



UNIVERSIDADE SALVADOR – UNIFACS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO
REGIONAL E URBANO - PPDRU
MESTRADO EM ANÁLISE REGIONAL

TAIZ VIEIRA ALFAYA

O TURISMO COMO FATOR DE DESCARACTERIZAÇÃO
TERRITORIAL E SOCIOCULTURAL: A EXPERIÊNCIA DE
ITAPAGIPE

Salvador
2007

TAIZ VIEIRA ALFAYA

**O TURISMO COMO FATOR DE DESCARACTERIZAÇÃO
TERRITORIAL E SOCIOCULTURAL: A EXPERIÊNCIA DE
ITAPAGIPE**

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado em Análise Regional e Urbano, Universidade Salvador – UNIFACS, como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre.

Orientador: Prof. Dr. Jorge Antônio Santos Silva.

Salvador
2007

Ficha Catalográfica elaborada pelo Sistema de Bibliotecas da Universidade Salvador -
UNIFACS

Alfaya, Taiz Vieira

O turismo como fator de descaracterização territorial e sociocultural: a experiência de Itapagipe / Taiz Vieira Alfaya. – Salvador, 2007.

154 p. : il.

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado em Análise Regional e Urbano, Universidade Salvador – UNIFACS, como requisito parcial para a obtenção do grau de Mestre.

Orientador Prof. Dr. Jorge Antônio Santos Silva.

1. Turismo. 2. Patrimônio Territorial. 3. Patrimônio Cultural. I. Silva, Jorge Antônio Santos Silva, orient. II. Universidade Salvador – UNIFACS. III. Título.

CDD: 338.458142

TERMO DE APROVAÇÃO

TAIZ VIEIRA ALFAYA

O TURISMO COMO FATOR DE DESCARACTERIZAÇÃO TERRITORIAL E SOCIOCULTURAL: A EXPERIÊNCIA DE ITAPAGIPE

Dissertação aprovada como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em
Análise Regional, Universidade Salvador - UNIFACS, pela seguinte banca examinadora:

Jorge Antônio Santos Silva – Orientador _____
Doutor em Ciências da Comunicação, Universidade de São Paulo, USP, Brasil.
Universidade Salvador - UNIFACS

Carolina Andrade Spínola _____
Doutora em Geografia, Universidade de Barcelona, Espanha.
Faculdades Jorge Amado - FJA

Regina Celeste de Almeida Souza _____
Doutora em Geografia, Universidade de Rouen, França
Universidade Salvador - UNIFACS

Salvador, 23 de março de 2007.

À Professora Edith Rocha Vieira, minha avó, que tanto me faz falta, mas me legou a importância de valorizar as nossas raízes e que foi insistente em me provar que é a nossa memória que nos faz pessoas íntegras e completas. Dedico também esta dissertação a todos os Itapagipanos legítimos como a minha avó, que perseveraram e se dedicam à preservação do nosso lugar, da nossa Itapagipe.

AGRADECIMENTOS

Primeiro eu preciso agradecer a Deus, por estar viva, por ter tido força, coragem, luz e fé para continuar.

Agradeço à minha amada mãe, a Professora Angelina Vieira que me ensinou desde o meu nascimento que o respeito é mais importante que o amor e que a educação seria o seu maior legado para mim e assim o foi.

Agradeço ao meu Pai, Alfaya, primeiro por ser meu pai e que mesmo à distância me ensinou a se fazer presente quando se ama e, sobretudo, por neste momento decisivo da minha vida ter me dado um apoio surpreendente e incondicional que viabilizou a concretização deste meu sonho, o de ser Mestre.

Agradeço ao meu companheiro Ricardo Martinez Pinheiro, homem que segurou minha mão trêmula e gelada durante toda esta caminhada e foi paciente ao ler sobre os meus ombros cada palavra deste estudo, ao escutar cada idéia nova e que aboliu do meu vocabulário a palavra desistir. A você Ricardo, minha eterna gratidão e amor.

Agradeço aos queridos amigos:

Aline Paula Kader Zacharias pela confiança, amizade, paciência, solidariedade e presença constante durante toda esta jornada; Tatiana Lobo Pinto pelo apoio, respeito e confiança; Ana Paula Matos por ter sempre acreditado em mim sem deixar dúvida em qualquer momento da minha capacidade de superação; Virgínia Carvalho pelo companheirismo e lições diárias de honestidade e retidão; Taiane Fernandes e Alex Alcântara pela implacável participação ao longo de todo este percurso; Caroline Menezes pela amizade, carinho e prontidão; Mariana Gadelha pela disposição e incentivo, além do excelente material fotográfico que tão bem ilustram esta dissertação; Elizabeth Lordêlo, pelo bom humor, alto astral, desprendimento e uma incrível paciência e competência durante a confecção dos mapas presentes nesta dissertação.

Agradeço aos meus fiéis escudeiros: Valerinho e Lourdes, pela paciência, amizade e presteza.

Agradeço aos meus colegas de turma e hoje meus amigos Dílson do Rosário por me apresentar sempre uma segunda possibilidade de resolver um problema, a Paulo César Silva Carvalho pelo senso prático e pela absurda capacidade de reverter todos os obstáculos em

oportunidades e a Jaime de Oliveira pela prestatividade, carinho e cuidado que sempre teve comigo chegando a me tratar como uma irmã.

Agradeço ao Professor Doutor Alcides Caldas pelo apoio, esforço e empenho em fazer com que o nosso Curso seja sempre melhor do que se imagina possível; Professora Carolina Spínola pelas ricas e cuidadosas contribuições, fundamentais para a melhora do meu trabalho; Professor Doutor Alberto da Costa Gomes pela generosidade, senso de justiça e de praticidade no momento de transcrever os números desta pesquisa em palavras; Professor Doutor Noélio Danstale Spínola por ter me advertido que nada nesta vida pode ser tão difícil e que eu sou capaz de realizar qualquer coisa que eu realmente acredito; Professor Doutor Pedro de Almeida Vasconcelos pelo legado em urbanismo que influenciou definitivamente toda a minha trajetória acadêmica; Professora Doutora Regina Celeste de Almeida Souza pelo equilíbrio e competência emocional renovados a cada um dos nossos encontros.

Agradeço ao Professor Doutor Jorge Antonio Santos Silva, meu orientador, que assumiu esta empreitada ao meu lado sem me conhecer e nunca me deixou sem uma resposta, sem uma referência, sem uma boa indicação de fonte, nunca deixou de ler e consertar uma única linha escrita por mim, nunca se atrasou ou duvidou que eu pudesse fazer sempre melhor. O Professor Doutor Jorge Antonio Santos Silva me provou que é possível sair ilesa e melhorada das situações mais críticas, insistiu no exercício da disciplina e manteve sempre uma postura austera e firme, típica dos homens bons sem em qualquer momento ter deixado escapar valores de humanidade e honestidade. Muito obrigada meu orientador.

Agradeço a Márcia Stradman, Márcia Matos e Danila Siena respectivas secretárias do Mestrado em Análise Regional e em Administração Estratégica pelo apoio, responsabilidade e paciência em inúmeras situações que para outros poderia parecer simples e elas sempre trataram cada situação com a devida importância.

Agradeço à Bibliotecária Roseli Andrade pela cautelosa e paciente revisão e normalização deste trabalho.

Agradeço às instituições que mantenho vínculos, e as que me deram apoio indispensável para a finalização deste meu projeto de vida:

Academia de Polícia Militar da Bahia (APMBA);

Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado da Bahia (FAPESB);

Universidade Salvador - UNIFACS;

Comissão de Articulação dos Moradores da Península de Itapagipe (CAMPPD);

Extensa - UNIFACS;

Editora Exlibris;

Faculdades Integradas Olga Mettig (FAMETTIG);

Portal e - bonfim.

Preciso ainda agradecer enormemente a Dona Terezinha Paim, ao Exército Brasileiro em especial ao Major André Pires Do Val, do Parque Regional de Manutenção da 6ª Região Militar, à família Gouveia e a todos os Itapagipanos que compartilharam durante tanto tempo comigo as dores e dissabores sempre compensados pela alegria e sentimento comunitário que me moveu a estudar de modo tão aguerrido a nossa região. Foi este apoio que nunca me permitiu pensar em trocar o meu objeto de estudo e a todos vocês, a minha eterna gratidão.

Que cidade é esta, em que tantos vivem, mas que só você vive, que só você vê?
É sua a cidade dos que olham para cima?
É sua a cidade dos que olham para o chão, para as calçadas, para os degraus?
Ou a cidade dos que não olham, dos que não vêem?
A sua é a cidade em que a barriga pesa até libertar uma nova vida, ou aquela em que não se
pode falar em barriga?
Conte como é a cidade dos que se doem de amor e a das para quem o ato de amar dói?
Vamos ler a cidade dos que ouvem outros sons e a dos que não ouvem som algum.
A dos que tocam sons que não se ouve e a dos que não emitem sons.
Como é a sua cidade, se sua cidade é sua cor?
Como é sua cidade, encoberta pelo olhar viciado do cotidiano, escondida pela indiferença ou
apenas tímida, recôndita: cidade invisível.

Caio Leonardo Bessa Rodrigues, 2004.

RESUMO

Esta dissertação teve como objeto analisar os processos de descaracterização territorial e sociocultural provocadas pelas intervenções públicas realizadas no bairro da Ponta de Humaitá, Península de Itapagipe, realizadas para o desenvolvimento do Projeto Via Náutica. Inicialmente foi apresentado um panorama sobre a globalização, a cultura e sobre a sustentabilidade. A exploração desses conceitos permitiu que se encontrassem possíveis causas para gestos agressivos como as intervenções públicas realizadas na Ponta de Humaitá com objetivo de incentivar o turismo através de grandes projetos e assim alcançar um crescimento econômico. Foram abordados nesta dissertação os conceitos de crescimento e desenvolvimento econômico com a finalidade de mostrar que não há desenvolvimento sem a efetiva inclusão da sociedade e, para isso, é necessário atentar para o que essa sociedade tem de próprio e de legítimo. Esta dissertação teve como método a pesquisa qualitativa e que tem como método de procedimento o estudo de caso. Para o desenvolvimento deste estudo, foi necessário ir à campo onde foram aplicados questionários, aos agentes locais da Península de Itapagipe utilizando o método de pesquisa qualitativa e a partir destes resultados, dar continuidade a esta dissertação. O patrimônio territorial e sociocultural é um bem público. Entretanto, em determinados locais, como a Ponta de Humaitá, existe uma comunidade de habitantes que faz uso desse local para socializar, partilhar memórias e desenvolver atividades econômicas. Sendo assim, mesmo em se tratando de um bem público, não se pode modificar ou intervir no cotidiano físico e sociocultural de uma sociedade com promessas não cumpridas de melhorias e desenvolvimento local, através do turismo, para aquela população. O sentimento de pertencimento, de propriedade, de identidade e os vínculos afetivos estabelecidos com o local precisam ser considerados no instante de planejar qualquer ação que possa agredir um destes vértices. A preservação territorial, patrimonial, sociocultural e a memória coletiva de um povo deve ser prerrogativa obrigatória para qualquer intervenção, em qualquer lugar exista uma comunidade que faz parte desse, ambiente, desse espaço, deste lugar.

Palavras-Chave: Turismo; Patrimônio Territorial; Patrimônio Cultural; Preservação Patrimonial; Memória Coletiva.

ABSTRACT

This essay had as objective to analyse the territorial and social cultural process modifications imposed by the public interventions in the area of Ponta do Humaitá, Itapagipe Peninsula, in order to implement the Via Náutica Project. In the beginning is presented a panorama about the globalization, culture and the sustentability. The examination of these concepts allowed the finding of possible causes for the aggressive way that the public interventions were made in Ponta de Humaitá with the objective of stimulating tourism through big projects, in order to achieve economic development. In this essay we deal with the concepts of growth and economic development with the objective of showing that there is no development without the effective inclusion of the society, and, for this, it is important to take into account the local population identity. The territorial and social cultural patrimony are public welfare, however some places like Ponta de Humaitá have a community of inhabitants that uses the area to socialize, share memories and develop economic activities; that is why, although it is a public space, it is not proper to modify or interfere in the fisical and social cultural quotidian of a society with non-accomplished promises of better conditions and local development through tourism to this region. The sense of belonging, property, identity and the effective boundings with the place need to be considered when planning any action that might offend any of this aspects. The territorial, patrimonial, social cultural and coletive memory preservation should be an obrigatory prerrogative for any intervention, in a place that have an community that is part of these environment, space and these place.

Keywords: Tourism; Territorial Patrimony; Cultural Patrimony; Patrimonial Preservation; Coletive Memory.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Valor econômico de uma atração turística	32
Figura 2 - Variáveis aceleradoras da globalização segundo Keller	35
Figura 3 – Foto aérea do Porto de Salvador – 2003	56
Figura 4 - A Ponta de Humaitá - 1891	64
Figura 5 - Panorama da Cidade Baixa de Salvador, Bahia, final do século XVIII	65
Figura 6 - Mapa e fotografia via satélite da Península de Itapagipe – 2007	66
Figura 7 - Visão panorâmica da ponta de Humaitá no século XX	68
Figura 8 - Forte de Mont Serrat - 1964	69
Figura 9 - Igreja de Mont Serrat - 2003	72
Figura 10 - Casarões que compõem o casario da Ponta de Humaitá – 2006	73
Figura 11 - Detalhe da arquitetura do casarão 36 da Ponta de Humaitá -2006	74
Figura 12 - Gráfico do fluxo turístico nacional e estrangeiro na Bahia - 1991 a 2004	80
Figura 13 - Mapa das novas Zonas Turísticas 2006	82
Figura 14 - Segmentos prioritários por Zona Turística da Bahia	84
Figura 15 - Mapa da Baía de Todos os Santos – 2006	87
Figura 16 - Número de Passageiros em Cruzeiros no Estado da Bahia	96
Figura 17 – Número de atrações de Navios de Cruzeiros Marítimos no Estado da Bahia – 2001-2007	97
Figura 18 - Imagem do casario e do largo principal da Ponta de Humaitá com a iluminação recente – 2003	101
Figura 19 - Simulação do roteiro original do projeto Via Náutica	104
Figura 20 - Simulação do novo roteiro da Via Náutica	111
Figura 21 - Total da população por bairros da Península de Itapagipe	117
Figura 22 - Amostra por bairros independente de sexo	117
Figura 23 - Ocupação dos entrevistados	119
Figura 24 - Entrevistados que visitaram a Ponta de Humaitá após as intervenções públicas realizadas no local	120

Figura 25 - Entrevistados que foram consultados sobre as intervenções que a Prefeitura de Salvador realizou na Ponta de Humaitá	120
Figura 26 - Meio de comunicação pelo qual os entrevistados tomaram conhecimento das intervenções realizadas na Ponta de Humaitá	121
Figura 27 - Opinião do entrevistado em relação às intervenções realizadas na Ponta de Humaitá	122
Figura 28 – Aspectos indicados como melhoramentos na Ponta de Humaitá	123
Figura 29 - Aspectos indicados como prejudiciais à Ponta de Humaitá piorou	123
Figura 30 - Visão panorâmica da intervenção realizada na balaustrada da Ponta de Humaitá - 2005	128
Figura 31 - Detalhe da intervenção realizada na balaustrada da Ponta de Humaitá – 2005	128
Figura 32 - Píer da Ponta de Humaitá e moradores acessando o mar através da rampa lateral	129

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ACOBAR	Associação Brasileira de Construtores de Barcos
ADESA	Agência Municipal de Desenvolvimento Econômico de Salvador
ADI	Programa de Apoio Direto à Inovação na Pequena Empresa do Sebrae
APA	Área de Preservação Ambiental
APL's	Arranjos Produtivos Locais
APP	Área de Preservação Permanente
BAHIATURSA	Empresa de Turismo da Bahia S/A
BAN'S	Bases de Apoio Náutico
BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
BTS	Baía de Todos os Santos
CAMPPI	Comissão de Articulação dos Moradores da Península de Itapagipe
CENAB	Centro Náutico da Bahia
CEPAL	Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe
CIAGS	Centro Interdisciplinar de Desenvolvimento e Gestão Social
CNDU	Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano.
CODEBA	Companhia das Docas do Estado da Bahia
CONDER	Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia
CPUCS	Comissão do Planejamento Urbanístico da Cidade do Salvador
CRA	Centro de Recursos Ambientais
CST	<i>Certificación para la Sostenibilidad Turística</i>
DESENBAHIA	Agência de Fomento do Estado da Bahia S/A
DESENBANCO	Banco de Desenvolvimento da Bahia S/A
EMBASA	Empresa Baiana de Águas e Saneamento S/A
EMBRATUR	Instituto Brasileiro de Turismo
EMTURSA	Empresa de Turismo S/A
EPUCS	Escritório do Planejamento Urbanístico da Cidade do Salvador
EUST	Estudo de Uso do Solo e Transportes da Região Metropolitana de Salvador
FAPESB	Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado da Bahia
FINEP	Financiadora de Estudos e Projetos
FUNDESPA	Fundação de Estudos e Pesquisas Aquáticas

IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICOMIA	<i>International Council of Marine industry Associations</i>
IDH	Índice de Desenvolvimento Humano
IEL	Instituto Euvaldo Lodi
IMB	Instituto de Marinas do Brasil
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Arquitetônico Nacional
ISP	Centro de Estudos Interdisciplinares para o Setor Público
MCT	Ministério de Ciência e Tecnologia
MPE's	Médias e Pequenas Empresas
NOA	National Oceanic and Atmosphere Administration
OCEPLAN	Órgão Central de Planejamento da Prefeitura do Salvador
OMT	Organização Mundial do Turismo
ONG's	Organizações não Governamentais
PDDU	Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Salvador
PEA	Projeto de Educação Sanitária Ambiental
PEIEX	Projeto de Extensão Industrial Exportadora
PIB	Produto Interno Bruto
PLANDURB	Plano de Desenvolvimento Urbano de Salvador
PMBA	Polícia Militar da Bahia
PNAD	Pesquisa Nacional por Amostragem de Domicílio
PNUD	Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
PPDRU	Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional e Urbano
PRODETUR-BA	Programa de Desenvolvimento do Turismo da Bahia
PRODETUR-NE	Programa de Desenvolvimento do Turismo do Nordeste
PROGEREN	Programa de Apoio ao Fortalecimento da Capacidade de Geração de Emprego e Renda
PUC-RJ	Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro
RA's	Regiões Administrativas
SAEB	Secretaria de Administração do Estado da Bahia
SCT	Secretaria da Cultura e Turismo
SEBRAE	Serviço de Apoio à Pequena e Micro Empresa
SECOMP	Secretaria de Combate à Pobreza e às Desigualdades Sociais
SECTI	Secretaria Extraordinária de Ciência Tecnologia e Inovação
SEIA	Sistema Estadual de Informações Ambientais

SEMPI	Secretaria Municipal de Promoções de Investimentos em Projetos Especiais
SEPLAM	Secretaria de Planejamento Municipal
SEPLAN	Secretaria do Planejamento do Estado da Bahia
SETRAS	Secretaria de Trabalho e Ação Social
SETIN	Secretaria de Transportes e Infra-estrutura
SICM	Secretaria da Indústria Comércio e Mineração
SRH	Superintendência de Recursos Hídricos
SURCAP	Superintendência de Urbanização da Capital
UFBA	Universidade Federal da Bahia
UNESCO	Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura
UWNTO	<i>United Nations World Tourism Organization</i>
ZT's	Zonas Turísticas

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	18
2 GLOBALIZAÇÃO, CULTURA E TURISMO	24
2.1 CULTURA E TURISMO – O TURISMO COMO FATOR DE VALORIZAÇÃO E DE DESCARACTERIZAÇÃO DA CULTURA	26
2.2 O DESTINO TURÍSTICO E SUA VALORAÇÃO ECONÔMICA – A PRODUÇÃO TURÍSTICA DA CULTURA	30
3 DESENVOLVIMENTO, SUSTENTABILIDADE E TURISMO	39
3.1 DESENVOLVIMENTO E SUSTENTABILIDADE – O CONCEITO DE DESENVOLVIMENTO LOCAL E SUSTENTÁVEL	39
3.2 SUSTENTABILIDADE E TURISMO – TURISMO SUSTENTÁVEL?	41
3.3 O TURISMO E O LAZER NÁUTICO NO CONTEXTO DA SUSTENTABILIDADE	45
4 AS INTERVENÇÕES URBANAS DE SALVADOR E A CARACTERIZAÇÃO DA PENÍNSULA DE ITAPAGIPE	49
4.1 OS PRINCIPAIS CONCEITOS OPERACIONAIS DA GEOGRAFIA CONTEXTUALIZANDO A PERSPECTIVA DAS INTERVENÇÕES PÚBLICAS URBANAS	49
4.2 AS INTERVENÇÕES URBANAS EM SALVADOR	54
4.2.1 Contextualização dessas mudanças em Itapagipe	61
4.3 A PENÍNSULA DE ITAPAGIPE	63
4.3.1 Caracterização histórica	63
4.3.2 Caracterização geográfica	65
4.3.3 Caracterização econômica	74
5 O TURISMO E O LAZER NÁUTICO NA BAHIA	77
5.1 ANTECEDENTES DO TURISMO NA BAHIA	77
5.2 A ESTRATÉGIA TURÍSTICA DA BAHIA – 2020	79
5.2.1 O turismo e o lazer náutico na estratégia turística da Bahia – 2020	83
5.3 O TURISMO E O LAZER NÁUTICO NA BAÍA DE TODOS OS SANTOS	86
5.3.1 Caracterização da Baía de Todos os Santos	86
5.3.2 Projetos e perspectivas do turismo e lazer náutico para a Baía de Todos os Santos	89
5.4 O TURISMO E O LAZER NÁUTICO EM SALVADOR E NA PENÍNSULA DE ITAPAGIPE – PROJETOS E PERSPECTIVAS	95
6 O PROJETO VIA NÁUTICA – INTERVENÇÕES PÚBLICAS NA PENÍNSULA DE ITAPAGIPE	99
6.1 CARACTERIZAÇÃO DO PROJETO VIA NÁUTICA	101
6.2 AÇÕES DO PROJETO VIA NÁUTICA NA PENÍNSULA DE ITAPAGIPE	110
7 PERCEPÇÃO DO PROJETO VIA NÁUTICA NA PENÍNSULA DE ITAPAGIPE – A PESQUISA DE CAMPO	114
7.1 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS	114
7.2 APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS RESULTADOS	116

8 CONSIDERAÇÕES FINAIS	125
REFERÊNCIAS	139
APÊNDICE A – Sondagem	150
APÊNDICE B – Questionário utilizado na pesquisa de campo junto à população residente ou que residiu na Península de Itapagipe	151
APÊNDICE C - Questionário para gestores e formadores de opinião da Península de Itapagipe e representantes da iniciativa pública e privada	153
APÊNDICE D - Relação de entrevistados	154

1 INTRODUÇÃO

O estado da Bahia possui um grande potencial para o turismo náutico e de lazer. Um dos fatores que fazem o estado da Bahia possuir todo este potencial é o fato de abrigar a Baía de Todos os Santos (BTS), a segunda maior baía do mundo e que oferece excelentes condições de navegabilidade.

Salvador, capital do estado da Bahia, possui toda a sua costa banhada pela Baía de Todos os Santos (BTS) o que concede à cidade um imenso potencial turístico, que é naturalmente explorado enquanto atividade econômica geradora de receita e divisas para o Estado.

Atentando para as boas condições marítimas, climáticas e de navegabilidade que a Baía de Todos os Santos (BTS) oferece à cidade de Salvador é que a iniciativa pública decidiu investir no turismo náutico e de lazer.

De acordo com Trigo (2005a, p.74), “o turismo faz parte de um universo maior denominado lazer. Entende-se por lazer todas as atividades desenvolvidas fora do sistema produtivo (trabalho), das obrigações sociais, religiosas e familiares”.

Para Oliveira (2005, p.74) “o turismo de lazer é um turismo praticado por pessoas que viajam por prazer e desejam apenas conhecer novos locais, mudar de ambiente, descansar, etc. É um tipo de turismo que pode ser praticado em qualquer lugar”.

Nessa concepção, o turismo náutico é a atividade turística cuja motivação de lazer está associada ao litoral, rios, lagos, lagoas, e a atividades afins, incluindo os esportes náuticos (EMBRATUR, 2005a). Dentro desta perspectiva, e cientes do potencial econômico da capital da Bahia para o turismo náutico e de lazer foi que, em meados da década de 1990, a Prefeitura Municipal de Salvador, em parceria com o Estado, elaborou um plano de desenvolvimento de um pólo náutico em Salvador. Um dos projetos que fez parte do pólo náutico foi o Projeto Via Náutica, objeto de estudo desta dissertação.

O projeto Via Náutica pretendia construir nove cais de embarcação ao longo da BTS, partindo do Porto da Barra e com o último atracadouro na Ribeira. O projeto iniciou suas obras no final da década de 1990, na Ponta de Humaitá e teve suas obras concluídas em 2001.

As obras para a viabilização do projeto causaram impactos de ordem físico-territorial no bairro, afetando os moradores, a organização socioeconômica dos mesmos e a percepção ambiental daquela sociedade.

A percepção ambiental foi definida como sendo "uma tomada de consciência do ambiente pelo homem", (FAGGIONATO, 2007, p.1), ou seja, como se auto define, uma percepção do ambiente em que se está localizado, aprendendo a protegê-lo e cuidá-lo da melhor forma. O homem está constantemente agindo sobre o meio a fim de sanar suas necessidades e desejos.

Sobre a percepção ambiental o autor declarou:

Você já pensou em quantas das nossas ações sobre o ambiente, natural ou construído, afetam a qualidade de vida de várias gerações? E nos diversos projetos arquitetônicos ou urbanísticos que afetam as respostas dos seus usuários e moradores? E não estamos falando de respostas emocionais, que dependem do nosso humor ou predisposição do momento, mas da nossa própria satisfação psicológica com o ambiente. (FAGGIONATO, 2007, p.1).

Em se tratando de ambiente urbano, muitos são os aspectos que, direta ou indiretamente, afetam a grande maioria dos habitantes - pobreza, criminalidade, poluição, etc. Estes fatores são relacionados como fontes de insatisfação com a vida urbana. Entretanto há também uma série de fontes de satisfação a ele associadas. As cidades exercem um forte poder de atração devido à sua heterogeneidade, movimentação e possibilidades de escolha.

Assim, o conceito de percepção ambiental tornou-se de grande importância já que a forma como a autora desta dissertação passou a perceber o seu ambiente, a Península de Itapagipe – Ponta de Humaitá, foi um dos fatores que motivaram a realização do estudo e da pesquisa que resultou nesta dissertação.

Portanto, a decisão de avaliar em uma instância de pesquisa *Stricto Sensu* os impactos territoriais e socioculturais causados por um projeto da iniciativa pública na região da Península de Itapagipe foi influenciada pelos elos afetivos mantidos pela autora com a região e em especial com a Ponta de Humaitá.

Além dos vínculos afetivos, havia o anseio de constatar qual a importância da participação da sociedade civil no momento em que a iniciativa pública decide intervir e modificar uma região para a implantação de um projeto de tal magnitude.

A motivação particular desencadeou a idéia para a realização desta dissertação. Foram combinadas várias formas de pesquisas e técnicas, mas a orientação e o desenvolvimento das idéias centrais foram propiciadas ao longo do curso de Mestrado em Análise Regional, na linha de pesquisa Turismo e Meio Ambiente.

No início do curso, ano de 2004, o desenvolvimento da atividade do turismo era prioritário no estado da Bahia. Diversos projetos com caráter desenvolvimentista estavam sendo implantados, a exemplo do projeto Via Náutica. Este fato foi importante para a mobilização da sociedade em favor das intervenções na Ponta de Humaitá, pois ainda em 2004 as obras que já haviam sido concluídas, desde o ano de 2001, nada resultaram em favor do desenvolvimento do turismo no local.

Era contraditório que o estado da Bahia ou a Prefeitura de Salvador estivessem priorizando a atividade do turismo e não se fizesse uso das modificações provocadas no bairro, já que se tratava de um projeto para o desenvolvimento do turismo. Este aspecto tornava a pesquisa inviável no momento. Sendo assim, decidiu-se por analisar o projeto e não as suas conseqüências.

No ano de 2004, porém, houve a mudança do governo municipal; a Prefeitura cuja gestão durante oito anos, o que corresponde a dois mandatos, coube ao Sr. Antonio Imbassy, foi assumida pelo Sr. João Henrique Carneiro. Logo em seguida, a Secretaria Municipal de Promoções de Investimentos em Projetos Especiais (SEMPI), que estava à frente do Projeto Via Náutica foi extinta e a Prefeitura atual mudou completamente os rumos e objetivos do projeto, proporcionando na autora o resgate da idéia inicial de analisar os impactos do projeto na Ponta de Humaitá.

O projeto original foi modificado, a jurisdição passou a ser da Secretaria de Transportes e Infra-Estrutura Urbana (SETIN) e as obras da Ponta de Humaitá não foram concluídas. Então, analisar os impactos físicos e socioculturais causados pelas intervenções públicas realizadas na Ponta de Humaitá voltou a ter muita relevância.

Sendo assim, o objetivo geral desta dissertação ficou sendo: analisar os processos de descaracterização sociocultural ocorridos na Península de Itapagipe a partir das intervenções públicas realizadas com o propósito do desenvolvimento da atividade do turismo, tendo como

foco os impactos causados no conjunto sociocultural do bairro de Mont–Serrat, área da Ponta de Humaitá, decorrentes do Projeto Via Náutica.

A mesma pesquisa buscou atingir os seguintes objetivos específicos:

- a) Mostrar a importância da preservação dos valores socioculturais de uma comunidade para a articulação da atividade do turismo cultural;
- b) Analisar a compatibilização do uso dos acervos culturais com a prática do turismo;
- c) Identificar a pertinência das estratégias de fomento da atividade turística em sítios históricos, sem prejuízos para a comunidade local;
- d) Analisar as relações entre o Estado e a Sociedade civil nos processos decisórios para a realização de intervenções públicas na comunidade;
- e) Verificar os impactos causados pelo desenvolvimento de projetos para o incentivo da atividade do turismo, no caso o Projeto Via Náutica, na cultura, economia, política e identidade da comunidade do local em estudo.

Com esta motivação e traçados os objetivos específicos, sob orientação do programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional e Urbano (PPDRU) da Universidade Salvador – UNIFACS, chegou-se ao seguinte problema metodológico: As intervenções públicas decorrentes do Projeto Via Náutica, realizadas a partir do ano 2000 na Ponta de Humaitá, causaram prejuízos de ordem sociocultural à comunidade da Península de Itapagipe e ao pleno desenvolvimento da atividade do turismo no local?

Com a perspectiva de continuar pesquisando sobre o tema e desenvolver essa dissertação surgiram elementos relativos às condições do seu desenvolvimento. Os principais pressupostos que sustentam este estudo são os seguintes:

- a) A gestão urbana deve considerar as possibilidades adequadas de fomento às atividades que promovam o desenvolvimento sustentável de uma região. No entanto, no caso das intervenções realizadas no bairro de Mont – Serrat, área Ponta de Humaitá, pelo Projeto Via Náutica, essas considerações e adaptações não aconteceram.
- b) A preservação do patrimônio cultural é um item que invariavelmente favorece o turismo cultural. Portanto, a articulação desses temas pode contemplar o rico acervo do patrimônio cultural da Península de Itapagipe, incentivando a

possibilidade de sua compatibilização com a manutenção do próprio acervo cultural e melhoria da qualidade de vida da população local.

Esta dissertação teve como método a pesquisa qualitativa e que tem como método de procedimento o estudo de caso. O estudo que possibilitou a construção desta dissertação permitiu aprofundar a análise do ambiente em que foram feitas as intervenções públicas do Projeto Via Náutica, a Ponta de Humaitá, e toda a região de Itapagipe, inclusive com trabalho de reconhecimento no local e pesquisa de campo.

O uso de estudo de caso como metodologia foi considerado o método mais adequado para conduzir esta dissertação, uma vez que a análise das conseqüências territoriais e sociais de uma intervenção pública em um bairro é uma atividade muito moderna e, conseqüentemente, a pesquisa empírica, tendo como base o estudo de outras intervenções públicas com conseqüências parecidas como as aqui analisadas ao mesmo tempo, pode fornecer evidências sobre questões focalizadas nesta dissertação.

De acordo com Goldenberg (1997), o estudo de caso é uma análise holística, que leva em consideração a unidade social de modo totalitário, com o objetivo de compreendê-lo em seus próprios termos. A autora tece os seguintes comentários sobre a metodologia dos estudos de caso:

Reúne o maior número de informações detalhadas, por meio de diferentes técnicas de pesquisa, com o objetivo de apreender a totalidade de uma situação e descrever a complexidade de um caso concreto. Através de um mergulho profundo e exaustivo em um objeto delimitado, o estudo de caso possibilita a penetração na realidade social, não conseguida pela análise estatística, diferente da “neutra” sociologia das médias estatísticas, em que particularidades são removidas para que se mostrem apenas tendências do grupo, no estudo de caso as diferenças internas e os comportamentos desviantes da “média”, são revelados, e não escondidos atrás de uma suposta homogeneidade. (GOLDENBERG, 1997, p.33 – 34).

O estudo de caso pela sua própria característica – estudo detalhado de um fenômeno ou situação específica - não permite a generalização das conclusões que este pode conduzir.

Sobre a pesquisa qualitativa, Triviños (1994), diz que é uma categoria de pesquisa cujo objeto é uma unidade que se analisa profundamente e baseia-se no exame detalhado de um exemplo ou fenômeno visando tirar conclusões sobre o que se deseja investigar.

Aplica-se, geralmente, a situações em que um fenômeno é pouco compreendido e quando o anseio é descobrir variáveis importantes em um contexto onde existem novos

aspectos, enfoques ou áreas a serem descobertas, podendo abrir campo para outras pesquisas e geração de hipóteses para trabalhos futuros.

Para o desenvolvimento do estudo em questão, foi necessário o trabalho de ida a campo onde foram aplicados questionários, (ver Apêndices A, B e C, p. 150-153), aos agentes locais da Península de Itapagipe utilizando o método de pesquisa qualitativa, sendo feitas comparações com material fotográfico do passado e do presente.

Ao mesmo tempo em que o método estudo de caso foi desenvolvido, foram utilizados outros procedimentos como a observação direta e as entrevistas.

Esta dissertação, além de sua introdução, estrutura-se em mais 6 capítulos, suas considerações finais, referências e apêndices.

O capítulo dois aborda os aspectos introdutórios da atividade do turismo bem como os aspectos da globalização que favorecem o crescimento do número de visitantes e a pasteurização da cultura local.

No capítulo três, são apresentados os conceitos de desenvolvimento e da sustentabilidade e o confronto existente entre eles.

No capítulo quatro se descreveu as intervenções urbanas realizadas em Salvador e é feita uma caracterização da Península de Itapagipe sob ponto de vista histórico, geográfico e econômico.

O capítulo cinco refere-se aos antecedentes do turismo enquanto atividade organizada de produção cultural no estado da Bahia faz uma análise conceitual do turismo náutico e de lazer, apresentando as perspectivas de crescimento dessa segmentação dentro da estratégia de Turismo da Bahia, horizonte 2020.

No capítulo seis, descreveu-se todo o projeto Via Náutica, desde a sua proposta inicial até a sua concepção atual. São relatados os antecedentes do projeto, bem como as intervenções e ações promovidas por ele.

O capítulo sete descreve os procedimentos metodológicos utilizados durante a pesquisa de campo. Este capítulo mostra cada pergunta do questionário aplicado, o método que foi utilizado para escrever esta dissertação e demais questões referentes aos procedimentos metodológicos.

Nas considerações finais são abordados os impactos e potencialidades físicas, econômicas e socioculturais do projeto Via Náutica e do turismo de lazer náutico na Península

de Itapagipe. É feita também uma revisão dos impactos e intervenções realizadas na área através do projeto Via Náutica e uma análise final dos resultados da pesquisa de campo, são apresentados depoimentos dos moradores entrevistados e material fotográfico que confirmam as intervenções.

2 GLOBALIZAÇÃO, CULTURA E TURISMO

O acelerado fenômeno da globalização vem influenciando enormemente a atividade do turismo. A globalização, enquanto processo, influencia a atividade do turismo no instante em que permite um ambiente favorável ao desenvolvimento das tecnologias da informação, o que acarreta a supressão de fronteiras e distâncias.

A crescente integração global promoveu e continua a promover amplas mudanças na estrutura do mercado mundial de turismo.

Observa-se o surgimento de uma “indústria” internacional de viagens e de turismo, que direciona e controla o crescente fluxo de visitantes e esse controle é exercido pelas grandes empresas de turismo como as operadoras, as transportadoras e as cadeias hoteleiras (KELLER apud TRIGO).

Restrições econômicas e ambientais vigentes possibilitam a criação de alternativas ao mercado de turismo. Dentre essas alternativas, a que mais se pratica é a oferta de produtos e serviços *customizados*¹.

As grandes empresas exercem uma influência cada vez maior no âmbito local, concorrendo com os pequenos negócios que, pelo menos quantitativamente, predominam nos territórios que se constituem em destinos turísticos.

Os indicadores internacionais mostram que esse processo de globalização, da forma como se apresenta, pode ser irreversível, ainda que organismos locais apresentem resistência ao citado processo e aos possíveis prejuízos de ordem sociocultural que normalmente seguem as linhas progressistas.

¹ *Customizado* - Palavra adaptada do inglês *costumer* que significa cliente em português, é utilizado para fazer referência a produtos adaptados ou preparados para ser oferecido a um grupo de consumidores finais anteriormente estudado.

Quando se observa uma tendência de uniformidade no modo de vida em todas as sociedades do planeta, existe uma possibilidade real de aculturação dos países considerados em desenvolvimento, levando-se em conta, ainda, que a globalização tende a fortalecer-se nos países com economias estáveis e servir de modelo para países emergentes e menos desenvolvidos.

Os efeitos negativos são ainda mais expressivos, se considerado que a atividade do turismo é legitimada pelas diversidades socioculturais de um local.

2.1 CULTURA E TURISMO – O TURISMO COMO FATOR DE VALORIZAÇÃO E DE DESCARACTERIZAÇÃO DA CULTURA

Um das tipologias de turismo que mais cresce atualmente é aquela que alia planejamento econômico–financeiro e de infra-estrutura à percepção da procura por bens culturais e estilos de vida. Isto acontece devido ao crescente interesse do turista em compreender a cultura e a história de lugares diferentes, assim como conhecer hábitos e costumes de outros povos.

Este tipo de turismo, analisado segundo o critério da motivação, de acordo com Barreto (2000, p.89) “é chamado de turismo cultural, aquele em que o principal atrativo é algum aspecto da cultura humana. Esse aspecto pode ser a história, o cotidiano, o artesanato ou qualquer aspecto que o conceito de cultura² abrange”.

A procura por cultura tem levado a um crescente interesse em preservar e revitalizar artefatos com valor cultural, com o objetivo de atrair o turista, manter a identidade cultural e melhorar a economia.

Dessa forma, este estudo procura analisar o uso do patrimônio cultural³ na cidade de Salvador, em especial em Itapagipe na Ponta de Humaitá, como atração turística, tornando-se ao mesmo tempo oportuno e relevante, visto que o problema do turismo com base na cultura vem preocupando especialistas e estudiosos da área de cultura e já suscitou vários estudos.

² Segundo Ruschman (1997, p.32) “a cultura de um povo é entendida como os padrões explícitos ou implícitos dos comportamentos, adquiridos ou transmitidos por símbolos, que constituem o patrimônio de grupos humanos, inclusive sua materialização em artefatos. O aspecto mais importante de uma cultura reside nas idéias tradicionais de – origem e seleção histórica – e, principalmente, no seu significado”.

³ Patrimônio cultural, segundo Barreto (2000, p.11) inclui não apenas os bens tangíveis como também os intangíveis (por isso, o conceito de “legado cultural” parece mais adequado do que “patrimônio”), não só as manifestações artísticas, mas todo o fazer humano, e não só aquilo que representa a cultura das classes abastadas, mas também o que representa a cultura dos menos favorecidos.

Barreto (2000, p.116), por exemplo, procurou demonstrar a importância do legado cultural como atrativo turístico porque pode atrair um público diferenciado e ao mesmo tempo ajuda a recuperar a memória e a identidade do local, assim como é importante para o aquecimento da economia.

Por outro lado, a mesma autora considera que este tipo de turismo acaba banalizando a cultura, pois o “patrimônio deixa de ser valioso por sua significação na história ou na identidade local e passa a ser valioso porque pode ser ‘vendido’ como atrativo turístico”. (BARRETO, 2000, p.117).

Pellegrini Filho (1997), também discute o assunto, abordando a problemática da preservação cultural. O autor ainda aponta alguns casos de revitalização de bens patrimoniais que foram aproveitados como recursos turísticos e acabaram sendo integrados ao quadro econômico-financeiro do local e ao mesmo tempo ajudaram a melhorar a qualidade de vida de seus habitantes. A restauração do Pelourinho, em Salvador, é um dos exemplos citados pelo autor.

Outro importante teórico define cultura ao afirmar que:

Em se tratando de vida social, a cultura (significação) está em toda parte. Todas as nossas ações sejam na esfera do trabalho, das relações conjugais, da produção econômica ou artística, do sexo, da religião, das formas de dominação e de solidariedade, tudo nas sociedades humanas é constituído segundo os códigos e as convenções simbólicas a que denominamos ‘cultura’. (ARANTES, 1990, p. 34).

A cultura é dinâmica. Está sempre em transformação e a partir dela compreendem-se as modificações que ocorrem no patrimônio arquitetônico no decorrer dos séculos, sejam as reformas públicas, as preservações, as mudanças gerais, a pluralidade arquitetônica, ou mesmo a manutenção do purismo de linhas.

A cada momento, vai-se ver refletido o pensamento, os saberes, os símbolos além das criações e recriações da comunidade residente de um determinado local.

Assim, Pellegrini Filho (1997, p.22) expõe: “atualmente, o significado de patrimônio cultural é muito amplo, incluindo outros produtos do sentir, do pensar e do agir humano – o que no conjunto se poderia definir como o meio ambiente artificial”.

Há uma divisão do patrimônio histórico-cultural em três grupos: elementos naturais, como os rios, as matas, as praias; elementos do saber, as técnicas e artes, que o homem utiliza para sobreviver, como saber cozinhar, desenhar, transformar, dançar, esculpir; e bens culturais que surgem a partir dos outros dois grupos que são objetos, artefatos e construções. (VARINE-BOHAN, 1983, p.229).

A partir do que se viu, pode-se concluir que os bens culturais se dividem em móveis, que são setoriais e possíveis de serem colecionados como fotografias, selos, lendas, músicas, festas populares e imóveis que são as edificações como igrejas, residências, fortes, prédios, ruas, cidades.

Existe ainda a classificação de patrimônio material e imaterial que é aceita por organismos internacionais como a Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO) e organismos nacionais como o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Segundo a Coordenação de Cultura da Unesco no Brasil:

O que a Unesco considera como patrimônio imaterial são manifestações culturais, saberes, ritos, crenças que, de forma dinâmica do processo cultural, estão associados a pessoas ou grupos e que não têm necessariamente um suporte físico material. O patrimônio imaterial é transmitido através de gerações e está na dependência direta de pessoas que detêm esses conhecimentos. (MACHADO, 2006, p.1).

Todavia, nesta dissertação, será utilizada conforme Beltrão (2002), na denominação patrimônio histórico-cultural de uma nação para designar os bens culturais, que dizem respeito a construções, costumes, culinária, formas de organização, usos, festas populares, religião, tudo que seja representativo de uma geração, como relata Beltrão (2002).

Instrumento na construção da nacionalidade nas sociedades modernas, o patrimônio histórico e artístico [...] é o documento de identidade da nação brasileira. A subsistência dele é que comprova, melhor que qualquer outra coisa, nosso direito de propriedade sobre o território que habitamos. Ele é testemunho dos processos de ocupação do Brasil, das técnicas construtivas do passado, dos modos de vida e dos episódios fundamentais da nossa história, mas principalmente tem qualidades plásticas que interessam ao olhar contemporâneo. (BELTRÃO, 2002, p.16).

Assim, ao analisar o patrimônio histórico-cultural de um determinado local, este deve, no primeiro momento, estar ligado à identidade do grupo, o qual representa. Não devem ser esquecidas as origens étnicas, além de muitas outras, que, com o tempo e com os deslocamentos, misturaram culturas e formaram novos elementos, peculiares de cada localidade.

Já a memória assegura a reprodução social, age na construção cultural e na formação da imagem nacional para reforçar a identidade individual, coletiva e nacional. Enquanto instrumento da identidade, abrange e ressignifica os símbolos de comunidades, para dar legitimidade aos grupos sociais, quando se apresenta como sistema organizado de lembranças, de acordo com as mudanças ocorridas na história, ao mesmo tempo em que representa e tenta integrar a ideologia do povo.

O conceito de patrimônio nos remete ao conceito de memória quando se trata da preservação do mesmo. Como afirma Paz (1994, p.111), escritor mexicano, Prêmio Nobel de Literatura de 1990: “A destruição da memória afeta não apenas o passado, como também o futuro. Para mim, a memória é a forma mais alta da Imaginação Humana, não apenas capacidade automática de recordar. Se a memória se dissolve, o homem se dissolve”.

A partir da memória, também são definidas as relações humanas em que são feitas as opções do que deve ser preservado do patrimônio histórico-cultural, definindo os elementos representativos de uma comunidade. O patrimônio arquitetônico, que também faz parte do legado cultural, é a forma edificada da identidade de um povo. O autor citado contempla este conceito em seu estudo:

A memória é um elemento essencial do que se costuma chamar identidade, individual ou coletiva, cuja busca é uma das atividades fundamentais dos indivíduos e das sociedades de hoje, na febre e na angústia. [...] A memória, onde cresce a história, que por sua vez a alimenta, procura salvar o passado para servir o presente e o futuro. Devemos trabalhar de forma a que a memória coletiva sirva para a libertação e não para a servidão dos homens. (LE GOFF, 1996, p. 476 - 477).

A memória evoca o passado para rever o presente e garantir a identidade. Em sua dimensão coletiva, estão gravados os bens culturais: dos monumentos aos depoimentos das pessoas, através de lembranças, fotografias, vídeos, livros objetos e demais registros, que buscam tornar memoráveis os acontecimentos de uma localidade.

Utilizar o patrimônio cultural como atrativo turístico é uma maneira de não só ajudar a manter a economia, como também ajudar a recuperar a memória e preservar a identidade local.

A importância do legado cultural como atrativo turístico reside na possibilidade de atrair um público diferenciado e ao mesmo tempo ajudar a recuperar a memória e a identidade do local [...] esse tipo de turismo pode banalizar a cultura, já que patrimônio deixa de ser valioso por sua significação na história ou na identidade local e passa a ser valioso porque pode ser ‘vendido’ como atrativo turístico’. (BARRETO, 2000, p. 32).

Sobre este assunto, Simões M. (2000, p.10) comentou:

Carrear para atividade turística esses aspectos culturais da literatura e da culinária, se, por um lado, contribui para a nossa economia, por outro lado, é forma de fazer uma atividade turística de valorização do cultural, estratégias de preservação de nossa cultura, da nossa identidade.

Caso contrário ao da não utilização do patrimônio local para valorização de uma área, o caminho que se apresenta para o desenvolvimento do turismo é muito arriscado. Porque no

instante em que um planejador ou algum outro ator social decide investir em turismo, por qualquer outro meio que não seja o planejamento e a valorização das suas diversidades, incorre na possibilidade de trazer referências de outros locais, ao invés de incentivar o desenvolvimento local, causando impactos e a descaracterização cultural e social.

Para tanto, é necessário o envolvimento da população, pois essa, junto com os planejadores pode avaliar os impactos das atividades turísticas sobre o ambiente em que vive. Sobre este assunto, afirma-se:

Os cidadãos têm obrigação de se envolver com o processo de planejamento turístico da municipalidade. Eles vivem diariamente as causas, conseqüências e/ou efeitos do desenvolvimento da atividade turística, seja qual for seu estágio de desenvolvimento (BISSOLI, 1999, p. 36).

É nesse contexto que a idéia de desenvolvimento do turismo cultural sustentável reforça a necessidade e preocupação de envolver a comunidade no planejamento turístico

2.2 O DESTINO TURÍSTICO E SUA VALORAÇÃO ECONÔMICA – A PRODUÇÃO TURÍSTICA DA CULTURA

Os países considerados subdesenvolvidos, em sua grande maioria, são países com um passado de colonização. Países com essas características ainda vivem um processo de consolidação das suas referências culturais, representações compartilhadas, signos e símbolos.

A memória coletiva de nações com esse traço histórico ainda é muito frágil. Sendo assim, o confronto dessa realidade com o fenômeno da globalização desenfreada, pode submeter esses países a uma pasteurização da sua cultura.

Diferente do que vem sendo dito e aceito, a concorrência no turismo global não envolve simplesmente as empresas e as indústrias ligadas ao turismo de menor dimensão. O ponto fundamental dessa teia de relações socioeconômicas é a concorrência entre os destinos turísticos. Esses, sim, são decisivos para uma escolha individual de uma viagem.

Essas atrações que compõem um destino são, de fato, os principais produtos do turismo. Só uma conjunção harmônica desses produtos e serviços pode viabilizar a competitividade entre os destinos turísticos.

A demanda do turismo pode crescer ou diminuir de acordo com inúmeras variáveis, tais como: desastres naturais, terremotos, furacões, maremotos, *tsunamis*⁴ ou fenômenos climáticos como o *El niño*.

As guerras na região do Golfo Pérsico, do Iraque, os conflitos entre palestinos e israelenses – Faixa de Gaza, Iugoslávia ou da Turquia, as ameaças de terrorismo em várias regiões do planeta, ameaça de recessão na Europa, e ainda a possível reviravolta econômica do Japão e do antigo bloco comunista do leste europeu, entre outras situações de conflito, também afetam a dinâmica dos fluxos turísticos.

Entidades e órgãos de representação da atividade turística como a Organização Mundial do Turismo (OMT) confirmam que o turismo apesar de suas inevitáveis flutuações, de um modo geral, tem a tendência de contínuo crescimento, mas é a região, o destino turístico e todas as possibilidades oferecidas a um turista que definem a sua demanda efetiva e potencial.

Um dos exemplos mais impressionantes do crescimento da atividade do turismo é o da região do sudeste da Ásia-Pacífico, que cresceu, em termos de receita com o turismo internacional, de cerca de US\$ 3 bilhões em 1975, para US\$ 82 bilhões em 2001, ou seja, em apenas 25 anos (WTO, 2003).

A oferta turística, apesar de fortemente influenciada pela globalização ainda é definida pelas condições estruturais da região. A demanda, sobretudo a demanda turística internacional, busca o que esta região tem de singular, o que lhe é próprio ou o que a diferencia e influi na sua escolha como um destino turístico.

O planejamento, o cuidado e a proteção dos bens naturais e histórico-culturais de um destino turístico são de responsabilidade de todos os atores sociais, o que inclui as iniciativas pública e privada, a sociedade civil e demais organizações envolvidas direta ou indiretamente na atividade do turismo.

Esses bens devem ser respeitados e preservados em favor da comunidade local, contudo é o mercado consumidor que lhes atribui o valor econômico. O visitante em potencial escolhe um destino em particular, com base na natureza especial de suas atrações, com base na sua exclusividade, idiossincrasias e diversidade sociocultural, limitado por sua

⁴ Segundo o geólogo português Jorge Cruz (2005), o *tsunami* é uma onda solitária provocada pelo deslocamento de uma grande massa de água, que se move a várias centenas de quilômetros por hora. Só pode existir um *tsumani* se o epicentro do sismo ocorrer debaixo de água. “É como quando deixamos cair uma pedra dentro de uma bacia com água e se forma uma onda circular” (CRUZ, 2005, p.1).

disponibilidade financeira. Quanto maior a exclusividade do recurso turístico, maior a disposição do turista para pagar por ele.

Empresas circunvizinhas de uma atração se beneficiam dessa disposição de gasto dos visitantes, pois, tais empresas obtêm renda como resultado de sua proximidade desses “ímãs turísticos”. Elas podem incorporar o valor econômico a seus produtos e serviços na forma de uma marca baseada na atração.

A última abordagem apresenta princípios da teoria dos sistemas⁵ e aponta na direção da tendência contemporânea, que é a formação de *clusters*⁶ econômicos.

Os bens de um destino turístico permitem que os fornecedores de produtos e prestadores de serviços turísticos adotem uma política de preços, fundamentada no valor agregado, o que lhes dá uma considerável liberdade para determinar os preços da empresa e evitar a concorrência desleal e predatória baseada em preços.

É em função da exclusividade e da diversidade apresentada pelas atrações que o preço elevado pode ser cobrado, o que justifica os custos das propostas de marketing e de produção. Para entender melhor o valor econômico das atrações turísticas, ver Figura 1.

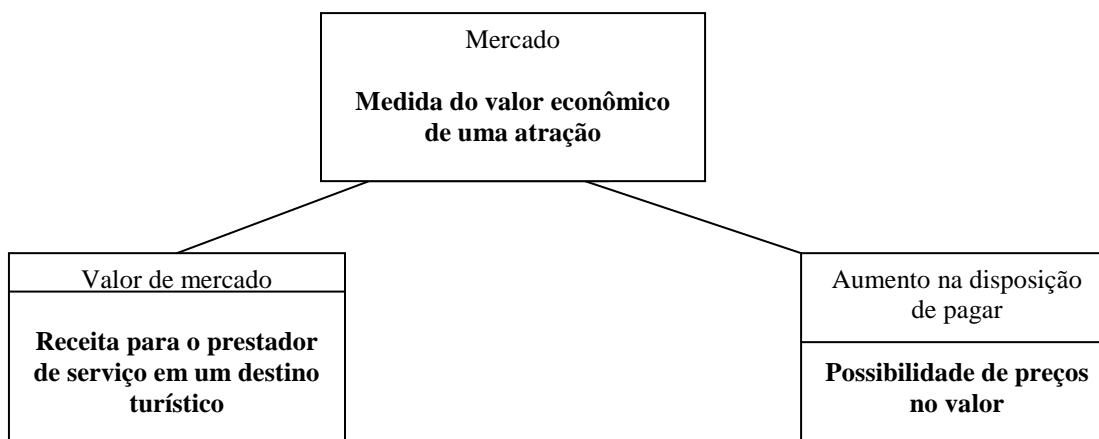


Figura 1 - Valor econômico de uma atração turística
Fonte: Keller (apud TRIGO, 2005a, p.13).

⁵ Teoria interdisciplinar elaborada pelo biólogo *Ludwig Von Bertalanffy* em 1963, com objetivo de transcender aos problemas exclusivos de cada ciência de modo que as descobertas efetuadas em cada ciência pudessem ser utilizadas pelas demais.

⁶ De acordo com Porter (1990), o *cluster* é um agrupamento ou aglomerado de empresas em torno de um negócio. As empresas são diferentes, mas o negócio é o mesmo. Cada empresa faz uma parte cada vez menor, mais especializada. Existem diversas empresas confeccionando partes que podem contribuir para um produto final acabado e não impedindo a concorrência entre elas. O *Cluster* está assentado em cima do conceito da vantagem competitiva. Um exemplo de *Cluster* é o de Vestuário que agrega empresas como Fábricas de Tecidos, Estamparias, Fábricas de Botões e Aviamentos, Costureiras, Modistas, Designers, Confecções, Tinturarias e Lojas de Vestuário.

Quanto maior é a exclusividade do recurso, maior é a disposição para pagar por ele. A Figura 1 mostra que as empresas na vizinhança de uma atração se beneficiam da disposição de gasto de um turista.

Tais empresas obtêm renda como resultado de sua proximidade com esses chamados “ímãs turísticos”. As mesmas podem incorporar esse valor econômico a seus produtos e serviços na forma de uma marca baseada na atração.

As atrações têm papel fundamental no formato e configuração do destino. Quanto mais importante é a atração, maior o potencial de mercado do destino, o que leva a uma hierarquia entre os destinos. Os pontos turísticos menos atrativos acabam se concentrando nos mercados domésticos mais próximos.

Para atrações mais importantes, visitantes em potencial têm maior disposição de gastos dentro da dialética tempo e distância. As atrações são os recursos para o crescimento interno que pode ser influenciado pela “indústria turística” local.

O termo indústria do turismo ou indústria turística é muito discutido pelos principais teóricos do setor. Existem autores, como Lago (1996) que aceitam tal denominação e ainda adjetivam esse conceito tratando-o de: “Indústria sem chaminé”, por ser uma atividade que movimentava inúmeros setores da economia, sem que existam poluidores químicos diretos.

Segundo Wainberg (apud GASTAL, 2001), o turismo pode ser chamado de uma “indústria de comparação”. E, como uma "força motriz é um fenômeno explicativo da manifestação do mundo no lugar" (LUCHIARI, 1999 apud CRUZ, 2000, p.192), pode fazer surgir novos lugares para o mundo. Contrapondo essa tendência, pode-se observar Trigo (1993, p.65), “para quem assim a atividade turística passou a ser um espaço privilegiado da produção, na medida em que se tornou uma das ocupações sofisticadas do setor terciário”.

Fica claro [...] que o turismo não pertence ao setor primário, pois, ainda que o turismo utilize os atrativos naturais, não os extraem (como a mineração) nem os produz (como a agricultura); portanto, o turismo não “explora” os atrativos naturais, somente os “usa”, [...] pode-se afirmar que o turismo não é um resultado da construção porque esta produz obras físicas como estradas, pontes, represas, casas, aeroportos, hospitais, etc., os quais prestam diversos serviços. [...] a indústria é uma atividade de transformação que emprega numerosos recursos, alguns dos quais podem ser matéria-prima e, outros, produtos industriais intermediários. Em geral, é o produto final que serve para qualificar os diferentes tipos de indústria; [...] se o turismo fosse uma indústria, deveriam existir, mas não existem, fábricas de turismo ou processos industriais cujo produto final ou intermediário fosse o turismo. Em troca, podem citar-se numerosos produtos industriais que são utilizados pelos turistas, [...] que] se originam em diferentes ramos da indústria, [...] e não em uma especial chamada indústria do turismo. Fica claro, pois, que o turismo é uma forma de consumir, algo assim como um canal para o qual confluem 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. Portanto, o turismo pertence ao setor terciário, e não ao secundário, como deveria ser para que se pudesse catalogá-lo como pertencente à indústria. (BOULLÓN, 1997, p. 26-29 apud SILVA, 2004, p.269).

Os locais turísticos passam a se beneficiar da aglomeração econômica quando esses assumem um determinado tamanho. Um destino pode se beneficiar diretamente das vantagens da aglomeração que são negadas aos seus concorrentes, se o destino estiver dotado de uma grande malha rodoviária, por exemplo. Isso diminuirá os custos de transporte e de tempo dos visitantes.

Integrando os efeitos da aglomeração, mencionam-se os efeitos das economias externas. Elas permitem que as empresas de turismo do local operem de forma mais eficiente que os concorrentes de fora.

Ruas inteiras de lojas surgem assim que o destino turístico atinge uma determinada dimensão, e melhora a competitividade de todo o “setor”. Elas podem integrar as vantagens da aglomeração aos seus produtos e serviços.

Ainda que os efeitos da aglomeração contribuam para o crescimento dos centros de turismo, eles não são os únicos que justificam o surgimento e a criação desses centros.

A nova Geografia Econômica analisa a formação desses centros graças aos retornos crescentes com o quais as empresas se beneficiam de economias de escalas e ganhos da produtividade o que significa mais a um menor preço (KRUGMAN, 1995).

Essas empresas podem continuar a crescer até atingir um tamanho ótimo, porém só quando os retornos são crescentes é que levam a grandes volumes de produção podem se aproveitar das vantagens da aglomeração e economias externas. O processo que cria os centros de turismo baseado nas atrações se mantêm enquanto os centros de turismo existirem.

A melhoria da atratividade é uma constante nos grandes centros. A partir do amadurecimento dos mercados, a demanda turística passa a olhar com mais cuidado e a direcionar o foco para os melhores locais.

De acordo com Keller (apud TRIGO, 2005a, p.149), “os grandes centros turísticos fazem sombra ao desenvolvimento do turismo no interior. É nesses centros que os principais

hotéis se instalam [...]”, o que permite que áreas remotas fiquem sem opção a não ser a de concentrar-se em produtos de nicho⁷, como a acomodação de grupos em albergues.

Ainda segundo Keller (apud TRIGO, 2005a), o turismo encontra-se diante de três variáveis aceleradoras da globalização que favorecem o seu desenvolvimento. Essas variáveis se apresentam paralelamente às mudanças comportamentais, econômicas e tecnológicas da sociedade. Ver Figura 2.

A primeira variável, a liberalização está localizada paralelamente aos progressos da economia de mercado, que propiciaram o aumento da qualidade de vida da comunidade global.

Essa qualidade de vida é uma conquista social que foi decisiva para o aumento da demanda turística, influenciando e determinando a segunda variável, da concorrência entre as empresas e os agentes provedores do turismo. O progresso tecnológico vem favorecendo viagens mais rápidas e mais baratas, sendo a terceira variável aceleradora do turismo sugerida por Keller (apud TRIGO, 2005a).

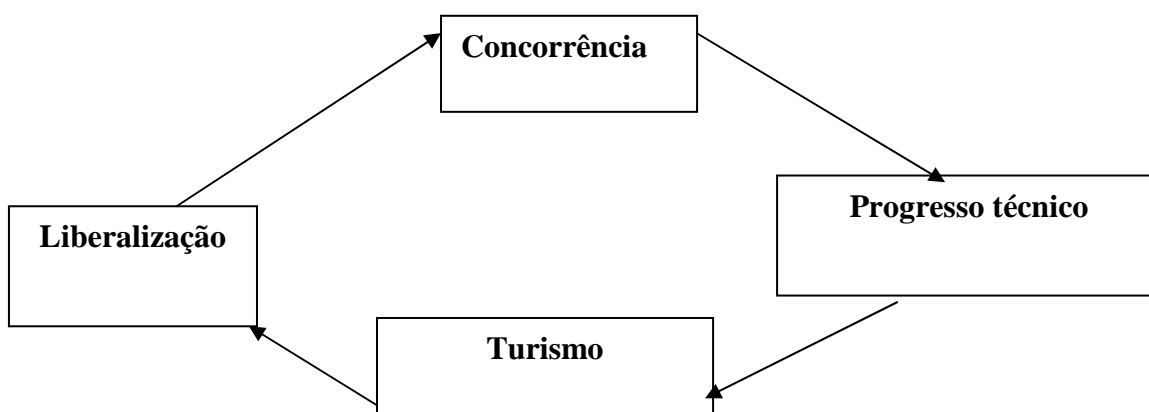


Figura 2 - Variáveis aceleradoras da globalização segundo Keller

Fonte: Keller (apud TRIGO, 2005a, p.4).

⁷ Termo utilizado nas ciências biológicas e segundo Clarke (1954, p.78) "diferentes espécies de animais e plantas preenchem diferentes funções no complexo ecológico. O papel de cada é denominado de nicho. O termo tem o significado de função de cada organismo na comunidade, ao invés do seu lugar físico no habitat. O termo originou-se, das características dos diferentes tipos de organismos na área em estudo, e é utilizado com este significado por alguns ecologistas. De acordo com Buzzell e Galé (1991, p.128-129) como nicho de mercado, significa: "Há indicações claras de que a estratégia de nichos de mercado será dominante na maioria das empresas bem-sucedidas nos anos 80. A estratégia de nicho de mercado é, particularmente, uma opção promissora para as empresas que não são líderes de mercado, porque uma alta participação no mercado é frequentemente associada a forte desempenho nos negócios e porque atender a um nicho ou a um segmento de um produto-mercado é, frequentemente, a única opção possível para muitas empresas ganharem e manterem participação no mercado".

O processo de globalização assistido nos dias atuais corrobora com a teoria de David Ricardo que trata das vantagens comparativas, dos custos relativos no comércio internacional.

De acordo com essa teoria, é fácil perceber que os países que facilitaram a atividade do turismo tornaram-se aptos a fazer uso do custo relativo, dentre outras vantagens, visando alcançar lucros e divisas gerados de forma lícita e livre dos impostos, a partir dos gastos diretos dos turistas.

Para Naisbitt (1994, p.49-53), em sua obra *Paradoxo Global*, o fenômeno da globalização procede do desenvolvimento das telecomunicações “as telecomunicações são a força propulsora que está simultaneamente criando a gigantesca economia global e tornando as suas partes menores e mais poderosas [...]”.

Partindo desse pressuposto, Naisbitt (1994) se refere ao turismo como a “indústria” globalizada do mundo, reforçando a idéia de que os atores hegemônicos menores são ainda mais decisivos nesta atividade, e quanto mais universal a sociedade se torna, mas tribalmente essa sociedade age, contrariando, assim, as idéias de Keller (2005).

Ou seja, quanto maior e mais competitivo se torna o turismo a partir da globalização, a cultura local torna-se mais autêntica para os turistas.

A teoria de que quanto mais o mundo é integrado e as distâncias são menores mais as diferenças se acentuam é plausível quando se toma como principal linha de condução a seguinte premissa: O acelerado processo de globalização faz com que a sociedade conheça muitas culturas, o que incentiva esta sociedade a se deslocar para experimentar essas novas culturas.

A comunidade global está cada dia mais propensa a assimilar as tecnologias da informação e, a partir disso, essa mesma comunidade global está ávida por sair da sua rotina e experimentar as novas culturas e identidades que o mundo pode oferecer.

De acordo com Conway (1998), nos dias atuais qualquer pessoa instruída é capaz de reservar uma passagem aérea, de alugar um automóvel ou uma unidade habitacional em um hotel, pousada ou *resort* e demais serviços turísticos, de modo independente.

Sem precisar sair de casa, uma pessoa pode fazer tudo a partir do seu computador pessoal, a partir dos sistemas computadorizados de reservas existentes. Esses sistemas tendem a convergir para uma mesma direção, integrando uma rede de informações turística ininterruptas e global.

A exemplo dessa conversão, é possível citar duas das maiores empresas intermediárias do setor aéreo que já se fundiram: a *Galileo International*, com sede em Chicago e escritórios em *Denver* nos Estados Unidos da América e em *Swuindon* na Inglaterra, opera em parceria com o sistema norte-americano de reservas *Covia-Apollo*⁸.

A fusão da *Galileo International* com a *Covia-Apollo* resultou em uma nova empresa e esta será a primeira a ter o seu sistema de reservas global controlada em metades exatamente iguais por empresas de aviação européias e empresas de aviação norte-americanas. Algo inédito no setor de transportes, com reflexos diretos no turismo.

Com o crescimento, considerado explosivo pela maioria dos especialistas da atividade do turismo e com a sofisticação crescente dos viajantes, a demanda por informações vem a fomentar as práticas de consórcios, *pools*⁹ e acordos operacionais, o que levará a uma interconectividade maior a cada dia.

Para se manterem competitivos, tantos os operadores independentes, como as empresas internacionais precisam ligar-se a um ou mais sistemas de reservas, o que certamente resultará na interligação de uns aos outros, criando um imensa teia de informações e uma “indústria” realmente global.

Com base nas informações, concluí-se que o crescimento e desenvolvimento do turismo não são influenciados apenas pela estrutura do “setor”, também dependem, e muito das condições econômicas de cada país onde a atividade é planejada e praticada.

Essa dinâmica mundial do processo de globalização tem acontecido em todos os países do planeta, e em suas grandes metrópoles, a exemplo do Brasil e em especial do Estado da Bahia, onde os efeitos positivos e negativos manifestam-se em todas as atividades econômicas, de modo a oprimir as cidades mais frágeis.

Salvador, capital do Estado da Bahia, como objeto de estudo nessa dissertação, também acusa os impactos derivados do acelerado processo da globalização.

Embora Naisbitt (1994) defenda que a globalização, com a diminuição das fronteiras entre os países, só vem favorecer o crescimento do turismo enquanto “indústria” econômica

⁸ Informação extraída do site www.curia.eu.int/pt/actu/communiques/cp06/aff/index.htm. Acesso em: 15 fev. 2005.

⁹ Segundo Orit Gadiesh e James L. Gillbert (1998) em artigo: *Profitt Pools do HBR: a fresh look strategy* publicado na revista de negócios: *12 Manage*, os *Pools* são um modelo de estratégia que possa ser utilizado como mecanismo de auxílio a companhias e organizações públicas e privadas a focalizar seus lucros priorizando o crescimento do seu lucro através de parcerias com concorrentes e corte de custos fixos na produção de produtos ou no oferecimento de serviços.

rentável, entende-se que esse pressuposto não pode ser diretamente transposto e considerado como positivo em termos uniformes, em particular, para Salvador.

Isso porque, Salvador se enquadra dentro do conceito de cidade híbrida¹⁰, de Santos (1997a), ou seja, cidade planejada, porém que cresceu desordenadamente e perdeu parte das suas características históricas.

Vistas as questões que norteiam os conceitos de globalização, cultura e turismo chega o momento em que se pondera a necessidade de se tratar a questão do desenvolvimento local e a sustentabilidade turística em um cenário econômico global, tendo como foco uma região, um local.

¹⁰ Segundo Milton Santos (1997a), as cidades podem ser divididas em três conceitos: cidades plásticas – são as cidades que são planejadas, cidades históricas – são as cidades que não são planejadas e crescem de acordo com as necessidades dos habitantes locais e de acordo também com as condições climáticas, geomorfológicas e espaciais. Seria um crescimento espontâneo. Por fim, o autor cita as cidades híbridas, e seriam as cidades com as duas características já citadas, como é o caso de Salvador.

3 DESENVOLVIMENTO, SUSTENTABILIDADE E TURISMO

3.1 DESENVOLVIMENTO E SUSTENTABILIDADE – O CONCEITO DE DESENVOLVIMENTO LOCAL E SUSTENTÁVEL

Segundo a EMBRATUR, o turismo cultural é uma modalidade de turismo que vem sendo incentivada no Brasil e na Bahia desde a década de 1960, e no capítulo anterior muito se discorreu sobre a importância dessa modalidade de turismo para o aquecimento de uma economia.

Neste capítulo, a atividade do turismo será abordada na perspectiva mais específica da economia: a do desenvolvimento local e do desenvolvimento sustentável.

Durante muito tempo, acreditou-se na teoria de que o desenvolvimento é uma consequência direta do crescimento econômico. Porém, essa corrente aborda apenas a dimensão econômica do desenvolvimento, desconsiderando os seus aspectos sociais e ambientais.

Os frutos advindos do crescimento econômico podem, ou não, trazer benefícios para a população como um todo, assim como para o meio ambiente. Neste sentido, deve existir uma dialética entre crescimento e desenvolvimento, já que o crescimento é indispensável para o desenvolvimento.

A idéia de desenvolvimento está associada a uma mudança estrutural que busque eficiência na produção, uso racional dos recursos naturais e uma maior igualdade na distribuição dos empregos e da renda, promovendo melhora qualitativa no modo de vida das pessoas.

Dowbor (1996, p.128) apresenta uma visão de desenvolvimento que, sem subestimar a importância econômica, coloca o ser humano e os interesses coletivos e das maiorias como ponto central, convergindo para a possibilidade de potencialização das capacidades de todos os indivíduos.

Acrescenta que esta missão do processo de desenvolvimento não permite que seus defensores possam se furtar a considerar fatores como: qualidade de vida, socialização do poder, distribuição da renda, acesso aos serviços públicos e aos benefícios da tecnologia.

Seguindo a mesma linha que destaca a intensificação das disparidades entre os países, traçando um paralelo da situação na Segunda Guerra Mundial com o mundo contemporâneo, Andrade (1991), comenta:

[...] pelos sistemas econômicos dominantes nos vários países, o mundo estava dividido em dois grandes grupos, muito mais dividido está [hoje] pela diferença de recursos em exploração, pela desigualdade no acesso à riqueza, à alimentação, ao uso da técnica e, finalmente, ao nível de vida entre os vários países. (ANDRADE, 1991, p. 63).

Muitos critérios podem ser adotados para medir o nível de desenvolvimento dos países e regiões. Entre eles destacam-se a renda per capita, o consumo de energia, aço ou calorias por habitante/ano e o nível de alfabetização.

Um indicador de desenvolvimento bastante utilizado atualmente é o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), que é realizado pelo Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD) com base em indicadores de renda, educação e expectativa de vida. Sem perder a sua complexidade, o conceito de desenvolvimento pode ser levado ao nível do local e pode ser utilizado no momento de se elaborar estratégias para o desenvolvimento local.

De acordo com Cavaco (1996),

Na concepção de estratégias para o desenvolvimento local são fundamentais para ter-se os referenciais de desenvolvimento endógeno - mobilização dos próprios recursos, ascendente protagonismo dos agentes locais, e autocentrado - centrado nas necessidades próprias das comunidades. (CAVACO, 1996, p.97).

A promoção do desenvolvimento necessita do efetivo envolvimento do setor público, isto é, o desenvolvimento local precisa ser uma vontade política dos governos locais que, apesar das suas limitações, exercem papéis fundamentais nesse processo.

O governo local possui diferentes possibilidades de atuação para impulsionar o desenvolvimento, entre elas o de articular medidas que criem um ambiente propício; formação profissional; intervenção em setores de grande efeito multiplicador; incentivo a novas formas de organização da produção; novas formas de ajuda e cooperação; articulação com atores e dinâmicas externas; e aumento da produtividade social.

3.2 SUSTENTABILIDADE E TURISMO – TURISMO SUSTENTÁVEL?

Por desenvolvimento sustentável pode-se entender: um processo de transformação no qual a exploração dos recursos, a direção dos investimentos, a orientação do desenvolvimento tecnológico e a mudança institucional se harmonizam e reforçam o potencial presente e futuro, a fim de atender às necessidades e aspirações humanas (COMISSÃO MUNDIAL SOBRE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO, 1988 apud ABSY, 2005).

A Organização Mundial do Turismo (OMT, p.1) apresenta a seguinte definição conceitual, de agosto de 2004:

“As diretrizes para o desenvolvimento sustentável do turismo e as práticas de gestão sustentável são aplicáveis a todas as formas de turismo em todos os tipos de destinos, incluindo o turismo de massas e os diversos segmentos turísticos”.

Os princípios de sustentabilidade se referem aos aspectos ambiental, econômico e sociocultural do desenvolvimento turístico, havendo-se de estabelecer um equilíbrio adequado entre essas três dimensões para garantir sua sustentabilidade a longo prazo.

Portanto, o turismo sustentável deve:

- 1) Dar um ótimo uso aos recursos ambientais, que constituem um elemento fundamental no desenvolvimento turístico, mantendo os processos ecológicos essenciais e ajudando a conservar os recursos naturais e a diversidade biológica.
- 2) Respeitar a autenticidade sociocultural das comunidades anfitriãs, conservar seus ativos culturais arquitetônicos e vivos e seus valores tradicionais e contribuir para o entendimento e tolerância inter-culturais.
- 3) Assegurar atividades econômicas viáveis de longo prazo que forneçam, a todos os agentes, benefícios socioeconômicos bem distribuídos, incluindo oportunidades de emprego estável e de renda e serviços sociais para as comunidades anfitriãs, e que contribuam para a redução da pobreza. (COMISSÃO MUNDIAL SOBRE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO, 1988 apud ABSY, 2005, p.20).

O desenvolvimento sustentável do turismo exige a participação informada de todos os atores relevantes, assim como uma forte liderança política para assegurar uma colaboração ampla e estabelecer um consenso. A obtenção de um turismo sustentável é um processo contínuo e requer um monitoramento constante dos impactos para que as medidas preventivas ou corretivas sejam introduzidas sempre que necessárias.

O turismo sustentável deve manter também um alto grau de satisfação aos turistas e assegurar a eles uma experiência significativa, tornando-os mais conscientes dos problemas da sustentabilidade e promovendo práticas turísticas sustentáveis entre eles (CRUZ; ROLIM; HOMS, apud OMT/UNWTO, 2006).

De acordo com Beni (2004b p.9), “há uma reelaboração do conceito de desenvolvimento sustentável, também chamado de ecodesenvolvimento”.

Essa reelaboração surge como um estilo de desenvolvimento aplicável a projetos não só rurais, mas também urbanos, opostos à diretriz mimético-dependente tradicionalmente adotada nos países pobres, orientados pela busca de autonomia e pela satisfação prioritária de necessidades básicas das populações envolvidas.

A integração da dimensão ambiental é pensada não apenas como uma espécie de coação suplementar, mas também na qualidade de um amplo potencial de recursos, utilizando-se de critérios de prudência ecológica.

Sachs (2005) tem uma visão interdisciplinar sobre o desenvolvimento sustentável e propõe a articulação de quatro postulados que reúnam idéias essenciais do enfoque do desenvolvimento sustentável.

O primeiro dos chamados postulados é a prioridade ao alcance de finalidades sociais, redirecionando o processo de crescimento econômico, visando ao alcance de objetivos sociais prioritários traduzidos pelas suas necessidades materiais e psicossociais, como autodeterminação, participação política e auto-realização.

O segundo é a valorização da autonomia ou *self-reliance* – autoconfiança ou auto sustentável -, buscando um maior grau de controle dos aspectos cruciais do processo de desenvolvimento, mediante a ação da sociedade civil organizada, no âmbito local, microrregional ou regional, canalizando e maximizando os seus recursos disponíveis, num horizonte de respeito às suas tradições culturais e sem incorrer com isso em auto-suficiência ou isolacionismo.

O terceiro é a busca de uma relação de simbiose com a natureza, abandonando o padrão arrogante de relacionamento com o meio ambiente biofísico instaurado pela modernidade à luz do processo modernizador.

O quarto é a eficácia econômica, situando a eficiência econômica como uma alternativa à racionalidade microeconômica dominante, no sentido de uma internacionalização efetiva da problemática dos custos sócioambientais do processo de desenvolvimento.

Pode-se, também, reagrupar estes postulados do desenvolvimento sustentável, de maneira a conceituar mais adequadamente em termos de estratégias de um desenvolvimento socialmente mais justo, ecologicamente prudente e economicamente eficaz.

Sachs (2005) aponta que o desenvolvimento sustentável deve ser implementado por uma metodologia de planejamento, como sendo um espaço de aprendizado social, equidistante tanto da tradição tecnicista quanto da assembleísta, e se materializando sobre uma síntese pedagógica.

É nesta ótica que o planejamento oferece um novo modelo para políticas governamentais, com estratégias concretas de intervenção corretiva, baseadas nos postulados interdependentes de eficiência econômica, equidade social e prudência ecológica, e um novo critério de racionalidade social baseado na crítica ao efeito de externalização de custos sócioambientais, exercidos pelo modelo puramente econômico, sobretudo quando este planejamento é participativo, com atores sociais, agentes e reagentes, com uma visão contratual com o meio ambiente.

O planejamento participativo recupera a participação social da sociedade, de modo que o cidadão contribua na elaboração das eco estratégias¹¹, desde a informação até a execução da ação proposta, transformando a sociedade civil num terceiro sistema, à medida que toma consciência de si mesma e começa a interpelar-se e a conhecer-se.

Na elaboração das estratégias do desenvolvimento, o planejamento trata de algumas dimensões da sustentabilidade, conforme as idéias do autor:

1. Sustentabilidade Social – é a criação de um processo de desenvolvimento civilizatório baseado no *ser* e que seja sustentado por uma maior equidade na distribuição do *ter*, nos direitos e nas condições das amplas massas da população, e achatar a distância entre os padrões de vida dos mais ricos e dos mais pobres.
2. Sustentabilidade Econômica - possibilita uma melhor alocação e gestão mais eficiente dos recursos e por um fluxo regular do investimento público e privado. Esta eficiência é social, reduzindo os custos sociais e ambientais, bem diferente da lógica economicista.
3. Sustentabilidade Ecológica – incrementa o aumento da capacidade de recursos naturais, limitando os recursos não-renováveis ou ambientalmente prejudiciais, reduzindo o volume de poluição, auto limitando o consumo material pelas camadas sociais mais privilegiadas, intensificando a pesquisa de tecnologias limpas e definindo regras para uma adequada proteção ambiental.
4. Sustentabilidade Espacial – é aquela voltada a uma configuração rural-urbana mais equilibrada com ênfase nas seguintes questões: concentração excessiva nas áreas urbanas, processos de colonização descontrolados, promoção de projetos modernos de agricultura regenerativa e reflorestamento, industrialização centralizada, criação de empregos rurais não agrícolas, e o estabelecimento de uma rede de reservas naturais e de biosfera para proteger a biodiversidade.
5. Sustentabilidade Cultural – engloba as raízes endógenas dos modelos de modernização e dos sistemas rurais integrados de produção, respeitando a continuidade das tradições culturais, e até mesmo a pluralidade das soluções particulares.
6. Sustentabilidade Política – privilegia a negociação da diversidade de interesses envolvidos em questões fundamentais desde o âmbito local ao global. (SACHS, 2005, p.312).

¹¹ Um conceito de estratégia para a sustentabilidade.

Partindo desse pressuposto, é necessário lembrar que o desenvolvimento sustentável é um conceito útil à medida que aponta para a necessidade de reflexões ao estabelecimento de uma visão da estrutura da organização da economia, da sociedade e de suas relações de troca com o meio ambiente.

As políticas públicas de Turismo necessitam ser repensadas e refletidas em função da própria dinâmica da atividade, e da reformulação das estratégias de desenvolvimento sustentável, ora voltadas à regionalização, a fim de superar as principais dificuldades e obstáculos à ação integrada e intersetorial que se impõem aos sistemas institucionais oficiais públicos de turismo.

A proposição de um sistema integrador ágil e instrumentalizado devem ser capazes de conciliar as diversidades territoriais e rivalidades intermunicipais numa mesma região para obtenção de maior equilíbrio e competitividade nesse espaço, e para assegurar a correta aplicação dos investimentos públicos para a promoção do desenvolvimento sustentável ambiental, econômico e político-social, juntamente com a conseqüente e necessária orientação aos empreendimentos da iniciativa privada.

É fundamental destacar que os tempos atuais são tempos de transformação, passando de um modelo burocrático, prestador e concessionário de serviços, para um modelo empreendedor, de responsabilidade solidária, a que o Estado deve prestar decisiva colaboração em conjunto com as empresas privadas e as organizações sociais.

Tal ação interativa certamente representará um esforço ponderável na construção de um modelo de desenvolvimento integral, integrado e sustentável, possibilitando superar paulatinamente a reprodução da pobreza e da exclusão social provocadas pelo aumento das desigualdades, da internacionalização da economia, da incontrolada competitividade e do esgotamento das verbas públicas.

Nesse processo integrado, ou novo planejamento, a ênfase recai na observação rigorosa de possíveis conseqüências das políticas alternativas ambientais, econômicas e político-sociais para, somente então, após avaliá-las em profundidade, optar pelas medidas recomendadas e os processos adequados.

Uma ordenação sustentável do território, que parece estar sendo interpretada e focalizada apenas e tão-somente na dimensão ambiental quando se refere ao turismo sustentável, é a que alia o ótimo idealizado para o homem com a apropriada preservação da natureza por meio de relações harmônicas.

Isso exige uma reflexão por parte dos planejadores do desenvolvimento sustentável e dos empresários que investem sem estruturarem seus empreendimentos na essencialidade desses conceitos e na viabilidade das projeções de mercado, pois historicamente a seletividade na ocupação e na organização do espaço, ou ordenação do território, foi e continua sendo determinada predominantemente pelos interesses econômicos de curto prazo, deixando de lado as questões de preservação ambiental e de inclusão social. Existe um consenso mundial de que o turismo tem de firmar-se em três pilares (BENI, 2004b):

- 1- O pilar social, e aí se entende em sua abrangência, a comunidade receptora, o patrimônio histórico-cultural e a interação com os visitantes, ao mesmo tempo em que eleva o padrão de vida e a auto-estima dessa comunidade;
- 2- O pilar econômico, com todos os interrelacionamentos e interdependências da cadeia produtiva, permitindo sua articulação com a identificação correta de suas unidades de produção e de negócios para estabelecer uma rede de empresas a fim de atuar de forma integrada, proativa e interativa, obtendo níveis de comparatividade e produtividade para o alcance de competitividade;
- 3- O pilar político, que se instrumentaliza mediante estratégias de gestão que possibilitem coordenar as iniciativas locais na criação de um entorno emulativo de produção, favorecendo o desenvolvimento sustentável. (BENI, 2004b, p.1).

O turismo sustentável, em sua vasta e complexa abrangência, envolve:

A compreensão dos impactos turísticos; A distribuição justa de custos e benefícios; A geração de empregos locais diretos e indiretos; A fomento de negócios lucrativos; injeção de capital com conseqüente diversificação da economia local; A interação com todos os setores e segmentos da sociedade; O desenvolvimento estratégico e logístico de modais de transporte; O encorajamento ao uso produtivo de terras tidas como marginais - turismo no espaço rural, subvenções para os custos de conservação ambiental. (BENI, 2004b, p.1).

A sustentabilidade pretende refletir uma política e uma estratégia de desenvolvimento econômico e social, ou seja, a palavra desenvolvimento está no tempo gerúndio, o que demanda tempo de ação.

O emprego da palavra sustentável ao lado da palavra desenvolvimento é contraditório já que a sustentabilidade e o desenvolvimento demandam tempo de ação, sem prejuízo do ambiente e dos recursos naturais, de cuja qualidade depende a continuidade - desenvolvimento - da atividade humana.

3.3 O TURISMO E O LAZER NÁUTICO NO CONTEXTO DA SUSTENTABILIDADE

Após observar os conceitos de desenvolvimento local, desenvolvimento sustentável e o moderno conceito da eco sustentabilidade, torna-se importante na presente dissertação que

se considerem os conceitos e a importância do turismo e do lazer náutico. Uma maior compreensão e contextualização desses conceitos facilitará compreender o que é a ecologia social e qual a sua relação com o turismo e com o lazer náutico.

O termo ecologia social foi usado pela primeira vez pelo cientista alemão Haeckel, em 1968. O conceito foi utilizado para designar a parte da Biologia que estuda as relações entre os seres vivos e o meio ambiente em que vivem, além da distribuição e abundância dos seres vivos no planeta.

A ecologia social pode ser entendida como uma ecologia a partir das suas ações comunitárias. Trata-se de um estudo das interações entre a sociedade e o meio social, ainda que o termo ecologia denotar por si só estas interações. A ecologia social interliga todos os fenômenos sociais a fenômenos ecológicos.

No entanto, ao se fazer uma revisão desse conceito do que seja sociedade, no sentido convencional, contraposto ao que se entende por comunidade, a ecologia social, em sentido contrário, reclama justamente as dimensões comunitárias do social (VERMONT, 2005, p.1-3).

Cada vez faz menos sentido tratar as questões ecológicas e sociais de forma independente, tanto a nível político como reivindicativo. Não podemos aceitar esse tipo de raciocínio, pois além do homem ser parte da natureza e dela depender sua vida, criaremos contradições intrínsecas ao desenvolver medidas díspares, entre as necessidades ecológicas e sociais. O objetivo é combinar ações que sejam coerentes, e isso deve ser abarcado pelo plano teórico; a ecologia não pode ser considerada um capítulo a parte da própria transformação social que traz em seu bojo. (VERMONT, 2005, p.1-3).

A ecologia social é um conceito fundamental para que se estabeleça um contraponto por parte da sociedade civil ao desenvolvimento econômico atual, esse que produz crises ecológicas em todos os níveis, pois favorece a produção pela produção típica do fenômeno da globalização neo-liberal, que a partir das suas desregulações tende a agravar esse panorama de crise internacional.

“O custo humano da crise ecológica e econômica já é muito alto. Sem dúvida, são as próprias condições de existência humana sobre a Terra que são qualitativamente fragilizadas”. (VERMONT, 2005, p.1).

Os efeitos sociais da crise ecológica, há muito são percebidos em todos os países. As populações do terceiro mundo são as mais afetadas, o que não significa que as populações do chamado mundo desenvolvido não sintam seus efeitos, mesmo que em escala menor. Os efeitos são perceptíveis pela poluição das águas, das terras, do

ar, dos alimentos e de serviços básicos pelas políticas de privatizações do setor (transporte urbano, energia elétrica, sistema de saúde, etc). (VERMONT, 2005, p.1).

Os modelos de desenvolvimento do capitalismo satisfazem, como um sistema paradigmático, às necessidades primárias dos indivíduos e demais grupos sociais contemporâneos.

Para o desenvolvimento econômico que os atores hegemônicos anseiam basta que haja uma repartição de rendimentos propiciadora de um consumo de um conjunto de necessidades básicas padronizadas num conjunto típico de bens e serviços circunscritos à alimentação, habitação, saúde, educação e transportes. (FERREIRA; OLIVEIRA; MELO, 2004, p.2).

Visto que os referidos atores hegemônicos padronizam as necessidades humanas, esgotando-se esse patamar de necessidades, o modelo de desenvolvimento capitalista alarga e aprofunda a sua matriz do progresso e da razão e como conseqüência novas necessidades básicas são criadas fazendo com que “hoje se priorize o lazer, o turismo, as atividades lúdicas, jogos de guerra, espaços livres, ambientes despoluídos, etc” (PASSET, 1979, p.28).

Contemporaneamente, a atividade do turismo e inclusive o turismo de lazer náutico vem se tornando uma prioridade de uma parcela da sociedade. O turismo náutico é uma modalidade de turismo que possui uma relação sem intermediários com os rios, lagos, regiões próximas ao litoral e atividades afins, o que inclui os já citados esportes náuticos, que podem ser praticados tanto em grandes navios como em pequenas embarcações de passeio particulares ou alugadas (EMBRATUR, 2005b).

O turismo náutico é um segmento de mercado turístico individualizado que não acontece sem a interação humana com a natureza e os recursos naturais e é nesse instante que a ecologia social se concretiza e é também nesse momento que o homem precisa se sentir responsável por aquele ecossistema, já que o homem é mais uma das partes que compõem um ecossistema.

Este segmento do mercado turístico tem um público bem definido que normalmente viaja por conta própria, gasta e consome mais e de um modo bastante particular e sobretudo é muito seletivo, pois este nicho de mercado normalmente busca destinações remotas e exóticas, num modo de transporte convencional, entretanto mais moderno, confortável, seguro e glamoroso (IGNARRA, 2002).

Partindo dessas informações, novas ofertas de lazer acessíveis e diferenciadas para mais pessoas têm surgido. Um sem número de propostas que são adequadas à rotina do

passageiro, a exemplo dos minicruzeiros marítimos ou das próprias viagens realizadas em saveiros oceânicos¹² e passeios de escuna.

Uma nova prerrogativa que incentiva o turismo náutico procede da complexidade e do nível de exigências que são inerentes às viagens aéreas como o tráfego, a segurança, os possíveis *overbooking's*, etc.

Numa sociedade pós-industrial, onde os serviços têm o mesmo valor que os produtos e que o emprego cedeu lugar ao trabalho (ALBAGLI NETO, 1992), o tempo livre está a cada dia mais curto. Fazer e desfazer malas durante uma viagem, torna-se um enorme inconveniente para os passageiros e isso ocorre quando se opta por viagens aéreas com escalas.

Outro ponto que favorece enormemente o turismo náutico é a própria novidade de estar em um veículo alternativo às consagradas viagens aéreas.

A demanda pelo turismo náutico consiste em especial na concreta possibilidade de visitação a vários destinos turísticos com excelência nos serviços a bordo, especialmente quando se trata de viagens em navios.

As atividades náuticas, enquanto práticas de lazer eram consideradas de elite por conta dos altos preços devidos à manutenção e ao abastecimento das embarcações, cenário que hoje vem sendo modificado, já existindo muitas opções de turismo náutico com baixo custo e acessíveis para os turistas.

A “popularização” do turismo náutico é devido a um cruzamento de muitos fatos que são:

Os avanços das tecnologias navais, das comunicações e da adoção de novos modelos de negócios no turismo náutico, que provocaram a diminuição dos custos operacionais; A exuberância e alta qualidade dos serviços oferecidos em um navio de turismo, que transformam uma viagem em um sonho de consumo, a cada dia mais comum; O espírito investigativo e a grande aventura que paira no imaginário popular de conhecer inúmeras regiões por via marítima. Todos esses fatores contribuíram para o crescimento da atividade do turismo náutico, e o seu crescimento no Brasil pode ser comprovado através de inúmeros estudos. (TRIGO, 2005a, p.195).

Contudo, a sustentabilidade do turismo e do lazer náutico dependerá do desprendimento do Estado em incentivá-lo de acordo com a demanda socioambiental regional, conforme se comentou anteriormente.

¹² Veleiros oceânicos: veleiros que permitem a realização de cruzeiros de média distanciam e até mesmo travessias oceânicas, com um conforto relativo (CARNEIRO, 2002).

4 AS INTERVENÇÕES URBANAS EM SALVADOR E A CARACTERIZAÇÃO DA PENÍNSULA DE ITAPAGIPE

4.1 OS PRINCIPAIS CONCEITOS OPERACIONAIS DA GEOGRAFIA CONTEXTUALIZANDO A PERSPECTIVA DAS INTERVENÇÕES PÚBLICAS URBANAS

O turismo enquanto atividade econômica sustentável pressupõe planejamento, assim como qualquer outra atividade econômica. O planejamento urbano e territorial também é pauta de análise da gestão urbana, pois é papel do Estado propiciar condições estruturantes favoráveis à iniciativa privada e que assim, procedam-se as naturais relações comerciais, industriais e de serviços com a sociedade civil, e se projete o sistema econômico local e regional.

É partindo dessa premissa que as intervenções públicas urbanas realizadas em Salvador, que resultaram do pressuposto do planejamento, assumem relevância e se fazem presentes nesta dissertação no momento em que se aproxima do recorte espacial aqui proposto que é a Península de Itapagipe.

Nesse momento, cabe uma reflexão sobre as diversas formas de organização espacial, já que do ponto de vista da geografia, é possível relacionar o planejamento e as intervenções urbanas e o turismo com conceitos próprios ao saber geográfico. O entendimento dos principais conceitos operacionais da geografia torna-se importante dentro dessa perspectiva.

Os conceitos balizadores da geografia são: espaço geográfico, paisagem, território, lugar e ambiente. A geografia se expressa a partir de um conjunto de conceitos que, por vezes, são considerados equivalentes, a exemplo do uso do conceito de espaço geográfico como equivalente ao de paisagem, entre outros.

Existe a percepção de que os conceitos geográficos expressam níveis de abstração diferenciados e, por conseqüência, possibilidades operacionais também diferenciadas.

Considerando que o campo de atuação da Geografia está balizado pelo conceito de espaço geográfico, Santos (1997b, p.195) ponderou sobre o mesmo dizendo que o espaço geográfico constitui "um sistema de objetos e um sistema de ações", sendo:

[...] Formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como um quadro único no qual a história se dá. No começo era a natureza selvagem, formada por objetos naturais, que ao longo da história vão sendo substituídos por objetos fabricados, objetos técnicos, mecanizados e, depois cibernéticos fazendo com que a natureza artificial tenda a funcionar como uma máquina. (SANTOS, 1997b, p.198).

Para Santos (1982, p.52) "o espaço é acumulação desigual de tempos". Este mesmo autor, em 1977, referiu-se ao espaço e ao tempo como categorias indissociáveis, o que permite uma reflexão sobre espaço como coexistência de tempos.

E assim, num mesmo espaço coabitam tempos diferentes, tempos tecnológicos diferentes, resultando inserções diferenciadas do lugar no sistema ou na rede mundial, bem como resultando diferentes ritmos e coexistências nos lugares.

Partindo de uma perspectiva clássica, os geógrafos perceberam a paisagem como a expressão materializada das relações do homem com a natureza, num espaço circunscrito. Para muitos, o limite da paisagem atrelava-se à possibilidade visual, porém é necessário dizer que os teóricos das ciências naturais também consideram paisagem para além da forma.

Troll (1982), ao referir-se à paisagem, concebia-a como o conjunto das interações homem e meio. Contemporaneamente, Santos (1997b), concebe paisagem como a expressão materializada do espaço geográfico, interpretando-a como forma. Neste sentido, considera paisagem como um constituinte do espaço geográfico - sistema de objetos.

"Paisagem é o conjunto de formas que, num dado momento, exprimem as heranças que representam as sucessivas relações localizadas entre o homem e a natureza [...] a paisagem se dá como conjunto de objetos reais concretos". (SANTOS, 1997b, p. 87).

Já no conceito de Território, trata-se o espaço geográfico a partir de uma concepção que privilegia o político ou a dominação-apropriação.

Historicamente, o território na Geografia foi pensado, definido e delimitado a partir de relações de poder, pois é o aspecto mais nítido em toda a literatura que trata do assunto. Raffestin

(1993, p.16), por exemplo, afirma: "O território se forma a partir do espaço, é o resultado de uma ação conduzida por um ator sintagmático¹³ em qualquer nível".

O sentido do agir e da apropriação são expressos pelo autor mais claramente, propondo que: "[...] o território é um espaço onde se projetou um trabalho, seja energia e informação, e que, por consequência, revela relações de poder". (RAFFESTEIN, 1993, p.106).

Essa segunda opinião é compartilhada por Souza (1995, p.91); para quem "[...] o território é fundamentalmente um espaço definido e delimitado por e a partir de relações de poder". O que é pontuado por este autor é o caráter flexível do que possa ser o território, pois,

[...] o território é um campo de forças, uma teia ou rede de relações sociais que, a par de sua complexidade interna, define, ao mesmo tempo, um limite, uma alteridade: a diferença entre locais (o grupo, os membros da coletividade ou 'comunidade') e os outros (os de fora, os estranhos). (SOUZA, 1995, p.92).

Já Bozzano (2000, p.102), afirma que "o território não é a natureza e nem a sociedade, não é a articulação entre ambos; mas é natureza, sociedade e articulação juntos. Neste cenário, cada processo adotará uma espacialidade particular".

Em um contexto complexo, Bozzano enxerga o território como "[...] um objeto complexo, que existe na medida em que nós o construímos, combinando nosso concreto real com nosso concreto pensado". (BOZZANO, 2000, p.29). Por isso, o real, o pensado e o possível emergem como instâncias metodológicas para se compreender o território.

A gestão urbana e a atividade do turismo servem como exemplo para a complexidade do conceito de território, já que é uma atividade indutora de profundas alterações nos lugares em que se desenvolve, como vem sendo apontado nesta dissertação e em toda a bibliografia que trata do assunto.

Um importante pesquisador deste tema dá exemplos, das territorialidades distintas que se confrontam nos lugares turísticos: "a territorialidade sedentária dos que aí vivem freqüentemente, e a territorialidade nômade dos que só passam, mas que não têm menos necessidade de se apropriar, mesmo fugidamente, dos territórios que freqüentam". (KNAFOU, 1999, p.31).

A última citação conduz à descrição de um outro conceito da Geografia, o conceito de lugar "em muitos casos, existe uma sensação coletiva de invasão do lugar, só compensada ou

¹³Ator que realiza um programa.

tolerada pelos benefícios financeiros oriundos da passagem do turista". (KNAFOU, 1999, p.33).

Além disso, nos lugares turísticos se encontram duas territorialidades antagônicas: trabalho e turismo. Enquanto a praia é território de lazer e descanso para o turista, para aquele que trabalha é território de labor e cansaço, nada a mais.

Tecnicamente e a partir da Cartografia, pode-se entender por lugar: a expressão do espaço geográfico na escala local; a dimensão pontual. Este conceito, por muito tempo, foi considerado pela sociedade científica e pelo senso comum como um conceito auto-explicável.

Porém, com o recente desenvolvimento dos estudos na área do turismo, que encontra na geografia um dos seus mais fortes alicerces, o lugar é resgatado como conceito fundamental, passando a ser analisado de forma mais abrangente.

Lugar constitui a dimensão da existência que se manifesta através "de um cotidiano compartilhado entre as mais diversas pessoas, firmas, instituições, cooperação e conflito são a base da vida em comum". (SANTOS, 1997 b, p. 39).

Trata-se de um conceito que remete à reflexão da relação do homem com o mundo. Para Milton Santos (1997b), esta relação era local-local agora é local-global. De um lado, o lugar se singulariza a partir de visões subjetivas vinculadas a percepções emotivas, a exemplo do sentimento topofílico - experiências felizes - às quais se refere Yu-Fu Tuan (1975).

De outro, o lugar pode ser lido através do conceito de geofricidade, termo que "[...] encerra todas as respostas e experiências que temos de ambientes nos quais vivemos, antes de analisarmos e atribuímos conceitos a essas experiências" (RELPH, 1979, p.98), o que implica em compreender o lugar através das necessidades existenciais do homem, quais sejam: localização, posição, mobilidade, interação com os objetos e com as pessoas.

O lugar pode também ser trabalhado na perspectiva de um mundo vivido que leva em conta outras dimensões do espaço geográfico, conforme se refere Santos (1997b), quais sejam: os objetos, as ações, a técnica, o tempo. É nesta perspectiva que Milton Santos (1997b), se refere ao lugar, dizendo:

No lugar, nosso próximo, se superpõe, dialeticamente ao eixo das sucessões, que transmite os tempos externos das escalas superiores e o eixo dos tempos internos, que é ao eixo das coexistências, onde tudo se funde, enlaçando definitivamente, as noções e as realidades de espaço e tempo. (SANTOS, 1997b, p..55).

Em resumo, o espaço que possui uma história, uma teia de relações e uma identidade dada, em um momento, pelos acontecimentos anteriores e atuais envolvendo o referido espaço, denomina-se lugar.

Com a conectividade, propiciando uma rede de lugares, cada lugar transforma-se em um ponto, e assim passa a se constituir um entre-lugar formado por vários pontos, em face da topologia de vizinhanças proporcionada pela rede social, tão bem descrita por Santos (1997b).

Contemporaneamente, ao se tratar de lugar, na esfera turística, discute-se esse novo conceito. O conceito de “Não lugar”.

De acordo com Carlos (2001):

Espaços turísticos, alheios à cultura e aos costumes locais, são definidos como não-lugar. Trata-se de um local sem autenticidade, pois ‘longe de se criar uma identidade produz-se mercadorias para serem consumidas em todos os momentos da vida’. Este “produto”, sob o olhar de Carlos (idem), é destituído de naturalidade, onde ‘tudo se volta para o espetáculo porque [...] é ele próprio mercadoria’. (CARLOS, 2001, p. 26).

O último conceito da geografia considerado operacional e que se passa a abordar, é o conceito de ambiente, que em seu período inicial, surgiu, segundo relatos, referenciando-se não ao ambiente, mas ao meio.

Aliata e Silvestri (1994), em capítulo referente ao transporte do conceito de paisagem ao de ambiente, apontam que a idéia de ambiente ou meio recorre a suas bases científicas. Para eles, a origem histórica desta noção está vinculada à Biologia, tendo sido introduzida nesta área de conhecimento pelas teorias de Newton.

Durante a sua trajetória histórica, o conceito se desfaz das suas raízes e assume a concepção “de unidade de diversas manifestações entre si relacionadas, sistema, nos termos que o estruturalismo o redefiniu, organismo.” (ALIATA; SILVESTRI, 1994, p.32).

Para estes autores, a idéia de ambiente elimina, por conseguinte, “[...] toda a tensão, toda a contradição e, neste particular, a tensão essencial qual seja a de ser o homem sujeito. O único sujeito em um mundo oposto a ele.” (ALIATA; SILVESTRI, 1994, p.92).

Ambiente, então, contrapõe-se à paisagem, embora esta também tenha se transformado no tempo, tendo sido apropriada por outras definições como meio, habitat e ecossistema, todas elas designando o mundo exterior ao homem.

Historicamente, tem-se também, em relação à Geografia, uma naturalização do homem, seja no conceito de paisagem, como no de ambiente.

Entretanto, Gonçalves (1989) em sua crítica ao conceito de meio ambiente, propõe uma visão de ambiente por inteiro, ou seja, considerá-lo nas suas múltiplas formas e, assim, sendo mais possível conceber ambiente como equivalente a natural.

O ambiente por inteiro, como se refere, implica em privilegiar o homem como sujeito das transformações sem negar as tensões sob as mais diferentes dimensões. A observação de que, na atualidade, os teóricos da Geografia, da Ecologia e do Turismo compartilham de conceitos diferentes é importante.

Esta representação é elaborada no sentido de expressar a concepção de que: o espaço geográfico pode ser lido através do conceito de paisagem e, ou território, e, ou lugar, e, ou ambiente, sem que se desconheça que cada uma dessas dimensões está contida em todas as demais, ou seja: paisagens contêm territórios, que contêm lugares, que contêm ambientes valendo, para cada um, todas as interligações possíveis.

Vistos os conceitos que norteiam as questões naturais e que possibilitam organizações espaciais e territoriais, essas que pressupõem planejamento e que podem gerar futuras intervenções, torna-se mais simples o entendimento da lógica do planejamento e das intervenções públicas e urbanas, neste caso, das intervenções em Salvador e, logo em seguida, as conseqüências destas intervenções na Península de Itapagipe e, assim, caracterizar sob diversos aspectos a região.

4.2 AS INTERVENÇÕES URBANAS EM SALVADOR

A capital da Bahia, Salvador, está localizada no extremo leste do estado da Bahia, na zona do Recôncavo, no terço norte da costa. É cercada pela Baía de Todos os Santos, e é um dos principais pontos de convergência de culturas européias, africanas e americanas dos séculos XVI e XVIII, considerada por el-rei Dom João III, de acordo com as informações fornecidas por Américo Vespúcio, como “o lugar mais conveniente da costa do Brasil para se fazer a dita povoação e assento, assim pela disposição do porto e rios que nela entram, como pela bondade, abastança e saúde da terra e por outros respetos [...]”. (CASTRO, 2003, p.280).

Salvador foi capital da colônia portuguesa até 1763. Para proteger a sua zona portuária, vários fortes foram construídos.

Com características portuguesas, é dividida em Cidade Baixa, com o porto, a alfândega e o comércio, e Cidade Alta, ligada pelo Elevador Lacerda (1872), com planos inclinados e ladeiras. No alto da elevação, edifícios oficiais e religiosos eram protegidos por uma murada,

como nas cidades renascentistas, logo assumindo características de território (INSTITUTO CID TEIXEIRA, 2004).

A implantação da cidade próxima ao mar foi fruto de uma decisão política, tal como aconteceria com Brasília quase cinco séculos depois, na região central do país. Salvador é a terceira cidade brasileira a ser fundada, precedida apenas por São Vicente, em São Paulo, em 1532, e Olinda, em Pernambuco em 1537.

O centro histórico de Salvador ainda preserva a trama urbana original do século XVI, com os acréscimos que foram sendo organizados durante os séculos seguintes. É a mesma configuração da cidade que aparece na cartografia do final do século XV e início do século XVI, com pouquíssimas alterações.

Salvador foi o primeiro núcleo urbano brasileiro concebido em trama regular. No entanto, desde o início, esse traçado se adaptou às irregularidades da topografia do topo da crista onde se situou. Alguns espaços urbanos centrais ainda conservam íntegros os caracteres originais. É neles e na trama das ruas, ladeiras e becos que se localizam os inúmeros monumentos religiosos e civis.

Embora a virada do século XVI tenha sido arcado pela decadência da atividade açucareira, a cidade dava sinais de desenvolvimento com a atividade cacaueteira. A riqueza no período colonial e estagnação no período subsequente – aliada a fatores geográficos, de recorte do litoral e aos aspectos topográficos – possibilitou a relativa preservação do importante acervo arquitetônico e urbanístico do centro histórico.

Caso tivesse ocorrido uma continuidade do crescimento econômico em ritmo acelerado, observado no final do século XIX e início do século XX, teria fatalmente levado à substituição das edificações históricas.

Indícios históricos apontam que, até então, Salvador não havia experimentado nenhuma forma de planejamento técnico. O planejamento da capital do estado da Bahia foi feito de acordo com as necessidades imediatas de Portugal e assim a cidade cresceu desordenadamente. Fato que Milton Santos (1994, p. 70-74), classificou como “transição da condição de cidade planejada, para a condição de cidade híbrida”.

[...] como categoria de análise, as cidades podem ser divididas entre cidades planejadas - cidades que são construídas primeiro em projetos teóricos, após análise espacial e identificação territorial, em uma segunda categoria, as cidades podem ser consideradas históricas, pois, não houve concepção ou planejamento, a cidade cresce de acordo com as demandas sociais. Nessa categoria as cidades refletem os hábitos, costumes e representações compartilhadas. A terceira categoria é a cidade híbrida,

cidade antes planejada, entretanto perde as características do planejamento inicial por conta da movimentação social. (SANTOS, 1994, p.74).

Apenas no século XX, em 1943 exatamente, com o Escritório do Planejamento Urbanístico da Cidade do Salvador (EPUCS), cujo trabalho ficou conhecido como Plano Mário Leal Ferreira, em alusão a seu coordenador, Salvador teve sua primeira experiência verdadeiramente técnica de planejamento urbano.

A primeira data de 1935, com um evento chamado de a Semana de Urbanismo, evento organizado pela Prefeitura do município contou com a participação da Comissão Organizadora do Planejamento Urbano da Cidade, criada pelo Governo do Estado e pela Prefeitura Municipal (SANTOS, 1994).

Esse seminário levantou problemas que eram considerados os principais da cidade, basicamente questões relativas às suas condições sanitárias: elevada incidência de tuberculose, associada à insalubridade das habitações; falta de saneamento; estreiteza das ruas e conseqüentes dificuldades de transporte; deterioração do patrimônio histórico e artístico, e pouco aproveitamento dos recursos naturais (SANTOS, 1994).

A principal função econômica de Salvador, durante quase toda a primeira metade do século XX, foi o escoamento da produção de cacau, através do seu porto, que foi remodelado entre 1913 e 1928. Na Figura 3 pode-se observar uma imagem aérea do porto de Salvador.



Figura 3 - Foto aérea do Porto de Salvador

Fonte: Codeba – Companhia das Docas do Estado da Bahia (2006).

Essa atividade, no entanto, não possibilitou um crescimento econômico significativo, além de manter o caráter agro-exportador da sua economia. De fato, o período que se segue à virada do século XIX é aquele em que se estabelece o atual padrão de desigualdades regionais no país, com o deslanche do processo de industrialização na região Sudeste.

Os reflexos de dessa estagnação econômica da metrópole baiana foram identificados pelos integrantes da Semana do Urbanismo, em 1935: estrutura urbana obsoleta e graves problemas sanitários¹⁴.

Entre as primeiras discussões e o início do plano decorrem oito anos e apenas em 1943 implanta-se o Escritório do Plano Urbanístico da Cidade do Salvador (EPUCS), entidade privada sob coordenação de Mário Leal Ferreira, que concorreu com uma proposta de um escritório carioca, com a participação do urbanista Agache, que coordenou o Plano do Rio de Janeiro.

O prazo de um ano, inicialmente previsto para a elaboração do trabalho, foi sucessivamente adiado e só cinco anos depois foi aprovado o Decreto-Lei nº 701, regulamentando o Loteamento, Parcelamento e Uso do Solo, exatamente um ano antes do falecimento de Mário Leal Ferreira, o maior entusiasta do projeto.

O plano do EPUCS era ambicioso, detalhado e minucioso, possuindo influências do movimento da cidade-jardim, e com ênfase nos aspectos físicos do uso e ocupação do solo, mas também consideravam fatores econômicos e sociais em grande detalhe. O plano foi tão audacioso que teve em sua metodologia pesquisa por amostragem, em todas as regiões de Salvador.

A abrangência e o detalhamento do trabalho eram impressionantes, chegando a níveis que trabalhos mais recentes, como o Plano de Desenvolvimento Urbano de Salvador, (PLANDURB) e o Estudo de Uso do Solo e Transportes (EUST), ambos da década da 1970, não chegavam a alcançar.

Uma das queixas de Mário Leal Ferreira contra a Prefeitura, apresentada como justificativa nas solicitações de adiamento dos prazos, era o não cumprimento do compromisso da Prefeitura em elaborar a Planta Cadastral da Cidade.

¹⁴ Projeto de pesquisa sobre conservação e restauração (PRESA, 1998).

A questão do cadastro e, de modo mais amplo, do estabelecimento de um sistema de informações permanentemente atualizado, é uma questão que até junho do ano 2000 não havia sido resolvida, fato que prejudicou o EPUCS, o PLANDURB, o EUST e outras experiências de planejamento urbano em Salvador.

Depois da aprovação do Decreto-Lei nº 701, em março de 1948, foi criada a Comissão do Planejamento Urbanístico da Cidade do Salvador (CPUCS), não mais como atividade de consultoria, mas como atividade própria da Prefeitura, com o objetivo de encerrar os trabalhos de Mário Leal Ferreira, que não tinham sido totalmente concluídos.

Isso, no entanto, não acontece de maneira efetiva, uma vez que a Comissão passa a ser absorvida por tarefas de assessoramento, ligadas às necessidades imediatas da Prefeitura. Este é outro problema recorrente na atividade de planejamento, para o qual planejadores urbanos deviam estar preparados.

Somente dez anos depois, em 1959, o arrojado sistema viário proposto no plano começou a ser implantado, com a criação da Superintendência de Urbanização da Capital (SURCAP).

O tempo decorrido não deve ser visto de forma muito crítica, porque se tratava de um plano de longo prazo, a ser implantado em função do crescimento da cidade. Além disso, foi necessário que a estagnação econômica baiana fosse revertida com a reaceleração decorrente da implantação da Refinaria Landulfo Alves, em Mataripe, para que houvesse condições que possibilitassem investimentos da magnitude requerida.

Embora muitas críticas possam ser formuladas sobre a forma de como se deu a implantação das avenidas de vale, marca do EPUCS, particularmente no que toca à apropriação da valorização do solo urbano, a solução adotada seguiu, em suas grandes linhas, as propostas desenvolvidas no plano.

O Plano Mário Leal Ferreira foi uma tentativa de resolver os problemas urbanos decorrentes da estagnação econômica. No entanto, foi a retomada do crescimento econômico e social, a partir de meados da década de 1940, que possibilitou a reversão da tendência de agravamento das condições sociais na cidade. É a partir daí que a mortalidade infantil passa a ser decrescente¹⁵ e a expectativa de vida da população passa a aumentar. Um importante fato

¹⁵ Essa tendência é interrompida durante um período na década de 1960, fenômeno observado nas demais metrópoles brasileiras.

que resultou no crescimento da população decorreu das migrações internas bastante comuns à época.

Em 1964, o advento do Golpe Militar implicou a abdicação de uma tentativa de modernização baseada no confronto entre os setores urbanos modernos e os interesses agrários tradicionais, já havendo sinais e caminhos que apontavam para tal durante o governo de João Goulart.

O golpe resultou numa solução de compromisso entre os grupos dominantes arcaicos e a moderna burguesia, que já detinha boa parcela do poder econômico, mas que não conseguia obter hegemonia política.

Concessões e permissividades eram comuns às forças tradicionais. O Congresso – onde predominavam os representantes dos interesses agrários tradicionais e do populismo – perdeu a sua força e foi obrigado a ceder espaço para um sofisticado aparato burocrático estatal, sob controle do Executivo. Ao mesmo tempo, governadores e prefeitos das capitais deixam de ser eleitos para serem indicados pelo Executivo Federal.

Não bastava, porém, nomear governadores e prefeitos das capitais. Era necessário garantir que as questões políticas locais não acabassem sendo predominantes aos interesses nacionais.

A principal estratégia utilizada foi o incentivo ao estabelecimento de setores burocráticos modernos nos estados e municípios, articulados à burocracia central e aos diversos sistemas de planejamento e gestão.

O incentivo a essas burocracias regionais e o controle de sua atuação eram instrumentalizados através da centralização de recursos no Governo Federal e de sua redistribuição através de critérios burocrático-autoritários, procurando garantir que certos problemas locais, considerados prioritários do ponto de vista do projeto nacional de desenvolvimento, não fossem negligenciados devido à falta de interesse, ou até da franca oposição das elites locais.

Experiências como o PLANDURB, o EUST e a própria criação de órgãos metropolitanos, como a Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia (CONDER) em 1974, inserem-se no Estado, independentemente da intenção dos atores locais nesse quadro. O PLANDURB foi financiado pela FINEP, órgão federal que apoiava o conteúdo das políticas propostas. Ao mesmo tempo, a CONDER, que elaborava o EUST, representava uma alternativa institucional à própria ação da Prefeitura de Salvador.

Como os demais órgãos metropolitanos, estavam vinculadas diretamente a órgãos que detinham recursos financeiros federais, a exemplo do Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano (CNDU), forças políticas locais nunca teriam dado tantos recursos a experiências desse tipo, embora houvessem algumas bases locais de apoio.

Um sintoma logo percebido do conflito entre interesses hegemônicos locais e nacionais foi a própria queda do prefeito de Salvador, Jorge Hage, em 1977. Foi um episódio complexo, porém é relevante dizer que inúmeros setores da sociedade local estavam insatisfeitos com sua gestão, o que contribuiu em parte para a derrocada do prefeito de Salvador.

O sistema nacional de planejamento deu continuidade aos trabalhos do PLANDURB, sob a condição de que a nova administração municipal não interferisse em nada, nem na escolha do novo coordenador dos trabalhos, ou no seu conteúdo e assim as atividades do PLANDURB são encerradas em 1979, mesmo ano em que a Câmara de Vereadores aprovou a Lei de Ordenamento e do Uso e Ocupação do Solo.

Nesse mesmo ano, o OCEPLAN passa a ter *status* de secretaria, transformando-se na Secretaria de Planejamento Municipal (SEPLAM), e assim os anos 1980 ficaram marcados pela estagnação econômica: o crescimento da renda *per capita* brasileira foi muito baixo, a partir de então a reversão da tendência histórica de crescimento é brutal.

Tanto a crise econômica como a democratização da política provocaram profundos reflexos sobre a atividade de planejamento. Por um lado, não havia mais sentido se manter um sistema de planejamento de âmbito nacional, que dependia da alta concentração de recursos no âmbito do Executivo Federal, recursos esses que não mais existiam, nem no Governo Federal, nem nos outros níveis de governo.

A dívida externa cresceu muito nessa época o que impediu a entrada de recursos internacionais e as bases do autoritarismo foram abaladas por conta desta interrupção de crescimento. Um dado importante é que os municípios e estados também não enriqueceram, pois a descentralização de recursos ocorreu num contexto em que simplesmente não havia recursos.

A carência de recursos contribuiu para a morosidade da atividade de planejamento, tradicionalmente associada ao planejamento do crescimento, voltado a novos investimentos e sem a possibilidade de investimentos significativos.

Contudo o processo de democratização contribui para reduzir a autonomia do planejamento e o aumento da legitimidade estadual e municipal o que demonstra um antagonismo ao conhecido sistema de planejamento centralizador no Governo Federal.

Ainda assim, o planejamento urbano assumiu ares de independência e fica mais autônomo em relação ao Governo Federal e às agências internacionais, embora tenha caído numa espécie de descrença nos órgãos de planejamento, já que estava muito mais dependente do sistema nacional de planejamento encabeçado pelo CNDU.

Ao mesmo tempo, florescem tentativas de descentralização do planejamento, em diferentes níveis. Segundo Penteadó Filho (1991, p.6) “é de participação comunitária e esse é o contexto que tem que ser considerado ao pensar em se estabelecer uma nova experiência de planejamento urbano na capital da Bahia, Salvador”.

A despeito do planejamento, o autor se manifestou em uma conferência promovida pela Prefeitura Municipal de Salvador sobre os Planos Diretores Urbanos experimentados em Salvador:

Não sou um pessimista, mas a experiência passada e as possibilidades atuais ao contrário da maioria das pessoas, sobre as experiências passadas de planejamento. O importante é não apenas o documento que se escreveu e que tenha eventualmente ido para uma gaveta. O próprio processo de elaboração de planos tem efeitos positivos. Entre eles devem ressaltar: a) o aumento do conhecimento sobre a realidade que se pretende planejar, b) a formação de recursos humanos (*on the job training*); c) a disseminação de idéias sobre os problemas da cidade e sobre como ela deveria funcionar. (PENTEADO FILHO, 1991, p.7).

A partir de então, só no ano 2000, o planejamento urbano voltou à pauta de discussão, na esfera municipal de Salvador.

4.2.1 Contextualização dessas mudanças em Itapagipe

No ano 2000, foi criado o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Salvador (PDDU) e, desde então, as diretrizes do PDDU, em que pese o futuro da capital, passaram por várias revisões.

As revisões foram feitas a partir de seminários com a população e com órgãos do sistema de planejamento, chegando-se a um consenso entre a população, a Secretaria do Planejamento do Estado (SEPLAN) e a Secretaria de Planejamento Municipal (SEPLAM) elaborariam e entregariam uma proposta aos urbanistas e professores da Universidade Federal da Bahia envolvidos no projeto e relacionados com a área.

Esses especialistas deveriam debater a proposta apresentada, modificando-a no que fosse necessário, retornando-a para a aprovação popular. Com a aceitação da população seria elaborado novamente pela SEPLAM, um anteprojeto de lei que se encaminharia para a Câmara Municipal. Se aprovado pelos vereadores, seria sancionado pelo prefeito e entraria em vigor.

Tudo ficou em tese, e o PDDU passou por dois anos de estagnação. No ano 2002, o programa recebeu novo fôlego e se iniciaram as reuniões e audiências públicas nas Regiões Administrativas (RA's), não se tendo, no entanto, notícias das respostas da comunidade ou sobre as diretrizes do PDDU. Em 2004, ocorreram as eleições municipais, e um candidato de oposição, João Henrique Carneiro – atual Prefeito de Salvador - venceu as eleições, e o PDDU retornou à pauta de discussões.

Em agosto de 2005, foi aprovada pela Câmara Municipal a Lei nº 6.586/2004, do novo PDDU, que é o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana do Município, para o período de oito anos.

O Plano Diretor é o principal instrumento da política urbana voltado para o desenvolvimento sustentável do Município, devendo orientar e integrar as ações dos agentes públicos e privados na gestão da cidade e contemplar todas as variáveis importantes para a sociedade civil. Na RA¹⁶ de Itapagipe, recorte espacial deste estudo, ainda segundo a Prefeitura de Salvador, as seguintes diretrizes foram levantadas pela comunidade:

Manutenção das características de Itapagipe como lugar diferenciado do restante da Cidade do Salvador; A vocação econômica de Itapagipe é o turismo relacionado ao patrimônio natural e cultural, porém o turismo na região deve privilegiar empreendimentos de médio porte e ser “includente”, ou seja, favorecer as oportunidades de emprego para a população local; Estímulo para implantação de indústrias não poluentes, especialmente as do ramo de confecções; Manutenção das limitações de gabarito de altura das edificações; Ampliação da participação do município no atendimento às demandas educacionais e de saúde da região; Tratamento adequado e proteção para o acervo histórico- arquitetônico da região; Recuperação ambiental da Ilha do Rato; Tratamento urbanístico da orla de Itapagipe – alargamento da Av. Beira-mar; implantação de novos *piers*; Aproveitamento dos galpões existentes e desocupados na região, também para implantação de equipamentos de lazer; Tratamento da situação de risco social na Pedra Furada, onde a existência de palafitas favorece a prática de crimes e contravenções, como é o caso do tráfico de drogas (acesso pelo mar); Implantação do projeto Via Náutica, revisto, e aproveitamento do píer abandonado na Ponta de Humaitá - desenvolvimento de projetos, associados à implantação da Via, que beneficiem a população local; Controle sobre a poluição sonora das marinas; Implantação de linhas de transporte regulares para a travessia Ribeira – Plataforma; Solução dos problemas de drenagem

¹⁶ Segundo o portal da prefeitura, as 16 regiões administrativas da cidade de Salvador foram escutadas, e são elas: Barra, Itapagipe, São Caetano, Liberdade, Brotas, Rio Vermelho, Pituba, Boca do Rio, Itapoã, Cabula, Tancredo Neves, Pau da Lima, Cajazeiras, Valéria, Subúrbios Ferroviários e Ilhas.

existentes no Comércio e em toda a região da cidade Baixa; Iniciativa no sistema de habitação de baixa renda. (PMS, 2005, p.5).

A partir desses dados, entende-se que a Prefeitura deve compartilhar a gestão urbana de Salvador com a realidade social da cidade. Basta analisar os pontos de protesto e de reivindicação da comunidade de Itapagipe e se poderá perceber, que em sua grande maioria, são reivindicações procedentes. O PDDU tem a pretensão de ser implantado imediatamente e finalizado em oito anos, contados a partir do primeiro semestre de 2005.

Apresentado um panorama histórico das tentativas e experiências de planejamento urbano na Bahia e em Salvador, direciona-se esta dissertação para focar a área eleita como objeto de estudo, a Península de Itapagipe, e, conforme o referencial teórico visto, tem-se o entendimento de que as questões levantadas nesta dissertação se tornarão de mais fácil compreensão.

4.3 A PENÍNSULA DE ITAPAGIPE

4.3.1 Caracterização histórica

A história da Península de Itapagipe é tão antiga quanto a história do primeiro núcleo urbano de Salvador e começa com a escolha do sítio para a construção da cidade “Cabeça do Brasil”, que deveria obedecer a normas do rei de Portugal, como estar localizada “mais para dentro da Baía de Todos os Santos”, ter condições de defesa, ter possibilidade de funcionamento de um porto, higienização, abastecimento de água e fácil comunicação com outras áreas da cidade, além de estar preparada para o desenvolvimento urbano ao qual está “condenada” qualquer cidade que seja fundada Pensou-se no atual Porto da Barra, onde existia um início de povoamento, e na Península de Itapagipe pela facilidade de navegação, mas os locais foram excluídos pela vulnerabilidade a ataques estrangeiros (FUNDAÇÃO GREGÓRIO DE MATTOS; FACULDADE DE ARQUITETURA DA UFBA; CEAB/UFBA, 1998).

Nos primeiros séculos de colonização do Brasil, na Bahia, as notícias a respeito do sítio de Itapagipe são bastante escassas. Pesquisadores e historiadores que relatam a história da Bahia enfocam a cidade fundada por Tomé de Souza em 1549 como formada apenas pela Igreja da Ajuda, Casa de Venerança e Cadeia, Capela de Nossa Senhora da Conceição da Praia e o Palácio dos Governadores (TAVARES, 2000).

Apesar da escassez de informações a respeito do sítio de Itapagipe, é pertinente citar que este possuía, como primeira povoação, um conjunto de tabas indígenas do século XVI, havendo na área duas olarias e um curral pertencentes a Garcia D'Ávila, além de algumas lavouras de sustentação na atual Boa Viagem (CALMON, 1983).

Nessa revisão, não se pode deixar de mencionar que, enquanto a cidade-fortaleza crescia, na parte externa da Península de Itapagipe, na Ponta de Humaitá, havia a presença da Igreja de Nossa Senhora de Mont Serrat e o Forte de São Felipe, ambos do final do século XVI. (Figura 4, p.65).

Afinal, decidiu-se pela área onde se encontra a Praça Tomé de Souza, no Centro Histórico de Salvador, que atendia às exigências feitas pela coroa Portuguesa.



Figura 4 - A Ponta de Humaitá - 1891

Fonte: Instituto Histórico e Geográfico da Bahia (2006).

Somente após a criação da freguesia da Penha no século XVIII (1760), é que a área de Itapagipe começa a crescer, passando a desenvolver-se como meio “urbano”. Itapagipe surge, talvez, como um prolongamento e necessidade de crescimento da cidade original – a cidade de Tomé de Souza.

O sítio, nos primeiros séculos de colonização, foi ocupado por pescadores, romeiros e procurado pela existência de festas religiosas, como a de Bom Jesus dos Navegantes, Senhor do Bonfim e de Nossa Senhora de Mont Serrat. A Figura 5 (p.65) apresenta uma visão panorâmica da Cidade Baixa de Salvador. Mais tarde, no século XIX, as ruas da Península passam a ser freqüentadas pela elite, que transforma o local em ponto de veraneio; ao mesmo tempo serve de refúgio à população pobre da cidade (MATTOSO, 1986).



Figura 5 - Panorama da Cidade Baixa de Salvador, Bahia, final do século XVIII

Fonte: Instituto Cid Teixeira (2006).

No final do século XIX e início do século XX, as ruas da Península passam a ser pavimentadas. Surgem as linhas de bondes e a Estação de Hidroaviões (nas águas da Ribeira), o que favorece o surgimento das primeiras indústrias, como a Fábrica da Boa Viagem (implantada por Luis Tarquínio), a Fábrica de Fiar da Penha, a Fábrica de Calçados Gama.

4.3.2 Caracterização geográfica

A península de Itapagipe, cujo nome de origem indígena significa “Pedra que avança para o mar”, (DORÉA, 1999, p.25), localiza-se na parte Noroeste da Cidade Baixa de Salvador, capital da Bahia dentro da Baía de Todos os Santos, já foi considerada uma ilha em função de um canal artificial que a separava do continente. Mas na verdade, é uma área peninsular, cujo processo de ocupação foi responsável, entre outras coisas, pelo forte senso de identidade dos moradores locais, comportamento relacionada ao fato de que as pessoas migram dentro da própria área, mas dificilmente saem para outras áreas da cidade.

A peculiaridade de seu relevo, eminentemente plano, com poucas exceções de algumas elevações, como a Colina do Bonfim e Mont Serrat, contrasta com o relevo da Cidade Alta de Salvador tornando-a um marco visual importante na conformação ambiental da cidade como um todo.

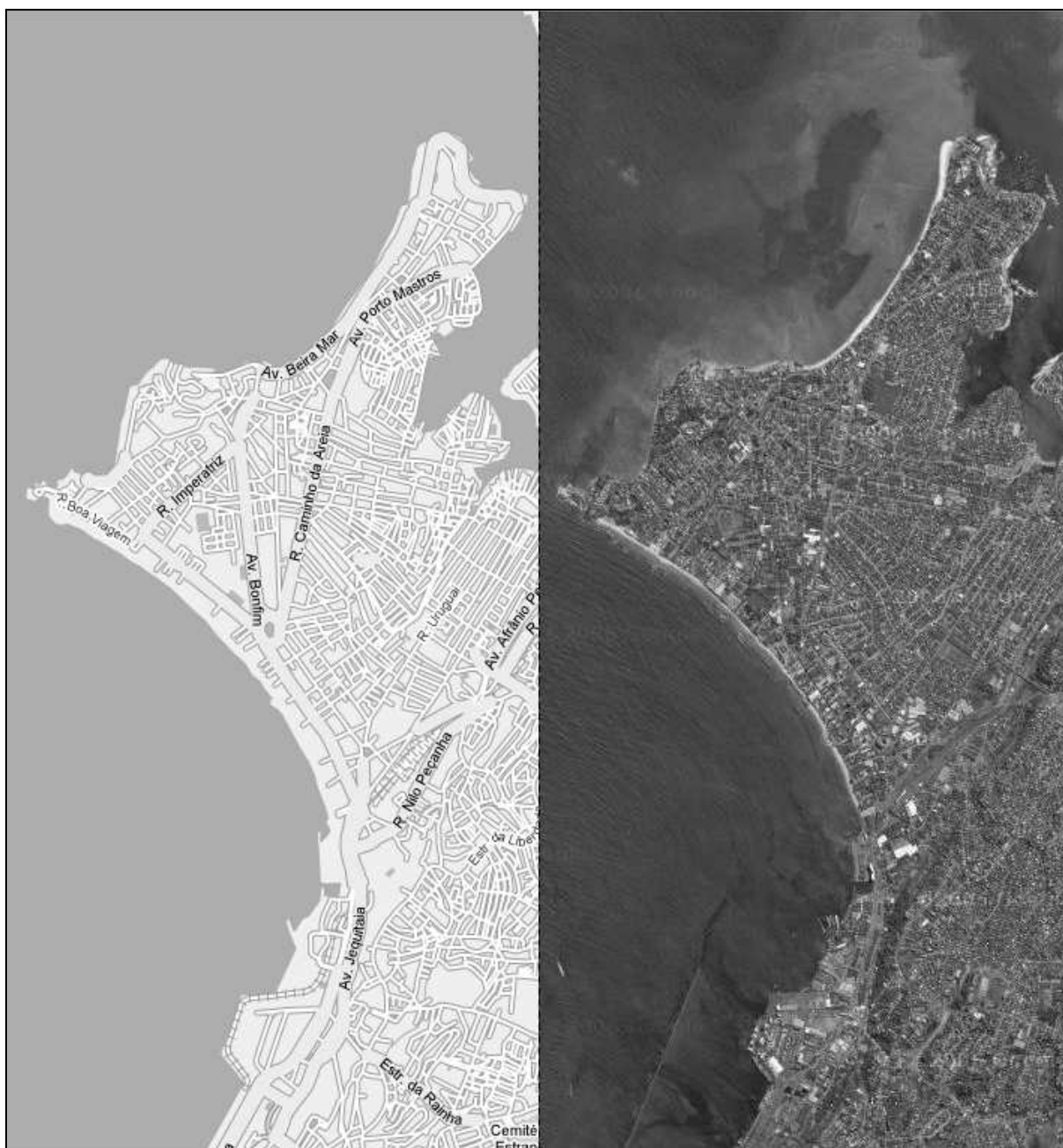


Figura 6 - Mapa e fotografia via satélite da Península de Itapagipe - 2007

Foto: Elizabeth Lordêlo (2007).

A Figura 6 mostra além da extensão da Península de Itapagipe o confuso traçado urbano da região que é marcado por longas, porém poucas (em relação ao grande número de ruas menores) as avenidas de ligação. Torna-se mais fácil identificar as longas avenidas no lado direito da Figura 6. Do lado esquerdo é possível visualizar uma imagem via satélite onde se percebe com mais clareza os relevos que são os pontos brancos e a teia urbana bastante confusa, conseqüência da ocupação desordenada da região.

O relevo da Cidade Baixa de Salvador, onde se insere a Península, é composto de planície litorânea, que se estende ao longo do mar e se alarga na altura de Itapagipe, uma variação climática de 23° C a 27° C. Em toda a extensão peninsular, é possível encontrar enseadas (Tainheiros), baías (Baía de Todos os Santos, Baía de Aratu), além de uma vegetação rasteira, típica de solos arenosos (das praias) (GRANDE..., 1999).

Itapagipe é uma Região Administrativa - RA e compõe a II região – RA2 – reúne 110 associações da Cidade Baixa, possui uma área de 697 hectares e segundo dados do último Censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) (2000), Itapagipe tem uma população de 142 291 habitantes.

Os 697 hectares desta região administrativa estão divididos em quatorze bairros: Ribeira, Itapagipe Bonfim, Monte Serrat, Dendezeiros, Bairro Machado, Uruguai, Vila Ruy Barbosa, Massaranduba, Baixa do Petróleo, Roma, Mares, Calçada e Alagados (Península do Joanes) (CAMMPI, 2007).

De acordo com Relatório de Avaliação Ambiental 2005 do VIVER MELHOR/BIRD:

[...] Itapagipe tem sua maior parte, como uma planície baixa, quase ao nível do mar e possui um lençol freático raso. Parte dessas terras foi conquistada através de sucessivos processos de invasão e aterramento, sobre as enseadas dos Tainheiros e dos Cabritos, que bloquearam ou reorientaram os cursos d água e a comunicação com o mar. Nos períodos chuvosos o lençol freático chega ao nível do solo, provocando alagamentos em muitas regiões. (VIVER MELHOR/BIRD, 2005, p.43).

De modo geral, toda Península de Itapagipe apresenta situação topográfica de área plana, com pontos críticos suscetíveis a alagamentos periódicos nos períodos de chuva mais intensa pela falta de drenagem nas áreas aterradas, verificando-se também elevado grau de insalubridade associado ao escoamento do esgoto *in natura*, e à dispersão inadequada do lixo.

“Os costumes locais de caminhar pela beira mar, colocar cadeiras nas calçadas ao final da tarde, e contar histórias da região dão a Itapagipe um clima de cidade de interior, que a diferencia do restante da capital”. (ALFAYA, 2004, p.3).

Além dessa característica, Itapagipe possui uma faixa litorânea de 4 quilômetros de águas tranquilas, construções baixas, com predomínio de casarões antigos e um grande conjunto de monumentos histórico-arquitetônicos.

Numa parte extrema da Península de Itapagipe, voltada para a Baía de Todos os Santos e proporcionando uma belíssima vista da Cidade de Salvador, localiza – se a Ponta de Humaitá (Figura 7).



Figura 7 - Visão panorâmica da ponta de Humaitá no século XX

Fonte: Fundação Gregório de Matos - FGM (2006).

Uma pequena “Península” que comporta uma igreja e um mosteiro, Além de um Forte, cujas denominações evocam o culto a Nossa Senhora de Mont Serrat.

Há ainda que citar o casario com características do século XIX e um quartel, compondo, geograficamente, um cenário singular em toda a cidade. Na tradição dos seus moradores, lendas e manifestações populares fazem parte de um patrimônio rico de valores socioculturais e históricos do sítio de Itapagipe.

Sobre essa região, há inúmeras histórias e lendas a respeito de sua evolução dentro da cidade de Salvador, a começar pela própria denominação “Humaitá”, que segundo Cid Teixeira (apud MEIRELES, 1993), é de origem Tupi, porém de difícil explicação.

Já o antigo morador Raimundo Gouveia (*in memorian*) relata duas versões: o nome Humaitá decorre de uma “Homenagem a soldados brasileiros que venceram uma batalha na Guerra do Paraguai, numa passagem estreita do Rio Humaitá, 1865”, ou teria sido usado inicialmente para designar “uma pedra que existia na ponta do desembarque construído mais tarde”, sendo esta última versão considerada pelo antigo morador como a mais provável (MEIRELES, 1993, p.1).

Até onde se sabe, aquelas terras nas quais se encontram tanto o Forte quanto a Igreja de Mont Serrat pertenciam a Garcia D’Ávila, que as doou, no século XVII, aos Beneditinos,

que não tiveram interesse em povoar a área, mas instalaram uma capela e um mosteiro beneditino no local.

A presença dos monges Beneditinos na área é de extrema importância, pois começam a surgir, no local, devotos de diversas localidades que constroem casas e hospedarias ao redor da igreja, modificando, assim, a ambiência da área.

Itapagipe, sendo um local de fácil acesso para Salvador, necessitou da implantação, na sua área, de um forte com o intuito de impedir o desembarque de tropas inimigas na praia da Boa Viagem e no Porto de Mont Serrat (CARLOS, 1983). Ver Figura 8.

Era preciso fortalecer os pontos estratégicos de Salvador, de modo a proteger sua sede administrativa, e Itapagipe se encaixava como um desses pontos estratégicos, assim como a Ponta Padrão (atual Fortaleza de Santo Antonio da Barra).



Figura 8 - Forte de Mont Serrat - 1964
Fonte: Fundação Gregório de Matos - FGM (2006).

Dessa maneira, surge o Forte de Mont Serrat. Inicialmente conhecido como São Felipe, foi construído entre 1583/87 no Governo Manuel Teles Barreto (BAHIA, 1994a). Porém apenas no Governo de Dom Francisco de Souza (1591 – 1602) é que o forte oferece maior poder ofensivo, quando então é nomeado Engenheiro - mor da colônia, Baccio de Filicaya, para reformá-lo¹⁷.

A Fortaleza de Mont Serrat, a primeira de invocação feminina da cidade, insere-se em local a cavaleiro do mar, com ampla visão da Baía de Todos os Santos, da cidade de Salvador e da Ilha de Itaparica, maior entre as 56 ilhas que pontilham a Baía de Todos os Santos.

¹⁷ Filicaya, nascido em Florença, cursou arquitetura militar, artilharia e cosmografia, encontrando – se dessa forma mais preparado que muitos Engenheiros Lusitanos.

O Forte de Mont Serrat dispõe de uma arquitetura notável, com influência italiana¹⁸, com sua planta composta de um polígono irregular e de torreões circulares recobertos por cúpulas. Foi palco de duas invasões holandesas à cidade de Salvador – 1624 e 1638 – quando foi ocupado, tendo sido abandonado apenas no momento de retirada do inimigo. No século XIX, em 1837, Salvador foi novamente invadida e o Forte serviu de abrigo aos combatentes da Sabinada, sendo reconquistado no ano seguinte (SOUZA, 1983).

Algumas de suas características originais, entretanto, encontram-se modificadas ou não existem mais, como a ponte levadiça entre a rampa e o terrapleno, da qual não se tem mais notícia, e as divisórias internas do Forte, que foram modificadas.

Essas transformações, no entanto, devem-se às reformas sofridas ao longo do tempo: em 1654 houve uma grande reforma; em 1742 teria sido reedificado por André Melo e Castro vice-rei; e, em 1926, restaurado a mando do Governo de Góes Calmon, pelo Ministério da Guerra, quando se acrescentou o jardim que pode ser visto nos dias atuais, em frente ao baluarte.

Em março de 1993, foi inaugurado em seu interior, o Museu de Armaria, criado pelo Comando da VI Região Militar, sendo que seus atendentes apresentavam – se ao público vestindo réplicas das fardas utilizadas pelos militares em 1777.

O seu acervo é composto de armas do exército usadas desde o século XVI e outras mais atuais (BAHIA, 1994b). O Forte ainda oferecia apresentações teatrais sobre as invasões Holandesas, encenando a tomada da Fortaleza e sua reconquista em 1624¹⁹.

A Igreja de Nossa Senhora de Mont Serrat foi construída entre 1593 e 1598, período em que Baccio esteve na Bahia. Contudo, já em 1580, encontram-se indícios desse primitivo santuário. A devoção a Nossa Senhora de Mont Serrat foi trazida ao Brasil, no final do século XVI, pelos Beneditinos²⁰, sendo que a sua imaginária, em barro cozido, foi produzida, no século XVII, pelo Frei Agostinho da Piedade.

¹⁸ Fortalezas construídas no século XV e XVI apresentam a forma de polígonos irregulares, com paredes praticamente verticais e torreões nas extremidades.

¹⁹ O Museu de Armaria foi desativada pelo Comando da VI Região Militar, em fevereiro de 2001.

²⁰ A Ordem Beneditina foi fundada por São Bento em 529, que escreveu uma Regra monástica rica de doutrina, o que fez esta Ordem expandir-se por toda a Europa. No início da Nacionalidade portuguesa, 1566, os beneditinos povoaram a região com seus mosteiros. Porém, depois de rápido progresso, a ordem entra em decadência. Com isso, a Ordem se une numa congregação e reintroduz Regras fato que ocorre em 1570, no Mosteiro de Tibães, conhecido como o centro da ordem portuguesa (IRMÃOS..., 1954, p. 15-16).

A devoção a Nossa Senhora de Mont Serrat tem origem no encontro de uma imaginária, em Barcelona, Espanha, numa montanha, cuja forma se assemelha a uma *serra de agudos dentes* (MARIA, 1999).

A fama do santuário espalhou-se por aquele país, tornando-se a Ordem Beneditina guardiã e propagadora do culto. Os beneditinos chegaram à Bahia em 1581 e, possivelmente, por serem os guardiões da imaginária, tenham trazido a devoção à Santa (TOURINHO, 1998).

Os beneditinos tinham como finalidade primária de sua ordem, levar a civilização ao campo. Itapagipe, no final do século XVI, possuía as características ideais para a implantação de uma ordem beneditina: isolamento da cidade, terreno extenso, plano e sem mata, tipicamente rural.

Em pouco tempo, os beneditinos tornaram-se senhores de terras (dentro e fora de Salvador), através de doações ou outros títulos (ROCHA, 1982).

Segundo o Frei Agostinho de Santa Maria (TOURINHO, 1998), já havia ali – antes do fervor religioso – uma Ermida dedicada à Virgem Maria, a qual se encontra em terras pertencentes à família dos Garcia D'Ávila, que as doou aos beneditinos, no século XVIII.

A pequena Ermida passou por muitas modificações, a começar pela sua planta, que é atribuída a Baccio de Filicaya, com características bastante semelhantes às ruas e igrejas baianas²¹, diferindo apenas pelo seu Mosteiro, edificado na lateral, entre 1650-1679.

Em 1930 é feita a substituição do altar-mor pelo Mosteiro de São Bento, cuja peça foi mutilada para se adaptar ao tamanho da capela-mor, além do desaparecimento do alpendre em época não identificada, e sua reconstrução, em 1969, pelo atual Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN).

²¹ As Igrejas Rurais se caracterizavam, principalmente, por apresentarem plantas retangulares simples com nave e capela-mor, além da presença da alpendre (frente ou na lateral) (TOURINHO, 1998).



Figura 9 - Igreja de Mont Serrat - 2003

Fonte: I BONFIM.COM (2006).

É importante ressaltar que a edificação da Igreja de Mont Serrat hoje se encontra implantada numa área urbana e sua localização geográfica, quase dentro do mar, faz com que a pequena ermida seja um atrativo ímpar na cidade de Salvador. Ver Figura 9.

O morador do bairro, Raimundo Almeida Gouveia²², em entrevista á Meireles (2003) disse que: “*A existência de um casario (conjunto formado por sete casas), próximo à Igreja de Mont Serrat deve-se, à necessidade de abrigar os devotos vindos do Recôncavo para as romarias à Santa, e surge por volta de 1700*”. Mais adiante, passa a ser local de veraneio das famílias abastadas. Ver Figura 10 (p.73).

Segundo o último inventário do IPAC, o casario existente apresenta uma estrutura de porão alto e pavimento térreo, característicos do período neoclássico e datam do início, ou metade do século XIX.

²² Raimundo Almeida Gouveia, médico e professor, foi um dos mais antigos moradores de Mont Serrat e herdeiro de quatro das sete casas existentes na Ponta de Humaitá.



Figura 10 - Casarões que compõem o casario da Ponta de Humaitá - 2006
Foto: Maria Gadelha (2006).

Porém, há uma outra interpretação, também dos técnicos do IPAC na realização desse inventário segundo o qual, só em 1700 esse casario já existia para abrigar os romeiros, tais casas não podem datar do século XIX.

Uma das respostas encontradas seria que, talvez, este casario – antes composto de casas simples onde os romeiros abrigavam-se, tenha sido reconstruído no século seguinte (XIX) – havendo substituição da arquitetura anterior, de acordo com os princípios modernos da arquitetura: o neoclássico, com materiais ‘dignos’ das famílias abastadas que o local passou a receber para ali veranearem conforme se observa na Figura 11 (p.74).

A presença dessas casas tem a ver com o adensamento da área, que está diretamente vinculado às características predominantes de sua ocupação – religiosa e militar. A forma de apropriação deste espaço, ao longo do tempo, construiu a imagem que hoje se apresenta e que pelas suas características bastante particulares possui significado relevante para o desenvolvimento do turismo cultural.



Figura 11 - Detalhe da arquitetura do Casarão 36 da Ponta de Humaitá - 2006
Foto: Mariana Gadelha (2006).

4.3.3 Caracterização econômica

Entendida a organização territorial de Itapagipe, se abordará agora a economia da região, que tem relação direta com a forma sob a qual ela foi organizada. Nesse aspecto, é notório, em relação ao surto industrial na área, que a Península passou a crescer desordenadamente.

O precário sistema de transporte e a distância entre esta área e a cidade de “Tomé de Souza” contribuíram para o deslocamento de famílias que passaram a habitar o local por causa dos empregos nas fábricas.

No final da década de 1950, a Península de Itapagipe era ainda ocupada pela população de classe média, apesar das implantações industriais. Próximas a estas, encontravam-se áreas de invasões, entre as quais o bairro dos Alagados, com habitações sobre palafitas.

Desse modo, a visível degradação da Península de Itapagipe vem da sua própria evolução dentro do contexto do desenvolvimento da cidade.

O sítio que um dia tinha como característica principal a condição de área de veraneio em função do seu bucolismo e até o início do século XX manteve-se pouco habitada, mas valorizada pela aristocracia, atualmente sofre conseqüências acarretadas por uma evolução urbana desenfreada e é fácil perceber a busca por parte da comunidade de soluções para o resgate de sua cultura, sua memória, o que é imprescindível para o fortalecimento da identidade de um povo.

Atualmente, a economia de Itapagipe é baseada na prestação de serviços variados como os pequenos mercados de bairro, farmácias, bancos, bares, restaurantes, lanchonetes, clínicas médicas e consultórios odontológicos, empresas de transporte para inúmeros fins e a economia pesqueira, apesar de todos os impactos ambientais causados pelo derrame de dejetos hospitalares no mar de Itapagipe, a pesca ainda é uma forte referência entre os moradores da região.

A economia informal em Itapagipe é muito forte, a julgar pelo sem números de vendedores ambulantes que se concentram não só no bairro da Calçada e adjacências, mas também nos bairros dos Mares e da Boa Viagem.

Dentro da economia formal, existe a informação de um projeto empresarial do Programa de Requalificação da Península de Itapagipe que tem foco no desenvolvimento social e é considerado parte do esforço, “na busca de ações que visem formular e desenvolver projetos de aperfeiçoamento empresarial, com a implementação de novas atitudes administrativas, modernas e fomentadoras de geração de trabalho, renda e qualidade de vida”. (MALUF, 2007).

Segundo Maluf, (2007) gestora do programa de Desenvolvimento do Arranjo Produtivo Local (APL) de Confeções do Uruguai e adjacências, a possibilidade de requalificação da Península de Itapagipe é uma proposta de parcerias a serem constituídas entre a iniciativa privada, as comunidades locais e instituições públicas com o objetivo de promover a requalificação socioeconômica do meio ambiente e da região.

O Programa de Requalificação da Península de Itapagipe é uma ação de responsabilidade social do Shopping Bahia *Outlet Center*, que está localizado no bairro do Uruguai.

O Programa de Requalificação da Península de Itapagipe pretende estender seu raio de ação em toda a região de Itapagipe e, para tanto, a formação de Arranjos Produtivos Locais (APLs) é fundamental.

A experiência econômica de Itapagipe ainda é pouco organizada, muito concentrada na categoria de serviços informais. O caso da APL de confecções da Rua do Uruguai é uma experiência de organização no mínimo admirável e que deve, ou deveria, servir de exemplo para a organização econômica de outras atividades em Itapagipe, como é o caso da atividade do turismo, já que Itapagipe demonstra um enorme potencial turístico.

Após revisar-se a caracterização territorial da Península de Itapagipe torna-se necessário aproximar-se mais diretamente do objeto de estudo, desta dissertação, o que se fará a seguir, no capítulo cinco.

5 O TURISMO E O LAZER NÁUTICO NA BAHIA

5.1 ANTECEDENTES DO TURISMO NA BAHIA

O turismo na Bahia surge através das romarias feitas aos santos de devoção nas festas religiosas e procissões. De acordo com Silva (1999), o turismo só começa a despontar na Bahia na década de 1930, quando há uma melhoria da infra-estrutura e surgem alguns equipamentos turísticos, como hotéis, bem como a chegada de navios de passageiros ao porto de Salvador.

Segundo Castro (2005), o Estado cria o primeiro organismo municipal de turismo da Bahia: Seção de Turismo da Diretoria do Arquivo e Divulgação (DAD), momento em que o Estado atravessava grandes percalços econômicos, que foram solucionados na ocasião do chamado "Enigma Baiano"²³.

De 1930 até 1970, a atividade do turismo permaneceu parva e sem contribuições relevantes na economia estadual e municipal.

Ainda nessa época, ações isoladas de incentivo a eventos que demandavam grandes públicos, como o carnaval, foram implementadas, como por exemplo, a divulgação em panfletos e informativos estrategicamente distribuídos.

O turismo como uma das prioridades governamentais só acontece a partir da década de 1970. Foi então que se passou a defender a atividade como essencial para o desenvolvimento socioeconômico baiano.

A partir desta década, muitos projetos e políticas para o desenvolvimento da atividade foram elaborados e alguns até implantados por órgãos como a Empresa de Turismo S/A (Emtursa) e a Empresa de Turismo da Bahia S/A (Bahiatursa).

²³ Entre os anos 40 e 50, a Bahia viveu o enigma do não-acompanhamento da dinâmica urbano-industrial do Centro-Sul. Esse enigma foi resolvido através de uma industrialização planejada, que lançou o Estado numa trajetória de crescimento superior à média nacional. No entanto, em que pese esse dinamismo econômico, pouco se avançou em termos do desenvolvimento social e humano (ALBAN, 2006).

A instituição de linhas de financiamento bancário por parte do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), específicas às atividades hoteleiras, favoreceu a implantação do primeiro plano de turismo do Estado, em 1971, e possibilitou à Bahiatursa assumir a responsabilidade de implementar a política de turismo, executando programas de treinamento de mão-de-obra e ações promocionais em outras regiões do país, além do trabalho de captação de investidores para o turismo do Estado.

Coube à Bahiatursa, ainda, a execução de obras infra-estruturais, como estradas, aeroportos, comunicações, serviços, segurança, saneamento, sinalização, entre outras.

A confirmação da Bahia como referência para a atividade turística nacional se deu, não somente em decorrência da sua vocação natural, cultural e histórica, mas também pelo olhar estratégico e contemporâneo por parte dos órgãos e gestores governamentais para o apoio e o incentivo à promissora atividade turística.

Na década de 1980, o Estado já reconhecia a atividade do turismo como promissora, mas os incentivos ainda aconteciam de modo tímido e poucas ações de relevância foram registradas.

Já os anos 1990 ficarão registrados na história econômica mais recente da Bahia como a “década do turismo”, época em que foi implantada uma política setorial bem-sucedida, o que possibilitou a expansão da atividade do turismo.

Segundo dados da Secretaria de Cultura e Turismo do Estado da Bahia (SCT) de 2005, a participação da renda gerada pelo turismo no PIB - Produto Interno Bruto do Estado evoluiu de 4,0% em 1991 para 7,9% em 2004.

Estimativas elaboradas pela Secretaria da Cultura e Turismo (SCT) indicam que esses bons resultados permitiram ao Estado manter-se na 2ª posição no *ranking* do turismo de lazer no país e na terceira, se considerado o resultado global da atividade.

O estado da Bahia, durante toda a década de 1990, passou a receber diversos impulsos, na modalidade de investimentos públicos, que foram revertidos na melhoria e ampliação da infra-estrutura de apoio ao turismo na cidade.

Ancorados nos recursos do Programa de Desenvolvimento do Turismo do Nordeste (PRODETUR-NE), o turismo na Bahia vem ascendendo desde o início da década passada. É importante que se credite parte dessa ascensão ao governo do Estado, pois ao promover a desconcentração da atividade para além da capital baiana e instituir mecanismos legais com

vistas a regulamentar e monitorar o uso dos recursos culturais e ambientais existentes, o poder público baiano possibilitou a criação das condições básicas para incorporar atributos de qualidade à oferta turística na Bahia.

O reconhecimento de esforços por parte da iniciativa pública para tornar a Bahia um destino competitivo no cenário nacional do turismo precisa ser feito, já que ações estatais ajudaram a fortalecer as estruturas de apoio ao desenvolvimento turístico, assim como as políticas promocionais acompanharam de modo satisfatório as transformações mais recentes no mercado turístico mundial.

Embora haja muito ainda a se fazer no quesito serviços turísticos, a Bahia tem atraído novos mercados emissores e renomados grupos da hotelaria internacional.

A iniciativa privada tem uma participação importante no processo de crescimento da atividade do turismo no Estado. Investimentos em empreendimentos hoteleiros que podem ser equiparados aos padrões internacionais, bem como nas áreas de entretenimento, lazer e serviços de apoio ao turismo receptivo têm sido relevantes para a melhoria e diversificação da oferta turística do Estado.

Ações conjuntas entre o Estado e a iniciativa privada certamente contribuíram para elevar a já citada competitividade da Bahia nos mercados nacional e internacional.

O governo do Estado parece ter enxergado de modo definitivo a capacidade que a atividade do turismo possui de atrair divisas, gerar emprego e renda, o que tem como consequência lógica a diminuição das desigualdades socioeconômicas entre as regiões da Bahia.

A capacidade que o turismo tem de impulsionar diferentes segmentos da estrutura produtiva do Estado tem sido vista por parte da iniciativa pública como uma atividade muito importante para a expansão da economia baiana.

5.2 A ESTRATÉGIA TURÍSTICA DA BAHIA– 2020

O bom desempenho da atividade turística na década de 1990, precisamente no período de 1991- 2004 forneceu ao Estado e aos investidores certa garantia econômica. A Figura 12 (p.80) apresenta um gráfico que ilustra de modo mais claro o crescimento do fluxo turístico nacional e internacional no estado da Bahia.

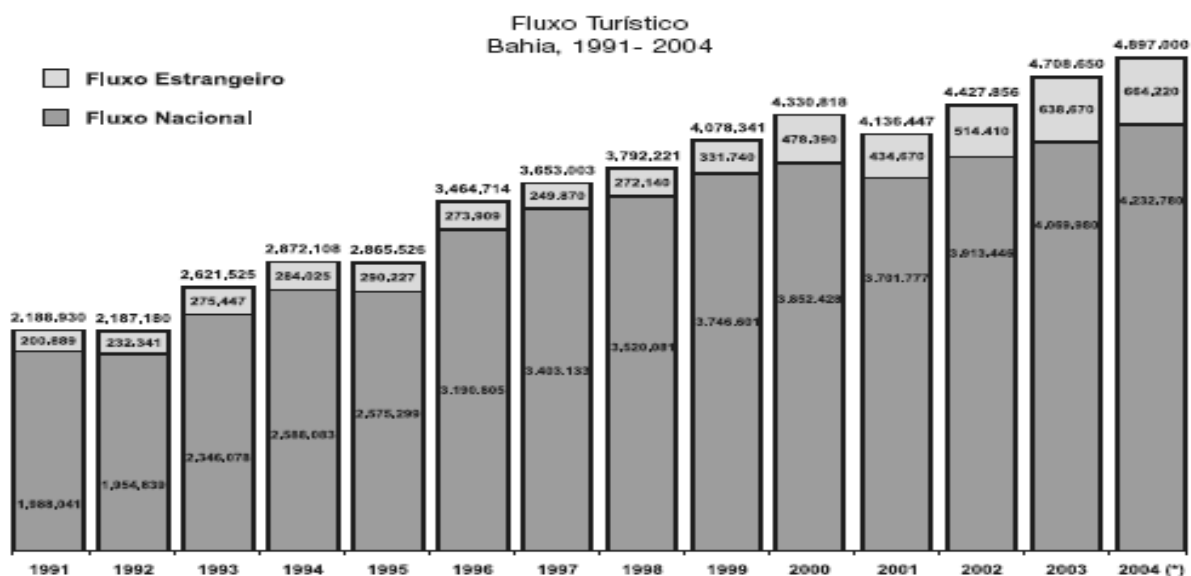


Figura 12 - Gráfico do fluxo turístico nacional e estrangeiro na Bahia - 1991 a 2004

Nota: Fluxo estrangeiro estimado com base em dados fornecidos pela Embratur.

Fonte: BAHIA. SCT (2005).

A partir das estatísticas favoráveis à atividade, o Estado decidiu formular uma nova estratégia para a promoção e o desenvolvimento da atividade do turismo no Estado, que foi nomeada Século XXI: “Consolidação do Turismo – Estratégia Turística da Bahia, 2003-2020”.

A Estratégia Turística da Bahia 2003-2020 pode ser definida como um instrumento de planejamento de longo prazo. Elaborada pela Secretaria da Cultura e Turismo do estado da Bahia, tem com principal objetivo a projeção das diretrizes do governo estadual para o setor turístico, ao contemplar ações capazes de atrair para a Bahia, até o final desse período, um fluxo global de 22 milhões de turistas, com a geração de 800 mil empregos diretos e indiretos (BAHIA. SCT, 2005).

Para a viabilização de todas as metas previstas, foi formada uma aliança entre o governo estadual, representantes do setor turístico e a população autóctone, o que possibilita condições de êxito a esta estratégia.

Trata-se de uma iniciativa:

Assentada no princípio da sustentabilidade do presente e responsabilidade com as gerações futuras o que significa dizer que os benefícios econômicos proporcionados pelo turismo na Bahia devem ser necessariamente compartilhados pelo diversos segmentos sociais. (BAHIA. SCT, 2005, p.5).

Ainda segundo o documento oficial da SCT: Século XXI: Consolidação do Turismo – Estratégia Turística da Bahia, 2003-2020, consta que durante o seu processo de construção, por estar apoiado no conceito de sustentabilidade, o Poder Público baiano arregimentou empresários e representantes da sociedade civil em diversos encontros realizados nas Zonas Turísticas (ZTs) do Estado, onde foram definidos a visão, a missão e objetivos que deverão nortear todas as atividades que forem desenvolvidas para que se leve à prática as estratégias turísticas da Bahia até 2020.

A Visão da estratégia dispõe que:

A Bahia será referência nacional de modelo de desenvolvimento turístico sustentável porque todos os agentes (governos, empresários, sociedade civil organizada e a população) estarão comprometidos com esse propósito e compartilhando os resultados alcançados, o que vai tornar a estada de cada visitante uma experiência única, exclusiva e enriquecedora. (BAHIA. SCT, 2005, p.22).

A proposta tem como missão: O turismo é um agente de integração entre as esferas econômica, sociocultural e ambiental, fortalecendo a identidade Bahia por estar fundamentado nos valores e diferenciais do seu povo e do seu território (BAHIA. SCT, 2005 p.24).

E tem como objetivos:

Promover o desenvolvimento sustentável da atividade turística no Estado da Bahia; Elevar a participação da renda gerada pelo turismo no Produto Interno Bruto (PIB) do Estado; Garantir o uso responsável dos recursos naturais, o respeito à produção cultural, a inserção da população residente no processo e a competitividade mercadológica dos produtos turísticos baianos; Ampliar o número de visitantes no Estado e elevar o patamar da receita turística; Promover a melhoria da qualidade de vida da população e acompanhar esse processo utilizando indicadores como o incremento dos postos de trabalho e renda e as condições de acesso aos bens e serviços públicos; Estimular e apoiar o aperfeiçoamento das gestões municipais, com a finalidade de tornar mais eficaz o gerenciamento dos fluxos de turismo, da infra-estrutura e dos serviços públicos e de ampliar as receitas públicas, beneficiando a população residente e os turistas. (BAHIA. SCT, 2005, p.25).

Essa iniciativa estatal, ao longo do seu processo de formulação, propôs uma geografia turística para o Estado²⁴ passando a incorporar, gradativamente, novas áreas denominadas: Caminhos do Oeste, Lagos do São Francisco, Vale do Jiquiriçá e Caminhos do Sertão, prevendo-se que sejam também expandidas, com a inclusão de outros municípios, os limites de algumas Zonas Turísticas criadas na primeira fase do PRODETUR-Ba, de 1991-2004. Na Figura 13 (p.82), pode-se visualizar as Zonas Turísticas da Bahia.

²⁴ Sete Zonas Turísticas (ZTs) delimitavam a geografia turística do Estado a saber: Costa dos Coqueiros, Baía de Todos os Santos, Costa do Dendê, Costa do Cacau, Costa do Descobrimento, Costa das Baleias e Chapada Diamantina.

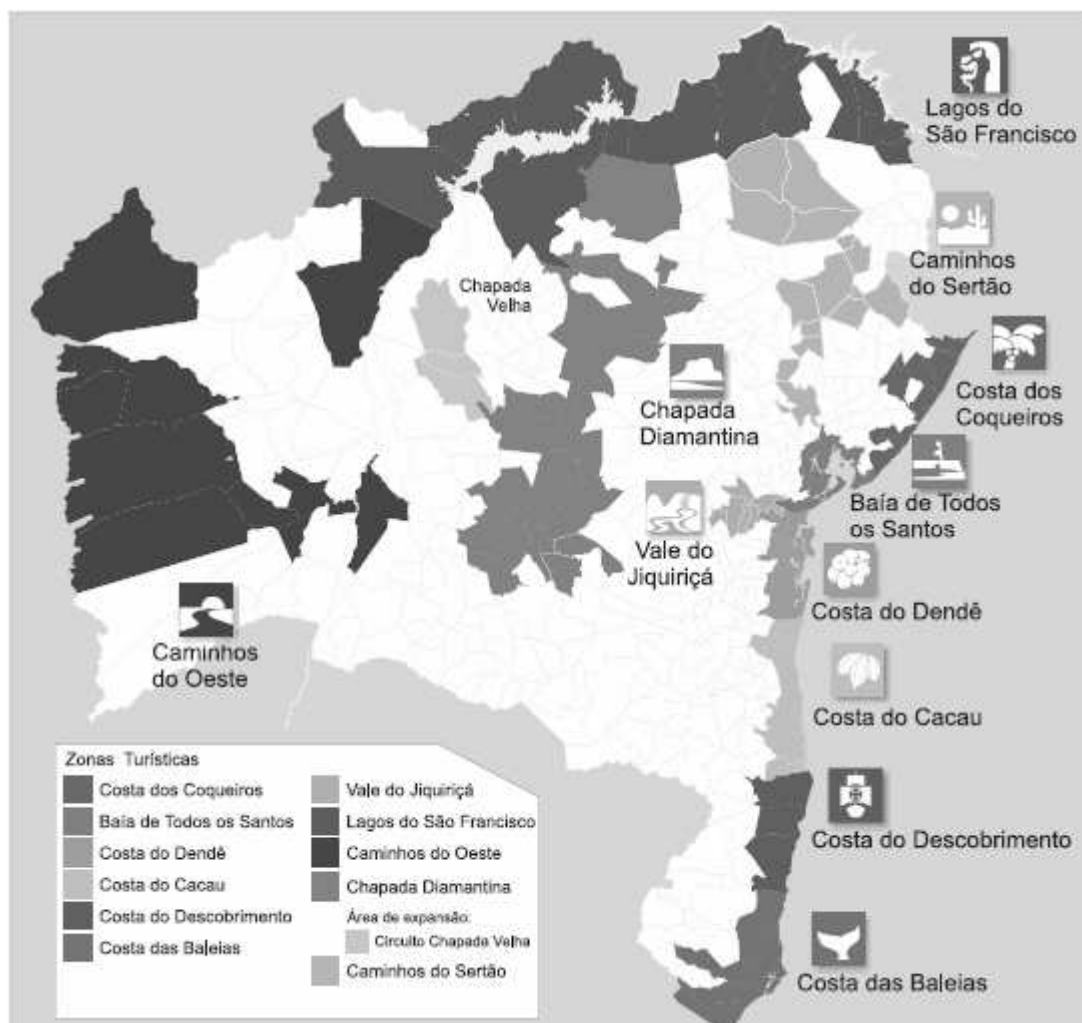


Figura 13 - Mapa das novas Zonas Turísticas - 2006
 Fonte: BAHIA. SCT (2005).

Considerando-se que o desenvolvimento do turismo nessas ZTs ainda não ocorre de modo homogêneo por conta dessas características que os diferenciam, os municípios das ZTs da Bahia foram agrupados em duas categorias: âncoras e mini-âncoras.

Segundo a Estratégia Turística da Bahia 2020, pode-se entender por municípios âncoras aqueles que, em função de sua maior disponibilidade de infra-estrutura turística e atratividade de seus produtos turísticos, são considerados áreas prioritárias de investimento, uma vez que recebem a maior parte do fluxo turístico que se destina à região e/ou fornecem serviços de apoio que são essenciais ao turismo.

Por municípios mini-âncoras, deve-se entender como aqueles que apresentam estrutura turística e/ou atratividade relativamente menor, (ou ainda pouco estruturados), mas que têm atrativos que são capazes de gerar um fluxo turístico, mesmo que o visitante utilize grande

parte dos serviços de apoio dos municípios-âncora. Fornecendo produtos e/ou serviços aos turistas e à cadeia de valor do turismo na região, esses destinos serão claramente beneficiados.

O modelo de desenvolvimento proposto pelo Estado da Bahia, pelo menos em tese, está ancorado em princípios lógicos e coerentes do ponto de vista socioeconômico, cultural e ambiental já que leva em consideração a eficiência econômica, a equidade social e o respeito ao meio ambiente e aos bens culturais - materiais e imateriais.

5.2.1 O turismo e o lazer náutico na Estratégia Turística da Bahia 2020

Para a elaboração da oferta dos produtos turísticos que deverão ser comercializados, a Estratégia Turística da Bahia 2020 ponderou sobre diversos aspectos das suas ZTs, tais como: as diversidades territoriais, socioculturais e ambientais e ainda sobre as variáveis: maturidade, autenticidade, capacidade comercial e sustentabilidade de cada ZT.

Vale ressaltar que atentos à continuidade do crescimento da atividade turística na Bahia, além de uma atualização permanente dessa oferta, devem ser identificados e desenvolvidos novos produtos turísticos para atender às novas necessidades, expectativas e tendências de consumo dos visitantes.

A intervenção elegeu onze ZTs para a exploração econômica. Dessas onze, sete já estão consolidadas e quatro em formação. Foram mencionados aspectos e variáveis que influenciaram a escolha das ZTs e de uma permanente análise dessa oferta. A espacialização dessas categorias motivacionais pode ser observada na Figura 14 (p. 84).

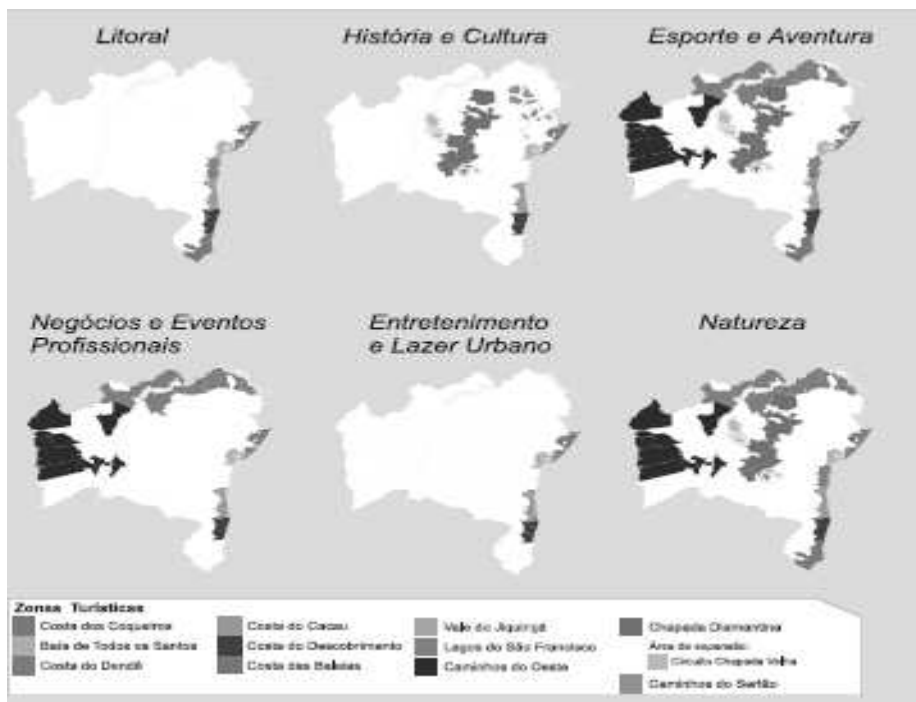


Figura 14 - Segmentos prioritários por Zona Turística da Bahia
 Fonte: BAHIA. SCT (2005).

Dentro dessa oferta, a Estratégia Turística da Bahia 2020 definiu, a partir desses produtos, segmentos e mercados prioritários capazes de amplificar a imagem do Estado, atraindo ou reconquistando novos turistas.

Os segmentos e produtos já definidos tiveram as suas características histórico-culturais, socioeconômicas, fisiográficas e ambientais mais marcantes em sua respectiva ZT, consideradas, como ponto de partida para a identificação das seis motivações prioritárias que vêm orientando os planos de desenvolvimento turístico e as ações mercadológicas de publicidade e promoção implementadas pela SCT/BAHIATURSA.

Seis motivações foram eleitas por sua capacidade de atrair fluxos expressivos de visitantes para os diversos destinos turísticos da Bahia, que são: o Turismo de Litoral, o Turismo de História e Cultura, o Turismo de Negócios e Eventos Profissionais, Turismo de Esportes e Aventura e o Turismo de Natureza.

As onze zonas turísticas apontadas para exploração econômica em ordem livre são: Costa dos Coqueiros, a Costa do Dendê, a Costa do Cacau, a Costa do Descobrimento, a Costa das Baleias, a Chapada Diamantina, os Lagos do São Francisco, os Caminhos do Oeste, o Vale do Jiquiriçá, os Caminhos do Sertão e finalmente a Baía de Todos os Santos.

A Baía de Todos os Santos, recorte físico e geográfico para análise nesta dissertação, está contemplada dentro da Estratégia Turística da Bahia 2020 como Zona Turística prioritária. O turismo de lazer náutico aparece dentro dessa estratégia como um dos seis segmentos de motivações prioritários, que é o Turismo de Litoral.

De acordo com a publicação oficial da SCT “Muitos desses segmentos de produtos, podem ser desfrutados em quase todas as ZTs do Estado, entretanto, existem outras motivações específicas, a exemplo do golfe, exploração em cavernas, pesca esportiva, observação de baleias, etc.” (BAHIA. SCT, 2005, p.24), pois são próprias a determinados destinos turísticos, “o que demonstra a necessidade de campanhas de marketing específicas para cada ZT ou segmento de produto” (BAHIA. SCT, 2005, p. 25).

As estratégias específicas para o incentivo dessa motivação são as seguintes:

Valorizar as baías do litoral como atrativos e incentivar a formatação de produtos turísticos baseados em suas ilhas, praias e águas, em especial a navegação à vela ou a motorizada; Formatar produtos turísticos prevendo a utilização da Via Náutica de Salvador; Melhorar a infra-estrutura portuária de Salvador e Ilhéus para atender ao movimento crescente de cruzeiros marítimos na costa baiana, desenhando produtos turísticos específicos para os visitantes desse segmento; Estimular a implantação de um *Home Port* 21 para cruzeiros marítimos em Salvador; Ampliar e reforçar a participação de Salvador, Porto Seguro e Ilhéus nas rotas de cruzeiros marítimos e nos calendários internacionais de eventos náuticos; Incentivar a implantação de Bases de Apoio Náutico (BANs); Incentivar a criação de roteiros náuticos que incluam a visitação a localidades e a atrativos naturais do litoral; Apoiar a utilização das baías e de outras hidrovias como meios de transporte regionais, resgatando embarcações tradicionais, a exemplo dos saveiros, entre outros. (BAHIA. SCT, 2005, p. 26).

De acordo com a SCT (2005), o turismo náutico de lazer está contemplado dentro da motivação Turismo de Litoral que é relacionado às atividades náuticas e de cruzeiros marítimos; à hotelaria balneária, *resorts* de praia, turismo residencial (2ª residência de temporada), vilas de férias, etc.

Até o momento, nesta dissertação se apresentou um panorama histórico e da evolução do turismo na Bahia, foi possível identificar-se e descrever-se as estratégias e modelos de incentivo ao turismo de lazer náutico no Estado. Essa identificação permitiu uma contextualização desta modalidade de turismo no Estado.

A partir do tópico seguinte se apresentará uma revisão conceitual do turismo de lazer náutico e uma descrição da Baía de Todos os Santos (BTS), procurando identificar-se os projetos para o turismo náutico com o foco cada vez mais voltado para a Península de Itapagipe.

5.3 O TURISMO E O LAZER NÁUTICO NA BAÍA DE TODOS OS SANTOS

5.3.1 Caracterização da Baía de Todos os Santos

A Baía de Todos os Santos é a segunda maior baía do mundo, ficando atrás apenas da Baía de Sidney, na Austrália. A BTS encanta a todos que a visitam, com os seus 1.100 quilômetros de extensão pontuados por aproximadamente 60 ilhas tropicais, dentre elas, a maior ilha marítima do País, Itaparica (servida por *ferry boats* e catamarãs). Praias e vegetação paradisíaca tornam a BTS singular pela sua riqueza histórica.

Uma das mais tradicionais formas de contar a história da BTS origina-se de uma lenda indígena, narrada por dois pesquisadores baianos²⁵, atribuída aos tupinambás, os ancestrais imediatos do colonizador português em terras que hoje formam Salvador. Contam que no começo do mundo uma grande ave de plumas brancas partiu de muito longe, voando dias e noites sem parar, até cair morta, exausta, por terras baianas.

Ainda segundo a lenda, suas longas asas transformaram-se em praias e no lugar em que o coração bateu a terra abriu-se formando uma grande e profunda depressão que as águas do mar invadiram.

E assim nasceu *Kiryuré*, para os índios. Em 1501, um ano após a chegada de Cabral, o reino de Portugal mandou para o Brasil, em missão de reconhecimento, a esquadra comandada pelo italiano Américo Vespúcio. No dia 1º de novembro, ele vislumbrou “uma baía grande e bela”, ou “um pequeno golfo”.

Era o Dia de Todos os Santos, nome com o qual ele rebatizou o lugar. Assim nasceu, na historiografia oficial, a Baía de Todos os Santos. *Kiryuré*, Baía de Todos os Santos, ou simplesmente BTS, como é citada nos documentos oficiais, já se passado 505 anos desde a sua “descoberta”.

Uma grande bacia, que mede cerca de 12 léguas de extensão sobre 6 em sua maior largura, com vasto ancoradouro capaz de reunir abrigadamente todas as esquadras do mundo; variando a profundidade entre duzentas até mil braças. *Igapebas* e *igaras*²⁶ flutuavam dentro da baía e nos rios afluentes em busca do pescado. Muitas delas se aventuravam na vizinha costa oceânica para o norte e para o sul, em antiga cabotagem. (AGUIAR, 1979, p. 300).

²⁵ Lenda narrada em *Roteiros Turísticos da Bahia – Baía de Todos os Santos*, publicação da SCT, elaborado por Reinaldo Moreira Dantas e Délio José Ferraz Pinheiro (BAHIA. SCT, 2003).

²⁶ Em língua tupi: *Igapeba*: jangada; *Igara*: canoa.

De acordo com o Tollenare (1956):

À direita da Baía de Todos os Santos está o cabo de Santo Antonio. O cabo é formado pelo flanco de montanhas escarpadas de umas 200 toesas de elevação, todo coberto de verdura e de casas de campo. À esquerda fica a ilha de Itaparica, com seis léguas de comprimento e duas de largo, cujo terreno montanhoso e arborizado se presta a todas as culturas; contém vários povoados e numerosos estabelecimentos agrícolas. O canal que separa a ilha do cabo tem apenas duas léguas; dali o olhar abarca quase toda a extensão da baía, que tem pelo menos vinte léguas em volta, e na qual despejam inúmeros rios, de margens pontilhadas de povoados e algumas cidades importantes. (TOLLENARE, 1956, p.140).

Na Figura 15 pode-se ter uma visão ampla da Baía de Todos os Santos através do mapa que indica suas, ilhas e enseadas.



Figura 15 - Mapa da Baía de Todos os Santos

Fonte: Portal Baía Marina (BAHIA MARINA, 2006).

Embora tenha sido o autor do nome civilizatório de “batismo”, Américo Vespúcio não foi o primeiro a chegar à Baía de Todos os Santos. Até a chegada de Tomé de Souza, em 1549, os portugueses pouco ligavam para o que se passava por aqui. A primeira iniciativa de colonização aconteceu em 1536, com a criação das Capitânicas Hereditárias.

A Capitania da Bahia ficou com o donatário Francisco Pereira Coutinho, que fundou a Vila da Bahia, na parte baixa da atual Ladeira da Barra. Um ano depois, após um naufrágio, foi devorado pelos índios.

Registros indicam que, no português daquele tempo, “baía” se escrevia com “H” ou “agá” e foi da Baía de Todos os Santos que também nasceu a Bahia, num primeiro momento com o nome de Capitania Hereditária da Bahia, depois província da Bahia e hoje Estado da Bahia.

A Baía de Todos os Santos já foi, nos séculos XVII e XVIII, o maior porto marítimo do hemisfério sul e em seus 1.100 quilômetros quadrados, que abrigam 54 ilhas, recebe as águas doces de inúmeros rios e riachos, além de ter debruçada em seu entorno a primeira capital do Brasil e a maior do Nordeste, Salvador e mais dez municípios. A Baía de Todos os Santos é a baía do Recôncavo baiano.

A Coroa Portuguesa percebeu na BTS a importância de suas águas como elemento central deste território. A área do entorno da Baía de Todos os Santos era território fértil para a maioria dos esforços da agricultura colonial e atendia muito bem ao cultivo de especiarias da Coroa Portuguesa, pois nas terras européias prosperavam menos. Além de todas essas vantagens, Portugal percebeu que a BTS era a região mais propícia para a exportação do que se plantava na colônia, a cana de açúcar.

A Baía de Todos os Santos é um grande lago, cujas águas vão procurar junto das habitações os ricos produtos que ali se obtêm; e se as ditas águas não banham toda a extensão do Recôncavo, pequenos rios navegáveis descem do interior e formam outros tantos canais naturais, que diariamente trazem um novo tributo de abundância ao porto que os recebe. (DENIS, 1980 apud ARAÚJO, 2002, p. 15).

A Baía de Todos os Santos é cortada por vários pequenos rios como o Vermelho, Sergipe, Jacaraí, Pirajá, Matuim, Pítanga, Paranamirim, por onde circulam canoas carregadas de cocos, cordoalhas de piaçava, tabaco e açúcar, desde o século XVIII (ARAÚJO, 1992). Subindo o caminho das do rio Paraguaçu, o maior afluente dessa baía, chega-se ao interior do estado da Bahia, um território a partir da Baía de Todos os Santos.

Entre Itaparica e a Ilha dos Frades, há um espaço cuja extensão a vista não pode medir; é lá, na distância, que se agrupam barcos mais numerosos, e onde parecem cortar as águas mais vagarosamente; quase todos vêm da populosa cidade de Cachoeira e desceram o Paraguaçu. O Paraguaçu é o rio mais considerável da Baía de Todos os Santos; é a fonte perpétua de abundância; e, sem embargo de sua pouca extensão, mais importante, comercialmente falando, do que muitos rios da América. O Paraguaçu tem as suas nascentes na vizinhança da Serra da Chapada, limite da vila central de Contas; recebe uma multidão de tributários pouco consideráveis, e forma uma grande cascata quando é obrigado a transpor uma parte da Serra de Sincurá; recebe o Uná, cujas águas são abundantes, forma uma segunda cascata, e, depois de ter passado pelas cidades de Cachoeira e Maragogipe, entra sossegadamente na baía, junto do meio da costa ocidental, depois de banhar uma das mais abundantes regiões do Brasil, se não a mais bem cultivada. (ARAÚJO, 1992, p.16).

A diversificação das atividades produtivas no entorno da Baía de Todos os Santos fez surgir novos produtores que desenvolveram e incorporaram técnicas de navegação para fazer o transporte de cargas por toda a BTS. A BTS tem uma enorme importância para o desenvolvimento econômico do Estado.

Ao longo da Baía de Todos os Santos, estão reunidos ecossistemas ricos em biodiversidade como manguezais, remanescentes da Mata Atlântica e recifes de corais. A importância de seus recursos naturais levou à criação da Área de Proteção Ambiental (APA) Baía de Todos os Santos, pelo Decreto Estadual 7.595, em 1999 (SEIA, 2007). Com 800 quilômetros quadrados, a APA compreende as águas e as 54 ilhas pertencentes aos municípios de Salvador, Madre de Deus, Candeias, Simões Filho, São Francisco do Conde, Santo Amaro, Cachoeira, Saubara, Itaparica, Vera Cruz, Jaguaripe, Maragogipe e Salinas da Margarida.

Por se tratar de uma baía com um enorme potencial econômico, muitos projetos vêm sendo desenvolvidos para a preservação, saneamento e exploração consciente da BTS. O programa de maior repercussão e maior importância foi o programa de saneamento desenvolvido pelo Governo do Estado da Bahia entre 1995 e 2004, o programa Bahia Azul.

O risco para saúde humana do consumo de pescado da Baía de Todos os Santos também será investigado. Para viabilizar este novo estudo, o Centro de Recursos Ambientais, (CRA) fez convênio em 2003 com as principais indústrias que lançam efluentes na baía, porém o convênio estagnou e as ações de reparos aos danos causados à BTS, até o presente momento, não foram continuadas.

Ainda com todos esses problemas de ordem ambiental, a Baía de Todos os Santos possui uma das melhores condições de navegabilidade do planeta, com suas águas abrigadas, ventos calmos, correntes tranquilas e sol em quase todos os meses do ano. Todas essas condições ambientais e climáticas são favoráveis à prática do turismo de lazer náutico.

5.3.2 Projetos e perspectivas do turismo e lazer náutico para a Baía de Todos os Santos

Para um maior entendimento do contexto dos projetos e perspectivas do turismo e lazer náutico para a Baía de Todos os Santos, nesta dissertação, será feita uma breve introdução da atividade náutica no Brasil e na Bahia para em seguida tratar desses projetos na Baía de Todos os Santos.

Segundo Nascimento (2001):

O turismo de lazer é um turismo praticado por pessoas que viajam por prazer e anseiam apenas conhecer novos lugares, mudar temporariamente do seu ambiente cotidiano para inúmeros fins, especialmente para descansar, reencontrar amigos e parentes, apreciar e conhecer novas paisagens, sair em férias com a família sem maiores compromissos com roteiros, datas e prazos pré-determinados. (NASCIMENTO, 2001, p.1).

Trata-se de uma modalidade do turismo que pode ser praticada em qualquer lugar, obviamente, desde que seja distante ou no mínimo diferente do seu ponto de residência fixa. O termo lazer, via de regra, é relacionado pela sociedade em geral com brincadeiras recreativas, jogos, festas, shows, atividades culturais como cinemas e teatros, dentre tantas outras.

O ato de navegar e as demais atividades relacionadas à navegação, na maioria das vezes sem fins lucrativos, ainda que existam programas de pesque e pague, pesca submarina, pesca oceânica - essas duas últimas consideradas esportes, encaixa-se perfeitamente no entendimento do que seria uma atividade de lazer, já que para muitos a atividade náutica, o ato de navegar, é um *hobby* que adquire um valor especial, já que não existe nenhuma obrigatoriedade.

As atividades náuticas são uma escolha absolutamente particular e assim, geram grande prazer entre os praticantes. Essa modalidade de turismo tem um enorme potencial no Estado da Bahia e em especial em Salvador, onde se localiza a Baía de Todos os Santos.

Segundo dados oficiais do Centro Náutico da Bahia (CENAB) (BEZERRA, 2007) o Brasil é um dos países com um dos maiores potenciais da América Latina para o desenvolvimento de atividades náuticas. Essa informação se confirma devido à sua imensa área litorânea (8 mil km de costa navegáveis), aliados ao clima predominantemente tropical durante todo o ano, aos ventos e ondas amenas, além do manancial de atrativos naturais, como as baías, as penínsulas, barras de rios, ilhas e praias. A estabilidade climática e as belezas naturais tornam o país com um incomensurável potencial para a atividade de lazer náutica.

De acordo com a Associação Brasileira de Construtores de Barcos (Acobar), em todo território nacional existem aproximadamente 116 estaleiros (motor, vela, botes); 654 marinas, iates e garagens náuticas.

Dentro desse contexto, o Estado que melhor representa o Brasil nesse segmento é a Bahia, por possuir a maior costa navegável do país, com 1.183 km de extensão, incluindo atrativos como Abrolhos, Morro de São Paulo, Camamu e a Baía de Todos os Santos.

É importante ressaltar, que além de extenso e de ser banhados por correntes marinhas quentes do Oceano Atlântico, o litoral baiano é soprado freqüentemente, pelos ventos alísios, o que permite uma condição de amenidade as suas águas, com médias de 2,2 m/s, favorecendo, ainda mais, o turismo de lazer náutico. (BEZERRA, 2007)

Salvador, capital da Bahia, é uma das cidades mais ensolaradas do mundo, com aproximadas 2.466 horas anuais de sol e dias claros durante todo o ano, e tem a temperatura média anual de 25.3°C (BAHIA. SCT, 2005).

Tendo em vista esse imenso potencial de turismo de lazer náutico da Bahia, em dezembro de 1996, através de decreto governamental e contando com o apoio das Secretarias de Indústria e Comércio; Trabalho e Ação Social; e Cultura e Turismo, foi criado o CENAB.

O CENAB é uma associação civil sem fins lucrativos, e tem por missão promover o desenvolvimento socioeconômico e cultural dos indivíduos, através das atividades ligadas à náutica, contemplando, entre outros aspectos, a cultura, o esporte, os eventos e tradições náuticas, além dos aspectos educacionais (OAB/BAHIA, 2006).

Com objetivos de criar políticas de atração de regatas e ralis internacionais e, coordenar programas e projetos especiais, enfocando a náutica como parte dos segmentos da indústria, comércio, serviços, lazer, turismo, esportes, meio ambiente e cultura, seus projetos têm o apoio do Governo do Estado da Bahia e de outras importantes instituições não governamentais e empresariais.

De acordo com a fonte:

Ao longo de mais de dez anos de experiência, várias parcerias foram feitas com instituições de diversos países, o que resultou na realização de trinta e uma regatas e ralis internacionais e mais de trezentas nacionais, o que credenciou a ONG, como integrante da FICO - FORUM INTERNACIONAL DE COURSE OCEANIC, instituição que coordena ações nesse setor (CENAB, 2006b, p.1).

Outro órgão disposto á investir no Turismo Náutico na Bahia é o Consórcio Marítimo da Bahia (COMAB). O órgão deve investi só em 2007 R\$2 milhões para melhorar o atendimento na travessia de *ferry* para a Ilha de Itaparica.

Mais três embarcações devem retomar as operações neste Verão, garantindo o fluxo, que chega a duplicar neste período do ano. Cerca de 500 mil passageiros e 70 mil veículos fazem mensalmente a travessia neste período, enquanto que a média é de 270 mil passageiros e 38 mil veículos.

De acordo com Carvalho (2006) a COMAB está estudando a implantação da Tarifa Corujão, com valor promocional entre a meia-noite e 4h da madrugada. "Desde quando assumimos, estamos fazendo uma reavaliação do sistema, para adequá-lo à realidade do mercado". (CARVALHO, 2006, p.1).

Ainda de acordo com Carvalho (2006), o sistema registrou uma queda de 10% em outubro e 13% em novembro, em relação ao mesmo período do ano passado e após a mudança de controladores, a COMAB pode reintegrar o navio Baía de Todos os Santos e o Catamarã Morro de São Paulo.

Outro projeto de grande relevância para a Baía de Todos os Santos é o Projeto Bahia Azul. O Bahia Azul é o Programa de Saneamento Ambiental do governo da Bahia. Segundo a Empresa Baiana de Águas e Saneamento S/A (EMBASA), pretende melhorar a qualidade de vida de 2,5 milhões de pessoas que vivem na cidade de Salvador e nas cidades que cercam a BTS e estão sendo investidos cerca de US\$ 600 milhões em obras de esgotamento sanitário, abastecimento de água, resíduos sólidos (lixo), controle de poluição industrial, fortalecimento institucional e projetos de educação ambiental (PROGRAMA..., 1995).

Com este programa, 80% da população de Salvador será beneficiada com a melhoria da rede de esgotamento sanitário. Outro flagrante benefício do Programa é a geração de 100 mil empregos diretos, desde o início da realização das obras, em 1995.

Dentro dos impactos positivos do projeto destacam-se os efeitos nos índices de saúde, promovendo, por exemplo, a diminuição de doenças de veiculação hídrica, diminuição de bactérias causadoras de doenças nos mariscos comestíveis; no retorno de áreas de lazer, como a recuperação de extensas áreas de praias no perímetro urbano de Salvador, recuperação de rios e lagoas da cidade e das qualidades das águas de outros ecossistemas aquáticos como o Dique do Tororó e o Reservatório de Pituaçu; e, de uma forma geral na melhoria da qualidade ambiental e de vida da população.

Os aspectos negativos relacionam-se especialmente à implantação de suas obras, que às vezes causam incômodo à população, à ausência de um diagnóstico prévio para a avaliação das atividades exercidas pelo projeto e aos aspectos inerentes ao pagamento das dívidas assumidas, que recairão sobre a população das cidades beneficiadas.

Sobre os resultados benéficos do programa Moussallem (2006) diz:

Os melhores resultados do Bahia Azul tem sido a redução das doenças parasitárias, principalmente nas crianças em idade escolar e pré-escolar. Estudos demonstram que, retirado o esgoto das ruas, das praias e das baixadas, esse tipo de doença chega

a ter uma redução, na média, superior a 50%. Em alguns casos, como no subúrbio ferroviário, há comunidades em que a redução de determinados tipos de doença foi superior a 85%. (MOUSSALLEM, 2006, p.25).

Existem relatos positivos de moradores dos bairros do Subúrbio Ferroviário de Salvador, estes que afirmaram que os serviços do Bahia Azul melhoraram a qualidade de vida da população. "A situação era precária antes das intervenções do Bahia Azul". (MOUSSALLEM, 2006, p.26).

Existe a informação que o CRA continuará realizando análises periódicas para verificar a qualidade da água das praias, ampliando o monitoramento, incorporando as localidades que tiveram os pontos de lançamento de esgotos eliminados recentemente (MOUSSALLEM, 2006).

Outros projetos de grande importância para a Baía de Todos os Santos (BTS) estão agregados ao Bahia Azul, a exemplo do Projeto de Educação Sanitária Ambiental (PEA), considerado o maior e mais importante programa ambiental já realizado na Bahia.

Atuando nas escolas, comunidades e empresas, o PEA visa esclarecer a relevância das obras por ele desenvolvidas para a preservação da natureza ambiental.

Também estão desenvolvidos o Projeto de Saneamento Ambiental da Baía de Todos, os Santos, que visa a melhoria da qualidade ambiental da Baía e da qualidade de vida das cidades que a envolvem, e o Projeto de Modernização do Setor de Saneamento que tem como objetivo a modernização e ampliação do sistema de saneamento básico.

Por fim, o Projeto Metropolitano, que abrange toda a região metropolitana com a construção de obras necessárias para o desenvolvimento socioeconômico da cidade.

Após todas essas melhorias, imagina-se que se continue a valorizar e proteger os investimentos feitos e que haja um reaquecimento da economia das cidades envolvidas com o início de um novo período de desenvolvimento econômico, desta vez ambientalmente aceitável.

Muitos e em variados setores são os projetos que contemplam a Baía de Todos os Santos, e como se viu anteriormente a BTS está inserida na Estratégia Turística da Bahia 2020, o que significa dizer que os olhares para essa região são muitos, bem como os projetos.

Entretanto, dentre tantos projetos e propostas, além dos já citados, o projeto Via Náutica merece atenção especial no contexto desta dissertação, pois além de se constituir em seu objeto de análise, é um projeto que se destacou no cenário do turismo de lazer náutico do

Estado da Bahia, por conta da sua proposta arrojada e inovadora, atraindo novos investimentos estrangeiros.

Neste capítulo, foi feita uma breve descrição do projeto, já que o mesmo é objeto específico do capítulo 6. O projeto Via Náutica, foi pensado e elaborado a partir de uma iniciativa da Prefeitura Municipal de Salvador na gestão do Prefeito Antonio Imbassahy em parceria com o Governo do Estado da Bahia na gestão do Governador César Borges, Secretaria de Planejamento Municipal (SEPLAM) e a SETIN, no ano de 1999.

Quando o projeto foi lançado, tinha como meta fundamental o desenvolvimento do Pólo Náutico de Salvador, além de propor uma estruturação de um Pólo Náutico de referência internacional na Baía, uma proposta inédita até então.

O projeto Via Náutica tinha como objetivos promover a recreação náutica e o turismo costeiro em Salvador, com a criação de uma hidrovia e a oferta de transporte regular para outros destinos turísticos nas ilhas da Baía. Metafóricamente, o projeto era anunciado com a frase: “Cinco séculos em 15 quilômetros”.

O projeto inicial previa um percurso de 15 quilômetros de extensão, com sete pontos de parada, abrangendo o trecho do Porto da Barra à Ribeira, em sua primeira etapa. A Via Náutica seria voltada ao lazer e ao turismo, objetivando o acesso à visitação dos mais significativos monumentos e sítios históricos de Salvador, como o Pelourinho, o Solar do Unhão, a Ponta de Humaitá e o Bonfim, além de proporcionar uma vista panorâmica do frontispício da cidade.

No projeto oficial, as estações previstas para a conclusão da primeira etapa de implantação do projeto eram as seguintes:

- a) Cais do Porto da Barra
- b) Cais da Gamboa
- c) Cais do Unhão
- d) Cais da Bahia Marina
- e) Cais do Porto de Salvador
- f) Cais de Água de Meninos
- g) Cais da Ponta de Humaitá
- h) Cais do Bonfim
- i) Cais da Ribeira

Embora o projeto contasse com apoio do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e com inúmeros outros investidores e o apoio da iniciativa pública, tendo suas obras iniciadas em 1999 no cais da Ponta de Humaitá, a estrutura do que seria a estação foi

inaugurada em janeiro de 2001, muito tempo depois, nada, além das obras da estrutura para a implantação futura de uma estação foi feito, e desde então, por motivos desconhecidos, o projeto não teve continuidade em suas obras e sofreu enormes mudanças de escopo, em relação ao inicialmente proposto.

A partir da análise das questões levantadas, pode-se perceber que mesmo os projetos que não estão diretamente ligados ao turismo náutico e de lazer realizados na Baía de Todos os Santos, como é o caso do projeto Bahia Azul e tantos outros que aqui não foram descritos, irão beneficiar, mesmo que de modo indireto, as práticas do turismo náutico e de lazer na BTS.

5.4 O TURISMO E O LAZER NÁUTICO EM SALVADOR E NA PENÍNSULA DE ITAPAGIPE – ALGUNS INDICADORES E PERSPECTIVAS

O turismo de lazer náutico no estado da Bahia está em um período de ascensão e por isso vem atraindo incentivos e investimentos dos setores público e privado. Um exemplo do crescimento deste setor é a crescente movimentação de navios de passageiros em cruzeiros marítimos no Estado.

Atento a este crescimento, a Diretoria de Estudos Econômicos da SCT, levantou indicadores estimados da movimentação de Cruzeiros Marítimos no Estado, no período de setembro de 2006 a abril de 2007, que se apresentam a seguir (BAHIA.SCT, 2006).

De acordo com a Secretaria da Cultura e Turismo:

O movimento de navios de turismo no estado da Bahia, na temporada setembro 2006 a abril 2007, programa a ancoragem de 33 navios, todos destinados ao porto de Salvador, 10 deles também aportando em Ilhéus e 2 atracando em Porto Seguro; totalizando 127 atracações e 174.763 passageiros, configurando receita de US\$ 12.420 mil. (BAHIA.SCT, 2006, p.2).

O documento que registra a movimentação de cruzeiros no Estado tem como base referencial para estes resultados, a pesquisa Perfil dos Passageiros de Cruzeiros Marítimos desembarcados em Salvador, que aplicada na temporada de 1996/97 apurou um total de 48% de estrangeiros desembarcados no estado da Bahia, com um gasto médio diário individual de “US\$ 82, 00, enquanto que os 52% restantes, brasileiros, acusaram um GMDI de US\$ 61,00”. (BHIA.SCT, 2006, p. 3).

Utilizando, portanto, estes indicadores, estima-se que a recepção, na temporada atual, seja de 83.866 passageiros estrangeiros e de 90.877 brasileiros, acusando dispêndio total de US\$ 6.877 mil, por parte dos estrangeiros e US\$ 5.543 mil por nacionais. (BAHIA.SCT, 2006, p.3).

Na Figura 16 é possível observa-se um crescimento dessa movimentação crescimento desde a temporada de 2001-2002 até a temporada de 2005-2006, além de uma previsão otimista de crescimento do número de passageiros na temporada de 2006-2007²⁷.

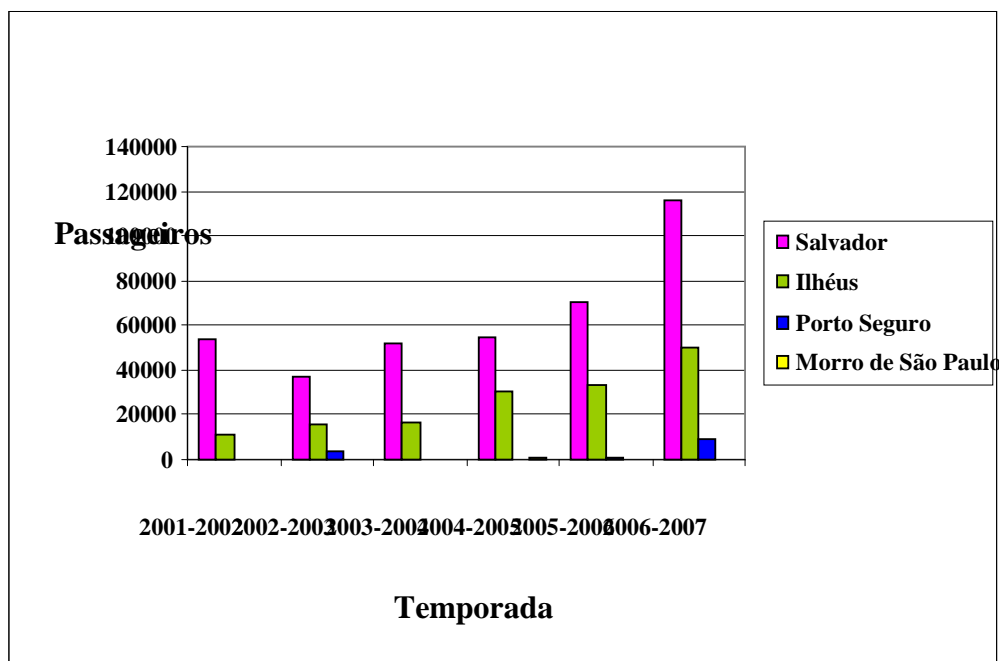


Figura 16 - Número de Passageiros em Cruzeiros Marítimos no Estado da Bahia 2001-2007

Fonte: BAHIA . SCT(2006).

Na Figura 17 (p.97), pode-se também observar um contínuo crescimento no número de atracções da temporada 2001-2002 até a temporada de 2005-2006 e uma perspectiva de crescimento na temporada de 2006-2007.

²⁷ A programação da chegada de navios às localidades do litoral baiano foi programada a partir de informações enviadas pela Companhia das Docas do Estado da Bahia (CODEBA), através de agências marítimas e agências operadoras de receptivo tal programação poderá ser ampliada desde que novas atracções sejam divulgadas. Algumas agências não informam os números de passageiros dos navios programados; nestes casos, são utilizados como base referencial 70% da capacidade total da embarcação. A não inclusão de Morro de São Paulo, neste documento, deve-se às informações passadas pelas agências que não contemplam ancoragens nesta localidade (BAHIA. SCT, 2006).

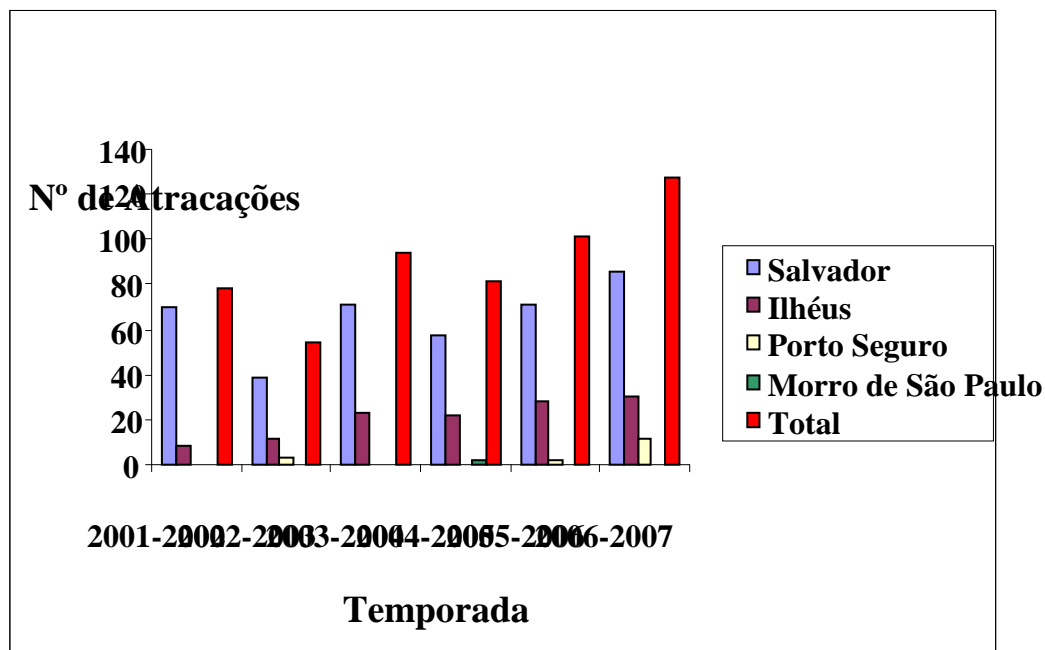


Figura 17 – Número de atracações de navios de cruzeiros marítimos no estado da Bahia – 201-2007

Fonte: BAHIA. SCT(2006).

É importante notar que o crescimento do número de passageiros e de atracações na cidade de Salvador vem crescendo muito. De acordo com a Figura 16 (p.96), o crescimento de passageiros por temporada em Salvador caiu um pouco apenas na temporada de 2002-2003 em relação à temporada anterior e desde então continuou crescendo e a previsão para a temporada de 2006-2007 é de dobrar o número de passageiros nesse setor.

Os indicadores da movimentação de cruzeiros marítimos no estado da Bahia são animadores e é mais um fator que justifica a variedade de projetos que a cidade de Salvador vem apresentando para o desenvolvimento do turismo náutico, porém, a área da Península de Itapagipe, apresenta uma carência acentuada de detalhamento e execução de projetos e pesquisas turísticas.

Embora a Península de Itapagipe, através de seus recortes geográficos, enseadas, paisagens naturais e do meio ambiente urbano construído, possuir valor suficiente para serem considerados atrativos turísticos, até os dias atuais, nenhum projeto de caráter turístico, seja no aspecto do turismo náutico de lazer ou em qualquer outra modalidade de turismo foi elaborado especificamente para o local.

O projeto Via Náutica foi o primeiro projeto direcionado para o desenvolvimento do turismo, no qual de fato, a Península de Itapagipe foi incluída.

No ano de 1999, iniciaram-se suas obras no bairro da Ponta de Humaitá e só se inaugurou seu primeiro atracadouro no ano de 2001. A partir de então, nada de concreto ou decisivo foi publicado sobre a estrutura montada na região de Itapagipe, a qual, inclusive, causou impactos de ordem territorial e sociocultural na região da Ponta de Humaitá, temática que será enfocada com destaque mais adiante.

Desde então, nenhum esboço no sentido de organizar profissionalmente o turismo de lazer náutico na região de Itapagipe pôde ser observado. Há atividades de pesca e mergulho esportivo, eventos como regatas e atracadouros para barcos de lazer, mas nada que tenha relevância ou que pressuponha um planejamento por parte da gestão urbana. As atividades de lazer náutico em Itapagipe são espontâneas e amadoras.

O CENAB contempla a orla de Itapagipe para a implantação de eventos náuticos, mas nada de concreto foi realizado até então.

Com o objetivo de entender melhor o contexto espacial da Península de Itapagipe, recorte geográfico que é objeto de estudo nesta dissertação, no capítulo 6 se fará uma caracterização dos seus aspectos territoriais, históricos e socioculturais.

6 O PROJETO VIA NÁUTICA – INTERVENÇÕES PÚBLICAS NA PENÍNSULA DE ITAPAGIPE

Conforme visto no Capítulo 5, o projeto Via Náutica, em sua elaboração, foi uma parceria da Prefeitura Municipal de Salvador, o Governo do Estado da Bahia e a extinta Secretaria Municipal de Promoções de Investimentos em projetos Especiais (SEMPI), e que teria como objetivo o desenvolvimento do turismo de lazer náutico na Baía de Todos os Santos.

Para tanto, foi necessário que intervenções territoriais fossem feitas para a implantação do projeto, que teve seu primeiro atracadouro inaugurado em janeiro de 2001, na Península de Itapagipe - Ponta de Humaitá.

Essas intervenções incidiram diretamente na ordem, funcionamento, arquitetura e atividades socioculturais do bairro e da população, e são exatamente os resultados dessas intervenções de ordem pública realizadas na Ponta de Humaitá para fins do desenvolvimento da atividade do turismo que foram analisados nesta dissertação.

Antes do início da reforma na região da Ponta de Humaitá para a implantação do projeto Via Náutica, a região se encontrava em uma situação de completo abandono. Segundo os habitantes da Ponta de Humaitá, a área, de beleza ímpar, há muito tempo vinha sendo depredada com a ação do tempo e pelos próprios habitantes do local.

Consta nos relatos dos moradores entrevistados que a falta de iluminação e de segurança pública o que comprometia e muito a integridade física dos moradores, pois com a escassa iluminação e a falta de segurança o espaço tornava-se propício para o uso indiscriminado de drogas e para a livre prática de atos sexuais dentro e fora dos carros lá estacionados.

Outra queixa grande dos moradores é o depósito de lixo em grandes quantidades acumulados nas ruas, nos passeios, nas calçadas e na areia das praias, não apenas na Ponta de Humaitá, mas em todo o bairro de Mont Serrat.

Os esgotos a céu aberto desembocando no mar, a inexistência de sanitários públicos, os grandes bueiros que em épocas de chuvas ficam cheios e transbordam o que deixa as ruas alagadas, essa mesma água das ruas quando misturadas com o esgoto não tratado invade o mar, e comprometem a qualidade das águas que banham a região.

A falta de salva-vidas nas imediações do Mont Serrat é um ponto de forte protesto por parte dos comerciantes das praias. As ocupações indevidas e o processo de favelização realizadas na região da Pedra Furada, bairro anexo à Ponta de Humaitá, ao longo dos anos, veio também comprometer a Ponta de Humaitá, pois seus habitantes passaram a jogar o lixo nas águas da região, contaminando ainda mais as praias.

Concomitantemente, a Pedra Furada vinha despontando como referência em Salvador na comercialização de pratos de frutos do mar, servidos por restaurantes que oferecem produtos frescos, a baixo custo, e uma vista ampla e privilegiada da parte alta da cidade e da Ilha de Itaparica e outros bairros da avenida suburbana (CASTRO, 1996), o que aumentou bastante a pesca no período de defeso²⁸ com bombas nas águas da Ponta de Humaitá, causando graves impactos ambientais, além de ser uma prática ilegal.

Com a inclusão do bairro de Mont Serrat – Ponta de Humaitá no projeto Via Náutica, modificações importantes foram realizadas no local, vindo a beneficiar a sua comunidade. É mérito do projeto, por exemplo, a melhoria no sistema de iluminação, a implantação de um posto policial e a contratação de uma empresa de segurança particular. Na Figura 18 (p.101) pode-se observar a nova iluminação no bairro.

²⁸ Art 34. Pescar em período no qual a pesca seja proibida ou em lugares interditados por órgão competente: Pena - detenção de um ano a três anos ou multa, ou ambas as penas cumulativamente.



Figura 18 - Imagem do casario e do largo principal da Ponta de Humaitá com a iluminação recente – 2003

Fonte: I BONFIM.COM (2006).

O projeto Via Náutica, se concluído, sem dúvidas, seria excelente para Salvador e em especial, para a região de Humaitá, mas o que se vê nos dias atuais é exatamente o contrário do previsto e prometido, pois além de ter desorganizado a região, o projeto mudou completamente o seu foco e excluiu a Ponta de Humaitá do seu objeto de ação.

6.1 CARACTERIZAÇÃO DO PROJETO VIA NÁUTICA

Em sua estrutura original, datada de 1999, o Projeto Via Náutica integrava o Programa de Desenvolvimento do Pólo Náutico de Salvador, com 15 Km de extensão, e sete pontos de parada entre o trecho do Porto da Barra à Ribeira, em sua primeira etapa (BAHIA. SEMPI, 1999).

O projeto original era constituído pela criação de uma hidrovia ao longo da costa da Baía de Todos os Santos, com finalidade de aproveitar o potencial turístico-recreativo da Baía e seu entorno, ampliando a oferta de serviços e produtos adequados ao incremento do lazer náutico e do turismo costeiro, com a abertura de novos mercados.

A oferta de transporte regular para outros destinos turísticos nas ilhas da Baía de Todos os Santos é um exemplo de um novo mercado que o projeto deveria criar e incentivar. A Prefeitura Municipal de Salvador pretende a cessão de uso das áreas onde se situam as estações e sítios em que serão efetivadas as intervenções do projeto.

Segundo a Secretaria Municipal de Promoções de Investimentos em Projetos Especiais (SEMPI) (1999):

O desenvolvimento de atividades ligadas ao mar, que será estimulado pela implantação da Via Náutica, abrirá um leque de opções de investimentos, quer para a fabricação de equipamentos náuticos, quer para seus reparos e manutenção. (BAHIA. SEMPI, 1999, p.8).

Os objetivos específicos da Via Náutica eram:

Dotar o trecho do Porto da Barra à Ribeira de condições infra-estruturais adequadas à funcionalidade do sistema de lazer náutico, oferecendo melhores condições de tráfego, estacionamento e ancoragem; Implementar um sistema de transportes hidroviários voltado ao lazer e à recreação da população e das demandas turísticas; Melhorar as condições de acesso aos sítios e monumentos de notável interesse turístico, cultural e recreativo; Promover a recuperação de sítios e monumentos históricos, bem como a reabilitação das áreas degradadas; Intensificar as possibilidades do uso interativo do mar, com a ampliação da oferta de serviços e equipamentos náuticos, e a integração dos pontos notáveis no entorno da Baía de Todos os Santos; Incentivar o desenvolvimento de esportes náuticos, bem como a realização e a captação de eventos nacionais e internacionais; Incentivar a inserção empresarial privada na implementação dos projetos propostos, com vistas à ampliação e à diversificação do mercado. (BAHIA. SEMPI, 1999, p.8).

Ainda de acordo com a fonte oficial:

O roteiro da Via Náutica foi estruturado para abranger pontos turísticos notáveis de Salvador, com o intuito de usufruir simultaneamente da importância histórica, da magnitude cênica, do exotismo natural e da riqueza gastronômica que esses locais oferecem. (BAHIA. SEMPI, 1999, p.9).

Dados oficiais indicam que o projeto original pretendia oferecer ao turista a conciliação dos já consagrados sítios turísticos da Baía de Todos os Santos, transportes marítimos confortáveis, informações sobre compras, infra-estrutura de serviços, além de orientações sobre esportes náuticos como regatas, pesca, vela, mergulho, dentre outros.

O projeto previa em sua primeira etapa, o percurso náutico ao longo da Baía de Todos os Santos, entre o Porto da Barra e a Ribeira, com nove pontos de paradas. Esses pontos de paradas seriam as estações que deveriam oferecer acesso confortável aos pontos turísticos, áreas de lazer, pontos de comercialização de *souvenirs* e de alimentação e eventos.

A Via Náutica previa que a travessia entre o Porto da Barra até a Ribeira durasse uma hora e trinta minutos, porém os usuários teriam a possibilidade de “contra o pagamento de uma tarifa válida por 12 horas, não apenas utilizar a embarcação para um simples passeio ao longo da BTS, mas também desembarcar e visitar locais de elevado valor cultural”. (Salvador, PMS, 2006b, p.1).

As embarcações previstas para o transporte dos usuários desse produto seriam do tipo catamarã, com capacidade para cerca de 70 pessoas, operadas a 12 nós de velocidade comercial²⁹, eleita em função da baixa velocidade exigida pelo tipo de passeio turístico voltado à contemplação da paisagem e pelo conforto que poderia oferecer ao viajante dada à estabilidade da embarcação.

A Prefeitura Municipal de Salvador, através da Secretaria Municipal de Investimentos e Projetos Especiais, desenvolveu a concepção do Projeto Via Náutica e elaborou os projetos básicos de arquitetura, urbanização e paisagismo, além dos projetos marítimos relativos a oito das estações previstas no projeto original, excluindo a estação da Bahia Marina, já em operação.

A implantação do projeto original deveria ser realizada por etapas, através de processo licitatório que inclui:

Licitação para arrendamento dos armazéns 1 e 2, e faixa fronteiriça do cais do Porto de Salvador, objetivando a adaptação dessas instalações para a implantação do complexo cultural e de lazer náutico; Licitação para reforma e exploração do Forte São Paulo da Gamboa; Licitação para construção e exploração de restaurantes no Cais do Bonfim e no Cais da Ribeira; Licitação de concessão para a operação da linha da Via Náutica, aí incluída a administração das instalações marítimas – atracadouros, píeres e bilheterias que devem ser construídas pela Prefeitura Municipal de Salvador; Licitação para construção das obras marítimas, urbanização e paisagismo do entorno de cada estação/Cais. (BAHIA. SEMPI, 1999, p.9).

As instalações que garantiriam a animação e a atratividade das estações seriam viabilizadas em parceria com o poder público e com a iniciativa privada. Na Figura 19 (p.104) pode-se observar uma simulação do roteiro do projeto³⁰.

²⁹ Medida de velocidade. Termo técnico de navegação.

³⁰ A simulação foi encomendada pela autora desta dissertação, pois nenhuma das secretarias envolvidas no projeto cedeu ou afirmou existir qualquer documento que apresentasse o roteiro oficial do projeto Via Náutica em forma de mapa ou qualquer outra ilustração. O roteiro foi confeccionado tendo como fonte o documento oficial do projeto Via Náutica que também não conta com mapas ou ilustrações.

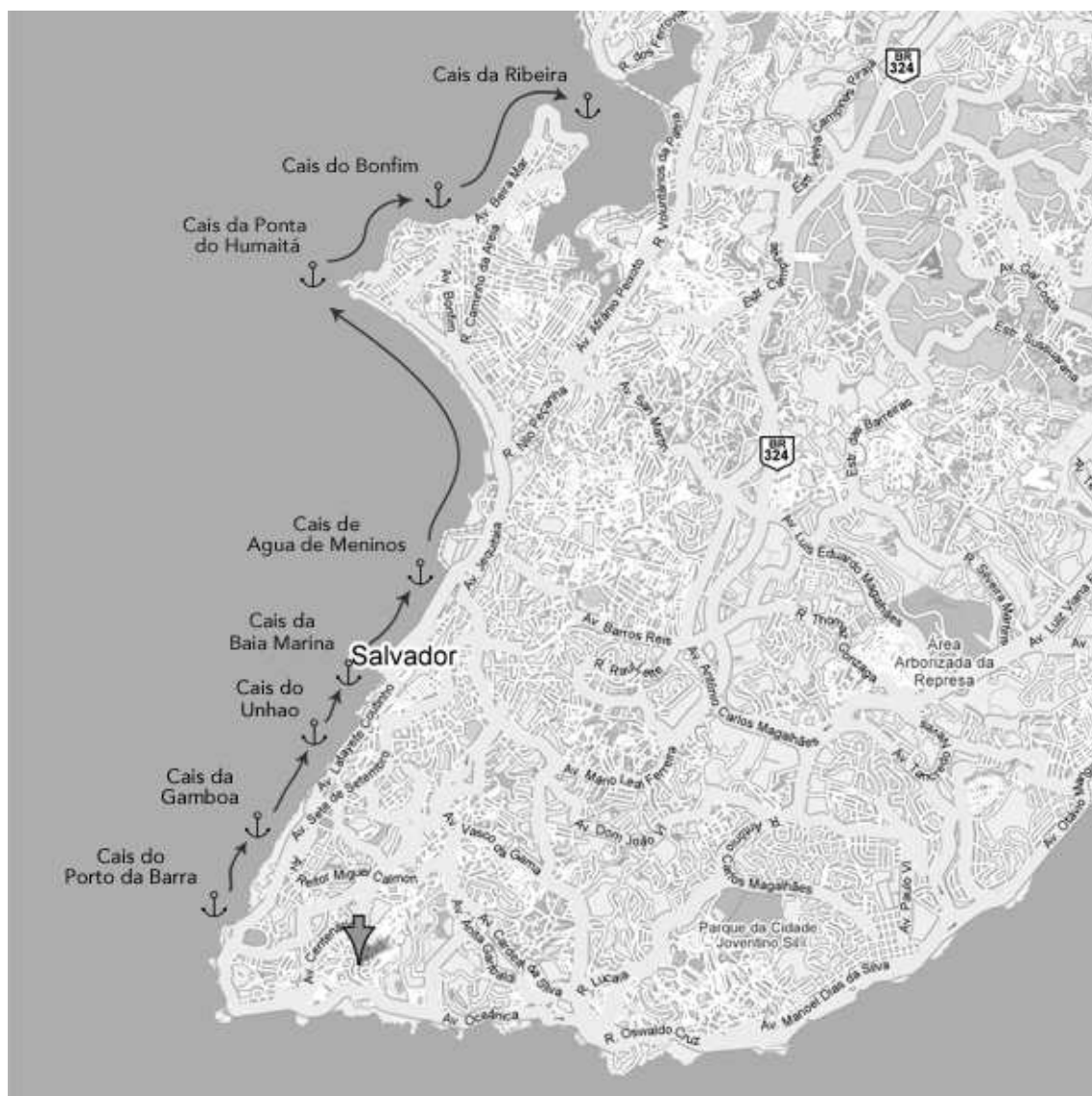


Figura 19 - Simulação do roteiro original do projeto Via Náutica

Nota: Elaboração de Elizabeth Lordelo (2007), tendo como base o documento oficial do projeto Via Náutica.

1. Cais do Porto da Barra:

Situado na Ponta de Santa Maria, onde a existência do Forte de mesmo nome e de uma praia muito freqüentada pelos banhistas, o ponto de partida da Via Náutica tem um significado histórico, já que foi nesse local que desembarcou Tomé de Souza, o primeiro Governador Geral do Brasil em 1499 com a missão de fundar a cidade de Salvador (BAHIA. SEMPI, 1999).

Outro motivo que levou a escolha do Porto da Barra para ser o ponto de partida desse projeto é que o local naturalmente oferece aos visitantes a possibilidade de debruçar-se sobre a história da cidade, do estado e até do país, já que através da urbanização do entorno do Forte

de Santa Maria, do monumento a Tomé de Souza e da construção de uma réplica da nau do descobrimento³¹.

A referida nau, deveria ficar ancorada nas imediações do Forte de Santa Maria, com acesso através de uma passarela, de modo que pudesse funcionar como um centro gastronômico português ou um museu, e assim, esse Cais seria especial, por ser uma marca da comemoração dos aniversários de 450 anos da cidade de Salvador. Salvador completou 450 anos de descoberto em 29 de março de 1999.

O local deveria receber tratamento estrutural para o oferecimento de estacionamentos para ônibus de turismo, iluminação cênica, quiosques de venda de comidas típicas e *souvenirs*. ponte/atracadouro e módulo de controle.

O Cais do Porto da Barra já é ponto de partida de barcos que transportam mergulhadores para pontos recomendados para a prática desse esporte, e sendo assim, esse Cais iria contar com a frota de catamarãs da Via Náutica, o atracadouro projetado deveria servir também a essas atividades náuticas.

2. Cais da Gamboa:

Estava previsto para o Cais da Gamboa a instalação do seu ancoradouro e seu módulo de apoio seria junto ao Forte de São Paulo da Gamboa. Estava prevista também a restauração do local para a implementação de atividades que contemplassem o circuito cultural do Campo Grande.

A restauração deveria aliar o conceito moderno de conservação de edificações, como garantia de conservação de edificações com importância histórica à definição de usos sustentáveis para essas edificações, como garantia de preservação e valorização.

A urbanização do entorno do Forte de São Paulo da Gamboa, o tratamento paisagístico e o projeto de iluminação seriam modificações que também estavam previstas para esse cais, foi considerado na época pelos gestores de fundamental importância para a valorização da área.

³¹ A nau que o projeto se refere foi de fato construída, porém não cumpriu o objetivo da sua construção que seria o de refazer o mesmo percurso que Tomé de Souza havia feito há 450 anos atrás, quando embarcou de Porto Seguro rumo a Salvador com a missão de fundar a capital do Brasil. Por questões de ordem técnica, a nau nunca chegou a navegar, portanto, ainda que o projeto fosse colocado em prática no tempo previsto, essa nau não faria parte do cenário pensado para comemoração do aniversário de 450 anos da cidade de Salvador.

3. Cais do Unhão:

O Solar do Unhão tem uma grande importância histórica para Salvador. Sendo assim, foi pensado a construção de um complexo histórico-cultural confortável e seguro o que facilitaria acessibilidade ao solar, problema enfrentado pelos visitantes.

O Solar do Unhão teve sua construção ainda no século XVII e abriga o Museu de Arte Moderna, um restaurante, o Parque de Esculturas que é conhecido por ser ponto de encontro da juventude de Salvador durante os finais de semana quando são realizados concertos musicais de diversos gêneros.

Com uma frequência mensal de 6.000 pessoas, os gestores do projeto Via Náutica consideravam o Solar do Unhão é subutilizado, especialmente pelas condições de acesso e estacionamento.

A Via Náutica pretendia oferecer acesso alternativo, ampliando a frequência do fluxo de visitantes ao local e uma adaptação do atracadouro já existente. O projeto prevê na sua conclusão permitir a ligação com o complexo cultural e hoteleiro do Campo Grande através de passarela e teleférico e também com o Solar do Unhão.

4. Cais da Bahia Marina:

O cais da Bahia Marina corresponderia à quarta estação do projeto e já está implantado. O Cais compõe um complexo náutico e turístico concebido de acordo com os padrões internacionais para empreendimentos dessa natureza, é composto por uma marina integrada a uma completa infra-estrutura de serviços e equipamentos de lazer (CENAB, 2006b).

O local é dotado de água potável e energia elétrica e ocupa uma área de 178.000 metros quadrados e possui calado superior a três metros, protegidos por um quebra-mar com 740 metros de extensão e por um quebra ondas flutuante em concreto armado, com 108 metros de comprimento. Os píeres lá instalados terão nas conclusões da obra teriam a capacidade para 526 embarcações.

A bacia de serviços e o pátio de docagem³² são destinados aos serviços de apoio às embarcações, como lançamento e retirada do mar, manutenção de motores e cascos,

³² Espaço reservado para a realização de procedimentos necessários para os serviços de manutenção e pintura das embarcações.

abastecimento de combustível e reparos em geral. O pátio de docagem ocupa uma área de 2.800 m², também com capacidade para 20 barcos pavimentado em concreto armado tampa de docagem, guincho e empilhadeira.

Toda a área dispõe de serviços públicos e urbanização, oferecendo fácil acesso terrestre, arruamento interno, passeios, estacionamentos para 430 veículos, guaritas para controle de acesso aos píeres, terminais de embarque e áreas de uso exclusivo da marina.

O projeto Via Náutica pretendia ampliar a área da marina e dos seus respectivos serviços para o atendimento de cerca de 800 embarcações.

5. Cais do Porto de Salvador:

O cais do Porto de Salvador seria o ponto de parada mais importante do projeto. A intervenção proposta para área compreendia a área dos armazéns 1 e 2 das docas onde se pretendia implantar um complexo cultural e de lazer náutico. A principal referencia dos gestores do projeto nesse porto, foram às experiências desse tipo em cidades como Boston, São Francisco, Baltimore, Londres e Hamburgo.

Localizado junto ao centro de negócios e contígua ao centro histórico, a área de entorno do projeto limita-se a oeste com a Baía de Todos os Santos e, a leste, com a escarpa provocada para falha geológica que divide a cidade entre cidade baixa e cidade alta.

Toda área é protegida como de “preservação de paisagem” ou de “preservação simples”³³, incluindo em seu entorno monumentos tombados como o Mercado Modelo, a Igreja de Nossa Senhora da Conceição da Praia e o Forte São Marcelo. Ainda nessa região, encontra-se um dos maiores símbolos da cidade, o elevador Lacerda, esse que liga a Cidade Alta e a Cidade Baixa através de ascensores.

Com a revitalização da área portuária e o aproveitamento dos antigos armazéns das docas como um centro de entretenimento, pretendia-se transformar o local em um dinâmico e inovador complexo de lazer e apoio à recreação náutica, além de agregar os terminais turísticos de passageiros e o Centro Náutico da Bahia.

³³ Lei Municipal 3.289/83.

6. Cais de Água de Meninos:

A região de Água de Meninos fica situada entre o subcentro da Calçada e a área do Comércio e é uma zona de transição do uso residencial ao uso predominantemente comercial. A feira de São Joaquim, a maior e a mais tradicional da Bahia e o Forte da Jequitaia, o prédio da Petrobrás formam o conjunto cultural de Água de Meninos.

Pretendia-se que nesse ponto fosse instalada uma oficina de manutenção e abastecimento das embarcações que deveriam cumprir o roteiro da Via Náutica. O potencial econômico da Feira de São Joaquim seria utilizado e seria criado um centro de comercialização de frutas tropicais e frutos do mar com o objetivo de resgatar a tradição dos saveiros e reaproximar o Recôncavo de Salvador.

Nesse mesmo ponto, havia a proposta do desenvolvimento de uma Universidade das águas, e assim tornaria o ponto de parada em uma referência no estudo e na pesquisa marítima e hídrica no Brasil.

7. Cais do Bonfim:

O ponto de parada no Cais do Bonfim situa-se próximo à ladeira Porto da Lenha que dá acesso à Igreja do Senhor do Bonfim, padroeiro dos baianos e ponto de grande demanda de visitantes. As intervenções propostas para o Bonfim consideravam a integração da comunidade local a partir da comercialização de pratos típicos da região para os turistas.

Na área contígua ao cais pretendia-se implantar uma vila gastronômica e uma praça com equipamentos de recreação para incentivar a economia do turismo e a comunidade local poder participar do projeto de modo inclusivo.

Pensou-se também na adequação do sistema de circulação e oferta de estacionamento para ônibus de turismo e veículos em geral.

8. Cais da Ribeira:

Na enseada da Ribeira, área de tradição náutica, deveriam ser o cenário de atividades de apoio à recreação com a construção de um shopping temático para a comercialização de equipamentos e serviços.

Todo o entorno da Igreja e da praia seriam reurbanizados e dotados de serviços e atividades de lazer. A Via Náutica após sua conclusão, deveria ser operada por catamarãs

com capacidade para cerca de 70 a 80 passageiros e seria na Ribeira seu último ponto de visitação.

9. Cais da Ponta de Humaitá:

Embora no projeto original o Cais da Ponta de Humaitá fosse o sétimo a ser visitado ao longo da Via Náutica, nessa dissertação será tratado por último por ser a área de concentração da pesquisa.

De acordo com o documento oficial, as propostas de intervenções na Ponta de Humaitá limitavam-se aos aspectos de infra-estrutura e melhoria das condições de acessibilidade e do padrão físico – urbanístico do local através da reforma das instalações da igreja, obras de reparos gerais no casario que fica em frente ao largo e tratamento paisagístico do seu entorno imediato, além de obras de mar, que se restringiam à ampliação do cais existente para apoio a Via Náutica.

O projeto absorve o conceito de ecologia da paisagem, transformando a Ponta de Humaitá em um mirante de onde pode-se ter uma das melhores vistas da cidade. Intervenções simples, como a criação de um largo no entorno da igreja, que funcionava como retorno de veículos, e a disposição do estacionamento ao longo do cais, proporcionariam a livre circulação de pedestres e o necessário ordenamento a função do enquanto local de visitação e contemplação.

O reforço às características do mirante seria proporcionado pela reabilitação da área pública o Forte e a piscina de acesso à Ponta que então seria urbanizada com a introdução de caminhos ajardinamento e mobiliário favorecendo o lazer e a contemplação dos visitantes e da população local.

De acordo com o projeto original, a preservação dessa área tinha o propósito de integrá-la ao seu contexto paisagístico, reforçando-se a continuidade do verde predominante na encosta do Forte de Mont Serrat e assim amenizaria os efeitos das edificações ao longo da Ponta, adjacentes à Igreja, assim iria ter-se privilegiado a manutenção da vegetação já existente, enriquecendo-a com nova cobertura vegetal e espécies arbóreas adequadas ao local, acentuando-se sua presença no cenário.

Consta também no projeto original a instalação de iluminação cênica do conjunto valorizando a imagem geral do sítio para quem chegasse através do mar ou através da terra. A

construção de um estacionamento para ônibus de turismo também estava dentro do projeto de origem.

6.2 AÇÕES DO PROJETO VIA NÁUTICA NA PENÍNSULA DE ITAPAGIPE

As obras de construção do primeiro atracadouro foram iniciadas em 1999, na Ponta de Humaitá. As obras iniciais contemplaram toda a reurbanização da Ponta de Humaitá que recebeu tratamento paisagístico. De acordo com a estrutura moderna do projeto, foi construída uma área de recreação e lazer com iluminação especial, estacionamento, além da recuperação da Igreja de Mont Serrat.

No mês de janeiro de 2001, foi inaugurado o primeiro cais previsto no projeto original da Via Náutica, exatamente na Ponta de Humaitá. As obras executadas nesta área desconsideraram as peculiaridades desse sítio histórico, como as características da arquitetura, as questões de circulação, os hábitos e organizações informais dos moradores e comunidades adjacentes, enfim, a preservação de um lugar que tinha como principal característica a simplicidade e o bucolismo.

Atualmente, as informações sobre os prazos e metas do projeto Via Náutica são contraditórias, pois, no ano de 2005, foi divulgado em todas as formas de mídia que a Via Náutica seria continuada, porém não seria mais uma proposta turística, e sim um projeto de transporte urbano que contemplaria a orla da Península de Itapagipe, alcançando o subúrbio ferroviário de Salvador, enquanto, em outros meios, no mesmo período, foi divulgado pela SETIN que o que se pretende fazer na região do subúrbio ferroviário de Salvador em nada tem a ver com a proposta do projeto Via Náutica e que nem deveria ter esse nome.

Nesse mesmo ano, em entrevista para a assessoria de imprensa da Emtursa, o Presidente da SETIN, Nestor Duarte Neto declarou que dois projetos de atracadouros para embarcações, que são considerados estratégicos para o sistema de transporte marítimo batizado de Via Náutica, na orla de Salvador, já estariam prontos (EMTURSA, 2005).

“A construção desses atracadouros é uma obra prioritária para a Prefeitura Municipal e agora depende apenas da captação de recursos para ser iniciada”, revelou o Secretário da SETIN, Nestor Duarte Neto em entrevista à EMTURSA (2005).

Na mesma ocasião, o secretário da SETIN falou na compra de embarcações do modelo catamarã para que os pontos que antes seriam de parada turística, fossem modificados para pontos de espera de transporte, que inicialmente ligariam os bairros de Ribeira e Plataforma,

localizados frente à frente, separados apenas por uma enseada, o que seria uma alternativa, já que habitantes atualmente fazem esse trajeto de um ponto a outro por terra, com um longo desvio pela Avenida Suburbana.

Na Figura 20, pode-se observar uma simulação do trajeto ao qual a SETIN se refere: Ribeira / Plataforma e onde se pretende construir um cais para a travessia entre os bairros via mar, sendo o projeto que substitui o original da Via Náutica.



Figura 20 - Simulação do novo roteiro da Via Náutica

Nota: Elaboração de Elizabeth Lordelo (2007).

Ainda segundo a SETIN, essa seria uma medida de melhoria do transporte público urbano:

A reativação desses atracadouros antes de tudo vai atender à comunicação local, entre os dois bairros, favorecendo muito à população estudantil. Mas o interessante para o resto da cidade e principalmente para o turismo é que vai se transformar também em atrativo para o funcionamento da Via Náutica, que é um roteiro de transportes, por mar, de Itapagipe até a Barra. (EMTURSA, 2005, p.1).

Em matéria publicada no site oficial de turismo da cidade, a SETIN cita que com a captação de recursos, a Secretaria realizará obras de engenharia, instalando a infra-estrutura e equipamentos para embarque, desembarque e abrigo de passageiros (EMTURSA, 2005).

Além disso, cuidará também da concorrência pública para selecionar a empresa que vai operar as embarcações cujos modelos ainda não foram definidos totalmente. “Sabemos que devemos incluir, por exemplo, alguns modelos mais simples de catamarã e, no futuro, adotarmos outros mais sofisticados, de acordo com a demanda” (EMTURSA, 2005, p.1).

Não existem dados ou qualquer documento oficial que confirmem essas informações, são notícias e matérias circuladas na mídia (EMTURSA, 2005), e segundo matéria publicada no site da Secretaria Municipal de Comunicação Social (SMCS), o novo ou remodelado projeto prevê em sua estrutura, no futuro, o deslocamento entre o Porto da Barra e a Ribeira, com opção de parada em vários atracadouros.

Desse modo, o projeto, além da utilidade como meio de transporte regular e da atração principal, que é o passeio de mar, destaca pontos históricos e arquitetônicos da orla da cidade.

Um dos destaques na Barra é o Forte de Santa Maria, construção secular instalada no mesmo sítio em que se originou a primeira povoação da cidade, como a Vila do Pereira, que é anterior à chegada de Tomé de Souza para construir a primeira capital do Brasil. Logo a seguir, na Gamboa, atrações como as ruínas do forte do mesmo nome e o conjunto do Solar do Unhão, construção iniciada no século XVI que se destaca como um dos raros exemplos de unidade industrial urbana do Brasil Colônia. (EMTURSA, 2005, p.1).

Segundo a SETIN, no projeto atual estão previstas ainda paradas no Porto de Salvador, que além de toda a participação em fatos históricos do Brasil Colônia, Império e República é citado por ter sido no século XIX um dos pontos de atracação do “*Beagle*”, a embarcação usada pelo inglês Charles Darwin em suas viagens pelo hemisfério sul (BAHIA.SETIN, 2005).

Paradas na Feira de São Joaquim, que tem como um dos atrativos o artesanato de cerâmica, Baixa do Bonfim, nas proximidades da famosa igreja e finalmente na Ribeira, com opção para Plataforma, também estão previstas.

Ainda segundo a SETIN, essa seria uma medida de melhoria do transporte público urbano. Não há informações sobre a inclusão da Ponta de Humaitá dentro da nova concepção do projeto, mesmo com as modificações e adaptações no local já realizadas.

As intervenções públicas realizadas no bairro de Mont Serrat - Ponta de Humaitá, para fins de modernização da cidade e de desenvolvimento da atividade do turismo causaram inúmeros prejuízos de ordem física, histórica e social, que parecem irreversíveis.

A partir do apresentado a respeito dos projetos turísticos em Itapagipe, pode-se afirmar que a ponta de Humaitá, bem como todos os locais de instalação dos futuros cais de

apoio prometidos pelo projeto Via Náutica reúnem-se uma história significativa, acolhendo elementos socioculturais, passando pelos elementos naturais, capazes de desenvolver o turismo, transformando assim toda a área num forte atrativo para os visitantes da cidade.

O fortalecimento da atividade do turismo pode intervir, por exemplo, na região da Ponta de Humaitá, com o objetivo de se apropriar de sua história e utilizá-la de forma a valorizar a área como um todo e desenvolver uma consciência crítica na população local e no turista para que prevaleça a necessidade que um povo e uma sociedade tem em cultivar sua memória e a sua cultura.

No capítulo 7 se apresenta os procedimentos metodológicos utilizados para a construção desta dissertação e a realização da pesquisa de campo, além dos resultados do levantamento efetivado junto à população de Itapagipe.

7 PERCEPÇÃO DO PROJETO VIA NÁUTICA NA PENÍNSULA DE ITAPAGIPE – A PESQUISA DE CAMPO

7.1 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Esta dissertação chama a atenção para questões sobre espaço, lugar e sobre a importância da preservação da identidade cultural de uma população, além de abordar os elos afetivos e subjetivos que uma comunidade tem com o lugar onde habita e sobre a importância da manutenção destes valores.

Trata-se de uma pesquisa qualitativa e que tem como método de procedimento o estudo de caso.

Estudos indicam que a pesquisa qualitativa foi originada a partir de trabalhos desenvolvidos por antropólogos, que perceberam que muitas informações sobre a vida dos povos não poderiam ser quantificadas por se tratar de questões subjetivas e elementares onde apenas a métrica e as estatísticas não seriam suficientes para a interpretação, de uma forma mais ampla e satisfatória.

Mais adiante, os sociólogos passaram a fazer uso desta modalidade de pesquisa para os estudos sobre a vida em comunidades. Em seguida, o estudo de caso passou a ser também aplicado em investigações educacionais (BECKER, 1994).

O grupo de pesquisadores e teóricos da metodologia qualitativa resistiram em conceder legitimidade aos estudos e pesquisas que geraram conhecimento por meios não quantificáveis que pudessem vir a se transformar em leis e explicações gerais.

Eles concordavam que o estudo de uma realidade social, a partir de métodos padronizados e sistemáticos, poderia danificar a própria essência desta realidade. A pesquisa qualitativa é também conhecida por investigação etnográfica, isso por conta da sua tradição antropológica.

No entanto, ao fornecer detalhamento de informações contextuais, ao invés de uma generalização obtida através de um estudo estatístico, por exemplo, surgem possibilidades para a “extensão do entendimento” permitindo comparações com outras situações similares.

Ou seja, os resultados obtidos através do uso dos estudos de caso, podem subsidiar informações para que outros pesquisadores interessados no tema em estudo possam interpretar situações ou fenômenos similares.

Segundo Yin (1993), se o objetivo de um estudo de caso é estudar profundamente uma unidade, essa profundidade só pode ser atingida quando se presencia o fenômeno junto ao indivíduo.

Assim, no que se refere à coleta de dados, é importante que esta seja feita de forma direta. Os principais meios de realizá-las são as entrevistas, a observação direta e documentada, os questionários e a análise de documentos.

Outro recurso muito utilizado são os “multi métodos” de pesquisa, uma mistura de métodos utilizados com objetivo de reunir o maior número possível de pontos de vista, bem como outras informações pertinentes de forma a melhor observar o objeto de estudo.

De acordo com Ribeiro (2000), é interessante que haja diversidade de instrumentos de coleta de dados já que isto permite o confronto de um número maior de dados e informações possibilitando que o pesquisador tenha um acesso cada vez maior aos dados que o levam as conclusões sobre o objeto.

A coleta de dados que subsidiou a pesquisa de campo desta dissertação obedeceu às seguintes etapas:

- 1) Pesquisa bibliográfica;
- 2) Seleção e análise de documentos não científicos – jornais, artigos, revistas *sites* disponíveis na internet e etc;
- 3) Pesquisa secundária – documentos de órgãos públicos;
- 4) Análise de pesquisas já realizadas;
- 5) Entrevistas com representantes do CRA, IPHAN, IPAC, órgãos públicos, comunidade local, Ongs e iniciativa privada;
- 6) Aplicação de questionários diretos e formulários à população da Península de Itapagipe;
- 7) Coleta, tabulação e análise de todos os dados coletados.

7.2 APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS RESULTADOS

A proposição de elaboração de uma matriz de métodos teve como objetivo o alcance de um objeto norteador para realizar a pesquisa de campo necessária para o desenvolvimento desta dissertação.

A matriz de métodos foi composta respeitando as etapas da coleta de dados e com base no material pesquisado foi confeccionado o corpo inicial desta dissertação e em seguida o questionário que foi entregue à população.

Logo em seguida a esta coleta se elaborou, sob a supervisão do Professor de Metodologia Científica do Mestrado, Doutor Carlos Costa Gomes, um cálculo amostral com base no número de moradores da Península de Itapagipe.

A amostra foi calculada com nível de confiança de 95%, e com erro máximo admitido de 5%, desconsiderando a existência de população jovem (menores de 18 anos) o que torna a amostra mais precisa para a população adulta realmente existente.

Para o trabalho dissertativo, foi recomendado pelo Professor Doutor Carlos Costa Gomes que se distribuisse entre os frequentadores da Ponta de Humaitá os questionários, uma vez que sorteá-los entre a população dos bairros não agregaria maior certeza ao trabalho. A amostra considerou as três principais Regiões Administrativas de Itapagipe e toda a população que vive nos bairros adjacentes. Este tipo de amostragem é tido como uma variação da amostra por cotas, e seguindo as recomendações os questionários foram confeccionados, sendo aplicados 401 questionários.

As RA's consideradas para efeito dos cálculos foram: a do Bonfim, com a população total de 12.961 pessoas³⁴; em seguida a da Ribeira, com população de 7.319 pessoas; a população do Uruguai com 24.917; e a amostra da região adjacente a esses bairros que pode ser chamada de Itapagipe, com um total de 21.654 pessoas, conforme aponta a Figura 21 (p.117).

³⁴ Dados de 2004/2005 cedidos pelo Instituto de Geografia e Estatística (IBGE).

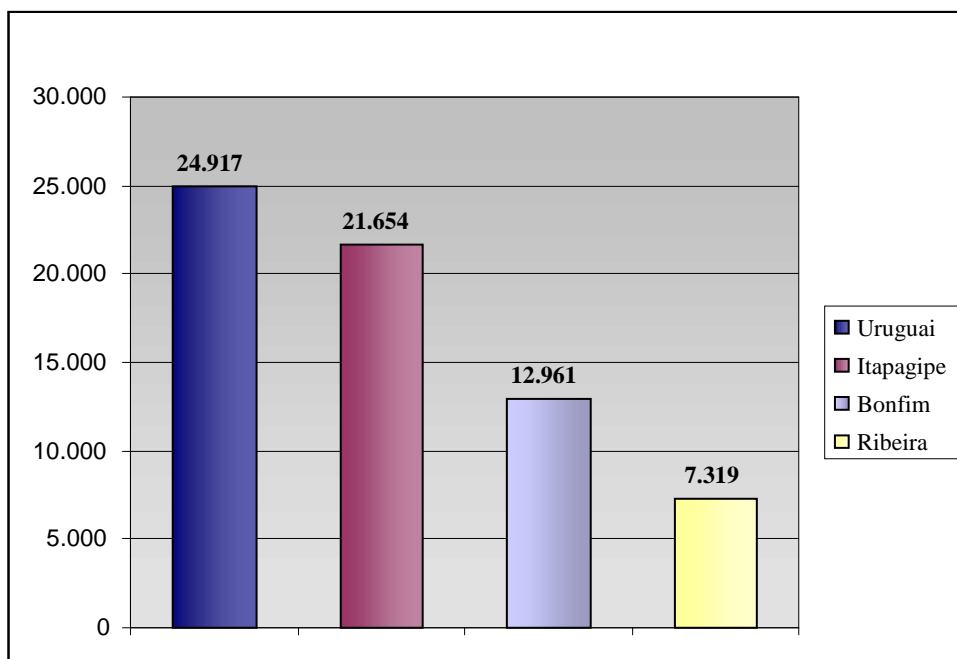


Figura 21 - Total da população por bairro da Península de Itapagipe

Fonte: Instituto de Geografia e Estatística (IBGE).

Esses cálculos foram cruciais para que se alcançasse os parâmetros da pesquisa e muito importantes no momento de ir a campo e aplicar os questionários, pois decisões como o número de questionários que deveriam ser reproduzidos, o roteiro para sua aplicação e as necessidades de contratação de pessoas, e quantas, para darem apoio a pesquisa foram tomadas a partir do resultado do cálculo amostral.

O cálculo amostral indicou a amostra por bairro independente do sexo das pessoas que participassem da pesquisa. Como pode ser observado na Figura 22.

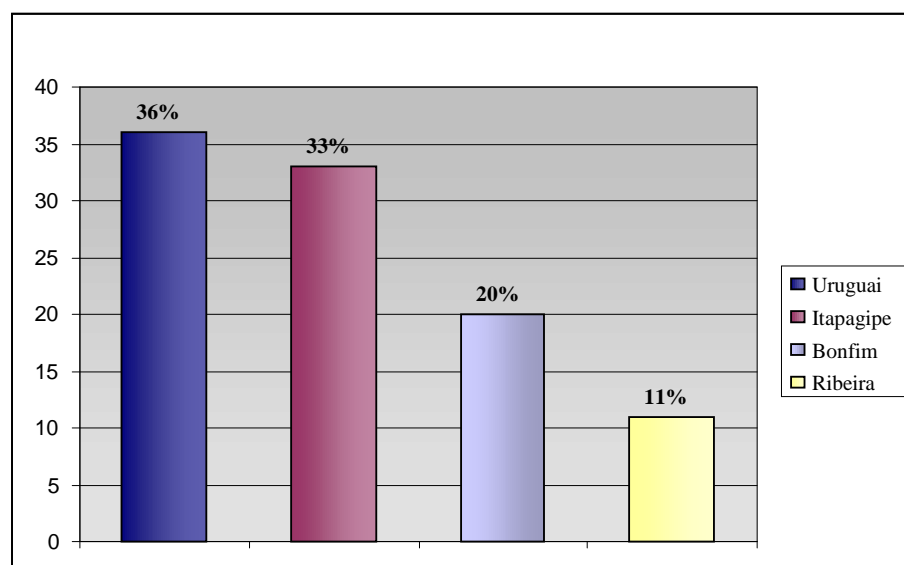


Figura 22 - Amostra por bairros independente de sexo

Fonte: Pesquisa direta nov. 2005 a fev. 2006.

O questionário que pode ser conferido no Apêndice B (p.151-152) é composto de 14 perguntas objetivas e um espaço para possíveis observações do entrevistador e do entrevistado.

A primeira pergunta é eliminatória, e faz menção ao conhecimento do entrevistado em relação ao objeto de estudo. Caso o entrevistado respondesse “sim” à pergunta: “*O Sr.(a) conhece a Ponta de Humaitá?*”, a entrevista poderia ser continuada caso contrário, a entrevista não seria efetivada.

Em seguida foram feitas perguntas de caráter demográfico e socioeconômico tais como: qual a região da Península de Itapagipe em que a pessoa reside, a faixa etária a qual ela pertence, o estado civil, nível de escolaridade, principal ocupação, renda mensal individual.

Os questionários foram aplicados pela autora desta dissertação, sem ser necessário a contratação de pessoas para o apoio nas entrevistas. Os 404 questionários foram entregues no período de novembro de 2005 à março de 2006 e o resultado da pesquisa será apresentado a seguir.

Da amostra total, 98% dos entrevistados conheciam a Ponta de Humaitá, sendo assim, foram entregues mais 7 questionários, o que corresponde a 2% do total, a outras pessoas. Só assim foi possível cumprir o proposto pelo cálculo. Esses oito questionários foram distribuídos respeitando as proporções definidas entre os bairros.

Do total de entrevistados 49% eram do sexo feminino e 51% do sexo masculino. No que se refere a faixa etária, 27% tinham entre 18 a 25 anos, 23% entre 26 e 35 anos, 24% entre 36 e 45 anos, 19% entre 56 e 65 anos e 7% acima de 65 anos. Desse total, 30% eram solteiros, 25% eram casados, 13% divorciados, 18% viúvos e 14% se encaixavam em estado civil não oficial, outros.

O nível de escolaridade dos entrevistados foi um dos dados da análise demográfica que mais variou, revelando que 9% não tinham a instrução formal, 13% tinham cursado o ensino fundamental, 28% fizeram o ensino médio, 19% têm nível superior incompleto, 11% têm nível superior completo, 9% se declaram pós-graduados e outros 9% se declararam no campo outros e assinalaram curso técnico ou tecnológico.

O campo ocupação também variou bastante conforme indica a Figura 23. Este questionamento foi importante na pesquisa, pois a partir dos resultados alcançados pode-se perceber a diversidade de pessoas entrevistadas. Pessoas que têm atividades em diversos setores da economia.

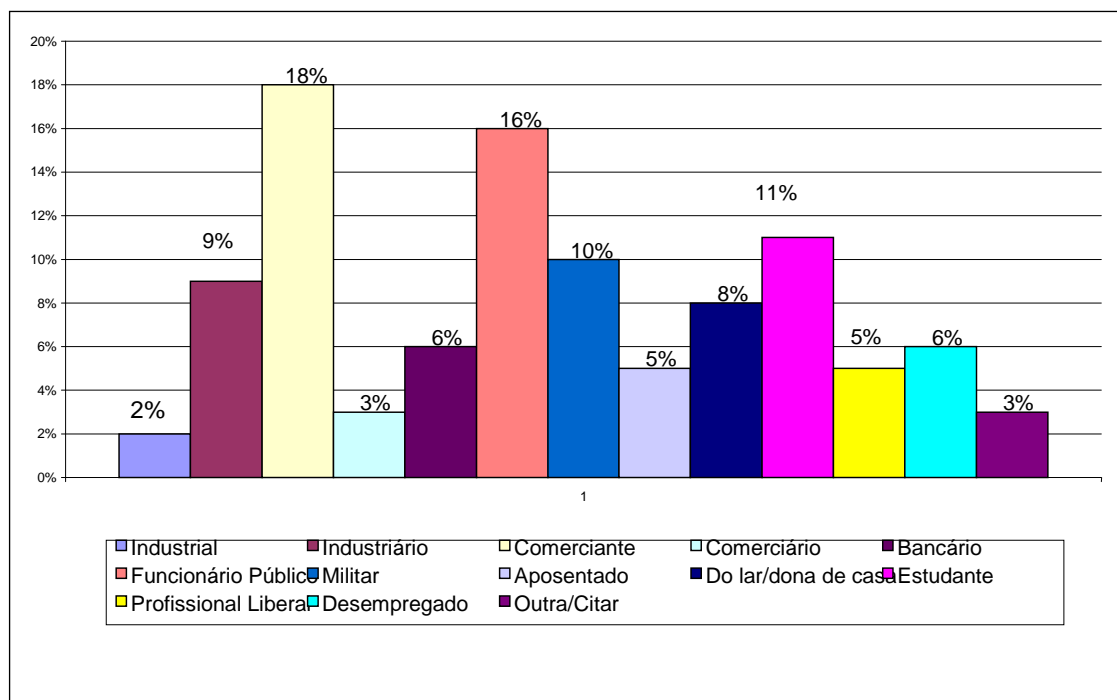


Figura 23 - Ocupação dos entrevistados

Fonte: Pesquisa direta nov. 2005 a fev. 2006.

A pergunta que fechou o bloco das questões demográficas era relativa à renda dos entrevistados: 25% dos entrevistados declararam renda entre 1 e 3 salários mínimos, 19% disseram ter renda a partir de 3 e até 5 salários mínimos, 20% disse receber salário de 5 até 10 salários mínimos, 9% dos entrevistados recebia entre 10 a 20 salários mínimos, 6% dos entrevistados declararam renda de mais de 20 salários mínimos e 21% dos entrevistados se declararam sem rendimento.

Após as perguntas demográficas, iniciaram-se as perguntas relativas diretamente ao objeto de estudo em questão. A pergunta de número nove questionava se o *entrevistado havia estado na Ponta de Humaitá após as intervenções* e apenas 3% dos entrevistados não haviam estado na Ponta de Humaitá após as reformas. A Figura 24 (p.121) demonstra que 97% dos entrevistados responderam “sim” à questão acima, o que mostra o quanto é comum para os moradores de Itapagipe a visitação à Ponta de Humaitá.

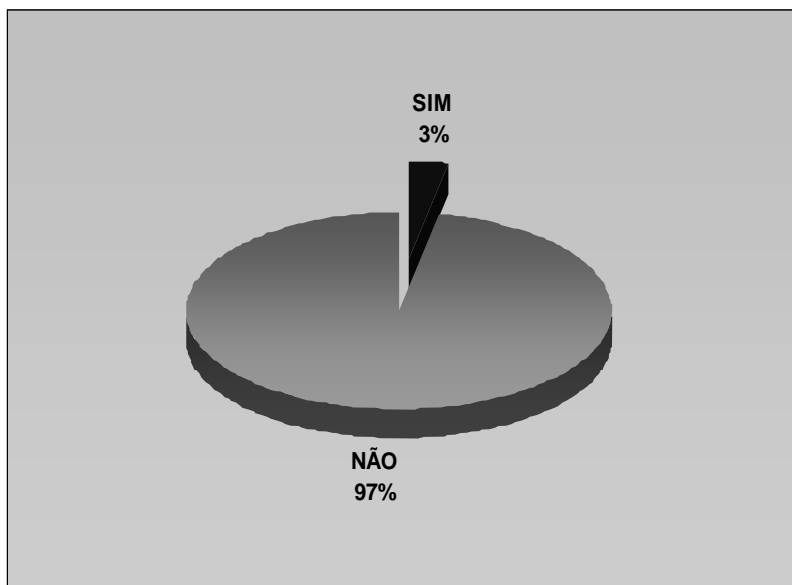


Figura 24 - Entrevistados que visitaram a Ponta de Humaitá após as intervenções públicas realizadas no local
Fonte: Pesquisa direta nov. 2005 a fev. 2006.

A questão de número 10 era condicionada a uma resposta positiva à pergunta anterior. Caso na questão 10, o entrevistado respondesse “sim” imediatamente se passaria para a questão 11; do contrário, a pesquisa seria encerrada.

A questão número 10 perguntou se o entrevistado havia sido avisado ou se havia tomado conhecimento das intervenções que seriam feitas na Ponta de Humaitá.

Do total de 401 entrevistados na pesquisa, 64% da população responderam que “sim”: haviam tomado conhecimento, conforme pode ser visto na Figura 25.

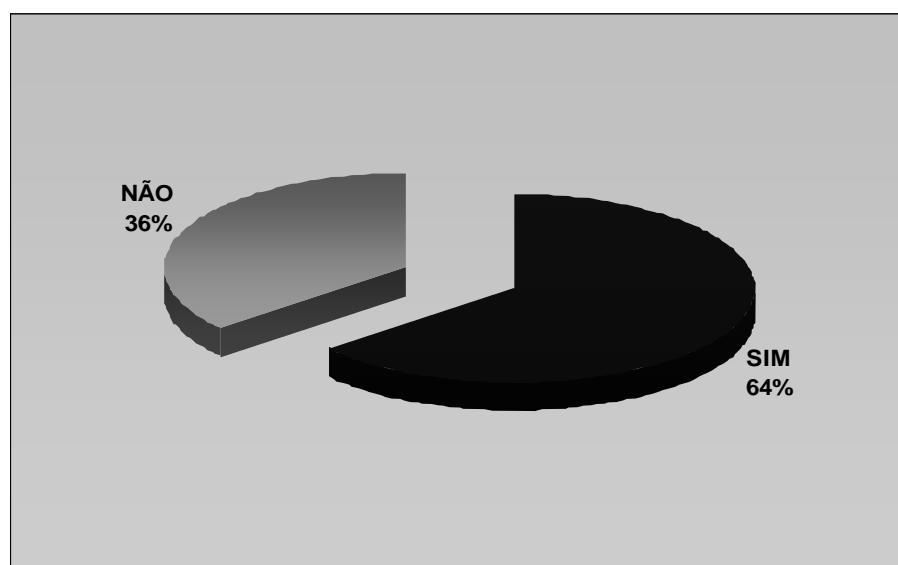


Figura 25 - Entrevistados que foram consultados sobre as intervenções que a Prefeitura de Salvador realizou na Ponta de Humaitá
Fonte: Pesquisa direta, nov. 2005 a fev. 2006.

A pesquisa indicou que 64% da população estavam cientes das intervenções. Trata-se de um índice alto que demonstra o interesse da comunidade em acompanhar os projetos na sua região, embora em casos de intervenções desta magnitude a divulgação precisa ser a mais ampla possível visando atingir níveis máximos da população.

O campo 11º do questionário foi relacionado ao meio de comunicação através do qual a população tomou conhecimento das intervenções que a Prefeitura de Salvador realizou na Ponta de Humaitá. Os resultados estão representados na Figura 26.

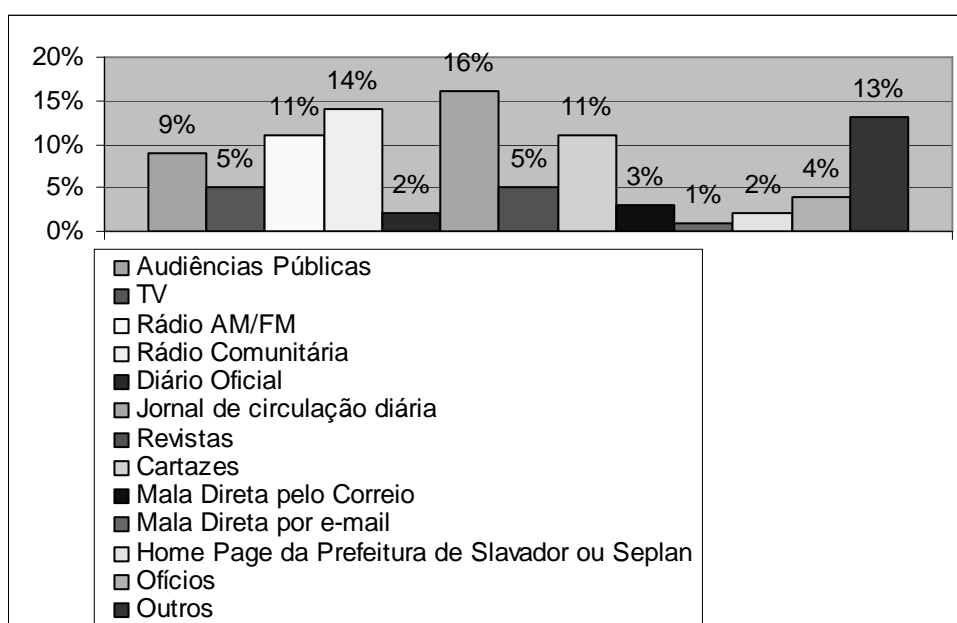


Figura 26 - Meio de comunicação pelo qual entrevistados tomaram conhecimento das intervenções realizadas na Ponta de Humaitá

Fonte: Pesquisa direta, nov. 2005 a fev. 2006.

Dos 64% de entrevistados que estavam informados sobre as intervenções apenas 9% tomaram conhecimento das intervenções através das audiências públicas. Este dado pode demonstrar a pouca intimidade da população local com a iniciativa pública e com o Estado.

Por outro lado, as audiências públicas tinham que ter sido realizadas mais vezes e a população precisava aderir a essas reuniões e melhor utilizar ferramentas como a rádio comunitária, o jornal, o site, ou os demais informativos das associações e entidades de bairro.

O 12º campo do questionário era correspondente à opinião do entrevistado em relação aos resultados das intervenções realizadas na Ponta de Humaitá. Na Figura 27 (p.122) poderá se ver a representação dos resultados deste campo.

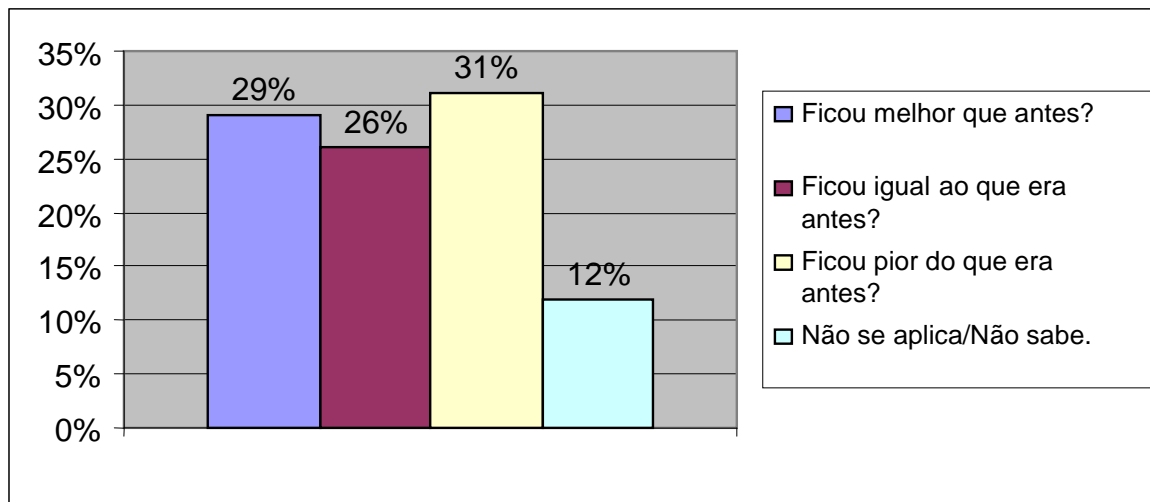


Figura 27 - Opinião dos entrevistados em relação às intervenções realizadas na Ponta de Humaitá

Fonte: Pesquisa direta, nov. 2005 a fev. 2006.

Esta figura revela equilíbrio nas respostas à questão, embora o maior percentual tenha sido das pessoas que acharam que as intervenções não haviam melhorado a área, no total de 31%.

Vale ressaltar que o campo das observações foi utilizado por 70% das pessoas entrevistadas para dizer que não tinham ainda uma opinião formada sobre as modificações, por não saber o que aconteceria no futuro, o que seria feito com as intervenções e qual seria o rumo ou os objetivos do projeto Via Náutica para a Ponta de Humaitá.

O 13º e o 14º campos do questionário foram condicionados às respostas da questão anterior. Quem respondeu que a Ponta de Humaitá ficou melhor que antes das intervenções realizadas foi logo em seguida responder ao 13º campo que perguntava por que ficou melhor que antes.

Quem respondeu que a Ponta de Humaitá ficou pior que antes das intervenções, realizadas para fins do desenvolvimento do projeto Via Náutica, deveria pular a 13ª questão e responder a 14ª que foi relativa ao por que o entrevistado considerou que a área havia piorado após as intervenções. As respostas estão representadas nas Figuras 28 e 29 (p.123).

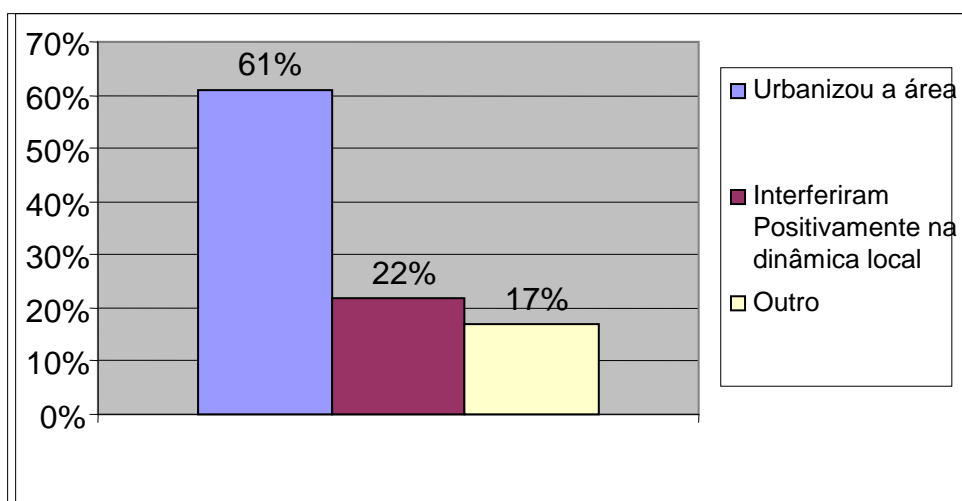


Figura 28 – Aspectos indicados como melhoria na Ponta de Humaitá após as intervenções realizadas na área.

Fonte: Pesquisa direta, nov. 2005 a fev. 2006.

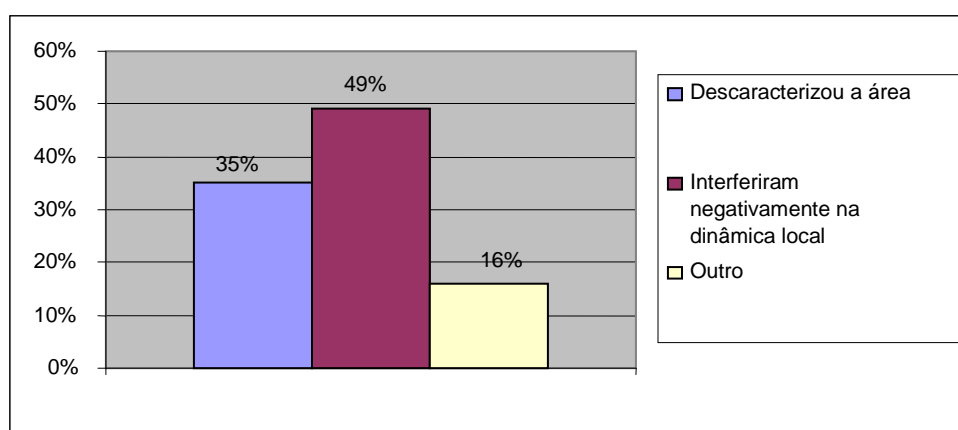


Figura 29 - Aspectos indicados como piora na Ponta de Humaitá após as intervenções realizadas na área

Fonte: Pesquisa direta nov. 2005 a fev. 2006.

Ao observar as Figuras 28 e 29, acima, ver-se-á que o anseio da população de Itapagipe não era por reformas e modificações. O anseio e a expectativa da população eram por questões de infra-estrutura, como iluminação, policiamento local, melhoria do sistema de esgotamento sanitário, dentre outras questões importantes para o convívio social.

61% das pessoas que concordaram com as intervenções públicas realizadas no bairro da Ponta de Humaitá responderam que o local estava melhor por conta da urbanização que o projeto Via Náutica promoveu.

35% acreditam que as intervenções interferiram negativamente no local. Esse dado pode significar que 61% da comunidade gostaria que a urbanização que acarretou em melhorias no bairro acontecesse independente de qualquer projeto para desenvolver qualquer setor da economia local.

A ânsia dos Itapagipanos era por melhoria da região da Ponta de Humaitá que estava abandonada e esquecida. Essa ânsia se reflete nos números que a presente pesquisa de campo possibilitou, já que 49% dos entrevistados disseram que as mudanças interferiram negativamente no local.

Diante dos resultados da pesquisa de campo pode-se então organizar as conclusões a respeito dos impactos do projeto Via Náutica e do potencial de desenvolvimento socioeconômico que o turismo e o lazer náutico possuem no Estado da Bahia, em especial na cidade de Salvador e na península de Itapagipe.

8 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O desenvolvimento do turismo e lazer náutico no estado da Bahia foi feito à margem dos projetos federais de incentivo à atividade do turismo.

Todos os esforços federais são direcionados para o incremento do turismo internacional, fato que além de estimular a “guerra dos lugares”³⁵ na busca em atrair os investimentos e os fluxos turísticos reforça as desigualdades regionais, pois acentua a capacidade de tornar o turismo um vetor do desenvolvimento urbano e regional nas regiões economicamente mais consolidadas do Sul e Sudeste, em relação às regiões Norte Nordeste e Centro Oeste.

Isso significa que o Estado da Bahia, em especial a cidade de Salvador, na ocasião do desenvolvimento do projeto Via Náutica, orçado em R\$ 34 milhões assumiria R\$ 12 milhões, que seriam disponibilizados ao longo da construção do projeto. Já a organização do projeto assumiu que atrairia os restantes R\$ 22 milhões através de investimento internacional, compromisso esse que não conseguiu cumprir.

Para as regiões Norte e Nordeste, que parecem reviver uma nova fase de colonização, a implantação dos grandes projetos turísticos, ao invés de estimular o desenvolvimento local, vende o território aos interesses internacionais, sendo que no caso do projeto Via Náutica não aconteceu nem uma das duas coisas, ainda que o propósito existisse.

As densidades técnicas implantadas no território, ou seja, a modernização da infraestrutura instalada, como redes materiais de saneamento, comunicação e circulação, infraestruturas urbanas em geral, para dar suporte às novas formas de turismo, imprimem uma racionalidade específica para ampliar a produtividade econômica e espacial da atividade.

Por isso, uma das características dos projetos turísticos contemporâneos é a concentração de infra-estruturas. Esse procedimento otimiza os investimentos e precariza as condições de vida das populações locais que, não podendo pagar pela modernização, acabam

³⁵ Termo usado por Luiz Trigo em conferencia realizada em Salvador: 2005.

segregadas em seu próprio território e reféns do progresso que parece ter seu conceito confundido com o conceito da modernização.

Assim, vê-se a modernização técnica de amplas parcelas do território nacional, impulsionadas pelos investimentos públicos em infra-estrutura, como uma ação preparatória para a implantação dos grandes empreendimentos turísticos, em sua maioria de capital internacional, a exemplo do que aconteceu na Ponta de Humaitá com o início das obras do projeto Via Náutica.

Inúmeros outros exemplos podem ser citados na Região Nordeste, após os investimentos do Programa de Desenvolvimento Turístico (Prodetur I), e atualmente na região Norte com o contemporâneo Proecotur.

A sustentação econômica da atividade toma para si as melhores estratégias locacionais e os recursos paisagísticos mais privilegiados. O potencial atrativo das regiões é determinado pela valorização externa de seu patrimônio cultural e ambiental, independentemente das dinâmicas sociais e produtivas locais.

A refuncionalização turística dos lugares, determinada pelo mercado internacional, é organizada por modelos econômicos racionais que programam de cima para baixo as territorialidades locais, num movimento econômico sempre do Estado para a sociedade civil, não se observando o movimento contrário.

De acordo com Luchiari (2002, p.123-125): “A valorização da diversidade cultural presente no território, assim como a emancipação e a autonomia das comunidades, é substituída pelo enclausuramento de remanescentes naturais e de grupos sociais economicamente privilegiados.”

As territorialidades expressam a intencionalidade de estabelecer relações de poder e alteridade, uma necessidade social de separar identidades.

A construção de territorialidades que emergem nos lugares pode fortalecer o sentimento de pertencimento e de exclusividade, legitimado pela apropriação e pelo uso, como é o caso de muitas territorialidades de populações tradicionais, ou mesmo das sociedades complexas que podem criar rupturas ao implantar estruturas impermeáveis ao lugar, fragmentando o território entre territorialidades locais e estrangeiras.

O que se percebe é que o projeto teve suas obras iniciadas e imediatamente interrompidas ao final da etapa na Ponta de Humaitá, embora as obras na região não tenham sido concluídas, já que no projeto inicial prometia cobrir com toldos sintéticos toda a área envolvida no projeto.

As intervenções públicas realizadas na Ponta de Humaitá, para fins de modernização da cidade e inclusive com o argumento de desenvolver a atividade do turismo, causaram inúmeros prejuízos de ordem físico-territorial, estes que parecem irreversíveis no sítio histórico da Ponta de Humaitá, já que o projeto não foi concluído e encontra-se interrompido já há 5 anos.

Os principais prejuízos causados pelas intervenções foram de ordem física e sociocultural como a substituição do muro caiado³⁶ da balaustrada por um moderno corrimão de barras de ferro que brilha muito com o reflexo do sol e impede a contemplação da vista por um maior período de tempo a olho nu.

O tradicional banco caiado da balaustrada foi substituído por um banco com bases metálicas muito parecidas com as do corrimão e o assento foi todo coberto com granito o que nega completamente a origem histórica do local.

Na Figura 30 (p.128) é possível ter uma visão panorâmica da intervenção realizada na balaustrada dos bancos que antes eram “caiados” e na Figura 31 (p.128) se pode ver a intervenção com maior detalhe e, além da balaustrada agora metálica, pode-se ver o banco todo em granito.

³⁶ Expressão utilizada para designar imóveis construídos e pintados com uma tinta que tem no cal a sua base de composição



Figura 30 - Visão panorâmica da intervenção realizada na balastrada da Ponta de Humaitá – 2005

Fonte: I BONFIM.COM (2006).



Figura 31 - Detalhe da intervenção realizada na balastrada da Ponta de Humaitá – 2005

Fonte: I BONFIM.COM (2006).

A obra bloqueou a ponte que dá acesso aos moradores, visitantes e até mesmo pescadores ao mar. No lugar da ponte, iniciou-se a construção de um píer que serviria de atracação.

O píer não foi concluído e o bloqueio à ponte foi mantido. O bloqueio da ponte impede a visita tanto de turistas quanto de moradores. O prejuízo para o turista está na impossibilidade de visualizar mais para o centro do mar. Já para os moradores, a ponte era o melhor acesso para o mar, seja para o banho ou para a prática de saltos na água, sem contar que o bloqueio da ponte impede completamente o acesso ao mar por terra pelos pescadores que utilizavam o local estrategicamente para a caça submarina responsável e para a pesca.

Na Figura 32 é possível visualizar-se o Píer que agora está inacessível e moradores acessando o mar através de uma pequena rampa.

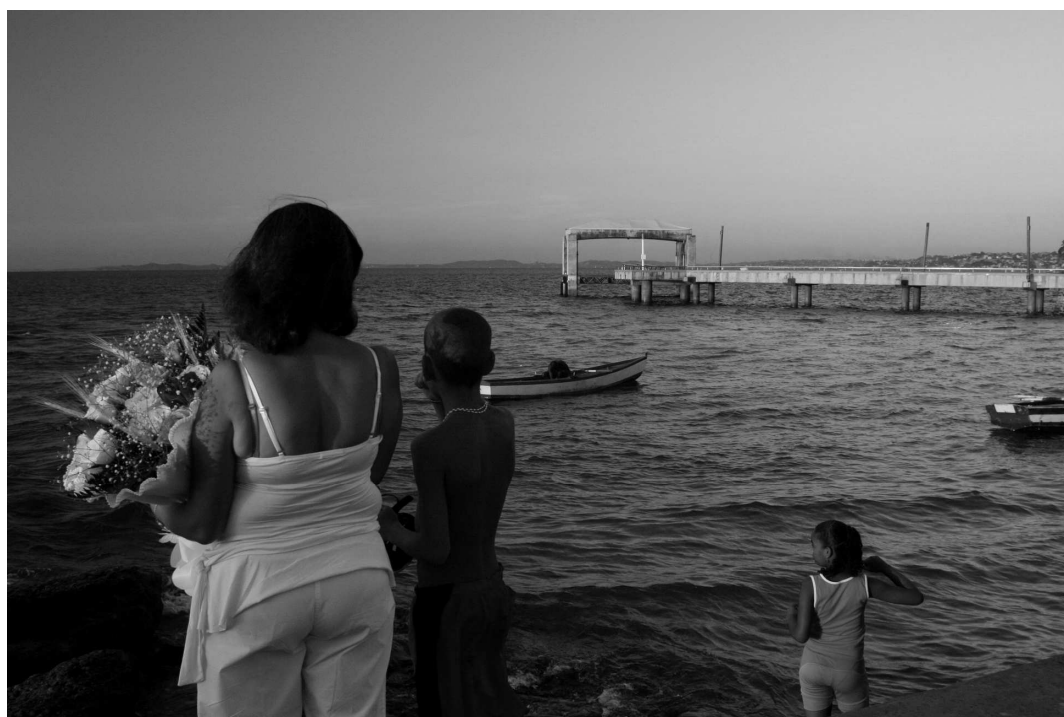


Figura 32 - Píer da Ponta de Humaitá e moradores acessando o mar através da rampa lateral 2007

Foto: Mariana Gadelha (2007).

Foi feita uma parte da instalação dos toldos sintéticos na região da antiga ponte e do que seria o atracadouro. Os toldos são sustentados por barras metálicas com material idêntico ao utilizado para construir o corrimão o que aumentava o reflexo dos raios de sol, incomodando ainda mais quem tenta se aproximar para visualizar o local, pois a combinação

das barras metálicas com a cor branca do toldo faz o ambiente desconfortável para os olhos, além de destoar completamente da arquitetura original da área.

A Ponta de Humaitá recebeu uma iluminação especial chamada iluminação cênica o que dá um tom de espetáculo da modernidade ao ambiente. Todo esse aparato contemporâneo é completamente dispensável quando se fala em revitalização ou restauração. O que aconteceu na Ponta de Humaitá foi uma reforma e não uma revitalização.

Sendo assim, as possibilidades de potencialização territorial nesta área foram contraditoriamente negadas, desde que se encerraram as obras, em 2001. Sobre as intervenções, um das moradoras entrevistadas preencheu o campo de observações livres do questionário com esse texto:

“Acho que a intenção de revitalizar a área foi positiva no aspecto segurança. Hoje podemos transitar por ali sem medo de assaltos. Porém o local foi totalmente descaracterizado. O aspecto rústico do Humaitá foi esquecido. As barras de ferro e o granito dão um ar de modernidade que não casam com a nostalgia inerente do lugar. E o bloqueio da ponte, além de desnecessário, exclui um dos principais atrativos, tanto para os turistas, que perdem a visão mais para o centro do mar, quanto para os moradores, que utilizavam o local estratégico para pesca e banho de mar³⁷”

De acordo com os relatos de moradores e com a análise do local, constatou-se que a segurança pública na região estava precária e melhorou muito por causa do projeto, inclusive um auto-módulo da Polícia Militar da Bahia (PMBA) foi instalado na área e a vigilância passou a ser constante. Além do módulo policial, foi contratada uma empresa de segurança particular, o que logicamente inibiu o uso de drogas na região, porém, desde o final do ano 2002, o número de seguranças foi diminuindo, bem como o número de militares.

Atualmente, não há ninguém que seja responsável pela segurança da comunidade a partir das 20h e não há mais nenhuma segurança particular, ou seja, além das irreversíveis mudanças territoriais, tudo está voltando a ser como era antes das obras.

Sobre a questão das intervenções terem apresentado um lado positivo, uma moradora se manifestou:

“Embora tenha desconsiderado todas as características originais deste sítio histórico, fato que me incomoda bastante, a reurbanização diminuiu bastante a utilização do local para

³⁷ Depoimento transcrito literalmente do questionário da pesquisa, respondido por Mariana Barros, Administradora de Empresas – Moradora da Boa Viagem.

*o uso de drogas ilícitas e entorpecentes além da diminuição da prática de atos sexuais chegou a me constranger em várias ocasiões que estive lá para apresentar a área a pessoas de outros estados e até mesmo de Salvador para que pudessem conhecer o manancial de belezas naturais localizado neste ponto, hoje completamente sem alma e sem história, porém seguro”.*³⁸

Possivelmente, a Sra. Maria do Socorro Rocha Góes da Silva não poderia dizer isso hoje, pouco mais de 1 ano após esta declaração, já que o policiamento que existe atualmente na área não é ostensivo o bastante para inibir atos ilícitos e a região voltou a ser insegura.

Os impactos e potencialidades econômicos do turismo e lazer náutico na Baía de Todos os Santos, na cidade de Salvador são bastante expressivos e inclusive foi o que motivou o desenvolvimento de um projeto como o Via Náutica.

De acordo com Silva (2004, p.262), “o turismo em sua forma mais simples surge como uma corrente massiva que se desloca desde um mercado de origem até um núcleo receptor, apresentando dois problemas básicos: sua má distribuição no tempo e sua polarização no espaço”.

O produto turístico se realiza por intermédio de um composto de atividades e serviços relativos ao alojamento (indústria das construções e indústria de transformação), à alimentação e às bebidas (atividade agrícola e indústria alimentícia), aos transportes (indústria de transformação e de consumo energético, além de serviços), às aquisições de produtos locais (artesanato e indústria do vestuário ou de transformação), às visitas e aos divertimentos (serviços). Todas essas atividades são ligadas a uma atração natural ou cultural. Este conglomerado de atividades permite a realização do produto turístico que na sua fase final é atividade produtiva, de serviços. (SILVA, 2004, p.262-263).

Desse modo, a atividade do turismo se encontra no incentivo e na circulação econômica dos bens naturais e culturais, que, anteriormente, eram considerados bens livres e mantinham-se distantes dos circuitos econômicos (SILVA, 2004).

No instante em que o Turismo torna-se responsável pela circulação econômica dos bens naturais e culturais, o Estado que subsidia essa atividade deve se responsabilizar pela manutenção e conservação desses bens naturais e culturais, haja vista que são exatamente esses bens que legitimam uma atividade que busca no novo, no “próprio”, no que um local tem de particular, que só se encontra naquela região, possibilidade de lazer e de negócios.

³⁸ Depoimento transcrito literalmente do questionário da pesquisa de campo, respondido por Maria do Socorro Rocha Góes da Silva Professora – Moradora do Alto do Bonfim.

É nesse sentido que a construção de píeres e atracadouros para proporcionar ao turista possibilidades alternativas de visitação aos sítios históricos de uma cidade deveria ser uma fonte contínua de crescimento e desenvolvimento local, o que não aconteceu em Salvador por ocasião da construção do que seria a primeira etapa de um projeto inédito no Brasil.

Salvador possui todas as condições para investir nesse setor, criar oportunidades, favorecer a geração de emprego e renda, a entrada de receita e divisas no Estado, por conta das privilegiadas formas geográficas que comprovam a vocação do Estado e, especialmente, da sua capital Salvador, para o turismo e o lazer náutico.

Contudo, o planejamento de uma atividade como essa, deve acontecer respeitando todos os aspectos socioculturais, geográficos, ambientais e econômicos de uma região, para que problemas de ordem físico-territorial e sociocultural não venham a se repetir em outros sítios históricos. Antes de intervir para melhorar é necessário avaliar a forma como aquele ambiente é percebido pelos seus habitantes.

Para que um projeto dessa ordem alcance sucesso, a sociedade precisa ser consultada e escutada. Os termos precisam ser claros e os parâmetros devem ser pautados através de um acordo que atenda os anseios da população e que não comprometa a viabilidade dos projetos.

O que não pode acontecer é o desenvolvimento de projetos de tal magnitude, como o projeto Via Náutica que interferiu diretamente na sociedade e no seu território público, na cultura e economia local, tendo 64% da população declarado estar ciente dessas intervenções, conforme a pesquisa de campo demonstra.

Embora 64% seja um percentual elevado de pessoas que se declararam cientes do que ali se fez, não se pode menosprezar os 36% que se declararam alheios à realização do projeto, visto que se tratava de um projeto de tamanha magnitude.

A despeito disso tudo, uma das mais antigas moradoras da Ponta de Humaitá ao responder a pesquisa, deu o seguinte depoimento:

“Não houve qualquer tipo de preocupação com a conservação da nossa memória aqui. Fizeram o que quiseram e a população aceitou sem reclamar em troca de uma segurança inconsistente que nem existe mais e o pior de tudo é que se sabe que nada vai melhorar, só piorar pois já é notório que a Ponta de Humaitá não faz mais parte de nenhum projeto turístico. Tenho certeza que 99% das pessoas que participarem da sua pesquisa vão aprovar o gesto da prefeitura, mas vamos andando e com o tempo todos vão entender que eu não estou sendo do contra apenas e tenho certeza também que se você fizer essa mesma

pesquisa daqui um ano ou dois vai ver que o número de pessoas que concordaram vai diminuir bastante. O que se fez aqui foi um crime contra o patrimônio público, mas eu sou apenas 1% da pesquisa não é mesmo?”³⁹

A respeito da consulta por parte do Estado à sociedade, um dos moradores entrevistados declarou no campo livre de observações do questionário:

“Os poderes públicos deveriam ter consultado a comunidade antes de intervir na Ponta de Humaitá, principalmente pela total descaracterização realizada e posterior abandono do Projeto Via Náutica”⁴⁰.

O Turismo náutico e de lazer na Baía de Todos os Santos é uma fonte de muitas possibilidades, porém o planejamento municipal para o desenvolvimento de qualquer atividade turística deve visar diretamente o benefício da população.

Projetos que atendam apenas a demanda de turistas, já que o turismo tem como principal característica a sazonalidade e os turistas que visitam a cidade, em muitos casos, não retornam, tendem a ser inadequados. Portanto, o foco de qualquer projeto desenvolvimentista deve ser a população residente no local.

O projeto Via Náutica já começou errado por conta do seu projeto original que não contava com recursos federais, além de ter desconsiderado a memória coletiva e as questões de circulação e de manutenção de um sítio histórico como o da Ponta de Humaitá.

Em relação aos impactos e às potencialidades socioculturais relativas ao Projeto Via Náutica na Península de Itapagipe é muito importante dizer que em ambos, as potencialidades e os impactos observados no marco temporal dessa dissertação – 2000 a 2005 - foram proporcionais aos investimentos realizados na região para fins de desenvolvimento do turismo e do lazer náutico.

Não há dúvidas de que o projeto Via Náutica, se bem conduzido traria inúmeros benefícios de ordem socioeconômica e territorial para a população de Itapagipe, inclusive as intervenções realizadas no local em um determinado momento foram úteis para o bairro. Contudo não houve e não haverá uma continuidade do projeto; pelo contrário, a Ponta de Humaitá está perdendo todos os benefícios que a Via Náutica inicialmente proporcionou, aliado ao ônus da descaracterização decorrente das intervenções.

³⁹ Depoimento transcrito literalmente do campo de observação do questionário da pesquisa de campo, respondido por Maria Cecília Gouveia Advogada – Moradora da Ponta de Humaitá, nº 57, há mais de 50 anos.

⁴⁰ Depoimento transcrito literalmente do campo de observação do questionário da pesquisa de campo, respondido por Taiane Fernandes Jornalista – Moradora do Roma.

Os benefícios urbanos foram feitos a partir da negação e da degradação de uma série de áreas do bairro e todas essas áreas isoladas, formam hoje um todo descaracterizado, o todo – lugar- da Ponta de Humaitá.

Os impactos socioculturais no sítio histórico da Ponta de Humaitá foram relativos à descaracterização do seu patrimônio cultural. A respeito desse conceito, existe um consenso, e os teóricos se referem a “uma construção social” da forma, uma construção social, ou cultural, porque é uma idealização construída.

Aquilo que é ou não é patrimônio cultural e social depende do que, para um determinado coletivo humano e num determinado lapso de tempo, se considera socialmente digno de ser legado às gerações futuras.

Trata-se de um processo simbólico de legitimação social e cultural de determinados objetos que conferem a um grupo um sentimento coletivo de identidade. Neste sentido, toda a construção patrimonial é uma representação simbólica de uma dada versão da identidade, de uma identidade “manufaturada” pelo presente que a idealiza.

Assim sendo, o patrimônio cultural compreenderá então todos aqueles elementos que fundam a identidade de um grupo e que o diferenciam dos demais.

Neste sentido, o elemento determinante que define o conceito de patrimônio é a sua capacidade de representar simbolicamente uma identidade, sendo os símbolos um veículo privilegiado de transmissão cultural. Os seres humanos mantêm através desses símbolos estreitos vínculos com o passado.

É através desta identidade passado-presente que os indivíduos se reconhecem coletivamente como iguais, que se identificam com o restante das pessoas dos grupos sociais. É o ponto que os diferenciam dos demais.

O passado dá a um homem o sentido de identidade, de pertencimento e faz a sociedade mais consciente da continuidade, como pessoas através do tempo. A memória coletiva de um grupo é fabricada pelo tempo. A memória coletiva é materializada no presente pelo legado material, símbolos particulares que reforçam o sentimento coletivo de identidade e que alimentam no ser humano a reconfortante sensação de permanência no tempo.

Os objetos do passado proporcionam estabilidade, pois se o futuro é aquele destino essencialmente incerto e o presente aquele instante fugaz, a única certeza que o ser humano possui é a verdade irrefutável do passado.

Hoje, porém, a forma como a sociedade se relaciona com o passado é profundamente influenciada pelo extremo dinamismo que a caracteriza e pela tremenda aceleração da velocidade da mudança social no período moderno.

Por esta razão, os modelos de identificação outrora estabelecidos com o passado, sob a forma de tradição, perdem continuidade. O passado é uma realidade tão distante da experiência individual da atualidade.

Diante do que se expôs a respeito do Patrimônio Cultural na Ponta de Humaitá, o que se percebe é um olhar especial para a atividade do turismo. É como um “desabrochar” de uma nova atividade econômica que muitas vezes, tem como consequência uma descaracterização local.

Uma metamorfose para a adequação aos padrões de consumo mundial. Uma transformação que pode ser mórbida para as raízes da comunidade anfitriã. Daí, mais ainda, cresce a importância do planejamento como parte de uma estratégia mais global de desenvolvimento socioeconômico e cultural que subsidia as políticas públicas para o setor.

A presente dissertação buscou responder se as intervenções públicas, realizadas a partir do ano 2000 na Ponta de Humaitá, causaram prejuízos de ordem territorial e sociocultural à comunidade da Península de Itapagipe e ao pleno desenvolvimento da atividade do turismo no local.

A atividade do turismo certamente é uma importante atividade no desenvolvimento econômico do estado da Bahia e, sem dúvidas, merece atenção e investimentos pois se trata de uma atividade que tem a grande vantagem de gerar receita e atrair divisas através de modo lícito e sem incidir em impostos.

Assim como existe a certeza de que a atividade do turismo vem crescendo muito existe também a certeza de que a atividade do turismo só se legitima com a preservação do que se tem de próprio, de particular.

A partir do apresentado a respeito dos projetos turísticos em Itapagipe, pode-se afirmar que a Ponta de Humaitá, bem como todos os pontos onde se pretende implantar futuros cais de apoio prometidos pelo projeto Via Náutica, reúnem uma história significativa, acolhendo elementos socioculturais, passando pelos elementos naturais, capazes de desenvolver o turismo, transformando assim toda a área num forte atrativo para os visitantes da cidade.

O fortalecimento da atividade do turismo pode intervir, por exemplo, na região Ponta de Humaitá, com o objetivo de se apropriar de sua história e utilizá-la de forma a valorizar a área como um todo e criar uma maior consciência na população local e no turista com relação à necessidade de um povo e de uma sociedade para o cultivo da sua memória e de sua cultura.

O desenvolvimento da atividade do turismo, com certeza, precisa de intervenções públicas e melhorias nos setores de infra-estrutura, porém para o desenvolvimento de um turismo responsável é necessário que intervenções desse tipo só sejam feitas com um estudo prévio e com a participação efetiva da sociedade.

A realização de intervenções desse caráter precisam ser estudadas. Os impactos que possam ser causados precisam ser observados confirmados antes que quaisquer modificações sejam feitas.

A pesquisa que subsidiou esta dissertação mostrou que 64% da população local estava ciente das modificações que seriam feitas na Ponta de Humaitá para fins do desenvolvimento do projeto Via Náutica, o que é pouco, considerando a dimensão do projeto. A sociedade precisa estar 100% ciente do que será feito, as pessoas precisam ser informadas.

O turismo cultural é uma atividade turística que utiliza de forma sustentável, o patrimônio natural, o patrimônio construído, o patrimônio imaterial, incentiva a sua conservação em busca formação de uma consciência ambientalista através da interpretação do ambiente, o que promove o bem-estar das populações locais.

A prática de um turismo recreativo e de lazer, que se utiliza de forma sustentável dos patrimônios natural e cultural, incentiva a sua conservação, promove a formação de consciência ambientalista e garante o bem-estar das populações envolvidas.

Sendo assim, pode-se concluir que o projeto Via Náutica teria sido muito bom, não só para a cidade de Salvador, como para todo o estado da Bahia, se tivesse sido levado adiante, o que não aconteceu e não acontecerá.

Se, antes, as críticas eram em relação à forma como o projeto modificou e descaracterizou a área, agora as críticas vão além disso e entram pela questão do planejamento estratégico e do financiamento de projetos como esse.

“O planejamento do espaço turístico deve ter como referência a realidade do lugar e, só a partir daí, escolher as possibilidades de agregar novas formas e funções, sem correr o risco de perder os atributos locais” (BOULLON, 1997 p.98).

É importante salientar que esta dissertação não quis provocar uma esfera de pessimismo sobre os impactos que a implementação de projetos para o desenvolvimento do turismo provoca.

Fica como sugestão desta dissertação uma atitude prudente com o otimismo econômico que, ao pleitear lucros e benefícios a curto prazo pode perder o controle dos custos socioambientais no médio e longo prazo.

A atenção e o cuidado com a memória e com a importância do significado de um local para uma comunidade devem ser previstos no planejamento turístico, pois o planejamento turístico deve servir como um planejamento do lugar, da vida daqueles que permanecem em suas trajetórias cotidianas, independentes das especulações e da super valorização que em muitos casos, repentinamente, o seu lugar recebe.

A urbanização turística é um processo que expõe o lugar ao diálogo com o mundo. Um processo dessa magnitude pode confundir, embaralhar os lugares e construir, em cada um, sociedades multi-culturais e se o papel do turismo na super valorização e no consumo dos lugares tem sido acentuado com a preservação físico-territorial e sociocultural dos ambientes turísticos, torna-se fundamental que o planejamento turístico considere o novo processo de urbanização que se revela, bem como as potenciais formas de impactar e alterar o equilíbrio dos lugares e suas populações originais - os territórios e as culturas envolvidas.

REFERÊNCIAS

- ABSABER, A. N. **Litoral do Brasil**. São Paulo: Meta Vídeo, 2002.
- ABSY, M. L. **Glossário de meio ambiente**. Brasília: [S.l], 2005.
- ADAMS, B. M. **Preservação urbana: gestão e resgate de história**. Florianópolis: UFSC, 2002.
- AGUIAR, D. V. de. **Descrições práticas da Província da Bahia**. Rio de Janeiro: Cátedra; Brasília: INL, 1979.
- ALBAGLI NETO, I. **O papel das sociedades de capital de risco no processo de criação e desenvolvimento de pequenas e médias empresas: análise de risco**. Rio de Janeiro, 1992. 220 f. Dissertação (Mestrado). Curso de Ciências Contábeis. Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, 1992.
- ALBAN, M. O novo enigma baiano: questão urbano-regional e alternativa de uma nova capital. **Revista Desenbahia**, Salvador, v. 2, n. 4, p. 83-99, mar. 2006.
- ALFAYA, T. V. **Memórias de Itapagipe**. Salvador: Universidade Salvador - Unifacs, 2004. Disponível em: <www.etur.com.br>. Acesso em: 18. jun. 2006.
- ALIATA, F; SILVESTRI, G. **El paisaje en el arte y las ciencias humanas**. Buenos Aires: Centro Editor de América Latina, 1994.
- AMADO, J. **São Jorge dos Ilhéus**. 52. ed. Rio de Janeiro: Record, 1999.
- AMARAL, G.; VILA NOVA, S. Economia política do conhecimento: sua importância para o conceito de cultura. **Ciência & Trópico**, Recife: Fundação Joaquim Nabuco, v.21, n. 2, jul./dez. 1993.
- ANDRADE, J.V. de. **Turismo: fundamentos e dimensões**. São Paulo: Ática, 1991.
- ANDRADE, M. P. **Ilhéus: passado e presente**. 2. ed. Ilhéus: Editus, 2003.
- ANSARAH, M. G. dos R. **Formação e capacitação do profissional em turismo e hotelaria: reflexões e cadastro das instituições educacionais do Brasil**. 5. ed. São Paulo: Aleph, 2002.
- ARANTES, A. A. **O que é cultura popular**. 14. ed. São Paulo: Brasiliense, 1990.
- ARAÚJO, U. C. de. A Baía de Todos os Santos: um sistema geo-histórico resistente. **Bahia Análise e Dados**, Salvador, p.1-16, 1 out. 2002.
- _____. **Le politique et l'économique dans une société esclavagiste**. Bahia, 1820/1889. 1992. 429 p. Thèse (Doctorat). Université de Paris – Sorbonne. Paris, 1992.
- AZEVEDO, J.; IRVING, M. A. **Turismo: o desafio da sustentabilidade**. São Paulo: Futura, 2002.
- AZEVEDO, P. O. D. de (Org.). **Inventário de proteção do acervo cultural**. São Paulo: Roca, 1985.

BAHIA. Sistema estadual de informações ambientais da Bahia. **APA Baía de Todos os Santos:** importância e localização. Disponível em: <<http://www.seia.ba.gov.br/apa/apabts/template01.cfm?idCodigo=78>>. Acesso em: 10 jan. 2007.

BAHIA. Secretaria de Planejamento. Prodetur (Org.). **Bahia que faz:** densificação da base econômica e geração de emprego e renda. 2004. Disponível em: <http://www.seplan.ba.gov.br/arquivos/rele_atividades2005/html/pdf/vol.2/04%20Turismo.pdf>. Acesso em: 15 set. 2006.

_____. Secretaria da Cultura e Turismo. **Relatório de movimentação de cruzeiros marítimos:** temporada 2006 / 2007. Salvador, 2006.

_____. **Século XXI:** consolidação do turismo – estratégia turística da Bahia, 2003-2020. Salvador, 2005.

_____. **Lenda narrada em roteiros turísticos da Bahia:** Baía de Todos os Santos. Salvador, 2003.

BAHIA. Secretaria da Indústria Comércio e Turismo; Instituto do Patrimônio Artístico Cultural – IPAC-BA. **Inventário de proteção do acervo cultural:** monumentos de município de Salvador. 2 ed. Salvador, 1994a.

BAHIA. Secretaria da Indústria, Comércio e Turismo. EMTURSA - Empresa de Turismo da Bahia S/A. **Manual de informações turísticas de Salvador.** Salvador, 1994b.

BAHIA. Secretaria de Transporte e Infra-estrutura Urbana. **Documento oficial de orientação Projeto Via Náutica.** Salvador, 1999.

BAHIA. Fundação Gregório de Mattos. Faculdade de Arquitetura da UFBA. **Evolução física de Salvador.** Salvador: Pallotti, 1998.

BAHIA. Instituto do Artístico Patrimônio Cultural - IPAC. **Inventário de proteção ao acervo cultural:** monumentos e sítios do Litoral Sul. Salvador: 1988.

BAHIA MARINA. Disponível em: <www.bahiamarina.com.br>. Acesso em: 16 out. 2006.

BARBOSA, C. R. A. Síntese histórica de Ilhéus. **Revista Ilhéus**, Ilhéus, v. 6, p. 3-5, 2004.

BARRETTO, M. **Turismo e legado cultural:** as possibilidades do planejamento. Campinas: Papyrus, 2000. (Coleção Turismo).

BECKER, H. **Métodos de Pesquisa em Ciências Sociais.** São Paulo: Hucitec, 1994

BELLESA, M. (Ed.). Conferência de Ignacy Sachs: da civilização do petróleo a uma nova civilização verde: biomassa, nova matriz energética e agricultura familiar. **Estudos Avançados**, São Paulo: Iea-Usp: Instituto de Estudos Avançados da Universidade de São Paulo, v. 17, n.55, p.1-1, 15 jun. 2003. Disponível em: <<http://209.85.165.104/search?q=cache:jnEu3lvI2YJ:www.iea.usp.br/iea/contato/contato59.html+Confer%C3%Aancia+Da+civiliza%C3%A7%C3%A3o+do+petr%C3%B3leo+a+uma+nova+civiliza%C3%A7%C3%A3o+verde&hl=pt-BR&ct=clnk&cd=2&gl=br>>. Acesso em: 23 fev. 2007.

BELTRÃO, A. R. Patrimônio cultural: novas fronteiras. **Revista Prima Face**, v. 1, n.1, jul./dez. 2002.

BELTRÃO, O. ; BELTRÃO, M. (Org.). **Correspondência: linguagem & comunicação**. 20. ed. São Paulo: Atlas, 1998.

BENI, M. C. **Análise estrutural do turismo**. 9. ed. São Paulo: Senac São Paulo, 2004a.

_____. **O turismo na visão de Mário Beni**. 2004b. Disponível em: <http://www.sobreturismo.com.br/painel.asp%3Ftipo%3D14%26cod%3D1107+Mario+Beni+2005&hl=pt-BR&ct=clnk&cd=1&lr=lang_pt>. Acesso em: 16 out. 2005.

_____. Política e estratégia regional: planejamento integrado e sustentável do turismo. In: LAGE, B. H. G.; MILONE, P. C. (Org.). **Turismo: teoria e prática**. São Paulo: Atlas, 2000.

_____. **Análise do desempenho do sistema nacional de turismo instituído na administração pública**. 1991. Tese (Livre docência) – Escola de Comunicações e Artes da Universidade de São Paulo - USP, São Paulo: USP, 1991.

BERMAN, M. **Tudo o que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade**. 12. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

BERTALANFFY, L. Von. **Teoria dos sistemas**. Berlin: Aduaneira, 1963.

BERTRAN, G. Paisaje y geografia física global. In: MENDONZA, J. G. ; JIMÉNEZ, N. O., (Eds.). **El pensamiento geográfico**. Madrid: Alianza, 1982.

BEZERRA, L. M. Turismo náutico precisa de infra-estrutura para crescer. **Mar & mar: sua revista de bordo**, Vitória, n.60, p.1-1, 25 jan. 2007. Disponível em: <<http://www.revistamaremar.com.br/index.php?meio=artigos&id=61>>. Acesso em: 1 fev. 2007.

BHABHA, H. K. **O local da cultura**. Tradução de Myriam Ávila, Eliana Lourenço de Lima Reis e Gláucia Renate Gonçalves. Belo Horizonte: UFMG, 2003.

BISSOLI, M. Â. M. A. **Planejamento turístico municipal com suporte em sistemas de informação**. São Paulo: Futura, 1999.

BOAVENTURA, E. M. **Metodologia da pesquisa: monografia, dissertação, tese**. 1. ed. Salvador: Atlas, 2004.

BOHAN, H. de V. **Los museos em el mundo**. Barcelona: Salvar, 1979.

BOULLÓN, R. **Planejamento do espaço turístico**. Tradução de Josely Vianna Baptista. São Paulo: EDUSC, 2002. (Coleção Turis).

BOZZANO, H. **Territorios reales, territorios pensados, territorios posibles**. Buenos Aires: Espacio Editorial, 2000.

BRASIL. Instituto Brasileiro de Turismo. **Condições do ecoturismo**. Disponível em: <<http://www.embratur.gov.br>>. Acesso em: 20 jun. 2005a.

BRASIL. **Pólos de turismo rural**. 2003/2004. Disponível em: <<http://www.embratur.gov.br>> Acesso em: 25 out. 2005b.

BRASIL. Instituto Histórico e Geográfico do Brasil - IHGB. (Org.). **EPUCS: história original**. Disponível em: <www.ihgb.org.br>. Acesso em: 18 set. 2006.

BRASIL. Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998. Dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 12 fev. 1998. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/ccivil/LEIS/L9605.htm>>. Acesso em: 17 jan. 2007.

BUZZELL, R. D.; GALE, B. T. **O impacto das estratégias de mercado no resultado das empresas**. São Paulo: Pioneira, 1991.

CALMON, J. Itapagipe ainda guarda encantos do antigo bairro. **A Tarde**, Salvador, 29 mar. 1983. Caderno de Turismo, p. 3.

CAMMPI - COMISSÃO DE ARTICULAÇÃO E MOBILIZAÇÃO DOS MORADORES DA PENÍNSULA DE ITAPAGIPE – CAMMPI. **Viver Itapagipe**. Salvador. Disponível em: <<http://www.cammpi.org.br/>>. Acesso em: 5 jan. 2007.

CANCLINI, N. G. **Culturas híbridas. Estratégias para entrar e sair da modernidade**. Tradução de Heloísa Pezza Cintrão e Ana Regina Lessa. 3 ed. São Paulo: Edusp, 2000.

CANTERO, N. O. (Org.). **El pensamiento geográfico. Estudio interpretativo y antología de textos (de Humboldt a las tendencias radicales)**. Madrid: Alianza Editorial, 1982.

CARLOS, A. F. **A cidade**. São Paulo: Aleph, 2001.

CARLOS, B. de. Filicaya e sua influência no estilo renascentista baiano. **A Tarde**, Salvador, 1 maio 1983. Caderno 1. p.1.

CARNEIRO, M. Bahia espera manter a posição de maior captadora de recursos. **Gazeta Mercantil**, Salvador, 7 mar. 2002, p. 4.

CASTRO, A. **Turismo e carnaval na Bahia**. 2005. Disponível em: <www.institutovirtualdeturismo.com.br>. Acesso em: 1 abr. 2006.

CASTRO, G. Aparência de cidade do interior encanta moradores e visitantes. **A Tarde**, Salvador, 27 out.1996. Caderno 2, p.4-5.

CASTRO, I. E. de; GOMES, P. C. da C. ; CORRÊA. R. L. (Org.). **Geografia conceitos e temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995.

CASTRO, R. F. de. Historiografia da esquerda brasileira: balanço e perspectivas. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA, 22., 2003, João Pessoa. **Anais...** João Pessoa: UFPB, 2003.

CARVALHO, P. **Um mar de oportunidades**. 2006. Disponível em: <http://www.sebrae-sc.com.br/novos_destaques/oportunidade/mostrar_materia.asp?cd_noticia=7045>. Acesso em: 3 fev. 2007.

CAVACO, C. **Turismo rural e desenvolvimento local**. São Paulo: Hucitec, 1996.

CENAB - CENTRO NÁUTICO DA BAHIA. **Missão e objetivos da Cenab**. 2006a. Disponível em: <www.cenab.com.br/cenab.html%C3%A3o+promover&hl=pt-BR&ct=clnk&cd=1&lr=lang_pt>. Acesso em: 15 ago. 2006.

_____. **Regatas - ralis - eventos**. 2006b. Disponível em: <<http://www.cenab.com.br/>>. Acesso em: 10 jan. 2007.

CID TEIXEIRA. **Cidade baixa: história original**. Disponível em: <<http://www.cidteixeira.com.br/Template.asp?nivel=0001&identidade=1>>. Acesso em: 18 set. 2006.

CLARKE, G. L. **Elements of ecology**. New York: Jhon Wiley & Sons, 1954.

CODEBA - Companhia das Docas do Estado da Bahia. **[Site oficial]**. Disponível em: <www.codeba.com.br>. Acesso em: 6 set. 2006.

CONWAY, MC K. **Lifetime service award, council for urban development**. Georgia: [S.l.], 1998.

CORIOLOANO, L. N. M. T. (Org.). **O turismo de inclusão e o desenvolvimento local**. Fortaleza: Premius, 2003.

CRUZ, M. J. V. ; ROLIM ,C. F.C. ; HOMSY,G.V. **Uma aplicação do Modelo de dados em painéis na identificação dos principais determinantes do turismo internacional a partir do Statistical Yearbook 2004 da OMT/ UWNTO**. Brasília: 2006, UFPR/IPEA. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/pub/td/2006/td_1149.pdf >. Acesso em: 21 mar. 2007.

CRUZ, J. Jorge Cruz: [depoimento]. 2004. **Diário de Notícias**, Lisboa, p. 1-2. 12 abr. 2004. Entrevista concedida pelo Geólogo do Instituto de Meteorologia de Lisboa. Disponível em: <http://209.85.165.104/search?q=cache:jCpC5h6vdNcJ:dn.sapo.pt/2004/12/27/tema/e_como_deixar_cair_pedra_agua.html+ge%C3%B3logo+portugu%C3%AAs+Jorge+Cruz+tsunami&hl=pt-BR&ct=clnk&cd=3&gl=br&lr=lang_pt>. Acesso em: 6 set. 2005.

CRUZ, R. de C. A. **Política de turismo e território**. São Paulo: Contexto, 2000.

CURIA (Portugal). Repórter (Comp.). **Conversões aéreas: EUA**. Disponível em: <www.curia.eu.int/pt/actu/comuniques/cp06/aff/index.htm>. Acesso em: 14 mar. 2006.

DE FONSECA ; GOLDENBERG. Análise do sistema turístico. In: SEMINÁRIO CIÊNCIA E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL, 1997, São Paulo. **Anais...** São Paulo: LEPaC-USP , 1997.

DEL RIO, V. ; OLIVEIRA, L. (Org.) **Percepção ambiental: a experiência Brasileira**. São Carlos: UFSCAR, 1996.

DENIS, F. B. In: ARAÚJO, U. C. de. A Baía de Todos os Santos: um sistema geo-histórico resistente. **Bahia Análise e Dados**, Salvador, n.1, p.1-16, out. 2002.

DOLABELA, F. **Oficina do empreendedor**. 3. ed. São Paulo: Cultura, 2000.

DÓREA, L. E. **Os nomes das ruas contam histórias**. Salvador: Câmara Municipal, 1999.

DOWBOR, L. Educação, tecnologia e desenvolvimento. In: BRUNO, L. (Org.). **Educação e trabalho no capitalismo contemporâneo**. São Paulo: Atlas, 1996.

EMERECIANO, J. Marinha e trópico. In: SEMINÁRIO DE TROPICOLOGIA: TRÓPICO & CIÊNCIA POLÍTICA, LIVRO ESCOLAR, EDUCAÇÃO MÉDIA, OLHOS, CIDADE, FRUTICULTURA, COMUNICAÇÃO, MARINHA, 1970, Recife. **Anais...** Recife: Universidade Federal de Pernambuco - UFP, 1977. v.2.

- FAGGIONATO, S. Percepção Ambiental. **Ambiente Brasil**, Curitiba, p.1-1, 5 jan. 2007. Disponível em: <<http://www.ambientebrasil.com.br/composer.php3?base=./educacao/index.php3&conteudo=./educacao/artigos/percambiental.html>>. Acesso em: 03 fev. 2007.
- FERREIRA, M. S. ; OLIVEIRA, L. C. ; MELO, M. S. Aspectos florísticos e econômicos de uma floresta secundária antiga, no município de Bragança-PA. In: CONGRESSO NACIONAL DE BOTÂNICA, 51., 2004, Brasília. **Anais...** Brasília: USP, 2004.
- FUNDAÇÃO GREGÓRIO DE MATOS – FGM. Disponível em: <<http://www.cultura.salvador.ba.gov.br/index2.php>>. Acesso em: 13 jun. 2006.
- GADIESH, O.; GILLBERT, J. L. (Org.). Profitt pools do HBR: a fresh look strategy. **12 Manage**. 1998. Disponível em: <http://216.239.51.104/search?q=cache em: KChKIVAWd6UJ: www. 12manage.com/ methods_profit_pools_pt.html+orit+gadiesh+e+james+L.Gilbert&hl=pt-BR&ct=clnk&cd 1&lr=lang_pt>. Acesso em: 13 dez. 2006.
- GASTAL, S. (Org.). **Turismo: 9 propostas para um saber-fazer**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2001. (Coleção Comunicação, 4).
- GENRO, A. F. **Marxismo filosofia profana**. Porto Alegre: Tchê! Editora, 1986.
- GOLDENBERG, M. **A arte de pesquisar: como fazer uma pesquisa qualitativa em Ciências Contábeis**. 2. ed. São Paulo: Record, 1997.
- GONÇALVES, C.W. P. **Os (Des) caminhos do meio ambiente**. São Paulo: Contexto, 1989.
- GRANDE Enciclopédia Larousse Cultural. Rio de Janeiro: (Ed.) Nova Cultura, 1999.
- GRIGG, D. Regiões, modelos e classes. CHORLEY, R. ; HAGGETT, P. (Orgs.). **Modelos integrados em Geografia**. Rio de Janeiro: Livros Técnicos e Científicos ; Editora da Universidade de São Paulo, 1974.
- HAECKEL, E. **Historia da criação dos seres organizados segundo as leis naturais**. Tradução de Eduardo Pimenta. Barcelona: [S.l],1968.
- HALL, S. **A identidade cultural na pós-modernidade**. Tradução de Tomaz Tadeu da Silva e Guacira Lopes Louro. 3. ed. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.
- HARVEY, D. **A justiça social e a cidade**. São Paulo: Hucitec, 1980.
- HEIDRICH, A. Fundamentos da formação do território moderno. **Boletim Gaúcho de Geografia**, Porto Alegre, n. 23, 1998.
- HUMBOLDT, A. Von. Cosmos. Ensayo de una descripción física del mundo. In: MENDOZA, J. G. ; JIMENEZ, J. M. ; CANTERO, N. O.(Org.). **El pensamiento geográfico. Estudio Interpretativo y Antologia de Textos (De Humboldt a las tendencias radicales)**. Madrid: Alianza Editorial, 1982.
- I BONFIM.COM. Portal Oficial da Cidade Baixa do Salvador. Disponível em: <<http://www.ibonfim.com>>. Acesso em: 18 set. 2006.
- IGNARRA, L. R. **Fundamentos do turismo**. 4. ed. São Paulo: Pioneira, 2002.

IRMÃOS Conversos Beneditinos. Por um monge beneditino do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Lúmen Crhisti, 1994.

INSTITUTO CID TEIXEIRA. **Histórias sobre a velha Salvador**. Salvador, 2004. Disponível em: <www.cidteixeira.com.br>. Acesso em: 18 set. 2006.

KELLER, P. Uma nova maneira de ver o turismo global. In: TRIGO, L. G. G. (Ed.). **Análises regionais e globais do turismo brasileiro**. São Paulo: Rocca, 2005.

KNAFOU, R. Turismo e território: por uma abordagem científica do turismo. In: RELPH, E. C. As bases fenomenológicas da Geografia. **Revista de Geografia**, v.4, n.7, 1999.

KRIPPENDORF, J. **Sociologia do turismo**: para uma nova compreensão do lazer e das viagens. 2. ed. São Paulo: Aleph, 2001. Coleção Turismo.

KRUGMAN, P. **Development, geography and economic theory**. Cambridge: MIT, 1995.

KUHN, T. **A estrutura das revoluções científicas**. São Paulo: Perspectiva: 1996.

LAGE, B. H. ; MILONE, P. C. (Org.). **Turismo**: teoria e prática. São Paulo: Atlas, 2000.

LAGO, M.C. de S. **Modos de vida e identidade**. Sujeitos no processo de urbanização da Ilha de Santa Catarina. Florianópolis: Editora da UFSC, 1996.

_____. **Memória de uma comunidade que se transforma**: de localidade agrícola-pesqueira a balneário". Dissertação (Mestrado)- Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC. Florianópolis, 1983.

LEFF, E. **Ecologia, capital e cultura**. Blumenau: Edifurb, 2000.

LE GOFF, J. **História e memória**. 4. ed. Tradução de Bernardo Leitão. Campinas: Editora da UNICAMP, 1996.

LEMOS, A. I. G. de (Org.). **Turismo**: impactos socioambientais. São Paulo: Hucitec, 1996.

LEMOS, L. A. de. Os sete mitos do turismo: a busca de alguns conceitos fundamentais. In: GASTAL, S. (Org.). **Turismo**: 9 propostas para um saber-fazer. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2001. (Coleção Comunicação, 4).

LLINAS, M. S. El espacio turístico y su consumo en la Isla de Mallorca. In: RODRIGUES, A. B. (Org.). **Turismo e geografia**. São Paulo, Hucitec, 1999.

LOCKWOOD, A. ; MEDLIK S. **Turismo e hospitalidade no Século XXI**. Barueri: Manole, 2003.

LUBISCO, N. M.L.; VIEIRA, S. C. **Manual de estilo acadêmico**: monografias, dissertações e teses. 2. ed. Salvador: Edufba, 2003.

LUCHIARI, A. Identificação da cobertura vegetal em áreas urbanas por meio de produtos de sensoriamento remoto e de um sistema de informação geográfica. **Revista do Departamento de Geografia**, n.14, p.47-58, 1999.

LUCHIARI, M. T. D. P. A mercantilização das paisagens naturais. In: BRUHNS, H. T.; GUTIERREZ, L. G. (Org.). **Enfoques contemporâneos do lúdico**. 1. ed. Campinas: Autores Associados; FEF/Unicamp, 2002.

- MACHADO, J. **Unesco organiza cimeira sobre patrimônio imaterial em outubro.** 2006. Disponível em: <<http://www.ambientebrasil.com.br/composer.php3?base=./educacao/index.php3&conteudo=./educacao/artigos/percambiental.html>>. Acesso em: 3 fev. 2007.
- MAFFESOLI, M. A. **Contemplação do mundo.** Porto Alegre: Artes e Ofícios, 1995.
- MAGALHÃES, A. **É triunfo?** A questão dos bens culturais no Brasil. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1997.
- MALUF, R. B. Salvador. Programa de APL de Confeções – Rua do Uruguai e seu entorno: APL ITAPAGIPE. In: ESCUELA REGIONAL DE VERANO MOST PARA AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE: POLÍTICAS DEL DESAROLLO, 2., 2007, Salvador. **Anais eletrônicos...** Salvador: UFBA, 2007. Disponível em: <<http://www.gestaosocial.org.br/conteudo/eventos/ii-escola-regional-de-verao-most-unesco/Dados%20curriculares%20dos%20expositores.pdf>>. Acesso em: 03 fev. 2007.
- MARCELLINO, N. C. et al. (Org.). **Lazer:** formação e atuação profissional. 4. ed. Campinas: Papirus, 2001. (Coleção Fazer Lazer).
- MATTOSO, K. **Bahia no século XIX.** Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1986.
- MEIRELES, J. O paraíso é aqui. **Bahia Hoje**, Salvador, 25 set. 1993. Caderno da Bahia, p.1.
- MENDONZA, J. G. ; JIMENEZ, J. M. ; CONTERO, N. (Org.) **El pensamiento geográfico.** Estudio interpretativo y antología de textos (De Humboldt a las tendencias actuales). Madrid: Alianza Editorial, 1982.
- MENEZES, J. S. Quarteirão Jorge Amado: um potencial local para o turismo cultural na cidade de ilhéus. **Ciudad Virtual de Antropología Y Arqueología:** Naya, Buenos Aires, p.1-5, 20 ago. 2006. Disponível em: <<http://www.naya.org.ar>>. Acesso em: 7 set. 2006.
- MOLINA, S. **Modernización de empresas turísticas.** Un enfoque para el logro de la calidad total. México: Editorial Diana, 1994.
- MORAES, B. A. M. de. **O Brasil dos viajantes.** São Paulo: Objetiva, 1999.
- MOTA, K. C. N. **Marketing turístico:** promovendo uma atividade sazonal. São Paulo: Manole, 2004. (Coleção Saber e Fazer).
- MOUSSALLEM, R. Baía Azul deixa praias sem esgoto. **Diário Oficial da Bahia**, Salvador, 19 ago. 2006. p. 25-26. Disponível em: <<http://www.bahiatursa.ba.gov.br/ftp/pub1/CLIPPING/Clipping%20dos%20dias%2019%20a%2021.08.06.pdf>>. Acesso em: 29 dez. 2006.
- NAISBITT, J. **Paradoxo global.** 11. ed. Rio de Janeiro: Campus, 2004.
- NASCIMENTO, D. de C. Cidades históricas, uma alavanca para o turismo de lazer, eventos e congressos. In: REUNIÃO DO COMITÊ DE TURISMO DE BELO HORIZONTE. 2001, Belo Horizonte. **Anais...** Belo Horizonte, 2001.
- NASSIF, L. Ponta de Humaitá: turismo e patrimônio cultural. **Revista Tessituras**, v.1, p.31-49, abr.2002.

OAB. BAHIA. **Audiência pública:** resultados do programa Baía Azul. 2003. Disponível em: <www.oab-ba.com.br/noticias/seccional/2005/01/audiencia-publica-bahia-azul.asp+resultado+do+programa+bahia+azul&hl=pt-BR&ct=clnk&cd=10>. Acesso em: 15 ago 2006.

OLIVEIRA, J. A. P. de. Entendendo a relação turismo e meio ambiente. In: ENCONTRO NACIONAL DE ECOTURISMO – ECOTUR, 2005, Manaus. **Anais...** Manaus: UFAM, 2005.

OMT/UWNTO. **Comissão mundial sobre meio ambiente e desenvolvimento:** 1988-2005. Madri, 2003. Disponível em: <www.unwto.org>. Acesso em: 22 ago. 2006.

PASSET, R. **L'économique et le vivant.** Paris: Payot, 1979.

PAZ, O. **Tiempo nublado.** México: Fondo de Cultura Económica, 1994. (Obras completas, 9).

PELLEGRINI FILHO, A. **Ecologia, cultura e turismo.** 2. ed. Campinas: Papirus, 1997.

PENTEADO FILHO, P. de A. Planejamento urbano em Salvador. **Veracidade**, Salvador, v. 1, n. 2, p.5-11, out./dez. 1991.

PESSIS, A.M. **Imagens da pré-história:** Parque Nacional Serra da Capivara. Brasília: Fumdam/Petrobras, 2003.

PINHEIRO, R. M. ; DANTAS D. J. F. **Lenda narrada em Roteiros Turísticos da Bahia:** Baía de Todos os Santos. Salvador: SCT, 2003.

PORTER, M. **Competição:** estratégias competitivas essenciais. São Paulo: Campus, 1999.

_____. **A vantagem competitiva das nações.** São Paulo: Campus, 1990.

PORTUGUEZ, A. P. **Agroturismo e desenvolvimento regional.** 2.ed. São Paulo: Hucitec, 2002.

PRESA, E. **Pousada Presa. Modelo de projeto de pesquisa:** ações de conservação e preservação. Salvador: FAU-UFBA, 1998.

_____. **Projeto de pesquisa sobre conservação e restauração.** Pousada. Salvador: FAU-UFBA, 1998.

PROGRAMA Baía Azul. **Bahia Análise e Dados**, Salvador, v. 5, n. 6, p.146-149, dez. 1995.

PROJETO DE EDUCAÇÃO AMBIENTAL Disponível em: <www.bahiazul.hpg.ig.com.br/relatorio.html>. Acesso em: 20 jul. 2006.

RAFFESTIN, C. **Por uma Geografia do poder.** São Paulo: Ática, 1993.

RELPH, E. C. As bases fenomenológicas da Geografia. **Revista de Geografia**, Rio Claro, São Paulo: AGETEO, v.4, n.7, 1979.

RIBEIRO, M. A atratividade dos centros urbanos e o turismo. In: GASTAL, S. (Org.). **Turismo:** 9 propostas para um saber fazer. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2000.

ROCHA, A. S. ; CONWAY, J. Mc K. Desconstruir a Torre de Babel: em favor de uma nova atitude da Força Aérea em relação a línguas estrangeiras. **Air & Space Power Journal**, 1999. (Tradução/Artigo).

ROCHA, D. P. et al. **400 anos do Mosteiro de São Bento da Bahia**. Salvador: Odebrecht, 1982.

RODRIGUES, A. B. (Org.). **Turismo e geografia**. São Paulo: Hucitec, 1999.

RUSCHMANN, D. V. de M. **Turismo e planejamento sustentável: a proteção do meio ambiente**. Campinas: Papirus, 1997.

SACHS, I. Que fazer para gerar empregos no Brasil? **Estudos Avançados**, São Paulo: IEA-USP, v.17, n.49, p. 312-313, set./dez.2003.

_____. **Caminhos para o desenvolvimento sustentável**. Rio de Janeiro: Garamond, 2000.

_____. **O planejamento do turismo e a proteção do meio ambiente**. São Paulo: Hucitec, 1996.

SALVADOR. Sistema Estadual de Informações Ambientais da Bahia. **APA Baía de Todos os Santos: importância e localização**. Disponível em:

<<http://www.seia.ba.gov.br/apa/apabts/template01.cfm?idCodigo=78>>. Acesso em: 10 jan. 2007.

SALVADOR. **Projetos especiais de transportes públicos**. Salvador, p.1, 26 jun. 2005.

Disponível em: <http://www.pms.ba.gov.br/a_pref_projetos.php > Acesso em: 4 set. 2006.

SALVADOR. Empresa de Turismo S/A. **Concluídos projetos de atracadouros da Via Náutica**. 2005. Disponível em:

<<http://www.salvordabahia.ba.gov.br/Template.asp?Nivel=000500010700&IdEntidade=4870>>. Acesso em: 19 mar. 2006.

SALVADOR. **Projeto Via Náutica promete melhorar o trânsito da região suburbana**.

2006b. Disponível em: <<http://www.salvador.ba.gov.br>>. Acesso em: 30 jan. 2006.

SALVADOR. Prefeitura Municipal de Salvador. **A Cidade de Salvador: vocação econômica**. 2006a. Disponível em:

<www.pms.ba.gov.br/a_cid_vocacao.php+%E2%80%9CO+desenvolvimento+de+atividades+ligadas+ao+mar.php >. Acesso em: 13 jun. 2006.

SALVADOR. Secretaria Municipal de Promoções de Investimentos em Projetos Especiais.

Projeto Via Náutica. Salvador, 1999.

SALVADOR. Fundação Gregório de Mattos; Faculdade de Arquitetura da Ufba;

CEAB/UFBA. **Evolução física de Salvador**. Salvador: Pallotti, 1998.

SALVADOR. **Polígono de identidade cultural**. Salvador, 1998.

SAMPAIO, C. A. C. **Turismo sob a análise do desenvolvimento sustentável**. São Paulo: UNIVALI, 1991.

SANTOS, M. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal**. 4. ed. Rio de Janeiro: Record, 2000.

SANTA MARIA, F. A. de. O maciço montanhoso. In: GRANDE ENCICLOPÉDIA LAROUSSE CULTURAL. **O maciço montanhoso, de 1.2224 m.** Rio de Janeiro: Nova Cultural, 1999. p. 4073-4073.

SANT'ANNA, M. **Da cidade monumento á cidade documento: a trajetória da norma de preservação de áreas urbanas no Brasil.(1937– 990).** 189 p. 1998. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo)-MAU/FAUFBA. Salvador, 1998.

_____. **A natureza do espaço: técnica e tempo. Razão e emoção.** 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1997a.

_____. O mundo, o Brasil e a globalização: o horror não dura eternamente. **Rumos do Desenvolvimento**, Rio de Janeiro, n. 137, p.4-10, 1997b.

SANTOS, Milton. **Técnica, espaço e tempo: globalização e meio técnico–científico informacional.** São Paulo: Hucitec, 1994.

_____. **Pensando o espaço do homem.** São Paulo: Hucitec, 1982.

_____. **Por uma nova Geografia.** São Paulo: Hucitec, 1978.

SILVA, J. A. S. **Turismo, crescimento e desenvolvimento: uma análise urbano-regional.** 2004. 480 f. Tese (Doutorado)- Universidade de São Paulo - USP, São Paulo, 2004.

SILVA, S. B. de M. e. **Geografia, turismo e crescimento: o exemplo do Estado da Bahia.** Salvador: EDUFBA, 1999.

SIMÃO, M. C. R. **Preservação do patrimônio cultural em cidades.** 4. ed. Belo Horizonte: Autêntica, 2001.

SIMÕES, H. C. **O achamento do Brasil.** Carta de Pero Vaz de Caminha a El-Rei D. Manuel. Ilhéus (Ba): Editus, 2000.

SIMÕES, M. de L. N. Identidade cultural e turismo local: da Gabriela ao cravo e canela. In: CONGRESSO INTERNACIONAL TERRAS E GENTES. CONGRESSO DA ABRALIC. 7., 2000, Salvador. **Anais...** Salvador: UFBA, 2000.

SOARES, L. Cultura e turismo: interação ou dominação? **Veja**, São Paulo, ed. 1.635, p.80-81, fev.2000.

SOUZA, A. M. de (Org.). **Guia dos bens tombados: Bahia.** Rio de Janeiro: Expressão e Cultura, 1983.

SOUZA, M. J. L. de. O território: sobre o espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. In: CASTRO, E. de; COSTA, P. C. da; CORRÊA, R. L. **Geografia: conceitos e temas.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995.

SOUZA, M. J. (Org.). **Políticas públicas e o lugar do turismo.** Brasília: Universidade de Brasília; Ministério do Meio Ambiente, 2002.

TAVARES, L. H. D. História da Bahia. **Correio da Bahia**, Salvador, 30 jun. 2000.

TOLLENARE, L.F.de. **Notas dominicais tomadas durante uma viagem em Portugal e no Brasil em 1816, 1817 e 1818.** Salvador: Livraria Progresso Editora, 1956.

TOREZANI, J. N. Um olhar na cidade de Ilhéus: cultura, patrimônio e turismo. **Revista Urutágua**: revista acadêmica multidisciplinar, Maringá, n.2, p.1-5, ago. 2005.

TOURINHO, L. Programa assegura reforma as Igreja de Mont Serrat. **A Tarde**, Salvador, 9 nov. 1988. Caderno 1, p. 2.

TRIGO, L. G. G. **Análises regionais e globais do turismo brasileiro**. São Paulo: Roca, 2005a.

_____. **Conferência: turismo. Análises regionais e globais do turismo brasileiro**. Salvador, Fiesta Convention Center, 2005b.

_____. **Turismo básico**. 2. ed. São Paulo: Senac, 1998a.

_____. **A sociedade pós-industrial e o profissional de turismo**. 4. ed. Campinas: Papirus, 1998b. Coleção Turismo.

_____. **Turismo e qualidade**. Tendências contemporâneas. Campinas: Papirus, 1993.

TRIVINOS, A. N. S. **Introdução à pesquisa em Ciências Sociais**. São Paulo: Atlas, 1994.

TROLL, C. El paisaje geográfico y su investigación. In: MENDONZA, J. G. ; JIMENEZ, J. M. y CONTERO, N. (Org.). **El pensamiento geográfico. Estudio interpretativo y antología de textos (De Humboldt a las tendencias actuales)**. Madrid: Alianza Editorial, 1982.

TUAN, YI-FU. Space and place: humanistic perspective. **Progress in Geography**, v. 1, n. 6, 1975.

VASCONCELOS, P. de A. **Dois séculos de pensamento sobre a cidade**. 3. ed. Ilhéus: Editus, 2002.

VARINE - BOHAN, H. **La culture des autres**. Paris: Seuil, 1983.

VERMONTER. **Ecologia social: geocrítica**. São Paulo: CMI, 2005. Disponível em: <<http://www.midiaindependente.org/pt/blue/2005/12/340747.shtml>> Acesso em: 3 jan. 2007.

VIVER MELHOR/BIRD (Brasil). **Projeto de urbanização e desenvolvimento de áreas carentes no estado da Bahia**. Relatório de Avaliação Ambiental - 2005. Disponível em: <http://www-ds.worldbank.org/servlet/WDSContentServer?WDSPath=IB/2005/06/17/000160016_20050617163556/Rendered/PDF/E1159a1P081436010Environment0Assessment0.pdf>. Acesso em: 04 fev. 2007.

WAINBERG, J. A. Anotações para uma teoria do turismo: a indústria da diferença. In: GASTAL, S. (Org.). **Turismo: 9 propostas para um saber-fazer**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2001 (Coleção Comunicação, 4).

WTO - WORLD TOURISM ORGANIZATION. **Statistical Yearbook**. Madri, 2003.

YÁZIGI, E. **A alma do lugar**. 2.ed. São Paulo: Contexto, 2003.

_____. **Civilização urbana, planejamento e turismo: discípulos do amanhecer**. 2. ed. São Paulo: Contexto, 2003.

YIN, R. K. **Estudo de caso: planejamento e métodos**. 3. ed. São Paulo: Bookman, 1993.

APÊNDICE A – Sondagem

UNIVERSIDADE SALVADOR - UNIFACS
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO
REGIONAL E URBANO (PPDRU)
MESTRADO EM ANÁLISE REGIONAL

**O conjunto sócio-cultural da Ponta de Humaitá: um estudo da descaracterização local
provocada pelo Projeto Via Náutica**

Mestranda: Taiz Vieira Alfaya

Nome _____

Idade _____ Sexo F () M ()

Profissão _____

1. Onde você mora?

2. Se você não mora atualmente na Península Itapagipana, quando e quanto tempo você morou lá?

3. Você conhece a Ponta de Humaitá? Se sua resposta for sim, dê sua opinião sobre as modificações realizadas no local nos últimos 5 anos.

4. Cite pontos positivos e pontos negativos sobre as intervenções realizadas no local.

APÊNDICE B - Questionário utilizado na pesquisa de campo junto a população residente ou que residiu na Península de Itapagipe.

UNIVERSIDADE SALVADOR – UNIFACS
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM DESENVOLVIMENTO
REGIONAL E URBANO (PPDRU)
MESTRADO EM ANÁLISE REGIONAL

**O TURISMO COMO FATOR DE DESCARACTERIZAÇÃO
TERRITORIAL E SOCIOCULTURAL: A EXPERIÊNCIA DE
ITAPAGIPE**

QUESTIONÁRIO Nº _____ DATA _____	
ENTREVISTADOR _____	
Entrevistado _____	
<p>1. O Sr. (a) Conhece a Ponta de Humaitá?</p> <p>1. () Sim 2. () Não</p> <p>2. Em que região da Península de Itapagipe o Sr(a) reside ou residiu?</p> <p>1. () São Joaquim - Calçada 2. () Roma – Mares - Uruguai 3. () Caminho de Areia - Massaranduba 4. () Bonfim – Boa Viagem –Mont-Serrat 5. () Mangueira – Ribeira 6. () Outro – Citar _____</p> <p>3. Sexo:</p> <p>1. () masculino 2. () feminino</p> <p>4. Qual a sua faixa etária?</p> <p>1. () 18 a 25 2. () 26 a 35 3. () 36 a 45 4. () 46 a 55 5. () 56 a 65 6. () acima de 65</p>	<p>5. Estado Civil:</p> <p>1. () Solteiro (a) 2. () Casado (a) 3. () Divorciado (a) 4. () Viúvo (a) 5. () Outro – Citar _____</p> <p>6. Nível de escolaridade do Sr. (a)?</p> <p>1. () Sem instrução formal 2. () Fundamental 3. () Médio 4. () Superior 5. () Superior incompleto 6. () Pós-graduação 7. () Outro - Citar: _____</p> <p>7. Principal ocupação?</p> <p>1. () Industrial 2. () Industriário 3. () Comerciante 4. () Comercário 5. () Bancário 6. () Funcionário público 7. () Militar 8. () Aposentado/pensionista 9. () Do lar/dona de casa 10. () Estudante</p>

<p>8. Qual a renda mensal individual do Sr.(a)?</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. () 1 a 3 salários mínimos 2. () +3 a 5 salários mínimos 3. () +5 a 10 salários mínimos 4. () +10 a 20 salários mínimos 5. () + 20 salários mínimos 6. () Sem rendimento <p>9. O Sr.(a) esteve na Ponta de Humaitá após as intervenções públicas realizadas á partir do ano de 1999?</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. () Sim 2. () Não <p>10. Se a sua última resposta foi sim responda: O Sr (a) foi consultado ou informado sobre as intervenções que a prefeitura de Salvador realizou nesta região?</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. () Sim 2. () Não <p>11. Se a sua última resposta foi sim responda: De que forma o Sr. (a) tomou conhecimento das intervenções que a prefeitura de Salvador realizou nesta região?</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. () Audiências Públicas 2. () TV 3. () Rádio AM/FM 4. () Rádio comunitária 5. () Diário Oficial 6. () Jornal de circulação diária 7. () Revistas 8. () Cartazes 9. () Mala direta pelo correio 10. () Mala direta por <i>e - mail</i> 11. () <i>Home page</i> da Prefeitura Municipal Salvador ou da SEPLAM - PMS 12. () Ofícios 13. () Outro – Citar _____ <p>12. Qual a sua opinião sobre das intervenções públicas realizadas na Ponta de Humaitá?</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. () Ficou melhor que antes? 2. () Ficou igual ao que era antes? 3. () Ficou pior do que era antes? 4. () Não se aplica/Não sabe. 	<ol style="list-style-type: none"> 11. () Profissional liberal 12. () Desempregado 13. () Outra – Citar _____ <p>13. Porque ficou melhor?</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. () Urbanizou a área? 2. () Interferiram positivamente na dinâmica local? 3. () Outro – Citar: <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <p>14. Porque ficou pior?</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. () Descaracterizou a área. 2. () Interferiram negativamente na dinâmica local? 3. () Outro – Citar: <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <p>Observações_____</p> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/> <hr/>
---	---

APÊNDICE C – Questionário para gestores e formadores de opinião da Península de Itapagipe e representantes da iniciativa pública e privada

1. O Sr.(a) conhece a Península de Itapagipe?
2. O Sr. (a) considera a região importante para o conjunto sociocultural da cidade de Salvador?
- 3 – Qual a sua opinião sobre o potencial turístico na Península de Itapagipe?
4. O Sr. (a) conhece o projeto Via Náutica?
5. Qual o sua opinião sobre o Projeto?
6. O Sr. (a) aprova as intervenções realizadas pelo projeto na Ponta de Humaitá?
7. Qual a sua opinião sobre os rumos e diretrizes do projeto?
8. Estamos em 2005 e as obras na região continuam paradas. O Sr.(a) acha que o projeto terá continuidade?
9. O Sr. (a) acha que as intervenções interferiram de alguma forma no cotidiano dos moradores da Península de Itapagipe?
10. O Sr.(a) notou a participação da sociedade por ocasião das intervenções?
11. O Sr.(a) acha que o projeto beneficiou a região?

APÊNDICE D - Relação de entrevistados

1. Lílian Nassif – Pesquisadora da região, vinculada a Unyahna.
2. Dílson do Rosário – Capitão da PMBA e Comandante da COPPA – Companhia de Patrulha e Policiamento Ambiental.
3. Terezinha Paim – Conselheira da CAMPI
4. Profa. Dra. Tânia Fischer – Coordenadora do CIAGS
5. Dr. Júlio César de Sá da Rocha – Superintendente do SRH
6. Edmundo Ramos Pereira Filho – Coordenador da Diretoria de Relações Institucionais da SEIA
7. Lucia Politano – Representante da Conder
8. Maria do Carmo Baltar – Representante do IPAC
9. Jorge Ramos – Assessoria de comunicação do CRA