiano; além de São Francisco do Conde e São Sebastião do Passé. O caso mais destoante era Salinas da Margarida. Isto se deve ao fato de que o município, apesar de não pertencer à Região Metropolitana de Salvador, estava inserido no território de identidade Metropolitano de Salvador. O estranhamento se justificava, especialmente, se observado o viés territorial: Salinas da Margarida está cercado pelos municípios de Jaguaripe, Maragogipe e Saubara que favorecem sua maior identificação com o Recôncavo. Atualmente Salinas da Margarida já foi realocado para o TI Recôncavo.

Num contexto geral, não há muitas críticas a se fazer, especialmente depois dos ajustes feitos no PPA vigente, que aproximaram os critérios utilizados na delimitação das regiões.

Visto isto, e antes de iniciar nossas considerações acerca da RMS de forma mais efetiva, cabe versar, sucintamente, sobre o Turismo Metropolitano, segmento sobre o qual não há muita teoria, mas cuja abordagem se faz necessária aqui, em razão de se efetivar nos moldes centrais que balizam esse texto, quais sejam: turismo e região metropolitana.

### 2.3 TURISMO METROPOLITANO

Entendido como uma vertente dentro do turismo urbano, o segmento apresenta certas peculiaridades que o caracterizam, sendo uma das principais o cenário onde se

realiza. É no contexto das metrópoles e suas respectivas regiões que o turismo metropolitano ganha espaço, tendo, portanto, uma expressão inerentemente regionalizada, fundamentando-se numa concepção sistêmica da cidade, haja vista que a entende como ente que interdepende dos municípios que o circundam<sup>35</sup> (MARCHENA GÓMEZ, 1995).

Nesse plano, o turismo se apresenta de modo muito mais imbricado, visto que, dentro do tecido urbano complexo das cidades, sobretudo das metrópoles<sup>36</sup>, segmentos diversos do turismo coexistem e concorrem associados à oferta urbana. Em se tratando de Salvador, por exemplo, se pode notar com maior clareza a existência dos segmentos sol e praia, de negócios e étnico-cultural, todos estes se valendo da oferta de equipamentos urbanos disponíveis não apenas à atividade turística, mas dos quais ela se apropria – como é característico da atividade.

A existência de uma infraestrutura que proporcione o atendimento das necessidades e conforto aos viajantes, possibilita que esses espaços passem a receber, também, equipamentos voltados ao entretenimento e lazer, tornando-se, portanto, lugares propícios e atrativos àqueles que desejam fugir da tensão do dia-a-dia de seus locais habituais de residência.

Esse processo, em turismo, diz respeito a apenas uma das esferas contidas no processo macro da metropolização. Esta que se dá quando da intensificação do crescimento de uma cidade a ponto de tornar-se uma centralidade frente aos demais municípios de seu entorno, que passam a assumir uma dinâmica espaço-territorial semelhante – uma vez que a metrópole cresce tanto que se expande para além de seus limites político-administrativos. O principal catalisador desse processo no Brasil foi a industrialização que, a partir do século XIX, passou a constituir vetores de crescimento rumo às cidades que as sediavam, pela atratividade que geravam aos trabalhadores das regiões de entorno. Isto resultava no aumento da aglomeração urbana nesses locais e, por isso, na necessidade de uma maior concentração de serviços e no aumento da infraestrutura urbana, a fim de atender essa demanda crescente.

Em razão da vinculação do ideal de regionalização com a temática desenvolvida neste texto<sup>37</sup>, assim como sua correlação com o turismo metropolitano, convém dar

---

<sup>35</sup> Tal interdependência é no que toca à atividade turística.

<sup>36</sup> Por concentrarem não apenas questões próprias, mas, também, informações, serviços, capital, pessoas e, em decorrência de tudo isso, problemas oriundos de seu entorno.

<sup>37</sup> Uma vez que este se apresenta como diretriz central para o desenvolvimento do turismo no Brasil - no que toca a sua organização espacial.



maior clareza a um processo urbano que além de contrastar, de certo modo, com as proposições da regionalização, é relevante na compreensão do turismo metropolitano: a metropolização. Importante, portanto, compreender sua diferenciação, a fim de assimilar melhor ambos os processos quando da abordagem empírica.

Em se tratando precisamente desse processo no âmbito do turismo, Silva, Silva e Carvalho (2008) versam sobre a questão, que, por sinal, é um processo quase que intrínseco ao fenômeno turístico. Os autores definem metropolização turística como sendo “o processo de **expansão da região metropolitana** preponderantemente centrada nas atividades de turismo, recreação e lazer, resultando em intensos mecanismos de interação entre a metrópole e a nova área” (SILVA; SILVA; CARVALHO, p. 196, grifo nosso). No trecho, evidencia-se que, para a articulação entre a metrópole e sua região metropolitana, são imperativas atividades comuns – nesse caso específico, o turismo –, com o que podemos inferir a necessidade de haver mecanismos que façam com que dialoguem.

É nestes mecanismos que se situa a diferença basilar entre a regionalização e metropolização. A regionalização proposta nos PNTs a partir de 2003 pressupõe a existência de instâncias de governança<sup>38</sup>, mecanismos por meio dos quais facilita-se uma relação horizontalizada entre os municípios-membros. Na metropolização o processo mais se assemelha a uma “canibalização”, por parte da metrópole sobre sua região de entorno. Em poucas palavras, na regionalização a relação que se dá é de simbiose, parceria, enquanto que na metropolização o que ocorre é uma tendência aos demais municípios subsidiarem o crescimento, por vezes macrocéfalo, da metrópole.

No intuito de corroborar com a definição supramencionada, acredita-se ser necessária a apresentação de uma segunda visão, complementar à primeira. Para Mascarenhas (2010), metropolização turística é a influência da metrópole sobre sua região metropolitana de modo que se possa converter os locais do entorno – aos quais o turismo seja fator de interesse – em regiões turísticas. Assim como na maioria das cidades conurbadas no Brasil, cujas metrópoles são turísticas, a grande problemática que se insere não é fortalecer o processo de integração – conurbação – dessas cidades, mas desenvolver, num ritmo e sentido equitativo, a atividade turística existente na metrópole, potencializando-a junto as cidades do entorno.

---

<sup>38</sup> Entendam-se “instâncias de governança” como espaços privilegiados para concertação, onde pressupõe-se a presença e participação dos agentes envolvidos num dado processo, em nosso caso específico o planejamento e gestão integrados do turismo numa dada região (BRASIL, 2013).

No caso específico do par Salvador–Lauro de Freitas, soma-se, ainda, o processo de conurbação<sup>39</sup>, visto que as redes que fazem a ligação entre essas cidades – como transporte coletivo, por exemplo – estão bastante aproximadas e há realmente uma integração espacial entre as cidades. Até mesmo a “zona de amortecimento” entre uma e outra é pouco ou nada percebida. A título de exemplo, todas as linhas de transporte coletivo por ônibus de Lauro de Freitas têm seu destino final ou passam em algum trecho da capital Salvador. Ou seja, há uma inegável vinculação intermunicipal.

Os processos espaciais que aconteceram no decorrer do desenvolvimento de Lauro de Freitas e, especialmente, Salvador, conduziram para uma relação intensa de troca, na qual, partindo da capital, existe um crescente fluxo rumo às segundas residências e, até mesmo, mudanças de endereço<sup>40</sup>, veraneio e afins em direção a Lauro de Freitas e esta por sua vez, envia um crescente fluxo da “mercadoria força de trabalho” que realiza um movimento pendular diário (Lauro de Freitas/Salvador/Lauro de Freitas), o que se verá com maior detalhamento na seção a seguir (VILLAÇA, 2001, p. 41).

Com isso, se pode perceber que a relação entre Lauro de Freitas e Salvador é um misto de metropolização e conurbação, visto que, mais que conectadas por meio de determinadas redes, algumas das quais se abordará com maior detalhamento no capítulo seguinte, a conexão é tão intensa que é perceptível a troca de fluxos entre essas cidades. – como se pressupõe na metropolização (SILVA; SILVA; CARVALHO, 2008).

A metropolização turística é um processo que, apesar de possuir semelhanças, difere do Turismo Metropolitano. Mas, afinal, o que vem a ser Turismo Metropolitano? Não existe vasta teoria sobre o segmento, pelo contrário, no entanto alguns autores, como Ferreira (2009) e Araújo (2013), por exemplo, se valem do termo estritamente para fazer referência ao turismo que acontece dentro do território metropolitano, independente da forma como este se dá, seus segmentos etc.

No tocante à aceção que nos interessa aqui, ou seja, turismo metropolitano enquanto segmento, Bote Gómez (1995, p. 115) o entende como um conceito complexo, mas do qual podem ser extraídas características que o tornam peculiar frente aos demais segmentos, quais sejam

---

<sup>39</sup> Entenda-se conurbação como “a fusão de áreas urbanas”, como sumariza Villaça (2001, p. 49).

<sup>40</sup> Lauro de Freitas é o destino preferido pelos soteropolitanos em busca de imóveis. Segundo pesquisa da Associação de Dirigentes de Empresas do Mercado Imobiliário da Bahia (ADEMI), no ano de 2010, cerca de 20% da demanda total por imóveis, por parte dos soteropolitanos, tinha como alvo o município de Lauro de Freitas (REBOUÇAS, 2010).

*[...] el predominio de los recursos de carácter cultural o creados por el hombre, motivaciones heterogéneas y concentración de oferta de calidad y actividades reflejo en gran medida de su dinamismo económico, financiero, universitario o profesional propios de toda aglomeración, así como de su patrimonio histórico-artístico.*

Logo de início, destaca-se a necessidade de uma expressiva pujança cultural e de uma oferta de bens e serviços variada e de qualidade, em razão de que este, como o próprio autor também destaca no trecho, volta-se a um público heterogêneo e, portanto, com interesses diversificados – ao que se pressupõe, ainda, um alto nível de exigência por parte desse consumidor/turista. O autor complementa essa ideia destacando que o turismo metropolitano não se trata de um viés alternativo dentro da atividade, mas de um subsegmento potencializado e mais competitivo do turismo urbano ou, nas palavras do autor, “*el último episodio del turismo de ciudad [ou turismo urbano]*” (MARCHENA GÓMEZ, 1995, p. 17).

Fazendo coro ao apresentado por Bote Gómez (1995), Marchena Gómez (1995) acrescenta que, diferentemente do que se pode pressupor, para que um município seja classificado como dentro da dinâmica do turismo metropolitano, este não precisa necessariamente fazer parte de uma região metropolitana – no sentido político-administrativo. Sendo a recíproca verdadeira, de modo que nem todos os municípios que fazem parte de uma dada região metropolitana, mesmo que turísticos, se encontrarão inseridos na dinâmica do turismo metropolitano. Todavia, para o autor, o pré-requisito basilar é que nesse município haja uma “*acumulación sucesiva de experiencia e innovación turística*” (MARCHENA GÓMEZ, 1995, p. 9). Em outras palavras, que dado município mantenha-se numa contínua melhoria de seu produto turístico, sendo útil para o aumento da competitividade dentro da configuração que a atividade turística assume no contexto metropolitano.

Nota-se como, no turismo metropolitano, a cidade é percebida como um produto essencialmente integrado com os municípios turísticos do entorno metropolitano – uma vez que assumam as características já apresentadas como requisitos à essa classificação. Afinal, é importante deixar claro, já se pressupõe que as cidades num contexto metropolitano, notadamente as metrópoles, apresentem um quadro mínimo de integração entre si. No turismo metropolitano tal pressuposição passa a ser setorial, uma vez que centrada na atividade turística.

Além da integração, outro elemento que ambos os autores destacam como inerente ao segmento é a efervescência inovativa, em vistas da criação e atualização do

produto oferecido ao público diversificado que o turismo metropolitano se caracteriza por atrair. A esse respeito, e em contribuição ao entendimento sobre turismo metropolitano, Marchena Gómez (1995) lista cinco características básicas que, segundo ele, são inerentes às cidades onde o turismo metropolitano se efetiva, são elas: 1) Incentivo a capacitação de mão de obra e formação continuada, de modo a ter prestadores de serviço que contribuam para a boa imagem do destino e satisfação dos turistas; 2) Melhorias, especialmente de ordem paisagística, no entorno urbano, de modo a tornar a cidade mais agradável e receptiva a seus moradores e, por consequência, também, aos visitantes; 3) Modernização da infraestrutura da cidade, em diversos aspectos, de modo a deixá-la numa posição de destaque frente aos demais destinos; 4) Preparação da cidade para sediar eventos, especialmente de cunho cultural, ou seja, possuir teatros e demais espaços que possibilitem à cidade receber espetáculos e atrações que chamem a atenção para o lugar.- lembrando que estruturas para receber eventos esportivos e comerciais também têm peso considerável -; e 5) Equilíbrio de áreas com diversos tipos de apelo: cultural, de lazer, de negócios, para práticas esportivas, sem esquecer daqueles destinados exclusivamente para puro descanso de turistas e residentes. Esse último ponto, inclusive, o autor destaca como “*muy particular del turismo metropolitano*” (MARCHENA GÓMEZ, 1995, p. 10).

Contudo, o autor acrescenta que esses cinco pontos vinculam-se a dois aspectos que os sustentam, sendo estes: sinais identitários próprios do lugar – na figura de monumentos, edifícios ou algum tipo de manifestação característica – e uma rotina sucessiva de eventos de teor cultural, esportivo, profissional etc., de maneira que marque este espaço, contribuindo para a diversificação da oferta e, por consequência, também, da demanda pelo destino – requisitos do segmento.

Fica claro o destaque dado aos serviços não específicos do turismo e do próprio espaço urbano como fundamentalmente relevantes para a competitividade dos destinos. Percebe-se, portanto, que as cidades onde ocorre o turismo metropolitano, nos limites estabelecidos por Bote Gómez (1995) e Marchena Gómez (1995), têm de ser cidades tendentes à globalização, uma vez que as competências que essas cidades têm de assumir apontam na direção do preparo para se inserirem às redes e se fazer representativas nelas.

Contudo, importante abrir aqui um parêntese para assinalar o fato de que a delimitação fixada pelos citados autores para o turismo metropolitano reflete, em muito, a perspectiva europeia de ambos. De maneira que, se se considerar rigidamente o

estabelecido por estes, muito dificilmente as metrópoles brasileiras se enquadrariam em todos os pontos elencados, notadamente no que tange ao alto grau de integração intermunicipal no âmbito da atividade, assim como a área de inovação em turismo, pressupostos para o segmento. Ambos os aspectos, na realidade brasileira, são frágeis, especialmente no tocante ao turismo. Isto porque, apesar do turismo ter dado alguns saltos para seu desenvolvimento no Brasil, conforme visto na subseção 2.2.1, ainda hoje não é encarado com a devida seriedade pelas instâncias gestoras da atividade, o que faz com que, em diversos momentos, ela seja conduzida de modo amador.

Assim, acredita-se que cabe aqui uma atualização no entendimento de turismo metropolitano, dessa vez considerando a realidade das RMs brasileiras. Vale ressaltar, entretanto, que o objetivo não é “afrouxar” os limites da definição, mas atribuir limites com melhor identificação com o contexto aqui estudado. Acredita-se que a proposição é válida, inclusive, para uma maturação do conceito, haja vista que a definição dos autores referidos data de mais de duas décadas atrás e, como já visto, pouca literatura se tem sobre o tema.

Nesse contexto, entende-se aqui o turismo metropolitano como uma vertente do turismo urbano, em que há o compartilhamento de um produto/destino turístico por um mínimo de 2 municípios, sendo um deles a metrópole. De maneira que, tanto atrativos quanto a planta turística se distribuem no território desconsiderando os limites intermunicipais, ou seja, o turismo se dá de modo regionalizado, tendo como centro a metrópole. A composição do seu produto se dá com atrativos de naturezas diversas voltados a um público heterogêneo, atrativos estes distribuídos num território que, invariavelmente, excede os limites político-administrativos da metrópole. No turismo metropolitano, apesar de o destino se centrar na metrópole, esta estabelece uma relação de interdependência com pelo menos um dentre seus municípios de entorno, que além de atrativos, contribuem na composição da planta turística da região.

Desse modo, os pré-requisitos basilares do turismo metropolitano, nos moldes aqui estabelecidos, são: a) a existência de um mínimo de dois municípios – sendo um deles uma metrópole – cuja “cadeia produtiva” seja intensamente integrada; b) um produto turístico diversificado capaz de atrair um público igualmente heterogêneo; e c) uma infraestrutura urbana de base com qualidade suficiente para proporcionar boa fluidez nos deslocamentos entre seus municípios turísticos.

Tais movimentos podem ter implicações diretas no turismo, uma vez que, em se tratando do caso específico de Salvador – enquanto metrópole turística –, sua

aproximação ao município vizinho potencializa a pretendida articulação da atividade. Valendo-se das possibilidades que tais relações agregam e, ainda, as elucidações que é possível se ter à luz da história, o capítulo a seguir se ocupará de tratar sobre o processo de instituição da RMS e sua consolidação na Bahia, assim como algumas das implicações que essa instituição fomentou nos municípios integrantes da RMS.

Acerca desse processo, inclusive em um ponto de vista para além do setorial, a seção a seguir aborda as principais minúcias inerentes ao processo de metropolização. Isto mais precisamente a partir da abordagem da Região Metropolitana de Salvador, como caso em análise, pela sua mais do que clara representatividade para o cumprimento dos objetivos propostos neste texto.

### 3 O MARCO TERRITORIAL DA REGIÃO METROPOLITANA DE SALVADOR SOB A PERSPECTIVA DE LAURO DE FREITAS/BA

Não há como desenvolver uma busca pela compreensão da dinâmica do turismo na RMS, sem tratar dos processos urbanos, econômicos e políticos que influíram para a atual conformação dessa região. Até porque, o turismo não ocorre isoladamente no espaço, pelo contrário, como já visto, ele concorre com diversas outras atividades, influenciando e sendo também influenciado por elas. Valendo-se dessa dialética, impõe-se uma análise para além da visão setorial, como necessária à identificação dos processos que permitiram ou motivaram a incidência do turismo sobre os municípios hoje turísticos na RMS. Compreendendo a interrelação desses elementos, a análise se dará *pari passu* com os movimentos turísticos, uma vez que sua análise totalmente em separado também seria igualmente frágil.

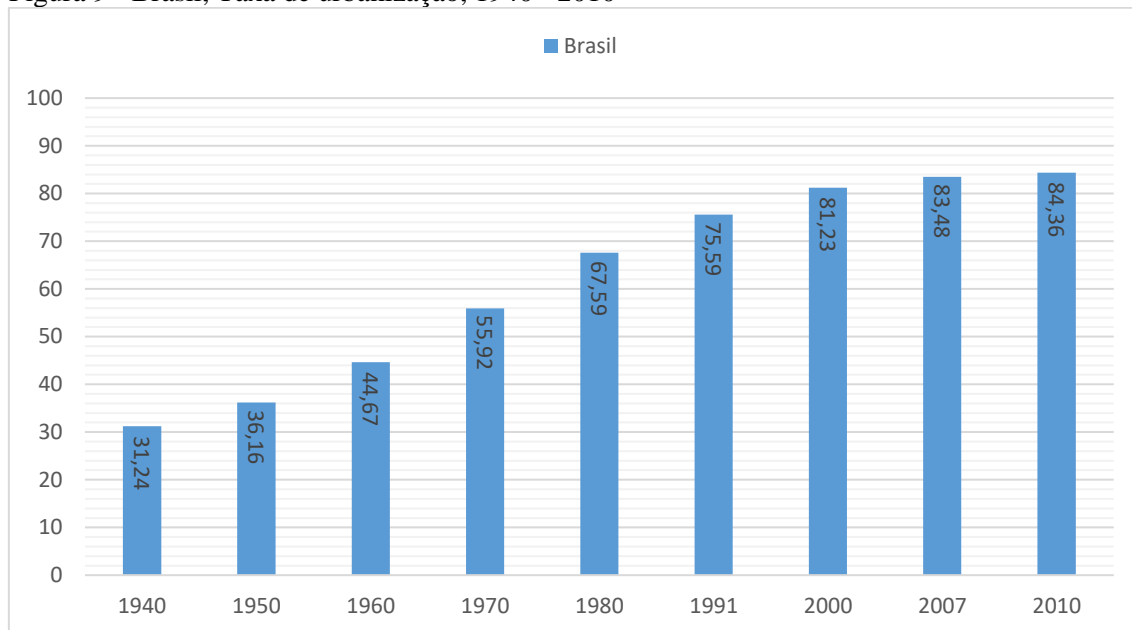
#### 3.1 CONTEXTUALIZANDO AS REGIÕES METROPOLITANAS NO BRASIL

As regiões metropolitanas - hoje entendidas como “aglomeração urbana que configura uma metrópole”, (BRASIL, 2015c), ou seja, agrupamento de um mínimo de 2 municípios geograficamente ligados e cuja dinâmica está funcionalmente integrada -, inicialmente não tiveram muita clareza nos critérios que definiam sua instituição. Na década de 1970, como já visto, foi quando se deu a implantação das primeiras 9 RMs brasileiras<sup>41</sup>. O Brasil passava pelo período em que esteve sob a gestão do militarismo, de modo que a política que deu origem a essas regiões refletiu o pensamento daquele tipo de governo, ou seja, promover a centralização para melhor controle do território nacional (SOUZA, 2008). Desse modo, e em decorrência dos objetivos supracitados, a criação de RMs imprimiu no território brasileiro uma característica que até então este ainda não possuía: uma urbanização massiva. Ou melhor, catalisou o processo de urbanização já iniciado, mas que ainda não era tão representativo no país. A Figura 9 retrata essa situação com maior clareza.

---

<sup>41</sup> Sendo 8 em 1973 por força da Lei complementar n° 14, de 8 de julho de 1973, e a última – RM do Rio de Janeiro – no ano seguinte, por meio da Lei complementar n° 20, de 1° de julho de 1974.

Figura 9 - Brasil, Taxa de urbanização, 1940 - 2010



Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2016).

Percebe-se que a partir de 1950 há um aumento mais expressivo no percentual de urbanização do Brasil, saltando cerca de 8 pontos percentuais de 1950 para 1960 e 9 pontos daí até a década seguinte. Todavia, é a partir de 1970, quando mais da metade da população nacional passa a residir em áreas urbanas, que o processo ganha maior expressão. Considerando os mais de 190 milhões de habitantes do último censo do IBGE, em 2010 a população urbana do país era de 160.925,792 habitantes.

Souza (2008) aponta que esse desenho institucional, pautado nas RMs, deu ao governo federal um controle significativo das regiões mais dinâmicas do país<sup>42</sup>, já buscado por aquele governo. Findado o período militar e promulgada a constituição de 1988 o processo de metropolização do país passa a pautar-se de modo diferente do que havia instituído as primeiras RMs do Brasil. A nova Constituição faz uma completa cisão com o que vinha sendo proposto pelo governo militar ao pautar-se na desconcentração das ações. Nesse afã, os municípios são elevados à categoria de entes federados, ganhando mais autonomia junto aos estados, e retira-se da esfera federal a responsabilidade pela criação de novas RMs, passando a ser competência do legislativo dos estados. A carta constitucional em seu artigo 25. § 3º postula o seguinte:

Os Estados poderão, mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas

<sup>42</sup> À época RMs de Belém, Belo Horizonte, Curitiba, Fortaleza, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro, Salvador e São Paulo.



por agrupamentos de municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum. (BRASIL, 1988).

Vale chamar atenção ao fato de que a única condicionante à criação de novas RMs é que seus municípios componentes sejam limítrofes. Tem início, portanto, uma nova metropolização, que agora acaba por ser mais formal do que prática.

Até o início da década de 1990, ainda não havia sido acrescida nenhuma outra às 9 RMs estabelecidas nos anos 1973/74. Todavia, a partir dessa década, notadamente após 1994, é que tem início o que Barreto (2012) chama de “verdadeiro *boom* quantitativo” das RMs, uma vez que são criadas uma série de novas Regiões Metropolitanas. Ao final dos anos 1990 já haviam sido criadas outras 13 RMs no país<sup>43</sup>. Processo esse que, inclusive, foi bastante criticado pela falta de critérios no estabelecimento dessas regiões.

O estado de Santa Catarina é o principal alvo de contestações a esse respeito, em razão de terem sido criadas 8 RMs em seu território, sendo que nenhuma delas sequer chegava a 1 milhão de habitantes, quando da sua criação. O processo de instituição dessas RMs foi tão controverso que todas elas chegaram a ser extintas por força da Lei Complementar 381/2007, mas foram reestabelecidas novamente em 2010, com a Lei Complementar 495/2010 (BARRETO, 2012).

A despeito dessas distorções, desencadeadas pela descentralização pós-1988, é importante chamar a atenção para os pontos positivos – não poucos - que a transferência da competência de criação de RMs desencadeou. Acredita-se que o principal deles é a fixação, em texto, do principal elemento que justifica a criação de RMs: a organização integrada dos municípios-membros para a execução das Funções Públicas de Interesse Comum (FPIC)<sup>44</sup>, passando a ser pressuposto necessário à metropolização. No texto constitucional de 1967 já figurava a proposição de ação integrada entre municípios de uma mesma RM, denominado, em seu Art. 157, § 10, de “serviços de interesse comum”. Todavia, essa integração é melhor instrumentalizada a partir da já aludida descentralização proporcionada pela atual Constituição, haja vista que os estados e, especialmente, municípios, têm maior liberdade e voz para desenvolver esse processo de governança regional.

---

<sup>43</sup> Cf. Quadro 6.

<sup>44</sup> As FPICs são questões tais como: saneamento básico, transportes, uso do solo, saúde, educação, segurança e demais elementos que, na dinâmica do espaço metropolitano, não se balizam pelos limites municipais.

Quadro 6 - Brasil, RMs e RIDEs ordenadas por ano de criação, posição em 2010

RMs e RIDEs	Unidade da Federação	Ano de instituição
Belém	PA	1973
Fortaleza	CE	1973
Recife	PE	1973
Salvador	BA	1973
Belo Horizonte	MG	1973
São Paulo	SP	1973
Curitiba	PR	1973
Porto Alegre	RS	1973
Rio de Janeiro	RJ	1974
Aracaju	SE	1995
Grande Vitória	ES	1995
Baixada Santista	SP	1996
Natal	RN	1997
Maceió	AL	1998
Vale do Aço	MG	1998
Londrina	PR	1998
Maringá	PR	1998
Florianópolis	SC	1998
Norte/Nordeste Catarinense	SC	1998
Vale do Itajaí	SC	1998
RIDE Distrito Federal e entorno	GO/DF/MG	1998
Goiânia	GO	1999
Campinas	SP	2000
RIDE Petrolina-Juazeiro	BA/PE	2001
RIDE Grande Teresina	PI/MA	2001
Carbonífera	SC	2002
Foz do Rio Itajaí	SC	2002
Tubarão	SC	2002
Macapá	AP	2003
Grande São Luís	MA	2003
João Pessoa	PB	2003
Sudoeste Maranhense	MA	2005
Manaus	AM	2007
Chapecó	SC	2007
Cariri	CE	2009
Campina Grande	PB	2009
Agreste	AL	2009
Vale do Rio Cuiabá	MT	2009
Lajes	SC	2010

Fonte: Adaptado de Barreto (2012).

O Quadro 6 elenca todas as RMs e RIDEs oficiais do país. Sendo essas últimas um modelo de regionalização semelhante ao das RMs, porém com um arranjo federativo mais complexo, visto que reúnem municípios pertencentes a mais de um

estado<sup>45</sup>. Percebe-se o *boom* de criação de RMs que se iniciou na segunda metade da década de 1990, quando foram criadas 13 regiões e na década seguinte, já nos anos 2000, com a criação de 17 RMs.

Desse modo, conclui-se que a metropolização brasileira se deu em etapas, sendo a primeira delas em 1973/74, com a instituição das primeiras RMs do país, dando início a um novo momento da urbanização no país, agora centrado nesses aglomerados urbanos. A segunda etapa se dá após a promulgação da Constituição de 1988, quando se dá uma nova guinada nos rumos que a metropolização do país vinha seguindo. Nesse novo momento os estados e municípios assumem maior protagonismo pelo poder de decisão que lhes é conferido pela nova carta constitucional. E a etapa mais recente desse processo se dá a partir de 2010, com o que entende-se ser um momento de consolidação das RMs já estabelecidas, haja vista que, na primeira etapa, as primeiras RMs já estavam afirmando-se no território brasileiro, passando-se mais de 15 anos sem que se acrescentasse nenhuma outra RM. Após 1988, surge uma efervescência pela institucionalização de novas regiões dessa natureza, num esforço que, como visto, careceu de melhor planejamento em alguns casos, notadamente em Santa Catarina. Todavia, apesar desse momento de intensa movimentação, nas décadas de 1990 e 2000, entende-se que o momento posterior a 2010 é de consolidação das regiões até então estabelecidas.

Na Tabela 1 elencam-se as RMs brasileiras, chamando a atenção para os elevados números da urbanização nessas regiões, assim como sua relevância no contexto geral brasileiro.

---

<sup>45</sup> As RIDEs são previstas pelo Art. 43 da Constituição Federal, criadas com a finalidade de destacar áreas prioritárias para articulação das ações da União (BRASIL, 1988).

Tabela 1 - Brasil, Regiões Metropolitanas no Censo, 2010

Regiões Metropolitanas	Pop. Total	Pop. Urbana	Área Total (km <sup>2</sup> )	Densidade (hab/km <sup>2</sup> )
Manaus - AM	2 106 322	1 975 896	101 475,4	20,76
Belém - PA	2 101 883	2 036 787	2 536,9	828,53
Macapá - AP	363 747	499 466	7 988,1	62,53
Grande São Luís - MA	1 331 181	1 098 116	2 898,9	459,20
Sudoeste Maranhense - MA	345 873	289 015	7 251,7	47,70
Cariri - CE	564 478	444 899	5 456,0	103,46
Fortaleza - CE	3 615 767	3 475 114	5 794,7	623,97
Natal - RN	1 351 004	1 215 497	2 807,5	481,21
Campina Grande - PB	687 039	519 554	5 175,2	132,76
João Pessoa - PB	1 198 576	1 116 044	3 134,8	382,35
Recife - PE	3 690 547	3 589 176	2 773,8	1 330,52
Agreste - AL	601 049	331 448	4 968,9	120,96
Maceió - AL	1 156 364	1 131 281	1 924,6	600,84
Aracaju - SE	835 816	814 523	865,8	965,36
<b>Salvador - BA</b>	<b>3 573 973</b>	<b>3 506 152</b>	<b>4 353,9</b>	<b>820,87</b>
Belo Horizonte - MG	5 414 701	5 283 330	14 420,5	375,49
Valo do Aço - MG	615 297	562 974	6 701,0	91,82
Grande Vitória - ES	1 687 704	1 659 007	2 331,0	724,02
Rio de Janeiro - RJ	11 835 708	11 777 497	5 326,8	2 221,90
Baixada santista - SP	1 664 136	1 660 675	2 405,9	691,68
Campinas - SP	2 797 137	2 725 293	3 644,9	767,40
São Paulo - SP	19 683 975	19 458 888	7 947,3	2 476,82
Curitiba - PR	3 174 201	2 921 845	15 418,6	205,87
Londrina - PR	764 348	731 934	4 285,4	178,36
Maringá - PR	612 545	589 473	3 190,1	192,02
Carbonífera - SC	550 206	457 429	5 053,8	108,87
Chapecó - SC	403 494	317 228	4 938,2	81,71
Florianópolis - SC	1 012 233	931 184	7 465,7	135,58
Foz do Rio Itajaí - SC	532 771	510 857	1 012,4	526,23
Lajes - SC	350 532	291 758	19 090,8	18,36
Norte/Nordeste Catarinense - SC	1 094 412	991 327	10 829,5	101,06
Tubarão - SC	356 721	280 404	4 540,9	78,56
Vale do Itajaí - SC	689 731	617 602	5 006,4	137,77
Porto Alegre - RS	3 958 985	3 845 025	9 803,1	403,85
Vale do Rio Cuiabá - MT	833 766	800 920	21 545,1	38,70
Goiânia - GO	2 173 141	2 130 074	7 315,1	297,07
<b>TOTAL</b>	<b>83 729 363</b>	<b>80 587 692</b>	<b>321 678,6</b>	<b>260</b>
<b>BRASIL</b>	<b>190.755.799</b>	<b>160.925.792</b>	<b>8.515.767,05</b>	<b>22,40030732</b>

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2010).

Percebe-se como essas regiões comportam um significativo montante da população do Brasil, concentrando em um território de pouco mais de 300 km<sup>2</sup> -

equivalente a apenas 3,7% do território nacional brasileiro – cerca de 83 milhões de pessoas, o que corresponde a 43% da população total do Brasil. Vale destacar, ainda, que quase a totalidade dessa população vive em área urbana, de modo que, se for considerada apenas a população urbana brasileira, as RMs respondem por 80 milhões de pessoas ou 50% do total da população urbana do país. A RMS não foge à regra, apresentando a quase totalidade de sua população urbanizada, sendo que apenas 2% não estão em área urbana.

É inegável, portanto, a representatividade dessas regiões para a dinâmica do país, tendo contribuído, sobretudo, para a elevação gradual da taxa de urbanização percebida no Brasil nas últimas décadas, sobretudo após a década de 1970, conforme visto na Figura 9.

Na subseção a seguir, se dá maior atenção a uma RM em específico: a RMS. Esta que faz parte das RMs “originais”, uma vez que criada no grupo que se pode chamar de regiões pioneiras no Brasil. Sua importância se justifica pelo auxílio que dará a compreensão de Lauro de Freitas, município central desta análise, haja vista que sua formação e consolidação enquanto município está diretamente ligada aos movimentos metropolitanos.

### 3.2 DIFERENTES FORMATAÇÕES DA REGIÃO METROPOLITANA DE SALVADOR

Quando da sua criação, em 1973, a RMS possuía apenas 8 municípios, sendo eles: Salvador, Lauro de Freitas, Candeias, Camaçari, Simões Filho, São Francisco do Conde, Itaparica e Vera Cruz. Em 1985, a região passa a contabilizar 9 municípios, haja vista que Dias D’Ávila – que desde a sua criação em 1953<sup>46</sup> até aquele momento era um distrito subordinado ao município de Camaçari – emancipa-se, sendo elevado à categoria de município<sup>47</sup>. Em 1990, Madre de Deus também se insere no rol de municípios da RMS. Desde 1960, o hoje município figurava como distrito da capital Salvador, até que, através da Lei estadual 5.016 de junho de 1989 cria-se o município de Madre de Deus (INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, 2016a).

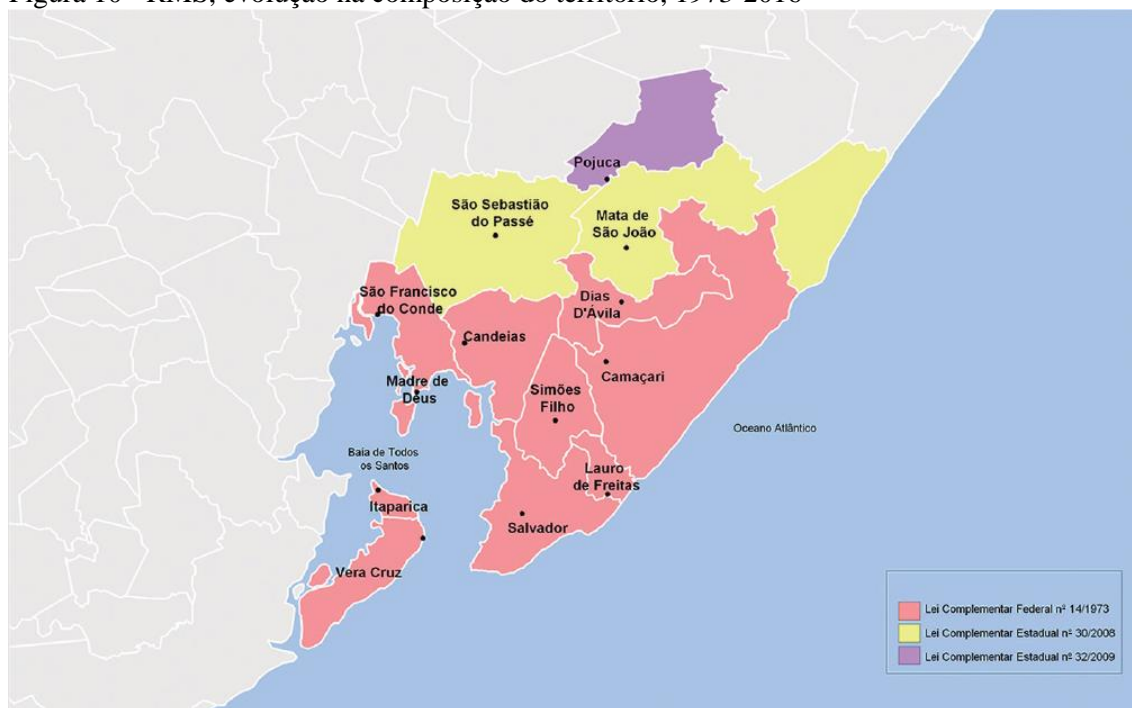
---

<sup>46</sup> Por força da Lei Estadual nº 628 de 30 de dezembro de 1953.

<sup>47</sup> Por meio da Lei Estadual nº 4.404, de 25 de fevereiro de 1985.

Em 2008, ocorre nova alteração na formatação da RMS. Pela Lei Complementar Estadual (LCE) n° 30/2008, se acrescenta os municípios de Mata de São João e São Sebastião do Passé. No ano seguinte, pela LCE n° 32/2009, Pojuca também passa a integrar a região, fazendo com que a RMS assuma a composição que tem hoje. A Figura 10 ilustra com maior clareza o histórico descrito acima.

Figura 10 - RMS, evolução na composição do território, 1973-2016



Fonte: Franco, Baggi e Ferreira (2013).

Note-se que, apesar da RMS ter passado dos 8 iniciais para 10 municípios, entre os anos 1973 e 1990, foi apenas em 2008 que houve um acréscimo real na extensão territorial da região, inicialmente a partir da inserção dos municípios de São Sebastião do Passé e Mata de São João, destacados em amarelo na Figura 10, e, no ano seguinte, Pojuca também passa a integrar a região, tornando-se o mais recente município membro da RMS. Como se pode observar, o crescimento da RMS se deu a nordeste da capital e metrópole Salvador, acompanhando o crescimento populacional e aumento da urbanização que ocorreu nessa mesma direção. Os Quadros 7 e 8 auxiliam na percepção dessa realidade.

Quadro 7- RMS, população absoluta dos municípios, 1970-2010

MUNICÍPIOS	ANO				
	1970	1980	1991	2000	2010
<b>Camaçari</b>	33.273	69.783	113.639	161.727	242.970
<b>Candeias</b>	34.195	54.081	67.941	76.783	83.158
<b>Dias D'Ávila*</b>	4.389	19.395	31.260	45.333	66.440
<b>Itaparica</b>	8.391	10.877	15.055	18.945	20.725
<b>Lauro de Freitas</b>	10.007	35.309	69.270	113.543	163.449
<b>Madre de Deus*</b>	6.928	8.296	9.183	12.036	17.376
<b>Mata de São João</b>	27.188	32.661	30.535	32.568	40.183
<b>Pojuca</b>	12.070	16.112	22.485	26.203	33.066
<b>Salvador</b>	1.007.195	1.493.685	2.075.273	2.443.107	2.675.656
<b>São Francisco do Conde</b>	20.738	17.835	20.238	26.282	33.183
<b>São Sebastião do Passé</b>	24.871	32.312	36.825	39.960	42.153
<b>Simões Filho</b>	22.019	43.578	72.526	94.066	118.047
<b>Vera Cruz</b>	12.003	13.743	22.136	29.750	37.567

Fonte: Silva, Silva e Silva (2015).

Nota: \* Importante ressaltar que, como Madre de Deus e Dias D'Ávila só se tornaram municípios em 1989 e 1985, respectivamente, os números das décadas de 1970 e 1980 para esses municípios se referiam aos distritos que eram à época.

Ratificando a afirmação anterior, e valendo-se das Quadros 7 e 8, percebe-se como os municípios situados a nordeste de Salvador destacam-se dentro do contexto metropolitano. No Quadro 7, pode-se ver que quatro dos cinco municípios com maior percentual de crescimento em sua população absoluta entre 1970 e 2010 estão na faixa a nordeste de Salvador. O Quadro 8, por sua vez, mostra que, dos cinco municípios de maior população relativa na RMS, três situam-se na citada faixa. Outro fator que faz coro com o dito acima, é a população absoluta desses municípios, visto que, na RMS, desconsiderando-se a capital, quatro dos cinco municípios de maior população também se encontram na faixa supracitada.

Quadro 8 - Densidade demográfica dos municípios da RMS, 2010

MUNICÍPIOS	DENSIDADE DEMOGRÁFICA
<b>Salvador<sup>48</sup></b>	8.548,42
<b>Lauro de Freitas</b>	2.833,38
<b>Simões Filho</b>	586,65
<b>Madre de Deus</b>	539,61
<b>Dias D'Ávila</b>	360,64
<b>Candeias</b>	321,87
<b>Camaçari</b>	309,65
<b>Itaparica</b>	175,58
<b>São Francisco do Conde</b>	126,24
<b>Vera Cruz</b>	125,33
<b>Pojuca</b>	113,97
<b>São Sebastião do Passé</b>	78,30
<b>Mata de São João</b>	63,46

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2016).

Válido atentar para dois fatos distintos, mas igualmente relevantes: primeiro, como já visto, o crescimento dos municípios a nordeste de Salvador foi mais expressivo que o dos situados em outras áreas dentro da RMS, o que, pode-se dizer, teve sua parcela de contribuição para a entrada de novos municípios na RMS - afinal os 3 municípios que foram integrados à RMS situam-se na extensão da referida parcela da região; segundo, que apesar do crescimento, não apenas da faixa destacada, mas de todos os municípios da RMS, a configuração da região ainda é de clara macrocefalia. Isto, inclusive, fica manifesto não apenas pela população relativa dos municípios, no que, com exceção de Lauro de Freitas – município vizinho e conurbado com a capital -, os demais 11 municípios que compõem a região estão muito distantes tanto dos 8.548,42 habitantes/km<sup>2</sup> de Salvador, quanto de seus 2,67 milhões de habitantes - como se pode ver nos Quadros 7 e 8.

Para se ter uma melhor ideia da situação, Salvador comporta 74,86% da população da RMS, o que representa  $\frac{3}{4}$  do total da região. Juntos, os 3 municípios mais populosos da RMS (Salvador, Camaçari e Lauro de Freitas) saltam esse percentual para 86,23%, ou seja,  $\frac{1}{4}$  dos municípios da RMS, numa área que equivale a 35%<sup>49</sup> da extensão total da região, se concentra a esmagadora maioria de sua população.

<sup>48</sup> Tendo em vista que a mensuração do IBGE da extensão territorial de Salvador computa uma parcela da Baía de Todos os Santos – parcela esta que se entende ser incoerente no cálculo da densidade demográfica do município -, vale lançar mão da mensuração de Fernandes (2000) que calcula uma área de 313km<sup>2</sup> de extensão terrestre, ao que a população relativa deixa de ser os 3.859,44 hab/km<sup>2</sup> (IBGE, 2016) para os 8.548,42 visto no Quadro 8.

<sup>49</sup> Mais precisamente 1.535,139km<sup>2</sup>.



Tal tendência não se verifica apenas na RMS. Outras metrópoles brasileiras também apresentam características semelhantes. Na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), por exemplo, a capital concentra 57,15% da população da região e 60,96% de seu PIB<sup>50</sup>. Vale ressaltar, também, que em 5 municípios (Osasco, Guarulhos, São Bernardo do Campo, Santo André e São Paulo), dos 39 que compõem a RMSP, estão concentrados 68,48% da população e 80,26% de seu PIB. A RM de Belo Horizonte não difere muito desse cenário. Composta por 34 municípios, somente Belo Horizonte responde por 48,63% da população total da RM e 47,7% de seu PIB. Seus 5 municípios mais populosos respondem por 78,95% dos habitantes e 83,02% do PIB (INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, 2010b; SÃO PAULO, 2016).

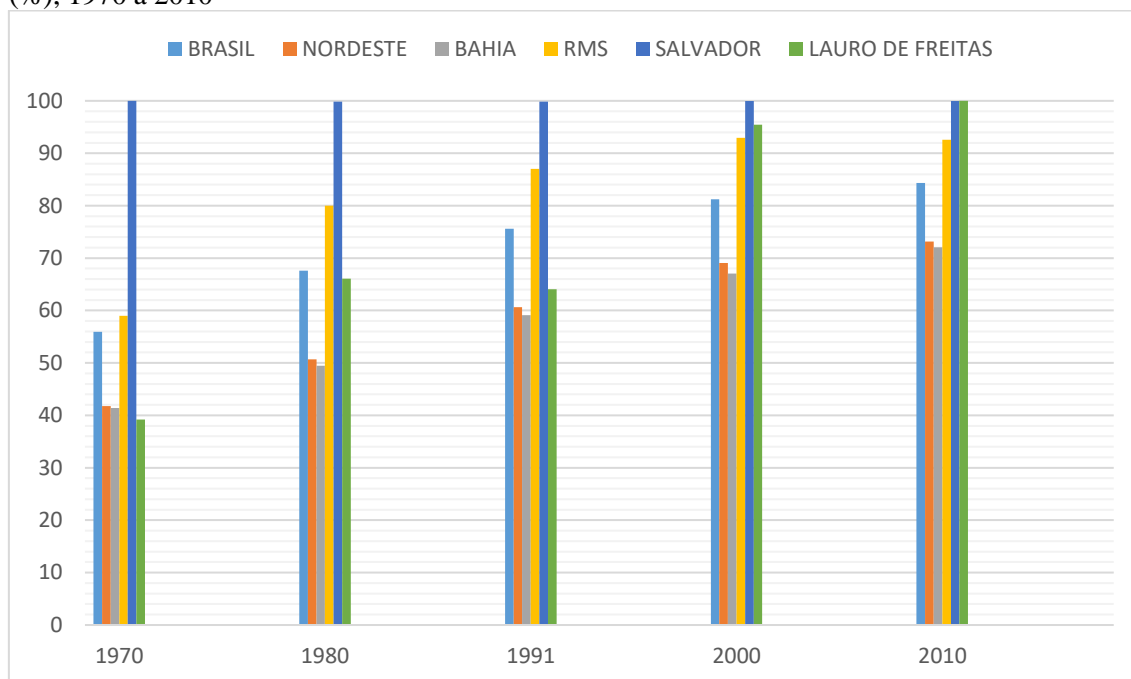
A RM de Porto Alegre é mais um exemplo dessa concentração dentro da RM. Nessa região, a capital responde por 35% da população e 40% do PIB. Semelhantemente, 5 dos 34 municípios da região respondem por 61% de sua população e 65% do PIB. Vale citar, ainda, o exemplo da RM de Fortaleza, onde a capital é responsável por 67,81% da população total da região e 73,78% do PIB. Seus 5 municípios mais populosos concentram 87,75% dos habitantes e 90% de seu PIB. Não havendo como negar, portanto, que há, entre as metrópoles brasileiras, uma tendência à centralização expressiva, por vezes gritante, de população, renda, determinados serviços etc., dentro da própria região metropolitana.

Com o auxílio da Figura 11, já afinando o viés de observação, é possível perceber-se como se deu a evolução da urbanização nas esferas mais próximas do perímetro no qual está centrada esta análise, ou seja, a RMS - notadamente o município de Lauro de Freitas.

---

<sup>50</sup> Com 11.244.369 habitantes, dos 21 milhões que a região possui, e um PIB de mais de R\$362 bi (INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, 2010b; SÃO PAULO, 2016).

Figura 11 - Brasil, Nordeste, Bahia, RMS, Salvador e Lauro de Freitas, taxas de urbanização (%), 1970 a 2010



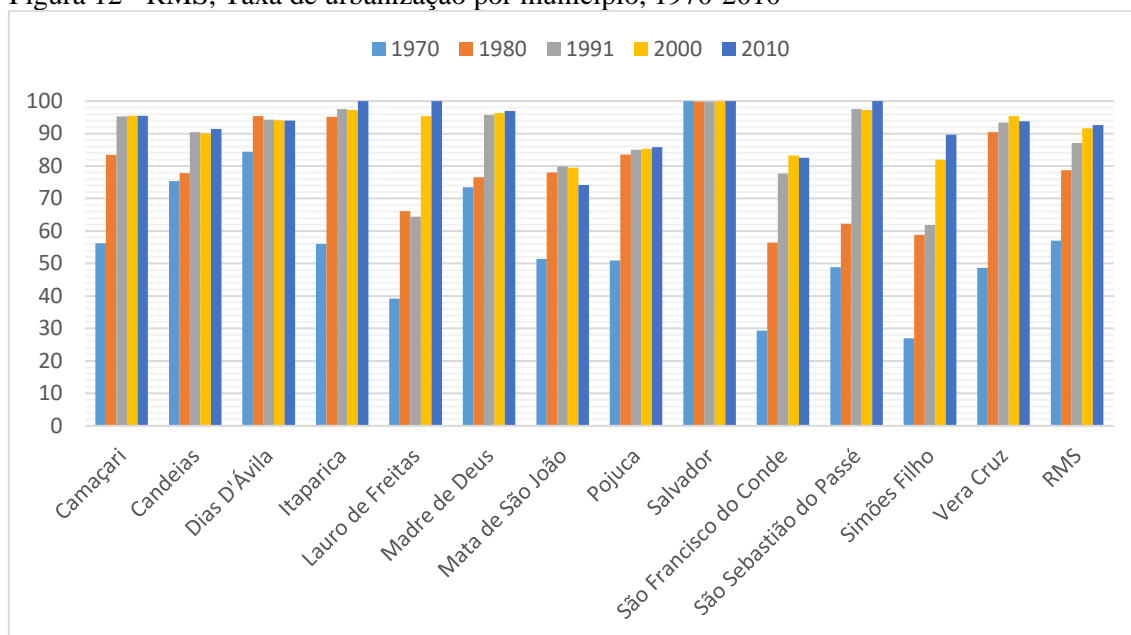
Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (1970, 1980, 1991, 2000, 2010).

Vale chamar a atenção para o fato de que, apesar de municípios como Lauro de Freitas e Salvador apresentarem taxas muitíssimo expressivas de urbanização – Salvador possui apenas 0,03% de sua população vivendo em área não urbanizada e Lauro de Freitas sequer possui perímetro rural -, o estado da Bahia segue *pari passu* a região Nordeste com 72% e 73% de urbanização, respectivamente. Essa é a menor taxa entre as regiões brasileiras, sendo inferior aos 92% do Sudeste, 84% da região Sul, 88% do Centro-oeste, ficando atrás, até mesmo, dos 73,5% da região Norte, já que o Nordeste apresenta 73,13% de sua população em área urbana.

Em se tratando do estado da Bahia, há grande heterogeneidade no interior de seu território, uma vez que, por exemplo, 198 dos 417 municípios que o estado possui – o que equivale a 47% do total - têm menos de 50% de sua população vivendo em áreas urbanas, chegando a ter casos como Muquém de São Francisco ou Ribeira do Amparo onde menos de 13% da população reside em área urbana.

No que tange à RMS, apesar de, ainda hoje, não haver um quadro totalmente homogêneo a esse respeito, após a década de instituição da RMS houve um expressivo nivelamento entre os municípios. Vide Figura 12:

Figura 12 - RMS, Taxa de urbanização por município, 1970-2010



Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (1970, 1980, 1991, 2000, 2010).

O cenário que se tinha no momento da criação da RMS era de total disparidade entre os municípios, uma vez que se tinha uma metrópole com 100% de sua população urbanizada e demais municípios como Lauro de Freitas (39,18%), São Francisco do Conde (29,28%), Simões Filho (26,98%) e Vera Cruz (48,64%), por exemplo apresentando taxas de menos de 50%. Desse modo, pode-se afirmar que, se ainda não se conseguiu diminuir as disparidades intermunicipais em outras variáveis demográficas e econômicas no interior da RMS, é inegável o sucesso<sup>51</sup> obtido no que diz respeito a busca pela concentração da população em centros urbanos. Em 2010, 9 dos 13 municípios da RMS apresentaram mais de 90% de sua população vivendo em áreas urbanas, sendo que Mata de São João, que apresenta a menor taxa, possui 74,22% de sua população urbanizada.

Uma vez apresentado o processo a partir do qual a RMS assumiu a configuração que tem hoje, é importante que se entenda os movimentos internos que influíram na conformação de alguns dos números supramencionados – notadamente nos dados demográficos e econômicos.

<sup>51</sup> Entenda-se “sucesso” com referência aos objetivos iniciais da metropolização forjados no contexto do militarismo no qual foram concebidas as primeiras Regiões Metropolitanas brasileiras, tendo como principal finalidade a urbanização do território, concentração da população e, por consequência, melhor controle dessas que se consolidaram como regiões mais dinâmicas do país, conforme visto na subseção 3.1 deste texto (SOUZA, 2008).

### 3.2.1 Dinâmica industrial

A industrialização, notadamente a ligada à exploração e refino petróleo, é um dos elementos-chave na formatação da RMS, tendo reflexos praticamente em todos os seus municípios. Porém, o processo tem uma especial repercussão em Lauro de Freitas, em razão de sua localização privilegiada e, ainda, por conta de que sua emancipação (1962) e inserção na RMS tão logo de sua criação (1973), ocorrem temporalmente próximos a outros processos diretamente ligados à industrialização e que marcariam de modo significativo o desenvolvimento da RMS e da Bahia como um todo. Desse modo, se dará atenção aqui às influências da industrialização nas alterações sofridas por Lauro de Freitas no decorrer de sua história, assim como ao comportamento assumido pelo município nesse intervalo.

Até a década de 1950, a economia não apenas de Salvador, mas do Recôncavo e de sua futura região metropolitana, estava vinculada à produção agrícola então decadente (DIAS, 2006). Até esse mesmo período, o Recôncavo baiano era proeminente dentro do cenário econômico da Bahia. Na região destacava-se a produção de dois produtos em especial: o fumo e a cana de açúcar. Apesar das citadas culturas serem produzidas até hoje na Bahia, a chegada da nova indústria fez com que o foco da produção do estado se voltasse para os municípios do Recôncavo Norte e norte de Salvador – municípios como São Francisco do Conde, Madre de Deus, Candeias e Lauro de Freitas, que a partir da década de 1970 comporiam a RMS.

Lauro de Freitas caracterizava-se, nesse período, pela produção de cocos e hortigranjeiros, tendo, contudo, pouca envergadura nessa produção, que se destinava, quase que exclusivamente, ao consumo por parte da população de Salvador (CARIGÉ, 2007). O distrito<sup>52</sup>, que a época possuía menos de dez mil habitantes – enquanto seu vizinho Salvador já estava na casa dos 300 mil –, enquadrava-se, mesmo que de modo bastante tímido, na lógica produtiva dos demais municípios baianos, haja vista que, a despeito do desenvolvimento industrial já em curso no Sul e Sudeste do país, a produção baiana ainda se restringia à agroindústria e demais segmentos tradicionais.

Na década de 1950, é dada partida às transformações derivadas da exploração e refino do petróleo. O primeiro marco catalisador desse processo é a instalação da

---

<sup>52</sup> À época ainda não havia sido emancipado de Salvador, fazendo-o em 1962.

Refinaria Landulpho Alves (RLAM)<sup>53</sup>, no município de São Francisco do Conde. A primeira refinaria brasileira de petróleo que ocupa uma área total de mais de 6 km<sup>2</sup>, a RLAM, provocou impacto imediato na alteração da dinâmica da economia baiana, de modo que, em 1959, a indústria química já respondia por 71% do valor bruto da produção (VBP) e 68,8% do valor da transformação industrial (VTI), conforme registra Spinola (2009a). Para Silva, Silva e Silva (2015), os anos 1950 e 1960 são precursores dos processos de metropolização que seriam coroados na década seguinte com a criação da RMS, com a indústria do petróleo no centro do processo.

Apesar de já decadente, a produção agrícola, ao final de 1950, ainda representava a maior parte tanto do valor bruto da produção (VBP), quanto do valor da transformação industrial (VTI), conforme se pode ver na Tabela 2.

Tabela 2 - Bahia, participação relativa das classes e gêneros industriais da indústria em valor bruto da produção, valor da produção industrial, pessoal ocupado e salários em 1959

CLASSES	VBP		VTI		PESSOAL OCUPADO		SALÁRIO	
<b>DINÂMICAS</b>	<b>100,0</b>	<b>42,6</b>	<b>100,0</b>	<b>48,8</b>	<b>100,0</b>	<b>33,6</b>	<b>100,0</b>	<b>40,7</b>
Produtos de minerais não metálicos	16,0	6,8	20,2	9,8	59,6	20,0	32,5	13,2
Metalurgia	5,6	2,4	4,0	2,0	7,2	2,4	7,5	3,1
Mecânica	0,1	0,0	0,1	0,0	0,3	0,1	0,1	0,1
Material elétrico e comunicações	0,4	0,2	0,5	0,3	0,6	0,2	0,5	0,2
Material de transporte	4,8	2,0	4,5	2,2	4,9	1,7	15,8	6,4
Papel e papelão	0,9	0,4	1,0	0,5	1,5	0,5	1,2	0,5
Borracha	0,9	0,4	0,6	0,3	0,8	0,3	0,8	0,3
Química (1)	71,0	30,2	68,8	33,5	24,5	8,2	41,1	16,7
Produtos farmacêuticos e veterinários	0,3	0,2	0,3	0,2	0,6	0,2	0,5	0,2
<b>TRADICIONAIS</b>	<b>100,0</b>	<b>57,1</b>	<b>100,0</b>	<b>50,8</b>	<b>100,0</b>	<b>65,8</b>	<b>100,0</b>	<b>58,8</b>
Madeira	4,9	2,8	6,1	3,1	5,8	3,8	5,6	3,3
Mobiliário	3,3	1,9	4,0	2,0	6,8	4,5	4,9	2,9
Couros, peles e produtos similares	6,9	3,9	9,5	4,8	5,7	3,7	5,4	3,2
Perfumaria, sabões e velas	2,4	1,4	2,2	1,1	1,4	0,9	1,4	0,8
<b>Têxtil</b>	<b>15,7</b>	<b>9,0</b>	<b>15,8</b>	<b>8,1</b>	<b>15,4</b>	<b>10,1</b>	<b>19,5</b>	<b>11,4</b>
Vestuário, calçados e artigos tecidos	2,6	1,5	3,1	1,6	6,6	4,4	3,6	2,1
<b>Produtos alimentares</b>	<b>43,0</b>	<b>24,5</b>	<b>34,2</b>	<b>17,4</b>	<b>35,5</b>	<b>23,3</b>	<b>30,8</b>	<b>18,1</b>
Bebidas	5,2	3,0	7,6	3,8	5,0	3,3	6,8	4,0
Fumo	12,8	7,3	12,5	6,4	11,3	7,5	13,2	7,8
Editorial e gráfica	3,2	1,8	5,0	2,5	6,5	4,3	8,8	5,2
<b>DIVERSAS</b>	<b>100,0</b>	<b>0,3</b>	<b>100,0</b>	<b>0,4</b>	<b>100,0</b>	<b>0,6</b>	<b>100,0</b>	<b>0,5</b>
<b>TOTAL</b>		<b>100,0</b>		<b>100,0</b>		<b>100,0</b>		<b>100,0</b>

Fonte: Spinola (2009).

O autor chama atenção ao fato de que, mesmo operando num período de menos de dez anos, a RLAM assumiu protagonismo na produção industrial do estado, representando cerca de 70% tanto do VBP quanto do VTI das indústrias dinâmicas do

<sup>53</sup> À época denominada de Refinaria Nacional do Petróleo, sendo rebatizada apenas em 1957 como uma homenagem ao engenheiro agrônomo e político baiano que se postou em favor da não privatização do direito de exploração e refino do petróleo no Brasil (PETROBRAS, 2016).

estado. Ao que vale destacar, também, a notável perda de espaço que as indústrias tradicionais passaram a sofrer com o surgimento da indústria química na Bahia. Isso se deveu ao fato de que a industrialização que se inseria na Bahia não se propunha a articular-se com o tipo de produção agrícola dominante até então. O que aconteceu foi o total oposto, haja vista que o modelo de produção em ascensão se instalou em propriedades agrícolas e contribuiu apenas para uma desarticulação da produção agrícola tanto no Recôncavo quanto na RMS (DIAS, 2006). O próprio enfoque dos investimentos federais direcionados às indústrias mais dinâmicas reforçaram o processo, culminando, por exemplo, na desativação da Estrada de Ferro de Nazaré e do Porto de São Roque do Paraguaçu, que davam o suporte logístico à produção têxtil e, especialmente, à fumageira, na Baía de Todos os Santos. A produção canavieira também foi desestimulada no processo ou, nas palavras de Dias (2006, p. 54), houve “o aniquilamento do que ainda restava da cultura canavieira e a desorganização gradativa das atividades agropecuárias”.

Apesar de estar perdendo força, o Recôncavo ainda era, juntamente com a capital, o centro da produção econômica do estado da Bahia. Em razão disto, criou-se, em 1967, o Conselho de Desenvolvimento do Recôncavo (CONDER), que posteriormente se transformou na Companhia de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Salvador, em 1974, sendo mantida a sigla (SILVA; SILVA; SILVA, 2015). Isto em razão da relevância que os municípios da recém-criada região começaram a assumir, notadamente os do Recôncavo Norte, por conta da indústria química. A Tabela 3 auxilia na percepção desse quadro.

Tabela 3 - Bahia, participação relativa das classes e gêneros industriais em valor bruto da produção, valor da produção industrial, pessoal ocupado e salários, 1970

CLASSES	VBP		VTI		PESSOAL OCUPADO		SALÁRIO	
<b>DINÂMICAS</b>	<b>100,0</b>	<b>55,2</b>	<b>100,0</b>	<b>59,8</b>	<b>100,0</b>	<b>46,8</b>	<b>100,0</b>	<b>64,8</b>
Produtos de minerais não metálicos	16,5	9,1	24,2	14,4	53,4	25,0	24,5	15,9
Metalurgia	9,3	5,1	8,7	5,2	10,6	4,9	7,8	5,0
Mecânica	4,0	2,2	5,8	3,4	6,0	2,8	5,7	3,7
Material elétrico e comunicações	3,7	2,0	3,8	2,3	4,5	2,1	5,3	3,4
Material de transporte	2,8	1,6	2,7	1,6	6,8	3,2	3,9	2,5
Papel e papelão	x	x	x	x	x	x	x	x
Borracha	0,7	0,4	0,7	0,4	1,1	0,5	0,6	0,4
<b>Química</b>	<b>62,7</b>	<b>34,6</b>	<b>53,8</b>	<b>32,1</b>	<b>17,2</b>	<b>8,0</b>	<b>51,9</b>	<b>33,6</b>
Produtos farmacêuticos e veterinários	0,1	0,0	0,1	0,0	0,2	0,1	0,1	0,0
Produtos de matérias plásticas	0,2	0,1	0,2	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1
<b>TRADICIONAIS</b>	<b>100,0</b>	<b>44,3</b>	<b>100,0</b>	<b>39,7</b>	<b>100,0</b>	<b>52,5</b>	<b>100,0</b>	<b>34,6</b>
Madeira	6,5	2,9	7,9	3,2	12,0	6,3	13,0	4,5
Mobiliário	3,7	1,6	5,4	2,1	10,1	5,3	7,2	2,5
Couros, peles e produtos similares	1,8	0,8	1,6	0,6	2,9	1,5	2,0	0,7
Perfumaria, sabões e velas	2,4	1,1	2,1	0,8	1,5	0,8	1,8	0,6
<b>Têxtil</b>	<b>8,7</b>	<b>3,8</b>	<b>11,3</b>	<b>4,5</b>	<b>13,6</b>	<b>7,1</b>	<b>15,1</b>	<b>5,2</b>
Vestuário, calçados e artigos tecidos	3,0	1,3	3,5	1,4	5,4	2,8	4,4	1,5
<b>Produtos alimentares</b>	<b>64,1</b>	<b>28,4</b>	<b>52,2</b>	<b>20,7</b>	<b>40,1</b>	<b>21,0</b>	<b>32,5</b>	<b>11,2</b>
Bebidas	6,4	2,8	10,3	4,1	8,1	4,3	13,3	4,6
Fumo	x	x	x	x	x	x	x	x
Editorial e gráfica	3,4	1,5	5,6	2,2	6,3	3,3	10,6	3,7
<b>DIVERSAS</b>	<b>100,0</b>	<b>0,4</b>	<b>100,0</b>	<b>0,5</b>	<b>100,0</b>	<b>0,7</b>	<b>100,0</b>	<b>0,6</b>
<b>TOTAL</b>		<b>100,0</b>		<b>100,0</b>		<b>100,0</b>		<b>100,0</b>

Fonte: Spínola (2009).

Como se pode ver, em 1970 a produção das indústrias dinâmicas (VTI e VBP), especialmente a produção química, já superavam as tradicionais, em notável declínio pelos motivos já explicitados. A indústria química se fortaleceu na Bahia num processo que se deu em um período de tempo relativamente curto, uma vez que posterior a criação da RLAM, criou-se a Petrobras, em 1953, e, em 1967, o Centro Industrial de Aratu (CIA). Este último que começou a ter parcela de responsabilidade no aumento da produção dinâmica do estado, no período referido na Tabela 3.

O CIA, instalado nos municípios de Candeias e Simões Filho, resultou de esforços convergentes oriundos tanto de políticas federais, personificadas na figura da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE), quanto por força do planejamento interno do próprio estado, por meio do Plano de Desenvolvimento do Estado da Bahia (PLANDEB)<sup>54</sup> que teve o movimento pela industrialização como uma de suas frentes (DIAS, 2006; SPINOLA, 2009b). Vale enfatizar que o esforço por parte da SUDENE centrou-se no objetivo de tornar o Nordeste atrativo para que a ele também se direcionassem investimentos de capital internacional e não apenas ao Centro-sul do país.

<sup>54</sup> O PLANDEB foi um documento elaborado pelo corpo técnico da Comissão de Planejamento Econômico (CPE), encabeçada pelo economista Rômulo Almeida, finalizado em 1959, que, segundo Spinola (2009b, p. 15), foi o “maior projeto de planejamento econômico realizado na Bahia”. Para mais informações Cf. Spinola (2009b).

Como parte desse mesmo processo, e sendo catalisado, ainda, a partir da instituição da RMS em 1973, inaugurou-se, em 1978, o Complexo Petroquímico de Camaçari (COPEC)<sup>55</sup>, o maior complexo industrial integrado do Hemisfério Sul (SILVA; SILVA; SILVA, 2015). A implantação dos parques industriais traz em seu bojo investimentos na infraestrutura viária do Recôncavo Norte e litoral norte da RMS, ou seja, onde se instalavam as indústrias. As principais vias que serviam escoamento industrial eram a BR-116 (Rio – Bahia), posteriormente complementada tanto pela malha estadual quanto por vias instaladas pela própria Petrobras (SILVA; SILVA, SILVA, 2015). Além da BR-116, entre as décadas de 1950 e 1960 se instalou o trecho Rio – Salvador da BR-101, que serviu também de alternativa para o transporte da produção.

Outras vias de semelhante relevância para a RMS são a BR-324, pavimentada em 1960, que conecta Salvador ao anel viário de Feira de Santana; BA 535 (conhecida como via Parafuso), que se inicia no entroncamento com a BA 526, na rótula da Central de Abastecimento da Bahia (CEASA), em Salvador, corta os municípios de Lauro de Freitas e Simões Filho até o entroncamento com a BA 524 (rótula da COPEC); e, também, a BA-526 que, conectada a BR-324, faz ligação entre o CIA e o Aeroporto Internacional Deputado Luís Eduardo Magalhães. A Figura 13 ilustra a distribuição das citadas vias na RMS.

---

<sup>55</sup> Que posteriormente viria a se chamar Polo Industrial de Camaçari, em razão da diversificação de sua produção, onde hoje se produz produtos da indústria automotiva, de celulose, bebidas, de produção de equipamentos relacionados à energia eólica, têxtil etc.



Figura 13 - Mapa viário da Residência de Manutenção<sup>56</sup> Camaçari, com destaque para a malha viária dos municípios da RMS



Fonte: Bahia (2016).

Na década de 1970, construiu-se a Av. Luís Viana (popularmente conhecida como Av. Paralela), que desencadeia na criação de uma nova centralidade em Salvador, haja vista que o Centro Administrativo da Bahia (CAB) também é construído no mesmo período, para substituir a função que até aquele momento era exercida pelo Centro Histórico de Salvador, sediando as secretarias e órgãos estaduais. A via assume, também, a função de aproximar Lauro de Freitas à capital – ou o contrário, uma vez que a avenida facilita o “transbordamento” de Salvador sobre Lauro de Freitas<sup>57</sup> -, de modo que o município que então ensaiava um crescimento demográfico e estrutural, inicia sua imbricação junto à capital, e que desencadeia no seu crescimento desenfreado.

<sup>56</sup> Residência de Manutenção (RM) é a regionalização utilizada pelo Departamento de Infraestrutura de Transportes da Bahia (DERBA). O território baiano é dividido em um total de 20 RM.

<sup>57</sup> Trata-se melhor sobre a questão a partir da seção 3.2.2 Dinâmica residencial e rota de veraneio.

Ainda nos anos 1970, abre-se a Estrada do Coco - mais precisamente em 1975. A via que liga o Aeroporto Luís Eduardo Magalhães à Praia do Forte<sup>58</sup>, no município de Mata de São João, cria uma nova dinâmica nesse processo de metropolização: a metropolização turística. Esta que receberá maior destaque na próxima seção.

Importante ressaltar que a abertura dessas vias não apenas contribuiu para a otimização do escoamento da produção industrial metropolitana, mas impactou na desarticulação da antiga rede baseada no transporte marítimo e, principalmente, ferroviário (CARIGÉ, 2007; DIAS, 2006; BAHIA, 2014a).

Nas décadas seguintes a produção industrial manteve o crescimento, suplantando paulatinamente o modelo de produção que o antecedeu. A Tabela 4 ratifica isso.

Tabela 4 - Bahia, Participação relativa das classes e gêneros industriais em valor da produção industrial, pessoal ocupado e salários, 1970-2000

SEGMENTOS SELECIONADOS	1970			1980			1992			2000		
	VTI	PO	SAL	VTI	PO	SAL	VTI	PO	SAL	VTI	PO	SAL
<b>DINÂMICAS</b>	<b>59,8</b>	<b>46,8</b>	<b>64,8</b>	<b>79,4</b>	<b>56,4</b>	<b>73,2</b>	<b>78,7</b>	<b>51,5</b>	<b>74,7</b>	<b>82,5</b>	<b>43,4</b>	<b>70,3</b>
Produtos de minerais não metálicos	14,4	25,0	15,9	5,3	12,8	3,6	5,6	7,1	5,2	1,9	7,2	3,4
Metalurgia	5,2	4,9	5,0	7,1	10,2	12,5	11,2	7,3	10,0	7,5	3,8	7,1
Mecânica	3,4	2,8	3,7	7,8	9,8	4,1	4,6	6,4	8,6	4,1	7,4	8,5
Química	32,1	8,0	33,6	54,3	17,4	47,0	52,7	22,6	44,2	25,9	12,2	29,0
<b>TRADICIONAIS</b>	<b>39,7</b>	<b>52,5</b>	<b>34,6</b>	<b>20,2</b>	<b>42,8</b>	<b>26,8</b>	<b>21,0</b>	<b>45,5</b>	<b>23,4</b>	<b>17,5</b>	<b>56,6</b>	<b>29,7</b>
Madeira	3,2	6,3	4,5	1,8	6,2	2,6	0,1	0,4	0,2	0,2	3,1	1,2
Têxtil	4,5	7,1	5,2	4,3	5,8	2,7	2,9	5,6	2,8	1,9	8,0	4,1
Vestuário, calçados e artigos de tecidos	1,4	2,8	1,5	1,0	3,1	0,8	0,5	3,3	1,5	11,0	21,1	14,1
Produtos alimentares e bebidas	24,8	25,3	15,8	9,4	18,1	14,2	14,5	26,1	13,7	11,0	21,1	14,1

Fonte: Spínola (2009).

Pode-se ver como houve um aumento progressivo da representatividade percentual das indústrias dinâmicas frente às tradicionais, sendo que o setor químico sempre respondeu pela maior fatia. Até mesmo nas chamadas “décadas perdidas” (1980-1990), com o contexto de crise mundial do petróleo, a relação percentual foi mantida, com uma pequena variação para mais por parte das indústrias tradicionais, como se pode ver na Tabela 4.

É somente nos anos 1990 que o município de Lauro de Freitas toma iniciativas em prol de assumir algum protagonismo em seu processo de crescimento econômico,

<sup>58</sup> Sendo complementada em 1993 pelo seu segundo trecho, a Linha Verde, que continua o percurso até o limite com o estado de Sergipe.

haja vista que boa parte da movimentação tanto econômica quanto demográfica do município tinha origem em processos externos ao seu território. Assim, instituiu-se o Programa de Micropolos Integrados de Desenvolvimento e Apoio Social (MIDAS), por meio da lei municipal nº 825 de 17 de outubro de 1994. O MIDAS não foi a única iniciativa municipal para atração e incentivo à criação de empresas no território do município<sup>59</sup>, mas vale reservar maior destaque, pois, além de ter sido pioneiro<sup>60</sup>, forneceu as bases para um modelo que o município seguiria dali em diante, qual seja o incentivo a instalação de empresas, notadamente comerciais e de serviços, e indústrias limpas em seu território (DIAS, 2006; LAURO DE FREITAS, 2010).

Por meio do MIDAS, áreas foram resguardadas e destinadas à concessão às indústrias limpas. O programa criou, também, incentivos fiscais para tornar o município ainda mais atrativo a esse tipo de investimento. O MIDAS, em seu Cap. IV, art. 7º oferecia às empresas por um período de dois anos<sup>61</sup> a isenção das taxas de Alvará de Construção, Habite-se, Localização e Funcionamento e Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU), além de desconto de 50% no pagamento do Imposto Sobre Serviços (ISS) (DIAS, 2006).

Na Figura 14, mostra-se a divisão do município de Lauro de Freitas por zonas, onde podem ser identificadas as áreas destinadas, preferencialmente, ao uso residencial, comercial, industrial, turístico etc. Vale destacar na figura, a Zona Predominantemente Turística (ZPT), em verde, e as Zonas Industriais (ZINs), em cinza.

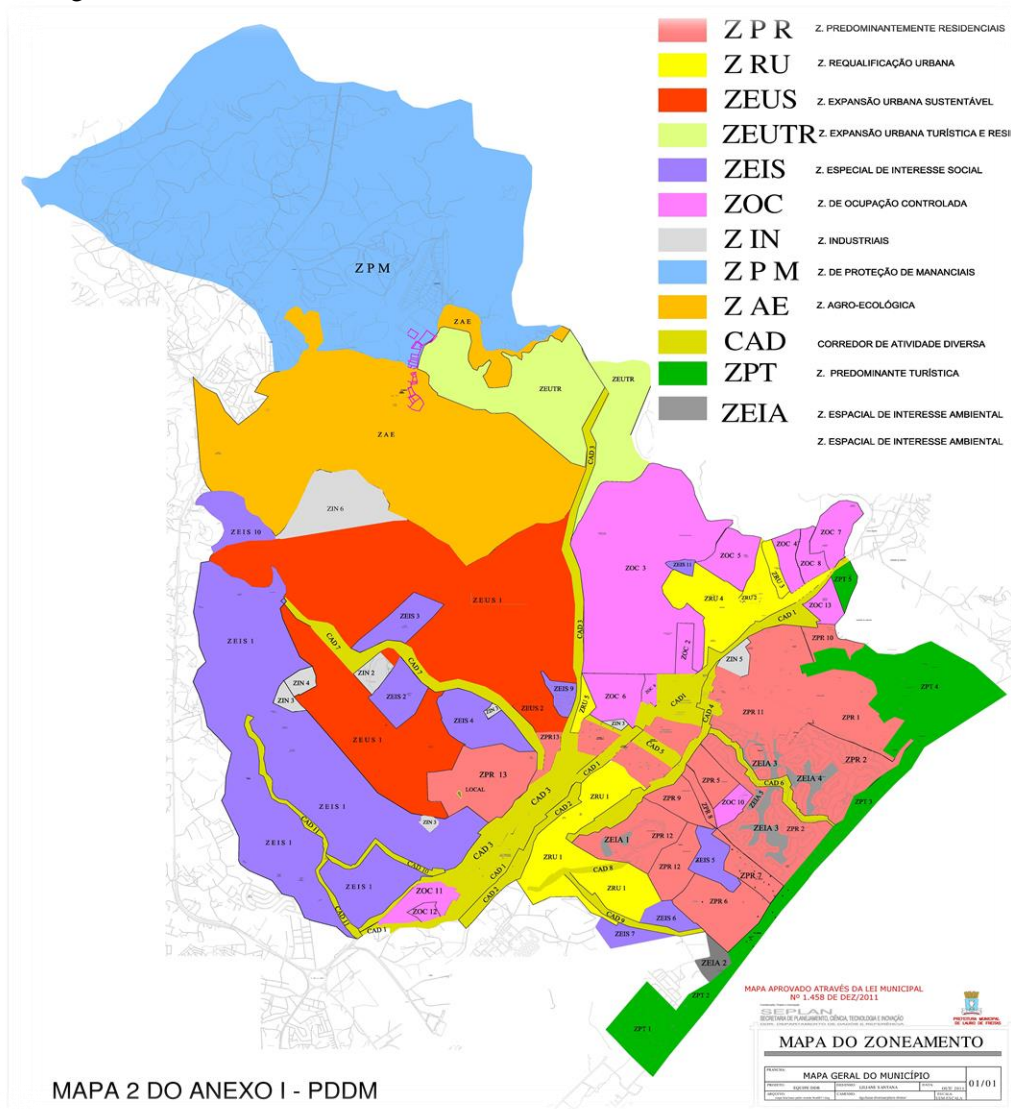
---

<sup>59</sup> Tais como as leis nº. 828, de 19 de novembro de 1994; nº. 934, de 22 de fevereiro de 2000; nº. 935, de 22 de fevereiro de 2000; Lei nº. 936, de 22 de fevereiro de 2000; nº. 1.049, de 30 de março de 2004; nº. 1.165, de 16 de janeiro de 2006; nº. 1.174, de 17 de janeiro de 2006; nº. 828, de 19 de novembro de 1994 e a nº. 1.237, de 15 de maio de 2007.

<sup>60</sup> Pioneiro por ter incentivos não vinculados à data do pagamento, como ocorreu com a Lei nº. 801/93 – em que havia abatimentos em caso de pagamento antecipado do ISS -, mas ligados apenas ao setor da atividade que se desejava incentivar no município.

<sup>61</sup> Renováveis por igual período. Lei. 825/94, Cap. IV, Parágrafo único.

Figura 14 - Zoneamento de Lauro de Freitas



Fonte: Lauro de Freitas (2008).

Destacadas em cinza na Figura 14, o município possui, atualmente, um total de seis zonas industriais (ZIN1 – Trecho B do Recreio Ipitanga; ZIN2 – Polo Industrial Henrique Fabian, ZIN3 – Polos Industriais MIDAS, ZIN4 – Polo Industrial Tarumã, ZIN5 – Portal Nortel, ZIN 6 - situado no vazio urbano na porção noroeste da bacia do Cajá, contida entre a Rua Djanira Maria Bastos e a Diretriz de Desvio da Estrada do Coco, conforme Diário Oficial do município (LAURO DE FREITAS, 2009).

Pode-se dizer que o MIDAS foi exitoso, uma vez que em 1985, ou seja, antes da apresentação do MIDAS, Lauro de Freitas tinha 61 indústrias em seu território, ocupando 858 pessoas. Dez anos depois o município já possuía um total de 263

unidades industriais que ocupavam 2.029 trabalhadores<sup>62</sup>, evidenciando um aumento de 330% e 136%, respectivamente.

Com a instalação do COPEC e, poucos anos antes, a abertura da Estrada do Coko (BA-099), iniciou-se uma nova dinâmica demográfica, diretamente ligada à industrialização - uma vez que surge em consequência dela -, mas que se apresentará aqui em separado, a fim de melhor compreender suas minúcias. Essa nova dinâmica resulta numa explosão populacional no interior da RMS e, por consequência, também, no processo de metropolização de serviços, que tem repercussões, sobretudo, ao norte de Salvador, tendo sido influenciado diretamente pela abertura da supracitada rodovia. Como vizinho imediato da capital e município central na análise aqui posta, Lauro de Freitas sofre uma série de mudanças em sua dinâmica que, até a década de 1970 era bastante inexpressiva, como já visto. Os parágrafos que se seguem se debruçam sobre esse processo a fim de melhor conhecê-lo e, ainda, apresentar as alterações que, por meio dele, ocorreram em Lauro de Freitas.

### **3.2.2 Dinâmica residencial e rota de veraneio**

Antes de mais nada é importante ressaltar que a industrialização ocorreu simultaneamente às alterações mais drásticas que Lauro de Freitas – assim como toda a RMS - sofreu em seu povoamento, havendo influências diretas e mútuas, sendo a influência da industrialização mais efetiva sobre o processo de povoamento e alteração da dinâmica dos municípios de entorno de Salvador. Ou seja, industrialização e dinâmica demográfica na RMS se deram como um processo único. Todavia, optou-se aqui por sua apresentação em separado unicamente para facilitar a compreensão de ambas as manifestações desse processo, assim como para detalhar sua influência sobre Lauro de Freitas com um pouco mais de precisão.

Apesar de na década de 1970, quando da instituição da RMS, ainda não existir, de fato, uma configuração efetiva de região metropolitana, em razão da incipiência de vias de interligação entre os municípios da região, assim como o fato de que havia no entorno de Salvador uma “quase completa ausência de vida humana” (SANTOS, 1959, p. 127 apud DIAS, 2006, p. 55), já havia se iniciado o processo que culminaria nas mudanças que seriam impressas na região no decorrer das décadas seguintes. E esse

---

<sup>62</sup> Cf. Anexos D e E.

processo se iniciou na década de 1960, quando Salvador começou a se aproximar de Lauro de Freitas, até então distante.

Considerando o protagonismo assumido por Lauro de Freitas nesse momento de formatação inicial da RMS, essa subseção se dedica a apresentação do comportamento do município nesse primeiro momento de sua consolidação enquanto ente federado, uma vez que praticamente nasce metropolitano. Após sua emancipação, o desenvolvimento do município de Lauro de Freitas se deu em três etapas que explicam sua atual formatação urbana. Sobre essas três etapas é que se debruçarão os parágrafos que seguem.

A primeira dessas etapas ocorre na década de 1960, quando Lauro de Freitas - recém-emancipado e que até então tinha uma configuração econômica de produção exclusivamente agrícola em pequena escala, dispersa no entorno de seus dois pequenos núcleos locais: Santo Amaro de Ipitanga (hoje Centro) e Portão – passa a ser alvo de fluxos migratórios que iniciariam o *boom* populacional que se veria nos anos seguintes. Esse movimento resultou diretamente do processo de industrialização iniciado na década anterior, que criou um novo vetor de crescimento econômico ao norte da capital em direção, especialmente, aos municípios de Camaçari, Candeias e São Francisco do Conde<sup>63</sup> (LAURO DE FREITAS, 2006).

Uma nova dinâmica habitacional começa a se desenhar em Lauro de Freitas, para onde se direciona, a princípio, um fluxo intrametropolitano de populações de baixa renda. Esse movimento de periferização<sup>64</sup> caracteriza-se pela mudança do local de residência, especialmente por parte de trabalhadores de menor renda, para as periferias de Salvador e seu entorno imediato – do qual Lauro de Freitas faz parte. Isso se deve, em muito, a abertura das avenidas de vale em Salvador, que expulsou do tecido urbano da capital, que ora passava a ser valorizado, um grupo expressivo de populações pobres, além dos ocupantes de invasões que haviam se instalado na orla marítima de Salvador, que foi refuncionalizada para atender a fins turísticos (CARVALHO; PEREIRA, 2008). É a partir daí que o então distrito de Itinga passa a receber esse intenso contingente populacional, já despontando para, nas décadas seguintes, se consolidar enquanto bairro mais populoso de Lauro de Freitas. Importante mencionar que, devido a configuração

---

<sup>63</sup> Estes que, posteriormente, viriam a se tornar, juntamente com os municípios de Dias D'Ávila, Simões Filho e Lauro de Freitas, a “periferia industrial” de Salvador (ALMEIDA, 2008).

<sup>64</sup> Ou seja, “a mobilidade intra-urbana, dos centros urbanos maiores para os centros de médio porte, mas próximos aos núcleos regionais, seria reflexo da própria concentração”, conforme define Dias (2006, p. 61).

agrícola e precária em serviços e infraestrutura urbana do município – que, como já visto, foi emancipado sem ainda possuir uma estrutura bem definida – essa população de trabalhadores de baixa qualificação provocou intenso desmatamento de áreas de mata atlântica no município (LAURO DE FREITAS, 2006).

Apesar do contingente populacional que se direcionava à Lauro de Freitas, a cidade continuava essencialmente rural. Em 1970, com uma área total de 93 km<sup>2</sup>, apenas 2,6% desse território fazia parte do perímetro urbano, ou seja, 90,6 km<sup>2</sup> do território do município era rural. A parcela urbana era composta pelos ainda pequenos aglomerados de Itinga, Portão e Centro (MENEZES, 2005).

A segunda etapa ocorreu entre as décadas de 1970 e 1980, marcada essencialmente pela catalisação de alguns dos movimentos iniciados em 1960. Lauro de Freitas entrava em 1970 com uma população de 10.007 habitantes e terminaria esse decênio com 35.309, demonstrando um incremento de 252%, com uma taxa média de crescimento anual de surpreendentes 13,4%, sendo que a média da RMS no período foi de 4,4%. São muitos os fatores que justificam esses números e, por isso, vale atentar para cada um deles. Pode-se citar, inicialmente, a instituição da RMS em 1973, haja vista que legitima o objetivo de integração entre os 8 municípios que a compunham e, ainda, acelera o processo de metropolização industrial já em curso no Recôncavo Norte, passando a ter maior repercussão nos demais municípios da RMS, especialmente a partir da inserção de Camaçari nessa dinâmica, com a instalação do COPEC.

Outro elemento decisivo - acredita-se que o maior de todos eles - para o rumo tomado por Lauro de Freitas na década em questão, foi a abertura da Av. Luis Viana (Paralela) e da BA-099, esta última cortando o município de Lauro de Freitas no sentido sul-norte. Carigé (2007) destaca que o período é marcado por um intenso crescimento imobiliário da capital<sup>65</sup> e a consolidação de novas centralidades. Isso, somado à diminuição das distâncias entre Salvador e Lauro de Freitas, por meio da abertura das citadas vias, criou uma frente de expansão urbana ao norte de Salvador. A partir daí, Lauro de Freitas despontou como polo residencial metropolitano polarizado entre os novos loteamentos e condomínios que surgiam na faixa litorânea do município e as áreas situadas a oeste da BA-099, sobretudo Itinga e Portão, onde proliferavam

---

<sup>65</sup> Em razão da construção de importantes empreendimentos tanto comerciais (como o Shopping Iguatemi – atual Shopping da Bahia -, Centro Comercial Iguatemi I e II e Porto Seco de Pirajá, por exemplo) quanto residenciais (a exemplo dos lançamentos da Odebrecht: Caminho das Árvores, bairro planejado próximo ao Iguatemi, nova centralidade que se estabelecia em Salvador; e o Quinta dos Cardeais, loteamento).

habitações irregulares e precárias concentrando o que Menezes (2005, p. 9306) chama de “o grosso da população de baixa renda”.

Ao longo das décadas de 1970 e 1980 o que ocorre é um “retalhamento progressivo” das terras de Lauro de Freitas, notadamente em áreas da faixa litorânea, as quais, embora já apropriadas pelo capital imobiliário desde a década anterior, constituíam, até então, vazios. É nessa porção de terras mais valorizadas do município que surge o primeiro grande investimento imobiliário que alteraria drasticamente a configuração urbana de Lauro de Freitas: Vilas do Atlântico (MENEZES, 2005; ALMEIDA, 2008).

Finalizado em 1979 com 910 lotes, Vilas do Atlântico é causa e efeito de eventos ocorridos tanto na década em questão quanto nas seguintes. É efeito de um fluxo de empresários, dirigentes e profissionais mais bem qualificados – e, portanto, com um melhor poder aquisitivo – que viam em Lauro de Freitas uma melhor opção de moradia ou mesmo segunda residência. Boa parte desse fluxo era de trabalhadores do COPEC, inaugurado em 1978, que elegeram Lauro de Freitas como melhor lugar de residência na RMS, em razão de sua localização privilegiada, com boas conexões viárias e acesso facilitado tanto para Salvador – polo de serviços -, quanto para os municípios que receberam os complexos industriais (DIAS, 2006).

Vale mencionar que a falta de infraestrutura e a indisponibilidade de serviços dos demais municípios da RMS – com exceção de Salvador - favoreceram a escolha por Lauro de Freitas como município de residência dos fluxos migrantes, visto que este último, mesmo que ainda carente tanto de infraestrutura quanto de serviços, já apresentava um franco desenvolvimento do comércio no entorno da Estrada do Coco. Mesmo que desarrumada, a cidade se mostrava promissora (PEREIRA, 2008). Válido pontuar, ainda, que, concomitante à inauguração de Vilas do Atlântico, um outro condomínio horizontal passava a compor o rol de loteamentos do município: Encontro das Águas. Assim como Vilas do Atlântico, o Encontro das Águas mantinha o apelo por uma vida mais próxima à natureza, mesmo que ao lado de uma metrópole nacional como Salvador. Ambos se voltavam a um público mais exigente.

O projeto de Vilas do Atlântico, por outro lado, é causa de uma nova demanda por serviços que impulsiona o incremento do comércio, notadamente na extensão da Estrada do Coco, e, antes ainda, cria uma demanda por mão de obra para a construção civil. Desse modo, Lauro de Freitas passou, também, a ocupar a função de centro receptor de populações desassistidas, sendo atrativo tanto pelo baixo custo do preço das



terras<sup>66</sup> quanto por apresentar, em sua estrutura urbana, uma opção real de sobrevivência.

No Quadro 9, pode-se ver como a população de Lauro de Freitas estava ocupada no período.

Quadro 9 – RMS - População ocupada por setor de atividade, 1970-1995

MUNICÍPIOS	1970	1975	1980	1985	1995
<b>SALVADOR</b>					
Agropecuária	2.845	2.369	875	1.494	374
Indústria	18.394	23.196	37.518	30.293	30.350
Comércio	30.826	37.256	52.639	65.443	103.706
Serviços	14.870	26.221	39.442	54.640	96.536
<b>CAMAÇARI</b>					
Agropecuária	6.790	7.128	7.675	8.427	605
Indústria	1.465	3.968	15.855	20.473	11.712
Comércio	412	627	911	2.031	3.140
Serviços	210	557	1.604	4.372	2.416
<b>LAURO DE FREITAS</b>					
Agropecuária	446	443	535	290	198
Indústria	109	381	1.008	858	2.029
Comércio	92	96	291	683	3.810
Serviços	37	94	158	366	1.599
<b>CANDEIAS</b>					
Agropecuária	2.545	2.257	1.883	5.301	660
Indústria	804	2.901	3.498	4.148	1.967
Comércio	490	657	572	813	1.463
Serviços	251	504	1.034	1.328	568
<b>SIMÕES FILHO</b>					
Agropecuária	1.094	1.308	3.041	3.770	259
Indústria	3.415	9.132	15.509	12.659	7.974
Comércio	201	116	548	749	2.216
Serviços	74	149	482	620	765
<b>REGIÃO METROPOLITANA DE SALVADOR</b>					
Agropecuária	31.189	33.678	35.141	39.919	8.884
Indústria	28.214	42.854	77.908	72.385	56.387
Comércio	33.276	40.025	55.977	71.357	117.663
Serviços	15.860	28.162	43.448	63.973	104.233

Fonte: Adaptado de Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (2016).

<sup>66</sup> Especialmente em Itinga, à oeste do município, haja vista que com o surgimento de condomínios de alto padrão há um salto expressivo no custo do solo em Ipitanga, Vilas do Atlântico e Buraquinho, na orla do município.

Atentando exclusivamente para Lauro de Freitas, percebe-se como, na década de 1970, a agricultura ainda dominava, de modo expressivo, as ocupações no município. Havendo uma boa participação, também, das indústrias que, mesmo em proporção muito menor que a ocupação em Camaçari<sup>67</sup>, por exemplo, já se mostravam relevantes dentro do município. Isso se deve à criação do “Polo Industrial do Município”, por força do Decreto Municipal nº 140 de 1973. Na ocasião, chegavam as primeiras 13 indústrias registradas no município, das quais pode-se citar a Fibrosa e a Companhia Sisal do Brasil (COSIBRA), sendo ambas fábricas de sisal (CARIGÉ, 2007).

A terceira etapa desse processo se iniciou em 1990. Se a segunda etapa se caracterizou pela catalisação de processos iniciados anteriormente, na atual, além de ser mantido esse crescimento, consolida-se a especialização funcional dos municípios da RMS. Ou seja, cada município, posterior à industrialização e seus consequentes reflexos, além dos demais movimentos urbanos que se sucederam, se dedica às atividades que se apresentaram como de maior aptidão ou com maiores vantagens competitivas àquele determinado local. O Quadro 9 facilita a compreensão das atividades que passaram a ser prioritárias nos cinco maiores municípios em População Economicamente Ativa (PEA) da RMS<sup>68</sup>.

É possível notar como a agropecuária tinha peso nos municípios da RMS, perdendo-o paulatinamente em detrimento de novas atividades que se instalavam nos municípios não coadunando com esse tipo de produção, que exige uma maior disponibilidade de terras plantáveis. As exceções são Mata de São João, São Sebastião do Passé e Pojuca, que apesar da industrialização e maior urbanização da RMS não alteraram completamente suas atividades - como Lauro de Freitas o fez, por exemplo.

Vale chamar a atenção para o salto dado por Lauro de Freitas em 1995, quando o município apresenta crescimento exponencial tanto no contingente de pessoal ocupado, em que se percebe um aumento de 136% na indústria, 457% no comércio e 336% nos serviços, havendo diminuição apenas no pessoal ocupado na produção agropecuária, pelos motivos já expostos.

Em se tratando precisamente de Lauro de Freitas, esse fenômeno pode ser explicado por iniciativas mais contundentes, por parte da gestão municipal, visando assumir o protagonismo do crescimento de seu território. Isto porque, como já

---

<sup>67</sup> Com 23 estabelecimentos à época, o pessoal ocupado na produção industrial em Camaçari era de 1.465 pessoas (INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA, 2016).

<sup>68</sup> O quadro com todos os municípios consta no Anexo D desse texto.

mencionado no corpo deste texto, até aquele momento as alterações sofridas por Lauro de Freitas aconteciam como resultado direto de fenômenos ocorridos para além dos limites municipais.

Os esforços centraram-se, sobretudo, em incentivos em prol da atração de empresas para se sediarem no município. Inicialmente, na gestão do prefeito João Leão (1989-1992), foi promulgada a lei nº 650 de 1990 que reduziu a alíquota do Imposto Sobre Serviços (ISS) para atividades de qualquer natureza de 5% para 3%, evidenciando, claramente, o interesse do município em incentivar a instalação de empresas em seu território.

Em 1993, já na gestão do prefeito Otávio Pimentel (1993-1996), a lei nº 901 desse mesmo ano ofereceu descontos de até 50% do valor do ISS para contribuintes que quitassem suas obrigações tributárias em dia.

Em 1994 sancionou-se outra lei, dessa vez setorial. A lei nº 828/1994 instituía o programa de Desenvolvimento Turístico (DESENTUR) e apresentava entre as medidas do seu Art. 3º, a “adoção de política tributária de incentivos à iniciativa privada na construção de hotéis, bem como a instalação no Município, de agência de Turismo, agências operadoras na área de turismo, de congressos e feiras” (LAURO DE FREITAS, 2010, p. 321).

As Tabelas 5 e 6 apresentam, num intervalo temporal próximo à sanção da referida lei, os números do emprego no turismo em Lauro de Freitas e nos demais municípios turísticos da RMS.

Tabela 5 - RMS, total de empregados nos municípios turísticos e participação no turismo, 1995

Municípios	1995		
	Empregados na área de turismo	Total de empregados	Participação do emprego no turismo (%)
Camaçari	291	24.439	1,19
Itaparica	29	975	2,97
Lauro de Freitas	250	16.054	1,56
Madre de Deus	39	648	6,02
Mata de São João	335	1.383	24,22
Salvador	30.156	503.911	5,98
São Francisco do Conde	163	6.195	2,63
Vera Cruz	415	1.645	25,23
<b>RMS</b>	<b>31.678</b>	<b>555.250</b>	<b>5,70</b>

Fonte: Adaptado de Bahia (2007).

Tabela 6 - RMS, total de empregados nos municípios turísticos e participação no turismo, 2000

Municípios	2000		
	Empregados na área de turismo	Total de empregados	Participação do emprego no turismo (%)
Camaçari	2.149	29.165	7,37
Itaparica	216	971	22,25
Lauro de Freitas	1.320	43.893	3,01
Madre de Deus	17	1.449	1,17
Mata de São João	1.661	4.275	38,85
Salvador	49.254	578.657	8,51
São Francisco do Conde	111	4.256	2,61
Vera Cruz	674	2.076	32,47
<b>RMS</b>	<b>55.402</b>	<b>664.742</b>	<b>8,33</b>

Fonte: Adaptado de Bahia (2007).

Percebe-se que a representatividade do turismo nas ocupações dos municípios supracitados é bastante diversa, indo, em 1995, das variações entre 1% e 3% de Camaçari, Itaparica, Lauro de Freitas e São Francisco do Conde; aos 24% de Mata de São João e 25% de Vera Cruz. No ano 2000, as variações continuam grandes, indo do 1% de Madre de Deus aos quase 39% de Mata de São João – município com maior valor relativo em ambas as apreciações. Nos dois municípios da Ilha de Itaparica a representatividade também é expressiva. No ano 2000 o turismo respondia por 22% e 32% dos empregos em Itaparica e Vera Cruz, respectivamente. Em se tratando de Lauro de Freitas, apesar de dobrar o valor relativo dos empregos em turismo no período em questão, a sua representatividade continua pouco expressiva, de 3%.

Após a chegada dos anos 2000, consolidou-se em Lauro de Freitas o resultado do processo iniciado pela industrialização, o que, como visto, provocou uma leva de imigrantes que se dirigiu ao município em razão de sua proximidade com a capital e, do mesmo modo, com os centros industriais instalados nos municípios vizinhos, demanda essa acompanhada pela criação de novos loteamentos de luxo e condomínios de alto padrão. Estes últimos, por sua vez, demandaram uma intensiva mão-de-obra para a construção civil, atraindo, assim, um público com menor poder aquisitivo que povoaria o lado oeste da Estrada do Coco - hoje bairros de Itinga, Vida Nova e Portão, principalmente. Cria-se então uma Lauro de Freitas com duas faces essencialmente díspares. Ainda dentro desse processo cíclico, esse contingente populacional em vertiginoso crescimento favoreceu o surgimento de uma rede de comércio e serviços diversos visando atender seus novos moradores. Assim, no ano 2000, Lauro de Freitas

que na década de 1970 tinha mais de 80% de sua PEA ocupada nos setores primário e secundário<sup>69</sup>, passou a apresentar-se como um município notadamente de serviços, que, juntamente com o comércio, passou a responder por 63,77% da PEA do município (INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA, 2016).

Com relação aos movimentos veranistas, iniciados desde as décadas de 1950 e 1960, estes tiveram seu apogeu nos anos 1970, quando da implantação de uma série de loteamentos destinados a atender segmentos sociais mais abastados (CARIGÉ, 2007). Entre 1966 e 1979 inaugurou-se dezoito loteamentos voltados a esse público<sup>70</sup>. O ar bucólico do município e o desejo de uma vida mais próxima da natureza e longe dos problemas dos grandes centros urbanos, mesmo ao lado de Salvador, eram os principais chamarizes de fluxos para o município (DIAS, 2006).

Todavia, fatores como a conurbação com a capital, o *boom* populacional e seu incremento no número de domicílios de uso permanente somado ao consequente aumento na oferta de bens e serviços no município, para atender aos novos moradores, fizeram com que Lauro de Freitas perdesse as características que o constituíam como destino de veraneio. A partir do final dos anos 1980 e na década de 1990, boa parte dos domicílios do município torna-se de residência permanente, ao que Lauro de Freitas passa a caracterizar-se não mais como destino de veraneio, mas local de residência (CARIGÉ, 2007; DIAS, 2006).

A Tabela 7 apresenta, em série histórica, a variação do número de domicílios, por espécie, em Lauro de Freitas.

Tabela 7 - Lauro de Freitas, domicílios por espécie, 1970 – 2010

Ano	Total	Ocupados	Total	Fechados	Não ocupados De uso ocasional	Vagos
<b>1970</b>	2.513	1.883	630	89	-	541
<b>1980</b>	9.757	7.221	2.536	165	780	1.591
<b>1991</b>	20.593	15.599	4.994	327	2.380	2.287
<b>2000</b>	37.368	29.451	7.917	506	2.617	4.794
<b>2010</b>	59.190	49.511	9.679	-	3.132	6.547

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (1970, 1980, 1991, 2000, 2010).

Vale destacar, conforme a Tabela 8, o salto de mais de 200% no quantitativo de domicílios de uso ocasional - no geral voltados a veraneio - entre o censo de 1980 e o de

<sup>69</sup> Vide Quadro 9.

<sup>70</sup> Foram eles: Loteamentos Recreio Ipitanga, Santo Antônio, Santa Terezinha, Portão, Riviera, Portão do Sol, Miragem, Jardim Brasil, Jardim Ipanema, Morada do Sol, Granjas Reunidas Concórdia, Pedras do Rio Joanes, Bosque dos Quiosques, Condomínio Nossa Senhora de Lourdes, Parque dos Coqueiros, Menino Jesus de Praga, Parque Encontro das Águas e Vilas do Atlântico (DIAS, 2006).

1991, especialmente como resultado dos já citados loteamentos instalados no município na década de 1970, com destaque para Vilas do Atlântico e Encontro das Águas. Uma outra perspectiva desse mesmo dado que se faz relevante, na mesma Tabela 9, corresponde a evolução absoluta e relativa do número de domicílios frente ao crescimento populacional, no mesmo intervalo de tempo.

Tabela 8 - Lauro de Freitas, evolução absoluta e percentual do número de domicílios, por espécie, frente à população, 1970 – 2010

Ano	População		Total de domicílios		Domicílios ocupados		De uso ocasional	
	Absoluto	Cresc. (%)	Absoluto	Cresc. (%)	Absoluto	Cresc. (%)	Absoluto	Cresc. (%)
<b>1970</b>	10.007	-	2.513	-	1.883	-	-	-
<b>1980</b>	35.309	252	9.757	288	7.206	282	708	-
<b>1991</b>	69.270	96	20.599	111	15.599	116	2.380	236
<b>2000</b>	113.543	63	37.386	81	29.451	88	2.617	10
<b>2010</b>	163.449	43	59.190	58	49.511	68	3.079	17

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (1970, 1980, 1991, 2000, 2010).

É possível notar como o crescimento da população, do total de domicílios e dos domicílios ocupados apresenta taxas de crescimento similares em todo o período aferido. Os domicílios de uso ocasional, entretanto, após o salto dado entre os censos de 1980 e 1990, apresenta uma queda bastante expressiva, evidenciando a diminuição desse tipo de uso no município. Enquanto em 1991 quase 12% dos domicílios de Lauro de Freitas era de uso ocasional, em 2010 essa espécie de domicílio representou apenas 5% do total, ratificando a hipótese de que o município perdeu muito de sua expressão como destino de fluxos veranistas.

Levando em conta este histórico de transformações ocorridas não apenas em Lauro de Freitas, mas em todo o contexto metropolitano, a subseção a seguir se dedica a apresentação do cenário atual, explicitando a configuração socioeconômica que, após todos esses processos, os municípios assumiram – com especial atenção ao comportamento de Lauro de Freitas.

### 3.3 OS MUNICÍPIOS DA RMS E O PANORAMA ATUAL

A compreensão de uma determinada região se dá a partir da observação de um conjunto amplo de elementos de sua composição. Quando se trata de uma região metropolitana, acentua-se a complexidade desses elementos, haja vista que essas regiões

“expressam, em nível elevado, a complexidade do processo de urbanização” (INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA, 2015, p. 7). Desse modo, é imprescindível a exposição de alguns dos principais dados da RMS, enquanto foco deste estudo, na busca pelo entendimento de sua atual configuração.

A RMS é uma complexa região metropolitana industrial e de serviços. Considerando que, até agora, apresentou-se informações relativas ao desenvolvimento da RMS, de sua instituição até o final da década de 1990, vale dar atenção à situação da região pós-virada do milênio, a fim de uma melhor assimilação da realidade atual da configuração da RMS.

Entender como se dá a relação entre municípios não é uma tarefa fácil, haja vista que depende, em muito, do viés de observação e critérios adotados. Desse modo, em razão da análise aqui empreendida objetivar o entendimento da inserção de Lauro de Freitas na dinâmica do turismo da RMS, atividade setorial que, contudo, exerce influência, mas, antes disso, é influenciada pelo contexto socioeconômico no qual se insere. De modo que, é sumamente importante que sejam conhecidos dados que expressem a realidade da região como um todo e, ainda, da composição de seus municípios individualmente, em razão das disparidades intrarregionais existentes na RMS.

Se observará, aqui, um conjunto de informações divididas em dois eixos: econômicas e demográficas. No que toca ao primeiro conjunto de elementos, o PIB é central, haja vista que evidencia o bruto da produção de um determinado território no período discriminado. A Tabela 9 apresenta o valor da produção bruta dos municípios da RMS.

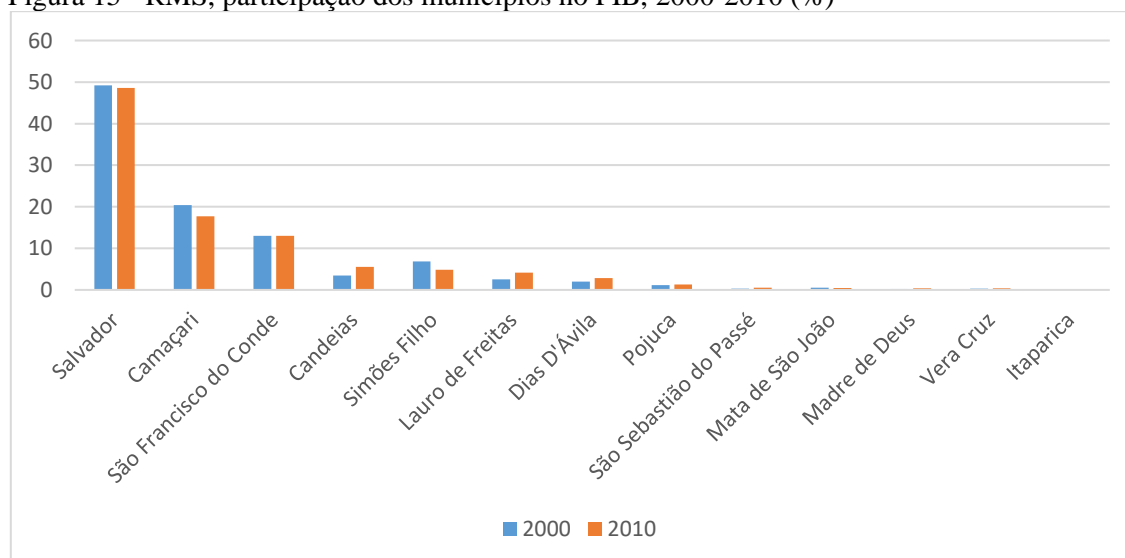
Tabela 9 - RMS, PIB por município, 2000-2010

Municípios	PIB a preços correntes (R\$1 mil)			
	2000		2010	
	Valor Absoluto	%	Valor Absoluto	%
<b>Salvador</b>	12.282.966,00	49,2	36.744.670,00	48,6
<b>Camaçari</b>	5.096.428,00	20,4	13.379.554,00	17,7
<b>São Francisco do Conde</b>	3.251.110,00	13	9.848.259,00	13,0
<b>Candeias</b>	856.974,00	3,5	4.204.817,00	5,6
<b>Simões Filho</b>	1.702.976,00	6,8	3.690.063,00	4,9
<b>Lauro de Freitas</b>	643.199,00	2,6	3.156.015,00	4,2
<b>Dias D'Ávila</b>	498.973,00	2,0	2.172.583,00	2,9
<b>Pojuca</b>	294.959,00	1,2	1.009.945,00	1,3
<b>São Sebastião do Passé</b>	72.652,00	0,3	402.517,00	0,5
<b>Mata de São João</b>	127.418,00	0,5	351.972,00	0,5
<b>Madre de Deus</b>	47.658,00	0,2	282.744,00	0,4
<b>Vera Cruz</b>	59.139,00	0,2	247.515,00	0,3
<b>Itaparica</b>	34.343,00	0,1	115.037,00	0,1
<b>RMS</b>	<b>24.968.795,00</b>	<b>100,0</b>	<b>75.605.691,00</b>	<b>100,0</b>

Fonte: Adaptado de Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (2015).

A Tabela 9 elenca os municípios do maior para o menor PIB dentro da região. Vale chamar atenção para a disparidade da produção da metrópole frente ao produzido pelos demais municípios. Na Figura 15 é possível ver com maior clareza a representatividade de cada município.

Figura 15 - RMS, participação dos municípios no PIB, 2000-2010 (%)



Fonte: Adaptado de Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (2015).

É notável a disparidade da metrópole frente aos demais municípios componentes da RMS. A capital responde por praticamente 50% do PIB da região em ambas as



décadas observadas, havendo uma redução pouco relevante dos 49,19% de 2000 para os 48,59% apresentados em 2010. Depois de Salvador, pode-se destacar os municípios de Camaçari e São Francisco do Conde - ambos centrados na produção industrial - e que, juntos, respondem por pouco mais de 30% do PIB da região. Dos demais municípios, nenhum contribui com mais de 10% do PIB da região, pelo contrário, a metade deles (São Sebastião do Passé, Mata de São João, Madre de Deus, Vera Cruz e Itaparica) não responde sequer por 1% da produção total. Itaparica é o município com contribuição mais tímida: 0,13% em 2000 e 0,15% em 2010, fato que pode ser atribuído, entre outros fatores, a sua população pequena<sup>71</sup>, se comparada a dos demais municípios, além da pouca participação da indústria na composição do seu PIB (16,5% em 2010, sendo o município com menor participação do setor para o PIB).

Lauro de Freitas também não se destaca no quesito, haja vista que respondeu por apenas 2,57% e 4,17% do PIB da região em 2000 e 2010, respectivamente. Todavia, vale destacar o crescimento percentual no período observado, apresentando, em 2010, quase o dobro da participação relativa da produção do município no montante da RMS.

Para não incorrer numa análise imprecisa, vale observar outros dados, a exemplo dos apresentados na Tabela 10, referentes ao PIB *per capita* dos municípios da RMS no ano de 2010.

Tabela 10 - RMS, população, PIB nominal e per capita por município, 2010

Municípios	População	PIB nominal (R\$1 mil)	PIB <i>per capita</i> (R\$1)
Salvador	2.675.656	36.744.670,00	13.732,96
Camaçari	242.970	13.379.554,00	55.066,69
São Francisco do Conde	33.183	9.848.259,00	296.786,28
Candeias	83.158	4.204.817,00	50.564,19
Simões Filho	118.047	3.690.063,00	31.259,27
Lauro de Freitas	163.449	3.156.015,00	19.308,87
Dias D'Ávila	66.440	2.172.583,00	32.699,92
Pojuca	33.646	1.009.945,00	30.543,31
São Sebastião do Passé	42.153	402.517,00	9.548,95
Mata de São João	40.183	351.972,00	8.759,23
Madre de Deus	17.376	282.744,00	16.272,10
Vera Cruz	37.567	247.515,00	6.588,63
Itaparica	20.725	115.037,00	5.550,64
<b>RMS</b>	<b>3.574.553</b>	<b>75.605.691,00</b>	<b>21.151,00</b>

Fonte: Adaptado de Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (2015).

Apesar de ser um indicador que, por vezes, não expressa efetivamente a realidade da renda daquela população, o PIB *per capita*, aliado a outros indicadores,

<sup>71</sup> 20.725 habitantes em 2010, sendo a segundo menor município em população da RMS, sendo superior, apenas, a Madre de Deus, que em 2010 possuía uma população de 17.376 habitantes (IBGE, 2016).

auxilia no entendimento da dinâmica produtiva de um determinado território. Nessa perspectiva, destaca-se na Tabela 10 São Francisco do Conde, com larga diferença. Tais números resultam, notadamente, do município sediar, desde o final da década de 1950, a RLAM, que hoje é a segunda maior refinaria de petróleo do Brasil. Vale destacar que nesse ano referência, 2010, São Francisco do Conde foi o município brasileiro com maior PIB *per capita* e em 2012 apresentou o maior PIB absoluto do país (SÃO FRANCISCO DO CONDE, 2012; SÃO FRANCISCO DO CONDE..., 2012).

Itaparica mantém-se na última colocação, tal qual na Tabela 9. Salvador perde destaque uma vez que sua renda é diluída pelos seus 2,7 milhões de habitantes. Lauro de Freitas, assim como na Tabela 9, ocupa posição mediana nesse quesito, visto que sua população expressiva dilui muito da produção do município, de modo que a ocupar a 7º posição no ranking do PIB *per capita* dos municípios da região.

Considerando que a RMS responde por 41,5% do PIB baiano, importa observar os elementos que contribuem para esses números. Apesar de entender a heterogeneidade econômica dos municípios da RMS, o setor de serviços e a indústria petrolífera e a automobilística – a primeira desde a década de 1950 e a última a partir dos anos 2000 – são os expoentes dessa produção. A Tabela 11 ratifica essa afirmação.

Tabela 11 - RMS, valor relativo do PIB por município e setor econômico, 2010

Municípios	PIB Agropecuário (%)	PIB Industrial (%)	PIB Serviços (%)
Camaçari	0,1	71,6	28,3
Candeias	0,2	53,8	46
Dias D'Ávila	0,1	71,2	28,7
Itaparica	3,4	16,5	80,1
Lauro de Freitas	0,4	23,4	76,2
Madre de Deus	0,6	24,5	74,8
Mata de São João	8,1	28,6	63,3
Pojuca	0,7	71,9	27,4
Salvador	0,1	18,4	81,5
São Francisco do Conde	0,1	61,7	38,2
São Sebastião do Passé	3,2	41,7	55,1
Simões Filho	0,1	44,9	54,9
Vera Cruz	4,3	18	77,7
<b>RMS</b>	<b>0,2</b>	<b>39,4</b>	<b>60,5</b>

Fonte: Adaptado de Carvalho e Pereira (2014).

A Tabela 11 permite uma melhor noção da especialização funcional de cada um dos municípios da RMS. Como já dito, a RMS é uma região economicamente caracterizada pela indústria petrolífera e automobilística de um lado, e o setor de

serviços de outro, no qual tem destaque o turismo. Logo, pode-se dividir os municípios da RMS em abundantes em serviços e industriais. Os tipicamente industriais são Camaçari (produção petroquímica, automobilística, de equipamentos eólicos, celulose e produtos acrílicos), São Francisco do Conde (refino de petróleo), Candeias (produção química e metalúrgica), Dias D'Ávila (bebidas, metalurgia de cobre e mecânica) e Pojuca (produção de petróleo e de ferro-cromo e ferro-ligas). Dentre esses, os que têm maior peso são São Francisco do Conde, centrado no refino do petróleo com a RLAM, e Camaçari como sede do Polo Industrial.

Por outro lado, o setor de serviços - aí incluso o comércio - exerce maior peso na economia da capital Salvador e dos municípios de Vera Cruz, Itaparica, Mata de São João, Madre de Deus e Lauro de Freitas. Fato que resulta, em parte, da relevância que o turismo exerce na economia desses municípios, assim como da concentração de serviços com um maior grau de especialização tanto em Salvador quanto na faixa leste de Lauro de Freitas. Esse último, apesar de vir apresentando destacável crescimento no número de unidades industriais<sup>72</sup>, tendo, inclusive, um polo de fabricantes de brinquedos<sup>73</sup>, destaca-se claramente no setor de serviços que, em 2010, respondeu por 82.362, dos 101.801 empregos formais do município distribuídos num total de 3.804 estabelecimentos comerciais e de serviços (SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS E SOCIAIS DA BAHIA, 2016).

Os municípios de Simões Filho e São Sebastião do Passé não apresentam grande discrepância entre a participação do setor de serviços frente ao industrial. Em ambos os casos o setor terciário é mais representativo.

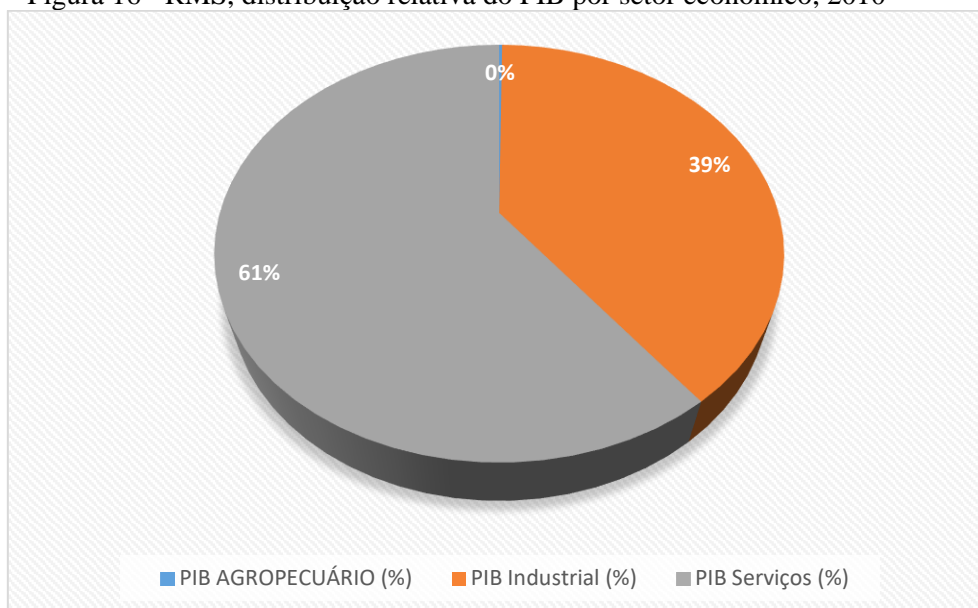
Assim, a divisão da produção da RMS por setor econômico se apresenta conforme a Figura 16.

---

<sup>72</sup> Registrou-se, em 2014, um total de 567 estabelecimentos industriais responsáveis por uma ocupação total de 110.864 trabalhadores (SEI, 2016).

<sup>73</sup> A BBRA, polo resultante da fusão das empresas Baby Brink, Rosita e Acalanto, atua em Lauro de Freitas desde 2010.

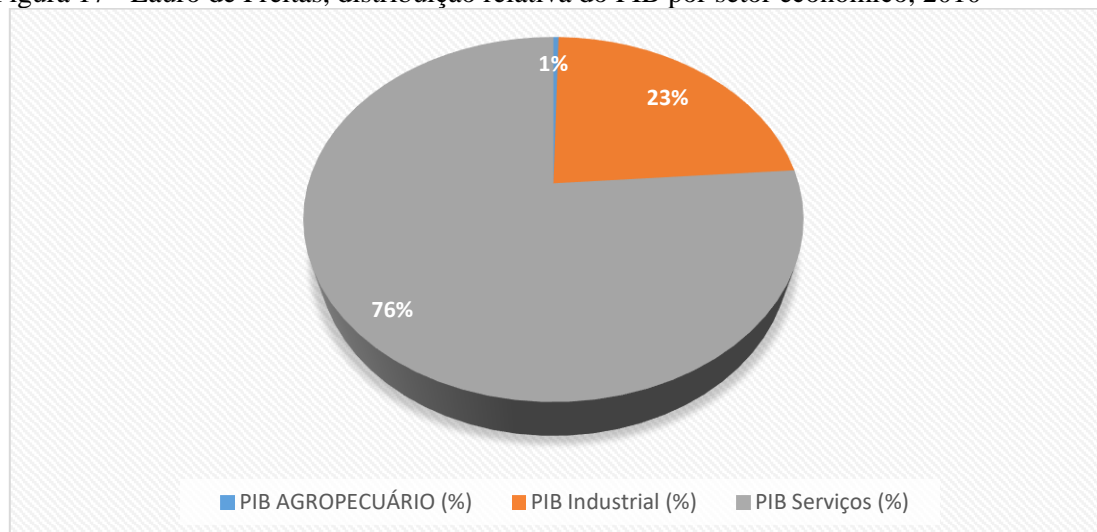
Figura 16 - RMS, distribuição relativa do PIB por setor econômico, 2010



Fonte: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (2015).

Para Lauro de Freitas a relação é semelhante, todavia com uma maior discrepância entre o setor de serviços e o industrial, como se pode ver na Figura 17.

Figura 17 - Lauro de Freitas, distribuição relativa do PIB por setor econômico, 2010



Fonte: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (2015).

Como se pode ver, em Lauro de Freitas há um notável domínio do setor de serviços. Importante mencionar que, para 2010, comércio e serviços, juntos, respondiam por 77% dos estabelecimentos e 80% do estoque de emprego formal do município. Em 2014 já representava 85% dos estabelecimentos e 78% do estoque de emprego formal (SEI, 2016). O primeiro dado, isoladamente, não seria tão representativo na definição de

Lauro de Freitas como de comércio e serviços, visto que se esse alto quantitativo de estabelecimentos não se revertesse num significativo montante de empregos gerados e, do mesmo modo, fosse pouco representativo no PIB do município, poder-se-ia inferir que a grande maioria dessas unidades apresentava pouca capacidade de absorção de pessoal e produção reduzida. Não é o caso de Lauro de Freitas, uma vez que além do representativo número de empregos, o PIB de serviços em 2010 foi equivalente a 76,2% da produção total do município, como mostra a Figura 17. Em poucas palavras, entende-se que isso é resultado do expressivo adensamento de moradias em Lauro de Freitas, notadamente na faixa a leste da Av. Santos Dumont, com populações que demandavam por serviços dos mais diversos e que, em razão dessa demanda, essas unidades tanto comerciais quanto de serviços surgiram e se adensaram.

Apesar de os dados econômicos já possibilitarem uma classificação preliminar dos municípios por setor de atividade predominante, sua verdadeira condição só pode ser efetivamente aferida a partir do auxílio de dados sociais, dos quais se trabalhará com o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH). Afinal, o IDH apresenta uma nova perspectiva de análise do desempenho econômico, tirando o enfoque do simples acréscimo econômico para a observação de como este influi na vida das pessoas daquele determinado território.

Quadro 10 - RMS, IDH por município, 1991-2010

Municípios	1991	2000	2010
Camaçari	0,422	0,551	0,694
Candeias	0,408	0,548	0,691
Dias D'Ávila	0,416	0,54	0,676
Itaparica	0,407	0,522	0,670
Lauro de Freitas	0,474	0,616	0,754
Madre de Deus	0,467	0,565	0,708
Mata de São João	0,378	0,506	0,668
Pojuca	0,445	0,524	0,666
Salvador	0,563	0,654	0,759
São Francisco do Conde	0,355	0,518	0,674
São Sebastião do Passé	0,401	0,508	0,657
Simões Filho	0,43	0,545	0,675
Vera Cruz	0,412	0,521	0,645
<b>RMS</b>	0,429	0,549	0,690

Fonte: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (2015).

O Quadro 10 permite notar-se que os municípios de Salvador e Lauro de Freitas destacam-se dos demais em todo o período observado. Pelo que se pode inferir que o destaque de Lauro de Freitas resulta, em muito, de sua estreita aproximação com a capital, numa relação de conurbação consolidada. Essa relação, somada a outros elementos já vistos no corpo deste texto, possibilitou a Lauro de Freitas o aumento expressivo em sua oferta de serviços e equipamentos, tanto públicos quanto privados, que resultaram num melhor atendimento a sua população – se comparado com o que ocorre nos demais municípios da RMS, com exceção de Salvador, evidentemente.

Atualmente, o município com pior desempenho é Vera Cruz. Esse mau desempenho se reflete com maior peso na educação, haja vista que o município apresenta o pior desempenho no quesito, conforme se vê no Quadro 11, além de ter a segunda maior taxa de analfabetismo da RMS, juntamente com Mata de São João (11,4%), perdendo apenas para São Sebastião do Passé (14%) (SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS E SOCIAIS DA BAHIA, 2016).

Quadro 11 - RMS, IDHM dos municípios, 2010

Posição no Brasil	Município	IDHM	IDHM Renda	IDHM Longevidade	IDHM Educação
383	Salvador	0,759	0,772	0,835	0,679
467	Lauro de Freitas	0,754	0,781	0,827	0,663
1665	Madre de Deus	0,708	0,67	0,794	0,667
2078	Camaçari	0,694	0,681	0,798	0,616
2161	Candeias	0,691	0,652	0,823	0,616
2524	Dias D'Ávila	0,676	0,651	0,811	0,584
2545	Simões Filho	0,765	0,641	0,813	0,591
2573	São Francisco do Conde	0,674	0,641	0,812	0,587
2663	Itaparica	0,67	0,657	0,826	0,553
2716	Mata de São João	0,668	0,648	0,818	0,562
2759	Pojuca	0,666	0,645	0,819	0,559
2964	São Sebastião do Passé	0,657	0,633	0,812	0,551
3201	Vera Cruz	0,645	0,632	0,817	0,520
	<b>RMS</b>	0,694	0,669	0,815	0,596

Fonte: Carvalho e Pereira (2014).

A baixa densidade populacional do município<sup>74</sup>, sua dinâmica econômica pouco expressiva – sendo o retrato disso a penúltima colocação no PIB, entre os municípios da

<sup>74</sup> 125,33 hab./km<sup>2</sup>, sendo a quarta menor da RMS, como visto no Quadro 8.

RMS – além de sua baixa articulação com os demais municípios da região, são elementos predominantes para esse desempenho.

Em total contraponto, Lauro de Freitas exhibe números de destaque, cabendo realce ao quesito renda, em que o município apresenta o melhor desempenho na RMS. Tal fato pode ser atribuído, entre outros fatores, à leva de imigrantes com um melhor nível de qualificação – e conseqüentemente melhores salários, que se instalou no município a partir do final da década de 1970.

### 3.4 AS TROCAS PENDULARES E A SITUAÇÃO DE LAURO DE FREITAS

Em se tratando de movimentos populacionais, vale focar a mobilidade pendular, dado que não pode se desconsiderar nesse diagnóstico da RMS, sobretudo quando se busca entender o posicionamento de um determinado município e sua relação com os demais. Isto porque, esse tipo de movimentação exprime as correlações e complementaridades espaciais no interior de uma região metropolitana. A observação, não apenas dos deslocamentos pendulares, mas de todo tipo de movimentação intermunicipal cotidiana, possibilita verificar os níveis de fluidez e integração entre municípios. Pode-se fazer referência, inclusive, a um “cidadão metropolitano”, ou seja, um indivíduo que tem suas atividades rotineiras territorialmente distribuídas no interior da região metropolitana e não unicamente no município onde reside (BAHIA, 2014a).

As Tabelas 12 e 13 apresentam o volume da mobilidade pendular tanto interna quanto externa à RMS para os anos de 2000 e 2010, assim como a variação percentual nesse intervalo.

Tabela 12 - RMS, mobilidade pendular por município, 2000

Município de Origem	Mobilidade Pendular 2000					
	Intrametropolitano		Intraestadual		TOTAL	
	Absoluto	%	Absoluto	%	Absoluto	%
Salvador	49.771	61,5	31.146	38,5	80.917	100,0
Lauro de Freitas	22.770	97,7	530	2,3	23.300	100,0
Camaçari	17.129	86,3	2.720	13,7	19.849	100,0
Candeias	7.393	86,1	1.195	13,9	8.588	100,0
Dias D'Ávila	4.389	92,8	339	7,2	4.728	100,0
Itaparica	1.298	82,7	272	17,3	1.570	100,0
Madre de Deus	2.701	91,6	248	8,4	2.949	100,0
Mata de São João*	2.783	86,1	452	13,9	3.235	100,0
Pojuca*	1.275	50,1	1.270	49,9	2.545	100,0
São Francisco do Conde	3.790	86,5	592	13,5	4.382	100,0
São Sebastião do Passé *	2.919	81,9	645	18,1	3.564	100,0
Simões Filho	11.997	95,5	696	5,5	12.693	100,0
Vera Cruz	1.189	78,7	322	21,3	1.511	100,0

Fonte: Adaptado de Bahia (2014).

Nota: \* Não fazia parte da RMS no ano 2000.

Pode-se ver com bastante clareza que em todos os municípios os deslocamentos pendulares intrametropolitanos se sobressaem frente aos intraestaduais, sendo maioria absoluta em grande parte dos municípios – apresentando uma variação percentual entre 78% e 97% dos deslocamentos totais correspondendo aos movimentos no interior da região metropolitana. As exceções são Salvador e Pojuca. No primeiro, 40% dos deslocamentos são intraestaduais, muito em razão da afirmação da capital como metrópole regional, de modo que tem relações fortes não apenas com os municípios de sua região metropolitana. Pojuca, que tem 50% de sua movimentação pendular para fora da RMS, por ser o município mais afastado da capital e da maioria dos demais municípios da RMS, tende a estabelecer maiores relações com os municípios de seu entorno não-metropolitano - como Catu, Araçás e Itanagra, por exemplo. Observando precisamente o comportamento de Lauro de Freitas, percebe-se sua imbricação metropolitana, haja vista que apresenta o maior percentual de deslocamentos intrametropolitanos (97%), resultado de sua posição geograficamente central na RMS, assim como de sua aproximação com a capital.



Tabela 13 - RMS, mobilidade pendular por município, 2010

Município de Origem	Mobilidade Pendular						Variação (%) TOTAL 2000/2010
	Intrametropolitano		2010		TOTAL		
	Absoluto	%	Absoluto	%	Absoluto	%	
Salvador	97.734	63,8	55.380	36,2	153.114	100,0	0,892
Lauro de Freitas	45.822	97,6	1.115	2,4	46.937	100,0	1,014
Camaçari	43.860	93,8	6.077	6,2	49.937	100,0	1,516
Candeias	15.630	85,8	2.581	14,2	18.211	100,0	1,121
Dias D'Ávila	11.157	93,7	745	6,3	11.902	100,0	1,517
Itaparica	1.836	79,6	471	20,4	2.307	100,0	0,469
Madre de Deus	5.266	91,6	481	8,4	5.747	100,0	0,949
Mata de São João	6.173	79,8	1.563	20,2	7.736	100,0	1,391
Pojuca	2.310	46,0	2.709	54	5.019	100,0	0,972
São Francisco do Conde	6.916	86,9	1.043	13,1	7.959	100,0	0,816
São Sebastião do Passé	4.854	77,9	1.380	22,1	6.234	100,0	0,749
Simões Filho	22.960	94,4	1.360	5,6	24.320	100,0	0,916
Vera Cruz	3.296	79,0	876	21	4.172	100,0	1,761

Fonte: Adaptado de Bahia (2014).

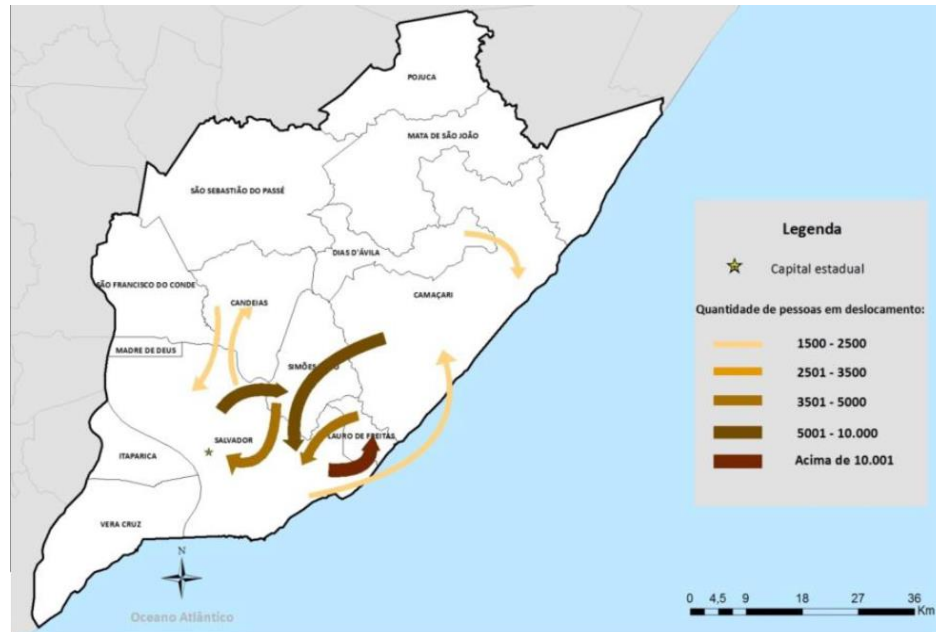
Para o ano de 2010 a situação se mantém, com os municípios apresentando movimentação intrametropolitana com variação de 77% a 97%, com as mesmas exceções destacadas na Tabela 12 (Salvador, que dessa vez apresenta 63% e Pojuca com 46% dos deslocamentos pendulares para o interior da RMS). Lauro de Freitas mantém seu destaque no interior metropolitano, sendo, novamente, o município com maior percentual de deslocamentos intrametropolitanos do total da movimentação pendular.

Vale destacar, também, o incremento no volume de deslocamentos no período observado, sendo que Lauro de Freitas – juntamente com os municípios de Dias D'Ávila, Camaçari, Mata de São João e Candeias – se sobressai, por mais do que dobrar o seu fluxo pendular total, como se pode ver na Tabela 13.

Nas Figuras 18 e 19 é possível observa-se a acentuação nas trocas pendulares que Lauro de Freitas estabelece com os municípios metropolitanos, notadamente Salvador e Camaçari. O primeiro mapa (Figura 18) mostra que no ano 2000 Lauro de Freitas era alvo do maior volume dos fluxos pendulares oriundos de Salvador e que, ao mesmo tempo, direcionava um fluxo expressivo para a capital, porém um pouco menor do que o que recebia. Em 2010, intensifica-se o fluxo entre Lauro de Freitas e Salvador,

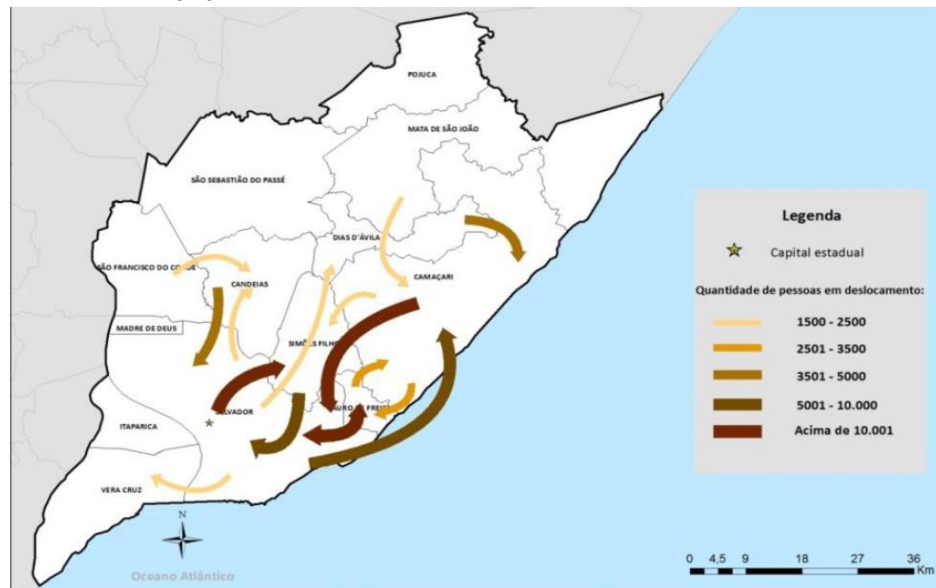
assumindo um maior equilíbrio. Lauro de Freitas também estabelece uma relação de equivalência com Camaçari, enviando e recebendo fluxos em volumes semelhantes.

Figura 18 - RMS, mapa com os principais fluxos pendulares acima de 1500 pessoas, 2000



Fonte: Bahia (2014).

Figura 19 - RMS, mapa com os principais fluxos pendulares acima de 1500 pessoas, 2010



Fonte: Bahia (2014).

O destaque assumido por Lauro de Freitas se deve, especialmente, ao fluxo de trabalhadores que o município recebe, sendo o terceiro município em volume de

trabalhadores oriundos de outros municípios da RMS – atrás apenas de Salvador e Camaçari. A Tabela 14 mostra que Lauro de Freitas é destino de quase 77 mil viagens, o equivalente a 6,1% do total de deslocamentos no interior da RMS. Vale destacar a discrepância do montante de viagens tanto destinadas quanto oriundas de Salvador nesse quesito, respondendo por mais de  $\frac{3}{4}$  do total da RMS, como mostra a Tabela 14.

Tabela 14 - RMS, deslocamentos por motivo de trabalho por municípios, 2012

MUNICÍPIO	ORIGEM		DESTINO	
	TOTAL DE VIAGENS	PARTICIPAÇÃO NA REGIÃO (%)	TOTAL DE VIAGENS	PARTICIPAÇÃO NA REGIÃO (%)
<b>Camaçari</b>	72.232	5,8	93.572	7,5
<b>Candeias</b>	22.080	1,8	23.512	1,9
<b>Dias d'Ávila</b>	20.442	1,6	17.569	1,4
<b>Itaparica</b>	5.934	0,5	5.667	0,5
<b>Lauro de Freitas</b>	66.390	5,3	76.955	6,1
<b>Madre de Deus</b>	5.927	0,5	7.517	0,6
<b>Mata de São João</b>	7.935	0,6	9.047	0,7
<b>Pojuca</b>	7.950	0,6	7.273	0,6
<b>Salvador</b>	992.548	79,0	947.256	75,4
<b>São Francisco do Conde</b>	6.580	0,5	8.194	0,7
<b>São Sebastião do Passé</b>	7.556	0,6	7.666	0,6
<b>Simões Filho</b>	32.410	2,6	40.192	3,2
<b>Vera Cruz</b>	7.950	0,6	8.545	0,7
<b>Externo</b>	-	-	2.974	0,2
<b>TOTAL</b>	1.255.934	100,0	1.255.939	100,0

Fonte: Bahia (2012).

Considerando a grande demanda por serviços em Lauro de Freitas, assim como a concentração de populações com uma renda mais elevada à leste da Av. Santos Dumont, que corta o município, pode-se inferir que grande parte do contingente de trabalhadores que se direcionam a Lauro de Freitas são tanto empregados domésticos quanto profissionais voltados a estabelecimentos de serviços<sup>75</sup>. A Tabela 15 apresenta essa troca de fluxos por motivo de trabalho com maior detalhamento, apontando a movimentação de origem e destino de município para município.

<sup>75</sup> Fato que foi apontado por Patrícia Chame Dias, pesquisadora que direciona seus esforços ao entendimento do uso do solo e dinâmica dos fluxos do município de Lauro de Freitas. Ela ressalta que em Vilas do Atlântico existe uma gama muito grande de serviços dos mais diversos, todos voltados à população mais abastada que ali se instalou.

Tabela 15- RMS, origem e destino dos deslocamentos pendulares entre os municípios por motivo de trabalho, 2012

ORIGEM	MUNICÍPIO DE DESTINO												
	Camaçari	Candeias	Dias d'Ávila	Itaparica	Lauro de Freitas	Madre de Deus	Mata de São João	Pojuca	Salvador	São Francisco do Conde	São Sebastião do Passé	Simões Filho	Vera Cruz
<b>Camaçari</b>	59.901	778	1.195	0	3.189	302	1.142	49	5.181	0	0	495	0
<b>Candeias</b>	959	16.639	30	0	90	763	0	220	1.407	778	76	1.001	0
<b>Dias d'Ávila</b>	4.469	303	13.937	0	193	85	280	0	986	0	70	119	0
<b>Itaparica</b>	0	0	0	5.283	0	0	0	0	0	0	0	0	651
<b>Lauro de Freitas</b>	3.561	49	0	0	38.527	0	351	0	22.808	0	0	997	0
<b>Madre de Deus</b>	236	313	0	0	0	4.553	0	0	275	550	0	0	0
<b>Mata de São João</b>	927	57	780	0	100	0	5.626	188	201	0	57	0	0
<b>Pojuca</b>	282	0	94	0	0	0	289	6.566	194	0	59	0	0
<b>Salvador</b>	20.639	4.014	1.065	325	34.104	1.281	1.289	250	908.909	1.061	804	16.613	168
<b>S. Francisco do Conde</b>	0	403	0	0	0	331	0	0	35	5.742	0	70	0
<b>S. Sebastião do Passé</b>	34	190	137	0	0	88	0	0	231	35	6.600	137	0
<b>Simões Filho</b>	2.565	766	332	0	752	59	69	0	6.918	29	0	20.760	0
<b>Vera Cruz</b>	0	0	0	59	0	55	0	0	111	0	0	0	7.726
<b>TOTAL</b>	93.573	23.512	17.570	5.667	76.955	7.517	9.046	7.273	947.256	8.195	7.666	40.192	8.545
<b>OFICIAL</b>	93.572	23.512	17.569	5.667	76.955	7.517	9.047	7.273	947.256	8.194	7.666	40.192	8.545

Fonte: Bahia (2012).

Importante observar que, das quase 77 mil viagens destinadas a Lauro de Freitas, Salvador tem maior participação nesse montante, com mais de 34 mil viagens, perdendo apenas para o próprio município de Lauro de Freitas, com pouco mais de 35 mil viagens internas. O município é, também, a principal origem de deslocamentos rumo à capital, por motivo de trabalho, são mais de 22 mil viagens. Camaçari também pode ser apontado como sendo responsável por importante troca de fluxos com Lauro de Freitas, o município tanto envia quanto recebe de Lauro de Freitas mais de 3 mil viagens.

Das viagens atraídas por Lauro de Freitas, a faixa a leste da Av. Santos Dumont concentra boa parte, sobretudo quando se trata dos deslocamentos por transporte coletivo, reforçando ainda mais o que já se comentou acerca dos trabalhadores domésticos. No que diz respeito ao transporte individual, o cenário é um pouco diferente, havendo uma ampliação no quantitativo de viagens de origem e destino na faixa supramencionada, com destaque para os bairros de Vilas do Atlântico, Centro, Ipitanga e Buraquinho, que concentram boa parte desses deslocamentos (BAHIA, 2012c).

Levando em conta os fluxos migrantes que Lauro de Freitas e a RMS como um todo têm recebido desde a década de 1970, diretamente ligados à industrialização – como já se viu no corpo deste texto –, importa observar os comportamentos desse fluxo, sobretudo os mais recentes, por fazerem parte de um movimento atual e que, portanto, auxilia na percepção do posicionamento regional do município hoje. É o que se retrata na Tabela 16. Vale mencionar que se considera “migrante de data fixa” o indivíduo que reside no município declarado no Censo de 2010, mas que, cinco anos antes, residia em localidade diferente daquela declarada na data de referência do Censo de 2010 (BAHIA, 2014a).

Tabela 16 - RMS, migrantes de data fixa responsáveis por domicílios segundo município de trabalho e origem e modalidade migratória, 2010

Município em 2010	ORIGEM															TOTAL
	Intrametropolitano					Outros Bahia					Interestadual(*)					
	Local de trabalho					Local de trabalho					Local de trabalho					
	Próprio Município (%)	Município em 2005 (%)	Município da RMS (%)	Outro Município (%)	TOTAL	Próprio Município (%)	Município da RMS (%)	Município da RMS (%)	Outro Município (%)	TOTAL	Próprio Município (%)	Município da RMS (%)	Município da RMS (%)	Outro Município (%)	TOTAL	
RMS	56,3	28,6	11,8	3,3	15.512	88,7	1,7	6,9	2,7	17.674	78,6	2	15,7	3,7	12.701	45.887
Salvador	70,3	12,5	12,6	4,7	1.799	92,5	2	2,7	2,8	10.701	86,2	2,3	7,9	3,7	8.560	21.060
Lauro de Freitas	40,3	46,2	11,2	2,2	4.249	75	-	21,6	3,4	1.184	43,3	1,7	51,5	3,6	1.200	6.633
Camaçari	66,7	21,1	8,2	4	3.879	88	0,8	9,5	1,8	3.312	77,2	2,6	16,5	3,8	1.592	8.801
Candeias	72,6	10,1	15,6	1,8	565	84,6	-	12	3,4	358	70	-	30	-	170	1.093
Dias D'Ávila	53	23,9	20,2	2,9	1.186	78,2	4,4	14,2	3,2	436	61,8	-	36,1	2,1	330	1.952
Itaparica	70,8	12,5	12,5	4,2	240	77,8	11,1	-	11,1	90	50	-	50	-	40	370
Madre de Deus	45,2	22,2	29	3,6	248	49,6	-	50,4	-	141	33,3	-	61,9	4,8	105	494
Mata de São João	73,1	13,7	6,4	8,5	328	100	-	-	-	158	100	-	-	-	111	597
Pojuca	91,9	-	3,8	4,3	211	69,6	-	14	16,3	257	69,9	-	8,7	21,4	103	571
São Francisco do Conde	47,2	29,2	15,6	8	212	100	-	-	-	60	100	-	-	-	5	277
São Sebastião do Passé	59,2	14,3	26,5	-	321	75,4	5,9	11	7,6	118	39,6	-	60,4	-	48	487
Simões Filho	46,4	39,2	12,6	1,7	1.721	81,1	-	18,9	-	665	60,4	-	33,9	5,7	386	2.772
Vera Cruz	58,4	32,2	2,6	6,7	534	89	7,3	3,7	-	191	72	-	28	-	50	775

Fonte: Bahia (2014).

Nota: (\*) Desconsiderou-se os migrantes com origem ignorada e que não trabalham.

Com base na Tabela 16, percebe-se que apenas 40% dos migrantes intrametropolitanos residentes em Lauro de Freitas trabalham no município. Cabe chamar atenção, ainda, ao fato de que 46,2% dos 60% restantes – o que corresponde a 77% desse saldo - trabalham em seu município de origem, o que permite inferir que a atratividade exercida por Lauro de Freitas não se deu por motivos de trabalho no município. Mesmo em se tratando de migrações oriundas de outros municípios do estado para além da RMS, apesar de apresentar uma taxa de trabalho no município mais elevada (75%) que as migrações intrametropolitanas e interestaduais supramencionadas, Lauro de Freitas supera apenas Madre de Deus (49,6%) e Pojuca (69,6%) nesse quesito, sendo importante mencionar que esses dois últimos situam-se em extremos da RMS, especialmente Pojuca, de modo que a migração de municípios externos à RMS e a manutenção de movimentos pendulares de residência-trabalho com municípios como Catu, Araçás ou Itanagra, limítrofes de Pojuca, é facilitada.

O mesmo comportamento é expresso pelos migrantes oriundos de outros estados, visto que apenas 43,3% deles trabalham efetivamente em Lauro de Freitas. Tais elementos caracterizam Lauro de Freitas como uma cidade dormitório, atrativa pela qualidade de vida em seu território, disponibilidade de serviços, proximidade com a capital e acesso facilitado aos demais municípios da RMS, especialmente os principais centros de atração de mão de obra mais qualificada (Camaçari e Salvador). Importante destacar, todavia, que, diferente do que ocorria no passado, Lauro de Freitas, hoje, assume papel de cidade dormitório notadamente para um contingente populacional mais abastado e com um maior nível de qualificação, uma vez que, como já visto, estes novos migrantes têm se instalado no município não por uma eventual economia no custo do metro quadrado, muito pelo contrário, buscam as vantagens, especialmente locacionais, que o município oferece (BAHIA, 2014a). Além disso, outra peculiaridade de Lauro de Freitas é que o município não assume a função de cidade-dormitório por lhe faltar algum dinamismo econômico<sup>76</sup>, como ocorreu com Ribeirão das Neves e Ibité na Região Metropolitana de Belo Horizonte, por exemplo (FERNANDES, 2011). A pujança econômica do município é reforçada, entre outros fatores, por possuir o 6º maior PIB absoluto e 7º maior PIB *per capita* da RMS – conforme visto na Tabela 10 -, apesar de ser o município com a 3º menor extensão territorial da RMS, demonstrando uma concentração da produção num território pouco extenso.

---

<sup>76</sup> Pelo contrário, o crescimento populacional expressivo apresentado pelo município desencadeou um crescimento econômico quase que equivalente, como já visto anteriormente nesta mesma seção.

Os dados acima apresentados permitem destacar três fatos nesse contexto da RMS: a macrocefalia de Salvador dentro da RMS, visto que concentra quase 75% da população e aproximadamente metade do PIB da região; a expressão de Lauro de Freitas, que mesmo com sua reduzida extensão territorial apresenta alta densidade demográfica e dinâmica econômica pujante, resultante tanto das vantagens que sua localização proporciona quanto da dinâmica interna recente, manifesta pelo surgimento de novos meios de hospedagem e unidades industriais<sup>77</sup>, por exemplo, não se podendo deixar de citar, ainda, a qualidade de vida do município – expressa no IDHM visto anteriormente; e, por último, a heterogeneidade dos municípios que, mesmo que centrados em atividades afins girando em torno dos dois eixos<sup>78</sup> já mencionados, apresentam números bastante díspares - mesmo que Salvador não seja considerada na análise.

Munido desse entendimento, a seção a seguir volta-se para uma análise setorial, uma vez que se dedica a investigação da dinâmica do turismo no interior da RMS.

---

<sup>77</sup> Existe hoje no município um total de 521 unidades industriais (SEI, 2016).

<sup>78</sup> De um lado a indústria petrolífera e automotiva e, de outro, comércio e serviços – com destaque para o turismo.



## 4 LAURO DE FREITAS NO CONTEXTO DO TURISMO NA RMS

A despeito de uma série de movimentos iniciados a partir do final da década de 1960, é apenas nos anos 2000 que se acresce um novo tipo de metropolização aos já abordados processos de metropolização industrial e de serviços: a metropolização turística. Importante destacar alguns marcos para o turismo, que ocorreram antes da virada do milênio, tais como a criação da Bahiaturisa, em 1968, a construção do Club Med Itaparica, em 1976, e a abertura da Estrada do Coco e posteriormente da Linha Verde, em 1975 e 1993, respectivamente. Todavia, é no início dos anos 2000 que um empreendimento impacta de vez a atividade turística no Litoral Norte e Baía de Todos os Santos: inaugura-se o Resort Costa do Sauípe<sup>79</sup> (SILVA; SILVA; SILVA, 2015).

Entendendo a relevância dos citados fatos para o desenvolvimento do turismo na RMS, a subseção a seguir se dedica a apresentação do cenário atual da atividade na RMS.

### 4.1 DINÂMICA DO TURISMO NA RMS

Apesar de reconhecidas as semelhanças entre alguns dos atrativos dos municípios turísticos da RMS - como a existência de orla marítima em todos os 9 municípios inclusos no zoneamento turístico da região -, não se pode negar suas disparidades, manifestas, por exemplo, nas já mencionadas categorias dos destinos. Para melhor visualizar as características de cada um desses municípios, no que diz respeito à atividade turística, se verá a seguir algumas de suas peculiaridades.

As Atividades Características do Turismo (ACTs) são um grupo de oito atividades diretamente ligadas à produção de bens e serviços característicos do turismo selecionadas pelo MTur na Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE), com base em orientações da Organização Mundial do Turismo (OMT), em nível internacional, e da Comissão Nacional de Classificação (CONCLA), aqui no Brasil. Nas ACTs estão inclusas agências de viagens, aluguel de transportes, cultura e lazer, meios de hospedagem, estabelecimentos de alimentação e transportes terrestre, aquaviário e aéreo (COELHO e SAKOWSKI, 2014). Valendo-se da imbricação das ACTs com o

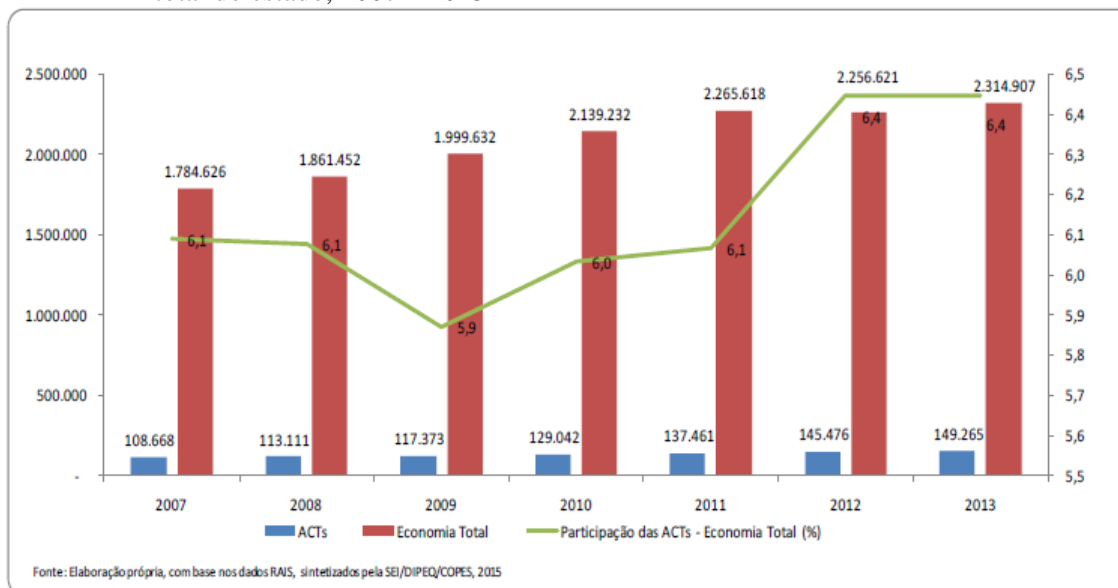
---

<sup>79</sup> Complexo hoteleiro instalado a 76 km de Salvador no município de Mata de São João, portando inicialmente cinco hotéis com um total de 1.427 Unidades Habitacionais (UHs) e seis pousadas, respondendo por 169 UHs (DEMERGIA, 2000).

turismo, lança-se mão delas para entender o estado do turismo nos municípios turísticos da RMS.

A Figura 20 aponta para a representatividade do conjunto de ACTs na economia do estado da Bahia.

Figura 20 - Bahia, gráfico comparativo do estoque de emprego formal nas ACTs e na economia total do estado, 2007 – 2013



Fonte: Bahia (2015).

Conforme se vê na Figura 20, no período destacado sempre se observou crescimento no quantitativo absoluto dos empregos formais nas ACTs. Vale chamar a atenção que a partir de 2009 houve um aumento crescente na representatividade das ocupações formais nesse grupo de atividades, frente ao volume total de empregos do estado. Ainda de acordo com a Figura 20, em 2013 se percebeu a maior participação relativa das ACTs no total de empregos formais da economia da Bahia, 6,4%.

Aproximando-se mais do território de análise desse estudo, na Tabela 17 são apresentados o quantitativo de empregos nas ZTs que comportam os municípios turísticos da RMS, quais sejam, Baía de Todos os Santos e Costa dos Coqueiros.

Tabela 17 - Bahia, Estoque Formal de Emprego, segundo Zonas Turísticas, por atividade característica do turismo, 2011-2013

Zonas Turísticas	Agência de Turismo	Alimentação	Alojamento	Aluguel de Transporte	Cultura e Lazer	Transporte e terminais	TOTAL	
							Absoluto	%
<b>2011</b>								
Baía de Todos os Santos	2.162	31.105	7.331	1.263	4.154	30.750	76.765	51,7
Costa dos Coqueiros	201	5.125	6.129	319	491	3.774	16.039	10,8
Outras ZTs	1.111	15.921	11.992	773	1.664	12.881	44.342	29,9
Total nas ZTs	3.474	52.151	25.452	2.355	6.309	47.405	137.146	92,4
Bahia	3.748	57.357	27.088	2.624	6.917	50.606	148.340	100,0
<b>2012</b>								
Baía de Todos os Santos	1.999	32.554	7.649	2.016	4.911	31.090	80.219	51,8
Costa dos Coqueiros	225	5.406	6.299	255	584	3.426	16.195	10,5
Outras ZTs	1.584	17.160	12.235	771	1.763	12.797	46.310	29,9
Total nas ZTs	3.808	55.120	26.183	3.042	7.258	47.313	142.724	92,2
Bahia	4.090	60.553	27.992	3.331	7.892	50.832	154.690	100,0
<b>2013</b>								
Baía de Todos os Santos	1.960	35.633	7.616	2.014	5.075	28.991	81.289	54,4
Costa dos Coqueiros	242	4.488	5.431	274	664	2.784	13.883	9,3
Outras ZTs	1.687	17.909	13.139	808	1.777	8.369	43.689	29,3
Total nas ZTs	3.889	58.030	26.186	3.096	7.516	40.144	138.861	93
Bahia	*	*	*	*	*	*	149.265	100,0

Fonte: Adaptado de Bahia (2013, 2015).

Nota: \* Dado inexistente.

Alguns fatores são passíveis de atenção na Tabela 17. Primeiro, a expressividade da participação da ZT Baía de Todos os Santos no total de empregos formais nas ACTs do estado – nos três anos observados a zona respondeu por mais de 50% do total -, fato que se deve, sobretudo, a presença da capital nessa zona. Segundo, a Costa dos Coqueiros figura como a segunda ZT de maior representatividade nas ocupações formais das ACTs nos três anos observados<sup>80</sup>, o que reforça o peso dessas zonas para a atividade turística na Bahia. Apesar do destaque de ambas as zonas frente as demais que compõem o mapa turístico do estado, a Costa dos Coqueiros, de 2011 a 2013, apresentou um decréscimo de 13,4% no número de ocupações formais. Vale destacar, ainda, que alimentação e transportes são os setores responsáveis pela maior quantidade de ocupações no corpo das ACTs.

Quando se observa o quantitativo de estabelecimentos enquadrados nas ACTs, no mesmo período, a situação se harmoniza com o visto na Tabela 17.

<sup>80</sup> No Anexo F pode-se ver a tabela com a lista completa da participação de todas as 13 Zonas Turísticas nas ocupações formais das ACTs no estado.

Tabela 18 - Bahia, número de estabelecimentos por Zonas Turísticas, por Atividade Característica do Turismo, 2011-2013

Zonas Turísticas	Agência de Turismo	Alimentação	Alojamento	Aluguel de Transporte	Cultura e Lazer	Transporte e terminais	TOTAL	
							Absoluto	%
<b>2011</b>								
Baía de Todos os Santos	324	3.335	463	155	510	675	5.462	38,1
Costa dos Coqueiros	47	560	179	61	82	156	1.085	7,6
Outras ZTs	267	2.884	1.404	266	435	672	5.928	41,3
Total nas ZTs	638	6.779	2.046	482	1.027	1.503	12.475	87
Bahia	724	7716	2.300	572	1.217	1.804	14.333	100,0
<b>2012</b>								
Baía de Todos os Santos	331	3.528	480	178	547	714	5.778	38,2
Costa dos Coqueiros	60	582	177	55	80	143	1.097	7,3
Outras ZTs	285	3.140	1.413	267	433	713	6.251	41,3
Total nas ZTs	676	7.250	2.070	500	1.060	1.570	13.126	86,8
Bahia	763	8.244	2.371	586	1.255	1.899	15.118	100,0
<b>2013</b>								
Baía de Todos os Santos	323	3.660	475	167	555	630	5.810	37,6
Costa dos Coqueiros	53	612	190	61	90	105	1.111	7,2
Outras ZTs	303	3.448	1.451	272	480	518	6.472	41,8
Total nas ZTs	679	7.720	2.116	500	1.125	1.253	13.393	86,6
Bahia	768	8.838	2.429	606	1.344	1.471	15.456	100,0

Fonte: Adaptado de Bahia (2013, 2015).

As ZTs Baía de Todos os Santos e Costa dos Coqueiros, assim como o que acontece com a geração de empregos formais, aparecem como zonas responsáveis pela maior quantidade de estabelecimentos das ACTs entre as ZTs da Bahia. A zona Baía de Todos os Santos assume destaque, respondendo por cerca de 38% nos três anos considerados. A zona apresenta um crescimento de 6% de 2011 a 2013. A ZT Costa dos Coqueiros, por sua vez, apresentou números muito equilibrados com o desempenho das zonas Costa do Descobrimento e Caminhos do Sertão<sup>81</sup>. De 2011 a 2013 a Costa dos Coqueiros apresenta uma variação positiva de 2,3% no quantitativo total de estabelecimentos enquadrados nas ACTs, que passa de 1.085, em 2011, para 1.111, em 2013, com crescimentos em todas as atividades, com exceção de “transportes e terminais” que decrescem pouco mais de 30%, passando dos 156 registrados em 2011, para 105, em 2013.

Partindo para uma observação mais aproximada, agora em nível municipal, importa apresentar um indicador auxiliar desta análise: a Taxa de Dependência do Turismo (TDT). A TDT consiste num indicador que mensura quão representativa é a atividade turística no conjunto da economia de um determinado território, podendo-se utilizar diferentes critérios (SAKOWSKI, 2015).

<sup>81</sup> Cf. Anexos F e G.

Em se tratando da TDT, baseada no número de estabelecimentos para 2010, o Brasil possui 6,6% e a Bahia 7,1%, portanto um pouco mais elevado que o índice nacional (ver Quadro 12). Em se tratando dos municípios turísticos do estado, tem-se um salto significativo, uma vez que a Bahia apresenta TDT média de 25,2%.

Quadro 12 - TDT baseada no número de estabelecimentos das ACTs para os municípios turísticos da RMS, Bahia e Brasil, 2010

Municípios	Intervalos (%)				
	0,1 - 5,0	5,1 - 10,0	10,1 - 15,0	15,1 - 20,0	20,1 - 25,0
Camaçari		X			
Candeias	X				
Itaparica		X			
Lauro de Freitas		X			
Madre de Deus		X			
Mata de São João					X
Salvador		X			
São Francisco Do Conde	X				
Vera Cruz		X			
Bahia		X			
Brasil		X			

Fonte: Elaborado pelo autor desta dissertação com base em Sakowski (2015).

Apesar da discrepância entre as médias da TDT do Brasil (6,6%) e da Bahia (7,1%) quando comparadas a dos municípios turísticos da Bahia (25,2%), quando se observa a RMS o cenário é menos desigual. O Quadro 12 evidencia justamente isso, visto que, dos 9 municípios turísticos da RMS, apenas três (Candeias, São Francisco do Conde e Mata de São João) não figuram no intervalo entre 5,1% e 10%. Lauro de Freitas inclui-se nos municípios que têm entre 5,1 e 10% de TDT, baseada em número de estabelecimentos, mesmo tendo mais de 76% de seu PIB correspondente ao setor de serviços – conforme visto na Tabela 11. Fato esse que evidencia o já assinalado no corpo deste texto acerca do crescimento expressivo, em Lauro de Freitas, de serviços diretamente ligados ao atendimento de uma demanda que instalava sua moradia no município. Diferentemente do que se vê em Mata de São João, por exemplo, município com menor taxa de urbanização da RMS (74%) e em cujo setor de serviços - responsável por 63,3% do PIB municipal - há um enfoque expressivo à atividade turística, ou seja, ao atendimento de uma população flutuante - o que se reforça com os 24,9% de TDT apresentado pelo município (SAKOWSKI, 2015).

No que diz respeito à TDT relativa ao volume de empregos, percebe-se, mais uma vez, um cenário quase totalmente homogêneo, com Mata de São João destoando mais uma vez do comportamento dos demais municípios, com 58,6% de TDT, conforme se vê no Quadro 13.

Quadro 13 - TDT baseada em empregos nas ACTs por município turístico da RMS, 2010

Municípios	Intervalos (%)				
	0,1 - 5,0	5,1 - 10,0	10,1 - 15,0	15,1 - 20,0	20,1 - 60,0
Camaçari	X				
Candeias	X				
Itaparica			X		
Lauro de Freitas	X				
Madre de Deus	X				
Mata de São João					X
Salvador		X			
São Francisco Do Conde	X				
Vera Cruz	X				
Bahia		X			
Brasil	X				

Fonte: Elaborado pelo autor desta dissertação com base em Sakowski (2015).

A TDT relativa ao volume de empregos nas ACTs também é mais elevada na Bahia (6,0%) que no Brasil (5,0%) (SAKOWSKI, 2015). Lauro de Freitas, por sua vez, apresenta modesta participação do volume de empregos nas ACTs no total de sua economia, com uma taxa menor que 5%, como visto no Quadro 13.

No tocante ao tamanho dos estabelecimentos – elemento também importante, visto que, juntamente com a já apresentada TDT, é relevante na observação da pujança do turismo num dado território -, o Índice de Tamanho dos Estabelecimentos<sup>82</sup> nas ACTs, mostra que nenhum dos municípios turísticos da Bahia apresenta taxa superior a 1,8. Entre os municípios turísticos da RMS, todos situam-se na faixa entre 1,21 e 1,4. Lauro de Freitas está entre os municípios destaque nessa categoria, com taxa de 1,3, outros municípios destacáveis são Salvador (1,32) e Mata de São João (1,36) (SAKOWSKI, 2015). O que revela, para Lauro de Freitas, e por consequência, também,

<sup>82</sup> Que consiste da “[...] soma do número de estabelecimentos em cada categoria de tamanho, multiplicado pelos fatores 1 (de 0 a 9 empregos), 2 (de 10 a 49 empregos), 3 (de 50 a 249 empregos) ou 4 (250 ou mais empregos) e, em seguida, dividido pelo número total de estabelecimentos nas ACTs. O índice varia de 1 a 4, assumindo o valor 1 se todos os estabelecimentos tiverem de 0 a 9 empregados e 4 se todos os estabelecimentos tiverem mais de 250 empregados” (SAKOWSKI, 2015, p. 48).

para os demais municípios da RMS, tendo em vista possuírem taxas aproximadas entre si, a sobreposição dos estabelecimentos de menor porte no setor.

Para além do quantitativo de empregados – variável central no Índice de Tamanho dos Estabelecimentos -, outro elemento que pode auxiliar na aferição do porte dos estabelecimentos que atuam no turismo é a adesão ao Simples Nacional<sup>83</sup>. Em Mata de São João e Madre de Deus entre 80,1% e 100% dos estabelecimentos das ACTs são optantes pelo Simples, em Itaparica e Vera Cruz entre 40,9 e 60%. Lauro de Freitas, juntamente com os demais municípios turísticos da RMS, tem entre 60,1% e 80% dos estabelecimentos das ACTs optantes pelo Simples. Isso evidencia a composição geral dos estabelecimentos de turismo, quais sejam, micro e pequenas empresas com um quantitativo baixo de empregos por unidade, conforme Sakowski (2015) mostra através do Índice de Tamanho dos Estabelecimentos - ao que Lauro de Freitas não foge a esse cenário, sendo que o dado municipal de adesão ao Simples Nacional só reforça isto.

Partindo do pressuposto que o setor de hospedagem é um dos mais eficientes termômetros da atividade turística num dado território, visto que atende quase que exclusivamente a populações flutuantes – que em sua grande maioria são turistas -, não se pode deixar de dar maior realce a essa variável no bojo desta análise. Nesse sentido, O Quadro 14 exhibe os números da hotelaria nos municípios turísticos da RMS.

Quadro 14 - RMS, oferta de hospedagem nos municípios turísticos, 2014

Municípios	Meios de Hospedagem	UHs	Leitos
Camaçari	*	*	5.040
Candeias	5	79	237
Itaparica	17	271	647
Lauro de Freitas	37	860	2.197
Madre de Deus	9	133	313
Mata de São João	68	*	10.936
Salvador	408	15.215	34.792
São Francisco do Conde	3	65	147
Vera Cruz	89	1.452	3.364

Fonte: Bahia (2014).

Nota: \*Dados não encontrados.

Lauro de Freitas aparece com certa discrição no quantitativo de meios de hospedagem da RMS, especialmente se comparado aos dois destinos referência que são

<sup>83</sup> Sistema de tributação diferenciada destinado a melhorar a burocracia e baratear os custos dos impostos pagos por micro e pequenas empresas.

Salvador e Mata de São João. O município responde por 19% dos Meios de Hospedagem da ZT Costa dos Coqueiros e, em se tratando dos nove municípios considerados no Quadro 14, Lauro de Freitas tem pouco menos de 4% do total de leitos. Apesar de não muito expressivos em seu montante total, há que se destacar a representatividade dos 37 meios de hospedagem presentes no município, notadamente se considerar-se o fato de que no intervalo de dez anos mais do que dobrou a quantidade desses equipamentos em Lauro de Freitas, haja vista que em 2004 o município tinha apenas 17 meios de hospedagem (PEREIRA, 2008; BAHIA, 2014b).

Por último, vale destacar outro dado importante: a existência de uma secretaria diretamente vinculada ao trato do turismo. A relevância desse dado se dá por assinalar se a atividade é vista ou não como importante pela gestão municipal. Entre os nove municípios turísticos da RMS, apenas Candeias não possui secretaria específica, os demais possuem secretaria de turismo, sendo que desses apenas Camaçari possui secretaria autônoma, nos outros sete municípios o turismo é agregado à uma dada pasta – de cultura, esportes ou meio ambiente.

Em se tratando de Lauro de Freitas, a secretaria que trata da atividade é recente, pelo menos na formatação que assume atualmente. Até meados de 2013, o turismo figurava junto à cultura na Secretaria de Cultura e Turismo (SECULT). A partir da segunda metade de 2013 é que ela assume sua configuração atual como Secretaria de Turismo, Esporte e Lazer (SETEL), tendo um departamento específico destinada ao trato do turismo no município (REIS JUNIOR, 2014).

Além de apresentar uma estrutura e dinâmica econômica que diferem entre si, apesar de não destoarem em alguns elementos, cada um dos municípios turísticos da RMS funciona de uma forma – inclusive no que diz respeito ao turismo – e, por isso, assume um papel diferente no contexto da atividade nas regiões aqui enfocadas. Para uma melhor apreensão do posicionamento de cada município nessa dinâmica, lança-se mão, na subseção a seguir, da categorização proposta por Boullón (1990a; 1990b) para destinos turísticos, numa tentativa de aplicação da proposta do autor à realidade turística metropolitana aqui realçada.



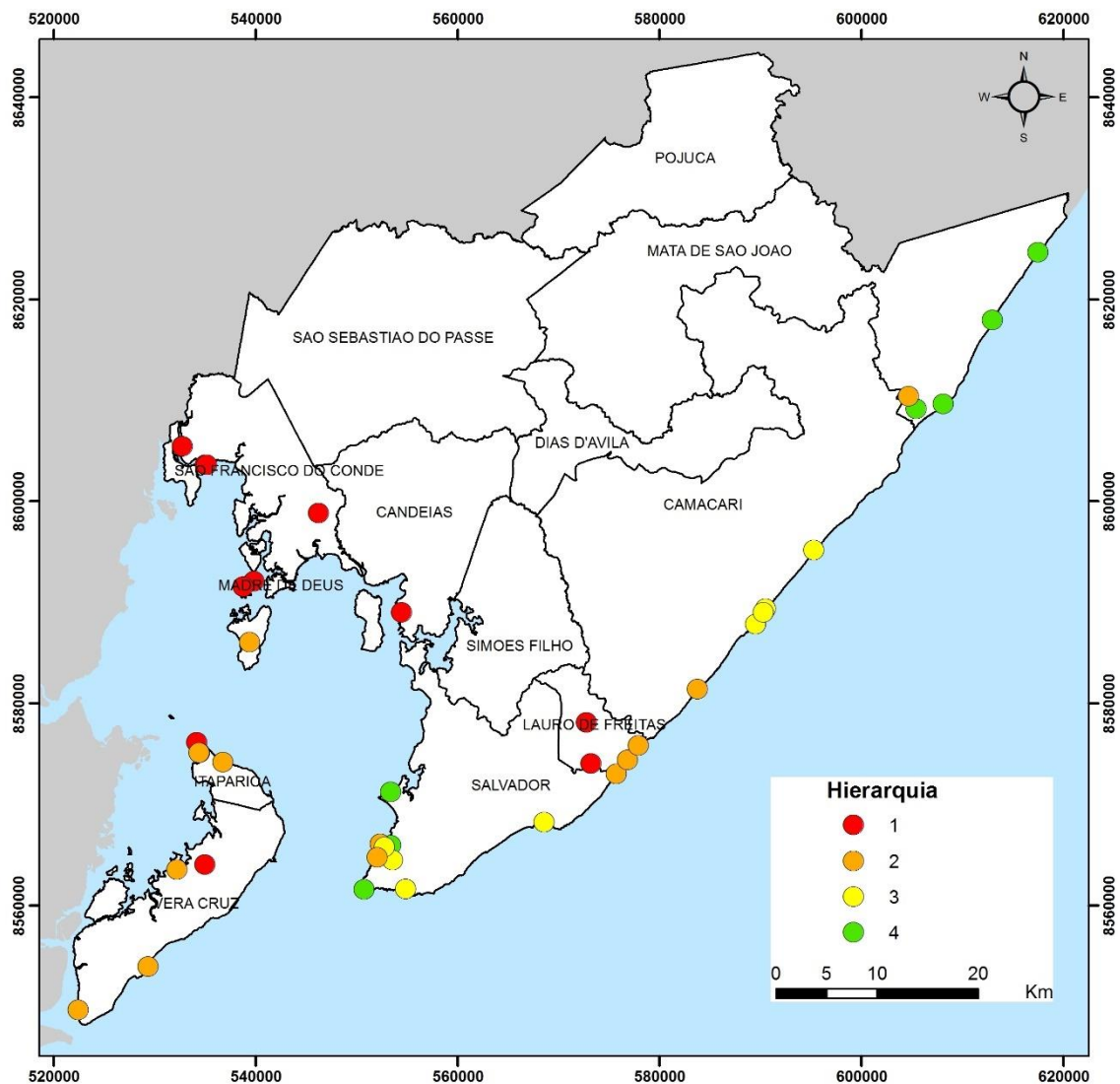
## 4.2 DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DO TURISMO NOS MUNICÍPIOS TURÍSTICOS DA RMS

Conforme já exposto na sub-subseção 2.1.2 deste texto, Boullón (1990a, 1990b) discrimina 10 categorias que compõem o espaço do turismo (zona, área, complexo, centro, unidade, núcleo, conjunto, corredor e corredores de traslado e estadia). Valendo-se dessas categorias e com vistas a atender um dos objetivos específicos norteadores desse texto, qual seja apresentar a dinâmica atual do turismo na RMS, observando o papel de cada município. Na sequência, identifica-se a classificação de cada município, com evidente destaque para Lauro de Freitas, baseado em suas características e comportamento na atividade.

Aliando a realidade ao proposto por Boullón (1990a, 1990b), tem-se, na RMS, uma zona subdividida em duas áreas, sendo a zona equivalente ao Polo Salvador e Entorno e, como áreas, as duas zonas turísticas que o compõem (Baía de Todos os Santos e Costa dos Coqueiros).

A distribuição de atrativos fala muito sobre como um destino turístico tende a se estruturar, visto que toda organização da atividade se dá em função deles. Pensando nisto e prosseguindo com a investigação, a Figura 21 apresenta os principais atrativos dispostos nos municípios turísticos da RMS, diferenciando-os em hierarquia.

Figura 21 - Distribuição e hierarquia dos atrativos turísticos nos municípios da RMS



Fonte: Elaborado pelo autor desta dissertação com base em Bahia (2007).

Percebe-se que os atrativos de maior hierarquia, e, portanto, os destinos mais buscados, encontram-se em Salvador, Mata de São João e Camaçari. Lauro de Freitas apresenta apenas atrativos de baixa hierarquia e em pequeno número. Todavia, o município se beneficia, em muito, de seu posicionamento geográfico central na RMS, permitindo-lhe acesso facilitado aos municípios de seu entorno, notadamente Salvador, Mata de São João e Camaçari. Isso faz de Lauro de Freitas parada alternativa para hospedagem, mesmo que o atrativo principal que motivou a viagem não esteja no município, elemento que já prenuncia, em parte, o comportamento de Lauro de Freitas frente aos demais. Nesse sentido, atendo-se ao funcionamento dos municípios, tem-se o quadro apresentado adiante.

Tomando por base a definição de centros turísticos já explicitada nesse texto, identificam-se, nos municípios turístico da RMS, um total de seis Centros Turísticos (CTs), dentro dos municípios de Camaçari, Itaparica, Lauro de Freitas, Mata de São João, Salvador e Vera Cruz, e três Conjuntos Turísticos, são eles Candeias, Madre de Deus e São Francisco do Conde.

Começando pelos últimos, os conjuntos turísticos, como já visto, caracterizam-se por serem um aglomerado de atrativos que, mesmo que possuam boa conexão viária com os demais municípios turísticos da região a que pertencem, possuem planta turística rudimentar ou pouco qualificada. É justamente o caso dos três municípios em questão. Um deles sequer possui uma secretaria destinada ao trato do turismo (Candeias). Outro elemento importante são os meios de hospedagem, em função de sua vinculação direta com a atividade turística. Nesse quesito, Candeias, Madre de Deus e São Francisco do Conde têm, cada, menos de 10 meios de hospedagem em seus respectivos territórios, conforme se pôde ver na Quadro 14, revelando não apenas uma baixa demanda efetiva nesses municípios, mas, também, sua baixa articulação com a dinâmica turística da RMS. Como visto no Quadro 12, Candeias e São Francisco do Conde apresentam as menores taxas de dependência da atividade, é mais um exemplo da inexpressiva oferta turística apresentada por esses municípios, caracterizando-os, portanto, como Conjuntos Turísticos cuja demanda provém quase que exclusivamente da capital<sup>84</sup>.

Como centros, tem-se seis municípios, entre eles Lauro de Freitas. Antes de chegar ao papel desempenhado pelo município central desta análise, cabe apresentar os municípios de seu entorno, que justificam e explicam seu funcionamento. Salvador assume notável destaque enquanto destino principal, portão de entrada – por sediar o Aeroporto Internacional Luís Eduardo Magalhães – e, por isso, Centro de Distribuição. A movimentação aeroportuária é o grande retrato do papel desempenhado por Salvador, conforme se vê na Tabela 19.

---

<sup>84</sup> Sobre Madre de Deus, vale mencionar que a linha de catamarã ligando o Terminal Marítimo de Salvador ao de Madre de Deus com duas viagens diárias, inaugurado em fevereiro de 2015, que poderia fortalecer a ligação desses municípios e, inclusive, catalisar o quantitativo de excursões partindo da capital rumo ao município não se concretizou, visto que o sistema operou por menos de seis meses, tendo seu funcionamento interrompido por falta de fluxo (LINHA..., 2015; CATAMARÃS..., 2015).

Tabela 19 - Movimentação aeroportuária de Salvador, 2014-2015

Ano	Internacional			Nacional		
	Embarques	Desembarques	Total	Embarques	Desembarques	Total
2014	163.767	153.315	317.082	4.552.284	4.282.793	8.835.077
2015	179.577	167.382	346.959	4.492.376	4.202.148	8.694.524

Fonte: Brasil (2016).

A capital baiana possui o aeroporto com a maior movimentação do Norte e Nordeste brasileiro, tanto doméstica quanto internacional. Responde por cerca de 94% da movimentação nacional tanto em 2014 quanto em 2015 e 100% do fluxo internacional do estado da Bahia. A cidade é portão de entrada de 30,8% dos turistas internacionais que visitam a Bahia por via aérea, sendo que São Paulo vem a frente com 34,6% e o Rio de Janeiro ocupa o terceiro lugar com 18,4%. Os números supracitados evidenciam o papel da capital enquanto principal capilarizador dos fluxos turísticos que o estado recebe (BRASIL, 2016b).

A capital se apresenta, também, como outro tipo de centro turístico, isto considerando que 58,8% do fluxo doméstico e 52,7% do internacional, cujo principal motivo de viagem é o lazer, tem o sol e praia como principal interesse no estado, o que se reflete muito em Salvador, principal destino da Bahia<sup>85</sup>, ao que se pode caracterizá-lo como destino essencialmente, mas não apenas, Sol e praia. Assim, como também se destinam a Salvador turistas interessados exclusivamente nesse tipo de atrativo, permanecendo na capital baiana em razão dele, a capital também pode ser classificada como Centro de Estadia. Por outro lado, levando em conta que é através de Salvador que visitantes interessados em conhecer destinos como Praia do Forte, Costa do Sauípe e Morro de São Paulo – responsáveis, respectivamente, por 3,6%, 5,9% e 10,7% do fluxo internacional do estado – fazem na capital parada intermediária do deslocamento até seu destino final, esta assume papel, ainda, de Centro de Escala. Dessas três funções, a de distribuição se sobressai às demais (BAHIA, 2012d).

Outro município destaque na RMS é Mata de São João. Este e a capital são dois dos cinco destinos indutores da Bahia. Praia do Forte, principal destino do município, se comporta como centro de estadia, uma vez que atrai fluxos que tendem a ficar por um número maior de pernoites no destino, fato que se evidencia pela estrutura hoteleira que mune o município, tendo o segundo maior estoque de leitos da RMS, um total de quase

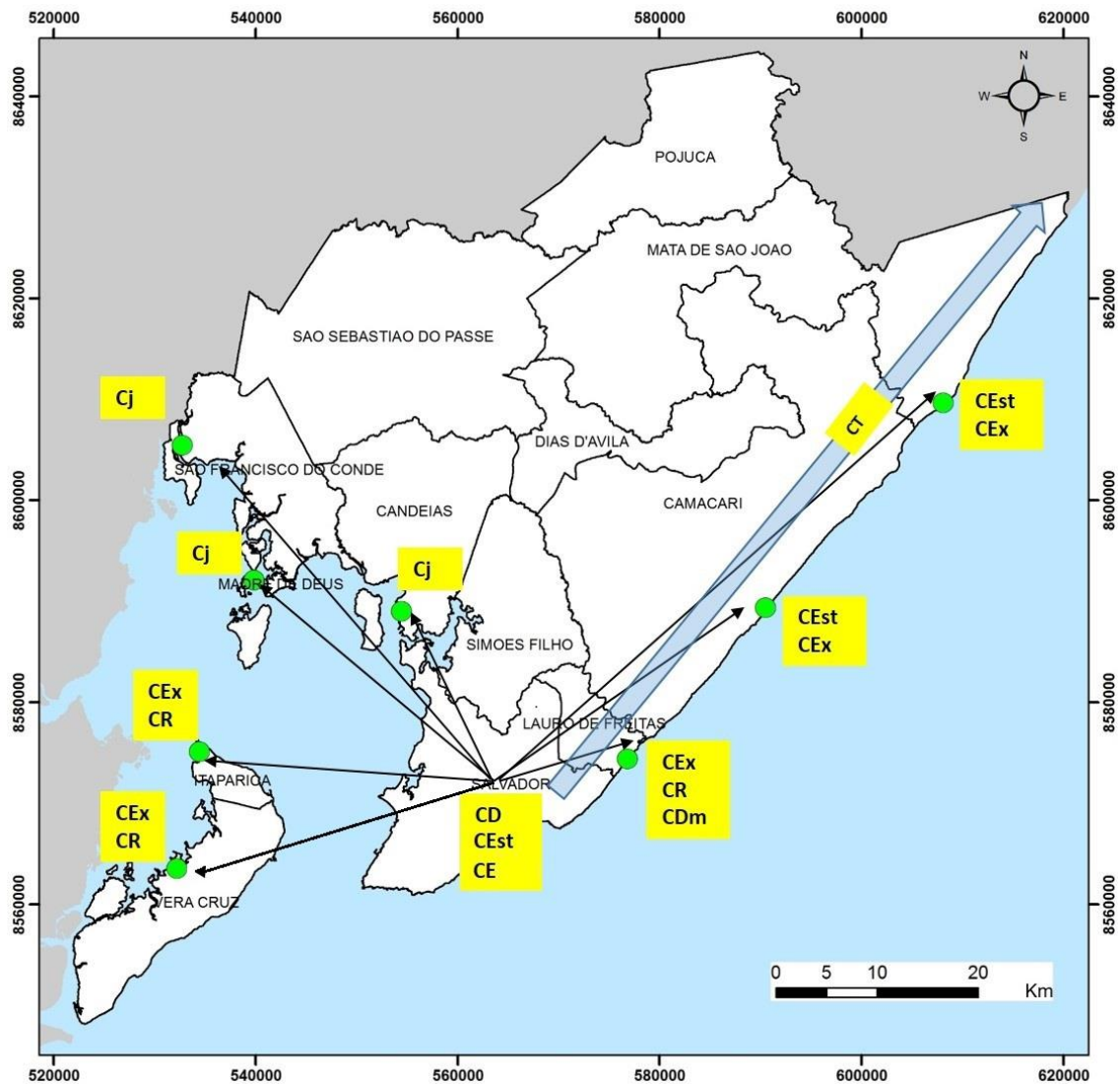
<sup>85</sup> 32,2% dos turistas domésticos e 67% dos internacionais têm Salvador como destino principal da viagem (BAHIA, 2012d).

onze mil, como se pode ver na Quadro 14. Nessa estrutura, cabe destaque ao complexo hoteleiro Costa do Sauipe, que possui mais de 1500 UHs. Além disso, o município funciona como centro de excursão, por atrair fluxos em sua maioria de Salvador, cujo destino principal é, sobretudo, Praia do Forte. Distante cerca de 90 quilômetros do centro de Salvador e 50 quilômetros do de Lauro de Freitas, o fácil acesso a Mata de São João permite o deslocamento de visitantes que não pretendem pernoitar no destino.

Camaçari apresenta comportamento semelhante. O município ocupa a terceira colocação em número de leitos, entre os municípios turísticos da RMS, com pouco mais de cinco mil. Seus atrativos consolidados, dos quais se pode destacar Arembepe, atraem fluxos tanto nacionais quanto internacionais. Sua proximidade com Salvador, centro de distribuição, possibilita, ainda, visitas de um só dia, configurando o município como centro de excursão e de estadia.

A Figura 22 a seguir retrata com maior clareza o comportamento dos destinos da RMS e a interação que estes estabelecem entre si.

Figura 22 - Aplicação das categorias de Espaço Turístico de Boullón aos municípios da RMS



Legenda: CD – Centro de Distribuição; CDm - Centro Dormitório; CEst – Centro de Estadia; CEEx – Centro de Excursão; CJ – Conjunto Turístico; CT – Corredor Turístico; CR – Centro de Recreação.  
Fonte: Elaborado pelo autor desta dissertação (2017).

Nesse cenário, o comportamento de Lauro de Freitas apresenta peculiaridades que o distinguem tanto dos demais municípios quanto do que Boullón (1990a, 1990b) prevê para municípios turísticos. O município caracteriza-se como centro de excursão e de recreação, visto que é visitado por turistas que têm notadamente Salvador como destino central de seu deslocamento, mas, distribuídos pela capital, acrescem Lauro de Freitas a seu roteiro de visitas de um dia (excursões). No que toca aos deslocamentos enquadrados como recreação, ou seja, oriundos de residentes dos municípios do entorno

de Lauro de Freitas – segundo a definição já vista na sub-subseção 2.1.2 deste texto -, a Tabela 20 revela seu peso no fluxo de visitantes que o município recebe.

Tabela 20 - Lauro de Freitas, levantamento do fluxo de visitantes, 2013<sup>86</sup>

Origem	Fluxo absoluto	%
<b>Bahia</b>	565	69
<b>Outros estados</b>	155	20
<b>Outros países</b>	31	11
<b>TOTAL</b>	751	100

Fonte: Lauro de Freitas (2013).

A Tabela 20 aponta que grande parte do fluxo que o município recebe é proveniente do próprio estado da Bahia, sobretudo do entorno metropolitano (Camaçari, Salvador, Mata de São João e Dias D'Ávila). Os principais emissores de visitantes à Lauro de Freitas são Salvador (46%), Camaçari (18%), Feira de Santana (12%), Dias D'Ávila (10%), Mata de São João (8%) e Cruz das Almas (4%) (LAURO DE FREITAS, 2013). Esses números ratificam Lauro de Freitas, também, como centro de recreação.

Lauro de Freitas possui, ainda, um terceiro tipo de fluxo. São visitantes que elegem o município como local de sua estadia, porém, o seu objetivo central de viagem está em outro município. São turistas de negócios que visam, notadamente, os municípios de Camaçari, São Francisco do Conde e Salvador. Esse tipo de fluxo não se enquadra nas categorias propostas por Boullón (1990a, 1990b), sendo, portanto, um comportamento peculiar de Lauro de Freitas, que se apresentará na Conclusão deste texto.

A partir da apreensão do seu papel, assim como das relações que estabelece com seu entorno é que um destino pode melhor se posicionar no contexto da atividade turística. Tendo isso como pressuposto e assumindo o entendimento da dinâmica do turismo na RMS, assim como do papel desempenhado pelos seus municípios, a subseção a seguir dedica-se mais precisamente à observação da infraestrutura turística do município de Lauro de Freitas e à proposição de estratégias para um posicionamento mais eficaz na realidade agora conhecida.

<sup>86</sup> Tais dados resultam da aplicação de 751 questionários nos seguintes eventos: Salão de Turismo, Paixão de Cristo, Lançamento do Projeto Agô, São João 2013, Parada Gay de Lauro de Freitas, Dia dos Evangélicos, 7ª Etapa Norte-nordeste de Hipismo, Micareta de Portão e Festival Nacional de Ipitanga de Teatro, além da coleta de dados do Serviço de Atendimento ao Turista e SAT Móvel.

### 4.3 O PAPEL DE LAURO DE FREITAS NO TURISMO METROPOLITANO

Se Salvador já nasce metrópole, como bem afirma Silva, Silva e Silva (2015), Lauro de Freitas já nasce metropolitana ou “metropolizada”, em razão de que, mesmo que ainda não apresentasse características para tal, em 1973 passa a compor a então criada Região Metropolitana de Salvador, muito em função da alteração na matriz produtiva e, mais do que isso, na nova espacialização que esta assumia – mudando-se do Recôncavo para ao norte de Salvador. Isto porque, tão logo de sua institucionalização enquanto município, movimentos demográficos e econômicos já se delineavam no município recém-formado e, apenas dez anos depois de sua emancipação, Lauro de Freitas insere-se na RMS, instituída na década de 1970.

A institucionalização e posterior inserção de Lauro de Freitas na RMS foi o “tiro de partida” – formal, pelo menos - para a série de movimentos, sobretudo demográficos e econômicos, que o município sofreria a partir dali, como já visto em outras seções.

Com relação ao turismo, esses movimentos também exerceram alguma influência, por alterarem drasticamente a estrutura do município, seus acessos e, por consequência, sua relação com os municípios de seu entorno – em boa parte turísticos, como se pôde ver com maior clareza nas Figuras 21 e 22 e nos dados que serão apresentados nesse capítulo.

#### 4.3.1 Procedimentos Metodológicos

Inicialmente, o delineamento dos procedimentos metodológicos compreendia, além das pesquisas bibliográfica e documental, a realização de entrevistas semiestruturadas com agentes representativos da administração municipal e pesquisadores do tema, assim como a aplicação de questionários com representantes do trade turístico do município. Com relação as entrevistas, não houve dificuldades em agendar e fazer os questionamentos necessários a essa pesquisa, cujos entrevistados se apresenta no Quadro 15, mais adiante. Todavia, no que tange aos questionários, as devolutivas foram mínimas, conforme se verá no Quadro 16, no qual se elencam os meios de hospedagem para os quais foram enviados questionários, sinalizando se responderam ou não.



Quadro 15 - Agentes entrevistados e respectivas instituições que representam<sup>87</sup>

Entrevistado	Instituição	Cargo
Fernanda Pinheiro Aragão	Detur/SETEL	Diretora do DETUR
Suellen Carvalho Travassos	SEPLAN <sup>1</sup>	Diretora do Departamento de Gestão Urbana
Patrícia Chame Dias	Não representa instituição	Pesquisadora

Fonte: Elaborado pelo autor desta dissertação (2017).

Nota: <sup>1</sup>Secretaria de Planejamento e Gestão Urbana de Lauro de Freitas.

Quadro 16 - Meios de hospedagem alvo dos questionários, perfil e devolutiva

Meio de hospedagem	Perfil	Respondeu ao questionário
CAFÉ CLUB B&B	LAZER	NÃO
CASABLANCA POUSADA	LAZER	NÃO
HOTEL CIDADE	LAZER/NEGÓCIOS	NÃO
HOTEL GLÓRIA E RESTAURANTE	LAZER/NEGÓCIOS	NÃO
HOTEL MAMELUCOS	LAZER/NEGÓCIOS	NÃO
IPITANGA APART HOTEL	LAZER	NÃO
POUSADA DO ÍNDIO	LAZER	NÃO
POUSADA ESTRELA D'ALVA	LAZER	NÃO
POUSADA IPITANGA VI	LAZER	SIM
POUSADA RESTINGA	LAZER	NÃO
POUSADA SCHWENGBER	LAZER	NÃO
TRIP HOTEL	NEGÓCIOS	NÃO
MALIBU PLAZA HOTEL	NEGÓCIOS	SIM
POUSADA ITAMARACÁ	LAZER	NÃO
POUSADA MINEIRA	LAZER	NÃO
POUSADA NOVO TEMPO	LAZER	NÃO
POUSADA PARATY	LAZER	NÃO
POUSADA PORTO VILLAS	LAZER	NÃO
POUSADA TAYUANA	LAZER/NEGÓCIOS	SIM
POUSADA VILLAS DO ATLANTICO	LAZER/NEGÓCIOS	NÃO
VILLA ARAÇÁ RESIDENCE	LAZER	NÃO
ÁGUAS BRASIL VILLA RETREAT HOTEL	LAZER	NÃO
POUSADA ECKERLINO	LAZER	NÃO
POUSADA MARIA LUÍZA	LAZER	NÃO
POUSADA MIRAGE DEL MAR	LAZER	NÃO
RIVERSIDE HOTEL	LAZER/NEGÓCIOS	NÃO
POUSADA MALIBÚ	LAZER/NEGÓCIOS	NÃO
ONIX HOTEL AEROPORTO	NEGÓCIOS	NÃO
MAIS HOTEL	NEGÓCIOS	NÃO
HOTEL POUSADA SALVADOR PARADISE	LAZER/NEGÓCIOS	NÃO
QUINTA PORTUGUESA	EVENTOS	NÃO
RECANTO DA BENÇÃO	EVENTOS	NÃO
INTERCITY SALVADOR AEROPORTO	NEGÓCIOS	NÃO

Fonte: Elaborado pelo autor desta dissertação (2017).

Antes de mais nada, importa ressaltar que a Pousada Casablanca e o Hotel Mamelucos encontram-se, no presente, em território de Salvador. Todavia, optou-se por

<sup>87</sup> Importante pontuar que todos os entrevistados permitiram a menção a seus respectivos nomes e declarações por meio da assinatura do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE), disponível nos Apêndices deste texto.

manter as considerações a respeito de ambos os meios de hospedagem por até recentemente terem pertencido a Lauro de Freitas – a ponto de figurarem como pertencentes ao município no levantamento dos meios de hospedagem da SIHS. A escolha levou em conta, também, a indefinição dos limites entre Lauro de Freitas e Salvador que perdura até hoje, conforme destaca Dias (2016), quando afirma que “Houve, quando da criação de Lauro de Freitas, uma série de embates para definição do território, tanto que **até hoje, neste dia, ainda tenham algumas disputas, embora, na prática já se tenha sido negociado com Salvador, mas ainda há disputas em torno disso**” (DIAS, 2016, informação verbal, grifo nosso).

A despeito das numerosas tentativas, tais como contatos telefônicos entre 01 de novembro de 2016 e 31 dezembro do mesmo ano, intervaladas por períodos de aproximadamente 10 dias, assim como duas visitas realizadas ao Mais Hotel e ao Intercity Salvador Aeroporto, com vistas a reforçar a relevância da contribuição para o desenvolvimento da análise aqui proposta; para a quase totalidade dos questionários enviados não se obteve retorno por parte dos meios de hospedagem, como evidenciado pelo Quadro 16.

Atribui-se essa negativa a dois fatores: primeiro, ao fato já conhecido de ser comum a baixa taxa de retorno a questionários disparados via e-mail – por esse motivo que se tentou maximizar a quantidade de respondentes através do reforço por telefone, além da visita a dois dos meios de hospedagem citados; a segunda razão, essa reforçada pelos três questionários respondidos, é a falta de crédito do empresariado do setor com a gestão pública municipal, de modo que, mesmo que este texto não tenha vinculação alguma com a prefeitura de Lauro de Freitas, acredita-se que, como o DETUR já fez levantamentos que envolviam a solicitação de informações, semelhante às necessárias à esta pesquisa, que não resultaram em ações efetivas, conforme a própria diretora de turismo atestou em entrevista, entende-se que o empresariado ligado ao turismo não se sente estimulado a cooperar com tais investidas.

Frente a tamanho número de negativas e considerando a relevância de conhecer a “cadeia produtiva” do turismo de Lauro de Freitas para atingir o objetivo central desta pesquisa, recorreu-se a uma estratégia alternativa, qual seja a análise do conteúdo existente nos sites desses meios de hospedagem, assim como a avaliação dos hóspedes que estiveram nesses estabelecimentos publicadas nas plataformas Booking.com e TripAdvisor – em razão destas serem as mais utilizadas para fins de avaliação não apenas de meios de hospedagem, mas de atrativos, restaurantes e afins.

Para analisar o conteúdo do site observou-se, entre outros pontos, como o hotel identifica sua localização, quais os principais atributos que esse hotel comunica para seu público alvo (proximidade com outros equipamentos, serviços de *transfer*, equipamentos de lazer etc.), e se o equipamento traz informações sobre Lauro de Freitas.

Na sequência, observa-se a visão dos hóspedes a respeito desses equipamentos e quais os principais elementos ressaltados por eles – sejam esses positivos ou negativos. Vale ressaltar que não foi possível fazer essa análise para todos os meios de hospedagem em razão de que não todos, mas 29 dos 33 meios de hospedagem do município, têm site oficial ou estão em pelo menos uma das citadas plataformas. O Quadro 17 apresenta os meios de hospedagem que atendem a esses critérios.

Quadro 17 - Meios de Hospedagem de Lauro de Freitas com site oficial ou presentes nas plataformas Booking.com ou TripAdvisor

MH	Site oficial	Booking.com	TripAdvisor
INTERCITY SALVADOR AEROPORTO	X	X	X
MAIS HOTEL	X	X	X
ONIX HOTEL AEROPORTO	X	X	X
SALVADOR PARADISE	X	X	X
CAFÉ CLUB B&B		X	X
POUSADA CASABLANCA			X
HOTEL GLÓRIA E RESTAURANTE	X	X	X
HOTEL MAMELUCOS	X	X	X
POUSADA DO ÍNDIO			X
POUSADA ESTRELA D'ALVA		X	X
POUSADA IPITANGA IV	X	X	X
POUSADA RESTINGA	X	X	X
TRIP HOTEL	X	X	X
MALIBU PLAZA HOTEL	X	X	X
POUSADA ITAMARACÁ		X	X
POUSADA MINEIRA	X	X	X
POUSADA NOVO TEMPO	X	X	X
POUSADA PARATY INN	X	X	X
POUSADA PORTO VILLAS	X	X	X
POUSADA TAYUANA	X	X	X
POUSADA VILLAS DO ATLÂNTICO	X	X	X
VILLA ARAÇÁ BOUTIQUE HOTEL	X	X	X
ÁGUAS BRASIL VILLA RETREAT HOTEL			X
POUSADA ECKERLINO	X	X	X
POUSADA MARIA LUÍZA	X	X	X
POUSADA MIRAGE DEL MAR			X
RIVERSIDE HOTEL & CONVENTION CENTER	X	X	X
QUINTA PORTUGUESA	X	X	X
RECANTO DA BÊNÇÃO	X	X	X

Fonte: Elaborado pelo autor desta dissertação (2017).

Considerando que os atrativos são a base operativa dos municípios turísticos, ou seja, a matéria-prima cujo uso é indispensável quando se pensa em desenvolvê-los turisticamente, conhecê-los é fundamental para entender a dinâmica da atividade no

município (BOULLÓN, 1990a). Por isso, em se tratando de Lauro de Freitas e tendo em vista que já foram apresentados os principais processos externos ao município que o influenciaram em alguma medida, na sub-subseção a seguir expõe-se a planta turística de Lauro de Freitas, no intuito de dar maior fundamento a análise do papel desempenhado por ele no contexto metropolitano – questão que norteia este trabalho.

#### **4.3.2 “Cadeia Produtiva” do Turismo em Lauro de Freitas**

Uma cadeia produtiva compõe-se do conjunto de atividades interdependentes que resultam na produção de bens e serviços de um determinado setor. De modo mais completo, o Sebrae (2008) a define como sendo a

[...] malha de interações sequenciada de atividades e segmentos produtivos que convergem para a produção de bens e serviços (articulação para frente e para trás), articulando o fornecimento dos insumos, o processamento, a distribuição e a comercialização, e mediando a relação do sistema produtivo com o mercado consumidor. (SEBRAE, 2008, p. 9).

O estudo de uma cadeia produtiva, apesar de não desconsiderar os elementos externos, está mais centrada na observação dos agentes que interagem diretamente num setor específico, de modo convergente.

Antes mesmo de expor a acepção de cadeia produtiva do turismo adotada para este texto, cabem alguns esclarecimentos em torno do tema que, tal qual o próprio turismo, suscita pouca unanimidade conceitual. Garrido (2001) e Silva (2004) são alguns dos autores que não entendem a ideia de cadeia produtiva como sendo um conceito aplicável ao turismo. Ambos defendem que existem outros modelos de relacionamento interorganizacional que melhor representam a realidade da dinâmica turística. Em razão disto, se apresentará alguns dos argumentos desses autores, a fim de compreender essa perspectiva da atividade e, também, contribuir para um melhor entendimento da dinâmica produtiva do turismo.

Silva (2004) aponta a amplitude do conceito de turismo da Organização Mundial do Turismo, que chama de “guarda-chuva conceitual”, como um dos causadores das confusões na discussão em torno da cadeia produtiva do turismo. Isso porque, a delimitação genérica do turismo torna a definição da cadeia produtiva e até mesmo *clusters* de turismo um exercício árduo e metodologicamente exaustivo. Para o autor, a

própria consideração do turismo como “setor” econômico é questionável, haja vista que, na sua perspectiva,

**O turismo [...] representa um conjunto de atividades produtivas, no qual os serviços têm um caráter prevalente,** que interessam a todos os setores econômicos de um país ou uma região, se caracterizando por possuir uma interdependência estrutural com as demais atividades, em maior grau e intensidade que qualquer outra atividade produtiva. (SILVA, 2004, p. 263, grifo nosso).

O conjunto de atividades a que o autor se refere compõe-se de alojamento, que ele caracteriza como resultado da indústria das construções e de transformação; alimentação e bebidas, proveniente da atividade agrícola e indústria alimentícia; transportes, vinculado a indústria de transformação e de consumo energético e, também, aos serviços; obtenção de produtos locais, oriundo do artesanato e indústria do vestuário ou de transformação; e visitas e entretenimento, ligado aos serviços. Ou seja, para sua realização, o turismo depende da confluência de uma série de setores, como exemplificado acima.

A esse respeito, a visão de Boullón (1990b) é semelhante. O autor defende que

*[...] el turismo es una forma de consumir, algo así como un canal que reúne una demanda especial de muchos tipos de bienes y servicios elaborados por otros sectores, más el consumo de algunos servicios especialmente diseñados para satisfacer necesidades propias de los viajeros.*<sup>88</sup> (BOULLÓN, 1990b, p. 29, grifo nosso).

Como se percebe, tanto Boullón (1990b) quanto Silva (2004) veem o turismo como um aglomerador de bens e serviços produzidos por setores distintos, diferindo, portanto, das cadeias produtivas convencionais. Ivars (2003), inclusive, afirma que o turismo não é um sistema produtivo convencional, justamente por resultar da produção de diferentes setores.

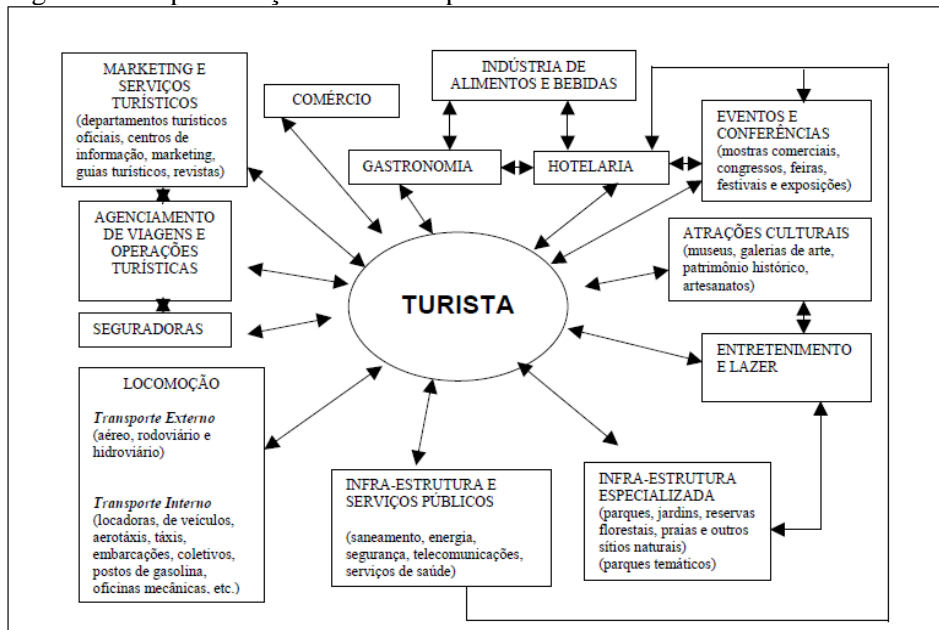
Garrido (2001) faz coro aos demais autores ao questionar o suposto encadeamento de atividades no turismo com a adoção do modelo de cadeia produtiva. Para a autora, “Enquanto no turismo o encadeamento de atividades se observa em determinados segmentos, a exemplo da hotelaria, o que se verifica no conjunto geral é mais um **agrupamento convergente e concêntrico** [...]” (GARRIDO, 2001, p. 61, grifo

---

<sup>88</sup> “[...] o turismo é uma forma de consumir, algo assim como um canal para o qual conflui uma demanda especial de muitos tipos de bens e serviços elaborados por outros setores, mais o consumo de alguns serviços especialmente desenhados para satisfazer necessidades próprias dos viajantes” (tradução nossa).

nosso). A comparação das cadeias produtivas do turismo e de vestuário e têxtil, por exemplo, é uma ferramenta para o melhor entendimento da primeira, por sua justaposição com uma cadeia produtiva convencional. Na Figura 23 tem-se a representação da “cadeia produtiva” do turismo.

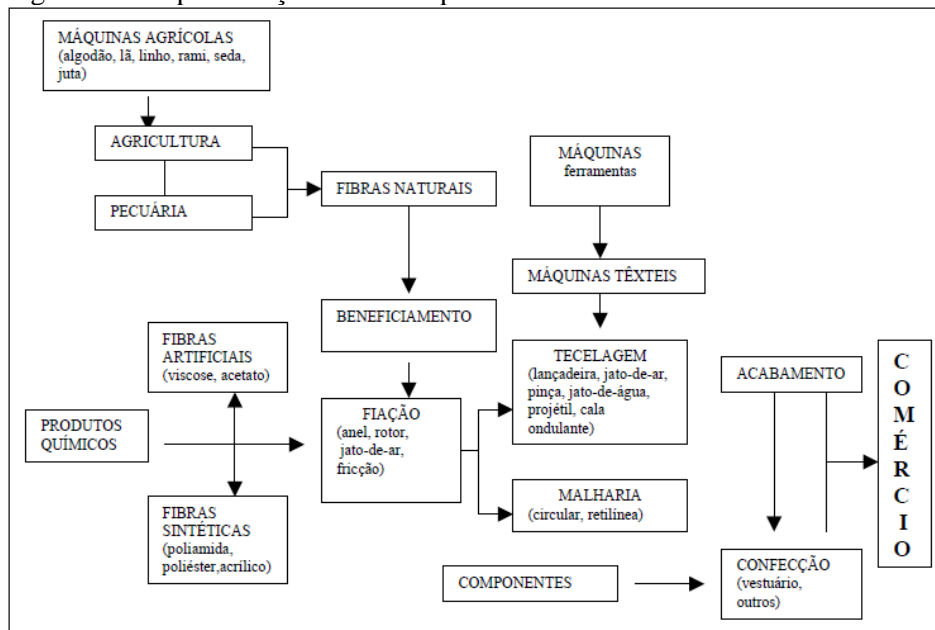
Figura 23- Representação da "cadeia produtiva" do turismo



Fonte: CNI/SENAI/IEL (1998 apud GARRIDO, 2001).

A seguir, tem-se, na Figura 24 de mesma fonte, a representação da cadeia produtiva têxtil e de vestuário, a partir da qual se observar algumas discrepâncias frente ao visto na Figura 23.

Figura 24 - Representação da cadeia produtiva têxtil e de vestuário



Fonte: CNI/SENAI/IEL (1998 apud GARRIDO, 2001).

Percebe-se como inexistente, no caso do turismo, o encadeamento claramente percebido na cadeia têxtil. No turismo, boa parte das atividades/setores associadas estão voltados diretamente ao turista, promovendo *outputs* heterogêneos e gerados em fontes muito distantes, como Silva (2004) também aponta.

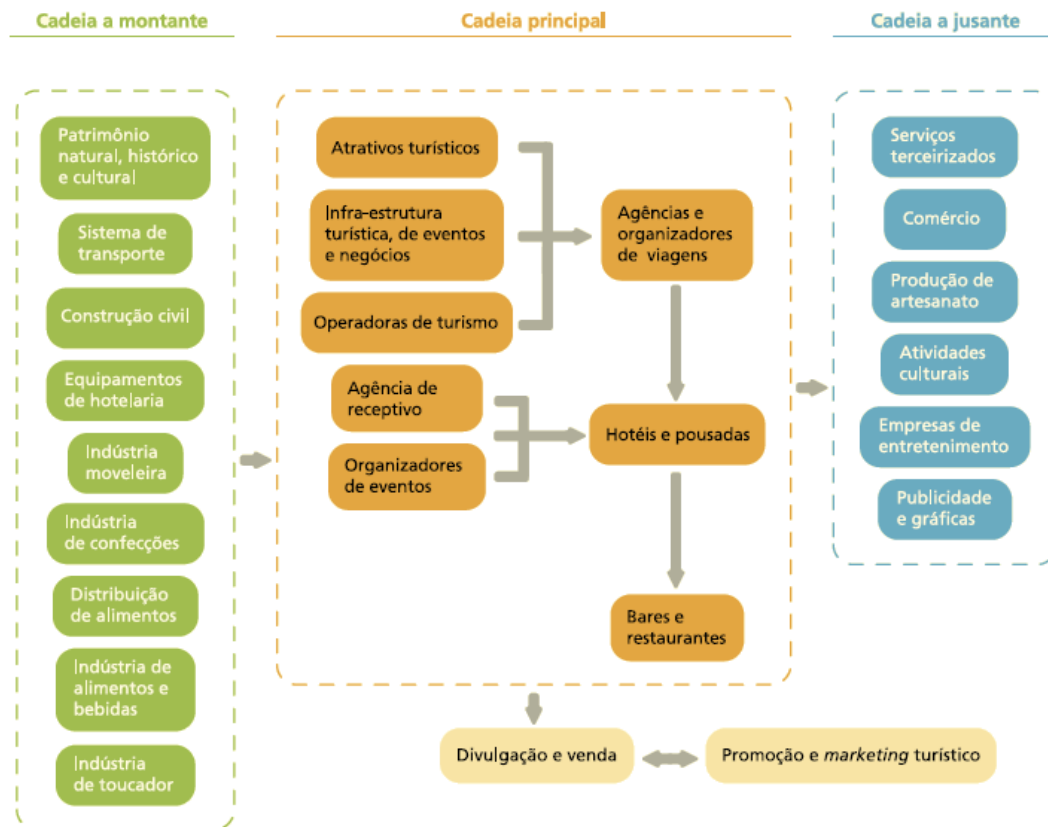
Assim, Silva (2004) defende que “[...] não se pode falar de “um” turismo, mas de “vários” turismos, logo não se pode delimitar e analisar “uma” cadeia produtiva do turismo e sim “diversas” cadeias produtivas relacionadas ao turismo” (SILVA, 2004, p. 357). Entende, portanto, não existir “cadeia produtiva” do turismo, mas cadeias que contribuem para a efetivação do turismo. Garrido (2001, p. 65), por seu turno, conclui que “[...] o modelo de cadeia produtiva é parcialmente representativo para o setor de turismo, ficando circunscrito a alguns sub-setores [como a hotelaria] (sic) e/ou arranjos de integração horizontal de empresas, em segmentos específicos”.

A despeito desses esclarecimentos, para fins deste texto se adota a acepção de “cadeia produtiva do turismo” do SEBRAE (2008), que admite a nomenclatura, em referência ao conjunto de atividades que contribuem para que o turismo se realize, por entender que este é o conceito que mais se aproxima da dinâmica interorganizacional que se deseja referenciar.

Em se tratando, portanto, da cadeia produtiva do turismo, na perspectiva aqui adotada, importa considerar as peculiaridades do produto turístico em si – algumas das quais já expostas na segunda seção deste texto –, tais como sua intangibilidade,

produção simultânea ao consumo, além da pluralidade de empresas que atua no setor – em razão dos diversos segmentos que a atividade se manifesta. O Sebrae (2008) subdivide a cadeia produtiva do turismo em três grandes blocos: a cadeia principal e as cadeias a montante e a jusante. A Figura 23 ilustra os elementos que integram cada um desses blocos.

Figura 25 - Diagrama da Cadeia Produtiva do Turismo



Fonte: SEBRAE (2008).

Como o diagrama ilustra com clareza, a cadeia principal é onde a atividade turística efetivamente se realiza, sendo, portanto, composta pelos elementos diretamente vinculados à atividade. Vale ressaltar que no interior da cadeia existe um escalonamento, uma vez que alguns equipamentos carecem da preexistência de outros, a exemplo das agências de turismo cuja ação depende da preexistência de atrativos, assim como de uma operadora que previamente criou o pacote a ser vendido pela agência, somada a uma infraestrutura de turismo que permita a presença e o acesso do visitante. Os elementos que compõem a cadeia principal, os elos produtivos, possuem uma relação de interdependência com as cadeias a montante e a jusante. A primeira é quem



mune a cadeia principal dos insumos, bens e serviços necessários a seu bom funcionamento. Já a cadeia a jusante expressa o resultado final de toda a cadeia, sendo formada por elementos que agregam valor ao produto turístico e servem diretamente aos turistas já no destino. Uma vez assimilado o funcionamento dessa cadeia, se observará os principais elementos da cadeia produtiva do turismo de Lauro de Freitas.

Apesar da relevância elementar de se conhecer um destino para promovê-lo, essa é justamente uma das principais fragilidades expostas, em entrevista, por Fernanda Aragão, diretora de turismo de Lauro de Freitas. O insucesso na inventariação turística do município foi o que ela define como “a grande frustração” do Departamento de Turismo (DETUR) nesses últimos quatro anos, sendo a escassez de recursos o motivo central apontado por ela. Todavia, construiu-se “pré-diagnósticos”, como uma tentativa de ter uma melhor ideia, mesmo que incompleta, dos equipamentos que o município dispõe.

As informações exibidas nos parágrafos que se seguem têm como base o Cadastur<sup>89</sup> e o relatório do Departamento de Turismo de Lauro de Freitas de 2013. O Cadastur contabiliza, para o município, os equipamentos apresentados no Quadro 18.

Quadro 18 - Equipamentos da cadeia produtiva do turismo de Lauro de Freitas no Cadastur

Equipamento	Quantidade
GUIA DE TURISMO	9
AGÊNCIA DE TURISMO	46
MEIOS DE HOSPEDAGEM	10
ORGANIZADORA DE EVENTOS	11
PRESTADOR DE INFRAESTRUTURA DE APOIO PARA EVENTOS	5
RESTAURANTES, CAFETERIAS E BARES	1
TRANSPORTADORA TURÍSTICA	10

Fonte: Brasil (2016).

Apesar de ser um registro obrigatório aos prestadores de serviços turísticos<sup>90</sup>, o cadastro é claramente preterido por muitas unidades empresariais do setor, não apenas no município aqui evidenciado, mas em boa parte dos municípios turísticos do país. É evidente, por exemplo, que Lauro de Freitas não possui apenas um restaurante, conforme indicam os dados do Cadastur, até porque o município é destacado, juntamente com Salvador e Mata de São João, como os destinos com maior

<sup>89</sup> Sistema de cadastro de pessoas físicas e jurídicas que atuam no setor de turismo no Brasil (BRASIL, 2016c).

<sup>90</sup> Aqui inclusos meios de hospedagem, agências de turismo, transportadoras turísticas, organizadoras de eventos, parques temáticos e acampamentos turísticos, conforme disposto no Cap. V, Art. 21 da Lei 11.771 (Lei do Turismo).

concentração de restaurantes turísticos na RMS (BAHIA, 2012a). A discrepância no número de cadastros aponta, ainda, uma carência no grau de formalização no turismo, cabendo à gestão municipal do setor incentivar o empresariado de turismo a efetuar seus respectivos cadastros, a fim de facilitar, inclusive, seu próprio trabalho de inventariação da oferta turística.

O pré-diagnóstico elaborado pelo DETUR no relatório de 2013, apresenta uma “cadeia produtiva” composta por 20 meios de hospedagens, 82 bares e restaurantes, 5 agências de turismo e 47 barracas de praia. Apesar de, no relatório, esses números serem apresentados como fruto do “Mapeamento e Diagnóstico Turístico de Lauro de Freitas”, a diretora do DETUR, em entrevista, se refere ao mesmo como “pré-diagnóstico”, evidenciando o caráter preliminar e incompleto dos dados apresentados (LAURO DE FREITAS, 2013). Até mesmo os meios de hospedagem, um dos elementos de maior relevância, não têm seu número conhecido com precisão, mas se abordará melhor a questão mais adiante.

No que tange a seus atrativos, Lauro de Freitas possui quatro tipos, sendo um deles predominante. Primeiro, como é comum a todos os municípios turísticos da RMS, se tem o turismo de lazer, cujo atrativo principal são as praias de Ipitanga, Vilas do Atlântico e Buraquinho. Boa parte desses visitantes têm Salvador como destino central de viagem e as praias de Lauro de Freitas são acrescentadas a esse roteiro, como se pôde ver na subseção 4.3.

Outro motivador de fluxos ao município são os eventos esportivos. J. J. Bonfim, à época secretário da SETEL<sup>91</sup>, reforça que os esportes têm seu peso na atração de visitantes. Ainda segundo o secretário, em setembro de 2014, por exemplo, Lauro de Freitas sediou o Campeonato Nacional de Caratê Interestilos, que levou cerca de 800 atletas vieram ao município, sem contar as respectivas delegações, familiares e torcida. Vale citar, também, a realização de partidas da segunda divisão do Campeonato Brasileiro de Vôlei, que contou com aproximadamente 200 atletas, o que ratifica a contribuição dos eventos esportivos para o fluxo turístico do município (BONFIM, 2014 apud REIS JUNIOR, 2014, informação verbal<sup>92</sup>). Importante pontuar que se fez investimentos na melhoria dos equipamentos esportivos do município, como a reforma do Estádio Municipal Edvaldo Costa Santos, que tem capacidade para mil torcedores, reinaugurado em maio de 2016; a reforma do Estádio Municipal Dr. Gerino Souza

---

<sup>91</sup> Secretário durante toda a gestão do ex-prefeito Márcio Paiva, de 2013 a 2016.

<sup>92</sup> Entrevista concedida ao autor em 19 de setembro de 2014 (REIS JUNIOR, 2014).

Filho, concluída em 2011, sendo este com capacidade para duas mil pessoas; além da construção do Centro Pan-Americano de Judô, importante equipamento inaugurado em julho de 2014, comportando 1900 espectadores. O município possui, ainda, o Equus Clube do Cavalo, centro voltado a prática de hipismo, distribuído numa área de 33 mil m<sup>2</sup>.

Todavia, apesar de possuir equipamentos e já atrair alguns eventos regionais e nacionais, sabe-se que esse é um tipo de fluxo esporádico e pontual, de modo que se acredita não ser o mais acertado centrar os investimentos da pasta com vistas a esse tipo de público.

O terceiro tipo de atrativo de Lauro de Freitas tem como base os terreiros de candomblé. A diretora de turismo de Lauro de Freitas dá ênfase a existência desse fluxo, que muitas vezes não é notado. Segundo ela, “[...]. As pessoas vêm aqui, as vezes está (sic) no aeroporto. Tem pessoas que vêm até aqui só para ter uma consulta no terreiro, para as festas” (ARAGÃO, 2016, informação verbal<sup>93</sup>). A quantidade de terreiros endossa a fala da diretora do DETUR, visto que Lauro de Freitas se destaca nesse quesito, sendo o terceiro maior município em número, perdendo apenas para Salvador e Cachoeira.

Segundo Mendes (2013), o município possui a maior concentração de cultos de candomblé por quilômetro quadrado, com 417 terreiros em seus 57 km<sup>2</sup> de extensão. Desses, três são tombados pelo Instituto do Patrimônio Artístico e Cultural da Bahia (IPAC), são eles: São Jorge Filho da Goméia, Ilê Axé Ajagunã e Ilê Axé Opô Aganju.

Entretanto, entende-se que o maior dos atrativos de Lauro de Freitas é sua localização. Sua aproximação com municípios industrializados e, sobretudo, sua proximidade com relação ao Aeroporto Internacional Dep. Luís Eduardo Magalhães muito o beneficia para a atração de um outro fluxo já mencionado na seção 4.3: o turista corporativo. Retrato disto é que cerca de metade das UHs da rede hoteleira do município direciona-se, mesmo que não exclusivamente, a esse público<sup>94</sup>.

Considerando a relevância da hotelaria como termômetro da atividade no município, se dará atenção especial ao setor nos parágrafos que se seguem.

Na busca por complementar as informações, optou-se por aliar os dados conseguidos a partir dos questionários às informações coletadas nos sites oficiais dos

---

<sup>93</sup> Entrevista concedida ao autor em 25 de outubro de 2016, na sede do DETUR em Lauro de Freitas.

<sup>94</sup> Mais precisamente 482 das 973 uhs do município. Estas correspondem aos seguintes meios de hospedagem: Intercity Salvador Aeroporto, Mais Hotel, Trip Hotel, Malibu Plaza Hotel, Pousada Vilas do Atlântico, Riverside Hotel, Pousada Malibu.

meios de hospedagem que os tem, o que auxiliou, especialmente, na constatação do perfil do público central que atendiam. A partir disto elaborou-se a Tabela 21.

Tabela 21 - Lauro de Freitas, perfil dos meios de hospedagem, 2017

Meios de hospedagem	Lazer	Negócios	Eventos	UHs	Leitos
CAFÉ CLUB B&B	X			6	12
CASABLANCA POUSADA	X			4	12
HOTEL CIDADE	X	X		13	26
HOTEL GLÓRIA E RESTAURANTE	X	X		13	26
HOTEL MAMELUCOS	X	X		15	45
IPITANGA APART HOTEL	X			16	32
POUSADA DO ÍNDIO	X			6	26
POUSADA ESTRELA D'ALVA	X			16	35
POUSADA IPITANGA	X			30	100
POUSADA RESTINGA	X			26	52
POUSADA SCHWENGBER	X			16	45
TRIP HOTEL		X		44	88
MALIBU PLAZA HOTEL		X		56	118
POUSADA ITAMARACÁ	X			10	20
POUSADA MINEIRA	X			4	8
POUSADA NOVO TEMPO	X			12	24
POUSADA PARATY	X			10	22
POUSADA PORTO VILLAS	X			18	38
POUSADA TAYUANA	X	X		19	40
POUSADA VILLAS DO ATLANTICO	X	X		17	42
VILLA ARAÇÁ RESIDENCE	X			6	12
ÁGUAS BRASIL VILLA RETREAT HOTEL	X			6	12
POUSADA ECKERLINO	X			4	10
POUSADA MARIA LUÍZA	X			7	24
POUSADA MIRAGE DEL MAR	X			7	16
RIVERSIDE HOTEL & CONVENTION CENTER	X	X	X	57	114
POUSADA MALIBÚ	X	X		8	16
ONIX HOTEL AEROPORTO		X		40	80
MAIS HOTEL		X		160	320
HOTEL POUSADA SALVADOR PARADISE	X	X		19	38
QUINTA PORTUGUESA			X	41	100
RECANTO DA BENÇÃO			X	70	600
INTERCITY SALVADOR AEROPORTO		X		187	374
<b>TOTAL</b>				<b>963</b>	<b>2527</b>

Fonte: Elaborado pelo autor desta dissertação (2017).

A rede hoteleira de Lauro de Freitas compõe-se por três tipos de meios de hospedagem, distintos entre si pelas características de seu público-alvo. Em primeiro lugar, tem-se os voltados ao visitante de lazer, que apesar de somar mais da metade dos

meios de hospedagem que o município possui (vinte dos trinta e três), respondem por 554 leitos, ou seja, apenas 21% do total. Tem-se, ainda, os meios de hospedagem voltados ao público corporativo, principal fluxo atraído pelo município. Os meios de hospedagem voltados a esse público respondem por 38% do total de leitos do município, portanto, uma demanda expressiva para Lauro de Freitas.

Há, ainda, um terceiro tipo de meio de hospedagem que, na Tabela 21, atribui-se o nome de “eventos”. São dois meios de hospedagem que se enquadram nesse perfil peculiar: Recanto da Bênção e Quinta Portuguesa que, juntos, respondem por 27% dos leitos do município. No caso do Recanto da Bênção, trata-se de um meio de hospedagem voltado ao público cristão, elemento enfatizado no site oficial do hotel quando este se define como “[...] o único centro de lazer que foi construído e pensado especialmente para atender o público cristão” (RECANTO DA BÊNÇÃO, 2016). A Quinta Portuguesa também se difere dos demais tipos de meios de hospedagem do município, definindo-se como “Um pedaço das terras lusitanas no Brasil [...]” (QUINTA PORTUGUESA, 2016). Assim como o Recanto da Bênção, a Quinta Portuguesa tem estrutura voltada a realização de eventos – especialmente casamentos –, além de se propor a ser uma casa de repouso, com opções de reserva de quarto por mensalidade. Os demais meios de hospedagem que compõem a rede de Lauro de Freitas não têm um foco muito claro, de modo que atendem tanto o público corporativo quanto o que veio a lazer.

Conforme visto no Quadro 17, dos 33 meios de hospedagem de Lauro de Freitas, 29 possuem site oficial ou estão presentes nas plataformas Booking.com ou TripAdvisor. Desses, 22 têm site oficial. A análise destes 22 meios de hospedagem permite fazer algumas observações a respeito do posicionamento do turismo no município. Cabe destacar que oito desses meios de hospedagem, o que corresponde a cerca de um terço do total analisado, não se identifica como estando em Lauro de Freitas ou menciona o município muito discretamente. Este é o caso da Pousada Salvador Paradise, situada no bairro de Itinga, mas que se identifica como em “Salvador de (sic) Bahia” e continua descrevendo sua localização como “[...] as portas de Salvador, em proximidade do aeroporto internacional Deputado Luís Eduardo Magalhães (sic)” (SALVADOR PARADISE, 2016). Outro caso que salta aos olhos é o da Pousada Maria Luíza que descreve sua localização como “[...] muito próximo de Salvador, a capital do estado da Bahia” (POUSADA MARIA LUÍZA, 2016).

Ratificando a importância do fator localização para os fluxos turísticos que o município recebe, 17 dos 22 meios de hospedagem destacam em seus sites oficiais a proximidade com o Aeroporto Internacional - em Salvador -, ou o COPEC - em Camaçari -, ou ambos. A desvinculação de alguns desses meios de hospedagem com o município pode ser notada quando se observa que apenas 12 deles mencionam algum atrativo do município de Lauro de Freitas – todos esses fazem referência às praias do município. O Quadro 19 apresenta algumas dessas informações.

Quadro 19 - Lauro de Freitas, principais informações coletadas nos portais oficiais dos MHs, 2017<sup>95</sup>

MEIO DE HOSPEDAGEM	EQUIPAMENTOS RESSALTADOS	COMO IDENTIFICA SUA LOCALIZAÇÃO	PORTAL OFICIAL	
			FAZ REFERÊNCIA A SALVADOR OU CAMAÇARI	FAZ MENÇÃO A ATRATIVOS DE LAURO DE FREITAS
INTERCITY SALVADOR AEROPORTO	INTERNET, ESTACIONAMENTO, BUSINESS CENTER ETC.	INTERCITY SALVADOR AEROPORTO.	"POR QUE ESCOLHER ENTRE CONFORTO OU LOCALIZAÇÃO ESTRATÉGICA SE VOCÊ PODE TER OS DOIS? O HOTEL INTERCITY SALVADOR AEROPORTO CONTA COM UMA ESTRUTURA MODERNA, IDEAL PARA QUEM VIAJA A TRABALHO OU A LAZER, APENAS 4 MINUTOS DO AEROPORTO DE SALVADOR E 12 MINUTOS DA PRAIA VILAS DO ATLÂNTICO".	
MAIS HOTEL	"MAIS PARA VOCÊ/ MAIS PARA SEU NEGÓCIO". WI-FI, BUSINESS CENTER, ÁREA DE DESCANSO ETC.	LAURO DE FREITAS.	"LOCALIZADO ESTRATEGICAMENTE ENTRE O POLO INDUSTRIAL DE CAMAÇARI E O AEROPORTO INTERNACIONAL DE SALVADOR, O MAIS HOTEL É A MELHOR OPÇÃO PARA TURISMO DE NEGÓCIOS [...]".	"[...] ESTÁ PRÓXIMO À PRAIA DE VILAS DO ATLÂNTICO, UMA DAS MAIS BELAS DA BAHIA".
TRIP HOTEL	ESTACIONAMENTO PRIVATIVO, WI-FI, COZINHA COM CARDÁPIO VARIADO.	LAURO DE FREITAS.	"LOCALIZADO ESTRATEGICAMENTE A 2KM DO AEROPORTO INTERNACIONAL LUIS EDUARDO MAGALHÃES, SENTIDO LITORAL NORTE, O HOTEL YES (SIC), TEM FÁCIL ACESSO A PRAIAS DO FORTE, IMBASSAI E SAÍPE, FICAMOS A 15KM DO PRINCIPAL CENTRO COMERCIAL DE SALVADOR, POLO PETROQUÍMICO DE CAMAÇARI E DO COMPLEXO FORD SITUADOS NA REGIÃO METROPOLITANA".	"EM LAURO DE FREITAS PODEMOS ENCONTRAR UMA VARIEDADE DE OPÇÕES DE LAZER, COMO BELAS PRAIAS, RESTAURANTES DE COMIDA REGIONAL E INTERNACIONAL, CHURRASCARIAS, SHOPPING CENTER, BARES COM MÚSICA AO VIVO, BOTES OFERECENDO UM LEQUE MUITO GRANDE DE OPÇÕES PARA DEIXAR SUA VIAGEM AINDA MAIS PRAZEROSA".
SALVADOR PARADISE	TAXI COM PREÇO FIXO PARA AEROPORTO.	SALVADOR DE BAHIA (SIC).	"[...] AS PORTAS DE SALVADOR, EM PROXIMIDADE DO AEROPORTO INTERNACIONAL DEPUTADO LUIS EDUARDO MAGALHÃES (SIC)".	NÃO
POUSADA MARIA LUÍZA	ESTACIONAMENTO, REDE NA VARANDA, FRIGOBAR, TV A CABO ETC.	"A POUSADA MARIA LUIZA SITUADA MUITO PRÓXIMO DE SALVADOR, A CAPITAL DO ESTADO DA BAHIA, NO BRASIL".	"[...] FICAMOS A 5 MINUTOS A PÉ DA PRAIA DE VILAS DO ATLÂNTICO E APENAS 7 KMS DO AEROPORTO INTERNACIONAL". ESTÁ APENAS "A 15 MINUTOS DE CARRO ATÉ O AEROPORTO E A 25 MINUTOS DO POLO PETROQUÍMICO DE CAMAÇARI E A 40 MINUTOS DE PRAIA DO FORTE". ÓTIMA LOCALIZAÇÃO PARA QUEM VIAJA À SERGIPE (LINHA VERDE) ÔNIBUS NA PORTA DA POUSADA PARA O POLO PETROQUÍMICO DE CAMAÇARI (FORD, BRASKEN, BRIGSTONE, VOITH, ETC.)".	PRAIA DE BURACQUINHO E RIO JOANES.
POUSADA TAYUANA	INTERNET WI-FI, ROOM-SERVICE, CAFÉ DA MANHÃ, LAVANDERIA ETC.	"A POUSADA ESTA LOCALIZADA A 300M DA PRAIA DE VILAS DO ATLÂNTICO, NO MUNICÍPIO DE LAURO DE FREITAS – BA".	"A LOCALIZAÇÃO É IDEAL PARA QUEM QUER CONHECER O LITORAL NORTE DA BAHIA, PARA QUEM VEM A TRABALHO NO POLO INDUSTRIAL DE CAMAÇARI E SIMÕES FILHO, PARTICIPAR DE EVENTOS OU, SIMPLEMENTE PASSAR FÉRIAS".	PRAIA DE VILAS DO ATLÂNTICO.
RIVERSIDE HOTEL & CONVENTION CEN	PISCINA, ESTACIONAMENTO GRÁTIS, RESTAURANTE.	"ÀS MARGENS DO RIO JOANES, EM LAURO DE FREITAS".	"[...] O RIVERSIDE HOTEL ESTÁ LOCALIZADO A 30 MINUTOS DE SALVADOR, PERTINHO DE CAMAÇARI E A 7,5 KM DO AEROPORTO LUIS EDUARDO MAGALHÃES.	

Fonte: Elaborado pelo autor desta dissertação (2017).

A observação de depoimentos de hóspedes com relação aos meios de hospedagem do município, nas plataformas TripAdvisor e Booking.com, possibilitou chegar a algumas conclusões. Fazendo coro a algumas das inferências tidas a partir da análise dos sites oficiais, notou-se que, nos depoimentos da maioria dos meios de hospedagem, 16 dos 29 observados, destaca-se a localização privilegiada do estabelecimento, na maioria das vezes reforçando a proximidade com o Aeroporto.

<sup>95</sup> Quadro completo disponível no Apêndice I deste texto.

Muitos deles informaram, inclusive, que permaneceram no estabelecimento por apenas um pernoite no dia anterior a viagem. Um dos hóspedes diz o seguinte: “Voo cedo? Não pense duas vezes. [...]. Hotel muito próximo do Aeroporto (taxi com preço fixo de 20 reais)”, opinião compartilhada por diversos outros hóspedes, notadamente do Intercity Salvador Aeroporto, Onix Aeroporto, Mais Hotel e Salvador Paradise, em que a quase totalidade dos depoimentos mais recentes faz essa referência direta a proximidade com o Aeroporto como sendo motivo central da escolha. No Quadro 20 apresentam-se os principais depoimentos coletados nas já citadas plataformas Booking.com e TripAdvisor.

Quadro 20 - Lauro de Freitas, principais depoimentos sobre os MHs coletados nas plataformas Booking.com e TripAdvisor, 2017<sup>96</sup>

MEIO DE HOSPEDAGEM	DEPOIMENTO DE HÓSPEDE (TRIPADVISOR/BOOKING)		
INTERCITY SALVADOR AEROPORTO	"DE FRENTE COM AEROPORTO, TÁXI NA PORTA, SERVIÇO 24 HORAS, PRÓXIMO DO SHOPPING, DE SUPERMERCADO, EXCELENTE LOCALIZAÇÃO PARA OS LUGARES..." (BARQUIERI).	"PRECISEI IR ATE SALVADOR PARA REALIZAR ALGUNS EXAMES, E ME HOSPEDEI NESSE HOTEL QUE FICA A UNS 10 MINUTOS DE CARRO DO AEROPORTO, GOSTEI MUITO, QUARTO CONFORTAVEL, RECEPCÃO CALOROSA, COMIDA BOA, CAFE DA MANHA GOSTOSO, VOLTARIA A ME HOSPEDAR DE CERTEZA" (MARIA M.).	"VOO CEDO? NÃO PENSE DUAS VEZES. HOTEL COM ÓTIMA ESTRUTURA, NOVO E MUITO PRÓXIMO DO AEROPORTO (TÁXI COM PREÇO FIXO DE 20 REAIS), CAFÉ DA MANHÃ TAMBÉM MUITO BOM. TUDO MUITO EFICIENTE, RAPIDEZ NO ATENDIMENTO E AGILIDADE NA SAÍDA" (ANDREHENNING, SÃO PAULO/SP).
MAIS HOTEL	"LOCALIZAÇÃO ESTRATÉGICA E CAFÉ EXCELENTE. RECOMENDO!! PARA QUEM VAI PARA EVENTOS PELA REGIÃO (MEU CASO) E NÃO QUER VOLTAR PRA SALVADOR, UMA ÓTIMA OPÇÃO!" (ALEXANDRE_HAGE, SALVADOR/BA).	"O MAIS HOTEL É PARA EXECUTIVOS, ONDE A LOCALIZAÇÃO É MUITO BOA E DE FÁCIL ACESSO. O CAFÉ DA MANHÃ MUITO BOM !!! COM BASTANTE VARIEDADES DE FRUTAS" (CLEONEIDE C)	"A LOCALIZAÇÃO NÃO É DAS MELHORES, LONGE DE RESTAURANTES E COMÉRCIO. NO ENTANTO, UMA BOA OPÇÃO PARA QUEM PRECISA SE DESLOCAR A TRABALHO PARA CAMAÇARI" (LUCIANASU, SÃO PAULO/SP).
POUSADA DO ÍNDIO	"FICA A POUÇOS METROS DE UMA PRAIA MARAVILHOSA, QUE NO FINAL DAS CONTAS É O PRINCIPAL OBJETIVO PARA UMA VIAGEM EM FAMÍLIA PARA LAURO DE FREITAS. A LOCADORA DE VEÍCULOS FICA AO LADO E A VIAGEM PARA A PRAIA DO FORTE, E PARA O PROJETO TAMAR É BASTANTE FACILITADA" (MARCELINO2013).	"FUI PARA UM CASAMENTO E RESOLVI FICAR EM UMA POUSADA COM A NOSSA FAMÍLIA, E ACHEI A POUSADA NA INTERNET, QUE FICA NA MESMA RUA DA FESTA QUE FOMOS, [...]. O ÚNICO PROBLEMA É QUE É UM POUCO PRÓXIMO DO AEROPORTO, ENTÃO A ZUADA DOS AVIÕES INCOMODA UM POUCO, MAS NÃO SÓ LÁ, COMO EM TODO O BAIRRO" (SYMONE_LEAO).	
SALVADOR PARADISE	"... LOCALIZAÇÃO, FICA BEM PERTO DO AEROPORTO, IDEAL PRA QUEM IRÁ VIAJAR NO DIA SEGUINTE [...] (ADRIANO L.).	"FICAMOS 1 NOITE NESTA POUSADA P SEGUIR VIAGEM NA MADRUGADA, FOI ESCOLHIDA PELA LOCALIZAÇÃO [...]" (ALINE A.)	"[...] QUERÍAMOS APENAS CONCILIAR UM FINAL DE SEMANA ANTES DE UMA VIAGEM PROGRAMADA, MAS QUANDO ADENTRAMOS TIVEMOS UMA GRATA SURPRESA, [...] E AINDA PUDEMOS USAR O SERVIÇO PRÓPRIO DE TRANSPORTE ATÉ O AEROPORTO" (ADELCIO M.)
TRIP HOTEL	"HOTEL SIMPLES PARA POUCAS NOITES" (HENRIQUE MARLEY 1).	"HOTEL BOMBEM LOCALIZADO. ATENDIMENTO DIFERENCIADO PORÉM O MESMO NÃO OFERECERÁ LAVANDERIA O QUE DIFICULTA PRA QUEM ESTIVER À TRABALHO" (ROBSON M).	"É BEM LOCALIZADO POR SER PRÓXIMO AO LOCAL DO AEROPORTO" (ANNY H).
POUSADA ITAMARACÁ	"A ESCOLHA FOI POR UMA POUSADA QUE FICASSE PRÓXIMO A SALVADOR APENAS PARA UM FIM DE TARDE E AMANHECER... NOS SURPREENDEMOS... FOMOS MUITO BEM ACOLHIDOS!" (ADRIANASN1476SP, SALVADOR/BA).	"GOSTEI DO LUGAR E DA LOCALIZACAO, [...] RECOMENDARIA A AMIGOS E FAMILIRES COMO LOCAL DE HOSPEDAGEM PARA UMA VIAGEM DE 1 SEMANA OU UM FINAL DE SEMANA" (GONKAN).	"LOCALIZAÇÃO ÓTIMA, BEM PRÓXIMA DA PRAIA E A UMA PEQUENA CAMINHADA DE RESTAURANTES E MERCADO" (RODRIGOVO4683R, RIO DE JANEIRO/RJ).
POUSADA PORTO VILLAS	"A POUSADA FICA EM UMA REGIÃO RESIDENCIAL, MUITO CALMA E PRÓXIMA À PRAIA. O AMBIENTE É MUITO ACOLHEDOR. O ATENDIMENTO CORDIAL, IDEAL PARA QUEM VAI REALIZAR NEGÓCIOS NO MUNICÍPIO DE CAMAÇARI. POSSUI ESTACIONAMENTO PRÓPRIO" (IANDIM_JMD, SALVADOR/BA).	"LOCALIZAÇÃO BOA" (JOSÉ).	"CAFÉ DA MANHÃ BOM E CAMAS CONFORTÁVEIS" (SÁVIO).
POUSADA MARIA LUÍZA	"[...] A LOCALIZAÇÃO, PRÓXIMA À PRAIA DE BURUQUINHO, TE OBRIGA A USAR O CARRO PARA TUDO, PORÉM ESTÁ DO LADO DO BAIRRO DE VILAS DO ATLÂNTICO, QUE É EXCELENTE E POSSUI TUDO O QUE VC PRECISAR DE ESTRUTURA, DE RESTAURANTES ÓTIMOS A LOJAS, SERVIÇOS, ETC. BOM TANTO PARA VERANEIO QUANTO À TRABALHO" (SANDROCOQUEIRO).	"LUGAR DE PAZ PARA RELAXAR E EXCELENTE LOCALIZAÇÃO ATENDIMENTO ÓTIMA POUSADA AMBIENTE FAMILIAR MUITO BOM PARA IR COM NAMORADA(O) ÓTIMO ATENDIMENTO PERTO DA PRAIA E DO CALÇADAO SO AACHEI LONGE DO PENOURINHO (SIC)" (JOÃO PAULO S).	"EXCELENTE! PERTÍSSIMO DE DUAS PRAIAS COM INFRAESTRUTURA (PRAIA DE BURUQUINHO, ONDE PODE-SE FAZER AULAS DE KITESURF E PRAIA DE VILAS DO ATLÂNTICO), CHALÉS COM TV (A CABO [...])" (ANA R, BELO HORIZONTE/MG).
RIVERSIDE HOTEL & CONVENTION CENTER	"FUI A UM CONGRESSO NO HOTEL. OS ANFITEATROS FICAM A POUCO PASSOS DA RECEPÇÃO. E AINDA SÃO ÓTIMOS, AMPLOS, CADEIRA BOA, AR CONDICIONADO TOP, SISTEMA DE SOM BOM!" (MARIA PAULA M).	"CONGRESSO/ESTADA COMBINAÇÃO PERFEITA" (ELIENE O, CURITIBA, PR)	"O RIVERSIDE É UM HOTEL TIPO BOM PARA PASSAGEM" - QUE FOI O MEU CASO - É CALMO, TEM UM LOCAL BASTANTE VERDE, O CAFÉ DA MANHÃ É SIMPLES, OS QUARTOS SÃO BASTANTE ANTIGOS, MAS TEM ÁGUA QUENTE, AR CONDICIONADO SPLIT, FRIGOBAR E A CAMA DO QUARTO 205 É BOA. [...]. RECOMENDO PARA PASSAGEM BREVE E SEM EXIGÊNCIA" (BIANCA S).
QUINTA PORTUGUESA	"O LUGAR É LINDO PARA EVENTOS. MAS NÃO SERVE PARA HOSPEDAGEM" (MONIQUE P).	"O QUE FALAR DESSE LOCAL? BEM EU ME CASEI LÁ, ENTÃO TENHO UM SENTIMENTO MUITO ESPECIAL!! O LOCAL É BELÍSSIMO!! TEM UM HOTEL SIMPLES, NAO VÁ ESPERANDO LUXO E NEM AGITO E BADALACÃO, POIS NAO VAI ENCONTRAR" (CAMILA O, SALVADOR/BA).	"O HOTEL FUNCIONA COMO HOSPEDAGEM PARA QUEM PARTICIPARA DE ALGUM EVENTO NO LOCAL. FICA LOCALIZADO BEM DISTANTE DOS PRINCIPAIS PONTOS DE SALVADOR (PRÓXIMO SOMENTE AO AEROPORTO, CIDADE DE LAURO DE FREITAS, REGIAO METROPOLITANA). PORTANTO O LOCAL NAO SE PROPOE A CONCORRER NO MERCADO HOTELEIRO. NINGUEM VAI DE FERIAS A SALVADOR E DIZ: 'VOU ME HOSPEDAR NA QUINTA PORTUGUESA'" (YORG Y, ARACAJU/SE).

Fonte: Elaborado pelo autor desta dissertação (2017).

Por último, vale chamar a atenção para um relato no qual o hóspede descreve o meio de hospedagem como "Um pedacinho econômico de paraíso num bairro seguro e limpo de Salvador". O trecho evidencia o que se entende aqui como não sendo um pensamento isolado, mas um equívoco comum e não apenas permitido, mas estimulado pelo empresariado vinculado ao turismo em Lauro de Freitas, que se esforça por fixar na

<sup>96</sup> Quadro completo disponível no Apêndice H deste texto.



mentalidade do visitante a vinculação de Lauro de Freitas – ou sua subserviência – à Salvador. Por outro lado, se referir a Vilas do Atlântico como bairro de Salvador não está de todo incorreto, se se considerar que, desde a sua inauguração, Vilas do Atlântico se constituiu como um enclave de Salvador em Lauro de Freitas, excludente, mesmo que sem muros (DIAS, 2006; 54 ANOS..., 2016).

Uma vez entendido o posicionamento da hotelaria do município, pode-se amadurecer as considerações acerca do comportamento do município como um todo, em se tratando da atividade turística. Assim, a sub-subseção a seguir se ocupa dessa tarefa.

#### **4.3.3 Gestão Pública e turismo em Lauro de Freitas**

É fato conhecido que o turismo não é pasta prioritária na gestão de muitos municípios que figuram no mapa do turismo brasileiro e Lauro de Freitas não foge a essa regra. Por meio da análise das entrevistas de Fernanda Aragão (Detur/SETEL) e Suellen Travassos (SEPLAN), assim como J. J. Bonfim (SETEL) pode-se aferir o direcionamento dado à atividade nos últimos quatro anos.

Antes de qualquer coisa, Fernanda Aragão é enfática ao dizer que o turismo não é prioridade no município. Segundo ela, “[...] o turismo não conseguiu ter uma atenção especial. Mas não é um problema só no município de Lauro de Freitas, é uma realidade nos municípios do Brasil, da Bahia” (ARAGÃO, 2016, informação verbal). Apesar disto, Fernanda destaca que se pôs em marcha o Conselho Municipal de Turismo (COMTUR), instituído legalmente desde 2006, por força da lei municipal nº 1167, de 16 de janeiro de 2006, alterado em 2010, pela lei municipal nº 1.370, mas que, de acordo com Fernanda Aragão, só teve sua primeira reunião em 2013. Ainda segundo Fernanda Aragão, “a gente fez o planejamento de acontecerem as reuniões [do COMTUR] trimestralmente, mais para não desgastar, porque a gente não tinha nada concreto” (ARAGÃO, 2016, informação verbal).

De 2013 a 2016 realizaram-se um total de 8 reuniões. Todavia, não houve efetividade nesses encontros, o que acabou por desanimar o empresariado ligado ao turismo, afinal, o empresariado espera resultados, se estes não vêm a tendência é que se fortaleça o descrédito na ação do Estado e, por consequência, se deixe de cooperar com qualquer outra ação que a gestão pública promova, que foi o que ocorreu em Lauro de Freitas. A diretora de turismo relatou, por exemplo, que houve empresário que

denunciou o departamento de assédio, pelo primeiro haver solicitado informações do empreendimento para a construção do diagnóstico do município. Sem estar aliado com o empresariado, as ações do poder público tornam-se mais onerosas.

Uma crítica já feita por Reis Junior (2014) que foi reforçada por Fernanda Aragão diz respeito à relação entre Salvador e Lauro de Freitas. Reis Junior (2014) expõe que, apesar de haver proposições que pressupõem a articulação intermunicipal entre Salvador e os destinos de seu entorno, tanto no PNT, quando nas diretrizes que estabelecem os 65 destinos indutores, assim como nos Planos Diretores tanto de Salvador quando de Lauro de Freitas, esse relacionamento não é efetivo. E essa é a crítica da diretora do DETUR, que afirma que a capital se isolou dos demais destinos do seu entorno, “Foi criada uma nova Câmara de dirigentes de gestores públicos na área de turismo e não houve uma participação de Salvador ativa”, afirma (ARAGÃO, 2016, informação verbal).

Apesar desse afastamento da capital, Fernanda ressalta, como ponto positivo, o que ela chama de “posicionamento do município”, uma vez que Lauro de Freitas foi um dos municípios que mais marcou presença nas reuniões da câmara de dirigentes de turismo da Costa dos Coqueiros, assim como outros eventos vinculados a atividade turística. Todavia, foi uma presença ineficaz, visto que, como ela própria pontua “[...] faltou essa questão das ações concretas do planejamento, como o inventário. A gente não conseguiu avançar por conta da inventariação” (ARAGÃO, 2016, informação verbal).

Outro elemento passível de destaque no bojo da relação do turismo com o poder público de Lauro de Freitas é o certo isolamento da atividade dentro do organograma da gestão municipal. Sobretudo porque o turismo passou a figurar - como coadjuvante, pelo que se pode inferir - na Secretaria de Turismo, Esporte e Lazer, passando a ter pouco diálogo com a cultura, essencial para o desenvolvimento de ações com respeito ao turismo étnico-religioso, potencial no município.

Para além da SETEL, existem ações que, se efetivadas, terão impacto direto sobre atividade. Exemplo disto é o Projeto Orla, que começou a ser construído em 2013 como uma espécie de desdobramento da derrubada de barracas de praia de Salvador, em 2010. Suellen Travassos (SEPLAN) relata que o projeto vem se desdobrando durante esses anos por envolver muitas instituições (a exemplo do Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio) e Projeto TAMAR), além de tramitar na

justiça, dependendo da aprovação do juiz para a tomada de qualquer decisão no que diz respeito a intervenções urbanísticas na orla (TRAVASSOS, 2016, informação verbal<sup>97</sup>).

Travassos (2016, informação verbal) ressalta que os principais gargalos para dar início ao projeto são os barraqueiros, em razão da necessidade de realocá-los, e, também, pelo fato de que, em Vilas do Atlântico, os moradores têm um sentimento muito forte de propriedade da praia, de modo que houve uma negativa, por parte dos moradores, a qualquer tipo de intervenção no local. Sobre esses últimos, Chame Dias reforça a resistência dos moradores de Vilas do Atlântico em admitir qualquer intervenção urbanística da Prefeitura naquela área, justificando que “quem está ali não é pobre, não é aquela pessoa que você tem como constranger para sair, seja pela força do dinheiro, seja pela força da polícia”. E continua, “Não são pessoas que você convence facilmente. Se a pessoa quiser fazer ela faz, se não quiser fazer, não faz. Não é só a renda, são pessoas que têm acesso a estruturas de poder, como as próprias associações que tem lá” (DIAS, 2016, informação verbal<sup>98</sup>).

A diretora do Departamento de Gestão Urbana atribui a pouca efetividade de ações relacionadas ao turismo no município à fragilidade na legislação, sobretudo a inexistência da Lei de Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo (LOUOS). Segundo ela, “a partir do momento em que o Plano Diretor traz nos seus artigos a informação de que toda a regulamentação vai vir na LOUOS, você sem uma LOUOS fica sem referência nenhuma para análise e para o planejamento mesmo daquela região” (TRAVASSOS, 2016, informação verbal). De modo que, mesmo não sendo uma lei obrigatória, em tais condições uma LOUOS se torna fundamental para a execução de ações por parte da prefeitura.

Com base nas entrevistas, notadamente nos relatos tanto da diretora do DETUR quanto do à época secretário da SETEL, percebe-se que não houve um planejamento muito claro das ações que deveriam ser tomadas para a melhoria do estado da atividade turística no município. Isso se deveu a fatores como a falta de experiência no trato da gestão pública – como a própria diretora de turismo ressaltou no início da entrevista -, o pequeno peso atribuído à atividade na pasta da SETEL, além da inexistência do inventário da oferta turística do município – não há como promover, sem conhecer com clareza o produto que se tem. Outros elementos que se acredita que corroboraram para os insucessos foram a oscilação na quantidade de pessoal disponível ao DETUR,

---

<sup>97</sup> Entrevista concedida ao autor em 31 de outubro de 2016, na SEPLAN, em Lauro de Freitas.

<sup>98</sup> Entrevista concedida ao autor em 19 de outubro de 2016, na sede da SEI, em Salvador.

dificultando, assim, a continuidade de qualquer ação que demandasse uma mão de obra mais abundante – tais como pesquisas de demanda e perfil de visitantes ou o diagnóstico da oferta do município, iniciado, mas não concluído. Segundo Fernanda, “No primeiro ano [2013] foram 4 pessoas, no segundo ano chegou a ter 10, no terceiro ano 3 pessoas, e agora [2016] só 2” (ARAGÃO, 2016, informação verbal).

Considerando os passos trilhados e as dificuldades sofridas pela última gestão da atividade, assim como o posicionamento do empresariado ligado ao turismo no município, a sub-subseção seguinte levanta algumas considerações acerca das potencialidades de atuação, carências a serem sanadas e questões passíveis de atenção no trato da atividade em Lauro de Freitas.

#### **4.3.4 Potencialidades de Atuação de Lauro de Freitas**

Lauro de Freitas recebe três tipos de fluxo turístico: os que vêm a lazer ou descanso, os que vêm a negócios, hospedando-se no município, mas que no geral objetivam ir a Camaçari, São Francisco do Conde ou Salvador e, por último, os que apenas pernoitam no município para prosseguir viagem pelo Aeroporto Internacional Luís Eduardo Magalhães no dia seguinte. Os dois últimos têm em comum a permanência média no município, que não costuma ultrapassar dois pernoites, já o turista de lazer pode permanecer por mais tempo, mas sua estadia tende a não ser muito prolongada em razão da escassez de atrativos bem estruturados e a baixa hierarquia dos mesmos, sobretudo quando se tem destinos internacionalmente consolidados no seu entorno, como é o caso de Praia do Forte e da cidade do Salvador, por exemplo.

Identifica-se em Lauro de Freitas, no presente, a existência de quatro segmentos do turismo, dois deles com maior efetividade e outros dois que ainda “engatinham”, com fluxos bastante esporádicos. Os dois primeiros são o turismo de lazer e o de negócios que, como visto, já têm um fluxo razoavelmente consolidado. Os outros dois são o turismo étnico-religioso – centrado nos terreiros de candomblé – e o turismo de esportes. Esses últimos são citados tanto pelo à época secretário da SETEL, J. J. Bonfim, quanto por sua diretora de turismo, Fernanda Aragão, como segmentos passíveis de atenção. Com relação aos esportes, foram declaradamente o foco da gestão da SETEL na gestão 2013-2016 (BONFIM, 2014 apud REIS JUNIOR, 2014, informação verbal).

Em se tratando dos terreiros de candomblé, enquanto atrativo, são elementos que merecem atenção por parte da gestão municipal do turismo. Fernanda Aragão, inclusive, conforme já se viu, deixa claro que este é um fluxo conhecido do DETUR e, ainda assim, não se dá a devida atenção para aferir efetivamente o perfil desse público, principais demandas, permanência média, enfim, seu peso na cadeia produtiva local.

Ainda com referência às heranças culturais presentes no município, não se pode deixar de mencionar a Reserva indígena Thá-Fene. Instalada no ano de 1996, a partir da junção de membros das etnias *Fulni-ô* e *Karir-xocó* – oriundas de Pernambuco e Alagoas, respectivamente –, a reserva indígena ocupa uma área total de 2,8 ha (ALMEIDA, 2013). Situada a “[...] dois quilômetros de estrada de terra a partir da Estrada do Coco [...], na rua Quingoma de Baixo, localidade de Quingoma (Lauro de Freitas), próximo do bairro de Vida Nova, encontra-se a Reserva indígena Thá-Fene” (CUNHA, 2008, p. 42). A Reserva conta com uma população total de cerca de 40 indivíduos, numa média de 9 famílias (BAHIA, 2013b). O líder da reserva é Wakay, de etnia *Fulni-ô*.

A reserva tem uma boa abertura para visitas, nas quais os residentes apresentam alguns traços de sua cultura e modo de vida para crianças e adolescentes de escolas do município, assim como para pesquisadores e demais curiosos. Este se constitui, portanto, em um dos potenciais atrativos étnico-culturais de Lauro de Freitas, uma vez que retrata um modo de vida de uma parcela hoje pouco representativa numericamente, mas que teve sua importância na história da formação do povo brasileiro.

Desenvolver um destino demanda não apenas conhecê-lo enquanto produto turístico, mas, para além disso, conhecer o público que o visita, suas principais demandas, e, ainda, o ambiente externo que o influencia. Dito isto, acredita-se que a matriz SWOT<sup>99</sup> é um instrumento oportuno para esse tipo de análise, pois possibilita a sistematização de elementos internos e externos, analisando, para ambos, fatores positivos e negativos, a fim de que, uma vez que se conheça com clareza o objeto de análise, possa-se identificar e potencializar os pontos fortes e, por outro lado, sanar, minimizar ou melhor se posicionar frente às fragilidades encontradas. Ou seja, desenvolver estratégias que proporcionem vantagens competitivas.

---

<sup>99</sup> SWOT, que significa “Strengths” (forças), “Weakness” (fraquezas), “Opportunities” (Oportunidades) e “Threats” (ameaças).

Assim, para o destino turístico Lauro de Freitas, com base nos elementos já levantados e diluídos em todo o corpo deste texto, pode-se elencar os fatores que aparecem no Quadro 21.

Quadro 21 - Matriz SWOT para o município de Lauro de Freitas

<b>PONTOS FORTES</b>
<b>Proximidade com o Aeroporto Internacional Luís Eduardo Magalhães;</b>
<b>Conurbação com Salvador, de modo a facilitar fluxos pendulares, de ambas as origens;</b>
<b>Proximidade e fácil acesso a aglomeração industrial presente em Camaçari;</b>
<b>Cerca de 5 quilômetros de praias próprias para banho;</b>
<b>Ser o terceiro maior município do estado em número de terreiros de candomblé;</b>
<b>Possuir o Centro Pan-americano de Judô;</b>
<b>Vinculação da imagem de Lauro de Freitas à Salvador;</b>
<b>Possuir uma aldeia indígena em seu território;</b>
<b>Disponibilidade de uma gama de possibilidades de bens e serviços;</b>
<b>Diversidade de restaurantes de culinária regional, nacional e internacional;</b>
<b>Casas de show de renome;</b>
<b>Rede hoteleira qualificada.</b>
<b>PONTOS FRACOS</b>
<b>Não possuir um inventário da oferta turística do município;</b>
<b>Falta de tato, por parte da gestão pública do turismo, na condução da atividade no município;</b>
<b>Fragilidade da legislação urbanística, sobretudo a inexistência da LOUOS;</b>
<b>Descrédito, por parte do empresariado do setor, com a gestão municipal do turismo;</b>
<b>Promoção turística insuficiente ou nula;</b>
<b>Inexistência de uma imagem que identifique o destino Lauro de Freitas;</b>
<b>Baixa hierarquia de seus atrativos;</b>
<b>Vinculação da imagem de Lauro de Freitas à Salvador.</b>
<b>OPORTUNIDADES</b>
<b>Articulação institucional entre instâncias gestoras da atividade de Lauro de Freitas e Salvador;</b>
<b>Crescimento econômico das indústrias de Camaçari e entorno de Lauro de Freitas;</b>
<b>Desenvolvimento das unidades industriais do município, de modo a motivar mais deslocamentos a negócios;</b>
<b>Chegada da linha de metrô a Lauro de Freitas.</b>
<b>AMEAÇAS</b>
<b>Destinos consolidados no entorno de Lauro de Freitas, especialmente Salvador e Praia do Forte, que também se destacam pelo turismo de “sol e praia”;</b>
<b>Queda na produção industrial de Camaçari.</b>

Fonte: Elaborado pelo autor desta dissertação (2017).

Essa sistematização, proporcionada pela matriz SWOT, viabiliza uma análise mais lúcida, pois põe num plano único todos os elementos que influenciam, positiva ou negativamente um determinado elemento – nesse caso, o destino Lauro de Freitas. Pode-se notar, por exemplo, que boa parte das fragilidades do município estão vinculadas a gestão pública, de modo que, uma vez que a atividade seja encarada com a

devida importância e deixe de ser tratada com o amadorismo que muitas vezes se percebe, o turismo tende a se desenvolver com maior fluidez.

Importante notar a relação de dependência do turismo de Lauro de Freitas com a dinâmica econômica dos municípios de seu entorno, sendo influenciado tanto por Salvador, enquanto centro de distribuição, quanto por Camaçari, como principal polo de atração de turistas a negócios, uma vez que estes tendem a se hospedar em Lauro de Freitas. Mais uma vez ratifica-se que, apesar das belas praias, concentração de terreiros e boa oferta de serviços, o maior atrativo de Lauro de Freitas é sua localização.

## 5 CONCLUSÃO

A noção central que, desde os primeiros parágrafos, fundamentou a investigação proposta para esta dissertação foi a relação entre espaço e turismo. A menção necessária ao primeiro para todo e qualquer viés sob o qual se pretenda observar o turismo evidenciou uma relação de dependência unilateral, em que o turismo depende do espaço, mas a recíproca não é verdadeira.

Para alcance do objetivo geral deste texto, qual seja, analisar o papel de Lauro de Freitas/BA na dinâmica da Região Metropolitana de Salvador, no âmbito do turismo, alguns passos se fazem necessários, sendo o primeiro deles compreender as interrelações entre espaço e turismo na RMS. Nessa busca, percebe-se que, tal qual o próprio conceito de turismo, os subconceitos provenientes deste não são unânimes entre os principais autores que o têm como temática central. E mesmo quando o entendimento de determinados fenômenos é harmônico, nem sempre se tem uma mesma linguagem técnica-científica, exemplo disto é que Rodrigues (2001), Cruz (2003) e a OMT (2005) utilizam diferentes nomenclaturas para fazer referência aos três espaços nos quais o turismo se manifesta, conforme visto na sub-subseção 2.1.1. Apesar disto, que se considera uma das fragilidades do campo teórico do turismo, o principal elemento que adensou as já complexas variáveis que o fenômeno envolve (são elas: sociais, culturais, econômicas, políticas, psicológicas, ecológicas e tecnológicas) foi o contexto metropolitano no qual o elemento central desta análise – o município de Lauro de Freitas – se insere.

Sabendo-se do peso do contexto para a análise posta, e em atenção ao segundo objetivo específico estabelecido para este texto, qual seja, descrever os processos urbanos que conduziram a RMS a assumir a atual configuração, com enfoque especial sobre a relação entre os municípios de Lauro de Freitas e Salvador/BA, tornou-se necessário um resgate do processo de formação da RMS, contemplando seus elementos constituintes e suas principais causas e efeitos. O entendimento acerca desse processo, notadamente sob a perspectiva de autores como Carvalho e Pereira (2008; 2014), Souza (2008) e Silva, Silva e Silva (2015), apontou, sobretudo, para uma RMS macrocéfala, heterogênea e excessivamente dependente de sua capital – que foi central na análise de todos os autores citados. Tendo em vista o norte estabelecido para esta pesquisa –, percebeu-se a necessidade de desenvolver semelhante análise da RMS, observando, contudo, o comportamento assumido por Lauro de Freitas nesse processo



de criação, desenvolvimento e consolidação da região e de si próprio, enquanto município.

Tal prisma de observação possibilitou perceber Lauro de Freitas inicialmente inativo tanto em seu processo de instituição como ente federado, quanto no direcionamento das alterações demográficas – resultado de intensos fluxos imigratórios intra e intermetropolitanos -, da matriz produtiva – inicialmente centrada em atividades do setor primário – e no relacionamento que passou a estabelecer com os municípios de seu entorno, notadamente a capital. Lauro de Freitas sobe à categoria de município em 1962 com menos de 10 mil habitantes, uma década depois já é inserido na RMS, apresentando, no censo de 1980, pouco mais de 35 mil habitantes<sup>100</sup>. A década de 1970 constitui-se num dos marcos para o direcionamento que se daria à Lauro de Freitas, visto que, no período, abriu-se a Av. Paralela e a Estrada do Coco, diminuindo as distâncias entre Lauro de Freitas e a capital, que culminaria em conurbação e uma aproximação que se consolidaria nas décadas seguintes; surgiu, em Camaçari, o COPEC, uma das principais influências para o adensamento de Lauro de Freitas como município de residência, ao que perderia paulatinamente seu papel de destino de veraneio; e, ao final dessa mesma década, tem-se a inauguração de Vilas do Atlântico, que figura como causa e efeito de uma série de alterações que seriam impressas no novo Lauro de Freitas que passava a se configurar. Importante destacar que esse último é efeito do novo e maciço fluxo de imigrantes com maior escolaridade e renda que vinha à Lauro de Freitas, em sua maioria, atraído pela instalação do COPEC, conforme ressaltado por Dias (2006); e é causa da geração e diversificação da oferta de bens e serviços disponíveis no município.

Até esse momento, como se viu, Lauro de Freitas mostrou-se um mero coadjuvante em seu próprio desenvolvimento, que se dava, unicamente, a partir de movimentos externos a si. Somente na década de 1990 é que o município apresenta ações que evidenciam seu interesse de se tornar ator ativo nesse processo, através da atração de empresas para o município por meio de incentivos fiscais. O turismo também foi alvo desse tipo de ação, por meio do Programa de Desenvolvimento Turístico (DESENTUR), que instituiu incentivos fiscais específicos para empreendimentos turísticos – estes que, por sinal, contribuíram para o aumento no número de empregados

---

<sup>100</sup> Conforme visto no Quadro 7.

em turismo, que saltou de 1,56% para 3,01% do total de empregos no município, conforme visto nas Tabelas 5 e 6.

Afunilando a análise para o viés setorial, com vistas a atender o terceiro objetivo específico desta dissertação, ou seja, apresentar a dinâmica atual do turismo na RMS, observando o papel de cada município, chegou-se a um panorama díspar no que diz respeito ao turismo nesses municípios. Tem-se Salvador que assume papel de capilarizador dos fluxos, ou, de acordo com a categorização de Boullón (1990b), centro de distribuição, sobretudo por sediar o Aeroporto Internacional Luís Eduardo Magalhães, que é portão de entrada de 30,8% dos turistas internacionais que vêm a Bahia e de 93% dos turistas nacionais que acessaram o estado por via aérea em 2015 (BRASIL, 2016b). Os outros oito municípios turísticos da RMS (Camaçari, Candeias, Itaparica, Lauro de Freitas, Madre de Deus, Mata de São João, São Francisco do Conde e Vera Cruz) apresentam comportamentos e níveis de competitividade diferenciados entre si, tendo como elemento comum as praias, atrativo presente em todos os municípios turísticos da região.

A aplicação da categorização de Boullón (1990b) aos municípios turísticos da RMS permitiu notar que a realização da atividade em todos esses municípios depende direta ou indiretamente de Salvador. Mesmo um destino de maior envergadura, como Praia do Forte (Mata de São João), tem boa parte de seu fluxo distribuído pela capital. Nos demais, essa dependência é mais acentuada, em razão de fatores como a baixa hierarquia de seus atrativos e/ou sua localização com relação a Salvador, que em todos os casos é opção mais facilitada de acesso para qualquer um desses destinos. A Figura 22 ilustra a questão com maior clareza.

Atentando para Lauro de Freitas nesse contexto, verifica-se que o município apresenta três tipos de comportamento, sendo os dois primeiros como centro de excursão e de recreação, uma vez que, pela baixa hierarquia de seus atrativos, não é capaz de, *per se*, motivar uma viagem turística, captando fluxos de Salvador. A terceira e mais atípica função desempenhada pelo município carece, inclusive, de uma alcunha, por não figurar entre as classificações propostas por Boullón (1990b). Isso porque, identifica-se em Lauro de Freitas um fluxo de visitantes que, apesar de fixar sua estadia no município, tem o seu objetivo central de viagem situado em outros municípios, especialmente Camaçari, São Francisco do Conde e Salvador. Todavia, diferente do que ocorre com os centros de escala, nesse tipo de fluxo o visitante não se hospeda no município para, um ou dois pernoites depois, continuar sua viagem até seu destino final,

mas tem em Lauro de Freitas parada final de hospedagem, tendo o motivador do deslocamento em um dos municípios do entorno.

Desse modo, em vistas das categorias do espaço turístico de Boullón (1990a, 1990b), relatadas no corpo deste texto, não foi possível enquadrar perfeitamente o que se considerou como sendo o principal comportamento do turismo no município de Lauro de Freitas em nenhuma das categorias previamente definidas pelo autor, o que exigiu a construção de uma nova categoria denominada, aqui, como “Centro Turístico Dormitório”. Sendo uma espécie de variante dos centros de escala e de distribuição em que, diferentemente do primeiro, o visitante se hospeda num município que não é efetivamente seu destino fim, mas se fixa ali por benefícios logísticos que aquele destino possa lhe oferecer, fazendo o movimento pendular até seu destino final tantas vezes quanto ali permanecer. Por outro lado, apesar de distribuir esse fluxo para um dos municípios de seu entorno, difere dos centros de distribuição porque, nesse caso, a finalidade de se fixar naquele local não é “[...] *conocer la mayor parte de los atractivos que se operan desde el mismo*”<sup>101</sup> (BOULLÓN, 1990b, p. 75), mas ter fácil acesso ao único elemento motivador do deslocamento, estando hospedado num município com boas conexões viárias. Logo, entende-se que, nesse caso, o atrativo maior é a localização.

No caso específico de Lauro de Freitas, o referido tipo de visitante escolhe o município notadamente em razão de sua proximidade com o Aeroporto Internacional - elemento ressaltado no material promocional de boa parte de seus meios de hospedagem, sobretudo os voltados ao público corporativo - e, também, por conta da oferta de serviços que o município possui, elemento também enfatizado pela diretora de turismo (DETUR/SETEL) de Lauro de Freitas. Segundo ela, Lauro de Freitas possui os melhores restaurantes da RMS (ARAGÃO, 2016, informação verbal), fato atestado tanto por Chame Dias, que faz referência às diversas “grifes” situadas no interior de Vilas do Atlântico – que vão desde salões de beleza a restaurantes – (DIAS, 2016, informação verbal), quanto no PDITS Salvador e entorno, no qual apresenta-se Lauro de Freitas, juntamente com Salvador e Praia do Forte (Mata de São João), como os destinos onde se concentram as melhores opções de restaurantes turísticos da RMS (BAHIA, [2007b]).

---

<sup>101</sup> “[...] conhecer a maior parte dos atrativos que se operam a partir dele” (tradução nossa).

Com relação ao peso do turismo em Lauro de Freitas, entende-se que a atividade desempenha papel secundário no município, no sentido de que não recebe, por parte da gestão pública municipal, atenção central – até mesmo por conta de o município estar inserido de modo discreto no mapa turístico do estado. Na própria pasta a qual o turismo integrava até o final de 2016, Secretaria de Turismo, Esporte e Lazer (SETEL), verificou-se que a atividade não era central, figurando ao lado do esporte e do lazer. A coadjuvação do turismo na SETEL é ressaltada pela própria diretora de turismo do município, que afirma que o turismo não foi encarado como prioridade, sendo que o foco maior sempre esteve ligado aos esportes e correlatos (ARAGÃO, 2016, informação verbal).

Além disso, para empreender essa reflexão vale recobrar o entendimento de espaço urbano de Corrêa (2002), que o entende como um conglomerado de diferentes usos, dos quais o turismo faz parte. Assim, outro fator que contribuiu para que o turismo figurasse apenas como “auxiliar” em Lauro de Freitas foi a própria lógica de usos do solo a partir da qual o município se desenvolveu, centrando-se na lógica residencial, conforme ressaltado por Dias (2006; 2016, informação verbal). Lógica esta que começou a se instalar no município desde o final da década de 1970 e amadureceu nos anos seguintes, como visto na sub-subseção 3.2.2. Sua consolidação no município se deu de modo não a impedir que o turismo se instalasse, mas por permitir a concorrência de usos, porém, como já há um uso consolidado não há interesse na instalação expressiva e efetiva do turismo sobre esse espaço.

Logo, o turismo em Lauro de Freitas é atividade secundária e acredita-se que não deva deixar de ser – até mesmo porque as possibilidades de se tornar atividade central são escassas, ao menos a curto prazo, pelas razões acima explicitadas. É imprescindível que Lauro de Freitas entenda sua aptidão, sobretudo, para o turismo de negócios, focalizando suas ações na qualificação dos equipamentos com vistas a esse público. O município pode se constituir como “município âncora” no segmento, uma vez que, se lhe faltam atrativos de maior hierarquia e melhor qualificação, sua localização muito lhe favorece nesse quesito, sendo, portanto, um elemento a ser melhor explorado.

Esse diagnóstico da dinâmica do turismo de Lauro de Freitas e sua relação com os municípios do entorno metropolitano serviram de base para o alcance do último objetivo específico aqui estabelecido (propor estratégias de potencialização do papel de Lauro de Freitas para o turismo metropolitano). Subsidiado por essas informações e

com base na Figura 22, percebeu-se que o turismo na RMS se dá de modo interdependente e aproximado entre os municípios, o que permite atestar a validade das considerações com respeito ao turismo metropolitano<sup>102</sup> como realidade – embora ainda com potenciais a serem atualizados - no que tange aos municípios turísticos da RMS, ou melhor, ao turismo metropolitano. A integração setorial, no que tange ao turismo, pressuposta, por definição, para o turismo metropolitano, é uma realidade atestada pela troca de fluxos turísticos existente entre esses municípios. Logo, tem-se um turismo que se realiza regionalmente, uma vez que não se limita a um ou outro município, pelo contrário, é capilarizado a partir da metrópole para os demais destinos que compõem o entorno turístico metropolitano.

No caso específico da relação estabelecida entre Lauro de Freitas e Salvador, a intensidade é tamanha que, como visto na subseção 4.3.2, alguns meios de hospedagem de Lauro de Freitas se identificam como sendo de Salvador e muitos dos visitantes sequer sabem que estão em Lauro de Freitas, tamanha a integração dos municípios – resultado da conurbação dos mesmos e seus reflexos sobre a atividade turística.

Acredita-se ser válido, entretanto, questionar-se até que ponto é positivo vincular a imagem de Lauro de Freitas à Salvador – que muitas vezes se dá por meio da subtração de qualquer menção ao município em detrimento da ênfase à proximidade da capital ou do Aeroporto Internacional Luís Eduardo Magalhães. Pensando a médio e longo prazo, esse tipo de estratégia pode resultar na manutenção de Lauro de Freitas no lugar onde está, no que diz respeito ao desenvolvimento turístico<sup>103</sup>. Muito dificilmente o município conseguirá definir sua identidade e desenvolver, de modo efetivo, a atividade em seu território. Por outro lado, assumindo a configuração da RMS nos moldes do turismo metropolitano, entende-se que a busca pelo desenvolvimento de uma imagem desaliada de seu fator de maior competitividade – a proximidade com o Aeroporto Internacional, com a capital como um todo e com o município de Camaçari – não seria inteligente, haja vista que acabaria por se tratar de um esforço que, isoladamente, tonar-se-ia mais oneroso e com pouco poder de competitividade, acreditando-se que um esforço cooperativo seria de maior valia. Ou seja, o aumento da

---

<sup>102</sup> Na perspectiva aqui desenvolvida a partir das contribuições de Marchena Gómez (1995) e Bote Gómez (1995), como visto na subseção 2.3.

<sup>103</sup> Azzoni (1993) discute a questão e apresenta uma dicotomia entre “desenvolvimento do turismo”, que entende como o mero crescimento da atividade num determinado perímetro, e “desenvolvimento turístico”, como o desenvolvimento da atividade de modo sistêmico, ou seja, quando o bom desempenho setorial consegue redundar em efeitos de encadeamentos que tragam um aporte de riquezas que alcance a população de modo a mitigar a pobreza e contribuir para o desenvolvimento local/regional.

complementaridade entre destinos metropolitanos em prol do crescimento nos níveis de competitividade do destino metropolitano visto de modo integrado.

Um outro elemento que não se pode deixar de mencionar é a questão da mobilidade. O adensamento de Lauro de Freitas fez com que o município se constituísse em um dos principais gargalos viários para quem segue em direção ao Litoral Norte. Nesse sentido, dois grandes investimentos viários estão sendo realizados e, apesar de não ser possível precisar o impacto que sua conclusão trará, notadamente para o município de Lauro de Freitas, já se pode construir algumas inferências. O primeiro deles é o Sistema Metroviário Salvador/Lauro de Freitas, sua chegada à Lauro de Freitas trará maior velocidade e fluidez na troca de fluxos entre o município e a capital, podendo desencadear uma alteração no comportamento dos fluxos de Lauro de Freitas, sobretudo no que diz respeito a seu papel enquanto centro turístico de excursão. Isto porque, um sistema de transporte por metrô, mesmo com um trajeto limitado como vem sendo feito o de Salvador/Lauro de Freitas, por facilitar o movimento tanto de ida quanto de retorno, pode fazer com que uma fatia maior de excursionistas passe a frequentar Lauro de Freitas, o que acrescenta uma nova variável as já consideradas no corpo deste texto, sendo, portanto, um movimento passível de considerações futuras.

O segundo desses investimentos é a Via Expressa Lauro de Freitas-Camaçari<sup>104</sup>, cujas obras foram iniciadas em janeiro de 2015, mas que ainda não foram concluídas. O investimento se propõe a aliviar as vias da região norte de Salvador, especialmente as avenidas Luis Viana (Paralela) e Dorival Caymmi e o Complexo Dois de Julho, nas proximidades do Aeroporto Internacional Luís Eduardo Magalhães, como também o tráfego no interior de Lauro de Freitas e, assim, facilitar o acesso à Camaçari e Litoral Norte como um todo.

Ambos são investimentos em processo, mas que, certamente, uma vez concluídos alterarão em certa medida a dinâmica de Lauro de Freitas e seu relacionamento com Salvador.

Uma vez entendida essa realidade, desenvolveu-se algumas propostas de ações que podem ser tomadas, sobretudo, pela gestão municipal do turismo, para maximizar o posicionamento do município, no que diz respeito a atividade turística e, por consequência, sua contribuição para o turismo metropolitano. São elas:

---

<sup>104</sup> Ligando a Av. Luis Viana à BA- 526, na altura do Km-18,5 da Rodovia Cia Aeroporto, e esta à BA-099, na Estrada do Coco, contornando a região central do município de Lauro de Freitas (BAHIA, 2016).

1. Reunir-se com o empresariado ligado ao turismo a fim de melhorar o relacionamento entre este e a gestão pública, uma vez que se percebeu não haver um alinhamento entre esses agentes, o que não pode ser mantido, sob pena de estagnação ou involução da atividade;
2. Incentivar o empresariado ligado ao turismo a inserir/atualizar seus respectivos dados no Cadastur, apresentando os benefícios do cadastro que facilitará, inclusive, a inventariação da oferta turística do município, há muito ansiado tanto pelo empresariado quanto pela gestão pública, conforme ressaltado por Aragão (2016, informação verbal);
3. Apresentar ao empresariado vinculado ao turismo o diagnóstico da atividade no município, apontando para os principais nichos passíveis de aperfeiçoamento ou investimento, assim como as estratégias que a gestão do setor pretende seguir, uma vez que a cooperação de ambos os lados, em esforço conjunto, é imprescindível para o sucesso das investidas;
4. Promover o destino Lauro de Freitas não o centrando em atrativos “sol e praia”, haja vista que esse tipo de atrativo já tem exemplos consolidados na RMS e no Litoral Norte, como Praia do Forte e a própria Salvador -, mas reforçando sua inclinação ao turismo corporativo e seu principal atrativo – a localização;
5. Buscar, juntamente com a iniciativa privada, o desenvolvimento de atividades culturais no município, em vistas de aumentar a permanência média de seus visitantes – que hoje é de 1 a 2 pernoites.

Com referência à questão central que norteou esta pesquisa - qual seja: qual o papel de Lauro de Freitas/BA na atual dinâmica metropolitana, no que tange ao turismo? - acredita-se que foi atendida, visto que se verificou um turismo em Lauro de Freitas que, em sua maioria, não pertence ao município, mas a RMS. De modo que, para além das duas funções constatadas a partir da aplicação da categorização de Boullón (Centro Turístico de Excursão e de Recreação) e uma terceira desenvolvida a partir delas (Centro Turístico Dormitório), por meio da análise da realidade do turismo no município, em síntese, pode-se afirmar que Lauro de Freitas desempenha um papel integrado ao turismo metropolitano, uma vez que seus fluxos estão diretamente vinculados aos municípios turísticos de seu entorno – sobretudo Camaçari e Salvador.

Assim, entende-se que a identidade de Lauro de Freitas é não ter identidade, considerando que seu mais forte traço identitário não lhe é próprio, mas metropolitano,

configurando-o, assim, como um destino metropolitano que, por consequência, tem uma identidade metropolitana.



## REFERÊNCIAS

54 ANOS de emancipação de Lauro de Freitas. **Vilas Magazine**. Lauro de Freitas, 31 jul. 2016. Disponível em: <<http://www.vilasmagazine.com.br/noticia-detalle.php?idConteudo=00000001489>>. Acesso em: 01 dez. 2016.

ALMEIDA, Eleny Vilas Boas de. **Reserva indígena Tha-Féne**: uma comunidade em busca de reconhecimento no município de Lauro de Freitas. 2013. Monografia (Licenciatura em História)- UNEB, Lauro de Freitas, 2013.

ALMEIDA, P. H. A economia de Salvador e a formação de sua Região Metropolitana. In CARVALHO, I. M. M.; PEREIRA, G. C. (Orgs.). **Como anda Salvador e sua região metropolitana**. 2. ed. rev. Salvador: EDUFBA, 2008. p. 11-53.

ARAGÃO, F. P. **Entrevista I**. [out. 2016]. Entrevistador: Luciano Campos Reis Junior. Salvador, 2016. DETUR – Fernanda Aragão.mp3 (56 min.).

ARAÚJO, C. P. Da Embratur à política nacional de turismo. **Pós-**, v. 19, n. 31, São Paulo, 2012. p. 146-163.

ARAÚJO, E. F. Entre o litoral e o urbano: o turismo litorâneo na Região Metropolitana de Fortaleza. **Caminhos de Geografia** [online], Uberlândia: UFU, v. 14, n. 45, 2013.

AZZONI, C. R. Desenvolvimento do turismo ou desenvolvimento turístico: reflexões com base em duas regiões atrasadas em São Paulo. **Turismo em Análise**, São Paulo, v. 4, n. 2, p. 37-53, nov. 1993.

BAHIA. Bahiatursa. **Costa dos Coqueiros**. Salvador: Bahiatursa, 2016a. Disponível em: <<http://bahia.com.br/destinos/costa-dos-coqueiros/>>. Acesso em: 30 maio 2016.

\_\_\_\_\_. Secretaria de Desenvolvimento Econômico. **Invista na Bahia**: Turismo. Salvador: SDE, 2016b. Disponível em: <<http://www.sde.ba.gov.br/pagina.aspx?pagina=turismo>>. Acesso em 02 jun. 2016.

\_\_\_\_\_. Departamento de Infraestrutura de Transportes – DERBA. **Mapas Rodoviários**. Salvador: DERBA, 2016c. Disponível em: <<http://www.derba.ba.gov.br/portal/servmapas>>. Acesso em: 14 out. 2016.

\_\_\_\_\_. Secretaria de Comunicação Social – SECOM. **Via Metropolitana está com quase 50% das obras concluídas**. Salvador: SECOM. Disponível em: <<http://www.secom.ba.gov.br/2016/06/133296/Via-Metropolitana-esta-com-quase-50-das-obras-concluidas.html>>. Acesso em: 17 fev. 2017.

\_\_\_\_\_. Sistema de Informações e Estatísticas do Estado da Bahia. **Boletim**, n. 3, 2015.

\_\_\_\_\_. Secretaria de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia - SEDUR. **Diagnóstico da Ilha de Itaparica**, n° 002. Salvador: Instituto Polis, 2014a.

\_\_\_\_\_. Secretaria de Infraestrutura Hídrica e Saneamento. **Plano de Abastecimento de Água da RMS, Santo Amaro e Saubara**. Fase 1, Tomo II, 2014b. Disponível em:

<<http://www.sih.s.ba.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=14>>. Acesso em: 25 nov. 2016.

\_\_\_\_\_. Sistema de Informações e Estatísticas do Estado da Bahia. **Boletim**, n. 2, 2013.

\_\_\_\_\_. Secretaria de Turismo. **Revista Viver Bahia é muito mais**, Salvador, 2013b

\_\_\_\_\_. Secretaria de Turismo. **Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável – PDITS: Polo turístico da Baía de Todos-os-Santos**. Salvador, 2012a.

\_\_\_\_\_. Bahiatursa. **Guia de turismo e viagem de Salvador, Bahia e Nordeste**. Salvador, 2012b. Disponível em: <<http://www.bahia.ws/mapa-bahia/>>. Acesso em: 30 maio 2016.

\_\_\_\_\_. Secretaria de Infraestrutura e Transportes da Bahia. **Pesquisa de Mobilidade na Região Metropolitana de Salvador**. Salvador, 2012c.

\_\_\_\_\_. Secretaria de Turismo. **Caracterização do turismo receptivo na Bahia – Relatório final**. São Paulo: FIPE, 2012d.

\_\_\_\_\_. Secretaria de Infraestrutura e Transportes da Bahia. **Banco de dados da pesquisa de mobilidade urbana da Região Metropolitana de Salvador e Feira de Santana**. Salvador: SEINFRA, 2012e.

\_\_\_\_\_. Observatório de Turismo da Bahia. **Principais destinos**, 2011a. Disponível em: <<http://observatorio.turismo.ba.gov.br/principais-destinos/>>. Acesso em: 1 nov. 2016.

\_\_\_\_\_. Secretaria de Turismo. **Observatório de Turismo da Bahia**. Salvador: Setur, 2011b. Disponível em: <<http://observatorio.turismo.ba.gov.br/indicadores/fluxo-turistico/>>. Acesso em: 30 maio 2016.

\_\_\_\_\_. Secretaria de Cultura e Turismo. **PDITS Polo Litoral Sul**. Salvador: SCT, [2007a]. Disponível em: <<http://www.setur.ba.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=27>>. Acesso em: 30 maio 2016.

\_\_\_\_\_. Secretaria de Cultura e Turismo. **PDITS Polo Salvador e entorno**. Salvador: SCT, [2007b].

\_\_\_\_\_. Secretaria de Cultura e Turismo. **Século XXI - Consolidação do Turismo: estratégia turística da Bahia 2003 - 2020**. Salvador, 2005.

BANCO DO NORDESTE. **Prodetur/NE II – Objetivos**. Fortaleza, 2016a. Disponível em: <<http://www.bnb.gov.br/web/guest/objetivos2>>. Acesso em: 24 mar. 2016.

BANCO DO NORDESTE. **Prodetur/NE II - Pólos de Turismo**. Fortaleza, 2016b. Disponível em: <<http://www.bnb.gov.br/prodetur/ne-ii/polos-de-turismo>>. Acesso em: 24 mar. 2016.

BARRETO, I. J. O surgimento de novas regiões metropolitanas no Brasil: uma discussão a respeito do caso de Sorocaba (SP). **Revista Brasileira de Geografia Econômica**, São Gonçalo, ano 1, n. 1, 2012. Disponível em: <<http://espacoeconomia.revues.org/374>>. Acesso em: 4 set. 2016.

BELHOT, R. V.; FERRAZ, A. P. C. M. Taxonomia de Bloom: revisão teórica e apresentação das adequações do instrumento para definição de objetivos instrucionais. **Gestão & Produção**, São Carlos, v. 17, n. 2, p. 421-431, 2010.

BENI, M. C. **Análise estrutural do turismo**. 13. ed. São Paulo: SENAC, 2008.

BENI, M. C. (Org.). **Turismo: planejamento estratégico e capacidade de gestão**. Barueri-SP: Manole, 2012.

BORGES, S. S.; SERPA, A. O papel dos agentes públicos e da sociedade civil na implementação de políticas de desenvolvimento territorial no estado da Bahia: uma análise preliminar. **Revista Geografares**, Vitória-ES: UFES, n. 11, p. 31-59, 2012.

BOTE GÓMEZ, Venancio. La estrategia del turismo metropolitano: el caso de Madrid. **Estudios Turísticos**, n. 126, p. 101-18, 1995.

BOULLÓN, R. C. **Los municipios turísticos**. México: Editorial Trillas, 1990a.

BOULLÓN, R. C. **Planificación del espacio turístico**. México: Editorial Trillas, 1990b.

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. **Unidades de Conservação: Categorias**. Brasília: MMA, 2016a. Disponível em: <<http://www.mma.gov.br/areas-protetidas/unidades-de-conservacao/categorias>>. Acesso em: 24 maio 2016.

\_\_\_\_\_. Ministério do Turismo. **Anuário Estatístico de Turismo – 2016**. Brasília: MTur, 2016b. v. 43. Disponível em: <<http://www.dadosefatos.turismo.gov.br/2016-02-04-11-53-05.html>>. Acesso em: 29 nov. 2016.

\_\_\_\_\_. Ministério do Turismo. **Sobre o Cadastur**. Brasília, 2016c. Disponível em: <<http://www.cadastur.turismo.gov.br/cadastur/SobreCadastur.mtur>>. Acesso em: 27 dez. 2016.

\_\_\_\_\_. Ministério do Turismo. **Pesquisa de Prestadores**. Brasília, 2016d. Disponível em: <<http://www.cadastur.turismo.gov.br/cadastur/PesquisarEmpresas.mtur>>. Acesso em: 27 dez. 2016.

\_\_\_\_\_. Ministério do Turismo. **Índice de Competitividade do Turismo Nacional**. Brasília, 2015a. Disponível em: <[http://www.dadosefatos.turismo.gov.br/dadosefatos/espaco\\_academico/destinos\\_indutores/20160321.html](http://www.dadosefatos.turismo.gov.br/dadosefatos/espaco_academico/destinos_indutores/20160321.html)>. Acesso em: 30 maio 2016.

\_\_\_\_\_. Ministério do Planejamento. **Governança Metropolitana no Brasil: Relatório de Pesquisa**. Rio de Janeiro: IPEA, 2015b.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 13.089 de 12 de janeiro de 2015**. Institui o Estatuto da Metrópole, altera a lei n  10.257 de 10 de julho de 2001 e dá outras providências. Brasília: Casa Civil, 2015c. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2015-2018/2015/Lei/L13089.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Lei/L13089.htm)>. Acesso em: 12 set. 2016.

\_\_\_\_\_. Ministério do Turismo. **Plano Nacional de Turismo 2013-2016: o turismo fazendo mais pelo Brasil**. Brasília, 2013.

\_\_\_\_\_. Ministério do Turismo. **Avalia o do Programa de Regionaliza o do Turismo – Roteiros do Brasil: resumo executivo**. Brasília, 2010.

\_\_\_\_\_. Ministério do Turismo. **Plano Nacional de Turismo 2007-2010: uma viagem de inclusão**. Brasília, 2007.

\_\_\_\_\_. Instituto Brasileiro de Turismo (EMBRATUR). **Retratos de uma caminhada: PNMT 8 anos**. Brasília: EMBRATUR, 2002.

\_\_\_\_\_. **Constitui o (1988). Constitui o da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988. Disponível em: <<http://www.jusbrasil.com.br/topicos/10635918/artigo-43-da-constituicao-federal-de-1988>>. Acesso em: 24 nov. 2016.

\_\_\_\_\_. **Lei n  1.348, de 10 de fevereiro de 1951**. Dispõe sobre a revisão dos limites da área do polígono das secas. Casa Civil, 1951. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L1348.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L1348.htm)>. Acesso em: 13 dez. 2016.

\_\_\_\_\_. **Lei n  175, de 7 de janeiro de 1936**. Regula o disposto no art. 177 da Constitui o. Câmara Legislativa, 1936. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1930-1939/lei-175-7-janeiro-1936-505857-publicacaooriginal-76071-pl.html>>. Acesso em: 13 dez. 2016.

CARIGÉ, A. A. **Cidades Metropolitanas: a cidade de Lauro de Freitas na RMS/BA**. 2007. Disserta o (Mestrado em Geografia)- Universidade Federal da Bahia - UFBA, Salvador, 2007.

CARVALHO, I. M. M.; PEREIRA, G. C. (Org.). **Salvador: transforma es na ordem urbana**. 2. ed. rev. Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metr poles, 2014. (Série estudos comparativos).

CARVALHO, I. M. M.; PEREIRA, G. C. As “cidades” de Salvador. In: CARVALHO, I. M. M.; PEREIRA, G. C. (Org.). **Como anda Salvador e sua região metropolitana** [online]. 2. ed. rev. Salvador: EDUFBA, 2008.

CASTROGIOVANNI, A.C. (Org.). **Turismo urbano**. São Paulo: Contexto, 2000.

CATAMARÃS deixam de fazer a travessia entre Salvador e Madre de Deus. **Correio**. 26 nov. 2015. Disponível em: <<http://www.correio24horas.com.br/detalhe/noticia/catamaras-deixam-de-fazer-a>>

travessia-entre-salvador-e-madre-de-deus/?cHash=3a2a6785b1feefcb874b67169938aeb5>. Acesso em: 27 nov. 2016.

CERQUEIRA, P. S.; PINHEIRO, L. I. F.; OLIVEIRA, K. C. S. Políticas públicas destinadas ao desenvolvimento do turismo na Bahia. In: SEMANA DO ECONOMISTA, 4., ENCONTRO DE EGRESSOS, 5., Santa Cruz-BA, 2014. **Anais...** Santa Cruz-BA: UESC, 2014.

COELHO, M. H. P.; SAKOWSKI, P. A. M. **Perfil da mão de obra do turismo no Brasil nas Atividades Características do Turismo e em ocupações**. Brasília: IPEA, 2014. Disponível em: <[http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com\\_content&view=article&id=21756](http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=21756)>. Acesso em: 1 nov. 2016.

CORRÊA, R. L. **O espaço urbano**. 4. ed. São Paulo: Ática, 2002.

CRUZ, R. C. A. Políticas públicas de turismo no Brasil: território usado, território negligenciado. **Geosul**, Florianópolis, v. 20, n. 40, 2005. p. 27-43.

CRUZ, R. C. A. **Introdução à Geografia do Turismo**. 2. ed. São Paulo: Roca, 2003.

CRUZ, R. C. A. Lugar, não-lugar e realidade virtual no turismo globalizado. **Revista do Departamento de Geografia**, São Paulo, v. 10, p. 73-78, 1996.

CUNHA, L. C. M. **Toré – da aldeia para a cidade: Música e territorialidade indígena na Grande Salvador**. 2008. Dissertação (Mestrado em Etnomusicologia)- Universidade Federal da Bahia -UFBA, Salvador, 2008.

DEMERGIA, R. M. Complexo Costa do Sauipe é inaugurado na Bahia. Santo André: **Diário do Grande ABC**, 25 de outubro de 2000. Disponível em: <<http://www.dgabc.com.br/Noticia/134552/complexo-costa-do-sauipe-e-inaugurado-na-bahia>>. Acesso em: 31 out. 2016.

DIAS, P. C. **Entrevista II**. [out. 2016]. Entrevistador: Luciano Campos Reis Junior. Salvador, 2016. Chame Dias.mp3 (78 min.).

DIAS, P. C. **A construção da segregação residencial em Lauro de Freitas/BA: estudo das características e implicações do processo**. 2006. Dissertação (Mestrado em Geografia)- Universidade Federal da Bahia - UFBA, Salvador, 2006.

FERNANDES, A.S. A. A gestão Metropolitana no Brasil em perspectiva comparada: os casos das regiões metropolitanas de Salvador e Belo Horizonte. **Cadernos Adenauer**, v.10, n. 4, 2011.

FERNANDES, R.B. **Las Políticas de la Vivienda en la ciudad de Salvador y los procesos de urbanización popular en el caso del Cabula**. 2000. Tese (Doutorado em Geografia Humana)- Universidad de Barcelona, Barcelona, 2000.

FERREIRA, L. S. **Planejamento de Ordenamento Territorial do Turismo na Região Metropolitana de Natal-RN**. 2009. Dissertação (Mestrado em Dinâmica e

Reestruturação do Território)- Universidade Federal do Rio Grande do Norte - UFRN, Natal, 2009.

FONSECA, M. A. P.; FERREIRA, A. L.; SILVA, A. F. C. Investimentos turísticos internacionais no litoral do nordeste brasileiro: novos desafios para a gestão ambiental. In: Encontro de Geógrafos da América Latina, 11, 2007, Bogotá. **Anais eletrônicos...** Bogotá: EGAL, 2007. p. 1-16.

FRANCO, C. R. L.; BAGGI, M. S.; FERREIRA, M. G. T. Governança na Região Metropolitana de Salvador: como estamos? In: COSTA, M. A.; TSUKUMO, I. T. L (Org.). **40 anos de Regiões Metropolitanas no Brasil**. Brasília: IPEA, 2013. (Série Rede Ipea, v. 1).

GALDINO, L. C. F.; COSTA, M. L. Análise das principais políticas públicas de turismo no Brasil, da década de 1990 à atualidade. **Observatório de Inovação do Turismo**, Rio de Janeiro, v. 6, n. 4, 2011.

GARRIDO, I. M. D. A. **Modelos Multiorganizacionais no Turismo: cadeias, clusters e redes**. 2001. Dissertação (Mestrado em Administração)- Universidade Federal da Bahia - UFBA, Salvador, 2001. Disponível em: <<http://www.adm.ufba.br/pt-br/publicacao/modelos-multiorganizacionais-turismo-cadeias-clusters-redes>>. Acesso em: 21 fev. 2017.

HALLAL, D. R.; MÜLLER, D. A Embratur e os cursos superiores de turismo no Brasil: 1970 – 1976. **Revista Rosa dos Ventos**, Caxias do Sul, v. 6, n. 2, 2014. Disponível em: <<http://www.uces.br/etc/revistas/index.php/rosadosventos/issue/view/150>>. Acesso em: 23 nov. 2016.

IGNARRA, Luiz Renato. **Fundamentos do turismo**. 2.ed. rev. São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2003.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **IBGE Cidades: Bahia**. Rio de Janeiro: IBGE, 2016a. Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/uf.php?lang=&coduf=29&search=bahia>>. Acesso em: 10 ago. 2016.

\_\_\_\_\_. **Séries Históricas e Estatísticas**. Brasília, 2016b. Disponível em: <<http://seriesestatisticas.ibge.gov.br/series.aspx?no=10&op=2&vcodigo=POP122&t=taxa-urbanizacao>>. Acesso em: 7 set. 2016.

\_\_\_\_\_. **Produto Interno Bruto dos municípios 2012**. Rio de Janeiro, 2012. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/economia/pibmunicipios/2012/>>. Acesso em: 7 jul. 2016.

\_\_\_\_\_. **Censo Demográfico 2010**. Rio de Janeiro: IBGE, 2010a. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/>>. Acesso em: 19 jul. 2016.

\_\_\_\_\_. **Atlas do Censo Demográfico 2010**. Rio de Janeiro: IBGE, 2010b. Disponível em:

<[http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/default\\_atlas.shtm](http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/default_atlas.shtm)>. Acesso em: 19 jul. 2016.

\_\_\_\_\_. **Sinopse Preliminar do Censo Demográfico - 2000**. Rio de Janeiro: IBGE, 2000.

\_\_\_\_\_. **Sinopse Preliminar do Censo Demográfico - 1991**. Rio de Janeiro: IBGE, 1991.

\_\_\_\_\_. **Sinopse Preliminar do Censo Demográfico - 1980**. Rio de Janeiro: IBGE, 1980.

\_\_\_\_\_. **Sinopse Preliminar do Censo Demográfico - 1970**. Rio de Janeiro: IBGE, 1970.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. Ipeadata, 2016. Disponível em: <[www.ipeadata.gov.br](http://www.ipeadata.gov.br)>. Acesso em: 10 out. 2016.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **Governança Metropolitana no Brasil** – Relatório de Pesquisa. Rio de Janeiro: IPEA, 2015.

IVARS, J. A. **Planificación turística de los espacios regionales en España**. Madrid: Síntesis, 2003.

LAURO DE FREITAS. **Relatório do Departamento de Turismo de Lauro de Freitas**. Lauro de Freitas: SECULT, 2013.

\_\_\_\_\_. **Código tributário e de rendas**. Lauro de Freitas: SEFAZ, 2010.

\_\_\_\_\_. **Diário Oficial de Lauro de Freitas**, Ano II, n. 213, 22 jan. 2009.

\_\_\_\_\_. **Lei municipal nº 1.330, de 30 de dezembro de 2008. Lei do Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal (PDDM)**. Lauro de Freitas, 2008.

\_\_\_\_\_. **Plano Diretor de Desenvolvimento Municipal: relatório diagnóstico**. Lauro de Freitas, 2006.

LINHA de catamarã Salvador-Madre de Deus é inaugurada; veja horários. **G1 Bahia**. 5 fev. 2015. Disponível em:

<<http://g1.globo.com/bahia/verao/2015/noticia/2015/02/linha-de-catamara-salvador-madre-de-deus-e-inaugurada-veja-horarios.html>>. Acesso em: 27 nov. 2016.

LUMMERTZ, V. R. **Programa de Regionalização do Turismo discute potencial do turismo brasileiro em Brasília**. Brasília: Centro de Convenções Ulysses Guimarães, 2013. Entrevista concedida ao NBR Entrevista em 17 maio 2013. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=z5qCj13oAPM>>. Acesso em: 13 out. 2016

MARCHENA GÓMEZ, Manuel. El turismo metropolitano: una aproximación conceptual. **Estudios Turísticos**, Sevilla, Espanha, n. 126, p. 7-21, 1995.

MASCARENHAS, Gilmar. Dimensões e aspectos da metropolização turística no estado do Rio de Janeiro. In: SEMINÁRIO NACIONAL GOVERNANÇA URBANA E DESENVOLVIMENTO METROPOLITANO, 2010, Natal. **Anais...** 2010.

MENDES, H. Um terreiro em cada esquina. **Olá Revista**, nov. 2013. Disponível em: <<http://olarevista.com.br/site/um-terreiro-em-cada-esquina/>>. Acesso em: 22 nov. 2014.

MENEZES, L. A. Expansão urbana e impactos socioambientais: um estudo de caso no município de Lauro de Freitas – Bahia. In: ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DA AMÉRICA LATINA, 10., São Paulo, 2005. **Anais...** São Paulo: Universidade São Paulo - USP, 2005.

NUNES, Carla Cristiane; PINTO, Vicente P. dos Santos. **Campo, cidade, urbano e rural: categorias e representações**. Rio de Janeiro: UFF, 2009.

OLIVEIRA, F. M. As políticas de turismo no Brasil nos anos noventa. **Turismo em Análise**, São Paulo, v. 19, n. 2, 2008.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TURISMO (OMT). **Introdução à Metodologia da Pesquisa em Turismo**. São Paulo: Roca, 2005.

PAIVA, M. G. M. V. Análise do Programa de Desenvolvimento do Turismo do Nordeste (Prodetur/NE) na perspectiva do planejamento estratégico. **Revista de Administração Pública**, Rio de Janeiro, v. 44, n. 2, 2010. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0034-76122010000200002](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-76122010000200002)>. Acesso em: 23 mar. 2016.

PEREIRA, M. G. B. G. S. **Ordenamento do território, densidades hoteleiras e seus efeitos sobre a paisagem no Litoral Norte do estado da Bahia, trecho Forte-Sauípe**. 2008. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Sustentável)- Centro de Desenvolvimento Sustentável, Universidade de Brasília - UNB, Brasília, 2008.

PETROBRAS. Petróleo Brasileiro S.A. **Refinaria Landulpho Alves**, 2016. Disponível em: <<http://www.petrobras.com.br/pt/nossas-atividades/principais-operacoes/refinarias/refinaria-landulpho-alves-rlam.htm>>. Acesso em: 25 set. 2016.

PORTO SEGURO. Secretaria Municipal de Cultura e turismo. **O turismo**, 2016. Disponível em: <<http://www.portoseguro.ba.gov.br/acidade.php?s=turismo>>. Acesso em: 23 nov. 2016.

POUSADA MARIA LUÍZA. **Localização**. Lauro de Freitas, 2016. Disponível em: <<http://www.pousadamarialuiza.com/localizacao.html>>. Acesso em: 28 dez. 2016.

QUINTA PORTUGUESA. **Quem somos**. Lauro de Freitas, 2016. Disponível em: <<http://www.quintaportuguesa.com.br/quem-somos>>. Acesso em: 15 dez. 2016



REBOUÇAS, L. Confira os bairros preferidos de quem procura um imóvel. **Correio 24 horas**, Salvador, 25 out. 2010. Disponível em: <<http://www.correio24horas.com.br/detalhe/noticia/confira-os-bairros-preferidos-de-quem-procura-um-imovel/>> Acesso em: 11 out. 2014.

RECANTO DA BÊNÇÃO. **Seja bem-vindo**. Lauro de Freitas, 2016. Disponível em: <<http://www.recantodabencao.com.br/>>. Acesso em: 30 dez. 2016.

REIS JUNIOR, L. C. **A Lauro de Freitas turística: de potência a ato**. 2014. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Turismo e Hotelaria), UNEB, Salvador, 2014.

RODRIGUES, A. B. **Turismo e espaço: rumo a um conhecimento transdisciplinar**. 3. ed. São Paulo: Hucitec, 2001.

SAKOWSKI, P. A. M. **Mensurando o emprego no setor turismo no Brasil: do nível nacional ao regional e local**. Brasília: IPEA, 2015. Disponível em: <[http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com\\_content&view=article&id=25065&Itemid=383](http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=25065&Itemid=383)>. Acesso em: 1 nov. 2016.

SALVADOR PARADISE. **Home**. Lauro de Freitas, 2016. Disponível em: <<http://www.pousadasalvador.net/pt-br/>>. Acesso em: 25 dez. 2016.

SANTOS, M. **Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico informacional**. São Paulo: Hucitec, 1994.

SANTOS, M. **Espacio y método**. Barcelona: Geocrítica, 1986.

SANTOS, M.; SILVEIRA, M. L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SÃO FRANCISCO DO CONDE. **Cidade com maior PIB per capita do país reverte riqueza em benefícios para a população**. 2012. Disponível em: <<http://saofranciscodoconde.ba.gov.br/cidade-com-maior-pib-per-capita-do-pais-reverte-riqueza-em-beneficios-para-a-populacao/>>. Acesso em: 20 out. 2016.

SÃO FRANCISCO DO CONDE, na Bahia, possui o maior PIB do país. **Ibahia**, 2012. Disponível em: <<http://www.ibahia.com/detalhe/noticia/sao-francisco-do-conde-na-bahia-possui-maior-pib-do-pais/>>. Acesso em: 20. out. 2016.

SÃO PAULO. Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano – EMPLASA. **RMSP**, São Paulo, 2016. Disponível em: <<https://www.pdui.sp.gov.br/rmsp/>>. Acesso em: 25 ago. 2016.

SEBRAE. **Cadeia produtiva do turismo: cenários econômicos e estudos setoriais**. Recife: [s.n.], 2008.

SECRETARIA de Turismo comemora aumento por procura por hotéis para Semana Santa. **Bahia Toda Hora**. 15 mar. 2016. Disponível em: <<http://www.bahiatodahora.com.br/noticias/secretaria-de-turismo-comemora-aumento-da-procura-por-hoteis-para-semana-santa>>. Acesso em: 23 nov. 2016.

SILVA, J. A. S. **Turismo, crescimento e desenvolvimento: uma análise urbano-regional baseada em cluster**. 2004. Tese (Doutorado em Ciências da Comunicação)-Universidade São Paulo - USP, São Paulo, 2004. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/27/27148/tde-02122005-231931/pt-br.php>>. Acesso em: 2 out. 2016.

SILVA, S. B. de M.; SILVA, B. C. N.; SILVA, M. P. Salvador e sua Região Metropolitana: mudanças recentes, conflitos e perspectivas institucionais. **Geotextos**, Salvador: UFBA, v. 11, n. 2, 2015. Disponível em: <<http://www.portalseer.ufba.br/index.php/geotextos/article/view/13056>>. Acesso em: 19 jul. 2016.

SILVA, S. B. de M.; SILVA, B. C. N.; CARVALHO, S. S. Metropolização e turismo no Litoral Norte de Salvador: de um deserto a um território de enclaves? In: CARVALHO, I. M. M.; PEREIRA, G. C. (Orgs.). **Como anda Salvador e sua região metropolitana**. Salvador: EDUFBA, 2008. p. 189-211.

SOUZA, C. Cooperação e coordenação na Região Metropolitana de Salvador: o contexto institucional. In: CARVALHO, I. M. M.; PEREIRA, G. C. (Orgs.). **Como anda Salvador e sua região metropolitana** [online]. 2. ed. rev. Salvador: EDUFBA, 2008.

SPINOLA, N. D. **A trilha perdida: caminhos e descaminhos do desenvolvimento baiano no século XX**. Salvador: Editora Unifacs, 2009a.

SPINOLA, N. D. O PLANDEB. **RDE**, Salvador, ano XI, n. 20, 2009b.

SPINOLA, N. D.; SPINOLA, C. A. Mitos e controvérsias na teoria do desenvolvimento. In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, Porto Alegre, 2013. **Anais...** 2013. Disponível em: <<http://unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/view/4323/4193>>. Acesso em: 24 fev. 2016.

SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS E SOCIAIS DA BAHIA. **Informações Municipais**. Salvador, 2016. Disponível em: <[http://www.sei.ba.gov.br/index.php?option=com\\_wrapper&view=wrapper&Itemid=729](http://www.sei.ba.gov.br/index.php?option=com_wrapper&view=wrapper&Itemid=729)>. Acesso em: 20 out. 2016.

TRAVASSOS, S. C. **Entrevista III**. [out. 2016]. Entrevistador: Luciano Campos Reis Junior. Salvador, 2016. SEPLAN.mp3 (45 min.).

TRENTIN, F.; FRATUCCI, A. C. Política Nacional De Turismo no Brasil: da municipalização à regionalização. International Conference on Tourism & Management Studies. **Book of Proceedings**, Algarve, v. 1, p. 839-848, 2011.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001.

## ANEXO A – CORREDOR TURÍSTICO BA-099



Fonte: Bahia (2012).

## ANEXO B – BRASIL, REGIÕES METROPOLITANAS E REGIÕES INTEGRADAS DE DESENVOLVIMENTO, 2010



Fonte: Brasil (2012).

**ANEXO C – RMS, PESSOAL OCUPADO POR MUNICÍPIO E SETOR DE ATIVIDADE, 1970-1995**

MUNICÍPIOS	1970	1975	1980	1985	1995
<b>CAMAÇARI</b>					
Agropecuária	6.790	7.128	7.675	8.427	605
<b>Industria</b>	<b>1.465</b>	<b>3.968</b>	<b>15.855</b>	<b>20.473</b>	<b>11.712</b>
Comércio	412	627	911	2.031	3.140
Serviços	210	557	1.604	4.372	2.416
<b>CANDEIAS</b>					
Agropecuária	2.545	2.257	1.883	5.301	660
<b>Industria</b>	<b>804</b>	<b>2.901</b>	<b>3.498</b>	<b>4.148</b>	<b>1.967</b>
<b>Comércio</b>	<b>490</b>	<b>657</b>	<b>572</b>	<b>813</b>	<b>1.463</b>
Serviços	251	504	1.034	1.328	568
<b>DIAS D'ÁVILA</b>					
Agropecuária					179
<b>Industria</b>					<b>1294</b>
Comércio					843
Serviços					325
<b>ITAPARICA</b>					
Agropecuária	1.465	637	592	775	58
Industria	174	0	83	16	50
<b>Comércio</b>	<b>161</b>	<b>93</b>	<b>75</b>	<b>461</b>	<b>243</b>
<b>Serviços</b>	<b>59</b>	<b>75</b>	<b>118</b>	<b>243</b>	<b>100</b>
<b>LAURO DE FREITAS</b>					
Agropecuária	446	443	535	290	198
Industria	109	381	1.008	858	2.029
<b>Comércio</b>	<b>92</b>	<b>96</b>	<b>291</b>	<b>683</b>	<b>3.810</b>
Serviços	37	94	158	366	1.599
<b>MADRE DE DEUS</b>					
Agropecuária					24
Industria					91
<b>Comércio</b>					<b>159</b>
Serviços					81
<b>MATA DE SÃO JOSÃO</b>					
<b>Agropecuária</b>	<b>4.557</b>	<b>4.765</b>	<b>5.854</b>	<b>5.794</b>	<b>3.071</b>
Industria	195	193	327	218	290
Comércio	179	330	250	196	317
<b>Serviços</b>	<b>101</b>	<b>106</b>	<b>117</b>	<b>444</b>	<b>652</b>
<b>POJUCA</b>					
<b>Agropecuária</b>	<b>839</b>	<b>1.856</b>	<b>2.529</b>	<b>2.775</b>	<b>444</b>
Industria	402	1.015	815	811	239
Comércio	112	143	135	161	358
Serviços	58	95	98	114	306

<b>SALVADOR</b>					
Agropecuária	2.844	2.369	875	1.494	374
Industria	18.394	23.196	37.518	30.293	30.350
<b>Comércio</b>	<b>30.826</b>	<b>37.256</b>	<b>52.639</b>	<b>65.443</b>	<b>103.706</b>
<b>Serviços</b>	<b>14.870</b>	<b>26.221</b>	<b>39.442</b>	<b>54.640</b>	<b>96.536</b>
<b>SÃO SEBASTIÃO DO PASSÉ</b>					
<b>Agropecuária</b>	<b>7.873</b>	<b>9.295</b>	<b>8.650</b>	<b>6.172</b>	<b>2.093</b>
Industria	486	359	544	525	127
Comércio	298	301	208	315	416
Serviços	71	191	57	879	81
<b>SÃO FRANCISCO DO CONDE</b>					
Agropecuária	1.069	2.306	2.314	3.217	748
Industria	2.691	1.676	2.720	2.354	209
Comércio	302	206	235	336	435
Serviços	85	145	9	260	216
<b>SIMÕES FILHO</b>					
Agropecuária	1.094	1.308	3.041	3.770	259
<b>Industria</b>	<b>3.415</b>	<b>9.132</b>	<b>15.509</b>	<b>12.659</b>	<b>7.974</b>
Comércio	201	116	548	749	2.216
Serviços	74	149	482	620	765
<b>VERA CRUZ</b>					
Agropecuária	1.667	1.314	1.193	1.904	171
Industria	79	33	31	30	55
<b>Comércio</b>	<b>203</b>	<b>200</b>	<b>113</b>	<b>169</b>	<b>557</b>
<b>Serviços</b>	<b>44</b>	<b>25</b>	<b>329</b>	<b>707</b>	<b>588</b>

Fonte: Elaborado pelo autor desta dissertação (2017).

**ANEXO D – POPULAÇÃO OCUPADA DOS MUNICÍPIOS DA RMS, POR SETOR DE ATIVIDADE, 1970-1995**

MUNICÍPIOS	1970	1975	1980	1985	1995
<b>CAMAÇARI</b>					
Agropecuária	6.790	7.128	7.675	8.427	605
<b>Industria</b>	<b>1.465</b>	<b>3.968</b>	<b>15.855</b>	<b>20.473</b>	<b>11.712</b>
Comércio	412	627	911	2.031	3.140
Serviços	210	557	1.604	4.372	2.416
<b>CANDEIAS</b>					
Agropecuária	2.545	2.257	1.883	5.301	660
<b>Industria</b>	<b>804</b>	<b>2.901</b>	<b>3.498</b>	<b>4.148</b>	<b>1.967</b>
<b>Comércio</b>	<b>490</b>	<b>657</b>	<b>572</b>	<b>813</b>	<b>1.463</b>
Serviços	251	504	1.034	1.328	568
<b>DIAS D'ÁVILA</b>					
Agropecuária					179
<b>Industria</b>					<b>1294</b>
Comércio					843
Serviços					325
<b>ITAPARICA</b>					
Agropecuária	1.465	637	592	775	58
Industria	174	0	83	16	50
<b>Comércio</b>	<b>161</b>	<b>93</b>	<b>75</b>	<b>461</b>	<b>243</b>
<b>Serviços</b>	<b>59</b>	<b>75</b>	<b>118</b>	<b>243</b>	<b>100</b>
<b>LAURO DE FREITAS</b>					
Agropecuária	446	443	535	290	198
Industria	109	381	1.008	858	2.029
<b>Comércio</b>	<b>92</b>	<b>96</b>	<b>291</b>	<b>683</b>	<b>3.810</b>
Serviços	37	94	158	366	1.599
<b>MADRE DE DEUS</b>					
Agropecuária					24
Industria					91
<b>Comércio</b>					<b>159</b>
Serviços					81
<b>MATA DE SÃO JOSÃO</b>					
<b>Agropecuária</b>	<b>4.557</b>	<b>4.765</b>	<b>5.854</b>	<b>5.794</b>	<b>3.071</b>
Industria	195	193	327	218	290
Comércio	179	330	250	196	317
<b>Serviços</b>	<b>101</b>	<b>106</b>	<b>117</b>	<b>444</b>	<b>652</b>
<b>POJUCA</b>					
<b>Agropecuária</b>	<b>839</b>	<b>1.856</b>	<b>2.529</b>	<b>2.775</b>	<b>444</b>
Industria	402	1.015	815	811	239
Comércio	112	143	135	161	358
Serviços	58	95	98	114	306

<b>SALVADOR</b>					
Agropecuária	2.844	2.369	875	1.494	374
Industria	18.394	23.196	37.518	30.293	30.350
<b>Comércio</b>	<b>30.826</b>	<b>37.256</b>	<b>52.639</b>	<b>65.443</b>	<b>103.706</b>
<b>Serviços</b>	<b>14.870</b>	<b>26.221</b>	<b>39.442</b>	<b>54.640</b>	<b>96.536</b>
<b>SÃO SEBASTIÃO DO PASSÉ</b>					
<b>Agropecuária</b>	<b>7.873</b>	<b>9.295</b>	<b>8.650</b>	<b>6.172</b>	<b>2.093</b>
Industria	486	359	544	525	127
Comércio	298	301	208	315	416
Serviços	71	191	57	879	81
<b>SÃO FRANCISCO DO CONDE</b>					
Agropecuária	1.069	2.306	2.314	3.217	748
Industria	2.691	1.676	2.720	2.354	209
Comércio	302	206	235	336	435
Serviços	85	145	9	260	216
<b>SIMÕES FILHO</b>					
Agropecuária	1.094	1.308	3.041	3.770	259
<b>Industria</b>	<b>3.415</b>	<b>9.132</b>	<b>15.509</b>	<b>12.659</b>	<b>7.974</b>
Comércio	201	116	548	749	2.216
Serviços	74	149	482	620	765
<b>VERA CRUZ</b>					
Agropecuária	1.667	1.314	1.193	1.904	171
Industria	79	33	31	30	55
<b>Comércio</b>	<b>203</b>	<b>200</b>	<b>113</b>	<b>169</b>	<b>557</b>
<b>Serviços</b>	<b>44</b>	<b>25</b>	<b>329</b>	<b>707</b>	<b>588</b>
<b>RMS</b>					
Agropecuária	31.189	33.678	35.141	39.919	8.884
Industria	28.214	42.854	77.908	72.385	56.387
Comércio	33.276	40.025	55.977	71.357	117.663
<b>Serviços</b>	<b>15.860</b>	<b>28.162</b>	<b>43.448</b>	<b>63.973</b>	<b>104.233</b>

Fonte: Adaptado de Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (2016).



**ANEXO E – ORIGEM E DESTINO DOS DESLOCAMENTOS PENDULARES ENTRE MUNICÍPIOS DA RMS POR MOTIVO DE TRABALHO, 2012**

ORIGEM	MUNICÍPIO DE DESTINO												
	Camaçari	Candeias	Dias d'Ávila	Itaparica	Lauro de Freitas	Madre de Deus	Mata de São João	Pojuca	Salvador	São Francisco do Conde	São Sebastião do Passé	Simões Filho	Vera Cruz
<b>Camaçari</b>	59.901	778	1.195	0	3.189	302	1.142	49	5.181	0	0	495	0,00
<b>Candeias</b>	959	16.639	30	0	90	763	0	220	1.407	778	76	1.001	0,00
<b>Dias d'Ávila</b>	4.469	303	13.937	0	193	85	280	0	986	0	70	119	0,00
<b>Itaparica</b>	0	0	0	5.283	0	0	0	0	0	0	0	0	651,00
<b>Lauro de Freitas</b>	3.561	49	0	0	38.527	0	351	0	22.808	0	0	997	0,00
<b>Madre de Deus</b>	236	313	0	0	0	4.553	0	0	275	550	0	0	0,00
<b>Mata de São João</b>	927	57	780	0	100	0	5.626	188	201	0	57	0	0,00
<b>Pojuca</b>	282	0	94	0	0	0	289	6.566	194	0	59	0	0,00
<b>Salvador</b>	20.639	4.014	1.065	325	34.104	1.281	1.289	250	908.909	1.061	804	16.613	168,00
<b>S. Francisco do Conde</b>	0	403	0	0	0	331	0	0	35	5.742	0	70	0,00
<b>S. Sebastião do Passé</b>	34	190	137	0	0	88	0	0	231	35	6.600	137	0,00
<b>Simões Filho</b>	2.565	766	332	0	752	59	69	0	6.918	29	0	20.760	0,00
<b>Vera Cruz</b>	0	0	0	59	0	55	0	0	111	0	0	0	7.726,00
<b>TOTAL</b>	93.573	23.512	17.570	5.667	76.955	7.517	9.046	7.273	947.256	8.195	7.666	40.192	8.545,00
<b>OFICIAL</b>	93.572	23.512	17.569	5.667	76.955	7.517	9.047	7.273	947.256	8.194	7.666	40.192	8.545,00

Fonte: Bahia (2012).

**ANEXO F – BAHIA, ESTOQUE FORMAL DE EMPREGO, SEGUNDO ZONAS TURÍSTICAS, POR ATIVIDADE  
CARACTERÍSTICA DO TURISMO, 2011-2013**

Zonas turísticas	Agência de turismo			Alimentação			Alojamento			Aluguel de veículos			Auxiliar de transporte			Cultura e lazer			Transportes e terminais			TOTAL		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013	2011	2012	2013	2011	2012	2013	2011	2012	2013	2011	2012	2013	2011	2012	2013	2011	2012	2013
Baía de Todos os Santos	2162	1999	1960	31105	32554	35633	7331	7649	7616	1263	2016	2014	*	5722	6281	4154	4911	5075	30750	22642	22710	76765	77493	81289
Caminhos do Jiquiriçá	35	46	64	981	949	1083	692	341	355	86	71	72	*	17	14	116	123	128	283	52	114	2193	1599	1830
Caminhos do Oeste	62	78	72	1468	1638	1687	203	842	834	77	63	52	*	69	116	118	131	153	1101	367	356	3029	3188	3270
Caminhos do Sertão	142	184	185	3511	3814	4054	959	924	996	108	131	176	*	151	214	252	332	337	1595	1231	1319	6567	6767	7281
Caminhos do Sudoeste	58	51	57	1673	1971	1997	513	547	568	24	28	39	*	132	164	244	226	285	3251	796	949	5763	3751	4059
Cânios e Lagos do São Francisco	4	2	15	224	261	250	182	176	180	36	26	25	*	33	33	53	50	66	462	363	462	961	911	1031
Chapada Diamantina	33	40	52	547	607	568	570	614	629	54	88	73	*	32	37	119	128	144	415	166	158	1738	1675	1661
Costa das Baleias	141	124	41	1215	1106	1014	848	889	860	78	56	42	*	32	35	160	139	136	983	575	589	3425	2921	2717
Costa do Cacau	184	177	147	2434	2591	2646	2445	2396	2567	91	121	116	*	167	226	279	272	314	2476	1461	1622	7909	7185	7638
Costa do Dendê	36	67	80	509	555	678	902	879	1019	30	29	35	*	7	12	29	19	26	253	92	102	1759	1648	1952
Costa do Descobrimento	404	766	920	2627	3021	2983	4447	4391	4979	172	149	163	*	50	217	222	261	139	1586	1321	1500	9458	9959	10901
Costa dos Coqueiros	201	225	242	5125	5406	4488	6129	6299	5431	319	255	274	*	391	372	491	584	664	3774	1974	2412	16039	15134	13883
Vale do São Francisco	12	49	54	732	798	949	231	239	276	17	9	15	*	20	7	72	84	49	476	131	123	1540	1330	1473
<b>TOTAL POR ACT/ANO</b>	<b>3474</b>	<b>3808</b>	<b>3889</b>	<b>52151</b>	<b>55271</b>	<b>58030</b>	<b>25452</b>	<b>26186</b>	<b>26310</b>	<b>2355</b>	<b>3042</b>	<b>3096</b>	<b>*</b>	<b>6823</b>	<b>7728</b>	<b>6309</b>	<b>7260</b>	<b>7516</b>	<b>47405</b>	<b>31171</b>	<b>32416</b>	<b>137146</b>	<b>133561</b>	<b>138985</b>

Fonte: Adaptado de Bahia (2013, 2015).

**ANEXO G – NÚMERO DE ESTABELECIMENTOS NAS ZONAS TURÍSTICAS DA BAHIA, POR ATIVIDADE CARACTERÍSTICA DO TURISMO, 2011-2013**

Zonas turísticas	Agência de turismo			Alimentação			Alojamento			Aluguel de veículos			Auxiliar de transporte			Cultura e lazer			Transportes e terminais			TOTAL		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013	2011	2012	2013	2011	2012	2013	2011	2012	2013	2011	2012	2013	2011	2012	2013	2011	2012	2013
Baía de Todos os Santos	324	331	323	3335	3528	3660	463	480	475	155	178	167	*	225	237	510	547	555	675	390	393	5462	5679	5810
Caminhos do Jiquiriçá	17	18	16	158	175	202	43	42	42	35	30	28	*	5	6	30	33	35	20	9	15	303	312	344
Caminhos do Oeste	25	31	30	255	285	318	105	117	120	16	17	17	*	14	16	35	39	53	61	31	29	497	534	583
Caminhos do Sertão	30	35	38	571	641	714	108	111	112	35	37	40	*	48	50	84	90	106	145	53	57	973	1015	1117
Caminhos do Sudoeste	18	17	21	291	331	338	37	39	34	5	3	6	*	33	38	48	37	45	75	26	29	474	486	511
Cânios e Lagos do São Francisco	2	2	4	54	56	65	20	15	19	8	10	9	*	4	4	14	11	13	20	7	10	118	105	124
Chapada Diamantina	21	24	30	166	167	185	114	119	119	28	32	31	*	12	14	38	45	43	60	31	26	427	430	448
Costa das Baleias	21	19	22	214	221	227	162	152	157	22	24	23	*	13	12	33	38	33	67	27	22	519	494	496
Costa do Cacaú	57	55	56	478	497	538	210	216	217	51	52	56	*	19	22	69	66	72	61	24	29	926	929	990
Costa do Dendê	17	23	29	120	134	160	174	185	202	7	6	4	*	4	4	8	9	9	35	29	29	361	390	437
Costa do Descobrimento	55	54	53	430	458	507	390	377	394	50	51	49	*	13	18	47	47	48	66	36	42	1038	1036	1111
Costa dos Coqueiros	47	60	53	560	582	612	179	177	190	61	55	61	*	32	28	82	80	90	156	79	77	1085	1065	1111
Vale do São Francisco	4	4	4	147	171	194	41	36	35	9	6	9	*	7	7	29	25	23	62	41	39	292	290	311
TOTAL POR ACT/ANO	638	673	679	6779	7246	7720	2046	2066	2116	482	501	500	*	429	456	1027	1067	1125	1503	783	797	12475	12765	13393

Fonte: Adaptado de Bahia (2013, 2015).

## APÊNDICE A – MODELO DE QUESTIONÁRIO ENVIADO AOS MEIOS DE HOSPEDAGEM DE LAURO DE FREITAS

1. Antes de mais nada, qual o ano de inauguração do [**nome do meio de hospedagem**]?
2. Qual a taxa média de ocupação do hotel e quais os dias da semana de maior ocupação?
3. A que tipo de público do [**nome do meio de hospedagem**] atende?
4. Pensando setorialmente, Lauro de Freitas viveu nos últimos anos um fenômeno de expansão de sua oferta hoteleira. Em 2001 se tinha 14 meios de hospedagem, em 2006, 18, em 2013 esse número mais que dobrou, com 37 estabelecimentos. É sabido que em 1994 foi publicada a primeira lei municipal<sup>105</sup> de incentivo fiscal para atração de empreendimentos turísticos e uma outra em 2007<sup>106</sup> com o mesmo fim. A inserção do [**nome do meio de hospedagem**] no município foi influenciada por algum desses incentivos ou outros fatores tiveram maior peso? Quais?
5. Como avaliam a inserção de Lauro de Freitas na RMS, em termos de turismo? Algum atrativo de Lauro de Freitas é promovido? Em caso positivo, quais?
6. [**Nome do meio de hospedagem**] participa de alguma entidade de classe como ABIH, Salvador e Litoral Norte Convention and Visitors Bureau?
7. Como é vista a atuação do Secretaria de Turismo, Esporte e Lazer do Município (SETEL) e do Departamento de Turismo (DETUR) do município? Existe uma relação efetiva entre município e o empresariado do setor?
8. Como se dá a relação do [**nome do meio de hospedagem**] com a cadeia produtiva de Lauro de Freitas. De onde são as empresas que se relacionam diretamente com vocês, enquanto meio de hospedagem?

---

<sup>105</sup> **LEI Nº. 828, DE 19 DE NOVEMBRO DE 1994**, oferecendo isenções para um período de 3 anos, prorrogável por mais 4, em caso de hotéis de luxo. A lei propunha, também, a criação do Programa de Desenvolvimento Turístico (DESENTUR).

<sup>106</sup> **LEI Nº. 1.237, DE 15 DE MAIO DE 2007**, que dispõe sobre a concessão de incentivos e outros benefícios para instalação de estabelecimentos hoteleiros, agências de viagem, operadoras de turismo e promotores.

**APÊNDICE B – ROTEIRO SEMIESTRUTURADO DE ENTREVISTA  
FERNANDA ARAGÃO (SETEL)**

1° A sra. faz parte da SETEL desde o início do mandato do atual prefeito, em 2013? Em caso positivo, acredita-se ser um tempo que podemos considerar razoável para a realização de um trabalho com certa consistência. Desse modo, gostaria de saber, inicialmente, qual o enfoque central dos esforços do Detur (SETEL) nos últimos 4 anos?

2° No que tange ao precisamente ao turismo, que tipo de relação o município de Lauro de Freitas estabelece com Salvador e com os demais municípios da RMS?

3° Qual o peso da atividade turística no município de Lauro de Freitas?

4° Qual o perfil do turista que visita Lauro de Freitas?

5° Em 2014 o município estava em processo de levantamento dos equipamentos turísticos do município. Isso foi finalizado? Hoje a prefeitura dispõe de um inventário atualizado da oferta turística de Lauro de Freitas?

6° Lauro de Freitas viveu nos últimos anos um fenômeno de expansão de sua oferta hoteleira. Em 2001 se tinha 14 meios de hospedagem, em 2006, 18, em 2013 esse número mais que dobrou, com 37 estabelecimentos, de acordo com a SETUR. É sabido que em 1994 foi publicada a primeira lei municipal<sup>107</sup> de incentivo fiscal para atração de empreendimentos turísticos e uma outra em 2007<sup>108</sup> com o mesmo fim. Considerando esse cenário, pergunta-se: a gestão atual mantém o incentivo fiscal? E o surgimento de novos empreendimentos hoteleiros é atribuído unicamente à política fiscal ou a algum outro fator?

---

<sup>107</sup> **LEI Nº. 828, DE 19 DE NOVEMBRO DE 1994**, oferecendo isenções para um período de 3 anos, prorrogável por mais 4, em caso de hotéis de luxo. A lei propunha, também, a criação do Programa de Desenvolvimento Turístico (DESENTUR).

<sup>108</sup> **LEI Nº. 1.237, DE 15 DE MAIO DE 2007**, que dispõe sobre a concessão de incentivos e outros benefícios para instalação de estabelecimentos hoteleiros, agências de viagem, operadoras de turismo e promotores.

7º É possível disponibilizar o organograma ou quadro de pessoal da SETEL, especialmente dos setores que se dedicam precisamente à atividade turística?

## APÊNDICE C – TCLE FERNANDA PINHEIRO ARAGÃO (SETEL)



**UNIFACS**  
UNIVERSIDADE SALVADOR

LAUREATE INTERNATIONAL UNIVERSITIES

UNIVERSIDADE SALVADOR – UNIFACS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO REGIONAL E URBANO  
(PPDRU)

### TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

O(A) senhor(a) está sendo convidado(a) a participar de uma pesquisa em nível de dissertação de mestrado cujo título é **TURISMO METROPOLITANO: O PAPEL DE LAURO DE FREITAS NA RMS.**

O objetivo geral da pesquisa é **ANALISAR O PAPEL DE LAURO DE FREITAS/BA NA DINÂMICA DA RMS, NO ÂMBITO DO TURISMO.** Trata-se de um projeto de pesquisa acadêmico, com caráter descritivo, analítico e exploratório, o qual está organizado em alguns pressupostos que orientam a sua metodologia e está sendo acompanhado pela Profa. Dra. Carolina de Andrade Spinola.

Salienta-se que, se assim desejar, basta indicar no campo correspondente abaixo e sua identidade será sigilosamente preservada, sendo os dados fornecidos identificados por um codinome para fins de divulgação e publicação técnica e/ou científica da pesquisa. Portanto, solicitamos a sua autorização para o uso dos dados fornecidos.

Desde já agradecemos a atenção dispensada e o interesse em participar dessa pesquisa. Colocamo-nos à disposição para quaisquer esclarecimentos por meio do e-mail: [luciannoj@hotmail.com](mailto:luciannoj@hotmail.com) e dos telefones: +55 71 98248 0436 e 99319 9084.

### DECLARAÇÃO

Declaro que fui informado(a) pelo(a)s pesquisador(a)s

LUCIANO CARLOS REIS JUNIOR

sobre os procedimentos e objetivos da pesquisa.

Fui também informado(a) que posso retirar a minha participação a qualquer momento. Portanto, concordo em participar voluntariamente da pesquisa e assino o presente termo em duas vias.

Nome por extenso do(a) respondente: FERNANDA PINHEIRO ARAGÃO

Instituição que representa: Detur

Autorizo a divulgação do meu nome e instituição, assim como dos dados fornecidos na entrevista.

Desejo manter meu nome e instituição em sigilo, autorizando apenas a divulgação dos dados fornecidos na entrevista.

Local (cidade/bairro):

Assinatura:

Lauro de Freitas 25/10/2015  
Fernanda Pinheiro Aragão

**APÊNDICE D - ROTEIRO SEMIESTRUTURADO DE ENTREVISTA  
PATRÍCIA CHAME DIAS (SEI)**

**1.** Em entrevista com a Diretora do Departamento de Projetos Especiais da SEPLAN de Lauro de Freitas, eu questioneei como ela via a relação de Lauro de Freitas com os demais municípios da RMS – se ela é de complementaridade, dependência ou o quê (?) -. A entrevistada me respondeu que não enxergava Lauro de Freitas como dependente em nada dos municípios do seu entorno. Segundo ela, o cidadão de Lauro de Freitas sai do município apenas se quiser, haja vista que somos munidos de praticamente todo tipo de serviço que se faça necessário. Por outro lado, os hospitais de Lauro de Freitas atendem uma demanda de muitos cidadãos de outros municípios, 70% dos pacientes são de outros municípios. Você está de acordo com a colocação dela ou você vê Lauro de Freitas com outro tipo de relação com seus municípios de entorno?

**2°** Pensando setorialmente, Lauro de Freitas viveu nos últimos anos um fenômeno de expansão de sua oferta hoteleira. Em 2001 se tinha 14 meios de hospedagem, em 2006, 18, em 2013 esse número mais que dobrou, com 37 estabelecimentos. É sabido que em 1994 foi publicada a primeira lei municipal<sup>109</sup> de incentivo fiscal para atração de empreendimentos turísticos e uma outra em 2007<sup>110</sup> com o mesmo fim. Você acredita que esses novos empreendimentos foram atraídos unicamente pelos inventivos fiscais ou a que outro fator você atribuiria esse movimento?

**3°** Uma das minhas principais dificuldades é em encontrar os dados que preciso para fazer as análises e melhor fundamentar qualquer tipo de afirmação que me proponha a fazer. Você teria informações mais atualizadas da RMS – mais precisamente de Lauro de Freitas -, tais como: número de estabelecimentos por setor de atividade; PIB por setor de atividade/municípios da RMS; pessoal ocupado por setor de atividade; fluxo de população veranista para o ano 2000 e anterior; e um mapa viário da RMS?

---

<sup>109</sup> **LEI Nº. 828, DE 19 DE NOVEMBRO DE 1994**, oferecendo isenções para um período de 3 anos, prorrogável por mais 4, em caso de hotéis de luxo. A lei propunha, também, a criação do Programa de Desenvolvimento Turístico (DESENTUR).

<sup>110</sup> **LEI Nº. 1.237, DE 15 DE MAIO DE 2007**, que dispõe sobre a concessão de incentivos e outros benefícios para instalação de estabelecimentos hoteleiros, agências de viagem, operadoras de turismo e promotores.



4° Considerando que Lauro de Freitas, desde sua gênese, em 1962, sempre manteve uma estreita relação com Salvador, exercendo influência para seu *boom* populacional e suas consequências, em seu texto inclusive você utiliza o termo “transbordamento”. Ponderando sobre essa relação, você acredita que a proximidade com Salvador e essa relação história trouxe mais benefícios ou prejuízos para Lauro de Freitas?

5° Ponderando acerca de funções que Lauro de Freitas pode desempenhar para melhor municiar sua cadeia produtiva, argumentei com a secretaria se Lauro de Freitas possuía espaços vazios onde, por exemplo, se pudesse construir equipamentos que Salvador sente falta (Local para festas melhor estruturado que o Centro de Convenções e Parque de Exposições, por exemplo) ou um Centro de Convenções. Você acredita ser melhor que Lauro de Freitas busque aperfeiçoar-se nas funções que já vem desempenhando ou tentar encontrar lacunas e se inserir nesses mercados – como os exemplos citados -?

## APÊNDICE E – TCLE PATRÍCIA CHAME DIAS



**UNIFACS**  
UNIVERSIDADE SALVADOR  
LAUREATE INTERNATIONAL UNIVERSITIES®

UNIVERSIDADE SALVADOR – UNIFACS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO REGIONAL E URBANO  
(PPDRU)

### TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

O(A) senhor(a) está sendo convidado(a) a participar de uma pesquisa em nível de dissertação de mestrado cujo título é **TURISMO METROPOLITANO: O PAPEL DE LAURO DE FREITAS NA RMS**.

O objetivo geral da pesquisa é **ANALISAR O PAPEL DE LAURO DE FREITAS/BA NA DINÂMICA DA RMS, NO ÂMBITO DO TURISMO**. Trata-se de um projeto de pesquisa acadêmico, com caráter descritivo, analítico e exploratório, o qual está organizado em alguns pressupostos que orientam a sua metodologia e está sendo acompanhado pela Profa. Dra. Carolina de Andrade Spinola.

Salienta-se que, se assim desejar, basta indicar no campo correspondente abaixo e sua identidade será sigilosamente preservada, sendo os dados fornecidos identificados por um codinome para fins de divulgação e publicação técnica e/ou científica da pesquisa. Portanto, solicitamos a sua autorização para o uso dos dados fornecidos.

Desde já agradecemos a atenção dispensada e o interesse em participar dessa pesquisa. Colocamo-nos à disposição para quaisquer esclarecimentos por meio do e-mail: [luciannojr@hotmail.com](mailto:luciannojr@hotmail.com) e dos telefones: +55 71 98248 0436 e 99319 9084.

### DECLARAÇÃO

Declaro que fui informado(a) pelo(a)s pesquisador(a)s *Luciano Campos* sobre os procedimentos e objetivos da pesquisa.

Fui também informado(a) que posso retirar a minha participação a qualquer momento. Portanto, concordo em participar voluntariamente da pesquisa e assino o presente termo em duas vias.

Nome por extenso do(a) respondente: *Patricia Chame Dias*

Instituição que representa: *não represento instituição*

(  ) Autorizo a divulgação do meu nome e instituição, assim como dos dados fornecidos na entrevista.

(  ) Desejo manter meu nome e instituição em sigilo, autorizando apenas a divulgação dos dados fornecidos na entrevista.

Local (cidade/bairro): *\_Salvador\_* Data: *20/02/2017*

Assinatura:

**APÊNDICE F – ROTEIRO SEMIESTRUTURADO DE ENTREVISTA  
SUELLEN TRAVASSOS (SEPLAN)**

1° A sra. ocupa a pasta desde o início do mandato do atual prefeito, em 2013, um tempo que podemos considerar razoável para a realização de um trabalho com certa consistência. Desse modo, gostaria de saber, inicialmente, qual o enfoque central dos esforços da SEPLAN nos últimos 4 anos?

2° Lauro de Freitas desde a sua gênese enquanto município, em 1962, esteve sempre integrado à capital, sendo que isso só se acentuou após a década de 1970, estendendo-se à toda a RMS. Em 2010 o município apresentava a maior taxa de mobilidade<sup>111</sup> da RMS (18,6%), de modo que se deseja saber se a prefeitura dispõe de dados mais recentes dessa dinâmica?

3° Como se vê a relação entre Lauro de Freitas e os municípios de seu entorno metropolitano? Há uma relação de dependência de uma das partes ou seria complementaridade?

4° Com relação à questão anterior, gostaria de saber, no que tange ao turismo, que tipo de relação o município de Lauro de Freitas estabelece com Salvador e com os demais municípios da RMS?

5° Considerando que a SEPLAN é uma secretaria com competências que interagem intensamente com as demais pastas do governo, nosso questionamento é mais setorial: qual o peso da atividade turística no município de Lauro de Freitas?

6° Ainda pensando setorialmente, Lauro de Freitas viveu nos últimos anos um fenômeno de expansão de sua oferta hoteleira. Em 2001 se tinha 14 meios de hospedagem, em 2006, 18, em 2013 esse número mais que dobrou, com 37 estabelecimentos. É sabido que em 1994 foi publicada a primeira lei municipal<sup>112</sup> de

---

<sup>111</sup> Relação entre a quantidade de pessoas que saem do município para trabalhar ou estudar

<sup>112</sup> **LEI Nº. 828, DE 19 DE NOVEMBRO DE 1994**, oferecendo isenções para um período de 3 anos, prorrogável por mais 4, em caso de hotéis de luxo. A lei propunha, também, a criação do Programa de Desenvolvimento Turístico (DESENTUR).

incentivo fiscal para atração de empreendimentos turísticos e uma outra em 2007<sup>113</sup> com o mesmo fim. Considerando esse cenário, pergunta-se: a gestão atual mantém o incentivo fiscal? E o surgimento de novos empreendimentos hoteleiros é atribuído unicamente à política fiscal ou a algum outro fator?

7° Apesar de Lauro de Freitas ser um município pequeno em extensão territorial – terceiro menor da RMS, se comparado aos demais da RMS, especialmente os mais próximos (Salvador, Camaçari, Mata de São João etc.), acredita-se que uma lacuna que o município pode tentar sanar e melhorar sua planta turística é por meio do uso de seus espaços vazios como potenciais áreas para construção de equipamentos de apoio a atividade turística. Mas, a prefeitura de Lauro de Freitas de fato dispõe de espaços vazios?

8° No portal da SEPLAN se faz referência ao Projeto Orla, uma ação que não se pode negar sua vinculação com a atividade turística. Gostaria que a sra falasse um pouco sobre esse projeto de requalificação. Em que estágio se está hoje e que tipo de ações já foram feitas no âmbito desse projeto – tendo em vista que o primeiro processo apresentado no referido portal data de 2014, ou seja, dois anos atrás -?

---

<sup>113</sup> **LEI Nº. 1.237, DE 15 DE MAIO DE 2007**, que dispõe sobre a concessão de incentivos e outros benefícios para instalação de estabelecimentos hoteleiros, agências de viagem, operadoras de turismo e promotores.

## APÊNDICE G – TCLE SUELLEN TRAVASSOS (SEPLAN)



**UNIFACS**  
UNIVERSIDADE SALVADOR  
LAUREATE INTERNATIONAL UNIVERSITIES

UNIVERSIDADE SALVADOR – UNIFACS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO REGIONAL E URBANO  
(PPDRU)

### TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

O(A) senhor(a) está sendo convidado(a) a participar de uma pesquisa em nível de dissertação de mestrado cujo título é **TURISMO METROPOLITANO: O PAPEL DE LAURO DE FREITAS NA RMS**.

O objetivo geral da pesquisa é **ANALISAR O PAPEL DE LAURO DE FREITAS/BA NA DINÂMICA DA RMS, NO ÂMBITO DO TURISMO**. Trata-se de um projeto de pesquisa acadêmico, com caráter descritivo, analítico e exploratório, o qual está organizado em alguns pressupostos que orientam a sua metodologia e está sendo acompanhado pela Profa. Dra. Carolina de Andrade Spinola.

Salienta-se que, se assim desejar, basta indicar no campo correspondente abaixo e sua identidade será sigilosamente preservada, sendo os dados fornecidos identificados por um codinome para fins de divulgação e publicação técnica e/ou científica da pesquisa. Portanto, solicitamos a sua autorização para o uso dos dados fornecidos.

Desde já agradecemos a atenção dispensada e o interesse em participar dessa pesquisa. Colocamo-nos à disposição para quaisquer esclarecimentos por meio do e-mail: [luciannojr@hotmail.com](mailto:luciannojr@hotmail.com) e dos telefones: +55 71 98248 0436 e 99319 9084.

### DECLARAÇÃO

Declaro que fui informado(a) pelo(a)s pesquisador(a)s  
LUCIANO CARLOS REIS JUNIOR

sobre os procedimentos e objetivos da pesquisa.

Fui também informado(a) que posso retirar a minha participação a qualquer momento. Portanto, concordo em participar voluntariamente da pesquisa e assino o presente termo em duas vias.

Nome por extenso do(a) respondente: SUELLEN CARVALHO TRAVASSOS

Instituição que representa: SECRETARIA DE PLANEJAMENTO E GESTÃO URBANA - SEPLAN L.F.

Autorizo a divulgação do meu nome e instituição, assim como dos dados fornecidos na entrevista.

Desejo manter meu nome e instituição em sigilo, autorizando apenas a divulgação dos dados fornecidos na entrevista.

Local (cidade/bairro): Lauro de Freitas Data: 30/10/16

Assinatura: [Assinatura]

## APÊNDICE H – LAURO DE FREITAS, PRINCIPAIS DEPOIMENTOS SOBRE OS MHS COLETADOS NAS PLATAFORMAS BOOKING.COM E TRIPADVISOR, 2017

MEIO DE HOSPEDAGEM		DEPOIMENTO DE HÓSPEDE (TRIPADVISOR/BOOKING)		
INTERCITY SALVADOR AEROPORTO	"De frente com aeroporto, táxi na porta, serviço 24 horas. Próximo do Shopping, de supermercado. Excelente localização para os lugares.." (Barquierei).	"A localização é realmente muito próxima ao aeroporto e há taxistas que ficam no hotel que oferecem a corrida mais barata que no táxi. Somente passamos 1 diária até o voo, por isso não provamos o café da manhã, mas já estava incluído na diária. Caso precise ficar perto do aeroporto, é uma excelente opção, mas caso queira fazer turismo, não fique nesta área" (Cândido B., Aracaju/SE)	"Precisei ir ate salvador para realizar alguns exames, e me hospedei nesse hotel que fica a uns 10 minutos de carro do aeroporto, gostei muito, quarto confortável, recepção calorosa, comida boa, café da manhã gostoso, voltaria a me hospedar de certeza" (Mária M.).	"Voo cedo? Não pense duas vezes. Hotel com ótima estrutura, novo e muito próximo do aeroporto (táxi com preço fixo de 20 reais). Café da manhã também muito bom. Tudo muito eficiente, rapidez no atendimento e agilidade na saída" (AndreHenning, São Paulo/SP).
MAIS HOTEL	"Localização ratégica e café excelente. Recomendo!! Para quem vai para eventos pela região (meu caso) e não quer voltar pra Salvador, uma ótima opção!" (Alexandre_Hage, Salvador/BA).	"O Mais Hotel é para executivos, onde a localização é muito boa e de fácil acesso. O café da manhã muito bom !!! Com bastante variedades de frutas" (cleoneide c)	"A localização não é das melhores, longe de restaurantes e comércio. No entanto, uma boa opção para quem precisa se deslocar a trabalho para Camaçari" (LucianaSU, São Paulo/SP).	"O hotel tem instalações novas, boas. [...] O hotel tem estacionamento com fácil acesso. O café da manhã ficou a desejar, poderia ter mais variedade de pães e bolos fresquinhos. Achei o hotel destinado mais a empresários, comerciantes e representantes do que para família" (AlessandraMArcoff, Maringá/PR)
ONIX HOTEL AEROPORTO	"É próximo ao aeroporto. A educação e disponibilidade dos atendentes" (Fabiulla)	"Supriu minha necessidade de pernoite" (Valdineire).	"Gostei da localizacao" (José).	"Localização é [...] boa avaliação deste hotel" (Carlos).
SALVADOR PARADISE	"- Localização, fica bem perto do aeroporto, ideal pra quem irá viajar no dia seguinte [...]" (Adriano L.).	"Ficamos 1 noite nesta pousada p seguir viagem na madrugada, foi escolhida pela localização [...]" (Aline A.)	"O hotel é uma boa opção, ficamos no hotel apenas por um dia, o hotel fica próximo ao aeroporto e oferece o traslado do aeroporto para o hotel, tanto a ida quando o retorno" (Anônimo).	"[...] queríamos apenas conciliar um final de semana antes de uma viagem programada, mas quando adentramos tivemos uma grata surpresa. [...] E ainda pudemos usar o serviço próprio de transporte até o aeroporto" (Adelecio M.)
CAFÉ CLUB B&B	"Localizado em Lauro de Freitas, a 8 minutos a pé da Praia Buraco da Velha".	-	-	-
POUSADA CASABLANCA	"este é um local de boa localização, próximo de tudo na cidade" (Bacelar S).	"Excelente localização, quartos bem arejados, na melhor praia de Salvador na minha opinião" (FernandaMLopes).	"A localização é excelente, os donos são muito simpáticos, café da manhã honesto, moqueca excelente [...]" (elicoستا2013).	"Excelente opção localizada na melhor praia de Salvador, a praia do Flamengo" (flavia r).
HOTEL GLÓRIA E RESTAURANTE	"este é um local com uma localização ideal e uma junção muito boa, para quem quer se hospedar e comer bem, pagando pouco" (Bacelar S).	"este é um hotel que gostei , pois esta numa localização muito boa no centro da cidade e próximo de tudo, as dependências da para o gasto e para passar a noite tranquilo" (bacelarsacramento).	"Hotel bem localizado no centro de Lauro de Freitas" (Palo L.).	-
HOTEL MAMELUCOS	"Localização fantástica, em frente à praia do Flamengo. Muito boa a área de lazer".	"[...] A localização próxima à praia é excelente".	"Frequento o Mameucos desde 1990 com a família e filhos ainda pequenos. Adoro tudo por lá. Em frente à praia, piscina, estacionamento, segurança".	"Localização do hotel frente a praia de Ipitanga (sic), próximo a praia do Flamengo. Restaurantes próximos com boas comidas".
POUSADA DO ÍNDIO	"Fica a poucos metros de uma praia maravilhosa, que no final das contas é o principal objetivo para uma viagem em família para Lauro de Freitas. A locadora de veículos fica ao lado e a viagem para a praia do Forte, e para o projeto Tamar é bastante facilitada" (Marcelino2013).	"Fui para um casamento e resolvi ficar em uma pousada com a nossa família, e achei a pousada na internet, que fica na mesma rua da festa que fomos. [...]. O único problema é que é um pouco próximo do aeroporto, então a zuada dos aviões incomoda um pouco, mas não só lá, como em todo o bairro" (Symone_Leao).	-	-
POUSADA ESTRELA D'ALVA	"O estacionamento é pequeno, o que causa dificuldade para quem vai de carro" (Lorena R).	"este é um local que da para passar a noite e se acomodar bem" (Bacelar S).	-	-
POUSADA IPITANGA IV	"Pousada muito boa, próxima a praia, quartos muito limpos com TVs tela plana, canais a cabo, internet WiFi, ar condicionado, piscina muito bem tratada e limpa, local muito agradável" (marcos_valle).	"Ótimo café da manhã Piscina fantástica Pousada com árvores frutíferas e muito silêncio para descansar!" (Rodrigo M).	"Quartos muito confortáveis com ar condicionado. Café da manhã excelente e lugar muito agradável. Sem contar a Mel cadelinha muito simpática . A piscina bastante agradável e localização próxima a praia" (moisésb661).	"A pousada Ipitanga 4 é excelente para descansar na Bahia, pois oferece localização próxima à praia, além de ter ótimo espaço físico no seu interior [...]" (capoeiraescola).
POUSADA RESTINGA	"Pra quem quer relaxar é nota 10" (Paulo).	"O hotel maravilhoso, equipe super. atenciosa, localização perfeita, pessoas educadas, o Café da manha perfeito [...]" (Liliane).	"A equipe é excelente e prestativa. A praia fica próxima à pousada" (Eliude).	"O café da manha. A localização" (Rodrigo).
TRIP HOTEL	"Hotel simples para poucas noites" (Henrique Marley 1).	"hotel bom, bem localizado, atendimento diferenciado, porém o mesmo não oferece lavanderia o que dificulta pra quem estiver á trabalho" (Robson M).	"É bem localizado por ser próximo ao local do aeroporto" (Anny H).	"Excelente hotel.....manobrista a porta...preço justo. ...ótima localização. ...atendimento ótimo (sic)" (579Silvia).
MALIBU PLAZA HOTEL	"Localização, serviço, café da manhã, na medida certa para quem quer conforto e um bom lugar pra descansar (família, casal ou solteiro), ou servir de passagem para uma viagem de negócios" (Nando R).	"Fiquei apenas uma noite, dei uma volta nos arredores, achei bem localizado, mercados perto, bares, mcdonalds. Proximo do aeroporto" (erikaecd).	"Hotel bem localizado, no centro de Villas do Atlântico, Lauro de Freitas" (Daniel M., Salvador/BA).	"O hotel possui uma ótima localização em vilas. Fica próximo a restaurantes, bares e a uns 15 minutos a pé da praia" (Monique A., Salvador/BA).

MEIO DE HOSPEDAGEM	DEPOIMENTO DE HÓSPEDE (TRIPADVISOR/BOOKING)			
POUSADA ITAMARACÁ	"Ambientes agradáveis com um bom papo. Ótima localização" (luciadC3934DZ, São Paulo/SP).	"A escolha foi por uma pousada que ficasse próximo a Salvador apenas para um fim de tarde e amanhecer... nos surpreendemos... fomos muito bem acolhidos!" (AdrianasN1476SP, Salvador/BA).	"Gostei do lugar e da localização. [...] Recomendaria a amigos e familiares como local de hospedagem para uma viagem de 1 semana Ou um final de semana" (gonkan).	"Localização ótima, bem próxima da praia e a uma pequena caminhada de restaurantes e mercado" (rodrigov04683Ei, Rio de Janeiro/RJ).
POUSADA MINEIRA	"Ficamos um dia na pousada. Para aproveitar um dia a mais de carnaval em Salvador. A pousada fica dentro de uma área fechada por cancela na praia de Vilas do Atlântico. Não tem estacionamento fechado, os carros ficam na rua, mas vigiados pelo segurança do condomínio [...]" (Julio Louredo, Brasília/DF).	"Localizada em Lauro de Freitas... Acesso a Salvador realizado facilmente por ônibus ou van (quem não utilizar meio de transporte coletivo na Bahia, não conhecerá a verdadeira Bahia)... Percurso de 1h, em média... Mas é uma ótima oportunidade para conhecer mais os bairros [...]" (Daniele S, Canos/RS).	"Estive com um grupo de amigos na pousada para um casamento na cidade e fomos muito bem atendidos. As acomodações são ótimas, os quartos bem arejados, com tudo bem limpo e novo, a área de lazer é muito agradável e confortável [...]" (negajeh, Buenos Aires-Argentina).	"Hospedagem razoável para quem vai curtir as praias do litoral norte baiano" (buenocyrillo, São Paulo/SP).
POUSADA NOVO TEMPO	"A equipe é super atenciosa e a localização da pousada é excelente. O quarto e a piscina são muito bons" (Daniel).	"Na verdade, gostei de tudo Ótima localização e maravilhosa recepção. Conforto e felicidade em um lugar" (Rafael).	"Hospitalidade, prontidão no auxílio, conforto, limpeza, cordialidade de todo o pessoal" (Giovani).	"A pousada fica em uma rua tranquila, próxima da praia (que é incrível) e conta com uma agradável piscina. [...] Vários restaurantes/pizzarias/lanchonetes também entregam delivery na pousada. Valeu à pena. Um abraço ao Cristiano e aos funcionários!" (Daniel)
POUSADA PARATY INN	"Fiquei hospedado por 1 dia, o valor foi de 89 reais para hospedagem de 1 casal (fiquei no quarto 01 que é o mais próximo da rua). A pousada fica próxima de vários restaurantes e bares. Inclusive existe um bar localizado em frente que toca música ao vivo em volume altíssimo até as 4 horas da manhã, impossibilitando qualquer ser humano conseguir dormir" (Daniel K).	"A pousada é bem familiar e fica perto de praia e a menos de meia hora do centro de Salvador. O preço é bom e serve para dormir depois de curtir muito nas praias ou trabalhando! Espero voltar qualquer dia desses! (Sonia P, Várzea Grande/MT).	"Opção econômica para viagem a trabalho" (Henrique R, Rio de Janeiro/RJ).	"O melhor dessa pousada e a localização para quem quer ficar no centro das Vilas do Atlântico (sic), ah e esta de carro, pois para ir a praia ou pra Salvador, vai precisar de transporte" (Crispaz123, Sorocaba/SP).
POUSADA PORTO VILLAS	"A pousada fica em uma região residencial, muito calma e próxima à praia. O ambiente é muito acolhedor. O atendimento cordial. <b>Ideal para quem vai realizar negócios no município de Camaçari.</b> Possui estacionamento próprio" (landim_ind, Salvador/BA).	"Localização boa" (José).	"Café da manhã bom e camas confortáveis" (Sávio).	-
POUSADA TAYUANA	"Muito boa a localização. Chamosa. Perto da praia. Café da manhã caprichado e um bom atendimento. Fica próximo a praia do buraco da velha (sic). Onde qd a maré fica baixa forma piscinas naturais, ótimo para crianças" (BarguillaChopperia).	"Estive hospedado na pousada por um período de trabalho na Bahia. A pousada é bem organizada, com uma temática indígena. Dentre as facilidades posso destacar o estacionamento interno e a academia" (thiangopin, São Paulo/SP).	"A pousada em referência fica localizada em Villas, um bairro que tem toda a infra estrutura de um bairro grande. A pousada tem piscina, cama box, bom café da manhã, segura e com pouco barulho, e o atendimento é bom. Ideal para quem está a trabalho, mas também para quem quer sossego e tranquilidade longe do mar e do barulho" (Julio S).	Bem localizada, perto da Praia de Vilas. Lugar tranquilo a noite, ótimo lugar para descansar e relaxar" (fisioterapiaclaudia, Salvador/BA).
POUSADA VILLAS DO ATLÂNTICO	"A pousada realmente encontra-se a poucos metros da praia, podendo assim ir caminhando. A praia mais próxima à pousada é a Buraco da Velha. Ela possui muitas barracas bem estruturadas, porém você tem que pagar de R\$ 10 a R\$ 20 somente para se sentar embaixo de um guarda sol" (Patravassos).	"Hotel acolhedor, tivemos um final de semana muito agradável em um ambiente bem familiar com um café da manhã muito bom com diversas variedades. Com piscinas para adulto e criança, parque infantil e salão de jogos" (Anderson S).	"A Pousada Villas do Atlântico fica localizada na Av. Praia de Guarapari, Qd-d-13, Lote 31, Bairro Vilas do Atlântico (um bairro de classe média), em Lauro de Freitas-BA. É relativamente bem localizada, pois fica cerca de 300 metros da "Praia do Buraco da Velha", e a aproximadamente 6 km do aeroporto [...]" (Oton C).	"Essa pousada fica em um bairro da cidade Lauro de Freitas chamado de Vila do Atlântico. Quando chegamos na pousada fomos bem recepcionados pela atendente Gil. Recebemos 2 gostosas cocadas e 4 garrafinhas de água como brinde. [...] É uma pousada para quem está de passagem" (Auxiliadorafreitas, São Luís/MA).
VILLA ARAÇÁ BOUTIQUE HOTEL	"atendimento cordial, pousada linda e agradável, beleza do local, organização e limpeza do bairro, da praia, dos serviços oferecidos no bairro, das massas que a pousada oferece" (Anjos).	"localização.. bonito local.. café bom" (Idailton).	"A localização. O atendimento. A refeição" (Lidia).	"localização, atendimento da Patricia, tamanho do quarto, liberdade para entrar e sair" (Msalinas).
ÁGUAS BRASIL VILLA RETREAT HO	"perfeito este Hotel Aguas Brasil, por estar afastado da cidade ele é super tranquilo, ideal para quem quer relaxar e passar alguns dias agradáveis aproveitando da estrutura do hotel que é muito boa, ótimo atendimento" (977maral, Reino Unido).	"vale muito a pena se hospedar nesse hotel tem um excelente atendimento hoteal muito organizado ótimas opções de lazer por perto um serviço de quarto excepcional todos muito bem educados e atenciosos vale a pena eu recomendo" (Antonio M).	"Indico para as pessoas que gosta de viajar esse hotel maravilhoso um atendimento personalizado os colaboradores muito atenciosos e educados uma vista maravilhosa muita tranquilidade com passeio de caiaque passa pelo rio depois chega ao mar tudo muito lindo!" (sonia m).	"Me hospedei no hotel por apenas uma noite, que revelou-se pouco tempo para desfrutar todo o potencial da casa. Além da localização privilegiada e estrutura fantástica, o hotel conta com serviço de excelente qualidade!" (ViktorNilo, Salvador/BA).
POUSADA ECKERLINO	"O café da manhã é bem diversificado e saboroso. A pousada fica próxima da praia. É um lugar tranquilo, ótimo para descansar" (João Vítor F, Ibiaporá/PR).	"Ótimo atendimento e localização" (Marcel F, Goiânia/GO).	"Fiquei na pousada 4 dias, recomendo para quem procura um turismo mais rústico, dia rural. E bem próxima da praia depara ir a pé, muitas barracas com estrutura bem perto" (sandra d, Brasília/DF).	"Local de muita tranquilidade, pertinho da praia: pode ir caminhando. Combinação perfeita de privacidade, acolhimento, natureza. Tem um ótimo atendimento dos funcionários" (MarciaGusson).
POUSADA MARIA LUÍZA	"A pousada, com chalés, é bem bonita e conservada. A localização, próxima à praia de Buraquinho, te obriga a usar o carro para tudo, porém está do lado do bairro de Vilas do Atlântico, que é excelente e possui tudo o que vc precisar de estrutura, de restaurantes ótimos a lojas, serviços, etc. <b>Bom tanto para veraneio quanto à trabalho</b> " (SandroCoqueiro).	"lugar de paz para relaxar e excelente localização atendimento ótima pousada ambiente familiar muito bom para ir com namorada(o) ótimo atendimento perto da praia e do calçadão so achei longe do penourinho (sic)" (João Paulo S).	"Para quem quer tranquilidade o lugar é ideal. Pousada familiar perto da praia e do calçadão de vilas" (Algel A, Feira de Santana/BA).	"Excelente! Pertíssimo de duas praias com infraestrutura (Praia de Buraquinho, onde pode-se fazer aulas de kitesurf e Praia de Vilas do Atlântico), chalés com TV (a cabo) [...]" (Ana R, Belo Horizonte/MG).

MEIO DE HOSPEDAGEM		DEPOIMENTO DE HÓSPEDE (TRIPADVISOR/BOOKING)		
POUSADA MIRAGE DEL MAR	"Um pedacinho econômico de paraíso, em um bairro seguro e limpo de Salvador" (FotiosB, Itália).	"este é um local no qual deu para passar umas noites, não sendo nada luxuoso e nem com dependências de lazer, porém o atendimento é razoável, o preço condiz com a estrutura e pode-se chegar ao centro da cidade fácil" (Bacelar S, Salvador/BA).		
RIVERSIDE HOTEL & CONVENTION	"Fui a um <b>congresso no hotel</b> . Os anfiteatros ficam a pouco passos da recepção. E ainda são ótimos, amplos, cadeira boa, ar condicionado top, sistema de som bom!" (Maria Paula M).	"Congresso/estada combinação perfeita" (Eliene O, Curitiba, PR)	"Ficamos uma diária neste hotel. Piscina grande e café da manhã muito bom. Destaque para o quarto que é grande, assim como a cama King e o banheiro" (Rafael R, Salvador/BA).	"O Riverside é um hotel 'tipo bom para passagem' - que foi o meu caso - é calmo, tem um local bastante verde, o café da manhã é simples, os quartos são bastante antigos, mas tem água quente, ar condicionado split, frigobar e a cama do quarto 205 é boa. [...]. <b>Recomendo para passagem breve e sem exigência</b> " (Bianca S).
QUINTA PORTUGUESA	"O lugar é lindo para eventos. Mas não serve para hospedagem" (Monique P).	"O que falar desse local? Bem eu me casei lá, então tenho um sentimento muito especial!!! O local é belíssimo!! Tem um hotel simples, não vá esperando luxo e nem agito e badalação, pois não vai encontrar" (Camila O, Salvador/BA).		"O hotel funciona como hospedagem para quem participara de algum evento no local. Fica localizado bem distante dos principais pontos de Salvador (próximo somente ao aeroporto, cidade de Lauro de Freitas, região metropolitana). Portanto o local não se propoe a concorrer no mercado hoteleiro. Ninguém vai de férias a Salvador e diz: 'vou me hospedar na quinta portuguesa'" (yorg y, Aracaju/SE).
RECANTO DA BÊNÇÃO	"este é um local que me surpreendeu muito e gostei de mais, pois é uma benção de lugar, ótimo para quem quer sossego e um local bom para ficar com a família. [...]. <b>facil acesso para quem morar na região de salvador</b> " (baceIarsacramento, Salvador/BA).	"Acampamento de carnaval" (maria josé a).	"que benção" (Jhon M).	-

Fonte: Elaborado pelo autor desta dissertação (2017).



## APÊNDICE I – LAURO DE FREITAS, PRINCIPAIS INFORMAÇÕES COLETADAS NOS PORTAIS OFICIAIS DOS MHS, 2017

MEIO DE HOSPEDAGEM	EQUIPAMENTOS RESSALTADOS	COMO IDENTIFICA SUA LOCALIZAÇÃO	PORTAL OFICIAL	
			FAZ REFERÊNCIA A SALVADOR OU CAMAÇARI	FAZ MENÇÃO A ATRATIVOS DE LAURO DE FREITAS
INTERCITY SALVADOR AEROPORTO	Internet, estacionamento, Business Center etc.	Intercity Salvador Aeroporto.	"Por que escolher entre conforto ou <b>localização estratégica</b> se você pode ter os dois? O hotel Intercity Salvador Aeroporto conta com uma estrutura moderna, ideal para quem viaja a trabalho ou a lazer, <b>apenas 4 minutos do aeroporto de Salvador e 12 minutos da praia Vilas do Atlântico</b> ".	
MAIS HOTEL	"Mais para você/ Mais para seu negócio". Wi-fi, Business Center, área de descanso etc.	Lauro de Freitas.	"Localizado estrategicamente entre o Polo Industrial de Camaçari e o Aeroporto Internacional de Salvador, o Mais Hotel é a melhor opção para turismo de negócios [...]".	"[...] está próximo à praia de Vilas do Atlântico, uma das mais belas da Bahia".
ONIX HOTEL AEROPORTO	Ar-condicionado, WC privativo, Estacionamento sem motorista grátis etc.	Onix Hotel Aeroporto. Mas não deixa de mencionar que está situado em Lauro de Freitas.	"está situado perto do aeroporto, e a cerca de 3 km de vários lugares emblemáticos, incluindo Maria Farinha Beach e Praia de Ipitanga. Este hotel encontra-se ainda nas imediações de outros pontos de interesse, incluindo Shopping Villas Boulevard e Shopping Estrada do Coco".	
SALVADOR PARADISE	Taxi com preço fixo para Aeroporto.	Salvador de Bahia (sic).	"[...] as portas de Salvador, em proximidade do aeroporto internacional Deputado Luis Eduardo Magalhaes (sic)"	Não
HOTEL GLÓRIA E RESTAURANTE	Restaurante e quartos com armário e mesa de trabalho, ar-condicionado.	Situado no centro de Lauro de Freitas	Não.	"O Hotel Gloria e Restaurante está situado no centro de Lauro de Freitas e <b>1,5 km da Praia de Ipitanga</b> "
HOTEL MAMELUCOS	"Com os serviços de atendimento na praia e piscina você e sua família terão conforto e diversão garantida".	Localizada no extremo norte de Salvador.	"[...] rápido acesso ao Aeroporto e aos municípios de Lauro de Freitas, Camaçari e Linha Verde, o Hotel Mamelucos é uma ótima alternativa para viagens de negócios".	
POUSADA IPITANGA IV	Café da manhã, wi-fi, sala de conveniência para leitura etc.	Lauro de Freitas.	<ul style="list-style-type: none"> <li>"Serviço receptivo no Aeroporto Internacional e Rodoviária de Salvador com traslados sem custo".</li> <li>"Traslados para os Polos Petroquímico / Automobilístico ou Excursões são disponíveis com custo adicional a combinar".</li> </ul>	"A Pousada Ipitanga IV, instalada próxima as Praias de Ipitanga e Villas do Atlântico na cidade de Lauro de Freitas/Bahia [...]".
POUSADA RESTINGA	Café da manhã, acesso a praia, piscina, Wi-fi etc.	Lauro de Freitas.	"Fica bem pertinho do Aeroporto e a cerca de meia hora da Rodoviária".	Praia de Ipitanga.
TRIP HOTEL	Estacionamento privativo, Wi-fi, cozinha com cardápio variado.	Lauro de Freitas.	"Localizado estrategicamente a 2km do <b>Aeroporto Internacional Luis Eduardo Magalhães</b> , sentido Litoral Norte, o Hotel Yes (sic), tem fácil acesso a Praias do Forte, Imbassaí e Sauípe, ficamos a 15km do principal centro comercial de Salvador, <b>Polo Petroquímico de Camaçari e do Complexo Ford</b> situados na Região Metropolitana".	"Em Lauro de Freitas podemos encontrar uma variedade de opções de lazer, como <b>belas praias, restaurantes de comida regional e internacional, churrasarias, shopping center, bares com música ao vivo, boîtes</b> oferecendo um leque muito grande de opções para deixar sua viagem ainda mais prazerosa".
MALIBU PLAZA HOTEL	Conexão com internet Wi-Fi cortesia; Sala de reuniões; Academia de Musculação e Ginástica; Restaurante etc.	Vilas do Atlântico.	"Com localização privilegiada em Vilas do Atlântico e fácil acesso aos maiores centros comerciais de Salvador e Camaçari".	Praia de Vilas do Atlântico.
POUSADA MINEIRA	Internet, estacionamento e animais de estimação permitidos mediante pedido.	"Situado em Lauro de Freitas, na Região Bahia (sic)".	"O aeroporto mais próximo é o Aeroporto Luis Eduardo Magalhães, a 5 km da Pousada Mineira".	Restaurantes de Vilas do Atlântico.

MEIO DE HOSPEDAGEM	PORTAL OFICIAL			
	EQUIPAMENTOS RESSALTADOS	COMO IDENTIFICA SUA LOCALIZAÇÃO	FAZ REFERÊNCIA A SALVADOR OU CAMAÇARI	FAZ MENÇÃO A ATRATIVOS DE LAURO DE FREITAS
<b>POUSADA NOVO TEMPO</b>	Ar-condicionado, frigobar, televisores etc.	Lauro de Freitas.	-	Praia de Vilas do Atlântico.
<b>POUSADA PARATY INN</b>	Ar-condicionado, frigobar, tv a cabo etc.	Lauro de Freitas.	"[...] está situada a 5 km do Aeroporto Internacional Luis Eduardo Magalhães, a 25 km do centro de Salvador, 50 km do pólo petroquímico de Camaçari, e a 45 km da Praia do Forte".	"A Pousada Paraty Inn, fica a 1100 m da praia e ao lado do maior shopping do local (com cinema, restaurantes, lojas, banco 24 horas etc.) em Vilas do Atlântico".
<b>POUSADA PORTO VILLAS</b>	Oferecemos serviço de quarto, estacionamento privativo, portaria 24 horas etc.	"Localizada a duas quadras da praia no Condomínio Vilas do Atlântico, Litoral Norte da Bahia, Município de Lauro de Freitas".	"A Pousada Porto Villas se encontra a quatro quilômetros do Aeroporto Internacional Luiz Eduardo Magalhães (sic), e a trinta quilômetros da Capital Salvador Bahia".	Vilas do Atlântico.
<b>POUSADA TAYUANA</b>	Internet wi-fi, <i>room-service</i> , Café da manhã, lavanderia etc.	"A Pousada esta localizada a 300m da praia de Vilas do Atlântico, no município de Lauro de Freitas – BA".	"Um lugar estratégico para quem vem a negócios". "A localização é ideal para quem quer conhecer o litoral Norte da Bahia, para quem vem a trabalho no Pólo Industrial de Camaçari e Simões Filho, participar de eventos ou, simplesmente passar férias".	Praia de Vilas do Atlântico.
<b>POUSADA VILLAS DO ATLÂNTICO</b>	Café da manhã, piscina, espaço de jogos etc.	Vilas do Atlântico.	"A Pousada está localizada em Vilas do Atlântico, Lauro de Freitas, a aprox 6km (sic) do Aeroporto Internacional de Salvador e a 35km próximo da Arena Fonte Nova, entre os pontos turísticos e as famosas praias do Litoral Norte da Bahia, trajeto também para o Pólo Industrial de Camaçari (sic)".	"Vilas do Atlântico possui uma das praias mais lindas do litoral de Salvador, com mais de 2,5 km de extensão, calçadão, gramado, uma linda vista, segurança, limpeza, gente bonita e barracas de praia bem estruturadas. Vilas fica localizado próximo à tudo!".
<b>VILLA ARAÇÁ BOUTIQUE HOTEL</b>	Ar-condicionado, tv a cabo, banheiros com ampla ducha quente etc.	Vilas do Atlântico, Lauro de Freitas.	-	-
<b>POUSADA ECKERLINO</b>	Tv a cabo, ar-condicionado, frigobar e wi-fi.	Lauro de Freitas	20 mins do Aeroporto de Salvador.	Praias de Buraquinho e Vilas do Atlântico.
<b>POUSADA MARIA LUÍZA</b>	Estacionamento, rede na varanda, frigobar, tv a cabo etc.	"A Pousada Maria Luiza <b>situada muito próximo de Salvador</b> , a capital do estado da Bahia, no Brasil".	"[...] ficamos a 5 minutos a pé da Praia de vilas do Atlantico e apenas 7 kms do Aeroporto Internacional". Está apenas *a 15 minutos de carro até o aeroporto e a 25 minutos do Polo Petroquímico de Camaçari e a 40 minutos de Praia do Forte*. Ótima localização para quem viaja á Sergipe (linha verde) Ônibus na porta da pousada para o Polo Petroquímico de Camaçari (ford,brasken,brigestone,voith, etc.)".	Praia de Buraquinho e Rio Joanes.
<b>RIVERSIDE HOTEL &amp; CONVENTION CENTER</b>	Piscina, estacionamento grátis, restaurante.	"Às margens do Rio Joanes, em Lauro de Freitas".	"[...] o Riverside Hotel está localizado a 30 minutos de Salvador, pertinho de Camaçari e a 7,5 km do Aeroporto Luis Eduardo Magalhães.	-
<b>QUINTA PORTUGUESA</b>	Banheiro privativo, ar condicionado, frigobar, telefone e TV.	Rodovia Aeroporto-CIA.	-	-
<b>RECANTO DA BÊNÇÃO</b>	Piscina, toboaguas, cascatas e uma ótima área verde.	"Estamos a 15 minutos do Aeroporto de Salvador". Lauro de Freitas aparece apenas no rodapé do site.	"Estamos a 15 minutos do Aeroporto de Salvador".	-

Fonte: Elaborado pelo autor desta dissertação (2017).