



Kirimurê e a Potencialidade Turística da Baía de Todos os Santos

ERIC GASPAR DE QUEIROZ FERREIRA

Dissertação submetida para satisfação parcial dos requisitos do grau de
MESTRE EM PLANEAMENTO E PROJECTO URBANO

Orientador: Professor Doutor Álvaro Fernando de Oliveira Costa

Coorientador: Professor Doutor Marcus Alban Suarez

JULHO DE 2018

MESTRADO EM PLANEAMENTO E PROJETO URBANO 2017/2018

DEPARTAMENTO DE ENGENHARIA CIVIL

Tel. +351-22-508 1903

Fax +351-22-508 1446

✉ mppu@fe.up.pt

Editado por

FACULDADE DE ENGENHARIA DA UNIVERSIDADE DO PORTO

Rua Dr. Roberto Frias

4200-465 PORTO

Portugal

Tel. +351-22-508 1400

Fax +351-22-508 1440

✉ feup@fe.up.pt

🌐 <http://www.fe.up.pt>

Reproduções parciais deste documento serão autorizadas na condição que seja mencionado o Autor e feita referência a Mestrado em Planeamento e Projeto Urbano - 2017/2018 - Departamento de Engenharia Civil, Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, Porto, Portugal, 2018.

As opiniões e informações incluídas neste documento representam unicamente o ponto de vista do respetivo Autor, não podendo o Editor aceitar qualquer responsabilidade legal ou outra em relação a erros ou omissões que possam existir.

Este documento foi produzido a partir de versão eletrónica fornecida pelo respetivo Autor.

A meus Pais, que sempre me incentivaram e apoiaram

Um povo que não conhece a sua história está condenado a repeti-la

Karl Marx

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Maria Valéria, que como mãe sempre teve paciência comigo e me ajudou tanto com esta dissertação. A meu pai, Carlos Augusto por me incentivar na vida acadêmica. E a todos meus familiares que me apoiaram (meus avós, tios, primos, primas e irmã).

A meus amigos deste lado do “novo mundo”, que sempre estiveram a meu lado compartilhando momentos de alegria e compreendendo que por um motivo de importância superior não pude estar ao lado deles em alguns momentos.

Às novas amizades que fiz ao conhecer o “velho mundo” e espero levá-las pelo resto da vida.

A meu co-orientador Professor Marcus Alban pelos conselhos e indicações, mesmo antes de vir a me orientar nesta jornada. Assim como a meu orientador, Álvaro Costa.

Aos digníssimos entrevistados que me ajudaram a conhecer mais da história desta ultrajada pérola baiana que é a Ilha de Itaparica.

E a todos que contribuíram de alguma forma, direta ou indiretamente, com este trabalho.

Muito obrigado!

RESUMO

O turismo, desde meados do século XX, é tido como uma atividade de extrema importância econômica – especialmente em áreas pouco desenvolvidas – por se articular com outras atividades, exportando serviços básicos que de outra forma não poderiam ser exportados, atraindo o consumidor até o local de consumo, intensiva em mão de obra (majoritariamente a de pouca qualificação), com grandes multiplicadores socioeconômicos, gerando impactos e externalidade positivas formidáveis (quando bem regulado e aproveitado).

Neste sentido, o governo baiano aproveitou a oportunidade da construção do sistema aqua-rodoviário BA-001/*Ferry-Boat* – que faz a ligação da capital (Salvador) com a Ilha de Itaparica e o Litoral Sul baiano – para engendrar uma nova lógica socioeconômica em uma das áreas mais importantes (historicamente e economicamente) do estado que enfrentava um longuíssimo e custoso período de crise, a Baía de Todos os Santos, cujo potencial turístico é imenso.

É neste contexto em que este trabalho está inserido, que se busca analisar a relação do turismo com o desenvolvimento socioeconômico, entender os fatores intervenientes no turismo, explanar a formação histórica e turística da região, do produto turístico Baía de Todos os Santos e suas características. Em seguida, procura expor o projeto do *ferry-boat* e do Projeto Baía de Todos os Santos, para posteriormente averiguar se o projeto turístico foi efetivamente implantado e se houve de fato uma evolução do turismo e se ele foi ou não o motor econômico da Ilha de Itaparica, como previsto inicialmente. Para tal, esta dissertação utiliza (metodologicamente) entrevistas, revisões bibliográficas e análises documentais para perceber como se deu esta evolução.

Com os dados e informações foi feita uma avaliação e interpretação dos mesmos que permitiu identificar uma evolução positiva inicial do turismo na Ilha de Itaparica, porém uma série de fatores externos ao local e consolidação de produtos turísticos concorrentes levou a Ilha a um declínio turístico e sua degradação.

PALAVRAS-CHAVE: BAÍA DE TODOS OS SANTOS, ILHA DE ITAPARICA, PROJETO BAÍA DE TODOS OS SANTOS, SISTEMA *FERRY-BOAT*, TURISMO E DESENVOLVIMENTO.

ABSTRACT

Tourism, since the mid-twentieth century, is regarded as a very important economic activity, especially in underdeveloped areas, by coordinating with other activities, exporting basic services that otherwise could not be exported, attracting consumers up to the place of consumption, labor intensive (mostly the low qualified ones), with large economic multipliers, generating formidable impacts and positive externality (when well regulated and exploited).

In this sense, the Baianese Government took the opportunity of construction of the water-highway system (BA-001 Highway/Ferry) connecting the capital (Salvador) with the Itaparica Island and the South coast of Bahia to engineer a new socio-economic logic in one of the most important areas (historically and economically) of the State, the Baía de Todos os Santos, faced a very long and costly period of crisis, whose tourist potential is immense.

This is the context in which this work is entered, that seeks to analyze the relationship of tourism with the socio-economic development, understand the factors involved in tourism, to explain the historical and tourist training in the region, the tourist product of Baía de Todos os Santos and their characteristics. Then searches to expose the ferry project and Baía de Todos os Santos Project, to later examine whether the tourism project was effectively deployed and if there was in fact an evolution of tourism and if he was or was not the economic engine of the island of Itaparica, as initially planned. To this end, this dissertation uses (methodologically) interviews, reviews and analyses bibliographic documentation to figure out how did this development.

With the data and information was made an evaluation and interpretation thereof which allowed to identify a positive evolution of the initial tourism in Itaparica Island, but a series of external factors, the consolidation of competitors tourist products and local competitors led the island to a tourist decline and its degradation.

KEYWORDS: BAÍA DE TODOS OS SANTOS, ITAPARICA ISLAND, PROJECT BAÍA DE TODOS OS SANTOS, FERRY SYSTEM, TOURISM AND DEVELOPMENT.

ÍNDICE GERAL

AGRADECIMENTOS	i
RESUMO.....	iii
ABSTRACT	v
1. INTRODUÇÃO	1
1.1. Breve descrição do assunto.....	1
1.2. Questão problemática	1
1.3. Objetivo geral.....	1
1.4. Objetivos específicos	1
1.5. Hipóteses	2
1.6. Resultados esperados	2
1.7. Metodologia.....	2
2. REVISÃO TEÓRICA.....	7
2.1. Turismo & Desenvolvimento	7
2.2. Fatores intervenientes no turismo	11
2.2.1. Organização Institucional	12
2.2.2. Infraestrutura.....	15
2.2.2.1. Transportes: aeroportos, ferrovias, hidrovias e rodovias	16
2.2.2.2. Energia e comunicação.....	17
2.2.2.3. Saneamento básico	17
2.2.3. Fatores culturais/históricos	18
2.3. Formação histórica da BTS/Ilha	18
3. SETOR TURÍSTICO NA BAHIA, DOS ANOS 1970 - 2000	23
3.1. Desenvolvimento do turismo na Bahia.....	23
3.2. O produto BTS.....	25
3.2.1. Aspectos físicos.....	25
3.2.2. Aspectos culturais & históricos da BTS	28
3.2.2.1. O mito do “baiano e sua baianidade”	28
3.2.2.2. As comunidades	31
3.2.2.3. Culinária	33
3.2.2.4. Religiosidade	34

3.3. Produtos concorrentes	35
4. SISTEMA <i>FERRY BOAT</i>, O TURISMO E A BAÍA DE TODOS OS SANTOS.....	37
4.1. O sistema <i>Ferry Boat</i> e porque a opção pelo mesmo	37
4.1.1. Os objetivos do sistema rodo-aquaviário.....	37
4.2. O que foi o “Projeto Baía de Todos os Santos” e sua relação com o sistema <i>ferry boat</i>	38
4.2.1. As zonas/áreas favoráveis e de interesse turístico.....	40
4.2.2. As proposições do Projeto	42
4.2.3. Potencial das zonas turísticas.....	43
4.2.4. Princípios e objetivos do Projeto	47
4.2.4.1. As quatro zonas, proposições e áreas prioritárias da cidade de Itaparica, Bom Despacho e Caixa-Pregos.....	49
4.2.4.2. Circuitos turísticos e a bacia de cruzeiros	57
5. O DESENVOLVIMENTO DO TURISMO EM ITAPARICA (1975-1990) E OS FATORES INTERVENIENTES	61
5.1. Como se desenvolveu o turismo na Ilha nos anos 1975 – 1990?	61
5.1.1. O planejamento esperado para o sistema e para a BTS foi concretizado?	64
5.2. Evolução ou degradação do turismo e qual o fator interveniente mais importante para o mesmo na Ilha de Itaparica.....	72
6. CENÁRIO “ATUAL” (2000 – PRESENTE) E ALTERNATIVAS PARA O TURISMO NA ILHA DE ITAPARICA.....	79
7. CONCLUSÃO.....	89
8. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	93
9. ANEXOS.....	99

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 - Sistema de decisão para uso da estratégia.....	5
Figura 2 - Fluxo de multiplicadores de investimento	10
Figura 3 - Síntese dos fatores condicionantes internos do planejamento em Destinos Turísticos	12
Figura 4 - As zonas favoráveis ao desenvolvimento turístico e zonas de recreio náutico, escala - 1/250.000.....	41
Figura 5 - As zonas negativas ao desenvolvimento de turismo de sol e praia	42
Figura 6 - Setores de regulamentação da Zona I	50
Figura 7 - Plano proposto para Bom Despacho.....	52
Figura 8 - Esquema de circulação proposto do terminal de ferry-boat	53
Figura 9 - Estado atual (1974) de Caixa-Pregos.....	56
Figura 10 - Área central de Caixa-Pregos, hipótese forte.....	57
Figura 11 - Mapa de circuitos turísticos propostos da BTS.....	59
Figura 12 - A Baía de Todos os Santos e as Possibilidades de cruzeiros costeiros	60
Figura 13 - Comparação entre imagem atual da ligação Gameleira-Vera Cruz e conceitual	67
Figura 14 - Comparação de imagem atual de Bom Despacho e conceitual	69
Figura 15 - Comparação entre imagem real de satélite em Aratuba e conceitual	70
Figura 16 - Comparação de imagem real de satélite de Caixa-Pregos e conceitual	71
Figura 17 - Objetivos do PETN-BTS.....	81
Figura 18 - Indicadores de longo prazo para a BTS.....	83
Figura 19 - Igreja e Ruínas do Convento de Santo Antônio do Paraguaçu	99
Figura 20 - Forte de Santa Cruz do Paraguaçu	100
Figura 21 - Comparação da BTS com outras zonas de recreio	101
Figura 22 - Estimativas de investimento para a Ilha de Itaparica	102
Figura 23 - Estimativas de investimentos para outras zonas turísticas	103
Figura 24 - Estimativas de investimentos para Caixa-Pregos.....	104
Figura 25 - Estimativa de demanda de vazão de água na Ilha de Itaparica	105
Figura 26 - Estimativa de investimento para o item Água na Ilha de Itaparica.....	106
Figura 27 - Casas de Invasão em Bom Despacho	106
Figura 28 - Close das casas de invasão em Bom Despacho.....	107
Figura 29 - Barracos e casas de invasão na praia de Bom Despacho.....	107
Figura 30 - Necessidades de energia elétrica para Ilha de Itaparica	109
Figura 31 - Análise SWOT de Itaparica.....	110
Figura 32 - Análise SWOT de Vera Cruz	111

ÍNDICE DE QUADROS E TABELAS

Quadro 1 - Sistema de categorias analíticas.....	3
Quadro 2 - Atrativos físicos construídos da BTS.	26
Tabela 1 - Resumo da análise de potencial turístico das Zonas I - IV em 1974, de acordo com o PBTS	44
Tabela 2 - Classificação das praias	45
Tabela 3 – Características físicas das praias e capacidade de hospedagem das Zonas I - IV.....	45
Tabela 4 - Características físicas das praias e capacidade de hospedagem das Zonas V - VIII	46
Tabela 5 - Crescimento populacional da Ilha de Itaparica, estimativa para 2017	64
Tabela 6 – Volume médio e máximo de água distribuída diariamente na Ilha de Itaparica de 1987 a 2017	65
Tabela 7 - Residências que dispõe de água encanada da rede geral de abastecimento	65
Tabela 8 - Tipo de esgotamento sanitário.....	66
Tabela 9 - Iluminação elétrica domiciliar	66
Tabela 10 - Total de Passageiros e Veículos que utilizaram o <i>Ferry-Boate</i>	75
Tabela 11 - Objetivos operacionais do PDITS-BTS.	82
Tabela 12 - Lista de entrevistados.....	99
Tabela 13 - Produção média diária de água tratada disponibilizada ao sistema de abastecimento hídrico da I. de Itaparica	108
Tabela 14 - Dados de segurança da Ilha de Itaparica	110
Tabela 15 - Nível de instrução dos municípios da Ilha de Itaparica	111

SÍMBOLOS, ACRÓNIMOS E ABREVIATURAS

AGERBA - Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia

BTS - Baía de Todos os Santos

CIA - Centro Industrial de Aratu

CNB - Companhia de Navegação Bahiana

COMAB - Companhia Marítima da Bahia

CONDER - Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia

DT - Destino Turístico

EMBASA - Empresa Baiana de Águas e Saneamento

GMDI - Gasto Médio Diário Individual

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

LN - Litoral Norte

PBTS - Projeto Baía de Todos os Santos

PDDU - Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

PDITS - Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável

PDITS-BTS - Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável do pólo turístico da Baía de Todos os Santos

PETN-BTS - Plano Estratégico do Turismo Náutico da Baía de Todos os Santos

PIB - Produto Interno Bruto

PND - Plano Nacional de Desenvolvimento

PNT - Política Nacional de Turismo

PPP - Parceria Público-Privada

Prodetur/NE - Programa de Desenvolvimento do Turismo do Nordeste

PRODETUR-BTS - Programa Regional de Desenvolvimento do Turismo da Baía de Todos os Santos

RLAM - Refinaria Landulpho Alves

RM - Região Metropolitana

RMS - Região Metropolitana de Salvador

SB - Saneamento Básico

SETUR - Secretaria de Turismo

Sipac - Sistema de Informações do Patrimônio Cultural da Bahia

SSA – Salvador

SWOT – Strengths Weaknesses Opportunities Threats

SUDENE - Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste

ZFDT - Zonas Favoráveis ao Desenvolvimento Turístico

1. Introdução

1.1. Breve descrição do assunto

Esta dissertação de mestrado busca pesquisar como se deu a evolução do turismo enquanto ferramenta promotora de desenvolvimento socioeconômico na Ilha de Itaparica, outrora considerada a pérola do turismo na Baía de Todos os Santos (BTS), dado seus predicados culturais, físicos, históricos e patrimoniais. Para além da pesquisa da evolução do turismo, é investigado a degradação da Ilha, mesmo havendo importantes inversões de recursos em infraestruturas e planos que deveriam ter desencadeado efeito positivo maior do que os existentes na área de interesse ao momento que esta pesquisa foi realizada.

Para tal a dissertação se desdobra em sete capítulos, esta introdução e mais seis, que constituem de: o segundo capítulo contempla a revisão teórica sobre relação do turismo & desenvolvimento, os fatores que os influenciam e a apresentação histórica da área de estudo; o terceiro capítulo aborda o produto turístico BTS e suas qualidades, além de uma breve apresentação dos produtos concorrente imediatos; o quarto capítulo apresenta o programa do sistema *ferry-boat* e o Projeto Baía de Todos os Santos (PBTS) para incentivar e utilizar o turismo como motor de desenvolvimento, além de explanar como se desenrolou o cenário turístico na Ilha de Itaparica durante o período proposto no PBTS; já o quinto capítulo procura averiguar a importância e a relação dos fatores intervenientes (descritos no segundo capítulo) para a (d)evolução do turismo na Ilha de Itaparica; o sexto capítulo dá luz sobre o cenário atual e as perspectivas de investimento e desenvolvimento para o turismo na Ilha; o último capítulo traz as conclusões e recomendações da pesquisa realizada para esta dissertação.

1.2. Questão problemática

A indagação que norteia esta pesquisa está relacionada ao avanço do turismo com a existência de infraestruturas físicas que geram condições favoráveis para a exploração do local enquanto produto mercantilizável e seu consequente desenvolvimento socioeconômico, sendo a questão de “O que houve com Itaparica, como se deu a evolução ou degradação do turismo com a implantação do sistema *ferry-boat* conectando Salvador à Ilha?” aquela que fundamenta as hipóteses construídas.

1.3. Objetivo geral

Entender se existe relação entre a evolução turística em Itaparica e os investimentos realizados em infraestrutura.

1.4. Objetivos específicos

Referir os fatores intervenientes no turismo;

Explanar a formação histórica e turística da região, do produto turístico Baía de Todos os Santos e suas características;

Perceber a função e objetivo inicial do sistema hidro rodoviário *ferry-boat*/BA-001;

Compreender como o planejamento elaborado em 1974 para o turismo na BTS se articulava com o projeto do sistema *ferry-boat*.

1.5. Hipóteses

A partir da questão problemática original apresentada no item 1.2. e com os objetivos (geral e específicos) foram levantadas hipóteses que teriam capacidade de respondê-la:

- 1) A falta de infraestrutura adequada (tanto qualitativa quanto quantitativa), e não um ambiente institucional organizacional, é o bloqueio para o turismo como meio de desenvolvimento socioeconômico na Ilha de Itaparica;
- 2) A infraestrutura e o ambiente institucional são importantes no desenvolvimento turístico e a falta de ambos contribui para o travamento/degradação deste;
- 3) Os fatores histórico-cultural-políticos, além da infraestrutura e ambiente institucional de outros destinos, são bastante relevantes para o não desenvolvimento do turismo em todo seu potencial na Baía (mais especificamente na Ilha de Itaparica), o que garante a prevalência dos destinos praia-verão concorrentes.

Com base nestas hipóteses e na questão problemática (que serviu de motivador para a investigação) desenvolveu-se a pesquisa tendo intuito de desvendar como se deu a evolução ou degradação do turismo na Ilha de Itaparica, tendo em vista seu grande potencial.

1.6. Resultados esperados

Explicar qual a razão do turismo ter ou não se desenvolvido em todo seu potencial na Ilha de Itaparica, apesar dos investimentos e planos feitos.

1.7. Metodologia

A Metodologia na pesquisa científica é parte fundamental pela qual são definidos os “caminhos a serem trilhados” durante o período investigativo, norteando e balizando os passos do pesquisador. Os métodos proporcionam as bases para investigação, elaboração e apresentação da pesquisa científica e seus trabalhos resultantes, podendo variar do maior grau de abstração até a praticidade empírica. Nas palavras de Duarte *et al* (2009), o método “engloba as concepções teóricas de abordagem, dispõe de um conjunto de instrumentos que visa à clareza, coerência e encaminham os conteúdos teóricos para a prática.” (Duarte *et al*, 2009, p. 174).

Este trabalho de dissertação, como enunciado no item 1.1, “busca pesquisar como se deu a evolução do turismo enquanto ferramenta promotora de desenvolvimento socioeconômico na Ilha de Itaparica”, mais designadamente procura comprovar as hipóteses estabelecidas em que o ponto principal é a relação de oferta de infraestrutura e desenvolvimento do turismo na Ilha de Itaparica.

Tal relação é estudada tendo em vista preferências particulares do autor pelo tema, bem como a pertinência do tema tendo-se em vista a disposição do Governo do Estado da Bahia em realizar novos e massivos investimentos em infraestrutura para ligação da Ilha com a capital e a elaboração de novo planejamento turístico para a área da Baía de Todos os Santos por parte do Governo do Estado, via Secretaria de Turismo (SETUR).

Sendo assim, como e com que método – dos diversos existentes – deve essa pesquisa ser desenvolvida? Primordialmente procurou-se enquadrar a pesquisa de acordo com sua natureza, qual seria o alcance, objetivos, delineamento, métodos e técnicas. Para auxiliar nesta tarefa foi

utilizado o Quadro 1 de acordo com Duarte *et al* (2009) e destacado os aspectos pertinentes para o desenvolvimento desta pesquisa.

Quadro 1 - Sistema de categorias analíticas. Fonte: Duarte *et al* (2009, p. 10-11).

Categorias	Indicadores	Conceitos
Natureza	Quantitativa	Nesta pesquisa a importância está na quantificação da coleta e da análise dos dados levando a resultados automaticamente.
	Qualitativa	Está na interpretação e na compreensão dos significados das ações e relações de fatos não quantificáveis.
	Quanti/Quali	Acontece quando há coexistência de interpretação qualitativa e quantitativa dos dados.
Níveis	Exploratórias	Investigação mais ampla com o objetivo de proporcionar visão geral quando o tema escolhido é pouco explorado.
	Descritivas	O objetivo é descrever um fato ou fenômeno e um levantamento das características.
	Explicativas	Explica a razão, o porquê da ocorrência dos fatos.
Delineamentos	Bibliográfica	É construída pela literatura, isto é utiliza fontes bibliográficas como livros, material de áudio e vídeo entre outros.
	Documental	Utiliza de fontes de informação que ainda não receberam organização. Ex.: tabelas estatísticas, documentos de arquivos, etc.
	Experimental ou de laboratório	Decide-se um fenômeno, selecionam-se fatores que provocam variações no fato e escolhem-se os instrumentos.
	Pesquisa-levantamento	A informação é buscada diretamente com o grupo de interesse a respeito dos dados que se deseja obter e são analisados quantitativamente
	Estudo de caso	É a seleção de um objeto de pesquisa com o intuito de aprofundar os aspectos característicos onde o objeto pode ser qualquer fenômeno individual.
	Pesquisa participante	O pesquisador é envolvido, é ele mesmo um dos dados pesquisados.
	Pesquisa-ação	É quando há o envolvimento de pesquisadores e pesquisados em qualquer dos processos no mesmo trabalho.
Métodos	Dedutivo	Parte de enunciados gerais para o específico.
	Indutivo	Parte de dados particulares para o geral é realizado em três etapas: observação dos fenômenos, descoberta da relação entre ele e generalização da relação.
	Dialético	Fornece a base para uma interpretação dinâmica e real já que estabelece que os fatos não podem ser considerados isoladamente e propicia abordagem qualitativa
	Hipotético-dedutivo	Parte da formulação de hipóteses que são testadas em busca da relação causal entre os elementos enfatiza a quantificação dos dados.
	Histórico	Tenta reconstruir o passado objetiva e minuciosamente, em geral relacionado com uma hipótese sustentável.

	Comparativo	Procede da investigação das semelhanças e diferenças entre diversos tipos de grupos, realiza comparações entre o presente e o passado.
	Estatístico	Parte da aplicação da teoria estatística da probabilidade e caracteriza-se por razoável precisão.
	Monográfico	É o estudo de um caso em profundidade, estuda grupos ou comunidades, indivíduos a fim de obter generalizações, parte de aspectos particulares.
Técnicas/ Instrumentos	Questionário	É constituído por uma série ordenada de perguntas que devem ser respondidas por escrito e sem presença do pesquisador.
	Entrevista	Trata-se de uma situação interativa entre pessoas, em que uma delas formula questões e as outras respondem sendo os dados registrados pelo pesquisador.
	Formulário	Consiste em obter informações diretamente do entrevistado, o pesquisador faz a pergunta e ele mesmo assinala as respostas que o entrevistado dá.
	Fontes documentais	Constituem-se de fontes primárias e secundárias.
	Diário de campo	É a pesquisa que observa os dados no lugar onde acontecem os fatos (campo) e são anotados pelo pesquisador.
	Observação	Depende da percepção do pesquisador. É percebida através da experiência casual de uma pessoa para a mais formalizada medida abstrata de variáveis por meio de instrumentos.
	Escalas	Mede a intensidade e a atitude do pesquisador através de uma lista graduada de itens acerca do fato pesquisado.
	Oficina de trabalho	Reuniões com o grupo em estudo onde trocam e expõem suas ideias sobre assuntos relacionados à pesquisa.

Pode-se ver que, a partir do quadro apresentado, que a pesquisa proposta para este trabalho de dissertação, tem uma natureza qualitativa, de nível descritivo. Para a investigação em campo, optou-se pelo de Estudo de Caso como método. No que tange o construto entre empiria e teoria para a compreensão analítica e complexa do objeto, o método indutivo orientou a análise dos dados, pelo diagnóstico e compreensão dos fenômenos passados já ocorridos, comparação com o estado atual, posterior descoberta das relações existentes que levaram o objeto de estudo para a condição contemporânea, o que permite extrair conclusões generalistas para o caso.

No que se refere a tecnologia investigativa, foram utilizados para a coleta de dados primários técnicas de entrevista¹ aplicada junto a: atores chave na gestão e planejamento do turismo estadual e áreas afins; atores chave do *trade* hoteleiro local, e usuários/moradores da Ilha. Para os dados secundários bibliográficos foi consultado e analisado material teórico disponibilizado em fontes científicas, tais como livros, artigos, teses e dissertações, em meio físico e em repositório eletrônico com o intuito de sistematizar as revisões de literatura como etapa de pesquisa. Quanto aos dados documentais foram utilizadas fontes tais como os documentos técnicos dos projetos do sistema *ferry-boat* e do plano de turismo da Baía de Todos os Santos.

Para reforçar a acuracidade na escolha da metodologia foi utilizado um sistema que consiste em três condições, segundo Yin (2001): (a) no tipo de questão de pesquisa proposto; (b) na extensão de controle que o pesquisador tem sobre eventos comportamentais efetivos e; (c) no grau de

¹ Vide lista de entrevistados no Anexo (Tabela 12).

ênfoque em acontecimentos históricos em oposição a acontecimentos contemporâneos. Vide exemplificação visual na Figura 1 abaixo.

estratégia	forma da questão de pesquisa	exige controle sobre eventos comportamentais?	focaliza acontecimentos contemporâneos?
experimento	como, por que	sim	sim
levantamento	quem, o que, onde, quantos, quanto	não	sim
análise de arquivos	quem, o que, onde, quantos, quanto	não	sim/não
pesquisa histórica	como, por que	não	não
estudo de caso	como, por que	não	sim

Figura 1 - Sistema de decisão para uso da estratégia. Fonte: Yin (2001).

Ao ler a indagação do item 1.2, percebe-se que a “forma da questão de pesquisa” busca o “como”, pois visa entender como se deu o processo em questão. É uma investigação que não tem controle sobre os eventos e foca sim em acontecimentos contemporâneos. De acordo com as combinações, o método de investigação adotado foi o estudo de caso.

Pode-se então dizer que a presente pesquisa pode ser qualificada como estudo de caso qualitativo-descritivo, que segundo Schramm, citado por Yin (2001), possui uma definição comum em que a essência é a de tentar elucidar uma decisão ou várias, tendo em mente os motivos, como se deu o processo e quais os resultados que foram alcançados (SCHRAMM, *apud* YIN, 2001).

2. Revisão teórica

2.1. Turismo & Desenvolvimento

No intuito de explicar sobre a importância que o turismo adquiriu enquanto atividade econômica, será discutido neste item sua relação e valor para com o desenvolvimento socioeconômico de uma sociedade/local/região/estado/nação.

Até meados do século XX crescimento econômico puro era sinônimo de desenvolvimento, ou seja, era computado como desenvolvimento econômico o aumento da capacidade instalada produtiva industrial, agrária, de serviços, entre outros. Alguns aspectos sociais e outros básicos tais quais educação, saúde pública, saneamento básico, transporte de qualidade, etc. fundamentais como alicerce do investimento e crescimento econômico, além de melhoria do estado e qualidade de vida da população não eram analisados como importantes para o conceito de Desenvolvimento até depois da segunda metade do Séc. XX. A partir de então a nova conceituação de Desenvolvimento Econômico abarca o lado social², como fica evidenciado por Andrade:

Nesse contexto, o significado de desenvolvimento se restringia a produção e acúmulo de riquezas, ou seja, reduzia-se ao “simples” crescimento econômico adotado na esfera econômica. Os aspectos sociais, que atualmente conferem ao desenvolvimento um status de fenômeno macro e centrado no Homem, só foram introduzidos em 1962 por recomendação do Conselho Econômico das Nações Unidas. Esse conselho entendeu que desenvolvimento deveria implicar em mudanças qualitativas e não apenas quantitativas. Mudanças em âmbito social, econômico e cultural deveriam ser observadas, pois só com mudanças integradas nessas três esferas seria possível obter melhoria na qualidade de vida da população, cerne das propostas de ações da primeira década de desenvolvimento da ONU.

[...]

O conceito de desenvolvimento é mais abrangente e refere-se também a uma série de mudanças estruturais de caráter econômico, social e cultural implicando em uma situação de crescente inclusão social, tanto na apropriação de resultados da atividade econômica como em processos tipicamente políticos. (ANDRADE, 2009, p. 18-19).

No entanto, como o turismo se relaciona com o desenvolvimento socioeconômico? Como uma atividade baseada nos serviços pode ser o gatilho ignitor de um motor desenvolvimentista com multiplicadores e encadeamentos para trás e para frente que venham a impulsionar um local, cidade, região, até mesmo um estado ou país?

A reestruturação do mundo capitalista no pós-segunda guerra mundial, especialmente nos chamados países desenvolvidos, viu um verdadeiro *boom* da cultura de massas, o consumo cada vez mais horizontalizado focado no grande contingente com poder aquisitivo crescente das classes médias que expandiam suas rendas assim como conquistavam direitos sociais importantes, que dava condições a estes de usufruir de gozos antes quase que exclusivos das classes abastadas.

² A evolução do sistema capitalista, tecnologias e arranjos socioculturais tornam as necessidades básicas e conceituações de desenvolvimento altamente voláteis ao longo do tempo, dos referenciais e dos locais.

Neste contexto o turismo floresce como um setor econômico relevante, se valendo do excedente de recursos, horas livres e consumidores ávidos por novas experiências, especialmente em determinados períodos do ano como férias escolares, feriados, feriados prolongados, inverno e verão (a depender do local) e grandes eventos – recreativos ou de negócios.

O evolução ao longo do tempo do quadro socioeconômico e crescimento constante das rendas permitem cada vez mais o avanço do turismo. Que por si também é uma atividade geradora de renda, possibilitando a venda de serviços³ de uso estreitamente local e altamente intensiva em mão-de-obra, característica de suma importância para países em desenvolvimento/terceiro mundo com vastos exércitos de reserva em um mundo cada vez mais automatizado, menos dependente de trabalho humano (ALBAN, 2006).

Uma das características do turismo, que o tornam um forte potencial motor econômico, aparece na forma de ativos altamente específicos – culturais, físicos, históricos e/ou sociais – onde o turista tem de necessariamente realizar o consumo *in loco* do produto/serviço⁴, uma vez que o próprio não encontrará substituto⁵ perfeito em nenhum outro local do mundo.

Esta singularidade é o que dá o potencial ao produto turístico. Caso este recurso latente seja aproveitado, há possibilidades de se gerar um verdadeiro crescimento e desenvolvimento socioeconômico pela geração de divisas para o ente público, inversões de capitais em negócios, infraestrutura e capacitação laboral, criação de empregos diretos e indiretos no local/região com aumento da renda e a consequente melhoria na qualidade de vida da população (ANDRADE, 2009).

Não obstante os fatores positivos, é importante ter em mente que o turismo é uma atividade questionável, porquanto no mesmo montante que atrai investimentos e gera rendas, o turismo também pode ser uma ferramenta excludente por ter um potencial de gentrificação muito alto, exclusão ou obstáculo físico ao acesso de determinados locais por se tornarem propriedades privadas com uso econômico, além de ser uma atividade não facilmente acessível às classes menos abastadas. Abaixo vê-se uma passagem em que Andrade menciona justamente o referido e complementa:

Essa afirmativa é controversa, uma vez que, conforme é conhecido, o turismo também se configura como uma atividade excludente, não compondo a cesta de consumo dos pobres, embora estes se beneficiem do consumo dos ricos através dos postos de trabalho gerados para atender a essa demanda. Como essa mão de obra, em geral, é mal qualificada, compromete o desenvolvimento da atividade que, em geral, é de elevado custo e requer serviços de qualidade. Esse fato pode gerar um efeito oposto ao previsto para o desenvolvimento com declínio da atividade, desemprego e saída de divisas através dos turistas que preferem procurar destinos de menor custo e com melhor qualidade de serviços (ANDRADE, 2009, p. 30).

³ “O Departamento Australiano de Turismo e Recreação (BENI, 1998:36) conceituou o turismo como uma importante indústria nacionalmente identificável, que compreende um amplo corte transversal de atividades componentes, incluindo a provisão de transportes, alojamento, recreação, alimentação e serviços afins.” (BARBOSA, 2005, p. 107-108).

⁴ De acordo com Lage e Milone (1999) *apud* (ALBAN, 2006, p. 2): Assim, através do turismo é possível viabilizar a “exportação” de serviços como corridas de táxis e shows folclóricos. O turismo, nesse sentido, caracteriza-se por ser um setor fortemente mão-de-obra intensivo, o que amplia ainda mais a sua importância para os países em desenvolvimento.

⁵ Podem haver locais com condições físicas parecidas em diversas regiões do globo (e até mesmo socioculturais e históricas), no entanto as interações e dinâmicas distintas são o que tornam cada produto turístico único.

Para amenizar os efeitos negativos e potencialmente danosos do turismo é necessário que haja uma regulamentação forte nas diversas esferas (desenvolvimento urbano, planejamento e uso do solo, etc.). Neste sentido também é importante que haja um conluio de interesses entre os setores atuantes para que se mantenha sempre um equilíbrio social, econômico e ambiental a fim de que não haja uma depredação do patrimônio singular do atrativo nem uma “disneyficação” do mesmo.

Ademais dos pontos negativos⁶ que podem ter gênese no turismo, a ciência econômica tende a focar na potencialidade dos impactos e externalidades positivas que advém do mesmo, capazes de promover saltos qualitativos e quantitativos para além da condição de penúria socioeconômica, especialmente nas economias subdesenvolvidas ou em desenvolvimento (BANDUCCI JR., *apud* BARBOSA, 2008). Os impactos e externalidades (positivos, diretos e indiretos) que mais se destacam são: superávit na balança de pagamentos; aumento da produção de setores correlatos; aumento da estrutura pública (aumento de receitas tributárias e gastos para melhorias); melhoria da renda geral e aquecimento do mercado de trabalho; melhoria na infraestrutura, ordenação e planejamento urbano; capacitação laboral; aumento nas trocas e experiências socioculturais; ambiente mais propício para os negócios; melhoria da qualidade de vida geral; entre outros.

Para além é importante salientar também a envergadura dos efeitos multiplicadores que sucedem dos dispêndios turísticos que alastram-se por diversos setores da economia. Segundo Barbosa (*apud* ANDRADE, 2009, p.37) “os gastos turísticos começam com os turistas gastando nos serviços chamados *front line*, como transporte, hotéis e restaurantes, que são drenados para o resto da economia. Os efeitos gerados com esses gastos podem ser diretos, indiretos e induzidos”. Os efeitos diretos, indiretos e induzidos são a característica fundamental do chamado “multiplicador” sendo estes:

- Direto: são os efeitos sentidos nas atividades diretamente relacionadas ao consumo;
- Indireto: são consequência da ocupação principal, atividades que suprem de insumos a atividade base;
- Induzido: atividades extras que são realizadas devido ao incremento de consumo e investimento efetivado nas etapas anteriores.

Assim sendo, um único local com ocupação turística pujante pode dinamizar as atividades socioeconômicas das micro, meso e macro regiões onde está inserido, fixando em maior ou menor grau a renda no local (dada uma certa capacidade produtiva e heterogeneidade econômica do sítio) através de uma atividade de serviços intensiva em mão de obra que consegue articular toda essa dinâmica regionalizada.

Dada a importância que a atividade turística, a teoria econômica se debruçou sobre o assunto, havendo 3 veios teóricos que alicerçam os *approaches* do planejamento e investimento pelos setores público e privado. Estas vertentes são focadas na demanda, oferta e nos enlaces. As duas primeiras vertentes teóricas são as mais tradicionais, denominadas de “Teoria Econômica Convencional do Turismo ou Teoria Clássica”, e “Modelo Alternativo da Oferta”, respectivamente. Enquanto a “terceira via” é “...uma política de *cluster* que tem como centro de análise e de atuação o território como realidade socioeconômica (SILVA *apud* ANDRADE, 2009, p. 32).” Este último veio teórico também denominado de “Enfoque do Desenvolvimento Econômico por meio de Enlaces” se aprovisiona de interpretações mistas, atuando em um campo intermediário – o território – valendo-se de políticas integradas não apenas de demanda ou oferta

⁶ Sempre existe a possibilidade forte de haver um processo de gentrificação da área turística, que ocasiona cisões sociais no local, segregação, especulação imobiliária, aumento generalizado de preços (inflação), mudança do foco dos comércios e serviços para atendimento semi ou total aos turistas, perda das características sociais e patrimoniais ou apenas manutenção da superfície estética com dinâmicas socioeconômicas completamente diferentes do original, entre tantos outros impactos e externalidades negativas.

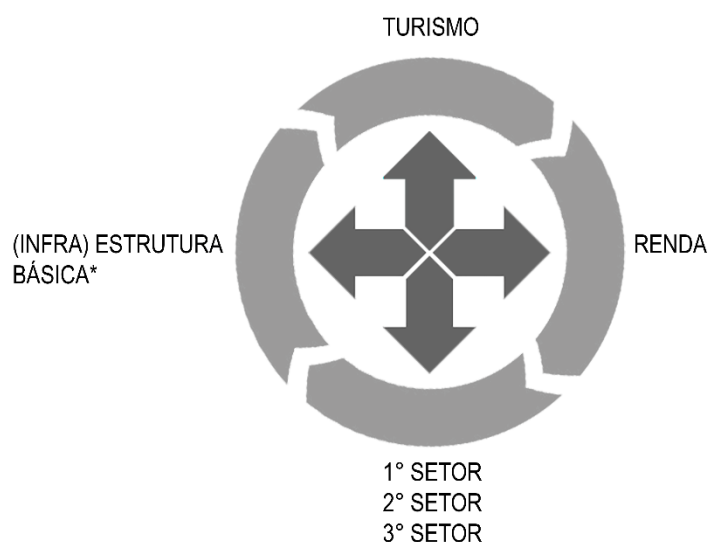
econômica, mas também de outras áreas cruciais ao turismo, adquirindo “espaço principalmente para a elaboração de políticas públicas pelos órgãos oficiais de turismo. Entretanto, ainda é o modelo convencional de turismo o de maior utilidade para orientar as atuações do setor público em função do seu caráter claramente macro e territorial (ANDRADE, 2009, p. 32).”

A partir destas bases teóricas, e outras vertentes ideológicas e de política econômica, os órgãos públicos responsáveis (ministérios, secretarias e agências) se ocupam em traçar as linhas gerais que nortearão o planejamento, investimento e ações em prol do turismo, para maximizar as potencialidades/impactos/externalidades positivas do ludambulismo⁷.

Mesmo o turismo tendo uma poderosa capacidade de transformação socioeconômica e sendo comumente alardeado como “a tábua de salvação” para diversos municípios, territórios, regiões, é importante ter em mente que nem todo local é susceptível ao turismo e que o mesmo não necessariamente se desenvolverá em um motor de pujança e transformação socioeconômica. Para haver o salto qualitativo da potencialidade turística para a atividade plenamente desenvolvida é necessário que diversos preceitos sejam cumpridos ou atendidos em certo grau para garantir seu correto desempenho enquanto atividade econômica, que pode compor distintos papéis no meio em que está inserido – a depender do patamar de desenvolvimento do local – como pode-se evidenciar pela passagem abaixo:

[...] o turismo irá se inserir no contexto socioeconômico cumprindo funções de distintos matizes e alcances: como **atividade dominante**, como **atividade estruturante**, como **atividade complementar** ou como **atividade residual**, dependendo de onde se localizem as atividades turísticas e da importância que estas assumem na economia da região ou do município (SILVA, 2004, *apud* ANDRADE, 2009, p. 35, grifo nosso).

Sendo assim, para que o turismo assuma qualquer uma das quatro características mencionadas por Silva é imperioso que existam (infra)estruturas minimamente funcionais para o funcionamento e atendimento das necessidades básicas da população assim como da atividade econômica que se pretende enquanto engenho desenvolvimentista, o que por si é uma ferramenta retroalimentada como fica apresentado na Figura 2, abaixo:



*Saneamento; Transporte; Educação; Telecomunicação; Energia; Patrimônio

Figura 2 - Fluxo de multiplicadores de investimento. Fonte: elaboração própria.

⁷ Sinônimo de turismo.

Em suma, o turismo tem capacidade de agir como meio de desenvolvimento socioeconômico. Contudo, para que este objetivo seja alcançado e os malefícios mencionados anteriormente não se manifestem (ou ao menos se manifestem em grau reduzido) é primordial que os governos se antecipem com planejamento, programas, ações e investimentos para transformar a potencialidade em realidade bem regulada e com ambiente propício para o desenrolar das atividades turísticas, sociais, culturais, esportivas, de negócios.

2.2. Fatores intervenientes no turismo

Como apresentado no item anterior, o turismo tem forte relação com a capacidade de desenvolvimento socioeconômico, no entanto a potencialidade só se realiza concretamente dados certos requisitos, tais fatores necessários para o correto desenvolvimento do turismo enquanto ferramenta desenvolvimentista. Serão abordados neste item 2.2 três fatores intervenientes: **Organização Institucional (OI); Infraestrutura; Cultural/Histórico**. Não obstante, como será visto mais a frente, existem outros aspectos importantes no tangente à desenvoltura do turismo.

A existência de características exógenas à indústria como condicionantes importantes à oferta do bem turístico tem fortes implicações espaciais da indústria que ainda não foram suficientemente modeladas na literatura seja do ponto de vista teórico ou empírico. Por outro lado, a existência de **fatores econômicos tradicionais** como **infraestrutura disponível, proximidade a centros urbanos**, capacidade das firmas conseguirem contratar ou atrair junto a população local **mão-de-obra adequadas às necessidades** da indústria também desempenha um papel importante na evolução da capacidade da indústria. (Zhang and Jensen (2005)) (BRASIL, 2007, p. 19, grifo nosso).

O trecho acima de Brasil (2007) já deixa aparente que não são apenas os dois fatores mencionados anteriormente que são os determinantes/condicionantes, existem uma miríade de elementos que contribuem para o turismo, a depender da literatura ou interpretação pode-se detalhar mais ou menos (em quantidade e qualidade) os fatores⁸. Ou seja, podem ser agrupados mais ou menos aspectos intervenientes em cada área avaliada.

Para que haja a análise correta no decorrer da pesquisa foi utilizada a caracterização de fatores de Carvalho e Pimentel (2012) que está demonstrada na Figura 3. Embora esta seja mais abrangente o escopo do trabalho delimita-se aos três fatores elencados no primeiro parágrafo deste item, que se traduzem para os fatores apresentados na Figura 3 como: físicos (infraestrutura); organizacionais e institucionais (organização institucional); socioculturais (culturais/históricos).

⁸ Caso a análise seja feita a partir da ótica da oferta ou demanda do produto turístico, se é para o planejamento ou execução a depender da ocasião ou intento mudam-se os fatores condicionantes, intervenientes, etc.

Fatores físicos	Fatores organizacionais	Fatores econômicos
▪ Infraestrutura básica • Conservação das vias públicas; • Sinalização de trânsito; • Redução dos congestionamentos; • Serviço de transporte público e privado; • Abastecimento de água e energia elétrica, captação de esgoto, iluminação pública; • Segurança, delegacias e Corpo de Bombeiros; • Capacidade de atendimento médico. ▪ Infraestrutura turística • Equipamentos e serviços turísticos; • Sinalização turística; • Centro de informações turísticas; • Serviço de proteção ao turista;	▪ Existência de entidade executora; ▪ Pesquisas de demanda; ▪ Análise de resultados das atividades ligadas ao turismo; ▪ Promoção e distribuição do DT; ▪ Monitoramento e avaliação da atividade; ▪ Comunicação interna; ▪ Capacidade administrativa; ▪ Parcerias entre os atores do DT.	▪ Economia local • PIB do município; • Arrecadação de impostos. ▪ Capacidade empresarial; ▪ Financiamentos para os empreendimentos locais; ▪ Custos de produção; ▪ Formas de comercialização do DT nas distribuidoras.
Fatores socioculturais	Fatores institucionais	Fatores aleatórios
▪ Educação; ▪ Oferta de empregos aos moradores do DT; ▪ Participação da comunidade no turismo; ▪ Preservação do patrimônio; ▪ Apoio à cultura local; ▪ Imagem comercializada do DT.	▪ Políticas públicas; ▪ Planejamento turístico municipal; ▪ Legislação de meio ambiente; ▪ Serviços de energia e água, coleta de lixo.	Não foram identificados no âmbito interno de acordo com o recorte atribuído a esta esfera de planejamento turístico neste estudo.

Figura 3 - Síntese dos fatores condicionantes internos do planejamento em Destinos Turísticos. Fonte: Carvalho; Pimentel, 2012, p. 13.

Destarte serão debruçados os referidos fatores intervenientes a seguir para posteriormente se avaliar quais foram de maior importância para o turismo da BTS/Ilha de Itaparica.

2.2.1. Organização Institucional

A organização institucional é crucial para o desenvolvimento não somente socioeconômico mas geral, a forma de gestão, planejamento, comunicação, posicionamento, etc. organizacional pode definir o sucesso ou insucesso da organização (privada ou pública, grande ou pequena).

Isto posto, para com o desenvolvimento turístico não haveria de ser diferente. O empenho do ente estatal ou privado para promoção de um destino turístico (DT) deve perpassar por diversos condicionantes, tais quais a pesquisa de demanda, publicidade e propaganda, parcerias entre os atores, comunicação interna e externa, políticas públicas, entre outros, assim como os presentes na Figura 3. Fazendo uma conexão entre a OI e o progresso do turismo é possível estabelecer um paralelo à citação de Andrade (2009) sobre a economia regional:

Sob a perspectiva da Economia Regional, o desenvolvimento de uma região, está diretamente relacionado à organização social desse espaço e depende de um conjunto de elementos políticos, institucionais e sociais para que possa produzir o passo qualitativo do crescimento econômico ao desenvolvimento (ANDRADE, 2009, p.18).

É possível realizar uma analogia igualmente precisa para a economia do turismo (e basicamente todos os ramos da economia), a “evolução” do quadro organizacional e institucional das

sociedades são fundamentais para que se entrelacem interesses distintos ou convergentes e os mesmos possam reverberar em ações, políticas, investimentos, entre outras atividades que tenham reflexo (positivo ou não) no turismo.

Pela natureza complexa e abrangente do turismo, que abarca diversos atores na sua esfera industrial de prestação e demanda de produtos e serviços a atividade turística requer um aparato organizacional preciso e atuante para conciliar e ordenar os diversos interesses, o que incorre em grandes custos transacionais⁹ (CTs) que podem em última instância desbaratar o esquema turístico local ou alavanca-lo.

Porém de onde advém estes custos transacionais? Se há um interesse convergente entre os atores, que é o desenvolvimento turístico para crescimento socioeconômico. Os custos transacionais advém de processos burocráticos, contratuais e legais que existem fundamentados em dois pressupostos comportamentais básicos: Racionalidade limitada (1º) e Oportunismo (2º). Estes dois pressupostos são estruturantes para a Nova Economia Institucional (NEI) que aprofunda os estudos dos CTs, em grande parte pelas contribuições de Oliver Williamson (1985, 1991 e 1996) e Douglas North (1981, 1990 e 1994), segundo Alban (2006).

O primeiro pressuposto é bastante simples, devida a limitação situacional e locacional humana que os agentes são submetidos há uma racionalidade limitada por parte dos mesmos, o que incorre em falhas contratuais para transações mais complexas, ou seja, não existe previsão contratual para todos os cenários possíveis. Com contratos falhos e incompletos pode haver dificuldade ou até mesmo impossibilidade de alteração nos termos acordados.

A existência de contratos falhos pela racionalidade limitada da brecha para a atuação do segundo pressuposto, o oportunismo, no qual os atores agem em benefício próprio – e em casos extremos fraudes, trapanças, injúria, calúnias e todo tipo de artifício para promoção da benesse particular.

Para remediar ou prevenir a atuação do segundo pressuposto dada a existência do primeiro incorre-se nos custos de transação burocráticos, contratuais, legais e até políticos (com uso de influências políticas para resolver as questões). Uma definição mais clara foi dada por Williamson (1996), referido por Alban (2006, p.7), “os custos *ex-ante* de preparar, negociar e salvaguardar um acordo / contrato, bem como os custos *ex-post* dos ajustamentos e adaptações que resultam quando a execução de um contrato é afetada por falhas, erros, omissões e alterações inesperadas”.

De acordo com os CTs que tiverem de ser enfrentados as diversas organizações terão de adaptar suas estruturas de governança¹⁰ para lidar com a questão deparada, dado os atributos objetivos de especificidade de ativos, frequência e incerteza em um determinado ambiente institucional (DECHANDT, 2007).

Quanto aos atributos objetivos referidos, Dechandt (2007) os apresentou muito bem, como pode ser visto abaixo:

[...] especificidade de ativos subscrevem-se os ativos que proporcionam alta produtividade, porém, não podem ser reempregados de outra forma, a não ser com sacrifício de seu valor produtivo e de mercado.⁴⁷ São ativos voltados para fins específicos, potencialmente valiosos. A existência de ativos específicos

⁹ Para mais informações sobre a Economia dos Custos de Transação (ECT), vide COASE (1937).

¹⁰ “[...] seguindo as formulações originais de Coase, irá considerar a existência de **dois tipos básicos**: o **mercado**, onde a coordenação se estabelece pela sinalização da variação dos preços, e a **firma**, onde a coordenação se dá pela autoridade de *fiat*, através da **hierarquia administrativa**.⁸ Mesclando esses dois tipos básicos, existem as **estruturas híbridas** que se estabelecem através de contratos, mais ou menos amplos e ou restritivos (ALBAN, 2006, p. 7, grifo nosso)”.

reforça a dependência entre agentes produtivos. (BASTOS e outros, 2004; ALBAN, 2006, *apud* DECHANDT, 2007, p. 100).

[...] a frequência. De fato, quanto mais freqüentes as transações, menor será o custo dos mecanismos criados para assegurar sua realização e garantir sua execução. A frequência também pode levar estes custos à níveis quase nulos, ou nulos, fato observado na presença de mecanismos de retaliação que inibem o comportamento oportunístico na transação, ou no desenvolvimento de reputação de marcas (ALBAN, 2006, *apud* DECHANDT, 2007, p. 100).

A incerteza, a terceira dimensão, afeta os custos de transação na medida que dificulta a distinção e definição de riscos, as probabilidades das ocorrências que podem afetar a transação. Um ambiente de incerteza favorece a ocorrência de comportamentos oportunistas, e acentua as conseqüências da limitação da racionalidade. (DECHANDT, 2007, p. 100)

Cada um dos atributos objetivos não é estático, havendo interação contante entre todos, o que gera cenários diversos para utilização¹¹ dos diferentes tipos de estruturas de governança, citadas na nota de rodapé 9.

Quanto ao ambiente institucional, é a esfera, local, o âmbito político, judicial social em que os agentes estão envolvidos, compostos por instituições: formais, elaboradas para servir aos interesses de seus instituidores; e informais respaldadas e aceitas pelo consenso da sociedade e que exercem influência e pressão social sobre os indivíduos.

Dentro do ambiente institucional (co)existem diversos tipos de instituições, reguladoras, judiciais, políticas, policiais, sociais, de saúde, externas e etc. no entanto as que mais podem influenciar rápida e diretamente no resultado dos litígios e desenvolvimento (em geral mas também turístico) são as formais. Abaixo pode-se observar um trecho extraído de Dechandt (2007) que explana a atuação de tais instituições:

As instituições **reguladoras** estão ligadas ao poder público, e são responsáveis pelo estabelecimento e cumprimento das regras estabelecidas em contratos firmados entre governos e atores privados. Podem atuar definindo políticas de preços, e mediação de litígios, e são susceptíveis às pressões de grupos interessados nos resultados de suas ações.

As instituições **judiciais** incluem leis que asseguram direitos de propriedade e suportam contratos. Os atores que interagem com estas instituições são juizes, membros do ministério público, desembargadores, defensores públicos, dentre outros. Já as instituições **políticas** respondem em primeira instância, aos interesses sociais de forma ampla, ficando sujeita ao poder de influência de diferentes grupos de interesses. Por fim, entende-se por instituições externas, aquelas que influenciam reformas na administração pública, como Interamericano de Desenvolvimento (BIRD), Banco Mundial e Fundo Monetário (FMI), que procuram estimular a credibilidade dos governos locais frente a investidores estrangeiros, impondo restrições às ações arbitrárias por parte dos agentes públicos locais (DECHANDT, 2007, p. 103-104, grifo nosso).

A interação de todos estes elementos mencionados podem ou não condicionar uma organização institucional que reduzirá os custos transacionais, tal qual na fala de Williamson (1985, *apud*

¹¹ Para uma melhor exemplificação, vide DECHANDT (2007, p. 101).

AUGUSTO; SOUZA; CARIO, 2012 p. 2) “Pela ECT, os custos de transação são reduzidos na medida em que ocorre um alinhamento entre as estruturas de governança, atributos de transação (especificidade de ativos, frequência e incerteza) e pressupostos comportamentais (racionalidade limitada e oportunismo)” permitindo – ou não – um avanço do turismo enquanto ferramenta de desenvolvimento socioeconômico.

2.2.2. Infraestrutura

A Infraestrutura é parte fundamental para o desenvolvimento turístico, Assim como a Organização Institucional, e para a sociedade como um todo, viabilizando acesso e transporte, saneamento, comunicação, energia, habitação, patrimônio histórico, entre outros, com fortes efeitos de encadeamento a montante¹² da cadeia produtiva da economia como um todo, elevando forma sustentada, no médio e longo prazo, a produtividade global da economia, amenizando custos, estimulando os investimentos privados e melhorando a qualidade de vida geral.

Entretanto, diferentemente da OI o fator físico ou de infraestrutura tem um apelo político e socioeconômico muito forte por tratar de investimentos – geralmente – vultuosos em áreas básicas e com grande geração de empregos, especialmente na construção civil.

A infraestrutura pode categorizada de duas formas, econômica e nos termos de engenharia, a primeira caracteriza a infraestrutura enquanto todo e qualquer aparato que viabiliza a estrutura produtiva de bens e produtos, assim como a sua comercialização. A seguinte, concerne o caráter técnico, construtivo. Logo, a definição econômica é a que mais interessa para esta pesquisa.

Pelo perfil particular da atividade turística em que o consumidor se dirige até o produto para haver consumo in loco o turista irá para seu destino, bastando haver condições mínimas de infraestrutura, contudo, obviamente locais com melhores infraestruturas serão mais atrativos para uma maior gama de consumidores. Por tal aspecto, a lógica por trás do viés infraestrutural é trabalhar com a oferta de boas condições para atrair os turistas, um DT com múltiplos meios de acesso, boa cobertura da rede de saneamento básico e de comunicação, meios de transporte funcionais no local, meios de hospedagem e habitação, segurança, atendimento de saúde, etc. será mais atrativo/convidativo/competitivo para os turistas. Desta maneira a oferta pública de **transportes, energia, saneamento básico**, saúde e segurança trariam quase que naturalmente os turistas e investimentos privados complementares/redundantes. Como se vê nas passagens abaixo da Alban (2006) e EMBRATUR¹³ (1992, *apud* ALBAN, 2006):

A idéia era que, com a expansão da infra-estrutura e a recuperação do patrimônio histórico-cultural, os empreendedores e turistas naturalmente chegariam, desenvolvendo novas e mais amplas regiões do país (ALBAN, 2006, p. 3).

[...] a criação e melhoria da infra-estrutura da região induzirá crescentes investimentos privados em hotelaria, animação, gastronomia, artesanato e outros serviços de suporte do turismo, que repercutirão positivamente na arrecadação de impostos e tributos federais, estaduais e municipais com conseqüentes benefícios para a população local (EMBRATUR, 1992, *apud* ALBAN, 2006, p.3).

¹² Para mais informações, vide HIRSCHMAN (1958).

¹³ Empresa Brasileira de Turismo (EMBRATUR).

Para além de um vetor indutor natural do turismo é importante frisar que a infraestrutura é um importante meio de redução de desigualdades, promotor de geração de renda e emprego além de forte atrativo para implantação de indústrias, como pode ser observada na passagem de Sabben (2015):

Note-se que tais benefícios do poder infraestrutural coincidem justamente com as vantagens relacionadas à construção de infraestrutura. Por exemplo, Raychaudhuri e De (2010) realizaram uma série de estudos quantitativos em 14 países asiáticos em que relacionam o provimento de infraestrutura a outras variáveis, como crescimento econômico e redução da pobreza. Concluem que melhorias na qualidade de infraestrutura, *ceteris paribus*, reduzem a desigualdade socioeconômica. **Uma melhora de 1% levou a uma queda de 4 a 12,6%** da desigualdade nos países analisados. Um aumento no estoque de infraestrutura ajuda os países a aumentar a renda de médio a longo prazo, gerando margem para redistribuir renda. No caso do Brasil, Borja Reis (2008) defende que os ciclos tecnológicos internacionais – petróleo, indústria automobilística, bens domésticos duráveis – por exemplo, só chegaram ao Brasil após a instalação da infraestrutura de **energia, transporte e comunicações** (SABBEN, 2015, p. 34, grifo nosso).

Como visto acima a relação de melhora de 1% na qualidade de infraestrutura pode resultar em uma diminuição de até 12,6% na desigualdade (!) (obviamente que mantendo-se os demais fatores constantes, mesmo assim é um retorno social de grande magnitude que deve ser levado em conta). Tendo em vista a importância que a infraestrutura tem para o crescimento econômico, desenvolvimento e bem-estar social como um todo serão brevemente abordados os fatores físicos basilares para o estes – e para o turismo também – nos subitens a seguir.

2.2.2.1. Transportes: aeroportos, ferrovias, hidrovias e rodovias

Desde tempos imemoriáveis os transportes tem sido vitais para a vida humana, no meio turístico não é diferente, o acesso ao DT e sua movimentação são de importância fundamental para os demandantes (turistas) quanto para os ofertantes (empresas relacionadas ao *trade* turístico).

Pela peculiaridade da indústria turística em que o consumidor se desloca para o local de consumo a infraestrutura de transporte para e no local deve ser adequada para a demanda presente e futura, caso contrário se põe como entrave ao crescimento da atividade. Outra peculiaridade que há é que a depender da propensão do turista em consumir e aproveitar os serviços turísticos de determinada localidade a qualidade da infraestrutura de transporte para e no local é bastante relativizada, não obstante o turista médio aproveitara mais e optará mais facilmente por um certo DT que ofereça melhores e mais fáceis condições de acesso e deslocamento.

Desta forma pode-se elencar as infraestruturas de transporte básicas, sendo elas aeroportos, ferrovias, hidrovias e rodovias. Dentro das quais os respectivos meios de transporte podem circular¹⁴, tais quais: aviões (de asa fixa ou rotativa); trens; embarcações navais; automóveis.

A simples oferta de transporte ao DT não garante um fluxo turístico contínuo e sustentado, para tal é importante que no local tenha-se uma logística/organização e infraestrutura de transporte ramificada e eficiente para garantir o acesso dos turistas aos pontos turísticos/eventos/etc. além dos bens de consumo necessários.

¹⁴ Podem circular quais quer meios de transporte seja militar, comercial, público, particular, fretado, etc., desde que habilitados para tal.

2.2.2.2. Energia e comunicação

A energia – seja elétrica, motriz, química ou qualquer outra – é imprescindível à sociedade moderna e sua dependência é aprofundada sucessivamente com a evolução da eletroeletrônica e com a revolução/expansão dos meios de comunicação tradicionais e portáteis, tais quais os aparelhos móveis (*tablets, smartphones, laptops*, etc.). O que permite um grau de produtividade e informação jamais antes visto na escala evolutiva humana, fábricas podem operar ininterruptamente (mesmo sem componentes humanos presentes), notícias podem ser transmitidas para uma profusão de plataformas ao vivo a partir de um aparelho portátil carregado por qualquer pessoa e todos estes recursos inovadores/aprimorados do século XXI dependem de uma rede robusta e redundante de energia, meios de transmissão e reprodução telecomunicativos para operar.

Para o turismo a energia é tão importante quanto em qualquer outro setor econômico, a energia elétrica (seja ela de base renovável ou não) é alicerce para o funcionamento dos bens de consumo duráveis residenciais e comerciais, assim como os combustíveis alimentam e impulsionam os meios de transporte que levam os turistas, bens, mercadorias e auxiliam na prestação de serviços. A mesma energia é fundamental para transmissão de dados e sinais de tevê, radio, *wi-fi*, telefonia móvel, tudo que propaga a publicidade turística e mantém os consumidores conectados aos prestadores de serviços turísticos.

A sociedade moderna de consumo não seria possível sem os atuais níveis de produção energético (em geral), assim como o turismo de massa não pode existir sem a mesma é imperioso um sistema de geração, transmissão e distribuição de energia robusto e redundante que garanta a segurança e fornecimento local. Enquanto as telecomunicações necessitam de uma rede de transmissão de dados forte, já que a geração e distribuição do conteúdo pode ser feita muito distante do DT ou *in loco* (com a utilização de novas tecnologias comunicativas).

2.2.2.3. Saneamento básico

O saneamento básico (SB), de acordo com a legislação brasileira, versa sobre a atividade de abastecimento de água, esgotamento sanitário, manejo de resíduos sólidos e manejo de águas pluviais. O SB impacta diretamente na qualidade sanitária ambiental que reverbera em saúde para os cidadãos.

Portanto, é uma atividade fundamental para a existência humana e para seu desenvolvimento enquanto sociedade organizada. Porém, os vultuosos investimentos necessários para a construção e operação de um sistema de saneamento básico abrangente, que tenha cobertura completa sobre o território designado, é uma barreira e um empecilho para o correto desenvolvimento social, dada a forte correlação entre falta de SB e problemas de saúde pública. Há uma máxima de que cada real investido em saneamento (no caso brasileiro em geral) reduz quatro reais em gastos com saúde pública, o que afeta intensamente a produtividade do trabalhador médio – especialmente pelos casos de doenças e epidemias relacionadas a vetores de transmissão que se reproduzem em condições impróprias de saneamento, especialmente em zonas urbanas. Para além, pode-se destacar a poluição de recursos hídricos e redução da fauna e flora como consequências negativas conexas à falta de SB.

Como visto, o saneamento básico é importantíssimo para a sociedade, não sendo diferente para o turismo, a falta de SB adequado pode inviabilizar (a longo prazo) um destino turístico por sua degradação ambiental, incapacidade de suprir as necessidades humanas básicas, além da ameaça à saúde dos turistas. A insuficiência do atendimento sanitário ao DT torna-o não desejável por uma ampla gama de turistas, travando seu potencial.

2.2.3.Fatores culturais/históricos

Diferentemente dos dois outros fatores que podem ser implantados (fisicamente e organizacionalmente) a cultura e história advém de relações, trocas e experiências sociais de anos, séculos ou milênios em que a interação e vivência dos povos gera características únicas para cada conjunto humano e até mesmo individualmente¹⁵, para além do patrimônio histórico material criado em tais sociedades.

A construção histórica advém da convergência e divergência fatores passados e estão fortemente enraizados nas sociedades, o que por sua vez influencia a cultura, costumes e hábitos que pesa na constituição histórica futura. O conjunto cultural, de costumes e hábitos são fortemente relacionados à maneira de falar (gírias, dialetos, etc.), religião, culinária, festas, músicas, no trato com outrem, entre tantas outras formas.

O reflexo físico da cultural/história são monumentos erguidos pelas sociedades ao longo do tempo, que são de importante interesse turístico pela beleza, forma, conteúdo, por representar um período histórico da sociedade ou local em que se encontra, entre tantos outros.

Em suma, a importância dos fatores culturais/históricos são mais enquanto atrativo turístico pré-existente que propriamente um condicionante que pode ser organizado e construído no curto e médio prazo para engendrar um processo de desenvolvimento a partir do turismo (não que não possa ocorrer).

2.3. Formação histórica da BTS/Ilha

A Baía de Todos os Santos (BTS), ou Kirimurê¹⁶, é a maior baía do Brasil, local de marcos históricos na vida nacional, estadual, de seus municípios circunvizinhos, além de seus habitantes. Sítio oceanográfico de características únicas em seu mar interno e nas regiões que a cercam, irrigada por três grandes rios da região (Jaguaripe, Paraguaçu e Subaé), a BTS é um porto natural por excelência, com suas águas calmas e boa profundidade para permitir a atracação de navios e com pontos de profundidade que chegam aos 70m¹⁷.

Justamente esta característica de águas calmas, que abrigaram os navios dos conquistadores portugueses, originou as primeiras funções à incipiente cidade do Salvador, principal entreposto comercial e capital da colônia lusitana nas Américas de 1549 até fins do século XVIII¹⁸. Não apenas da atividade portuária e de comércio flúvio-marítimo viviam as *urbes* circunvizinhas, o solo fértil da região incentivou a ocupação da borda da baía e interior próximo – que viria a ser conhecido como “Recôncavo Baiano”.

O cultivo de gêneros agrícolas de alto valor no mercado internacional¹⁹ durante o período áureo colonial baiano, em destaque a cana de açúcar para o refino e produção de derivados, ocupavam as melhores terras para a lavoura, sendo as “franjas” dos latifúndios utilizados para plantio de

¹⁵ Mais a seguir, no item 3.2.2.1.

¹⁶ “A região era chamada pelos tupinambás que a habitavam de Kirimurê, que significa grande mar interior.”. Vide: http://www.abc.org.br/article.php3?id_article=763

¹⁷ Para maiores informações, vide CIRANO e LESSA (2007).

¹⁸ Inaugura-se, então, uma fase de “grande desenvolvimento econômico” que se estende até finais do século XVIII. Salvador assume, no período, “a condição de mais importante cidade abaixo do Equador, e a segunda do Império Português”, imediatamente a seguir à metrópole lisboeta (SIMAS FILHO, 1980, *apud* NOVA; MIGUEZ, 2008, p.4).

¹⁹ Vide também BANDEIRA; BRITO (2011); VASCONCELLOS (2011).

viveres e pecuária que abasteceriam as fazendas e cidades. Esta lógica de ocupação da terra organizou toda a estrutura de comércio, transporte e produção da BTS, onde Salvador era o pivô central, servindo de centro nervoso administrativo, militar e portuário, com as outras cidades, latifúndios e demais áreas do Recôncavo, fornecendo os produtos que abasteciam o comércio naval²⁰ interno e externo via Baía de Todos os Santos, que pode ser reforçado nos versos de Araújo (1978), citado por Nova e Miguez (2008, p. 04) e aqui reproduzidos “centro administrativo, centro comercial importador, exportador e redistribuidor de mercadorias para o sertão e outros núcleos urbanos brasileiros”.

É neste contexto que se inserem as ilhas da BTS. Das 56 existentes, a Ilha de Itaparica²¹ é a de maiores proporções, sendo as demais 55 pequenas em demasia, acidentadas geograficamente ou não propícias para ocupação agrária em larga escala.

A Ilha de Itaparica era produtora de cana de açúcar e de gêneros alimentícios para abastecimento interno, tinha função militar uma vez que guarnecia a outra extremidade do canal de Salvador (com seus diversos fortes a exemplo do Forte de São Lourenço na ponta norte da ilha), além de ter uma importância no contexto religioso com suas belas igrejas e capelas (a exemplo da Igreja Nossa Senhora da Piedade, Igreja Matriz do Santíssimo Sacramento, Igreja de São Lourenço, Capela de Nossa Senhora da Penha, entre outras). Ao longo do tempo, a Ilha de Itaparica teve ciclos econômicos diversos, acompanhando sempre a dinâmica instalada na lógica colonial e posteriormente no Brasil independente.

Com a ascensão da cana de açúcar estabeleceram-se os primeiros povoados e estruturas administrativas e produtivas, e com o ciclo baleeiro²² a Ilha teve um surto econômico que deu subsistência à sua população com a captura, processamento da carne, óleo e derivados dos animais, tendo na cidade de Itaparica seu principal expoente. Porém o ostracismo socioeconômico reinou majoritariamente em Itaparica após o declínio e posterior encerramento das atividades de caça aos cetáceos (com a virtual extinção das baleias que encontravam na BTS refúgio seguro). Outra série de golpes disruptivos na economia da região que envolve a BTS são as leis que gradualmente restringiram o tráfico de escravos negros, culminando com o fim do mesmo em 1888. No início do século XX a ilha se inseria no ambiente de franco declínio da produção tradicional açucareira circunvizinha à baía devido à competição de engenhos industrializados de outras regiões brasileiras e internacional, à falta de um produto alternativo de alto valor no mercado internacional e ao baixo nível de industrialização.

Este cenário de penúria e letargia econômica se estende até os anos de 1930 do século XX, quando a descoberta de petróleo em Salvador e Recôncavo revolucionou as perspectivas locais e, posteriormente nos anos 1950, foi instalada a Refinaria Landulpho Alves (RLAM). Contudo, as inversões de recursos para o petróleo tiveram efeito desarticulador na agricultura do Recôncavo, o que consequentemente desestabilizou e prejudicou o mercado e abastecimento de gêneros alimentícios na região e em Salvador (VASCONCELOS, 2011). Mesmo com os novos investimentos na indústria e infraestrutura feitos durante as décadas de 1950/60/70, o panorama

²⁰ Segundo Mattoso (1992) *apud* Bandeira e Brito (2011, p. 295), “Até o início do século XIX, a importância da Baía de Todos os Santos no cenário internacional era tão grande que não era raro aportarem em suas águas de 300 a 400 embarcações por ano”.

²¹ “[...] o nome Itaparica possui duas formas e várias acepções: Caparica, devido a ser assim batizada pelos expedicionários portugueses; Itaparica, oriundo de “Itapari”, em alusão à corda de recifes que protege a costa oceânica; ou simplesmente Taparica, em alusão ao chefe da tribo dos tupinambás, pai de Catarina Paraguassu (OSÓRIO, 1979, *apud* MOREIRA, 2013, p.18).”.

²² Segundo citado por Vasconcelos (2011, p. 394), mesmo que a atividade estivesse fadada a desaparecer com o tempo, na década de 1850, de 150 a 200 baleias eram capturadas anualmente.

socioeconômico para maioria dos municípios adjacentes à BTS não melhorou, como evidenciado por Ferreira:

[...] o crescimento da cidade de Salvador (e consequentemente de sua região metropolitana) ocorreu com maior ênfase após os anos 1950, com implantação da Refinaria Landulpho Alves (RLAM), abertura das BR-116 trecho Rio-Bahia e BR-324, criação do Centro Industrial de Aratu (1967), que dinamizaram a economia do município e da sua Região Metropolitana (RM). A partir dos anos 1970 houve uma grande onda de industrialização na Região Metropolitana de Salvador com a implantação do Polo Petroquímico de Camaçari, que impulsionou uma forte concentração populacional em Salvador (por reunir maiores e melhores serviços na RMS) e Lauro de Freitas, [...].

Tais fatos levaram a uma nova configuração municipal, não mais voltada para a Baía de Todos os Santos, [...], porém espalhada em direção aos vales e maciços de Salvador e litoral atlântico da RMS. Ocasinou também uma concentração demográfica desordenada com base em Salvador em detrimento dos municípios da RMS (...), sem a devida integração, planejamento e aporte de serviços e produtos necessários para um bem-estar social-econômico nos municípios destino (FERREIRA, 2014, p. 20).

Essa nova conformação de Salvador e parte da região metropolitana²³, seu padrão de transporte rodoviário e nova dinâmica industrial retiram do foco a Baía de Todos os Santos e consequentemente seus municípios não beneficiados por estes investimentos. Nesta perspectiva, como aponta Vasconcelos, é reforçado o caráter disruptivo que a industrialização e o câmbio da matriz de transporte teve na região:

A prioridade dada ao desenvolvimento do transporte rodoviário, em parte com recursos oriundos do Polo Petroquímico, **foi fatal para a economia organizada em torno da Baía de Todos os Santos. A implantação do sistema *ferry-boat*, em 1970, embora sendo parte do sistema hidroviário, visou ampliar o transporte rodoviário.** A localização da central de abastecimento, Ceasa, a duplicação da BR 324 e a construção da avenida Paralela, entre outras obras de porte, vieram reforçar a acessibilidade de Salvador, para produtos oriundos do interior do Estado e do sul do Brasil, **levando à destruição do transporte de alimentos e de mercadorias realizado por saveiros, na Baía de Todos os Santos.**

A própria Cidade do Salvador, cuja entrada era efetuada através da Baía de Todos os Santos, teve seu desenvolvimento principal realizado em direção ao sul da península e à orla atlântica, em detrimento da orla da baía, considerada pela socióloga Maria Brandão, como uma verdadeira *Cote d'Azur*, e tem agora seus principais acessos pelas rodovias continentais ou pelo aeroporto, situado no litoral atlântico. (VASCONCELOS, 2011, p. 395-396, grifo nosso).

Como se viu, a região - outrora fundamental para a inserção no comércio mundial da Bahia e Brasil durante os séculos XVI, XVII e XVIII - sofreu devido a fatores diversos, se arrastando pelo século XIX até meados de 1950 e especialmente a partir de 1970, quando um novo vetor industrial se instalou. Não obstante, o câmbio da estrutura socioeconômica se deu a alhures das tradicionais cidades produtoras do Recôncavo (justamente aquelas em que mais pesava a letargia econômica)

²³ A Região Metropolitana de Salvador foi instituída pela lei complementar federal nº 14, de 8 de junho de 1973, para maiores informações, vide: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp14.htm.

em direção às cidades do norte da recém criada Região Metropolitana de Salvador (RMS) e concentrando-se também na própria capital.

Mas como resgatar ou dar novo tónus socioeconômico para uma miríade de municípios que viam-se ao largo do “bonde” do desenvolvimento? Uma resposta muito cotada à época era o “turismo”, vislumbrado como possibilitador da recuperação do desenvolvimento da BTS conjuntamente com seus municípios lindeiros. Vasconcelos disserta sobre este tema:

O turismo é visto como uma possibilidade de recuperação e de desenvolvimento da Baía de Todos os Santos e do seu entorno. Investimentos têm sido realizados na construção de marinas, na melhoria do transporte (catamarãs) pelo setor privado, e até um circuito náutico foi planejado pelo setor público, mas não concluído, o que poderia dar uma nova vida à Baía de Todos os Santos. (VASCONCELOS, 2011, p. 396).

Sendo assim, o turismo como motor de uma nova era de desenvolvimento para a BTS é um dos focos deste trabalho, a ser desdobrado nos próximos capítulos.

3. Setor turístico na Bahia, dos anos 1970 - 2000

3.1. Desenvolvimento do turismo na Bahia

A história do turismo na Bahia não começa nos idos anos de 1970, não obstante, tem seus contornos mais bem definidos durante esta década, período no qual o *player* estatal orientou e atuou fortemente para moldar o cenário turístico baiano com criação de empresas, autarquias e estruturas necessárias. Sendo assim, o período entre os anos 1970 - 2000²⁴ será o recorte temporal para este trabalho em que será apresentado brevemente as mudanças ocorridas nas décadas em questão no desenvolvimento do turismo da Bahia.

Como já mencionado, o “destino Bahia” já existia no mapa turístico nacional, no entanto era cotado como sinônimo de Salvador, com alguns poucos investimentos ou destinos no interior do estado (principalmente frequentados pela população soteropolitana). A partir dos anos 1970, ações, diretrizes e planos traçados a partir do Planalto Central titularizaram o turismo como vertente importante do bojo de crescimento socioeconômico a ser alcançado pelo regime civil-militar.

Na esteira deste novo *approach* do turismo, o ente estatal baiano se incumbiu de instaurar a Bahia como destino definitivo no mapa turístico brasileiro, porém com um viés um tanto diferente, não apenas se valendo de suas belezas naturais e arquitetônicas mas tirando proveito e usufruto de um mito de “baianidade”, uma ideia de que na Bahia sua cultura e seu povo são atrações fortes o suficiente para serem atrativos mercadológicos. Confirma-se esta ideia na passagem de Oliveira e Oliveira (2012):

Na Bahia, a análise da evolução do turismo revela duas características importantes: i) o forte caráter intervencionista do Estado e ii) a exploração de uma ideia **de Bahia ou ‘baianidade’**.

Tais características estruturam a política oficial de turismo, abrangendo, sobretudo, o período de consolidação da **Bahia (Salvador)** como destinação turística nacional, a partir da década de 1970. **O momento de criação do ‘produto Bahia’, não por acaso, é contemporâneo do milagre econômico da ditadura militar, em que as oligarquias regionais também se modernizavam.**

[...] A ação planejada do Estado soube aproveitar-se do mito baiano, ideológica e mercadologicamente, transformando-o em traço ontológico singular da diferença da Bahia, a partir da qual se enuncia o turismo como a vocação ‘natural’ (OLIVEIRA; OLIVEIRA, 2012, p. 386-387, grifo nosso).

A gênese deste “mito baiano” será tratada com maior atenção no item 3.2.2.1., contudo o importante é se ater que o Estado toma para si a função de organizador de uma atividade quase que naturalmente privada, ocupando cada vez mais espaço no mercado ao longo dos anos 1970 e estimulando o setor, porém sem desenvolver um autêntico *animal spirit* no empresariado baiano. Novamente pode-se referendar a ideia apresentada nas passagens de Oliveira e Oliveira (2012):

²⁴ Para maiores referências quanto ao desenvolvimento do segmento turístico no estado da Bahia anterior ao período citado, vide Oliveira e Oliveira (2012).

Na evolução histórica do turismo baiano, o Estado, preocupado em incentivar o seu desenvolvimento, tornava-se cada vez mais um empreendedor privado, na medida em que exercitava práticas de planejamento e de operacionalização da atividade. [...] No processo, o Estado protagonista e paternalista cria na classe empresarial uma relação de dependência, cujo efeito é uma certa passividade do setor, que, diante das flutuações do desempenho futuro da atividade turística, passa a responsabilizar o Estado, numa completa inversão dos reclames desestatizantes típicos do contexto neoliberal (OLIVEIRA; OLIVEIRA, 2012, p. 387).

Boa parte desta relação de dependência como mencionada acima pode encontrar raízes na atitude empreendedora do Estado baiano, centralizando em si diversas funções, tais como: planejamento; infraestruturas; publicidade e propaganda do destino; construção e operação de hotéis²⁵; diversificação das opções turísticas.

A relação umbilical entre o estado empreendedor e empresariado subdesenvolvido foi bastante benéfica para o *trade* turístico, entretanto não criou um ambiente sustentado. Desta forma, assim que a crise da “década perdida” assolou a capacidade e manutenção dos níveis de investimento público, aliada a falta de políticas realmente eficazes para promover o turismo enquanto motor de desenvolvimento socioeconômico, o setor amargurou certo ostracismo. Entretanto, estudos realizados ao longo da década de 1980 apontaram novas potencialidades que se mostraram como alternativas convenientes como vetor de desenvolvimento para o estado (ou ao menos para algumas regiões do estado). Houveram importantes investimentos e políticas que garantiram uma boa interiorização do turismo especialmente nos litorais sul e norte do estado, além do reforço de Salvador enquanto principal ponto turístico do estado (OLIVEIRA; OLIVEIRA, 2012).

A crise da “década perdida” e a onda neoliberal modificaram o papel do estado baiano enquanto *player* no setor turístico estadual, houve um *downsizing* e redefinição da atuação estatal, mais focado no financiamento, planejamento e elaboração de políticas. Isto possibilitou mais espaço para o empresariado atuar, especialmente em projetos padronizados, tais como *megarresorts*, *villages* e *clusters*, focando em uma maior massificação e padronização do turismo (OLIVEIRA; OLIVEIRA, 2012).

A atuação do estado baiano é retomada (de forma tímida) com a criação da Secretaria de Cultura e Turismo em 1995 “para apoiar a cultura, preservar a memória e patrimônio cultural do Estado, além de impulsionar o desenvolvimento do turismo” (BAHIA, 2018).

Mas apenas 11 anos depois houve a independência da Secretaria de Turismo (SETUR-BA), em 2006, ampliando a capacidade estadual de planejar, ordenar e executar as políticas de turismo, porém na linha *soft* como mencionada anteriormente, incumbindo-se “com a participação em eventos do setor, criação de novos produtos turísticos, a exemplo do Salão Baiano de Turismo e o São João da Bahia, além de ações de estímulo a novos segmentos, como o Turismo Étnico-afro e Religioso” (BAHIA, 2018).

Não obstante a criação do ente institucional estadual para melhor ordenar os contornos do turismo baiano enquanto mecanismo de desenvolvimento socioeconômico, havia um verdadeiro *gap* entre o discurso perpetuado (sobre o turismo como motor de desenvolvimento) e as políticas criadas para sua real implementação como tal. A nível nacional somente em 2008 foi promulgada a Lei

²⁵ São construídos os grandes hotéis Salvador Praia, Ondina Praia, Bahia Othon Palace, Meridien Bahia e Quatro Rodas na orla de Salvador, o hotel Vela Branca, em Porto Seguro, o Club Medirranée e Grande Hotel de Itaparica (ampliação) na Ilha de Itaparica, o Grande Hotel de Juazeiro, em Juazeiro, o Hotel de Barreiras, em Barreiras, e a Pousada do Guerreiro, em Cachoeira, entre os anos de 1972-1975, dentre outros. (OLIVEIRA; OLIVEIRA, 2012, p. 391).

Nº 11.771/2008 que instituiu a Política Nacional de Turismo (PNT), anteriormente existiam leis específicas sobre serviços turísticos²⁶, e mais tardiamente ainda foi lançada a equivalente estadual, a Lei Nº 12.933/2014. No entanto, a dicotomia Retórica vs. Realidade aliada ao papel atrofiado dos órgãos governamentais na nova ordem neoliberal dificultam a implementação do turismo enquanto motor do desenvolvimento.

3.2. O produto BTS

Neste Item será apresentada sucintamente o produto turístico Baía de Todos os Santos (BTS) em suas características físicas (naturais e construídas) e socioculturais e históricas para que tenha-se uma melhor ciência da macro área de estudo.

3.2.1. Aspectos físicos

Neste item serão abordados os aspectos físicos (naturais e construídos) da Ilha de Itaparica e da Baía de Todos os Santos como um todo, pois mesmo que a Ilha seja o objeto de estudo principal desta dissertação, ela se encontra dentro de um contexto maior.

Como já mencionado anteriormente, a BTS foi ocupada por suas características portuárias favoráveis, capacidade defensiva naturais e seu solo propício para o plantio da cana de açúcar, sendo que os diversos séculos de opulência e riquezas baseados na *plantation* geraram verdadeiras obras primas da arquitetura colonial. Mesmo que maior parte deste acervo arquitetônico (em especial as igrejas) encontre-se na outrora capital da colônia e hoje do estado, Salvador, existe uma abastada e diversa quantidade de construções em vários estados de conservação – infelizmente algumas das mais belas edificações foram tomadas pelo tempo e descaso – espalhadas no entorno e nas franjas da Baía. Sobre a ocupação da BTS por suas características e riquezas pode-se mencionar a bela passagem de Bandeira e Brito (2011):

Esta condição ambiental, além de garantir certa despreocupação quanto à segurança da nova cidade por este flanco, inspirou a Tomé de Souza e sua equipe na decisão de escolher um sítio a cavaleiro do contraforte da face oeste do Cabo de Santo Antônio. (CARNEIRO, 1978) Este sítio era protegido dos embates das ventanias de sul durante os invernos e deixava a nova cidade voltada para o poente, garantindo salubridade nas edificações nestas terras tão úmidas e quentes. A nova cidadela, era assim que se caracterizava, ficou de frente para os ventos amenos do teral das madrugadas e olhava o imenso golfo que se espraiava desde a entrada da barra até os morros azulados da foz do Paraguaçu e São Francisco do Conde.

Águas frescas brotando por todas as fendas da Falha de Salvador. Um grande brejo protegia a jovem cidade pelo lado leste, onde hoje se espalha a Baixa dos Sapateiros emendando com o Dique do Tororó. O Porto da Barra e o Arsenal da Marinha eram ancoradouros excepcionais que abrigavam as frotas de visitantes e residentes. Ventos do teral e do leste movimentavam para lá e para cá as cargas de açúcar pelo meio da baía. Terras extremamente férteis da Bacia Sedimentar do Recôncavo garantiam uma espetacular produção de açúcar. As penetrações francas pelos estuários do Jaguaripe, Paraguaçu e Subaé para o

²⁶ Para maiores esclarecimentos vide: Lei Nº 6.505/1977, Decreto-Lei Nº 2.294/1986, Lei Nº 8.181/1991.

interior imediato e o sertão, compunham a receita ambiental de sucesso que moveu a economia do Brasil por mais de quatro séculos (BANDEIRA; BRITO, 2011, p. 294).

Antes mesmo da fundação da cidade do Salvador, as primeiras estruturas defensivas e religiosas já eram erguidas por volta de 1530. Com a instituição de Salvador como capital da colônia e início da exploração agrária, as inversões e acúmulos de capitais primitivos permitiram que ao longo das décadas e séculos fossem estabelecidos um verdadeiro e icônico conjunto arquitetônico formado por casarões, igrejas, fortes, palacetes e engenhos, dentre outros. Para ilustrar a riqueza e velocidade com que crescia o Recôncavo Baiano pode-se utilizar Souza (1971), referido por Azevedo (2011a):

Menos de quatro décadas depois da fundação de Salvador, Gabriel Soares de Souza contava no Recôncavo 16 freguesias, 62 igrejas, 3 mosteiros de religiosos, 8 casas de cozer meles, 36 engenhos moentes e correntes, dos quais 15 eram movidos por bois. Outros quatro engenhos estavam sendo construídos e a produção de açúcar ultrapassava as 120.000 arrobas (SOUZA, 1971, *apud* AZEVEDO, 2011a, p. 208).

Com a decadência da produção açucareira/fumo e inevitável degradação da situação econômica das cidades do entorno da BTS, houve praticamente uma paralização da construção²⁷ de novas obras icônicas nos municípios circunvizinhos à Baía, à exceção de Salvador que concentrou os edifícios mais emblemáticos²⁸ da Bahia do século XX, com uma ou outra obra de destaque fora da capital.

Quadro 2 - Atrativos físicos construídos da BTS. Fonte: Elaboração própria a partir de informações do Sistema de Informações do Patrimônio Cultural da Bahia (Sipac) e Bahia (2000).

Atrativos Físicos Construídos		
Municípios	Cachoeira	Capela de Nossa Senhora da Pena
		Capela Nossa Senhora da Ajuda
		Conjunto do Carmo: Igreja e Convento
		Igreja de Nossa Senhora de Belém
		Igreja e Matriz de Santiago do Iguape
		Igreja e Ruínas do Convento de Santo Antônio do Paraguaçu
		Igreja Matriz de Nossa Senhora do Rosário
		Engenho Vitória
		Prédio do Paço Municipal
	Candeias	Igreja Matriz de Nossa Sra. das Candeias
		Engenho Freguesia - Museu Wanderley de Pinho
		Igreja de Nossa Sra. da Encarnação de Passé
		Engenho Matoim
	Ilha dos Frades e de Maré	Igreja de Nossa Sra. do Loreto (Frades)
		Igreja de Nossa Sra. de Guadalupe (Frades)
		Igreja de Senhora de Santana (Maré)

²⁷ Como alguns exemplos podemos ver as Figura 19 e Figura 20 no Anexo.

²⁸ Neste processo também houveram muitas perdas, sendo que pode-se considerar como a mais importante para o patrimônio histórico material baiano a demolição da Sé Primacial do Brasil em 1933. Para maiores informações acessar: <http://www.bahia-turismo.com/salvador/igrejas/catedral-se.htm>.

		Igreja de Nossa Sra. das Neves (Maré)
	Itaparica	Forte de São Lourenço
		Igreja Matriz do Santíssimo Sacramento
		Igreja de São Lourenço
	Jaguaripe	Igreja Matriz de Nossa Sra. da Ajuda
		Paço Municipal (Casa da Câmara e Cadeia)
	Maragogipe	Forte de Santa Cruz do Paraguaçu
		Igreja Matriz de São Bartolomeu
	Santo Amaro	Igreja Matriz de Nossa Senhora da Purificação
		Solar do Conde de Subaé
		Solar Paraíso
		Igreja e Convento de Nossa Senhora dos Humildes / Museu do Recolhimento dos Humildes
	Saubara	Capela Senhor Bom Jesus dos Pobres
	São Francisco do Conde	Igreja e Convento de Santo Antônio
		Imperial Instituto Baiano de Agricultura
		Igreja de Nossa Sra. do Vencimento
		Sobrado do Engenho Cajaíba
	São Félix	Centro Cultural Dannemann
		Estação Ferroviária de São Félix
		Fazenda Santa Bárbara, Fundação Hansen Bahia
		Paço Municipal de São Félix
		Ponte Dom Pedro II (ligando S. Félix a Cachoeira)
		Mercado Municipal de São Félix
		Igreja Matriz Deus Menino
		Igreja Senhor São Félix
	Vera Cruz	Capela de Santo Antônio dos Velasques
		Igreja de Nossa Sra. da Penha
		Ruínas da Igreja do Senhor de Vera Cruz

Para além dos aspectos físicos²⁹ antropomorfizados, a Baía se destaca – muito – pelas riquezas naturais como praias paradisíacas, mangues, cachoeiras, ilhas, rios, fontes hidro-minerais e (resquícios de) mata atlântica. Todavia o que se destaca definitivamente são as praias, tanto que foram classificadas como o principal atrativo pelo Projeto Baía de Todos os Santos (PBTS) (BAHIA, 1974a).

É no aspecto físico natural que a Ilha de Itaparica mais se destaca, uma vez que a ilha detém 63,66% de todas as praias da BTS (excluindo Salvador e Madre de Deus), além de ter a melhor qualidade (das praias) e capacidade de recepção de banhistas (BAHIA, 1974a). Ademais, há de se destacar a estância hidromineral de Itaparica (reconhecida assim desde 1937), a única à beira-mar do “novo mundo”. Os aspectos físicos naturais serão melhor tratadas no item 4.2.

²⁹ Para mais informações sobre os atrativos físicos construídos e naturais pode-se também consultar Bahia (2012) páginas 169 a 172.

3.2.2. Aspectos culturais & históricos da BTS

Como local de destaque na vida colonial e do Brasil independente, a Baía de Todos os Santos tem em seus muitos anos de existência uma rica e diversa miscelânea de histórias e “caldos” culturais, representando grandes atrativos turísticos, tais como o mito do “baiano e sua baianidade”, sua culinária, as comunidades que vivem no entorno e a religiosidade.

Tais aspectos culturais & históricos podem ser materiais ou imateriais, sendo os atrativos em si ou permeando as estruturas, dando drama e floreando as visitas dos turistas, como é o caso dos contos, lendas e histórias dos mais de 500 anos de Baía de Todos os Santos.

A seguir serão destacados e brevemente apresentados alguns dos aspectos culturais & históricos mais importantes para o turismo da região.

3.2.2.1. O mito do “baiano e sua baianidade”

Um ponto crucial na comercialização do produto BTS é o misticismo e folclore envolvendo a persona baiana. O “mito do baiano e sua baianidade” é *per se* um forte atrativo turístico onde a caricatura do povo e sua postura peculiar perante as demais “raças” brasileiras foi forjada, cantada, declamada, pintada, inventada, reinventada a partir de uma miríade de interesses com pitadas de verdade e lenda, dando gênese à mitologia³⁰ baiana.

A força mística que envolve o baiano e sua baianidade também se fundamentam em aspectos³¹ apresentados nos itens anteriores, a história, o físico (seja natural ou antropomorfizado) e a cultura desta região que foi a primeira ocupada na colonização portuguesa nas Américas com confluência (forçada) de povos distintos. Nova e Miguez abordam na completude o mito, sendo assim serão sistematicamente referidos aqui. Quanto à história os mesmos dizem:

Neste caso, a história não apenas serve de fundamento como também confere ao mito, por força da antiguidade, a condição de raiz. E aqui não há lugar para dúvidas: a Bahia é o território ancestral do Brasil. Uma ancestralidade que antecede à própria fundação da cidade de Salvador por Thomé de Souza, em 1549. [...]

Goza a Bahia, e isto ninguém lhe tira, do que o escritor Stefan Zweig chamou de “prerrogativa da ancianidade” (apud Risério, 1993, p. 114) – e certamente reside aí o trunfo a demarcar-lhe em definitivo a diferença frente aos outros mitos nacionais. Primogênita do Brasil e também uma das mais antigas cidades das Américas, é bom lembrarmos (NOVA; MIGUEZ, 2008, p. 3).

O fator de ancianidade (ao menos em comparação às cidades do “novo mundo” colonial) misturado com os eventos socioeconômicos e circunstâncias físicas naturais promovem essa riqueza histórica que reverbera-se em estórias, monumentos, edifícios, marcas, lendas e nas pessoas.

O “natural” é parte presente na baianidade, no momento em que foi de importância crucial para escolha da sede da colônia, a Baía com suas águas calmas e riquezas marinhas de outrora, além

³⁰ Como Nova e Miguez bem pontuam “atenção, estamos falando de um mito. E como mito, habita acima do cotidiano real que nos obriga à lógica do verdadeiro e do falso, à busca racional da exatidão” (NOVA; MIGUEZ, 2008, p. 7). Logo, é crucial observar e ponderar o mito, pois o mesmo é uma representação da realidade, não mais verdadeira e não mais falsa que ela.

³¹ Oliveira e Oliveira (2012) também se debruçam sobre o mesmo assunto.

do panorama urbano que, mesmo não ostentando como nos áureos tempos de cidade mais importante ao sul do Equador, ainda detém certo charme e autenticidade que “continuou aliciando admiradores e deliciando olhares” (NOVA; MIGUEZ, 2008, p. 4).

Natureza esta que é cantada em versos diversos pelos mais distintos nomes das artes e por cidadãos mundanos que veem a conhecer os encantos da Bahia, e até mesmo “arqui-inimigos” pernambucanos reconhecem a venustidade da terra. Gilberto Freyre - um dos grandes nomes literários de Pernambuco - diz:

A natureza encarregou-se do céu e do mar, das ilhas, praias e vales, e da exuberante vegetação. Os homens responderam com a arquitetura militar dos fortes, com a beleza arquitetônica dos casarios, com a riqueza barroca das igrejas – “as de Pernambuco são mais magras” (em Fonseca, 1990, *apud* NOVA; MIGUEZ, 2008, p. 5).

Quanto à cultura, último ingrediente do caldeirão místico como aventado por Risério (1993, *apud* NOVA; MIGUEZ, 2008), “parece não haver espaço para dúvidas: a presença baiana na cena cultural brasileira é fato. E é significativa. Sim, na cena brasileira, a Bahia é um ‘tema arquetípico’”. Desta forma, a Bahia, sua baianidade e o baiano em geral é figura recorrente na cultura nas estâncias nacionais das mais diversas formas, popular, erudita, culta, massificada e propagada por meios dos mais variados, do boca à boca às novas mídias digitais e sociais.

Não obstante a gênese dos fatores que fundamentaram a rica mitologia baiana, qual é o sentido de se instituir esta carga quase que lendária no “ser baiano”? Foram circunstâncias bastante específicas que em que se “estreou³²” a baianidade. Risério (1993) e Pinto (2006) são utilizados como fonte por Oliveira e Oliveira (2012) para dar luz a este quesito:

Deve-se destacar, porém, a anterioridade deste complexo artefato cultural, socialmente construído ao longo do processo histórico, o mito baiano “assentado num tripé: antiguidade histórica, originalidade cultural, beleza natural e urbana” (Risério, 1993: 111). Este mito baiano, reunindo ancestralidade/religiosidade afro-brasileira e “uma comunitas praieira e festeira” (Pinto, 2006: 10), é re-atualizado pela conjunção da **política estatal de turismo e das indústrias cultural e de entretenimento, no contexto dos anos 1970**. (OLIVEIRA; OLIVEIRA, 2012, p. 387, grifo nosso).

Neste contexto de orientação estatal para a implementação do turismo enquanto indústria econômica é que se insere a expansão do mito do baiano e sua baianidade, se expande e é revisado pois sua raiz pode ser datada de períodos anteriores, segundo Krones³³ (2007) e Risério (2004, *apud* OLIVEIRA; OLIVEIRA, 2012, p. 387) data dos anos 1920 – 1930 em que a cultura brasileira é revisada para atingir objetivos políticos-culturais, “uma verdadeira tomada de consciência da nossa diversidade ‘etno-demográfica’. Simultaneamente, inaugurava-se o processo modernizador das velhas estruturas herdadas dos tempos coloniais”.

Como exposto acima a política estatal de estímulo ao turismo desemboca no estado baiano com a criação do “produto Bahia” – e consequentemente do mito – encontrando terreno fértil nos anos 1970 em meio ao “milagre econômico brasileiro” engendrado pela ditadura civil-militar, em que

³² De acordo com o dito popular “baiano não nasce, estreia!”.

³³ Krones ainda vai além e toca no sensível tema racial “O que hoje se chama de “baianidade” tem sua origem na década de 30, quando a apologia à miscigenação racial e cultural do povo brasileiro substituiu a crença então hegemônica de que a existência da população não-branca representaria um obstáculo para um projeto nacional viável, opondo-se à modernização e ao progresso.” (KRONES, 2007, p. 7-8.).

os antigos e novos poderes regionais aproveitavam o “bonde” para se atualizar. Oliveira e Oliveira (2012) descrevem bem e sucintamente como se deu o caso baiano:

No caso baiano, a longa permanência do mesmo grupo político (ACM e o carlismo) no governo do Estado criou condições propícias para o planejamento e implantação de uma política de turismo que soube explorar mercadologicamente o complexo artefato cultural baiano, misturando as especificidades da cultura local às necessidades de desenvolvimento econômico (OLIVEIRA; OLIVEIRA, 2012, p. 387).

Além da constituição da figura turística da Bahia enquanto produto, o mito também se relaciona com a afirmação da identidade que se diz estadual e pretende dar novo tom ao que se pensa do “ser baiano” fora do estado, naquela conjuntura histórica:

[...] “Baiano”, “baianada”, no dicionário, por conta da onda migratória que entre os anos 20 e 40 deste século levou numerosos contingentes de baianos para São Paulo em busca de trabalho, são termos que têm um significado profundamente depreciativo e preconceituoso. São sinônimos de burrice, fanfarrice, trapalhada, patifaria (NOVA; MIGUEZ, 2008, p. 9).

O traço negativo associado ao “baiano”, descrito acima, advém de uma forte concepção elitista³⁴ e racista – herança da sociedade senhorial colonial – em que o “baiano” não gosta de trabalhar, prefere a esbórnica à labuta, evita a todo custo o labor, quando na verdade os que menos executavam qualquer tipo de trabalho eram exatamente os membros da elite que viviam das rendas extraordinárias advindas da escravidão, subserviência e situação de penúria da massa populacional trabalhadora desprovida de qualquer assistência. Com a modernização industrial e a mentalidade capitalista sendo introjetada na letárgica sociedade brasileira (e também baiana) “A preguiça passa a ser, então, um traço a desprezar, como bem determina os fordismos e/ou pósfordismos, sempre orientados na perspectiva da maior produção em menor tempo” (NOVA; MIGUEZ, 2008, p. 14), sendo necessária a revisão identitária local.

Esta revisão/reinvenção/invenção do “baiano” e da “baianidade” tem raízes anteriores ao momento histórico de maior pertinência a este trabalho (anos 1970) como visto. Não obstante a gênese do mito e de suas conotações anteriores à reestruturação do mesmo com o viés turístico de afirmação regional e de vendagem do “ser baiano” como produto capaz de por si só atrair as atenções através de um exotismo. Este “sabor” exótico encontra terreno fértil para se consolidar nos anos 1970 quando um verdadeiro *boom* cultural que se iniciou na década anterior com movimentos artísticos dos mais diversos – na música, cinema, literatura etc. – mesclando o frenesi sociocultural de afirmação afro (destaque para blocos carnavalescos) com a cultura que se queria vender como a “baiana” (NOVA; MIGUEZ, 2008).

Este *melting pot* socioeconômico-cultural de sincretismos amarrada na fé, no sagrado e profano, nas contradições entre o novo e antigo, a vanguarda e o colonial, na riqueza e pauperismo, na mestiçagem lusitana-africana-tupinambá arraigada em festas de largo e carnavalescas, sensualidade (NOVA; MIGUEZ, 2008), culinária e um jeito de ser único são os ingredientes perfeitos para a uniformização e vendagem como produto turístico representante da “terra mãe do Brasil”. Muito embora Salvador e sua região represente menos de 30% da população do estado e uma fração menor ainda da diversidade territorial baiana. Pode-se corroborar a passagem acima nas frases de Nova e Miguez:

Nesta perspectiva, a Cidade da Bahia, como há séculos é chamada Salvador, é síntese de uma mística – fundada na história e temperada pela cultura – e,

³⁴ Para maior aprofundamento procurar Zanlorenzi (1998) *apud* Nova e Miguez (2008).

também, é a invenção de uma **tradição hegemônica** de um perfil para todo o Estado da Bahia, embotando e **reduzindo uma pluralidade cultural** que autoriza a idéia da existência de “muitas Bahias” (Azevedo, 1981, Teixeira, 1996, Miguez de Oliveira, 2002).

[...] Tem-se, assim, uma cidade como exemplo de tradições sagradas, conservadoras, coloniais, brancas e aristocráticas, em uma releitura dimensionada, na transição do século XX para o XXI, pela presença da mídia e sua capacidade de espetacularização. A releitura midiática e mercadológica também se fez massiva e expressa as tradições profanas a partir de uma cultura miscigenada, popular, negra e urbana desde sua origem colonial, de marca religiosamente sincrética e culturalmente eclética. (NOVA; MIGUEZ, 2008, p. 10-11).

[...]

É este, portanto, o universo sócio-cultural construído sob a marca ambígua do perfil cultural da Salvador/Cidade da Bahia, enquanto a totalidade do Estado (NOVA; MIGUEZ, 2008, p. 13).

Como visto, a criação do mito é assentada em três bases – o físico, a história e a cultura – que confluem no parto do ser único e original que é o baiano e sua atitude (sua baianidade). Sem embargo, essa mitologia - que se restringe especificamente a Salvador e entorno da Baía – é extrapolada para a totalidade do estado visando uma homogeneização da identidade, sendo revisada, reinventada e inventada - a depender do período histórico, das necessidades dos grupos dominantes, do *lobby* turístico-econômico – e (invariavelmente) sendo influenciada pelo incessante caldeirão cultural de criatividade que é a sociedade soteropolitana.

O apogeu do “produto Bahia”, em específico do mito baiano, se dá nos anos 1990, com a (então) recente requalificação do centro histórico da cidade do Salvador, a força do *Axé music* e assédio midiático tanto nacional quanto internacionalmente, mercantilização do carnaval com novos circuitos, nascimento dos camarotes em grande escala. A atual crise que se encontra o modelo carnavalesco soteropolitano não põe em cheque a força do mito, mas o impulsionam a novos saltos com todas suas ambiguidades que existem dentro dele.

Com a homogeneização da baianidade facilita-se a vendagem do produto (que ao ver deste autor é o melhor e também o pior que se tem de oferecer ao turista), no entanto perde-se a especificidade de cada região e suas contribuições para as diversas baianidades que realmente existem, no entanto não é pertinente a este estudo se delongar ou aprofundar neste quesito. O mito do baiano e sua baianidade surgiu de circunstâncias históricas, etnográficas e físicas muito peculiares que justamente lhe conferem seu “quê” exótico e força lendária, sendo modificado ao longo do tempo e apropriado/modificado por diversos grupos especialmente pelo turismo – onde a mitologia baiana continua e continuará a exercer poder atrativo perante o mundo.

3.2.2.2. As comunidades

As comunidades que vivem no entorno da Baía de Todos os Santos são das mais diversas, partindo dos remanescentes tradicionais de pescadores até os cosmopolitas cidadãos da capital. Neste item serão brevemente apresentadas as diferentes comunidades tradicionais que vivem no espaço da BTS e são parte integrante da “baianidade”, pois são estas que são de interesse maior para o turismo.

Como espaço predominantemente marítimo, as comunidades tradicionais ribeirinhas, de pescadores e marisqueiros tem forte presença em toda região da Baía, as condições físico-naturais

além das humanas fazem com que a pesca e mariscagem sejam atividades de subsistência quase que perpetuadas por gerações e gerações de famílias que habitam os mesmos locais. Como afirmado por Andrade *et al.* (2013):

Ainda hoje, a pesca artesanal de peixes, camarões, caranguejos e moluscos é, para muitas populações ribeirinhas, a principal fonte de proteína e de subsistência. Existem muitas artes de pesca realizadas em áreas de manguezal na BTS, como a pesca de camarão, a pesca com anzol, a captura de siris com gaiolas (manzuás) e a coleta manual de chumbinho, lambretas e caranguejos. Geralmente, os homens se encarregam da pesca e as mulheres e crianças fazem a coleta de mariscos na maré baixa. Esta última atividade é conhecida como “mariscagem” (ANDRADE *et al.*, 2013, p. 15-17).

Estas comunidades se estabeleceram no esteio do povoamento da região, formada principalmente por negros escravos, fugidos, ex-escravos, brancos livres e alguns remanescentes de índios³⁵ dos habitantes originais. As trocas realizadas no seio das comunidades, entre estas e com as vilas e cidades, formavam uma rede de comércio de suma importância para a subsistência alimentar de toda a colônia (BANDEIRA; BRITO, 2011).

A continuidade destas comunidades se dava quase que naturalmente muito aquém da dinâmica principal da economia açucareira da época e posteriormente – onde só se inseriam como fornecedores de bens alimentícios de subsistência –, mantendo assim diversas tradições e nuances típicas de cada pequeno povoado e reduto pesqueiro. A reprodução deste meio de vida se dava de forma autóctone, perpetuando-se através do tempo, como estudado por Bandeira e Brito (2011), bem como pode ser vista na passagem de Castellucci Jr. (2008), a seguir:

[...] propiciava a criação de esconderijos, quase auto-sustentáveis, por conta da riqueza da fauna ribeirinha, da água salobra e dos variados tipos de mariscos, como a ostra e mexilhões; moluscos, como o polvo; e peixes nobres, como o robalo e a caranha, além dos cardumes de xaréus, tainhas e sardinhas. Por ali, escravos criminosos e fujões se embrenhavam e passavam a viver como caranguejos e siris, adaptando-se às condições adversas impostas pela natureza regional.

[...] Às vezes, construíam palafitas sobre os manguezais, evitando que a subida da maré os pegasse desprevenidos e destruísse seus barracos. (...) Durante séculos, fora relativamente comum visualizar diariamente canoas e batelões, subindo e descendo aquele rio, carregados de argilas, galhos dos mangues e piaçava. [...]

Por sobre os enormes bancos de areia, existentes em toda a costa litorânea e ribeirinha da região, escravos e forros construíam pesqueiros, **como fazem até hoje os residentes daqueles lugares**, feitos com as galhadas retiradas dos mangues e redes tecidas à mão, as quais circundavam os enormes caminhos de paus sem saídas, onde os peixes entram e não conseguem voltar. [...] Quando a maré baixava e os pesqueiros emergiam, os pescadores, embarcados em canoas a remo ou com traquetes, se dirigiam àqueles bancos salientes para apanhar um dos principais alimentos diários de sua dieta alimentar (CASTELLUCCI JR, 2008, p. 274).

³⁵ Mesmo não havendo mais comunidades tradicionais indígenas na BTS – pelo fato histórico de terem sido exterminados – suas raízes e tradições perduram (BANDEIRA; BRITO, 2011).

Estes mesmos excluídos historicamente formam as comunidades tradicionais³⁶ que vivem da pesca e mariscagem, além de comunidades quilombolas (resquícios de bastiões de resistência de negros fugidos) que tem relevância neste trabalho por se inserirem no chamado “turismo étnico”, em que estas comunidades inserem-se como atrativos pitorescos de uma realidade alternativa, muitas vezes que guardam resquícios de modos de viver quase que coloniais.

3.2.2.3. Culinária

A culinária baiana é parte forte no atrativo caldo cultural que cerca e cativa os visitantes. As diferentes influências africanas, indígenas e europeias formam um cardápio diverso e rico com pratos autóctones, variações e adaptações locais dos originais de além mar.

A afinidade geográfica das terras do Recôncavo com o imenso mar interior e relações históricas socioeconômicas têm peso e importância fundamentais na conformação do que veio a se chamar de “culinária baiana”. Sua origem data da fusão cultural dos três povos que exercem maior influência na região, os extintos índios, os dominadores portugueses e os africanos cativos, cada qual a sua maneira tem papel importante na cozinha baiana, seja com ingredientes, modo de preparo ou como consumir os pratos. Assim pode-se ver nos trechos extraídos de Andrade *et al.* (2013):

A culinária da Baía de Todos os Santos esteve, quando ainda era chamada Kirimurê, vinculada às fontes proteicas e amiláceas extraídas da região pelos índios.

Com a instalação dos portugueses na Bahia, [...], novos ingredientes foram trazidos e novos cultivos introduzidos. Nos séculos seguintes, [...] fortalecia suas relações com regiões produtoras de alimento – como a produção de mandioca na área de Nazaré e de pescados nas áreas costeiras – [...].

O sistema escravagista colonial demandou a força de trabalho escrava, africana, e novamente a culinária sofreu impacto, desta vez da senzala. [...] Os ingredientes importados de Portugal eram escassos e a casa grande precisava ser alimentada. Em todos os livros de culinária da Baía de Todos os Santos e do Recôncavo da Bahia consultados **há menção sobre as contribuições** portuguesas, indígenas e africanas, seja na escolha **de ingredientes**, no **modo de preparo** ou no modo de **consumo** (ANDRADE *et al.*, 2013, pg. 15-17).

Este *mix* cultural-culinário só veio a ser caracterizado formalmente como “culinária baiana”³⁷ a partir do século XX e não como “comida de preto”, muito pela pressão da vendagem do “produto Bahia” onde era imperativo uma construção de uma identidade única e quase que mitológica (como já abordado anteriormente) em que o pitoresco, o local foi valorizado a ponto de ganhar *status*, ao ponto que os múltiplos e intensos temperos advindos das culinárias indígena e africana tiveram de ser suavizados para tornarem-se palatáveis ao turista não acostumado às especiarias, à fervura do dendê, leite de côco e mariscos frescos ou secos (ANDRADE *et al.*, 2013).

³⁶ Segundo Bandeira e Brito (2011, p. 304), enquadram-se na definição de povos e comunidades tradicionais, expressa no Decreto 6.040, de 07 de fevereiro de 2007, que institui a Política Nacional de Desenvolvimento Sustentável dos Povos e Comunidades Tradicionais, os “Grupos culturalmente diferenciados e que se reconhecem como tais, que possuem formas próprias de organização social, que ocupam e usam territórios e recursos naturais como condição para sua reprodução cultural, social, religiosa, ancestral e econômica, utilizando conhecimentos, inovações e práticas gerados e transmitidos pela tradição”.

³⁷ Para maiores informações sobre o histórico e riqueza da culinária baiana e suas receitas, este autor indica fortemente três livros escritos por Radel (2002, 2011, 2012).

O exemplo mor da cozinha baiana divide-se entre a Moqueca³⁸ e o Acarajé, sendo ambos pratos de origem africana porém que se adaptaram e viraram expoentes deste rico cardápio, sendo que cada lugar da BTS tem pratos mais típicos e específicos da disponibilidade alimentícia local “Exemplos disso são a moqueca de arraia de Cacha Pregos, a moqueca de peguari de Ilha de Maré e a moqueca de baiacu de Baiacu” (ANDRADE *et al.*, 2013, p. 15).

3.2.2.4. Religiosidade

O legado afro-lusitano se estende também à religiosidade fincada principalmente nos costumes gerados pelo sincretismo, nas obras arquitetônicas suntuosas do período áureo colonial e nas festas de caráter religioso³⁹. A religiosidade é quase que intrínseca aos habitantes da Baía e esta rica herança de ritos, cultos, monumentos, festas e costumes constituem um atrativo em si para o chamado Turismo Religioso, além de integrarem culturalmente o mito da baianidade e terem as igrejas católicas/terreiros de candomblé como alguns dos principais atrativos físicos do turismo na BTS.

Segundo Dechandt (2011), os diferentes conceitos de Turismo Religioso variam pouco na essência, sendo o principal:

[...] a motivação para o deslocamento está vinculada ao valor sagrado do destino turístico. Ou seja, os turistas fariam uma decisão sobre o destino a ser visitado, [...] no sentimento de pertencimento a uma determinada religião, ou na curiosidade por uma religião, e o destino visitado seria a expressão desta religião (DECHANDT, 2011, p. 36).

Portanto a conceituação é bastante restrita ao definir o Turismo Religioso, aquele que tem como motivo único a visitação de cunho espiritual, excluindo as visitas a templos e festas que não tenham este motivo original. Mesmo havendo importantes romarias, festas⁴⁰, lavagens e igrejas, o número de visitantes que objetivam inicialmente isto, ou seja os turistas religiosos, não chega a ser relevantes o suficiente⁴¹, sendo a maioria dos que se encaixam nesse conceito de turista advindos de municípios vizinhos, com números irrisórios de viajantes de fora do estado. Sendo assim, o mais interessante e relevante para este trabalho e para o turismo na BTS (de acordo com a linha de pensamento deste autor) são o legado cultural e patrimônio histórico⁴² de relevância ímpar na história arquitetônica brasileira que servem como fortes atrativos para visitação em toda área da Baía de Todos os Santos.

³⁸ Segundo Radel (2011) a moqueca africana não leva leite de côco, sendo esta a principal diferença do prato baiano, enquanto a dita moqueca capixaba não contém nenhum dos dois ingredientes.

³⁹ Porém com o passar do tempo incorporaram novas características, como se diz na Bahia “o sagrado e o profano”.

⁴⁰ Algumas das festas religiosas mais importantes que ocorrem nas cidades da BTS são: Festa de Bom Jesus dos Navegantes (01-02/01); Festa do Sr. do Bonfim (Janeiro); Festa de Nossa Sra. dos Navegantes (25-31/01); Festa de Iemanjá (02/02); Festa de Nossa Sra. das Candeias (02/02); Festa de Nossa Sra. da Boa Morte (Agosto). Para maiores informações, vide Bahia (2000).

⁴¹ Como ocorre em Meca ou no Vaticano – por exemplo.

⁴² Dos diversos templos existentes (ativos ou não) em toda a BTS podemos destacar: Catedral Basílica Primacial São Salvador, Basílica do Senhor do Bonfim, Basílica de Nossa Sra. da Conceição da Praia, Igreja e convento de S. Francisco (Salvador); Igreja de São Lourenço, Igreja Matriz do Santíssimo Sacramento (Itaparica); Ruínas da Igreja do Sr. de Vera Cruz (Vera Cruz); Igreja e Convento do Carmo, Igreja Matriz de Santiago do Iguape, Ruínas do Convento dos Franciscanos do Paraguaçu (Cachoeira); Convento de Santo Antônio, Igreja de Nossa Sra. do Vencimento (São Francisco do Conde). Para maiores informações, vide: Bahia (2000).

3.3. Produtos concorrentes

A existência de destinos turísticos concorrentes à BTS/Ilha de Itaparica se elencam em diversos níveis (nacional, regional e estadual) pela tropicalidade bio-climática brasileira, havendo destinos mais bem estabelecidos cronológica e geograficamente - a exemplo de Ilha Bela (SP) e Paraty (RJ) - dadas a proximidade do mercado consumidor de maior relevância interna (região sudeste) ou com características bastante semelhantes na região nordeste – como Porto de Galinhas (PE).

No entanto, os produtos turísticos concorrentes que tem maior relevância para este estudo são os localizados a poucos quilômetros da Ilha de Itaparica: em sentido setentrional o Litoral Norte (LN) baiano, em especial a localidade de Praia do Forte; em orientação meridional as ilhas de Tinharé e Boipeba – com destaque para Morro de São Paulo em Tinharé. Ambos os destinos ocupam o mesmo nicho de mercado que a BTS/Ilha de Itaparica, turismo de praia e sol, com praias de boa qualidade, comunidades tradicionais, festas e atrativos⁴³ físicos (naturais e construídos) comparáveis em certo grau aos da Ilha de Itaparica – não comparativamente à BTS pois é uma região muito maior e com mais atrativos, embora semelhantes.

Sem embargo, a BTS/Ilha de Itaparica despontou em dois aspectos comparados à concorrência imediata de Morro de São Paulo e Praia do Forte⁴⁴: a potencialidade e qualidade do plano d'água para recreio náutico; e os investimentos em infraestrutura de acesso e planejamento realizados *a priori*/já existentes na BTS/Ilha de Itaparica (como será apresentado no capítulo quatro).

O início do desenvolvimento turístico destas duas áreas concorrentes se deu quase no mesmo período⁴⁵ em que se principiou a operação do *ferry-boat* e foi realizado o planejamento para a BTS/Ilha de Itaparica, como podemos ver em Corrêa (2006) sobre Morro de São Paulo e em Silva, Silva e Carvalho (2008) a respeito do LN:

O turismo, como atividade econômica é recente. Teve início na década de 80 e se estabeleceu como alternativa viável e lucrativa no início dos anos 90. (CORRÊA, 2006, p. 36).

[...] a construção da Estrada do Coco⁴⁶, em 1975, e da Linha Verde⁴⁷, em 1993 (Mapa 2), o potencial de uso do território para turismo, recreação e lazer (incluindo residências secundárias) [...]

Por conseguinte, a urbanização neste eixo Norte, provocada pelo rápido crescimento das atividades de turismo, recreação e lazer, incluindo a opção pela segunda residência, foi e é intensa (SILVA, SILVA E CARVALHO, 2008, p. 194).

Os destinos concorrentes ainda sofriam uma desvantagem extra por terem núcleos urbanos muito primitivos e desprovidos de basicamente qualquer infraestrutura básica necessária para o desenvolvimento turístico (energia, saneamento básico e transportes). Não que a Ilha de Itaparica

⁴³ Para a lista completa de atrativos de Morro de São Paulo, vide Corrêa (2006).

⁴⁴ Serão referidos estes dois para simbolizar suas respectivas áreas por serem os seus maiores expoentes turísticos.

⁴⁵ Já era identificável alguma movimentação turística em Morro de São Paulo anteriormente como vista na passagem a seguir “A partir da II Guerra Mundial, entre as décadas de 1940/50, há a identificação da chegada de alguns veranistas. Acredita-se que o interesse turístico surgiu nesta época, em consequência de ter tido, nas proximidades da costa do Morro de São Paulo, naufrágio de dois submarinos alemães (Corrêa, 2006, p. 36).”

⁴⁶ Primeira etapa da estrada BA-099 que vai do Aeroporto Internacional de Salvador até Praia do Forte.

⁴⁷ Segunda etapa e continuação da BA-099, indo de Praia do Forte até a divisa com o Estado de Sergipe.

ou o restante da BTS estivessem tão mais evoluídos neste quesito, porém, com toda certeza à frente destes.

No entanto, interesses privados, políticos e públicos tiveram importante participação na consolidação dos concorrentes como destinos turísticos de praia e sol, veraneio/de segunda residência, especialmente a partir da década de 1990, com importantes inversões de capital em hotelaria, saneamento, transporte e energia, políticas e planos/programas turísticos voltados para estas áreas, com volumes muito superiores aos aplicados na BTS/Ilha de Itaparica (ALBAN, 2006; BRASIL, 2017; CORRÊA, 2006; GONÇALVES, 2004; MURICY, 2010; SILVA, SILVA E CARVALHO, 2008). Tal fato cimentou as posições de Morro de São Paulo e Paria do Forte enquanto destinos turísticos de repercussão nacional e internacional.

4. Sistema *ferry boat*, o Turismo e a Baía de Todos os Santos.

4.1. O sistema *Ferry Boat* e porque a opção pelo mesmo

Até a completude das obras que estabeleceram o *Ferry* como principal modo de acesso de Salvador (SSA) à Ilha de Itaparica o meio de transporte para Itaparica e também para o resto da Baía como um todo era feito via barcos a vela (saveiros), pequenas embarcações motorizadas ou pelos “vapores” da Companhia de Navegação Bahiana (CNB). Sem embargo, este novo meio de realizar a travessia SSA-Itaparica – em conjunto com o vetor rodoviário do sistema e do entorno da BTS – seria uma força disruptora ao engendrar uma nova logística de transporte e deslocamento na região da Baía de Todos os Santos e também na ligação da capital com o litoral sul do estado.

Porém a ideia de melhorar a conexão da capital com o entorno da BTS é anterior à concepção do projeto “Rodo-Aquavia por *Ferry-Boat*”, como apresenta Sampaio (2011), ao constatar que 1966 o plano diretor do Centro Industrial de Aratu (CIA) contemplava um anel viário em torno da Baía, com uma ponte conectando Salvador a Itaparica.

No entanto, a escolha pelo modal misto (rodoviário conjugado com o aquaviário), implantado na década de 1970, deveu-se a fatores econômicos e de demanda. Segundo Bahia (1968), a economicidade gerada pelo custo muito menor da implantação, operação e manutenção da travessia náutica e estradas era justificada pela baixa demanda de tráfego existente no final da década de 1960, uma vez que mesmo com a projeção de aumento de transporte de veículos na ordem de 4-5% a.a. o sistema necessitaria de ampliação apenas no início de 1990.

Portanto, a opção feita, na década de 1960, pelo modal Rodo-Aquaviário deve-se principalmente a dois fatores:

- Menor custo de implantação, operação e manutenção comparado à proposta de ponte;
- Adequação à demanda por transporte (de cargas e pessoas) existente e projetada para o patamar de 20 anos.

4.1.1. Os objetivos do sistema rodo-aquaviário

De acordo com o que foi apresentado acima a demanda total (de passageiros, bens e serviços) por transporte não justificava a implantação de uma ponte – à época.

O projeto original, desenvolvido pelo governo baiano, faz uma extensa análise da área de influência do sistema proposto, que abarcam as regiões do Recôncavo e Cacaueira⁴⁸, concentrando-se nos aspectos produtivos e necessidade logística de escoamento e importação de bens (primários e secundários), dado o esgotamento da capacidade do antigo porto de Ilhéus na década de 1960⁴⁹. A criação do sistema Rodo-Aquavia, ponte do Funil/BA-001 no trecho da Ilha/*Ferry-Boat*, visava reduzir a distância entre o sudoeste do Recôncavo/zona Cacaueira e a

⁴⁸ Atualmente corresponde aos Territórios de Identidade do Baixo Sul e Litoral Sul.

⁴⁹ Para maiores informações, vide: http://www.codeba.com.br/eficiente/sites/portalcodedeba/pt-br/porto_ilheus.php?secao=porto_ilheus_historico.

Capital do Estado, fornecendo acesso rápido ao Porto de Salvador, encurtando a viagem em cerca de 200km ou 3 horas em média e evitando o contorno do acidentado e tortuoso terreno do Recôncavo (Bahia, 1968).

Fica claro que o projeto tem intuito logístico, de facilitar e melhorar a integração de regiões produtivas do estado com a capital e seu porto e fornecer uma rota alternativa aos ocasionais usuários de automóveis particulares e pedestres, como fica evidenciada na frase retirada de Bahia (1968):

O serviço de “ferry-boat” a ser estabelecido deve visar basicamente ao transporte de caminhões de carga, ônibus e automóveis. O transporte de passageiros do Sudoeste para Salvador ora realizado pelos navios especializados da Companhia de Navegação Bahiana, será reorganizado em consequência da operação do “ferry-boat”. Trata-se-á de promover a concentração de passageiros provenientes das localidades próximas (50 a 60 km) no porto de Bom Despacho (BAHIA, 1968, p. 473).

Sendo assim, tem-se a dimensão de que os benefícios gerados pelo novo modo de conexão SSA-Itaparica seriam predominantemente logísticos com o encurtamento do trajeto até o porto de Salvador e o centro consumidor/produtor da metrópole soteropolitana, principalmente captados pelas regiões Cacaueiras e do Recôncavo, como fica demonstrado na frase de Bahia (1968):

Entre os benefícios econômicos a serem alcançados pelo “ferry-boat”, destacam-se, por seu significado social, o incremento de renda que deve propiciar ao Sudoeste do Recôncavo e ao Norte da Cacaueira, subzonas que ainda não se incorporaram ao progresso que tem lugar em sua proximidade (Salvador e eixo Ilhéus-Itabuna). [...] Foram computados os seguintes benefícios:

- a) Saldo líquido da operação do “ferry-boat” [...];
- b) Economia resultante da redução de percurso para os veículos atraídos ao novo sistema [...];
- c) Redução do “deficit” da Companhia de Navegação Bahiana pela eliminação de linhas [...] (BAHIA, 1968, p. 612).

Estes benefícios foram traduzidos economicamente pelo projeto em uma relação positiva de 1,47, ou seja, para cada 1 NCr\$⁵⁰ de custo, o sistema traria 1,47 NCr\$ em benesses monetárias (Bahia, 1968).

4.2. O que foi o “Projeto Baía de Todos os Santos” e sua relação com o sistema ferry boat

A partir do fato da recente implantação do sistema de transporte rodo-aquaviário BA-001/Ferry-Boat o governo do Estado da Bahia elaborou o Projeto Baía de Todos os Santos (PBTS) na primeira metade dos anos de 1970 visando dar novo tónus socioeconômico à região da BTS, especialmente aos municípios do Recôncavo baiano que amarguravam décadas de declínio de produção agrícola e perda de competitividade. Com horizonte de planejamento de 1975 a 1990, tinha como propósito exaltar e preparar uma nova matriz econômica para a BTS, com um estudo bastante detalhado e completo focado no turismo, tirando proveito dos predicados físicos naturais

⁵⁰ Cruzeiro Novo, moeda utilizada no Brasil à época.

e construídos encontrados nos municípios da Baía e, que entre eles se destacavam com maior potencial Cachoeira e Itaparica (Bahia, 1974a).

O projeto considerou quatro setores de análise que definiriam os pontos mais vantajosos para o desenvolvimento turístico, sendo eles:

- Os sítios, em especial os sítios balneários (com praias);
- O capital artístico e patrimônio histórico;
- Facilidades de comunicação;
- As aglomerações existentes.

Os balneários praianos foram constituídos como principais atrações turísticas físicas naturais por serem fundamentais no “Sun, Sand, Sea” ou “Turismo de Praia e Sol”. Não obstante serem a *main attraction*, deste tipo de turismo o próprio PBTS reconhece a escassez de praias no total do litoral da Baía, sendo menos de 10% do todo e, destes parques percentuais, 63% se encontram na Ilha de Itaparica (Bahia, 1974a) – como já mencionado anteriormente.

São essas áreas que o Projeto denomina de “Zonas Favoráveis ao Desenvolvimento Turístico” (ZFDT), onde há condições de hospedagem e atrações, sendo divididas em oito zonas (vide Figura 4). O projeto também estabelece três zonas propícias ao recreio náutico (vide Figura 4), para além de outras áreas de interesse turístico (abordadas mais adiante).

Destas oito ZFDT metade se encontram na Ilha de Itaparica, que reunia atributos bastante adequados tais quais, proximidade maior com a capital, maior quantidade de praias e as de melhor qualidade, importante conjunto arquitetônico, núcleos habitacionais propícios para hospedaria e implantação de novos empreendimentos (de hospedagem e segunda residência). Em relação às zonas propícias ao recreio náutico, duas se localizam na Ilha de Itaparica, posição favorável para ser ponto de apoio nos roteiros turísticos (cidade de Itaparica) e meio de transporte rápido de alta capacidade para atender à demanda turística prevista à época – o *Ferry-Boat*.

Não à toa este projeto foi idealizado no começo dos anos 1970, pois o advento da implantação do sistema rodo-aquaviário BA-001/*Ferry-boat*/ possibilitou vislumbrar um desenvolvimento baseado no turismo dada a facilidade de acesso criada pela infraestrutura de transporte à Ilha e sua alta capacidade/flexibilidade de atuação. Sendo assim é seguro dizer que o PBTS é resultante do investimento realizado pelo governo da época neste modal.

Não obstante a oportunidade de desenvolvimento baseado no turismo gerada pelo *ferry-boat* ele próprio é fonte de estrangulamento e cerceamento do potencial turístico futuro a ser atingido pela Ilha de Itaparica, pois o mesmo não teria como atender a demanda de pico de veículos em 1990 com quatro naus funcionando em horário comercial (Bahia, 1974a), o que necessitaria de revisão da operação ou aquisição de novas embarcações. Entanto há um limite físico de quantas embarcações podem realizar a travessia, atracamento, embarque e desembarque em simultâneo nas instalações de Bom Despacho (Itaparica) e São Joaquim (Salvador), sendo este o teto de capacidade operacional do sistema, que estrangula a potencialidade de acesso ao turismo na Ilha, tornando-se uma barreira ao invés de facilitador do desenvolvimento. Nas próprias palavras de Bahia (1974a):

Os problemas de transporte serão sempre dominantes. O desenvolvimento turístico será, de fato, tributário de ligações por mar, salvo para uma fração (limitada) da clientela que, vindo do Sul ou do interior do Estado da Bahia, terá como objetivo exclusivo uma permanência seja em Itaparica, seja em Cabuçu. A experiência (mundial) na matéria prova que uma ruptura de carga (o *ferry-boat*) engendra, todavia, um turismo seletivo. Jamais se tratará de um turismo de massa (BAHIA, 1974a, p. B/03).

4.2.1. As zonas/áreas favoráveis e de interesse turístico

Como mencionado anteriormente a BTS foi dividida em oito ZFDT, três zonas para recreio náutico e outras áreas adjacentes de interesse turístico – como a cidade histórica de Cachoeira, as feiras de artesanato de Nazaré das Farinhas.

Foram determinadas as seguintes zonas como propícias ao turismo:

- Na Ilha de Itaparica:
 - 1) Cidade de Itaparica;
 - 2) “Corniche” de Itaparica;
 - 3) Coqueiral de Itaparica;
 - 4) Caixa-Pregos.
- Nas Ilhas de Salvador:
 - 5) Ilha de Maré;
 - 6) Ilha dos Frades.
- Santo Amaro⁵¹:
 - 7) Cabuçu.
- Salinas da Margarida:
 - 8) Barra do Paraguaçu.

As zonas de recreio náutico são:

- Canal de Itaparica (Itaparica) – Salinas (zona 1);
- Foz do Paraguaçu (zona 8);
- Canal de Itaparica (Caixa-Pregos) - rio Jaguaripe (zona 4).

Todas estas zonas podem ser observadas na Figura 4.

Porém o que acontece com os outros 90% da costa da BTS? Como mencionado no item anterior são áreas não propícias para o turismo de Praia e Sol, sendo estas zonas de mangue (como na contra costa da Ilha e no canal de Itaparica), zonas industriais de Mataripe, Aratu e Madre de Deus e áreas de extração de petróleo, apresentadas na Figura 5. Essas áreas, demarcadas como “zonas negativas” possuem menos apelo turístico ou que não se enquadram no conceito de “sol e praia”.

Não obstante a inadequação para o turismo proposto, estas zonas (especialmente as de mangue) podem servir de apoio, como áreas de proteção e preservação⁵², também sendo fonte de gêneros alimentícios, fixação da população local e manutenção dos vilarejos/comunidades tradicionais (Bahia, 1974a).

⁵¹ Atualmente a região de Cabuçu pertence ao município de Saubara que se emancipou de Santo Amaro em 1989.

⁵² Que se insere na atual tendência de Ecoturismo.

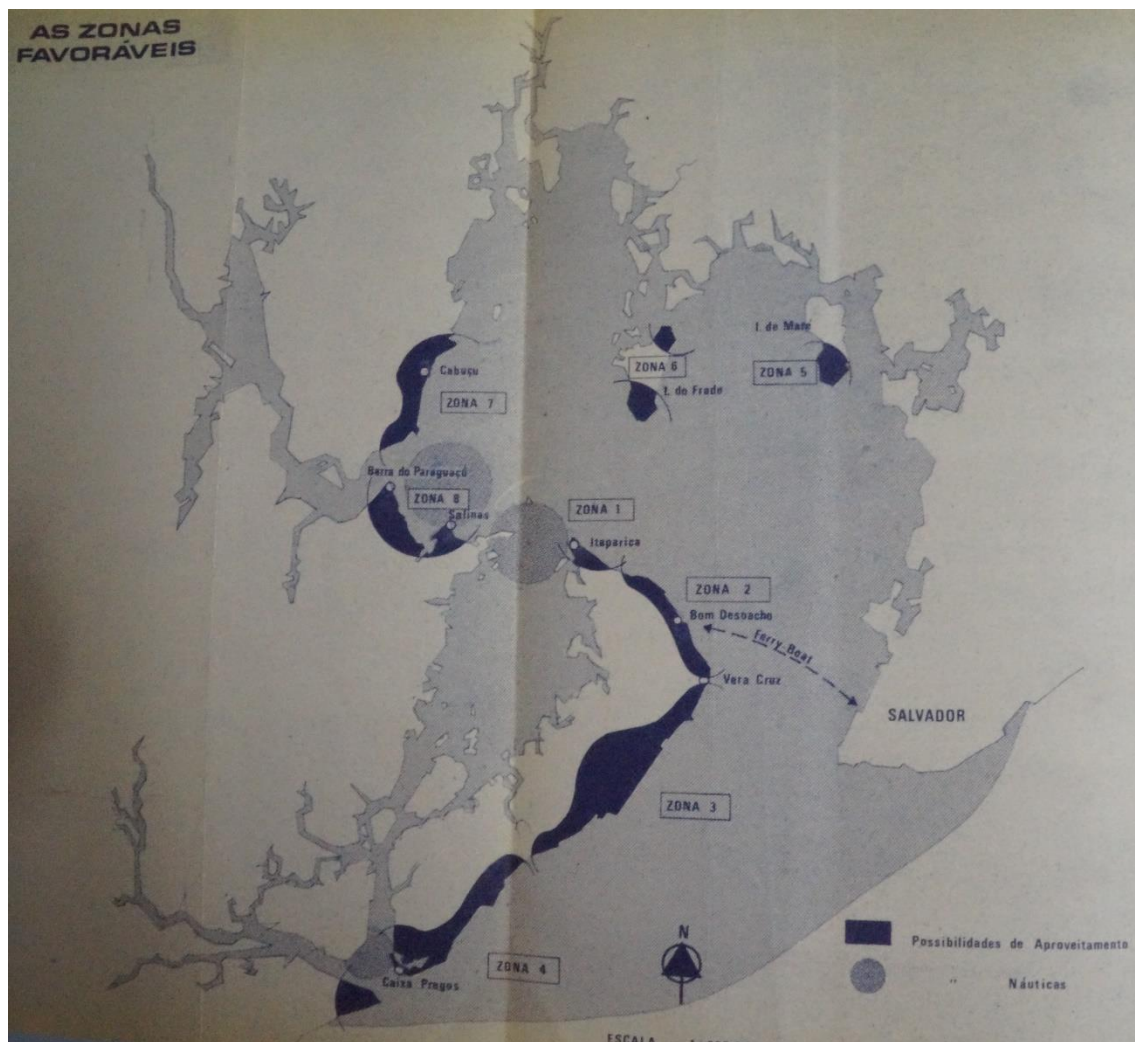


Figura 4 - As zonas favoráveis ao desenvolvimento turístico e zonas de recreio náutico, escala - 1/250.000. Fonte: Bahia 1974a, p. A 15.

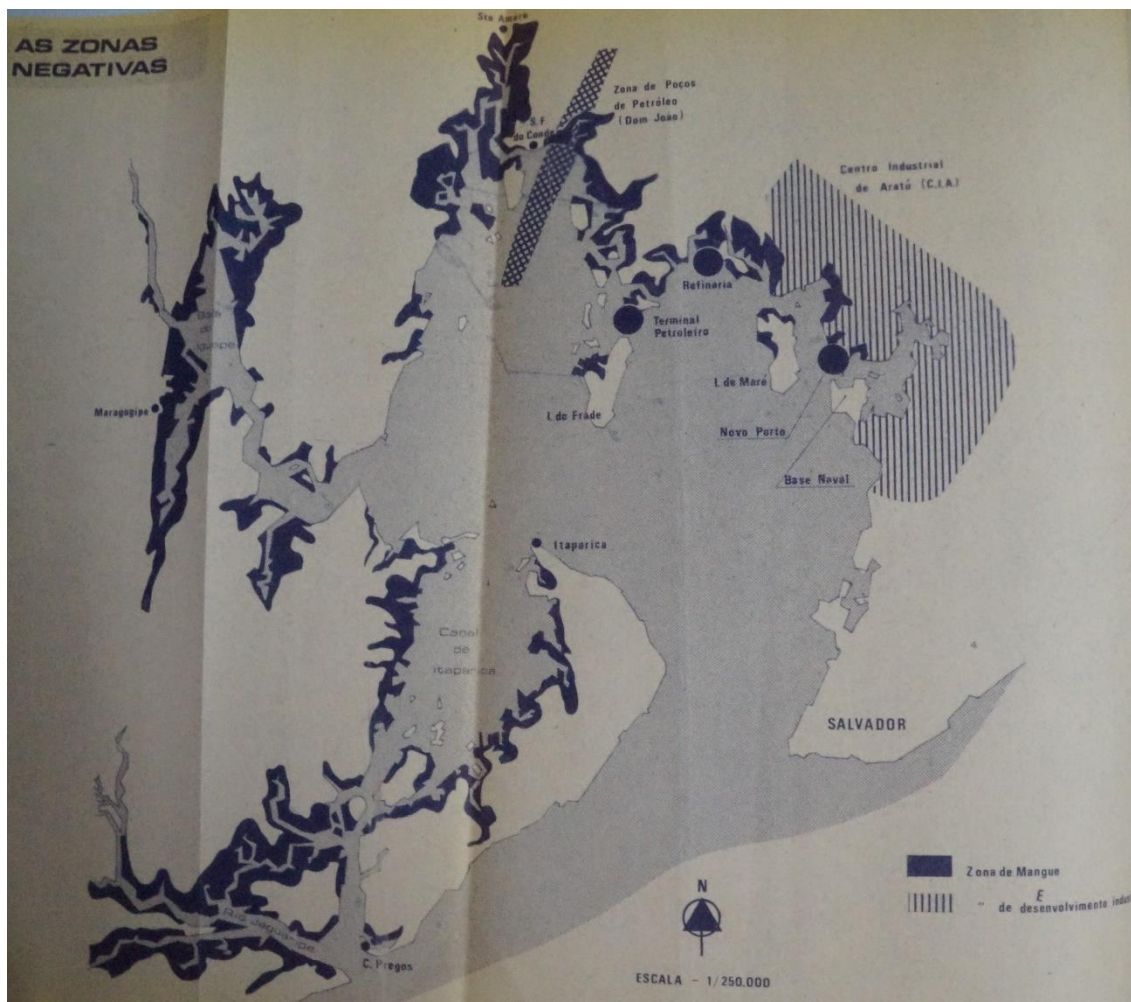


Figura 5 - As zonas negativas ao desenvolvimento de turismo de sol e praia. Fonte: Bahia 1974, p. A 13.

4.2.2. As proposições do Projeto

Para aproveitar as referidas zonas e seus atributos tanto naturais quanto construídos, o PBTS favorece um zoneamento territorial de uso do solo e controle enfático sobre toda a área da Baía que assim seriam determinadas em quatro zonas:

- Zonas de utilização industrial (Madre de Deus e Centro Industrial de Aratu);
- Zonas com vocação agrícola:
 - Agricultura moderna (Santo Amaro e norte da Baía do Iguapé);
 - Policultura e pecuária (norte da Ilha de Itaparica);
 - Arboricultura e paisagens rurais a serem preservadas (Baía do Iguape, Canal de Itaparica, região de Saubara);
 - Silvo-pastoris (áreas afastadas do litoral).
- Zonas de preservação da paisagem:
 - Conservação da Mata-atlântica primária (I. de Itaparica e I. dos Frades);
 - Zonas de reflorestamento (“Corniche” de Itaparica).
- Zonas com vocação turística:
 - Zonas com vocação de hospedagem turística (as oito zonas mencionadas no conceito de ZFDT);

- Zonas naturais de prolongamento turístico (basicamente as “zonas negativas” que constituem as possibilidades de expansão no longo prazo).

Dentro de cada zona dever-se-ia adotar uma regulamentação de uso e ocupação do solo a fim de garantir o predomínio das atividades sinalizadas assim como o desenvolvimento turístico-urbano ordenado para preservar as qualidades intrínsecas. O zoneamento serviria para fundamentar os planos específicos para cada uma das oito zonas da ZFDT, tendo como diretivas:

- Complementariedade Baía de Todos os Santos – Salvador;
- Posição dominante da Ilha de Itaparica;
- A cidade de Itaparica como ponto de suporte;
- Potencial explorável nos mais altos níveis nacionais e internacionais (classe A turística);
- Pressões das residências secundárias (veraneio);
- Problemas com ligações marítimas;
- Navegação de recreio como motor do desenvolvimento.

Importante ressaltar três das sete diretivas. Sobre o primeiro aspecto, a complementariedade da BTS em relação a Salvador, o plano deixa explícito que o turismo na baía é complementar e subordinado à capital, devido a seu caráter dominante (socioeconômico-cultural) e de articulador no âmbito de transportes, distribuindo os turistas de fora (devido ao aeroporto e às conexões rodoviárias mais robustas) e da região metropolitana com os destinos turísticos da Baía. Em segundo lugar, o Projeto reconhece as pressões imobiliárias por residências secundárias como oportunidade, mas também como ameaça ao arranjo e desenvolvimento ordenado da Ilha de Itaparica quanto produto turístico de alto nível. A terceira diretiva aqui ressaltada é aquela que trata das ligações marítimas. Por tratar-se de um grande mar interno o meio principal de locomoção é a via marítima, o que onera as operações, cada destino necessita de uma infraestrutura adequada para as embarcações, uma miríade de agentes são envolvidos nas ações de conduções e, caso os diversos interesses não sejam devidamente articulados, o transporte marítimo pode ser fator estrangulador do desenvolvimento do turismo.

Para auxiliar as diretrizes foram estipuladas no PBTS cinco “ações-chaves” (BAHIA, 1974a):

1. Centrar esforços de desenvolvimento em Itaparica, particularmente na cidade de Itaparica;
2. Canalizar (ordenar) o desenvolvimento urbano, especialmente das residências de veraneio;
3. Reservar a zona de Caixa-Pregos para uma clientela de mais alto nível, criando uma reserva natural;
4. Integrar as diversas zonas propostas em circuitos turísticos;
5. Instalar, progressivamente, as infraestruturas necessárias para navegação de recreio.

O conjunto de diretivas e ações-chave são norteadoras para os planos-programas das determinadas zonas.

4.2.3. Potencial das zonas turísticas

Este item apresentará a análise do potencial das quatro zonas da Ilha de Itaparica feita pelo PBTS. A abordagem do PBTS apreciou as:

- Características gerais e aptidões turísticas (descrição sintética das características dos sítios);
- As praias (extensão, qualidade da areia e do banho, capacidade);

- As qualidades náuticas (qualidades do plano d'água e possibilidades de recreio náutico);
- A ocupação atual (em 1974);
- Os aspectos particulares;
- A recapitulação do potencial turístico (síntese analítica dos potenciais individuais).

De acordo com Bahia (1974a) há uma certa homogeneidade entre as características físicas das oito zonas, com algumas peculiaridades próprias e maior ou menor potencial turístico a ser explorado de imediato ou no longo prazo. A partir das informações e dados apresentados no plano foi elaborado a Tabela 1, a seguir, que sumariza e facilita a observação da abordagem, exceto para as praias, que para as quais foram elaboradas tabelas em separado.

Tabela 1 - Resumo da análise de potencial turístico das Zonas I - IV em 1974, de acordo com o PBTS.
Fonte: elaboração própria a partir de informações de Bahia (1974a).

Zona	Características gerais	Qualidades náuticas	Ocupação atual	Aspectos particulares
I	Zona centrada na cidade de Itaparica, com seus prédios históricos e belas praias na ponta Norte, estância hidromineral marinha e plano d'água calmo e propício para esportes náuticos a Oeste, a Leste com belas vistas da Baía.	Muito boas para o recreio náutico na cidade de Itaparica e ancoradouro na praia de Amoreiras.	Zona urbana da cidade de Itaparica, ocupações agrícolas, pequenas propriedades e loteamentos vazios.	Pequena exploração de poços de petróleo sobre a costa Leste e Oeste.
II	Sede do município de Vera Cruz, com vegetação esplendorosa e bela vista do canal e da cidade do Salvador, longas faixas de praia e atracadouro do <i>ferry-boat</i> em Bom Despacho.	Presença de fundo rochoso se apresenta como problema, possibilidade de ancoradouro em Bom Despacho e Porto Santo para prática de "Vela Náutica"	Pequenos vilarejos e loteamentos, além da sede do município de Vera Cruz	-
III	Zona com as maiores extensões de praias, belo coqueiral e zonas extensas para loteamentos com arrecifes e enseadas.	Presença dos recifes dificultam a utilização por embarcações, sendo prudente apenas a utilizações de barcos de pequeno porte.	Loteamentos costeiros, vilas e ocupação paralela à BA-001.	-
IV	Belas e extensas praias, enseadas, vegetação magnífica e espeda, poucas e pequenas propriedades, não servida de estrada litorânea de boa qualidade, isenta de loteamentos	As mesmas da zona III, exceto pela área de Caixa-Pregos que possui plano d'água com qualidades excepcionais	Pequenas Vilas tradicionais.	-

Para analisar o potencial turístico e capacidade de hospedagem das Zonas, o PBTS realizou uma classificação das praias em 5 tipos:

Tabela 2 - Classificação das praias. Fonte: elaboração própria a partir de Bahia (1974a).

Classificação	Capacidade por Metro Linear (M.L.)
P = passável	0,1 banhista/M.L.
M = média	0,2 banhista/M.L.
B1 = boa e estreita	0,3 banhista/M.L.
B2 = boa e bastante larga	0,6 banhista/M.L.
B3 = boa e muito larga	1,0 banhista/M.L.

Com base na classificação e informações de Bahia (1974a) foi elaborada a Tabela 3, abaixo.

Tabela 3 – Características físicas das praias e capacidade de hospedagem das Zonas I - IV. Fonte: elaboração própria a partir de dados e informações de Bahia (1974a).

Itaparica													
Zona.Nº	Nome das praias	Qualidade	Praia Comprimento (m)	Banhista por M. L.	Total de banhistas	Turística e Residencial	Em leitos	Total turística	Disponível	Aproveitamento proposto	Densidade	Capacidade teórica de hospedagem	Capacidade proposta de hospedagem
1.1	Forte de S. Lourenço	B 2	100	0,3	30	-	-	-	-	-	-	-	-
1.2	Ponta de Areia	B 2	1.400	0,6	840	420	1.260	-	35	35	50	1.750	1.600
1.3	Amoreiras	B 1	2100	0,3	630	315	950	50	50	-	-	-	1000
2.1	Manguinhos	M	300	0,2	60	60	180	75	75	-	-	-	200
2.2	Porto Santo	B 1	800	0,3	240	240	720	50	50	-	-	-	700
2.3	Bom Despacho	M	150	0,2	30	30	90	55	55	-	-	-	100
2.4	Gameleiras	M	700	0,2	140	140	420	40	80	-	-	-	500
2.5	Céu Azul	B 1	300	0,3	90	90	270	40	80	-	-	-	300
Vera Cruz													
3.1	Gamboa	M	2.000	0,2	400	400	1200	125	125	125	-	-	1.200
3.2	Penha	B 1	1.000	0,3	300	300	900	75	75	75	-	-	900
3.3	Barra do Gil	B 1	2.000	0,3	600	300	900	75	75	75	-	-	900
3.4	Barra do Pote - Conceição	B 1	3.800	0,3	1140	1140	3420	110	110	55	-	-	1.700

3.5	Boca do Rio	B 1	1.600	0,3	480	480	1440	55	55	-	-	-
3.6	Barra Grande	B 1	1.800	0,3	540	270	810	55	55	-	-	-
3.7	Ponta da Cruz	B 1	4.100	0,3	1230	1230	3690	180	180	-	-	3.700
3.8	Yaras	B 1	1.800	0,3	540	540	1620	60	60	-	-	1.600
4.1	Ponta de Aratuba	B 1	4.200	0,3	1.260	-	5.000	250	250	190	-	3.400
4.2	Berlingue	B 2	4.500	0,6	2.700	2.700	7100	100	100	100	25	2.500
4.3	Carapebas	B 3	2.000	1	2.000	2.000	6000	30	30	30	25	750
4.4	Caixa-Pregos	B 1	1.700	0,3	510	260	750	11	11	11	50	600

Como mencionado anteriormente, o Turismo de Praia e Sol é considerado como principal, logo as características físicas e capacidade das praias são primordiais para atração e destaque das zonas turísticas. Como apresentado, apenas 4/20 praias apresentam qualidade M, 12/20 com qualidade B1, 3/20 com qualidade B2 e 1/20 caracterizada como B3. Uma capacidade proposta de hospedagem de 21.650 turistas (4.400 em Itaparica e 17.250 em Vera Cruz), esta capacidade fica abaixo da soma dos itens Total de Banhistas + Turística e Residencial para evitar o superpovoamento das praias, o que poderia incorrer em desgaste ambiental e degradação das mesmas.

Para efeito de comparação, as Zonas V – VIII também contam com 20 praias, porém não dispõem da mesma capacidade proposta de hospedagem, têm maior número de praias com qualidade inferior e são espalhadas em áreas dispersas da Baía de Todos os Santos. Para efeito elucidativo, segue abaixo a Tabela 4 com as classificações e proposições das Zonas V – VIII.

Tabela 4 - Características físicas das praias e capacidade de hospedagem das Zonas V - VIII. Fonte: elaboração própria a partir de dados e informações de Bahia (1974a).

Ilha de Maré													
Zona.Nº	Nome das praias	Praia Qualidade	Comprimento (m)	Capacidade da Praia				Superfície (ha.)			Densidade	Capacidade teórica de hospedagem	Capacidade proposta de hospedagem
				Banhistas por M. L.	Total de banhistas	Turística e Residencial	Em leitos	Total turística	Disponível	Aproveitame nto proposto			
5.1	Santana	M	1.000	0,2	200	-	-	-	-	-	-	-	-
5.21	N. Sra. Das Neves	M	300	0,2	60	60	180	30	30	-	25	750	-
5.22	Itamoabo	M	1.000	0,2	200	200	600	-	-	-	-	-	-
5.3	Ponta de Cacimba	M	700	0,2	140	140	420	30	30	-	25	750	-
Ilha dos Frades													
6.1A	Ponta de N. Sra.	B2	300	0,6	180	180	540	30	30	-	25	750	750

6.1B	Leste	B2	400	0,6	240	240	720			-			
6.2	Morro do Tobar	B2	500	0,6	300	-	-	-	-	-	-	-	-
6.3	Tobar	B2	600	0,6	360	-	-	-	-	-	-	-	-
6.4	Costa de Fora	B2	700	0,6	420	-	-	-	-	-	-	-	-
6.5	Paramana	B2	750	0,6	450	450	1350			-			
6.6	Loreto	B1	250	0,3	75	75	225	40	40	-	20	800	800
Cabuçu - Bom Jesus dos Pobres													
7.1	Cabuçu	B1	3.500	0,5	1.750	875	2.700	160	160	70	25	1.750	1.900
7.2	Fazenda	M	2.000	0,2	400	400	1200	65	65	65	25	1.625	1.200
7.3	Bom Jesus dos Pobres	P	2.500	0,1	250	250	-	5	5	5	-	-	-
7.4	Grade do Delmiro	B1	1.000	0,3	300	300	-	80	80	80	25	2.000	900
7.5	do Delmiro	B1	400	0,3	120	-	-	-	-	-	-	-	-
7.6	Araripe de Baixo	B1	1.500	0,3	450	-	-	-	-	-	-	-	-
Barra do Paraguaçu - Salinas da Margarida													
8.1	Barra do Paraguaçu	B1	350	0,3	105	105	315	100	100	40	-	-	-
8.2	Cairu	P	2.000	0,1	200	200	600				-	-	-
8.3	Conceição de Salinas	M	2.500	0,2	200	-	-	125	120	-	-	-	-

Em comparação com a as praias da Ilha de Itaparica pode-se notar que as das Zonas V – VIII também possuem 20 praias no total, sendo 2/20 de qualidade P, 6/20 com classificação M, 6/20 com nível B1 e 6/20 sendo de qualidade B2. Embora tenham mais praias de qualidade B2, não possuem nenhuma B3, possuem de qualidade Passável, um número maior de M e inferior de B1.

Quanto à capacidade proposta de hospedagem somaria “apenas” 5.550 (1.550 na Ilha dos Frades e 4.000 na Zona de Cabuçu até Bom Jesus dos Pobres) ou ¼ do total proposto para a Ilha. Importante destacar que o PBTS indica que estas zonas deveriam ser aproveitadas a longo prazo, quando a capacidade total da Ilha de Itaparica estivesse próxima da plenitude.

Os dados apresentados da análise do potencial turístico corroboram a escolha da Ilha de Itaparica como centro de destino turístico e pivô desta atividade para o plano.

4.2.4.Princípios e objetivos do Projeto

Os princípios e objetivos gerais do PBTS (Bahia, 1974a) são balizados pelas diretivas expostas anteriormente, sendo que os princípios são mais abstratos e conceituais, enquanto os objetivos são mais palpáveis, estabelecendo patamares a serem alcançados no curto, médio e longo prazo.

O Projeto define dois princípios básicos “**Tendências – As vocações**” e “**A formação das hospedagens**” que se desdobram em diversos outros itens.

O primeiro refere-se ao tipo de turismo que deve ser adotado na Baía de Todos os Santos e consequentemente na Ilha de Itaparica, que deverá ser essencialmente um **turismo seletivo**, parte estadia de longa duração, parte de excursão e, portanto, precisará ser de baixa densidade (BAHIA,

1974a). Este **turismo seletivo** é reflexo do fator limitante que constitui o modo de transporte dominante, o marítimo – como já mencionado no item 4.2 – o qual é mais uma deficiência na capacidade de receber uma quantidade maior de turistas (turismo de massa) que uma seleção de estratos socioeconômicos que poderiam frequentar a Ilha. Porém, este próprio seletismo adiciona um “quê” a mais de respaldo enquanto destino tranquilo e bucólico como ilha paradisíaca, situação pretendida pelo PBTS.

Dentro do espectro do turismo seletivo pode haver:

- Turismo de Estadia:
 - Acima de três dias, geralmente entre sete e dez dias, podendo ser **exclusivo na Ilha de Itaparica; complementar ao turismo Soteropolitano** (dois ou três dias na capital e demais dias na Ilha).
- Turismo de Excursão
 - Ponto de apoio em Salvador ou na cidade de Itaparica com excursões diárias para os destinos da BTS.

O caráter seletivo do turismo da Ilha – e da BTS consequentemente – tanto para os de estadia quanto de excursão são extensivos, ou seja, devido ao estrangulamento criado pelo meio de transporte dominante, somente um número limitado de hospedagens, leitos e hóspedes podem ser alocados em cada Zona, resultando em um volume construído baixo de leitos (BAHIA, 1974a). Percebe-se que este *trade-off* de quantidade poderia ser facilmente contrabalanceado com qualidade das infraestruturas e serviços turísticos, restringindo a demanda via preços mais altos (compatíveis com a oferta delimitada pela capacidade de atendimento/preservação do ambiente ilhéu idealizado).

Quanto aos objetivos, o PBTS tem como finalidade essencial: **desenvolver a clientela potencial e; empenhar o poder público no desenvolvimento do turismo na BTS** (BAHIA, 1974a). O desenvolvimento da clientela potencial tem a ver com a captação de turistas pela propagação midiática do destino turístico e da capacidade de recepção dos mesmos (número de leitos), havendo duas hipóteses, uma **fraca** de 2.700 a 5.400 leitos e uma **forte** de 6.500 a 7.500 leitos⁵³.

Para alcançar os objetivos o PBTS admite dois termos temporais de desenvolvimento:

- Curto prazo (1980) – um plano de 5 anos;
- Longo prazo (1990) – um plano de 15 anos

De acordo com Bahia (1974a) a articulação do primeiro objetivo ao longo do tempo na Ilha de Itaparica se daria da seguinte maneira:

- 1975: 280 leitos (existentes);
- 1980: 1.650 leitos (650 do Clube Med), 144 leitos ao ano, excluindo o Med;
- 1990: hipótese fraca: 3.750 leitos, 2.100 a mais, 210 ao ano;
- 1990: hipótese forte: 7.000 leitos, 5.350 a mais, 535 ao ano.

Ainda segundo o PBTS, o potencial total para a Ilha em 1990 seria de 11.900 leitos.

O desenvolvimento da clientela potencial está fortemente correlacionado com a atividade do poder público, o segundo objetivo. O mesmo pode “apenas” acompanhar canalizar o desenvolvimento turístico via incentivos – para a hipótese fraca – ou o próprio poder público

⁵³ Segundo Bahia (1974a), a Ilha de Itaparica representaria um número de leitos elevado (15%) na hipótese forte legaria em comparação com o conjunto Salvador – Orla Marítima – Baía de Todos os Santos.

tomar para si a função de investidor desenvolvimentista, precedendo a iniciativa privada, e assim investir na estrutura correlata e nos leitos.

4.2.4.1. As quatro zonas, proposições e áreas prioritárias da cidade de Itaparica, Bom Despacho e Caixa-Pregos

A partir dos princípios e objetivos listados no item anterior, o PBTS deu sequência com as proposições das quatro zonas e das áreas prioritárias de Itaparica, Bom Despacho e Caixa-Pregos. Estas áreas foram escolhidas pelo PBTS por representarem zonas estratégicas⁵⁴ e fundamentais para o desenvolvimento socioeconômico e do turismo na Baía, sendo os motivos propriamente ditos comentados a seguir.

Zona I → Cidade e área prioritária de Itaparica:

O turismo, sem um centro de apoio urbano pré-existente, é uma atividade com diversos obstáculos ao desenvolvimento de seu potencial. Neste caso que se insere a cidade de Itaparica (e em menor escala o vilarejo de Caixa-Pregos), a proposta é que funcione como sustentáculo para a expansão célere da atividade turística para a região da BTS, tal qual o caso da *Côte d'Azur*, *Nice*, *Cannes* e *Saint Tropez* na França. O núcleo urbano itaparicano – assim como Caixa-Pregos, novamente – agrega diversas condições favoráveis à expansão do turismo, tais quais um núcleo histórico, balneários e planos náuticos que poderia fazer de Itaparica uma espécie de *Saint Tropez* da Baía de Todos os Santos (BAHIA, 1974a).

Os predicados da cidade de Itaparica⁵⁵ que a elevam a tal posto de *Saint Tropez* baiana podem assim ser elencados, segundo Bahia (1974a):

- Potencial cultural e de animação da antiga cidade;
- Parque Hidromineral;
- Potencial de hospedagem diversificada;
- Praias.

Para aproveitar tais predicados e a posição de destaque da cidade frente a Baía, foram apresentadas no PBTS (BAHIA, 1974a) algumas proposições que garantiriam a primazia da *urbe* itaparicana como pivô turístico da região:

- Ações de proteção ao quadro vegetal e paisagístico da cidade;
- Incremento da qualidade e quantidade de ligações viárias;
- Reserva e canalização de áreas de expansão urbana, para não competirem com o desenvolvimento turístico;
- Instalação dos equipamentos/infraestruturas necessários ao bom funcionamento da cidade (parques, estacionamento, vias de rodagem e de pedestres, iluminação e saneamento, dentre outras);
- Ações de proteção do parque hidromineral;
- Porto de recreio a ser criado no cais oeste (200 vagas a longo prazo e 50 em primeira etapa);
- Ações para favorecer criação de pousadas com capacidade para 150 a 200 leitos;
- Proteção do caráter arquitetônico do conjunto urbano;
- Destinar estruturas históricas para atividades para-turísticas (a exemplo do forte de São Lourenço, que poderia servir como restaurante e centro cultural do Iate Clube);

⁵⁴ Entre as oito zonas estabelecidas.

⁵⁵ Segundo Bahia (1974) os predicados da Zona I são complementares entre si e com as demais zonas.

- Organização de uma unidade turística com vocação hoteleira, complementando o Grande Hotel de Itaparica.

Tais proposições deveriam fundamentar um zoneamento do uso do solo mais detalhado de acordo com as disposições da Figura 6, que reparte a Zona I em oito Setores:

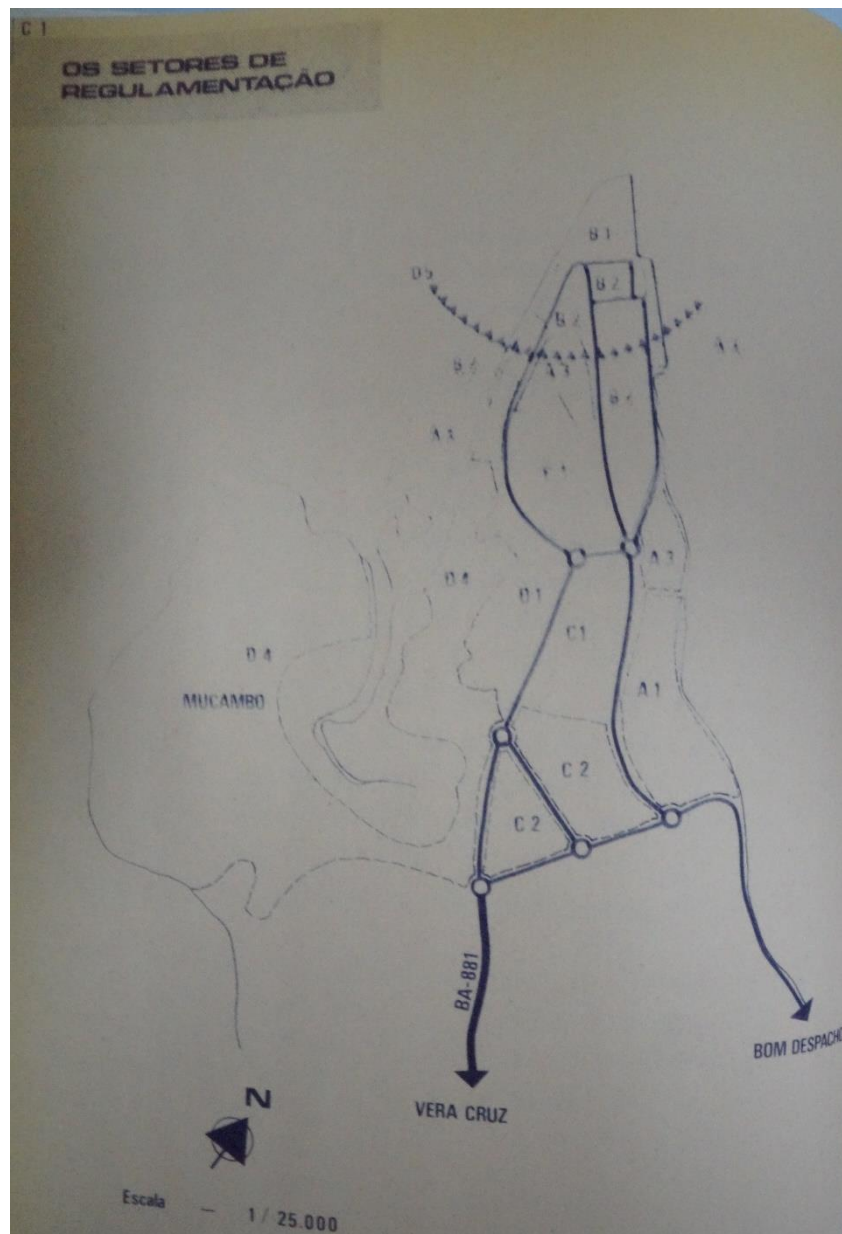


Figura 6 - Setores de regulamentação da Zona I. Fonte: Bahia, 1974a, pg. C 24-1

Desta forma, o PBTS propõe os seguintes setores (BAHIA, 1974a):

- Zona turística:
 - Setor A-1 – Ponta de Areia
 - Setor A-3 – Morro do Cemitério; Parque hidro-mineral; Passeio à beira-mar.
- Zona turística de detalhe:
 - Setor B-1 – A antiga cidade; A alameda central.
 - Setor B-2 – Os arredores do Grande Hotel.
- Zona urbana:

- Setor C-1: Zona urbana de fato.
 - Setor C-2: As extensões residenciais.
- Zona de proteção:
 - Setor D-4: A baía de Mubambo.
 - Setor D-5: Os monumentos históricos.

Zona II → “Corniche” de Itaparica e área prioritária de Bom Despacho:

A área situada entre Vera Cruz e Amoreiras, com seus **diferentes relevos e vista tanto para a Baía quanto para Salvador** dá uma posição diferenciada para o que é considerado o portal de entrada da Ilha, sendo que sua potencialidade não recai exclusivamente sobre as praias, que são poucas e estreitas – porém de boa qualidade – mas sim majoritariamente **no plano paisagístico e sua bela vista**. O posicionamento enquanto porta de entrada oferece tanto um potencial específico quanto um risco ao desenvolvimento, uma vez que a existência do terminal de *Ferry-Boat* de Bom Despacho e a paisagem representam as oportunidades a serem exploradas, enquanto que as mesmas podem se transformar em ameaça ao bom desenvolvimento turístico e urbano local pela possibilidade de crescimento populacional/habitacional desenfreado e desregulado em detrimento aos predicados já citados da Zona II (BAHIA, 1974a).

Foram propostas cinco intervenções por Bahia (1974a) para a Zona II:

- Criar uma verdadeira estrada à beira-mar (estrada de “Corniche”), a curto e médio prazo, equipada e reservada para o turismo;
- Reparar e incrementar a BA-881, facilitando os acessos;
- Proteger a qualidade das paisagens, favorecendo o reflorestamento;
- Criar o “hall de entrada” da Ilha em Bom Despacho, com ordenamento urbano, equipamentos e serviços de recepção turística, pontos de transporte para a Ilha e demais locais (rodoviária);
- Evitar desequilíbrio em detrimento de Itaparica, limitar os equipamentos e serviços à recepção e transporte do turista/cidadão, assim como limitar a hospedagem à de pequena hotelaria.

Para prevenir um cenário de degradação paisagística e portanto do potencial turístico/urbanístico explorável da região de Bom Despacho, o PBTS propõe, dentre as cinco intervenções duas medidas contraditórias: 1ª) criar uma estrada de “Corniche” (ou beira-mar); 2ª) proteger a qualidade das paisagens. Porém a criação de uma estrada beira-mar implicaria na obstrução parcial da vista e usufruto das praias, assim como “proteger a qualidade das paisagens” implica em uso restrito do solo e cerceamento severo da capacidade de desenvolvimento turístico e urbano local, gerando assim conflitos dentro do próprio plano local.

Tais medidas foram elaboradas tendo em vista a Zona II como ponto de entrada e apoio, não como principal atração da Ilha. Tal posição está refletida no zoneamento de três setores propostos para a Zona II e que abarcam apenas o perímetro de Bom Despacho: **Setor A-1** (de preferência residencial); **Setor A-2** (de prolongamento turístico) e; **Setor A-3** (equipamentos turísticos). A Figura 7 a seguir apresenta o zoneamento para a Zona II.

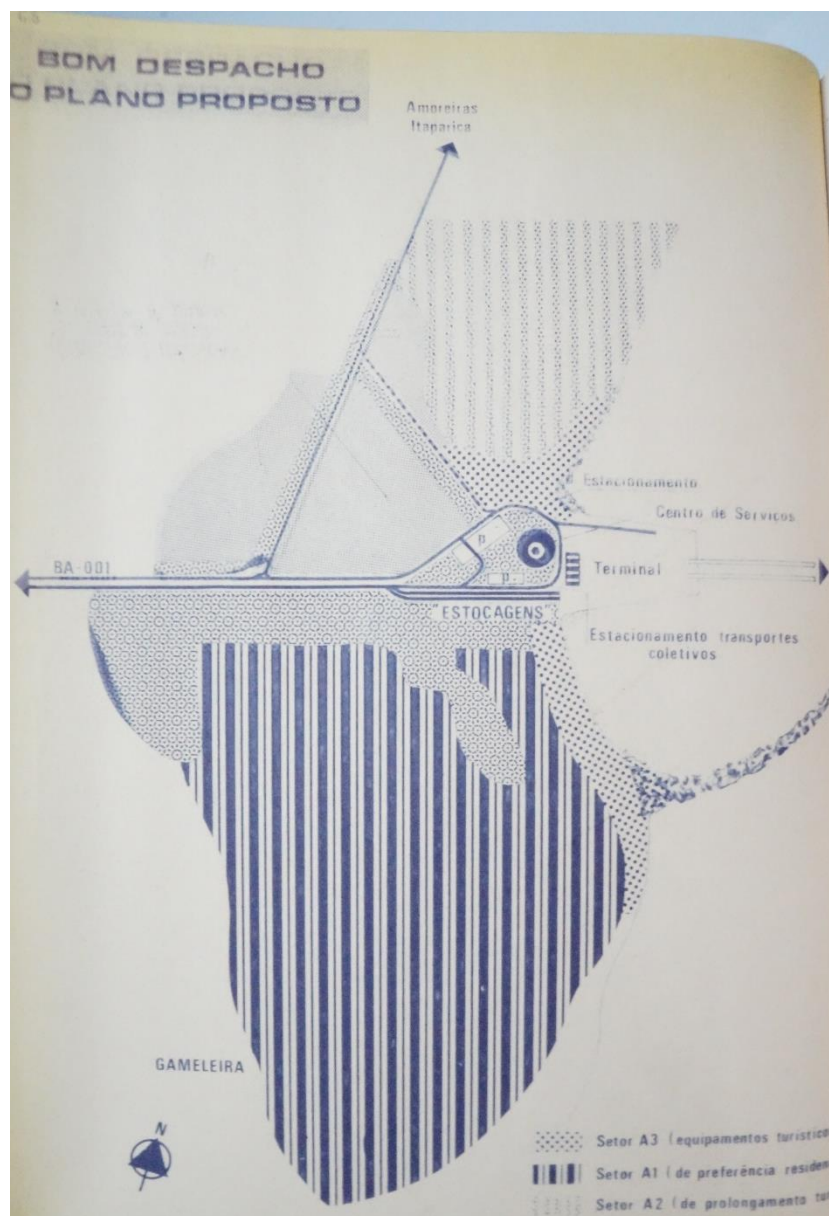


Figura 7 - Plano proposto para Bom Despacho. Fonte: Bahia, 1974a, pg. C 53-1.

Mais especificamente, o ordenamento e circulação de Bom Despacho são basicamente apresentados na área de embarque e desembarque do *ferry-boat*, como visto na Figura 8. Ressalta-se que as demais áreas de fluxo seriam definidas *a posteriori*.

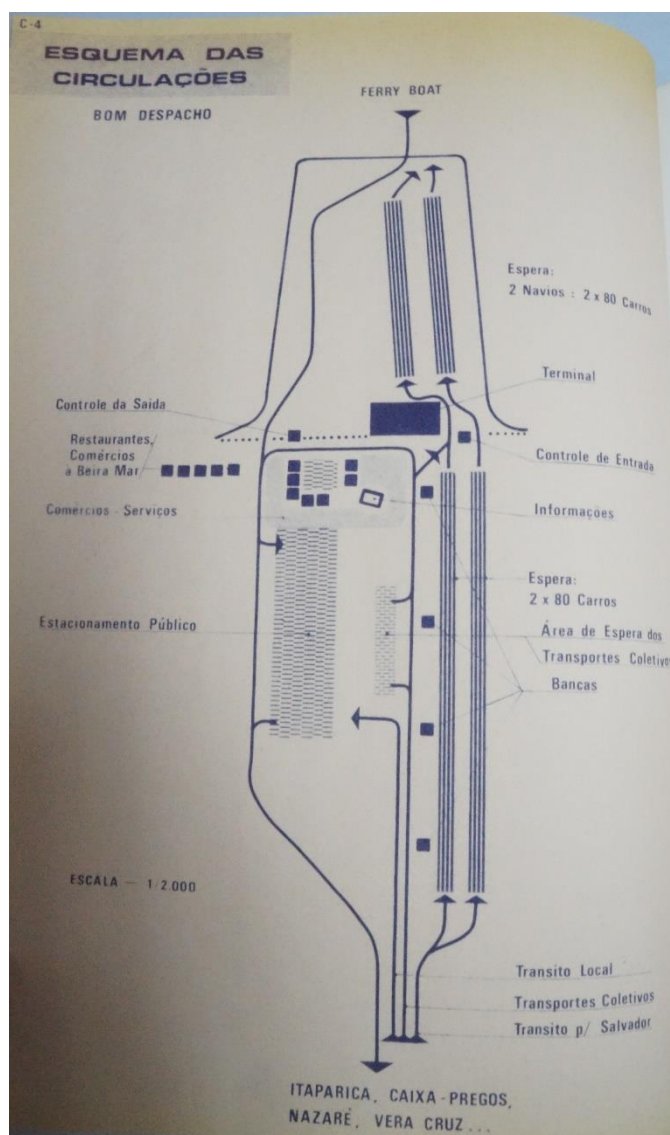


Figura 8 - Esquema de circulação proposto do terminal de *ferry-boat*. Fonte: BAHIA, 1974a, pg. C 49-1.

Zona III → Coqueiral de Itaparica:

A maior das zonas de interesse turístico da Baía de Todos os Santos e consequentemente da Ilha de Itapaica, o Coqueiral de Itaparica é fundamentalmente identificado por suas belas praias, arrecifes, grandes áreas para empreendimentos residenciais, turísticos e comerciais, além do icônico coqueiral. Porém seus predicados são também listados como seus principais entraves, segundo Bahia (1974a) “o coqueiral constitui ‘imagem de marca’, a promoção turística”, justificando assim a criação de numerosos loteamentos. Esta quantidade segundo Bahia (1974a) chega a 3.000 autorizados (embora apenas 10% foram realmente construídos no momento de lançamento do PBTS), o que implica em um total de 15.000 leitos, ou quatro vezes a capacidade de atendimento do sistema *ferry-boat* à época. Além de exceder enormemente a capacidade do transporte aquaviário, a execução de todos os empreendimentos imobiliários devastaria o coqueiral de 30 a 90% a depender da densidade urbana dos povoamentos.

Caso todos os hectares disponíveis fossem ocupados estimou-se que um adicional de 7.500 lotes poderiam ser oferecidos, ou 37.500 leitos. Sem embargo, a super-exploração das áreas disponíveis

afetaria também a qualidade de usufruto das praias, em que os 25m² recomendados pelo Projeto cairiam para uma média de 8m² por banhista⁵⁶.

Para evitar a degradação decorrente de uma possível super-ocupação do Coqueiral Itaparicano foi proposto um plano-programa por Bahia (1974a) baseados no(a):

- Proteção;
- Reorganização da ocupação do solo.

A Proteção baseia-se em duas ações:

- Proteção integral do coqueiral em uma faixa de 50 a 100 metros (bastante acima da chamada “faixa da marinha” de 33m) sem construções residenciais nem vias de rodagem;
- Criação de “janelas” totalmente “abertas”, expondo o interior da ilha ao oceano com redes viárias e pedonais, equipamentos urbanos e espaços públicos para acesso fácil e valorização das praias. As áreas a serem contempladas seriam:
 - Entre Barra do Gil e Coroa, Barra Grande, “canal intermediário” de Itaparica.

Nota-se que a “Reorganização da ocupação do solo” tratou do intento de orientar uma nova ocupação do solo, que estava destinado aos lotes residenciais (majoritariamente de segunda residência), indo de encontro com o planejamento e vocação turística eleita para a Ilha. Tal reordenamento tratava de priorizar os usos correlatos e hospedagem turística, preferencialmente:

- **Pequenas hospedarias;**
- **Limitação dos loteamentos de segunda residência;**
- Novas conexões entre os povoados existentes e para com o resto da Ilha;
- Prever a futura expansão e duplicação da BA-001;
- Implantação de equipamentos e serviços públicos a exemplo de: de lazer, saúde, educação, segurança e saneamento.

Tais medidas deveriam mitigar, amenizar ou (preferencialmente) estancar o ávido interesse dos diversos atores privados na exploração imobiliária predatória da maior área de construção da Ilha de Itaparica.

Zona IV → Vila e área prioritária de Caixa-Pregos:

“A zona de ação turística nº 4, situada entre o cruzamento da estrada de Bom Despacho – Nazaré – estrada de Caixa-Pregos, e a Vila de Caixa-Pregos, tem por traço marcante ser, atualmente, na ilha de Itaparica a única área ainda em estado natural, praticamente desocupada em sua totalidade (Bahia, 1974, pg. B 51).”

Este é o quadro em qual foi planejado a área prioritária de Caixa-Pregos que tinha enorme potencial de tornar-se um ou um dos únicos complexos de turismo baseado no mar em toda a BTS, inclusive rivalizando com outros destinos turísticos tropicais (nacionais e internacionais) dados seus predicados físicos-ambientais (BAHIA, 1974a).

Tais predicados são:

- Qualidade e extensão das praias (vide item 4 da Tabela 3);
- Plano d’água ideal para recreação aquática;
- Possibilidade de prolongamento para a Ponta do Garcez (do outro lado do canal de Itaparica);

⁵⁶ O espaço de 25m² por banhista pode ser considerado demasiadamente grande, porém tem em seu fundamento a boa experiência de usufruto da praia e evitar o superpovoamento da faixa de areia.

- Coqueiral e mata nativa intacta;
- Vilas e porto pitorescos;
- Isolamento.

O último item “isolamento” e o estado quase intocado em que se encontrava a porção sul da ponta da Ilha de Itaparica garantiam a possibilidade de investimento em um tipo diferente de turismo. A necessidade de inversões a serem realizadas no local virgem para atração dos turistas torna-se indispensável para que as potencialidades sejam concretizadas.

Dado o perfil de ótimos predicados físicos-ambientais-aquáticos e isolamento foi proposto no PBTS que a Zona IV tornar-se-ia a região de atração para a clientela turística classe A. Devido às características locais havia a possibilidade de realização de:

- Um porto de recreio no rio Cacha-Pregos;
- Terreno de golfe na praia de Berlingue;
- Aeródromo turístico ao norte do rio Cacha-Pregos.

Em Berlingue sua extensa área e mata densa de coqueiral seria aproveitada para implantação de residências (1.500 leitos) integradas a um conjunto de clube de golfe-centro esportivo para atrair a clientela de maior poder aquisitivo do eixo sul e estrangeiro.

Já a Ponta e Enseada de Aratuba seria destinada a uma clientela familiar.

Por último foi proposto a criação de equipamentos públicos nas praias e um parque natural para salvarguardar a floresta de mata atlântica nativa, os manguezais e a faixa de coqueiral. O parque teria por objetivo a proteção ambiental em si e mais importante, resguardar as características físicas de melhor qualidade, além de cercear o acesso para novos empreendimentos mantendo assim a exclusividade local.

A vila de Cacha-Pregos seria o centro nerval da zona, concentrando as atividades portuárias e de recreio náutico com reordenamento da vila, implantação de equipamentos públicos e 3 bairros turísticos, sendo um de alto luxo na Ponta da embocadura do rio, num total de 1.100 leitos (média).

Como parte central do planejamento para a Zona IV foram elaboradas duas hipóteses para seu desenvolvimento, que segundo Bahia (1974a) podem ser assim resumidas:

- Hipótese fraca:
 - Caso não haja os investimentos necessários em infraestruturas que são inexistentes no local, figurando assim interesse do poder público em meramente controlar o desenvolvimento e não atuar como indutor do mesmo, propõe-se:
 - Ancoradouro flutuante para barcos em geral no porto de pesca;
 - Aproveitamento do cais do porto;
 - Ancoradouro de excursão na praia;
 - Utilização do espaço da praia para camping;
 - Limitação da unidade hoteleira da Ponta a 200 leitos;
 - Limitação para 300 leitos turísticos a longo prazo (1990).
- Hipótese forte:
 - Cenário em que o poder público toma para si a responsabilidade de indutor do desenvolvimento local, aportando todas as infraestruturas básicas necessárias (porto de recreio, energia elétrica, saneamento básico, vias de acesso, entre outros) para se estabelecer uma indústria turística, além do papel de ordenador urbanístico e do uso do solo, propondo-se então:
 - Porto de recreio, uma verdadeira marina de aprox. 25.000m² com 250 vagas para embarcações (200 privadas e 50 públicas);

- Reconstrução e ampliação do muro do cais do porto de pesca, com uso do solo da área adjacente para atividades correlatas ao turismo;
- Ancoradouro na praia para os circuitos turísticos;
- 2.300 leitos turísticos a longo prazo (1990).

Para se ter uma ideia de como ficaria a parte da Marina e Porto (hipótese forte) de Cacha-Pregos o plano apresenta uma comparação entre o existente e o proposto, que podem ser vistos nas Figura 9 e Figura 10, abaixo.

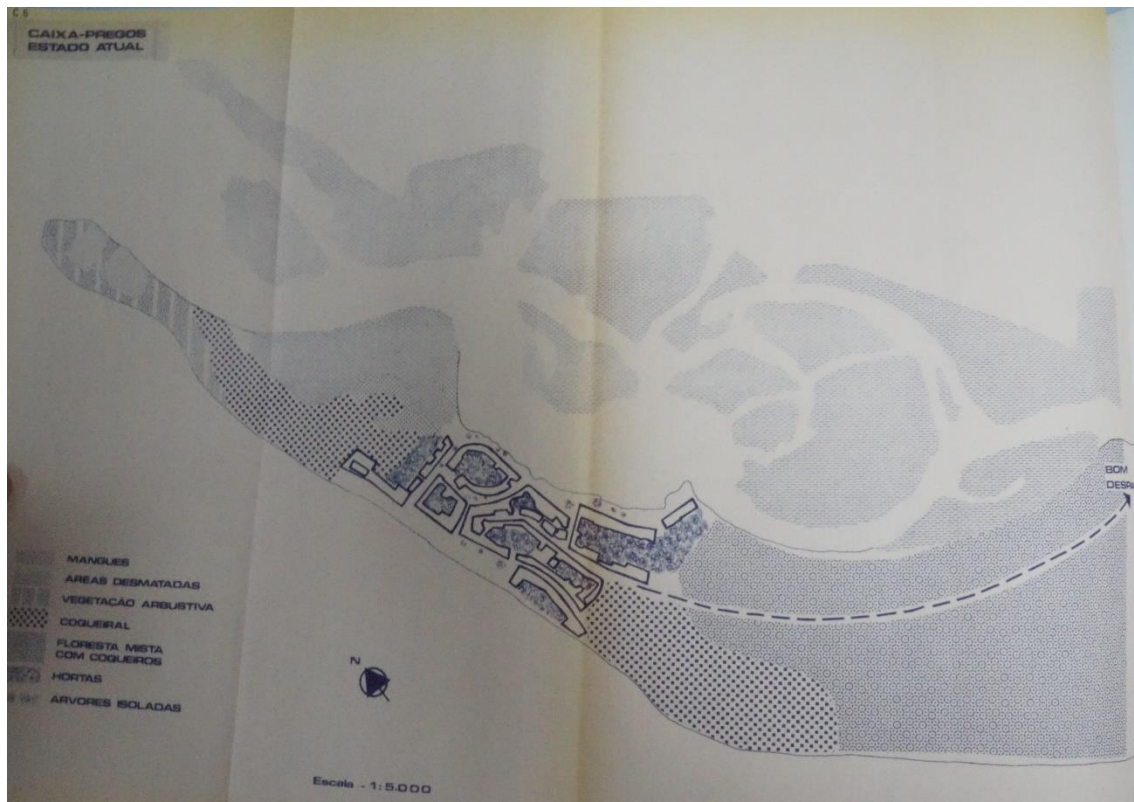


Figura 9 - Estado atual (1974) de Caixa-Pregos. Fonte: BAHIA, 1974a, p. C 55-1.

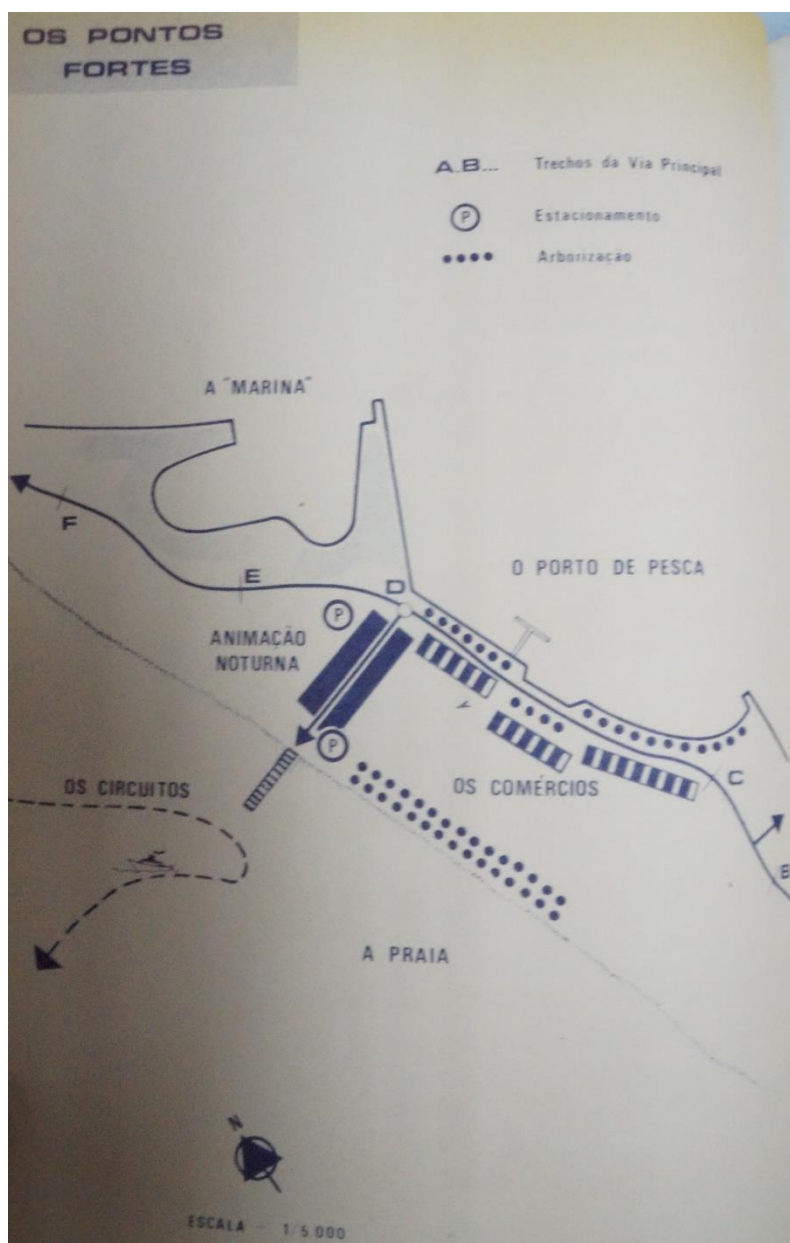


Figura 10 - Área central de Caixa-Pregos, hipótese forte. Fonte: BAHIA, 1974a, p. C 57-1.

4.2.4.2. Circuitos turísticos e a bacia de cruzeiros

A natureza ilhéu, dispersa e marítima da BTS, com seus quase 1.300 km² de plano d'água, dificulta o acesso às diversas zonas turísticas – exceto a Ilha de Itaparica que é favorecida e facilitada pela ligação *ferry-boat* – por outro modo de transporte, o que mais que favorece a via náutica como meio inerente de veiculação em seu território. Portanto, o PBTS toma proveito dos planos aquáticos favoráveis e explora-os de forma não meramente hidroviária, mas a favor do desenvolvimento turístico, aproveitando das riquezas históricas, culturais e físicas (naturais e construídas).

O planejamento dos circuitos turísticos são fortemente influenciados pelas distâncias, dispersão e dificuldade de acesso dos predicados já mencionados, logo o turismo de excursão é aquele que melhor atende ao planejamento, pela flexibilidade de destinos e criação de um grupo mínimo para os passeios, o que garante volume para os ofertantes de serviço. Em uma primeira fase (ao menos inicialmente) dos circuitos, o PBTS propõe que a base principal seria Salvador (enquanto a BTS

e a Ilha de Itaparica não atingissem um número mínimo de 2.000 leitos de hospedagem), enquanto que no longo prazo, com os investimentos necessários em capacitação humana, obras de infraestrutura básica, fortalecimento do comércio local e organização institucional dos serviços de turismo, outras localidades despontariam como bases de apoio, sobretudo Itaparica que é o pivô central, o “polo distribuidor” do turismo e dos circuitos na Baía (BAHIA, 1974a).

A longo prazo, com as inversões necessárias nos destinos turísticos, o PBTS vislumbra que o tempo de estadia dos circuitos poderiam ser expandidos de horas para alguns dias, dada a disponibilidade de leitos e demanda turística.

Sendo assim foram propostas 3 áreas⁵⁷ de circuitos com 7 circuitos e uma possibilidade de expansão ulterior para Cairu e Valença. As três áreas, circuitos e possível expansão são, de acordo com Bahia (1974a):

- As ilhas:
 - Salvador – Itaparica (30-45 minutos em conexão ou 3–5 horas de circuito);
 - Itaparica – **Santana (Maré)** – N. Sra. do Loreto – Bom Jesus dos Passos – Maria Guarda – **N. Sra. De Guadalupe** – Itaparica (9 horas);
 - Salvador – Santana – N. Sra. do Loreto – Bom Jesus dos Passos – Maria Guarda – N. Sra. De Guadalupe – Itaparica – Salvador (9 horas).
- O vale do Paraguaçu:
 - Itaparica – Barra do Paraguaçu – Ponta da Salamina – S. Francisco do Iguape – Cachoeira – Maragogipe – Itaparica (11:30 horas);
 - Itaparica – Salinas – Barra do Paraguaçu – **Bom Jesus dos Pobres** – Itaparica (3 horas).
- O sul da Baía:
 - Itaparica – **Caixa-Pregos – Jaguaripe** – Caixa-Pregos – Itaparica (9 horas).
- Expansão:
 - Caixa-Pregos – Morro de São Paulo – Valença – Cairu – Caixa-Pregos.

Para melhor visualizar os circuitos tem-se a Figura 11, em que pode-se ver além das rotas turísticas as escalas Principal, Secundária e Temporária, divididas em primeira e segunda etapa. No longo prazo alguns desses locais cambiariam no grau de escala, refletindo assim investimentos em infraestrutura básica, comércio, hotelaria e serviços correlatos ao turismo para poder atender a demanda futura, como já mencionado anteriormente.

É importante frisar que os locais grifados em negrito na lista acima careciam (à época de elaboração do PBTS) de qualquer estrutura de recepção de embarcações de excursão (ancoradouro, cais ou porto), às quais são imprescindíveis para a vocação turística hidroviária elencada no projeto. Portanto deveriam preceder ou ser concomitantes à implantação dos circuitos a fim de se aproveitar ao máximo os destinos propostos.

Porém as possibilidades identificadas não param nos circuitos internos à Baía de Todos os Santos. Mesmo que as oportunidades turísticas se concentrem majoritariamente na Ilha de Itaparica as oportunidades náuticas da BTS como plano d’água de recreação, segurança de navegação e diversidade de sítios podem se expandir ao sul, tornando-se um ponto inicial para roteiros de cruzeiro na extensa costa baiana com seus mais de 1.100 km de extensão (a maior do Brasil) e duas das maiores⁵⁸ baías do país (BAHIA, 1974b).

⁵⁷ Bahia (1974) refere-se às “áreas de circuitos” como Circuitos A, B e C e os “circuitos” como Circuitos turísticos, para simplificação este autor adotou os termos entre aspas referidos aqui.

⁵⁸ A Baía de Todos os Santos figura como a maior, sendo a Baía de Camamu a terceira em área.

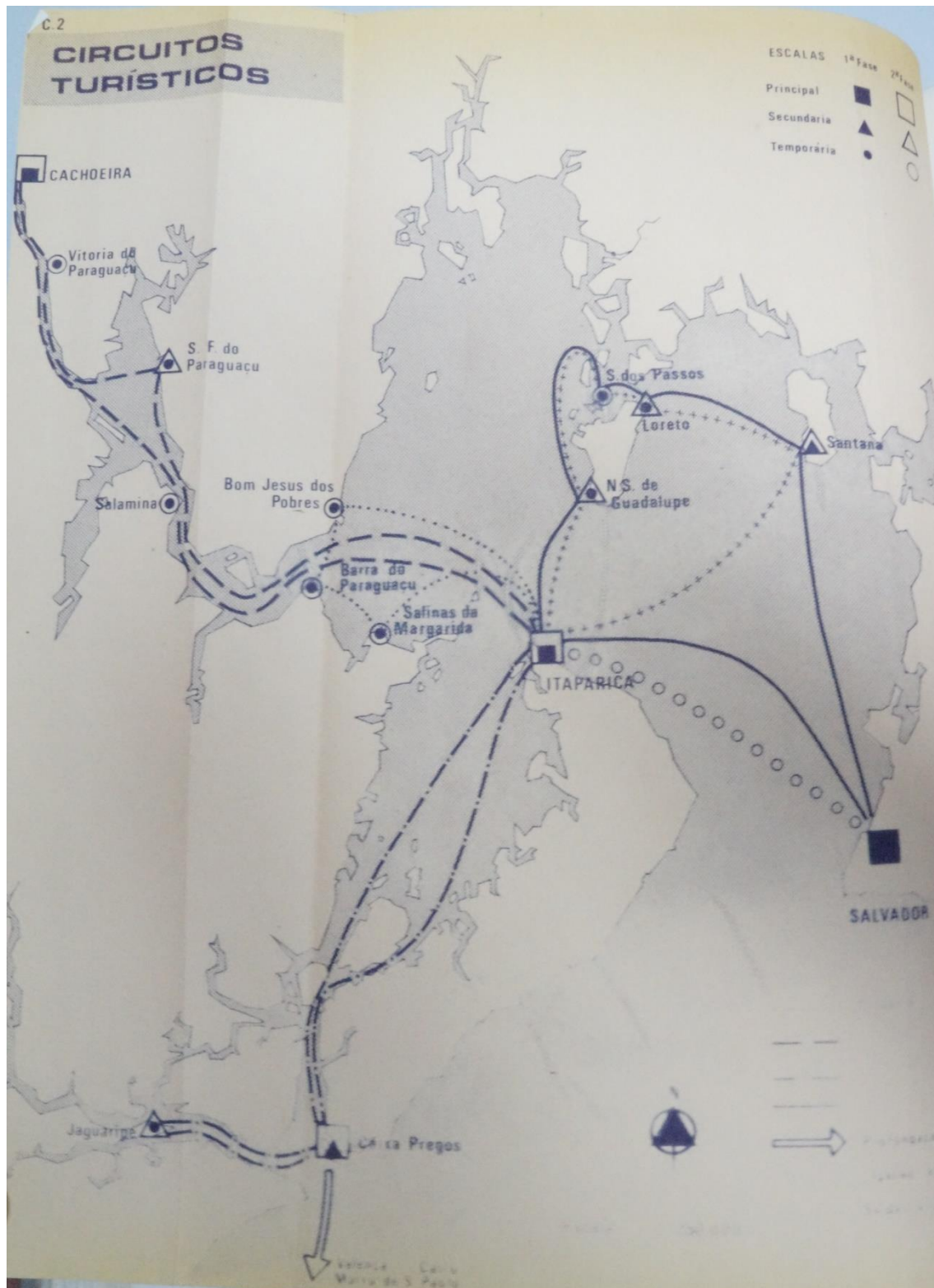


Figura 11 - Mapa de circuitos turísticos propostos da BTS. Fonte: Bahia, 1974a, p. C 36-1.

A expansão da “bacia de cruzeiros” ao sul poderia alcançar até o porto de Ilhéus por passar em regiões de interesse turístico e de boa navegabilidade, tais quais Morro de São Paulo, Boi Peba, Cairu, Valença, Camamu, Península de Maraú, Itacaré, etc. Este tipo de empreitada tem respaldo em outras bacias de cruzeiros similares que obtiveram enorme sucesso, como exemplo das ilhas

de Zeelande (Holanda), baía de Quiberon e ilhas de Hyeres⁵⁹ (França) (BAHIA, 1974b). Tais cruzeiros poderiam abranger uma extensa área e variar bastante nas escalas temporais e de trajeto, atendendo uma miríade ampla de clientes, com passeios que poderiam variar de 8-11 horas circundando toda a Baía, até 3-5 dias em um roteiro Salvador-Ilhéus-Salvador, como pode ser visto nos itinerários esboçados na Figura 12, abaixo.

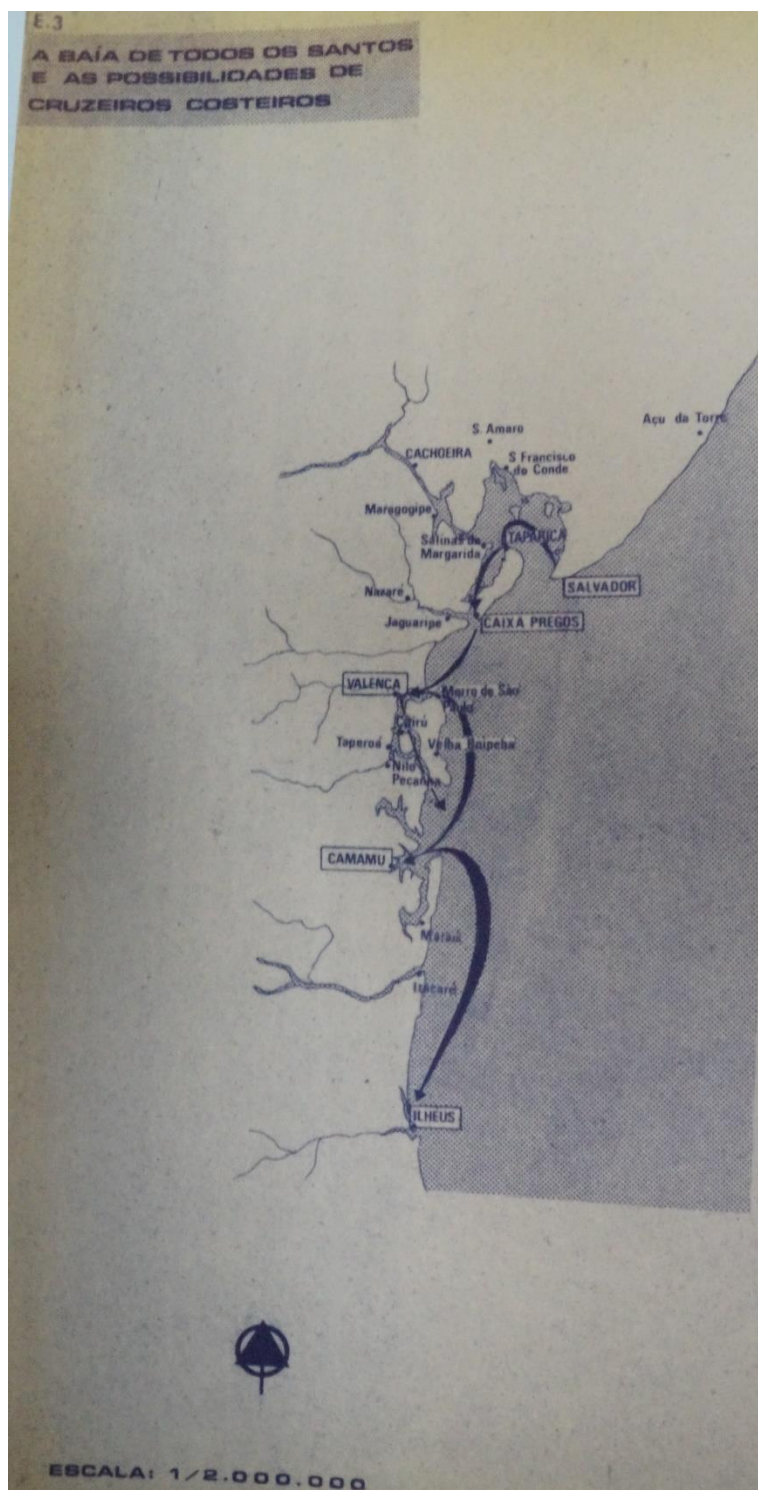


Figura 12 - A Baía de Todos os Santos e as Possibilidades de cruzeiros costeiros. Fonte: Bahia, 1974b, p. E 3-1.

⁵⁹ Para uma melhor comparação vide Figura 21 no ANEXO.

5. O desenrolar do turismo em Itaparica (1975-1990) e os fatores intervenientes

5.1. Como se desenrolou o turismo na Ilha nos anos 1975 – 1990?

Como visto no capítulo anterior foi elaborado um intenso programa para impulsionar o turismo na Ilha, tendo como base sua exuberante qualidade natural, povoado e construções históricas, e a facilidade de acesso com o continente provida pelo sistema água-rodoviário BA-001/*ferry boat*. Mas o que ocorreu durante o período previsto para a implementação do PBTS, o que se passou com o desenvolvimento socioeconômico – e mais importante – com o desenvolvimento turístico da Ilha de Itaparica entre 1975 e 1990?

Antes de tudo é importante situar temporalmente o que estava acontecendo em âmbito nacional e estadual, pois à época em que o planejamento deveria ser executado tem contornos socioeconômicos bastante diferentes de quando o mesmo foi elaborado. Na segunda metade dos anos 1970 ainda eram sentidos os impactos positivos do chamado “milagre econômico”, em que a economia brasileira crescia a taxas de 10% a.a. e o governo ditatorial civil-militar empenhou-se em fazer a manutenção destas altas taxas de crescimento com o segundo Plano Nacional de Desenvolvimento (PND), investindo maciçamente nas áreas de indústrias de base, infraestrutura econômica e social, mineração, etc. Tal fato inexoravelmente resultou em uma crise fiscal e econômica no final da década de 1970 devido a “falta de ajuste da economia brasileira aos problemas gerados no balanço de pagamentos do país pela elevação dos preços do petróleo no mercado internacional” (ALCOFORADO, 2003, p. 143).

Como tentativa de resolver o deteriorado estado da economia brasileira, retomar e completar o impulso desenvolvimentista assim como reforçar a imagem do regime civil-militar internamente tentou-se o último suspiro do modelo de substituição de importações com o III PND. Contudo, este plano falhou ao tentar controlar as altas taxas de inflação e equilibrar as contas do balanço de pagamentos⁶⁰.

O governo Sarney (1985-1989), durante a redemocratização iniciada nos anos 80, também não conseguiu estabilizar e reencaminhar o processo desenvolvimentista e de crescimento econômico, os consecutivos planos econômicos⁶¹ fracassaram, a instabilidade de preços galopante e descontrolada assolou o poder de compra dos brasileiros, os consecutivos déficits públicos e elevação dos juros e da dívida externa tornaram o governo central em um agente anêmico e incapaz de conduzir o processo de crescimento nacional. Os problemas socioeconômicos somente seriam parcialmente resolvidos com o Plano Real na segunda metade dos anos 1990, porém a estabilidade de preços veio a um preço enorme, maior endividamento externo, desestatização de setores chave da economia (especialmente para grupos estrangeiros), submissão a interesses estrangeiros, crescimento econômico pífito, entre outros. Por estes motivos que as décadas de 1980 e 1990 são comumente consideradas “décadas perdidas” pelo binômio: fraco desempenho da economia (com baixos índices de crescimento do PIB) e inflação elevada.

Todos estes acontecimentos em nível nacional se refletiram na Bahia, cujo desenvolvimento industrial foi fortemente impulsionado durante o II PND – especialmente com a implantação do polo petroquímico de Camaçari em 1978 – e devido às ações de incentivo fiscal da

⁶⁰ As contas do balanço de pagamento foram agravadas pelo “segundo choque do petróleo” e pela escalada vertiginosa das taxas de juros internacionais, que afetavam diretamente os contratos pós-fixados de empréstimos tomados pelo governo.

⁶¹ Plano Cruzado (I e II), Plano Bresser e Plano Verão.

Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE) para estimular investimentos em certos setores (como turismo e exportação), que contribuíram para o crescimento socioeconômico do Estado da Bahia. Sem obstante, os reflexos da crise das “décadas perdidas” foram sentidas igualmente no estado como em toda nação.

Em escala micro, podemos observar que o desenrolar da atividade turística na Ilha de Itaparica segue o mesmo padrão de crescimento na década de 1970, com desaceleração de crescimento, estagnação e crise nas décadas seguintes de 1980 e 1990, como fica perfeitamente resumido por Souza e Souza (2017):

Em seguida (década de 1970), outros três importantes fatos aconteceram: a implantação do Sistema Ferry Boat, com a construção da rodovia BA-001; a construção da Ponte do Funil; e a inauguração do primeiro hotel de grande porte, um resort pertencente a uma cadeia internacional de hotéis e resorts, o **Club Mediterranéé** – Club Med, situado na Praia de Conceição, pertencente ao município de Vera Cruz. **A instalação desse resort foi um dos marcos de consolidação da ilha enquanto destino turístico**, principalmente, na rota das grandes cadeias internacionais.

Na década de 1980, ocorreu a criação do Programa Caminhos da Bahia, cujo objetivo foi estimular a atividade turística no interior do estado, com vistas ao incremento do fluxo nacional e/ou regional, na direção das cidades de grande potencial turístico, situadas principalmente nas redondezas da BR-101, com **destaque para os municípios de Itaparica e Vera Cruz. Contudo, ainda na década de 80, o segmento turístico passou a entrar em dificuldades.**

Segundo Santos (2011), ao analisar as potencialidades econômicas da Ilha de Itaparica, o autor identificou que a **falta de atividades econômicas possíveis para dar suporte ao crescimento demográfico** e a **ausência de investimentos públicos** foram suficientes para promover pontos críticos na região, a exemplo da **degradação ambiental**, do **patrimônio histórico e cultural**, elementos considerados imprescindíveis para o uso turístico.

De acordo com Soares (2003), há um entendimento, no senso comum, de que, **com o passar do tempo, a Ilha se transformou em território das classes sociais mais baixas**. Do mesmo modo, há a compreensão de que o **surgimento de outros destinos**, com maior facilidade de deslocamento, maior número de serviços aliados aos fatores preço e qualidade, **fez com que a Ilha ficasse esquecida pelos órgãos competentes de turismo e pelo próprio turista** durante o final do século XX.

Em se tratando da Ilha de Itaparica, nesse sentido, o deslocamento é algo que deve merecer atenção. Isso porque, após a instalação do sistema de *ferry boat*, alguns **problemas começaram a surgir**. A principal dificuldade desse modo de transporte foi e continua sendo a formação de **imensas filas de pessoas e carros que aguardam para atravessar**, principalmente no período do verão (SOARES, 2003). (SOUZA; SOUZA, 2017, p. 38-39, grifo nosso).

Inicialmente foi observado um crescimento da atividade turística na ilha após a implantação do sistema água-rodoviário BA-001/*ferry boat*, aprovação e construção de diversos loteamentos residenciais (para veranistas) e a construção do primeiro *resort* do estado em 1979, o *Village Itaparica* do Club Med⁶². Porém a falta de investimento posterior (principalmente na década de

⁶² Este foi o primeiro empreendimento do grupo fora da Europa e o primeiro do Brasil e América do Sul.

1980 que deveria sedimentar a Ilha enquanto destino turístico) na ampliação e manutenção de infraestruturas fundamentais, como acesso hidro rodoviário e saneamento básico, aliado ao surgimento de um destino concorrente com condições de acesso bastante competitivas quase que imediatamente após o *boom* turístico da Ilha, alteraram as perspectivas turísticas de Itaparica, como pode-se ver em Souza e Souza (2017):

Em paralelo, por sua vez, a Estrada do Coco, aberta no ano de 1975, e sua extensão, a Linha Verde – rodovia que se estende de Praia do Forte até o município de Jandaíra e/o Litoral Norte da Bahia ou a BA-099, começaram a receber atenção de forma intensa e a influenciar nas perspectivas futuras para a ilha. Além disso, a construção desse novo acesso criou condições favoráveis para o desenvolvimento do turismo, com extensão de 140 km de praias, até então inexploradas, em uma curta distância do Aeroporto Internacional de Salvador (Luís Eduardo Magalhães).

Assim, houve um redirecionamento de um número significativo de pessoas que tinham a Ilha de Itaparica como destino. Elas passaram a buscar outros atrativos como novidade, num primeiro momento, entretanto, posteriormente, tornou-se uma espécie de via definitiva (SOUZA; SOUZA, 2017, p. 39).

A crise fiscal do Estado Brasileiro dos anos 1980 e 1990 (subsequentemente do estado baiano também) contraiu os investimentos públicos direcionados para as estruturas auxiliares ao turismo e fundamentais para o desenvolvimento local. A concorrência com o DT Litoral Norte – e também Morro de São Paulo – foi outro fator que sacramentou ao ostracismo a atividade turística na Ilha. Esta atividade cresceu discretamente em Itaparica, majoritariamente pelo turismo de veraneio e pela atividade do Clube Med, segundo Entrevistado 8, com poucos investimentos privados. Como Souza e Souza (2017) relatam a seguir:

Porém, foi nessa década de 1990 que a Ilha de Itaparica começou a sentir os efeitos da concorrência de outros destinos, com potenciais turísticos semelhantes, os quais começavam a atrair a atenção de visitantes e de investimentos advindos do poder público e privado. Assim, a Ilha de Itaparica perdeu o seu glamour e passou a experimentar um processo de desvalorização das propriedades, chegando, inclusive, a um movimento de favelização em determinadas áreas (SOUZA; SOUZA, 2017, p. 39).

Um dos efeitos da concorrência e da crise foi a decadência do Sistema *Ferry-Boat* (operado à época pela CNB) com o sucateamento progressivo da frota, grandes filas em períodos de pico, falta de investimento na infraestrutura básica. Isto se refletiu com nenhuma rede hoteleira se instalando na Ilha de Itaparica, apenas algumas pequenas pousadas abriram durante as décadas de 1980 e 1990, sendo os recursos hoteleiros concentrados na capital, que se mantém como pivô turístico para a Baía e seu entorno, novamente como apresentado por Souza e Souza (2017):

A preferência pela hospedagem em Salvador pode ser explicada pela proximidade entre as localidades e pela existência de problemas na infraestrutura básica da ilha. Ou, também, de modo mais específico, pela falta de atenção ao turismo propriamente dito nessa região, o que se observa de modo mais acentuado a partir dos anos 90 (SOUZA; SOUZA, 2017, p. 40).

5.1.1. O planejamento esperado para o sistema e para a BTS foi concretizado?

Como visto no capítulo 4, o PBTS elaborou uma extensa lista de intervenções para as estruturas turísticas que deveriam ser adotadas de acordo com o planejamento proposto, para além de uma minuciosa projeção das infraestruturas básicas necessárias para abastecer a população local e os turistas, divididas em duas etapas, sendo uma de curto (1975 – 1980) e outra de longo prazo (1980 – 1990) com duas hipóteses de longo prazo – uma forte e outra fraca. As estruturas planejadas foram separadas em três áreas, as Zonas I a III em Itaparica, Zona IV em Caixa-Pregos e as demais Zonas. É importante notar que a previsão de investimentos apenas para a Zona IV (Cr\$ 30.159.800) representa mais que o dobro previsto para todas as outras (Cr\$ 13.522.000) (BAHIA, 1974a).

Para as Zonas de I a III foram estipulados investimentos em: transportes (estradas e estruturas portuárias); eletricidade; telecomunicações; água. Enquanto apenas para a Zona IV foram previstos investimentos em: transportes (estradas, estruturas portuárias e aeródromo); água; saneamento (esgotamento sanitário); telecomunicações e; golf (BAHIA, 1974a).

Em relação aos investimentos em água e saneamento, é importante ressaltar que à época da elaboração do PBTS esta era a designação para os componentes de abastecimento de água e esgotamento sanitário⁶³ – respectivamente. Para o abastecimento de água, mesmo a Ilha estando cercada pela BTS e inserida em um clima tropical com grande precipitação pluviométrica, não há nenhum grande curso de rio na Ilha de Itaparica, fazendo com que a maior fonte d'água potabilizável seja de poços que captam água do lençol freático (em 1974). Prevendo o aumento da demanda pelo crescimento populacional e para atender ao segmento turístico é que o PBTS propõe investimentos tão vultuosos para o componente Água, tal quanto 13,52% do total estimado. Para que se tenha uma melhor ideia das estimativas de investimentos vide Figura 22 a Figura 26 no Anexo.

Outra estimativa importante do PBTS é a populacional, em que projetou-se que a Ilha teria população inferior a 30 mil habitantes até 1990. Entretanto essa projeção não refletiu a realidade, dado o vertiginoso crescimento populacional de 79,42% de 1970 a 1991 no município de Itaparica e 84,42% em Vera Cruz para o mesmo período (vide Tabela 5), sendo que o grosso absoluto do aumento habitacional se deu durante a década de 1980. Tal pressão populacional alterou completamente a configuração da Ilha, havendo uma necessidade extra de demanda por recursos, serviços, infraestruturas, produtos, etc. não estimados, o que exigiria nova avaliação para reformular e adequar os investimentos necessários.

Tabela 5 - Crescimento populacional da Ilha de Itaparica, estimativa para 2017. Fonte: Elaboração própria a partir de dados dos censos do IBGE.

Ano	População					
	1970	1980	1991	2000	2010	2017
Itaparica	8.391	10.877	15.055	18.945	20.725	22.866
	-	29,63%	38,41%	25,84%	9,40%	10,33%
Vera Cruz	12.003	13.749	22.136	29.750	37.567	43.640
	-	14,55%	61,00%	34,40%	26,28%	16,17%
I. de Itaparica	20.394	24.626	37.191	48.695	58.292	66.506
	-	20,75%	51,02%	30,93%	19,71%	14,09%

⁶³ Estas duas componentes estão inseridas no saneamento básico, além do manejo de resíduos sólidos e manejo de águas pluviais.

O crescimento populacional acelerado na Ilha de Itaparica (como pode ser observado na Tabela 5) pode ser explicado por alguns fatores, tais quais: 1º) baixo custo de aquisição formal dos terrenos e loteamentos; 2º) migração de novas populações advindas do interior do estado a procura das facilidades urbanas (o que gerou o começo das invasões e favelização); 3º) facilidade e custo reduzido de acesso ao antigo centro econômico da capital (região do Comércio); 4º) incapacidade dos governos locais e estadual em restringir a ocupação desordenada.

Independentemente de qual seja o fator preponderante, a questão principal é que o planejamento turístico para a Ilha não contabilizava um cenário de tamanho adensamento populacional, nem os impactos que este teria sobre as estruturas e o turismo enquanto motor de desenvolvimento, muito pelo fato do ambiente pacato, recluso e bucólico da Ilha ser tratado como um dos atrativos iniciais por Bahia (1974a).

A fim de verificar se o planejamento proposto no PBTS foi concretizado, realizou-se uma comparação das situações planejada e a realidade. Utilizou-se para tal dados disponíveis, os quais são parcos, incompletos e difíceis de serem obtidos. Para tal comparação foram elencados alguns indicadores importantes para **Abastecimento de Água, Esgotamento Sanitário, Iluminação Elétrica Residencial, Traçado Urbano e Rodoviário**.

Em relação ao abastecimento de água, pode-se verificar o volume de água tratada disponibilizada para a Ilha de Itaparica. De acordo com a estimativa de Bahia (1974a), a média diária máxima para 1990 deveria ser de 7.585 m³/dia e nos dias de pico seriam demandados 12.870 m³/dia de água para consumo (vide Figura 25 no Anexo). De acordo com dados disponibilizados pela Empresa Baiana de Águas e Saneamento (EMBASA) em 2018, o sistema de tratamento e distribuição de água da Ilha de Itaparica teve uma média de vazão diária em 1990 de 11.449 m³/dia, com máxima disponibilizada naquele ano de 13.824 m³/dia, passando com folga o estipulado no PBTS. Com base nos dados fornecidos foi elaborada a Tabela 6, com as médias diárias e máximas dos períodos de 1987 a 2017. Para informações completas, vide a Tabela 13 (no Anexo) com informações completas.

Tabela 6 – Volume médio e máximo de água distribuída diariamente na Ilha de Itaparica de 1987 a 2017.
Fonte: Elaboração própria a partir de dados da EMBASA.

Volume de água tratada distribuída (m ³ /dia)		
Período	Máxima no período	Média no período
1987 - 1989	13.824	9.223
1990 - 1999	58.337	11.850
2000 - 2009	39.360	16.917
2010 - 2017	38.676	18.944

Um cruzamento importante que pode-se fazer é a oferta de volume de água tratada distribuída com o acesso a água encanada da rede geral (vide Tabela 7), ambos investimentos tem de ser concomitantes para que não haja descompasso entre demanda e oferta d'água. Para ter-se um uma ideia dos investimentos realizados na área foi utilizado o acesso a água encanada residencial da rede geral da Ilha de Itaparica como *proxy*.

Tabela 7 - Residências que dispõe de água encanada da rede geral de abastecimento. Fonte: elaboração própria a partir de dados de Bahia (1974c) e IBGE (1983 - 2010).

Porcentagem das residências que dispõe de água encanada da rede geral					
Município/Ano	1970	1980	1991	2000	2010
Itaparica	21,20%	22,80%	66,84%	76,75%	88,30%
Vera Cruz	2,90%	6,82%	64,63%	78,44%	92,43%

Como visto nas Tabela 6 e Tabela 7 houve um crescimento da oferta de água tratada e distribuída, que se materializou no crescimento do acesso das residências ao serviço de abastecimento de água, com disponibilidade da água encanada da rede geral. Interessante observar que ocorreu uma demanda máxima por volume de água tratada e distribuída no ano de 1994, com um pico anormal de 58.337 m³/dia, enquanto que a média diária daquele ano era 12.357 m³/dia. Mas a situação se normalizou nos anos seguintes com crescimento e estabilização da demanda por água. O que não impede que nos períodos de pico (verão e datas comemorativas) haja falta d'água na Ilha ou em algumas localidades, como referido pelos Entrevistados 04 e 05.

Além do Abastecimento de Água, outra infraestrutura importante é o esgotamento sanitário (saneamento), crucial para manutenção de um ambiente terrestre, fluvial e marinho saudáveis e atrativos ao turismo. Embora o PBTS não tenha estipulado metas para tal, estima valores de investimento. Para acompanhar os investimentos na área elaborou-se a Tabela 8 que mostra o resultado dos censos demográficos de 1970 até 2010 para o tipo de esgotamento sanitário apresentando-se valores referentes a Rede Geral e Fossa Séptica, pois são os mais adequados para o tratamento e destinação dos esgotos.

Tabela 8 - Tipo de esgotamento sanitário⁶⁴. Fonte: elaboração própria a partir de dados do IBGE (1973 - 2010).

Tipo de esgotamento sanitário										
Município/Ano	1970		1980		1991		2000		2010	
Tipo	Rede Geral	Fossa Séptica	Rede Geral	Fossa Séptica	Rede Geral	Fossa Séptica	Rede Geral	Fossa Séptica	Rede Geral	Fossa Séptica
Itaparica	0,00%	13,53%	0,00%	6,42%	0,00%	29,46%	23,99%	-	39,57%	8,15%
Vera Cruz	0,00%	1,14%	0,00%	8,56%	0,00%	42,04%	2,93%	-	13,54%	11,64%

Como visto na tabela acima, os números para Rede Geral⁶⁵ e Fossa Séptica são muito baixos, o que significa que o esgotamento sanitário da Ilha de Itaparica nunca teve uma destinação 100% correta, historicamente havendo grande percentual de lançamento em Fossas Rudimentares e *in natura* no meio ambiente, rios e mar. É inegável o aumento da rede coletora de esgotamento sanitário, mas ainda é insuficiente, ainda mais pelo período de tempo observado.

Outra importante infraestrutura para o turismo e para a vida moderna é a energia elétrica, como já comentado no item 2.2.2.2., O PBTS estipula a potência demandada média e de pico para a Ilha até os anos 1990 (vide Figura 30 no Anexo), como *proxy* utilizaram-se os dados encontrados nos censos demográficos de 1970 a 2010 para iluminação elétrica residencial, que podem ser observados na Tabela 9 abaixo.

Tabela 9 - Iluminação elétrica domiciliar. Fonte: elaboração própria a partir de dados de IBGE (1973 - 2010).

⁶⁴ O censo de 2000 dividiu o tipo de esgotamento sanitário apenas em “Rede Geral” e “Outros”, portanto não foi possível avaliar a alteração dos números para a década de 1990.

⁶⁵ Segundo IBGE (2010) apenas 49,5% do município de Itaparica dispõe de esgotamento sanitário adequado, enquanto apenas 24,6% do município de Vera Cruz Dispõe de esgotamento sanitário adequado.

Iluminação elétrica residencial					
Município/Ano	1970	1980	1991	2000	2010
Itaparica	35,03%	74,57%	-	-	98,58%
Vera Cruz	9,85%	45,80%	-	-	99,14%

Primeiramente é de se notar a inexistência dos números para os anos de 1991 e 2000, a explicação é que nestes censos este item não foi pesquisado, sendo reintroduzido apenas em 2010. Mas fica evidente o investimento realizado durante a década de 1970, em que houve uma expansão sensível da eletrificação residencial, observando-se a universalização quase que completa em 2010.

Quanto a infraestrutura viária no ano de 1974 a “espinha dorsal” da Ilha de Itaparica a BA-001 já estava implantada, porém os acessos às mais diversas localidades de interesse turístico necessitavam de melhoras e manutenção futura, o que foi previsto por Bahia (1974a). Porém, como será visto a seguir, em uma comparação simples entre o estipulado e a realidade, poderão ser encontradas divergências. Para tal foram comparadas figuras conceituais do PBTS com imagens atuais de satélite, vide Figura 13 a Figura 16.

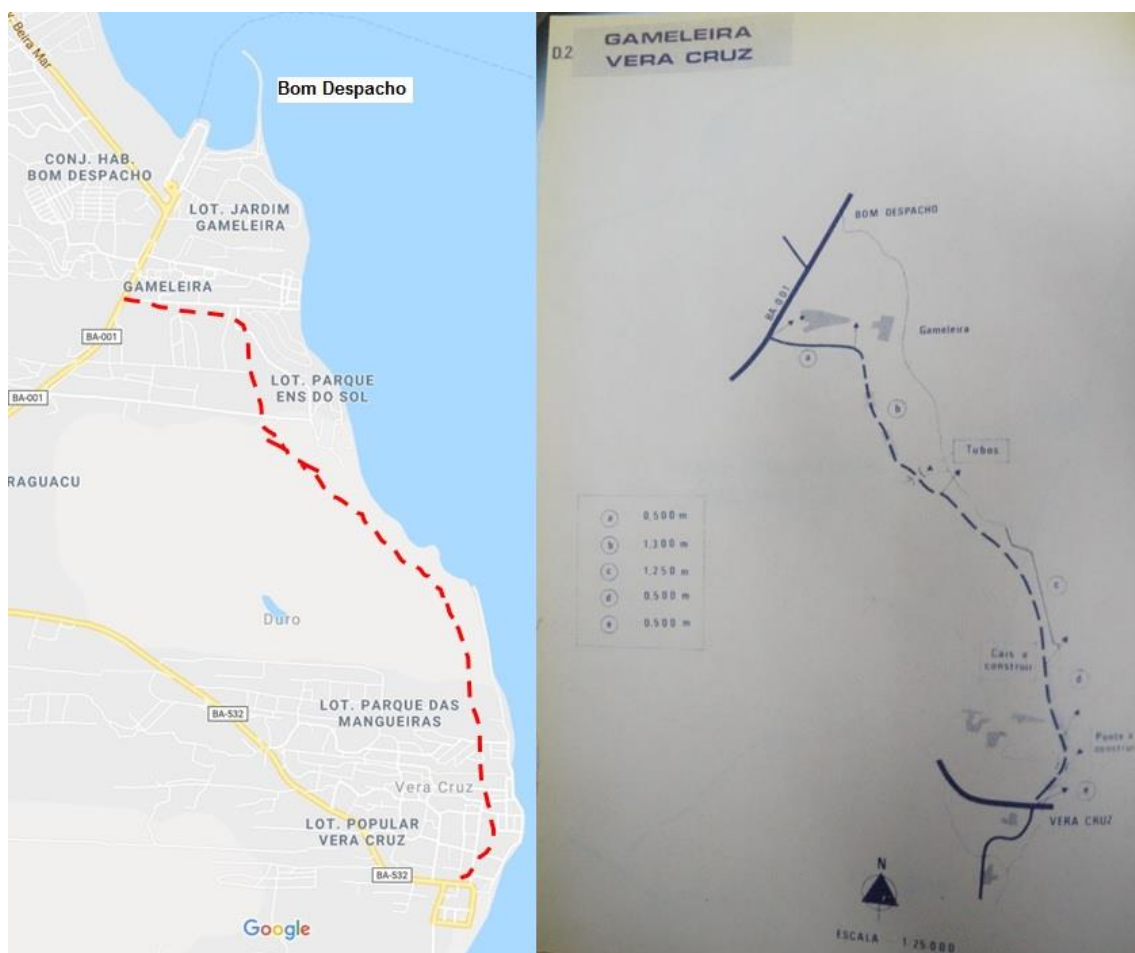


Figura 13 - Comparação entre imagem atual da ligação Gameleira-Vera Cruz e conceitual. Fonte: *Google Maps* e Bahia (1974a).

Nesta Figura 13 é demonstrado pela linha vermelha pontilhada à esquerda onde deveria estar a estrada de ligação beira-mar (estrada de “corniche”) entre Gameleira e a sede do município de Vera Cruz e consequentemente as pontes, tubulações, atracadouros e equipamentos complementares que deveriam incorporar as obras que não foram realizadas.

Assim como esta figura acima, a que segue abaixo trata sobre a região de Bom Despacho, porém com uma perspectiva mais estrita da utilização do solo local. A Figura 14 demonstra que a realidade é completamente diferente do que foi proposto para o uso do solo do “Portal” de Itaparica, posto que construções desordenadas e invasões dominam a vista⁶⁶, as áreas litorâneas que deveriam estar servidas de equipamentos turísticos foram invadidas por barracos e casas precárias. Os únicos “equipamentos” turísticos que podem ser encontrados na área A, da imagem à esquerda, são barracas de pau a pique e edificações improvisadas que servem como bares e restaurantes para os que se aventuram.

Na Figura 15 encontra-se novamente o padrão de não conformidade com o planejado, tanto a estrada litorânea de Aratuba quanto o Parque Natural de Aratuba não foram implementados.

⁶⁶ Vide Figura 27 a Figura 29.



- A – Equipamento turístico
- B – Prolongamento turístico
- C – Preferencialmente residencial
- D – Espaços verdes
- E – Misto (res. comer. serv.)

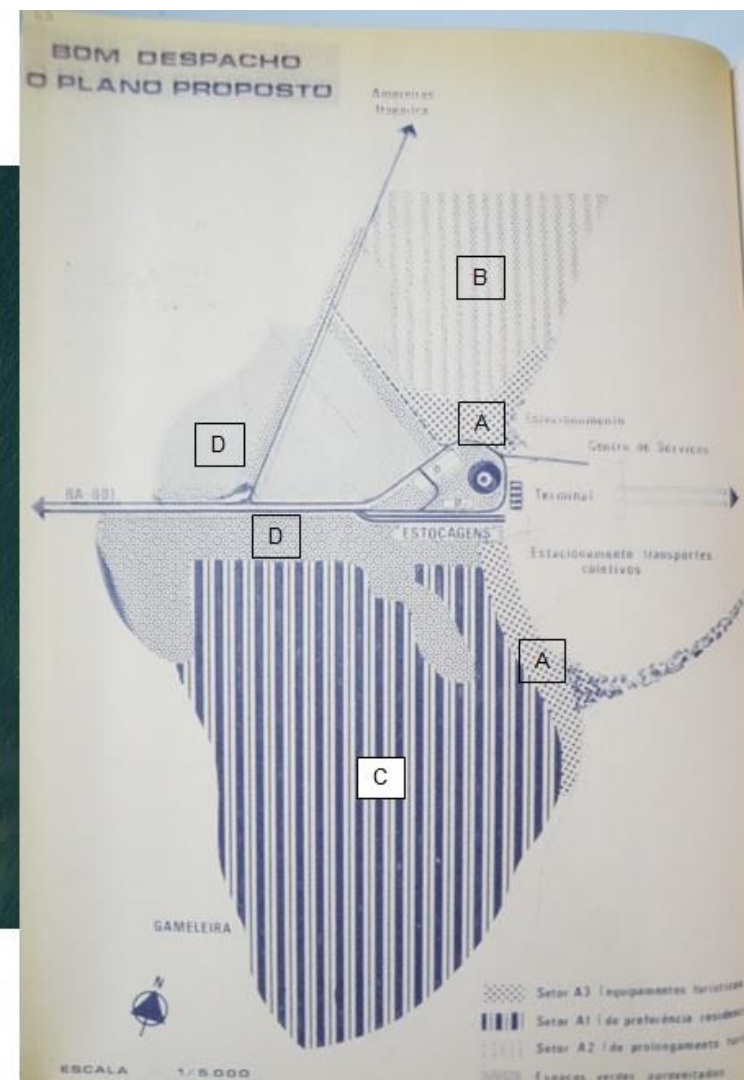


Figura 14 - Comparação de imagem atual de Bom Despacho e conceitual. Fonte: Google Maps e Bahia (1974a).



Figura 15 - Comparação entre imagem real de satélite em Aratuba e conceitual. Fonte: Google Maps e Bahia (1974a).



Figura 16 - Comparação de imagem real de satélite de Caixa-Pregos e conceitual. Fonte: Google Maps e Bahia (1974a).

Por último, podemos notar na Figura 16 que duas estruturas propostas foram concretizadas, as indicadas por D e E, respectivamente o Porto de Pesca e Atracadouro, sendo que o Porto de Pesca não implantado como desenhado na concepção original, porém existe e serve à comunidade pesqueira local. Enquanto a Marina, Vila de Animação Noturna e Comércio e Barracas de Pescadores não foram efetivadas, havendo residências, pequeno comércio e alguns poucos serviços nos locais.

É possível chegar à conclusão de que o planejamento para a Ilha de Itaparica foi parcialmente alcançado, porém longe da forma que foi idealizado. Bom Despacho não se tornou o portal de entrada da Ilha, as “estradas a beira mar” ligando Bom Despacho a Itaparica e Vera Cruz não foram feitas (apenas um pequeno trecho nas Amoreiras), e diversos outros acessos viários não foram implementados, o que resulta na atual conformação viária da Ilha em “espinha de peixe”. Além disto, o Parque Natural de Aratuba não foi instituído, não houve atração de grandes grupos hoteleiros (com exceção do Clube Med que já era contabilizado pelo planejamento), nem a hospedagens de grupos, *campings* e a multiplicação de pequenas pousadas para complementar o quadro de leitos turísticos. A região de Caixa-Pregos que deveria ser o *hot spot* do sul da Ilha não se desenvolveu em um *hub* turístico, sendo tomada por diversos loteamentos e casas populares.

Pode-se considerar que a infraestrutura implementada mais ou menos, de acordo com o cronograma estipulado, foi o abastecimento de água e transmissão de energia elétrica. Para além, a Marina de Itaparica de fato foi inaugurada, porém apenas nos anos 2000, e o aeródromo da Ilha de Itaparica foi implantado, porém não na área de Caixa-Pregos e sim adjacente ao Clube Med.

Vale ressaltar que alguns dos dados (especialmente o tocante ao abastecimento de água) foram superiores aos estipulados na medida em que a população local também foi maior que a projetada, pressionando mais os serviços de infraestruturas básicas, o que também se reflete nas características essenciais da Ilha enquanto Destino Turístico (DT), uma vez que era idealizada como local tranquilo e bucólico para veraneio soteropolitano e de viajantes de fora. Uma discussão melhor embasada é apresentada na parte 5.2. sobre a evolução ou degradação do turismo na Ilha de Itaparica, a partir das observações feitas neste item.

5.2. Evolução ou degradação do turismo e qual o fator interveniente mais importante para o mesmo na Ilha de Itaparica

Após a apresentação do Projeto Baía de Todos os Santos (PBTS) e sua intenção de transformar a Ilha de Itaparica em um *hot spot* e pivô turístico para toda a Baía, os investimentos necessários para transformar o planejamento em realidade deveriam ser efetuados. O importante meio de acesso que permitiu tal empreitada, o sistema água-rodoviário BA-001/*ferry-boat*, já estava em operação à época da elaboração e apresentação do PBTS, o que facilitou a atração inicial do turismo enquanto possibilidade viável de desenvolvimento socioeconômico.

A facilidade de acesso combinada com a oferta de terras a preços baixos, interesse privado no desenvolvimento/especulação imobiliária e disposição do governo em fazer do turismo o motor socioeconômico local condicionaram um crescimento inicial bastante favorável, principalmente na atração de veranistas para os loteamentos e condomínios, além dos turistas de fora com a construção do Hotel Clube Med (primeiro do grupo no Brasil), trazendo crescimento econômico e atraindo investimentos de pequeno e médio porte para a Ilha. Passado o *boom* turístico inicial dos anos 1970, já no começo dos anos 1980 a pressão dos destinos concorrentes imediatos começou a ser sentida, com influências políticas e interesses privados beneficiando investimentos nas áreas concorrentes, sendo que nenhuma grande rede hoteleira se instalou na Ilha de Itaparica

desde a chegada do Clube Med. O movimento turístico para a Ilha começa a diminuir o ritmo de crescimento para estagnar e cair ano-a-ano na década de 1990. Pode-se notar nestas passagens de Santana (2002) e do periódico *A Tarde* de 1992 citado por Santana (2002).

Na verdade, após o boom dos anos 70, ocorreu um recrudescimento a longo prazo do turismo nessa localidade, posto que os **investimentos esperados por autoridades públicas**, veranistas e moradores, foram **direcionados** para Morro do São Paulo, Valença, Guaibim, etc., situação que iria se agravar ainda mais com a construção da estrada do coco, na Costa dos Coqueiros. Isso, logicamente, propiciou uma fuga em massa dos veranistas para o Litoral Norte (SANTANA, 2002, p. 97).

[...] “a fisionomia homogeneizada da ilha quebrou a sua ‘aura’ e a sua ‘magia’, afastando os visitantes, hoje, com o mesmo impulso que os seus encantamentos atraíram-nos na década de 70...no mesmo passo em que as classes médias e de altas rendas **refluíram suas buscas à ilha e encontraram sua fuga em locais distantes** o suficiente para dificultar o **acesso das classes baixas**, esses segmentos populares de Salvador abandonam locais de acesso cada vez mais difícil e buscam encontro na ilha...a população que mora na Liberdade, Fazenda Grande do Retiro, Uruguai, Pau Miúdo, etc. têm acesso mais facilitado à ilha do que a qualquer praia da orla de Salvador. A viagem é mais rápida e aprazível, fazendo com que esses moradores encontrem ‘felicidade’, mesmo que seja por um único dia” (*A Tarde* apud SANTANA, 2002, p. 97-98, grifo nosso).

De acordo com o Entrevistado 06, até o início da década de 1990 a Ilha é o destino principal de veraneio dos soteropolitanos, o que muda quando o Litoral Norte desponta enquanto atração para o veraneio das classes média-alta. É importante notar que a “fuga” de boa parte dos veranistas das classes média e alta para o Litoral Norte cria no imaginário coletivo uma ideia de que a Ilha de Itaparica passa a ser quase que exclusivamente utilizada pelas classes menos abastadas, reforçando uma aversão pelo capital especulativo imobiliário em realizar investimentos em Itaparica, pois a ilha é “de pobre”.

O esvaziamento turístico em Itaparica se deu gradualmente ao longo dos anos 1990, em movimento contrário do crescimento e migração populacional que caracteriza o início do processo de favelização. O cerceamento de recursos desta época, que já advinha dos anos 1980 com a crise fiscal brasileira (e por conseguinte dos estados e municípios), diminuiu o ritmo dos investimentos e afetou a manutenção e operação das empresas estatais, especificamente o Grande Hotel de Itaparica e a CNB. Estes dois ícones estatais da operação turística na Ilha viviam uma espiral descendente com a escassez de recursos precarizando a operação que em si atraía menos turistas ainda, levando a uma menor arrecadação.

A instabilidade econômica da primeira metade dos anos 1990 só foi estancada a partir do Plano Real (1994), quando o novo governo federal – presidido por Fernando Henrique Cardoso – implementou uma reforma administrativa visando enxugar a máquina pública e desestatizar o maior número de empresas possíveis, incrementando a participação do setor privado na vida econômica nacional ao mesmo tempo que diminuía gastos, gerava caixa para o tesouro nacional e direcionava recursos para áreas consideradas prioritárias. Com esta nova diretriz, os bens estatais começaram a ser privatizados, e em 1995 e 1996 a Companhia de Navegação Bahiana (CNB) e o Grande Hotel de Itaparica foram a leilão (respectivamente). Sem embargo, a expectativa de novos investimentos por parte dos novos donos, com uma subsequente valorização e retomada da atividade econômica, nunca foi efetivada realmente, os serviços prestados pelas

empresas privadas ficaram muito aquém dos antigos prestadores estatais, tanto que o turismo e movimentação de pessoas na ilha definhou drasticamente na segunda metade dos anos 1990, culminando com o encerramento das operações do Grande Hotel de Itaparica em 1998. Sobre o caso do Grande Hotel podemos observar a passagem de Santana (2002):

[...] o Grande Hotel de Itaparica [...] que tem 87 apartamentos, com capacidade para 210 leitos, fora privatizado em 1996, com uma boa infra-estrutura e fechara as suas portas em 1998. Podemos até dizer que a decadência do turismo itaparicano contribuiu para o fechamento desse precioso equipamento, diminuindo o fluxo turístico para o município. Atribuímos, também, ao fechamento deste equipamento turístico à incapacidade administrativa em gerenciá-lo [...] tivemos oportunidade de entrevistar diversos ex-funcionários e de modo geral todos queixavam-se que, quando o Grande Hotel estava funcionando após a privatização, era muito comum os trabalhadores ficarem sem receber seus salários e os novos administradores alegavam constantemente não poder pagar em função do baixo fluxo turístico para a Ilha, até mesmo na alta estação [...]

[...] o sistema “ferry” tem uma relevante culpa, pois não oferece um tratamento que estimule a atividade turística para o município em estudo. Além, é claro do elevado valor da travessia [...] (SANTANA, 2002, p. 98-99).

E para melhor ilustrar a “culpa” do sistema *Ferry-Boat*, à qual Santana (2002) se refere, os Entrevistados 04 e 05 que frequentam a Ilha desde os anos 1970 confirmam a má impressão que tem do *ferry* e que era muito mais prazeroso e melhor mantido antigamente (anos 1970-80). Segundo os mesmos, veranejar na ilha se tornou um verdadeiro desafio com as más administrações do *ferry* pelas empresas concessionárias do serviço, enfrentando filas extenuantes, quilométricas e que podem durar horas “intermináveis” nas datas de maior movimentação. Salientando o que foi dito acima pelos entrevistados utiliza-se Santana (2002):

[...] sistema *Ferry-boat*, administrado pela COMAB (Consórcio Marítimo da Bahia), que após a privatização, em 05 de janeiro de 1995, passou a executar o serviço substituindo a CNB, controlada pelo Governo Estadual. Em virtude disso, **era pensamento unânime que os serviços prestados pelo ferry poderiam melhorar**. Infelizmente [*sic*], não houve otimização dos serviços prestados, nem oferta de emprego para a população nativa e, também, houve uma redução na travessia, não só de passageiros, como também de veículos, [...] (SANTANA, 2002, p. 109).

De acordo com a Companhia Marítima da Bahia (COMAB) vem existindo uma redução sistemática de passageiros em todas as categorias do sistema. Assim, em 1996, 550 mil passageiros usaram o catamarã na travessia Salvador-Bom Despacho e vice-versa; em 2001, foram apenas 130 mil. Já nos ferries, foram seis milhões de passageiros em 1996 e cerca de cinco milhões e quatrocentos mil em 2001, [...]. Também com relação ao número de veículos houve uma redução acentuada. Em 1996, o sistema transportou 750 mil veículos e, em 2001, esse número caiu para 640 mil (SANTANA, 2002, p. 114, grifo nosso).

Assim sendo, pode-se notar que a privatização, alardeada como solução dos problemas financeiros com equipamentos deficitários⁶⁷ e melhoria dos serviços prestados ao público em

⁶⁷ De acordo com Jornal da Mídia (2007), “A ‘sangria’ aos cofres públicos era o argumento número um utilizado pelo então secretário Eraldo Tinoco. Na verdade, a antiga CNB registrava um déficit anual, em

geral, não foi eficaz em alcançar os objetivos propostos, e ainda resultou em perda de equipamentos (sucateados) e recursos públicos por meio de emendas parlamentares, financiamentos públicos e outros meios escusos de apropriação privada do erário público, segundo Jornal da Mídia (2007).

Para se ter uma melhor ideia de como decorreu o processo de esvaziamento da movimentação do Sistema *Ferry-Boat* foi elaborada a Tabela 10 e Gráfico 1 com base em informações de Jornal da Mídia (2007 e 2010) para os anos de 1987 e 1988, Santana (2002) para os anos de 1996 e 2001 e dados oficiais da Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia (AGERBA⁶⁸) para os anos de 2006 a 2017, fornecidos em 2018.

Tabela 10 - Total de Passageiros e Veículos que utilizaram o *Ferry-Boat*. Fonte: Elaboração própria a partir de dados de Jornal da Mídia (2007 e 2010), Santana (2002) e AGERBA.

Anos	Passageiros (total de pedestres e veiculares)	Veículos (total)
1987	5.500.000	1.200.000
1988	5.500.000	1.200.000
1996	6.550.000	750.000
2001	5.530.000	640.000
2006	4.622.628	497.252
2007	5.058.328	523.983
2008	6.178.746	626.212
2009	5.442.399	717.135
2010	5.397.097	726.863
2011	5.800.467	792.405
2012	5.508.991	802.765
2013	5.267.613	766.944
2014	5.686.899	900.161
2015	5.728.004	1.005.037
2016	5.682.996	1.163.112
2017	4.534.105	893.213

1996, de R\$ 8 milhões e não de R\$ 20 milhões – seu faturamento anual era de R\$ 12 milhões e a despesa total, R\$ 20 milhões”.

⁶⁸ A AGERBA é a autarquia estadual responsável pela regulação, fiscalização e monitoramento do serviço do *ferry-boat* e a mesma só dispunha de dados a partir de 2006.

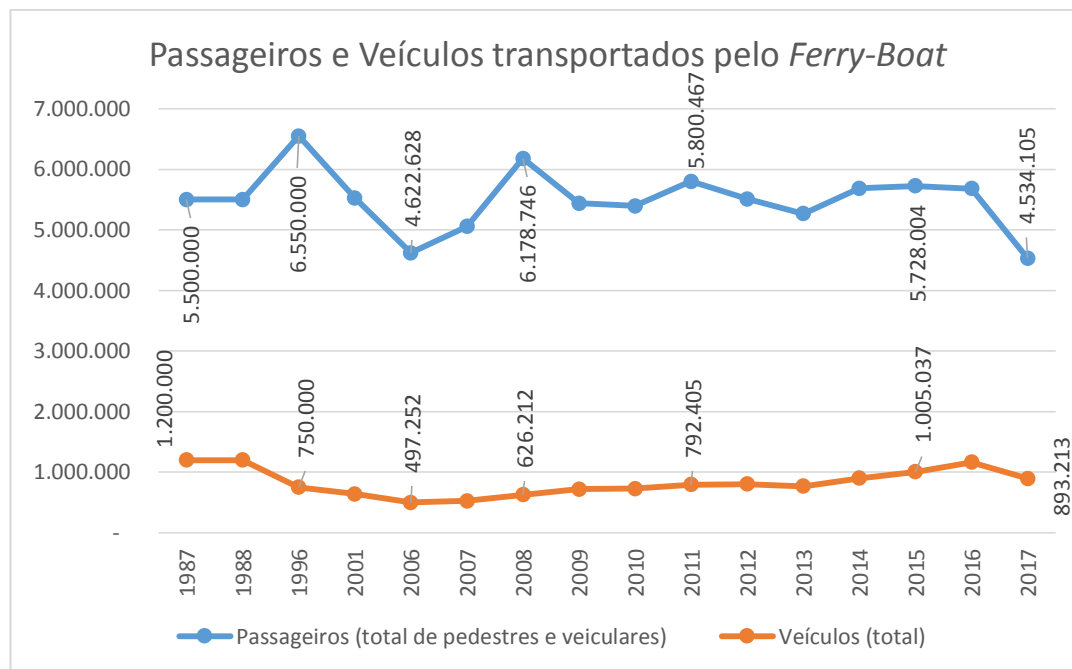


Gráfico 1 - Ilustração gráfica da Tabela 9. Fonte: Elaboração própria a partir de dados de Jornal da Mídia (2007 e 2010), Santana (2002) e AGERBA.

Embora haja um *gap* de dados entre 1989-1995, 1997-2000 e 2002-2005, é bastante visível a queda no movimento, especialmente de passageiros. E é mais difícil ainda saber se estes passageiros e veículos que utilizaram o *ferry* como meio de ligação entre a capital e a Ilha definitivamente ficaram lá ou apenas estavam de passagem para outra região. Não obstante, o importante e relevante para esta dissertação é que o movimento de pessoas e veículos diminuiu, o que inexoravelmente reduz a circulação de bens, serviços e da atividade socioeconômica na Ilha de Itaparica, *ceteris paribus*.

Outro fator complicador é a existência de dois governos municipais (municípios de Itaparica e Vera Cruz) em uma área limitada (Ilha de Itaparica) e fortemente cerceada de recursos financeiros, o que complica o planejamento e gestão conjunta a depender das coligações políticas existentes – mesmo na época da ditadura e mais expressivamente após a redemocratização. Como *proxy* para as relações políticas, de planejamento & gestão dos anos 1970-80 e também atuais, pode-se aproveitar a passagem de Souza e Souza (2017):

Percebemos, por exemplo, que a ausência de diálogo entre as gestões municipais de Vera Cruz e de Itaparica contribui para a falta de um planejamento conjunto que venha a fortalecer o turismo na região da Ilha de Itaparica, conforme apontam os dados colhidos nas entrevistas com os representantes das gestões municipais e do trade turístico (SOUZA; SOUZA, 2017, p. 45).

Para finalizar, é evidente que com o planejamento e as condições iniciais favoráveis a Ilha de Itaparica teve uma evolução no seu quadro turístico com a implantação de um hotel de nível internacional e de condomínios para veraneio, com investimentos em abastecimento de água e esgotamento sanitário, energia elétrica, etc. A segunda metade dos anos 1970 e a década de 1980 viram uma ilha que esboçava se tornar um DT de veraneio para os soteropolitanos e com oferta para os turistas nacionais e internacionais. Sem embargo, a crise fiscal derrubou a capacidade de investimento do estado brasileiro na década de 1980 e 1990, as privatizações não surtiram os efeitos esperados (como observado), outros destinos concorrentes imediatos conseguiram cooptar

os poucos recursos disponíveis⁶⁹ e despertaram maior interesse privado com melhor organização e capacidade política, atraindo investimentos em infraestrutura, hotelaria, construção civil, entre outros.

O intento original do Sistema *Ferry-Boat* em servir como ligação regional para facilitar o escoamento de bens do Litoral Sul baiano com a capital (e vice-versa), além do foco do PBTS em apenas apresentar soluções infra estruturais para o turismo, tiveram êxitos limitados. Não foi dada a devida importância à organização institucional entre os diversos atores que estão presentes na “colcha de retalhos” daqueles que atuam direta ou indiretamente com o turismo. Como se a “mão invisível” do mercado ou de alguma outra força divina e esclarecida fosse organizar, ordenar e direcionar tantos interesses variados – que no fundo refletem vontades e preferências pessoais. A falta de um planejamento para este fator enfraquece a coesão e poder político dos *players* de Itaparica.

A associação do crescimento populacional da Ilha, com a falta de investimentos em habitação, segurança, saúde, saneamento e transporte possibilitaram uma favelização e sucateamento da infraestrutura de acesso à ilha (de acordo com os Entrevistados mais para o final da década de 1990), sendo que recentemente (a partir da década de 2010 especialmente) passou a existir uma onda de sensação de insegurança⁷⁰. Tudo isto degrada o quadro turístico de Itaparica, que embora ainda tenha enorme potencial, padece em efetivá-lo, e repele aqueles que deveriam fundamentar o motor econômico turístico de Itaparica, os turistas.

Ademais, a concorrência imediata de Morro de São Paulo e dos diversos destinos do Litoral Norte se consolidavam e recebiam importantes investimentos do Prodetur/NE⁷¹ I (em 1994). De acordo com Paiva (2010), essas áreas receberam isenções fiscais, financiamento e investimento direto em infraestruturas auxiliares ao turismo, capacitação de mão de obra, além de suporte na divulgação do destino, com objetivo de atrair turistas e redes hoteleiras internacionais, estando a própria Ilha de Itaparica excluída da lista de destinos beneficiados.

Portanto, é bastante seguro dizer que apenas a primeira das hipóteses iniciais (no item 1.3.) não pode ser confirmada totalmente. Seria mais correto afirmar que: a falta de infraestrutura adequada estrangula o potencial de crescimento; assim como uma falta de ambiente institucional organizado leva a uma predatorialidade entre os *players* turísticos locais e, mais importante, uma falta de coesão entre aqueles que tem um objetivo comum, enfraquecendo o poder político dos mesmos em pleitear investimentos e conseguir vender o DT. Mesmo que haja todo um *background* histórico-cultural-político em volta da Ilha de Itaparica, outros DT's e interesses políticos/privados não podem ser ignorados, pois juntamente com o contexto político expandido foram cruciais para a degradação turística posterior ao breve *boom* experimentado na segunda metade dos anos 1970 e 1980 em Itaparica.

Em suma, a complexidade de fatores que interveem no turismo, a multiplicidade de atores e concorrentes não permitem elencar uma causa única da degradação turística em Itaparica. De maneira geral e ampla pode-se observar bem isto na alocação de Alban (2006):

Naturalmente é ainda muito cedo para se chegar a uma conclusão definitiva quanto ao equívoco dessa estratégia de expansão espacial. Não resta dúvida, entretanto, que o desempenho já alcançado não é nada positivo. Mas, por que

⁶⁹ Vide o fato da Ilha de Itaparica não ter sido contemplada nos projetos do Prodetur/NE I.

⁷⁰ Vide Tabela 14 no Anexo sobre dados de segurança pública.

⁷¹ Programa de Desenvolvimento do Turismo do Nordeste (Prodetur/NE).

isso aconteceu e continua acontecendo? Por que as dinâmicas virtuosas, a la Praia do Forte, não se tornam dominantes? **Por que com a expansão da infraestrutura pública e a implantação e recuperação de tantos hotéis, resorts, pousadas e centros históricos, o turismo brasileiro não deu, nem dá, o tão esperado salto?**

Essas são questões fundamentais para uma real compreensão do turismo brasileiro. Para respondê-las, entretanto, **é preciso que abandonemos a perspectiva estritamente física do setor**. De fato, o que as evidências indicam é que o turismo, ao contrário do que supõe a estratégia de expansão espacial, não é uma atividade simples, nem natural. Ao contrário, é uma **atividade extremamente complexa**, cujo desenvolvimento, **além da infraestrutura física, exige sofisticadas estruturas de governança**. (ALBAN, 2006, p. 5, grifo nosso).

6. Cenário “atual” (2000 – presente) e alternativas para o turismo na Ilha de Itaparica

O patamar temporal do PBTS se concentrava na década de 1980-1990, terminado este período deveria haver novo planejamento cobrindo o curto, médio e longo prazo para engendrar e cimentar a Ilha de Itaparica enquanto destino turístico relevante nacionalmente e até mesmo internacionalmente (a Baía de Todos os Santos como um todo pode-se dizer). Mas como visto o plano estipulado para a Ilha de Itaparica não se concretizou, muito menos tentou-se um novo planejamento para reverter o quadro nos anos 1990.

No início dos anos 1990 o Prodetur/NE I atrai diversos investimentos para as áreas concorrentes, consolidando-os em detrimento da Ilha, como pode-se ver na reflexão de Souza e Souza (2017):

Na primeira fase do Programa, o Governo estadual concentrou a maior parte dos investimentos (57%) na Costa do Descobrimento, principalmente no município de Porto Seguro, Santa Cruz de Cabrália e Belmonte. Em seguida, Baía de Todos os Santos (31%) – destaque para a capital do estado, Costa dos Coqueiros (21,6%), Costa do Dendê e Costa do Cacau. **No tocante à Ilha de Itaparica, entretanto, os municípios de Vera Cruz e Itaparica não tiveram nenhum tipo de participação no que se refere às obras realizadas no PRODETUR I, mesmo a região estando incorporada na zona turística Baía de Todos os Santos. (...)**

Além disso, a Ilha de Itaparica não foi contemplada porque o PRODETUR I se concentrou menos nessa região (Baía de Todos os Santos) e mais na Costa do Descobrimento. Cabe acrescentar que a Ilha só foi contemplada a partir da 2ª fase do PRODETUR (SOUZA; SOUZA, 2017, p. 42, grifo nosso).

Dos 625,966 milhões de dólares disponíveis⁷² no Prodetur/NE I, US\$ 215.011.000,00 foram destinados ao Estado da Bahia, sendo US\$ 66.653.410,00 para área da BTS (basicamente para Salvador) e US\$ 46.442.376,00 para Costa dos Coqueiros (onde se encontra o Litoral Norte). Estes números refletem na melhora dos destinos e em sua capacidade de concorrer por facilidades de acesso, especialmente importante neste caso. Observe-se que o tempo de travessia pelo *ferry* varia de 40-60 minutos, adicionados ao tempo de espera na fila e mais o deslocamento para a residência/hospedagem, podendo facilmente variar de 01:30 a 04 ou mais horas, enquanto que o acesso aos destinos do Litoral Norte podem ser acessados em 40 minutos a 2 horas (para ambos os casos o ponto de saída é Salvador). Estes e outros motivos consolidam o Litoral Norte enquanto concorrência à Ilha.

Em uma segunda etapa do Prodetur/NE, Itaparica é beneficiada e este prosseguimento do programa tem como diferencial um foco não exclusivo na infraestrutura, mas também na capacitação e promoção dos destinos, como afirma Paiva (2010):

São componentes do Prodetur II:

- Fortalecimento da capacidade municipal e gestão do turismo;

⁷²Vide:

https://www.bnb.gov.br/inicio?p_p_id=101&p_p_lifecycle=0&p_p_state=maximized&p_p_mode=view&_101_struts.action=%2Fasset_publisher%2Fview_content&_101_returnToFullPageURL=https%3A%2F%2Fwww.bnb.gov.br%2Finicio%3Fp_auth%3De0yHNmWW%26p_p_id%3D3%26p_p_lifecycle%3D1%26p_p_state%3Dnormal%26p_p_state_rcv%3D1&_101_assetEntryId=133909&_101_type=content&_101_groupId=120632&_101_urlTitle=prodetur-ne-i-resultados&inheritRedirect=true

- Planejamento estratégico, treinamento e infraestrutura para o crescimento;
- Promoção de investimento do setor privado (PAIVA, 2010, p. 206).

A mudança do foco estritamente infraestruturalista para uma abordagem também organizacional, ou seja, na capacitação dos entes públicos e privados das localidades turísticas, visa qualificar e ofertar melhores serviços turísticos, além de habilitar as gestões municipais para poderem liderar os processos de desenvolvimento turísticos, sem depender exacerbadamente dos governos estaduais e federal.

Uma iniciativa louvável ao incluir a Ilha de Itaparica, porém as ações não foram tão amplas e incisivas para aplacar todas as necessidades da Ilha, como é visível na passagem de Souza e Souza (2017):

No estado da Bahia foram definidas quatro regiões estratégicas que seriam beneficiadas nessa etapa (Costa do Descobrimento; Chapada Diamantina; Litoral Sul; e Salvador e Entorno) e 91% das ações foram executadas entre os anos de 2007 e 2011 (BAHIA, 2012).

De acordo com a CONDER (2012), na Ilha de Itaparica, particularmente na cidade de Itaparica, foram **revitalizados** os seguintes elementos: execução de serviços de engenharia para a Urbanização Paisagística e Funcional da Fonte da Bica e do Centro Histórico, além de intervenções para recuperação da estrutura do Solar Tenente das Botas. Além disso, observamos que, mesmo nessa 2ª etapa, também **não foi contemplada na Ilha de Itaparica a qualificação (capacitação) profissional**, embora essa tenha sido uma proposta dessa etapa.

Considerando, porém, a necessidade de requalificar a região para o turismo, o valor foi irrisório, uma vez que as necessidades são bem superiores. Ao tratar da questão de qualificação e/ou infraestrutura, falamos sobre qualificação e capacitação de mão de obra, melhoria do acesso, estradas, limpeza urbana, recuperação do Patrimônio Histórico, manutenção dos atrativos turísticos, entre outros fatores (SOUZA; SOUZA, 2017, p. 43).

As obras de revitalização mencionadas acima representaram apenas R\$ 903.673,88 de um total R\$ 45.942.615,91 destinados ao polo BTS, ou seja apenas 1,96% dos recursos⁷³ foram alocados à Ilha, mais especificamente ao município de Itaparica, segundo dados obtidos de Bahia (2017). Como fica evidente no trecho acima, a falta de investimentos para as necessidades⁷⁴ da Ilha de Itaparica é demasiada, e inclusive, não contemplando o Sistema *Ferry-Boat*, muito menos a BA-001 no seu trecho ilhéu, sendo ambos de terminal importância para acesso à Ilha, menos ainda o município de Vera Cruz.

Com advento do Prodetur II e dada as complexidades do próprio programa, para além de requisitos e necessidades de se ter uma estratégia turística ordenada, o governo do estado começa a elaborar o Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável (PDITS) do pólo turístico da Baía de Todos os Santos (ou simplesmente PDITS-BTS) e também o Plano Estratégico do Turismo Náutico da Baía de Todos os Santos (PETN-BTS), ambos tendo seus estudos e elaboração iniciados na segunda metade dos anos 2000.

⁷³ Para informações sobre os projetos contemplados no Prodetur II, vide Bahia (2012) páginas 33 e 34.

⁷⁴ Atualmente 86% da população de Itaparica e 85% dos vera-cruzenses são classificados como baixa renda (até dois salários mínimos por mês de renda), segundo Bahia (2012).

Estas duas importantes ferramentas de planejamento para a Ilha de Itaparica – e para a Baía como um todo – traçam as linhas norteadoras para o turismo e o desenvolvimento socioeconômico baseado nesta atividade que é tida como de alta potencialidade na região. O PETN-BTS foi entregue em 2009, enquanto o PDITS-BTS foi lançado em 2012.

O PETN-BTS, por obviedade, tem um viés mais específico ligado ao turismo náutico com os objetivos de:

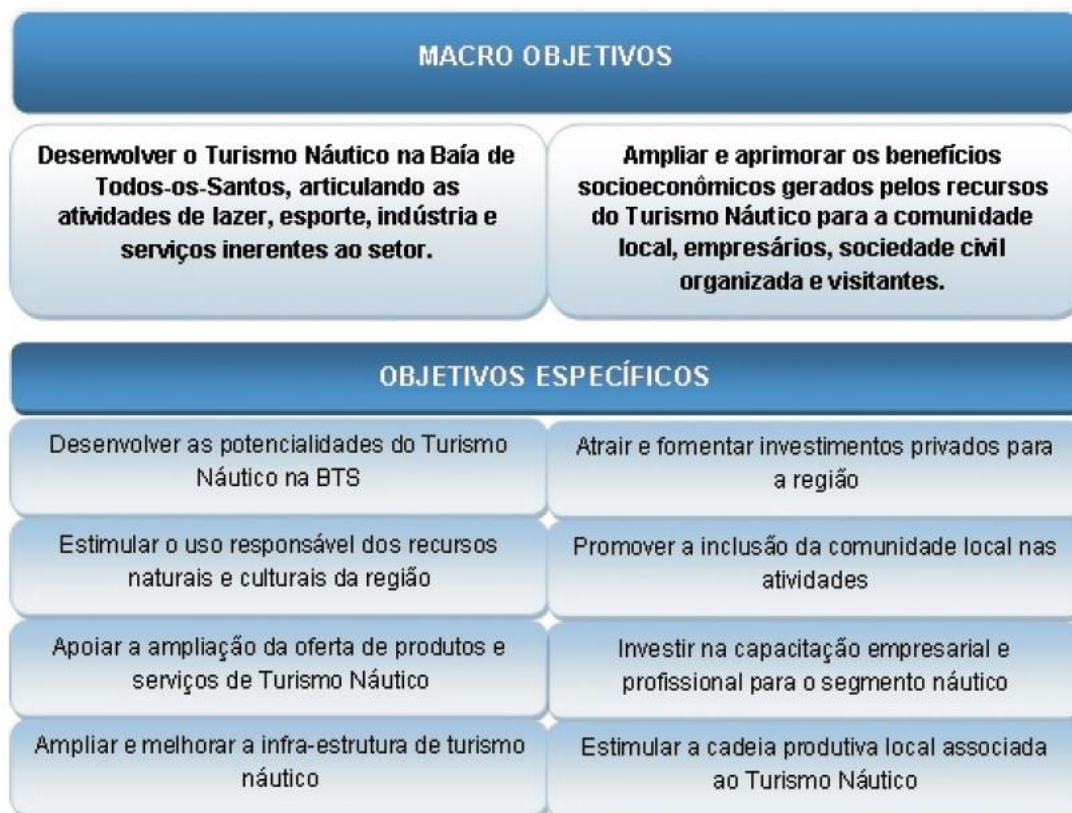


Figura 17 - Objetivos do PETN-BTS. Fonte: Bahia, 2009, p. 79.

Para alcançar tais objetivos o plano faz uma análise *SWOT*⁷⁵ dos municípios integrantes da Baía, e então elabora um cronograma de ações de 10 anos (com cada ação tendo um nível de prioridade diferente). Na “Classificação das ações e definições dos prazos” do PETN-BTS (BAHIA, 2009, p. 87) apenas a revitalização da Marina de Itaparica no município de Itaparica é mencionado especificamente (como ação de curto prazo), o que é entendível pois o plano abrange a Baía como um todo e não a Ilha especificamente, mas em contraponto, muitas ações são destinadas especificamente para Salvador. Outro item que pode ser observado é o quão raso o PETN-BTS é em questão de indicadores e metas, além de projeção e estipulação das ações, uma vez que não se debruça tanto neles como o PDITS-BTS.

O Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável da Baía de Todos os Santos por outro lado é um documento mais amplo e muito mais completo: com diagnóstico de espectro amplo (socioeconômico, demográfica, cultural, infraestrutural e do segmento turístico); análise *SWOT*; **elaboração de estratégias**; **arranjo institucional**; e plano de ação. É um plano que

⁷⁵ Forças (*Strengths*), Fraquezas (*Weakness*), Oportunidades (*Opportunities*) e Ameaças (*Threats*) – *SWOT*. Para maiores informações sobre a análise de Itaparica e Vera Cruz, vide: Figura 31 e Figura 32 no Anexo.

aborda o segmento náutico bem como o cultural⁷⁶, elegendo-os como prioritários para o desenvolvimento turístico da região. Tudo isto fica evidente nos objetivos gerais e específicos elencados por Bahia (2012):

Objetivos gerais:

Realizar um conjunto integrado de projetos de infraestrutura, **fortalecimento da governança local, qualificação profissional e empresarial para o turismo** e proteção do patrimônio histórico/cultural/ambiental do Polo Turístico Baía de Todos-os-Santos, tendo como propósito principal a preparação desta região para o desenvolvimento de diversos segmentos do turismo, em especial o náutico e o cultural, e sua consolidação como destino competitivo no mercado nacional e internacional

Objetivos específicos

- Criar condições infra estruturais para a formatação de produtos turísticos, competitivos no mercado nacional e internacional;
- Desenvolver **prioritariamente** os segmentos de **turismo náutico e cultural**, promovendo a descentralização dessa atividade no território deste polo turístico;
- Atrair investimentos privados vinculados diretamente ao turismo, ou integrantes de atividades fornecedoras de produtos e serviços às empresas de turismo;
- Contribuir para a melhoria dos indicadores sociais e de qualidade de vida no Polo Baía de Todos-os-Santos, por meio da estimulação de novas oportunidades de trabalho e renda para a população local;
- Promover a proteção do patrimônio cultural local e sua integração ao desenvolvimento turístico regional (BAHIA, 2012, p. 37, grifo nosso).

Tais objetivos são bastante generalistas, com alguma especificidade, com metas e períodos a alcançar sendo estabelecidas nos objetivos operacionais, elencados na Tabela 11 abaixo.

Tabela 11 - Objetivos operacionais do PDITS-BTS. Fonte: Bahia, 2012, p. 37.

Objetivo	Importância	Tempo	Indicadores de avaliação
Aumentar em 10% os gastos dos turistas com passeios e atrações turísticas	Finalística	Longo prazo	Incremento percentual dos gastos dos turistas com passeios e atrações turísticas
Aumentar a taxa de permanência dos turistas domésticos de 7,51 dias para 8,0 dias	Finalística	Longo prazo	Incremento da permanência de turistas nacionais na BTS
Aumentar a taxa de permanência dos turistas internacionais de 13,87 dias para 14,0 dias	Finalística	Longo prazo	Incremento da permanência de turistas estrangeiros na BTS

⁷⁶Estes dois são uma fração dos principais segmentos presentes na BTS que, segundo Bahia (2012) são: Sol e Praia, Cultural, Náutico, Étnico-afro, Ecoturismo, Esporte e Aventura, Arqueológico, Pesca Esportiva, Religioso, Negócios.

Aumentar em 3% no GMDI ⁷⁷ dos turistas domésticos	Finalística	Longo prazo	Incremento do gasto médio
Aumento gradativo do fluxo de turistas atingindo incremento de 1% até 2027	Finalística	Longo prazo	Incremento percentual do fluxo turístico

Os objetivos estipulados são bastante modestos, mesmo pautados na média geral, ainda mais quando leva-se em conta que o período de “Longo Prazo” vai de 2013 a 2018, poderiam ser mais arrojados. A discriminação dos indicadores pode ser observada na Figura 18 abaixo.

Discriminação	2013	2018
Demanda Total (turistas)* ¹	3.908.000	4.701.000
Demanda Total (turistas) Nacional	3.568.000	4.343.000
Demanda Total (turistas) Internacional	339.000	357.000
Gasto Turístico <i>per capita</i> em US\$ Nacional	47,59	49,97
Gasto Turístico <i>per capita</i> em US\$ Internacional	53,26	55,22
Permanência Média (Nº de dias) turista nacional	7,51	8,00
Permanência Média (Nº de dias) turista internacional	13,87	14,00
Geração de Renda		
Receita (US\$ bilhões)* ²	1,5	2,00
Impacto PIB/BA (US\$ bilhões) * ³	171,10	222,43
Impacto Fiscal (US\$ milhões) * ⁴	717	947
Cobertura Empréstimo	0	22,85%
Incremento nos Empregos Totais * ⁵	72.753	85.455
Incremento no Total de UH's	18.606* ⁶	22.416* ⁷

Figura 18 - Indicadores de longo prazo para a BTS. Fonte: Bahia, 2012, p. 238.

São objetivos/metastas modestas a serem alcançados em 6 anos, representa um aumento de 33% das receitas turísticas para a BTS, ou uma média de 5,5% a.a. No entanto, há de se salientar que pelo polo turístico da BTS englobar o município de Salvador (capital, maior cidade e centro econômico do estado) boa parte desta receita estipulada para o presente ano deve ser em Salvador.

Para além dos objetivos estipulados, o plano de ações é bastante completo, porém determina apenas algumas ações específicas – majoritariamente em Salvador – enquanto a maioria absoluta das mesmas são classificadas como de abrangência de “ação global” ou “ação agrupada”, não havendo nenhuma ação especificamente designada para os municípios da Ilha de Itaparica. Sem embargo, os mesmos podem estar contemplados nos de ação “global” ou “agrupada”, com a determinação a ser feita no momento de elaboração do escopo detalhado da ação. É válido ressaltar que o acompanhamento ao público dos indicadores e metas não é disponibilizado no site da Secretaria de Turismo do Estado da Bahia (Setur-BA).

Um ponto extremamente importante de se ressaltar é que nem o PDITS-BTS quanto o PETN-BTS fazem menção ou contabilizam a proposta da Ponte Salvador-Itaparica em seus planejamentos, obra esta que surgiu primordialmente como proposta nos anos 1960 e foi abordada diversas vezes nos anos seguintes, porém ganhou força, embasamento e corpo no final dos anos 2000 e começo da década de 2010. A consideração de um cenário com a ponte seria fundamental, pois a mesma altera radicalmente a dinâmica socioeconômica da Ilha e da Baía, assim como o

⁷⁷ Gasto Médio Diário Individual – GMDI.

ferry o fez nos anos 1970. Os próximos parágrafos se debruçam sobre esta nova infraestrutura que está sendo considerada para a Ilha de Itaparica.

Como já comentado anteriormente, a ideia da Ponte fazendo a conexão entre Salvador e Itaparica não é nova, remonta do período em que o sistema *ferry-boat* estava sendo concebido, porém retorna com força devido à saturação e incapacidade sucessiva das empresas que atuaram como concessionárias em prestar bons serviços na travessia. Desde o início da operação do sistema por empresas privadas (em 1995) já foram três concessionárias que assumiram o *ferry-boat* (COMAB, TWB e Internacional Travessias, que é a atual operadora), com duas ocasiões havendo intervenção⁷⁸ da AGERBA no sistema para garantir a prestação correta dos serviços. Contudo, as concessionárias nunca conseguiram se manter ou prestar serviços adequados⁷⁹, com ocorrências de diversos acidentes, especialmente nos períodos de pico de demanda, no qual passageiros de automóveis chegam a esperar 8 horas ou mais na fila para fazer a travessia, como bem relatado por todos os Entrevistados, inclusive vivenciado por este autor.

Portanto, a partir de uma necessidade latente de um meio de ligação de maior capacidade entre a Ilha e Salvador, o governo estadual, valendo-se da oportunidade, iniciou estudos em 2009 para a viabilidade e construção da ponte Salvador-Itaparica. Segundo o Entrevistado 03, a ponte é um equipamento muito mais caro e necessita de uma demanda mínima para poder justificar o seu investimento, o que só ocorreu a partir do fim dos anos 2000 e com o sucateamento/saturação do *ferry-boat* que é um sistema capaz, mas tem suas limitações. Portanto, o *ferry* tem e teve seu lugar na história do desenvolvimento baiano, porém nunca será capaz de atender adequadamente a demanda, sendo a ponte uma infraestrutura mais adequada (ENTREVISTADO 06).

Segundo reportagem veiculada à época, pelo jornal *on-line* Obra 24 horas (2010):

Ponte Salvador-Itaparica deverá ser concluída em 2013

O sistema viário será criado a partir da Via Expressa Baía de Todos os Santos (novo Km 0 da BR-242) e que alcançará, pelo mar, a Ilha de Itaparica, daí prosseguindo pelo continente. **A ponte é só rodoviária** em todos seus 12 km, com oito pistas, das quais duas exclusivas para cargas [...]

O custo estimado em **R\$ 2,5 bilhões** prevê desembolsos de R\$ 600 milhões anuais, cabendo 40% ao setor privado (R\$ 250 milhões), R\$ 300 milhões ao governo federal e R\$ 100 milhões ao governo estadual.

A Ilha de Itaparica terá um Plano Diretor Único **capaz de coibir sua degradação** e a **especulação fundiária**, com a criação e implantação de núcleos urbanos planejados, diversificados, infraestruturados, integrados ao meio ambiente, absorvendo, de forma estruturada, parte da demanda habitacional da RMS. Torna-se, assim, um novo raio de expansão e turismo [...].

O engenheiro adianta que **os impactos** do projeto não ficarão restritos à RMS, sendo sentidos também no Baixo Sul (rumo a Itacaré-Ilhéus) com a **redução das distâncias rodoviárias** e ajudando a integrar a economia do Recôncavo e da RMS com a nova economia que surgirá com o Porto Sul e a Ferrovia Oeste

⁷⁸ Para mais informações vide: <http://atarde.uol.com.br/bahia/salvador/noticias/1285333-twb-e-a-unica-inscrita-para-operar-o-ferry-boat>; <http://atarde.uol.com.br/economia/noticias/1539251-justica-bloqueia-bens-do-presidente-da-twb>.

⁷⁹ Não que durante a operação estatal a prestação do serviço de travessia fosse soberba, haviam sim problemas e filas durante os períodos de pico, mas os valores eram consideravelmente menores e a percepção de qualidade (segundo os entrevistados) também era melhor.

Leste. **Permitirá o acesso direto** das BRs 101, 116 e 242 **aos portos** de Salvador, Aratu e Pólo Naval sem interferir na capital baiana.

Para a Ilha de Itaparica, sugere uma **rigorosa proteção ambiental**, principalmente da Contracosta, tráfego pesado em via segregada, proteção aos sítios históricos da cidade de Itaparica e do Distrito de Baiacu (parque estadual para preservar o resto de manguezais e de Mata Atlântica), criação de bairros planejados em áreas antropizadas e de um consórcio público do Estado e os municípios de Vera Cruz e Itaparica [...]. **Propõe** a implantação de 4 núcleos (Cultura, Verde, Conexão e Bem-Estar), ocupando 24,3% da ilha, com determinados tipos e critérios de ocupações (residenciais e comerciais), campo de **golfe, resorts, nova marina** e um **centro de excelência para a indústria naval** (OBRA 24 HORAS, 2010, p. 1-2).”

A primeira parte da notícia já salta aos olhos, pois o que era alardeado pelo governo do estado era de que a ponte ficaria pronta em 2013, em apenas 3 anos⁸⁰ (!), incluindo todo o processo de licenciamento ambiental, com seus estudos de impacto, e obras físicas. O que, com toda obviedade este cronograma não foi cumprido. Ao momento que este trabalho é escrito (em 2018), o que está mais próximo de acontecer é a escolha da empresa que fará a ponte e operará a mesma, como será visto mais adiante.

Os planos necessários são mais do que o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU), que não pode ser único para a Ilha, pois são dois municípios diferentes, mas poderia haver a consonância de ambos para que haja uma harmonia no planejamento. Ademais, seria necessário também uma lei de ordenamento e uso do solo para cada município, assim como todo o aparato legal necessário (especialmente as políticas ambientais, saneamento básico, mobilidade urbana, habitação) para que possa haver a “rigorosa proteção ambiental”, “coibir a degradação e especulação” mencionadas. Um alento é que os planos diretores e de ordenamento e uso do solo foram elaborados (porém ainda não aprovados por lei), assim como um plano urbanístico integrado para a Ilha de Itaparica (vide site: <http://www.demacamp.com.br/svo/index.html>).

Outros três pontos interessantes a serem notados é que: 1) o modelo de ponte optado é exclusivamente rodoviário (mantendo assim inalterada a custosa matriz rodoviária de transportes); 2) a ponte é tida como instrumento de ligação mais rápido entre os portos de Salvador e outras regiões produtoras do estado (bem como na concepção do Sistema BA-001/Ferry-Boat) mesmo havendo o discurso de desenvolvimento da Ilha; 3) as propostas de campo de golfe, *resorts* e nova marina já eram contempladas no PBTS, porém não foram implementadas. Como última ressalva, um “centro de excelência para indústria naval” na Ilha de Itaparica é um tanto utópico, muito pela inexistência de infraestrutura local, quanto a desqualificação quase que absoluta⁸¹ da mão de obra local, ainda mais para um segmento que requisita alta qualificação.

Como é um projeto de alta complexidade e anunciado para ser implantado em um prazo muito curto sem o planejamento adequado, era de se esperar que houvessem complicações, atrasos e variações de preços cotados – algo muito comum em projetos no Brasil, diga-se de passagem. Com atrasos, demoras e discussões públicas no projeto básico, nos estudos de impacto ambiental e nas políticas municipais necessárias, entre outros, o orçamento previsto para a ponte foi acumulando e chegou a ultrapassar os 7 bilhões de reais, como apontado por Istoé (2013):

Na semana passada, começou a ganhar contornos de realidade na Bahia uma obra grandiosa, mas de custo-benefício muito duvidoso. Trata-se da construção

⁸⁰ Mesmo a ponte Rio-Niterói, construída durante a ditadura civil-militar, sem necessidade de estudos de impactos nem ambientais, demorou 5 anos e dois meses para ficar pronta.

⁸¹ Vide Tabela 15 no anexo.

da ponte ligando Salvador à ilha de Itaparica [...]. Inicialmente orçada em R\$ 2 bilhões, a ponte já tem uma estimativa de orçamento final de R\$ 7,4 bilhões [...]. No ano de sua inauguração, por exemplo, a Rio-Niterói havia custado R\$ 5 bilhões em valores atualizados [...].

Parte dessa diferença se explica pelos avanços tecnológicos, que transformam as pontes do início do século XXI em monumentos tecnológicos, ao contrário das obras do século passado, que não passavam de estradas sobre águas.

[...] o escritor João Ubaldo Ribeiro, que mora lá, condena o projeto. “Esse progresso é na verdade uma face de nosso atraso. Atraso que transmutará Itaparica num ponto de autopista, entre resorts, campos de golfe e condomínios de veranistas, uma patética Miami de pobre”, disse.

O professor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal da Bahia Antônio Heliodório Sampaio teme que, a curto prazo, a ponte possa criar mais confusões do que soluções. **“A ilha tem problemas de infraestrutura. Falta até água no verão”**, critica o urbanista (ISTOÉ, 2013, p. 2 e 3, grifo nosso).

Como pode-se ver, o salto de 2 para 7,4 bilhões de reais é deveras oneroso, porém como o modelo será uma Parceria Público-Privada (PPP) uma boa parte do investimento será aportada pelo parceiro privado com contrapartidas do mesmo para a exploração da ponte. Mas indiscutivelmente, um projeto de tal magnitude não está isento de críticas, como visto nos dois últimos parágrafos da citação acima. O que é refletido nas opiniões dos entrevistados, em que os Entrevistados 03, 04 e 05 são céticos em relação aos benefícios que a ponte possa trazer, convergindo para um pessimismo e receio em que a Ilha se torne um bairro periférico de Salvador. Para o Entrevistado 03, a Ilha sofrerá um certo processo de desenvolvimento, porém muito atrelado às classes baixas, enquanto que os verdadeiros beneficiados serão os segmentos turísticos e produtivos do Litoral Sul baiano (Baixo Sul, Litoral Sul e Extremo Sul).

Os outros Entrevistados, no entanto, tem um tom mais positivo sobre as oportunidades que a ponte Salvador-Itaparica pode gerar. Os Entrevistados 01 e 02 possuem um pensamento convergente sobre este aspecto. Nas palavras do Entrevistado 02, corroboradas pelo Entrevistado 01, “a ponte vem para quebrar o paradigma de infraestrutura, para expandir as oportunidades de desenvolvimento”, sendo que “a ponte é necessária, mas precisa de um *pool* de investimentos para não degradar o espaço que está inserido”, desta forma, o “planejamento é primordial e ao Estado cabe pensar no todo”.

Não obstante, apenas o futuro dirá se a opção pela ponte foi certa ou não, e talvez esta seja uma realidade mais próxima e concreta com a notícia de que a empresa vencedora da licitação seja conhecida pelos baianos até outubro de 2018, como diz noticiado por Bahia Notícias (2018):

A empresa vencedora da licitação para construção da ponte Salvador-Itaparica deve ser conhecida pelos baianos em outubro deste ano. [...] três empresas chinesas apresentaram [...] as Propostas de Manifestação de Interesse (PMIs) para realização da obra. Agora, a expectativa é que aquela com a melhor PMI [...] seja definida até 15 de outubro. A ponte Salvador-Itaparica é orçada em R\$ 6,001 bilhões. O grupo vencedor da licitação terá a concessão do equipamento por 35 anos (BAHIA NOTÍCIAS, 2018, p. 1).

Além da notícia da ponte, pode-se relatar também os investimentos⁸² que estão sendo feitos para preservação do patrimônio histórico na Ilha, segundo o Correio da Bahia (2018):

Ao todo, serão investidos cerca de **R\$ 18 milhões** pelo órgão para a preservação desses bens, que ficam em quatro cidades – além de Maragogipe, haverá obras nos municípios de **Itaparica, Santo Amaro e São Félix** (a primeira na Região Metropolitana de Salvador, enquanto as últimas ficam no Recôncavo).

Já em Itaparica, duas igrejas vão passar por reforma: a **Igreja Matriz do Santíssimo Sacramento** e a **Igreja de São Lourenço**, que, juntas, vão receber recursos de **R\$6,4 milhões**. Segundo o Iphan, as duas serão restauradas em conjunto, assim como seus acervos. A Igreja Matriz vai receber ainda a instalação de um auditório que deverá ser usado para atividades litúrgicas (CORREIO DA BAHIA, 2018, p 1 e 4).

Estes investimentos não se restringem à Ilha, mas abarcam municípios de valor histórico no entorno da BTS. Para além dos restauros de parte do patrimônio histórico, segundo os Entrevistados 06 e 07 está sendo finalizado o Programa Regional de Desenvolvimento do Turismo da Baía de Todos os Santos (PRODETUR-BTS⁸³) com recursos da ordem de US\$ 85.000.000,00 para o turismo náutico e cultural, que buscará engendrar uma nova lógica turística na região do turismo como motor de desenvolvimento **de fato**, tendo a ilha como um dos pontos fundamentais, porém não sendo o pivô central como previsto no PBTS devido a:

- Dificuldade de segurança na terra e no mar;
- Falta de saneamento básico generalizado;
- Falta de organização urbana, inibindo o crescimento do turismo;
- Dificuldade de transporte;
- Falta de intermodalidade bem planejada e ordenada;
- Falta de educação formal/técnica;
- Falta crônica de recursos para o turismo;
- Turismo caro e de baixa qualidade.

(Entrevistados 06 e 07).

Como pode-se perceber, estes entraves não são incontornáveis. Com vontade política, observância e elaboração e implementação das políticas necessárias (de urbanismo, mobilidade urbana, ambiental, saneamento, dentre outras), investimento nas infraestruturas centrais e auxiliares ao turismo, e organização pública/privada para divulgação, atração e exploração sustentada, o potencial turístico da Ilha e da BTS como todo pode tornar-se realidade e um verdadeiro motor não apenas de crescimento mas de desenvolvimento social e econômico. Para finalizar este capítulo, é pertinente a contribuição de Azevedo (2011b), reforçando o escrito acima.

A recuperação do Recôncavo passa necessariamente pelo aproveitamento de seu rico patrimônio cultural e recursos náuticos da Bahia de Todos os Santos. Além de oito cidades históricas, a região possui um rico patrimônio imaterial constituído por festas religiosas e populares, culinária típica e artesanato variado. Por outro lado, uma das maiores baías do mundo, com 1.052 km² de águas tranquilas, área equivalente ao município do Rio de Janeiro, permanece

⁸² Com outros quase 15 milhões de reais de investimento anunciados pelo governo do estado em infraestrutura água-rodoviária, saúde, e saneamento básico, vide: <http://www.setur.ba.gov.br/2018/05/970/Itaparica-recebe-obras-de-infraestrutura-saude-e-abastecimento.html>.

⁸³ Vide: <http://www.prodeturbahia.turismo.ba.gov.br/>.

inexplorada turisticamente. A Baía de Todos os Santos é uma Área de Proteção Ambiental – APA e possui em seu interior 56 ilhas, com belas praias. Seu potencial de lazer, esporte e turismo é imenso.

O aproveitamento destes recursos só será possível com a reestruturação do sistema viário da região capaz de colocar suas tradicionais cidades-portos novamente no mapa viário do Estado. Não como um sistema exclusivo rodoviário, mas intermodal, permitindo a realização de excursões no Recôncavo, partindo por terra e voltando por mar e vice-versa (AZEVEDO, 2011b, p. 411-412).

7. Conclusão

O turismo há muito tempo é considerado como a “tábua de salvação” (especialmente para áreas subdesenvolvidas), o novo *front* de desenvolvimento econômico, em que as rendas providas desta indústria de serviços “derramariam” para outros ramos das cadeias produtivas da economia como um todo. Este trabalho de dissertação procurou compreender como se deu a evolução do turismo na Ilha de Itaparica, que teve em sua área importantes investimentos em infraestrutura que permitiram um planejamento para o desenvolvimento do turismo e consequentemente socioeconômico para toda a área da BTS com a Ilha em seu epicentro (outrora tida como a “joia da coroa” da Baía de Todos os Santos).

Para entender como se deu este processo partiu-se de três hipóteses básicas em que:

- 1) A falta de infraestrutura adequada (tanto qualitativa quanto quantitativa), e não um ambiente institucional organizacional, é o bloqueio para o turismo como meio de desenvolvimento socioeconômico na Ilha de Itaparica;
- 2) A infraestrutura e o ambiente institucional são importantes no desenvolvimento turístico e a falta de ambos contribui para o travamento/degradação deste;
- 3) Os fatores histórico-cultural-políticos, além da infraestrutura e ambiente institucional de outros destinos, são bastante relevantes para o não desenvolvimento do turismo em todo seu potencial na Baía (mais especificamente na Ilha de Itaparica), o que garante a prevalência dos destinos praia-verão concorrentes.

Partindo da explanação da relação do turismo com o desenvolvimento socioeconômico viu-se que esta atividade consegue engendrar mecanismos e relações produtivas não possíveis em outros setores econômicos, como a exportação de serviços locais, atração do consumidor até o produto final, alto grau de articulação com outras atividades econômicas, forte encadeamento para trás, importantes impactos e externalidades positivas (negativas também, mas que podem ser mitigados) e intensivo em mão de obra local.

Para compreender quais fatores se relacionam e intervêm no turismo e sua formatação foram analisados os fatores infra estruturais, organizacionais e histórico/culturais como os de maior relevância e interesse para o trabalho.

Para se ter uma compreensão mais acurada do contexto da área de estudo (Baía de Todos os Santos e Ilha de Itaparica) foi feita uma recapitulação histórica da formação do local e, para além, uma explanação da formação do setor turístico no estado (focando o período de 1970 – 2000), com explicitações dos aspectos físicos, culturais, históricos, comunitários, culinários e religiosos desta rica e diversa região. Também foram abordados os produtos turísticos de concorrência imediata para a BTS e a Ilha de Itaparica.

Após a caracterização e *background* histórico da Ilha e da Baía, apresentou-se o projeto “Rodo-Aquavia por *Ferry-Boat*”, que como visto, tinha como finalidade maximizar a conexão rodoviária entre o porto de Salvador e as regiões produtoras do Litoral Sul baiano, melhorando o escoamento de bens, diminuindo custos de frete, agilizando as viagens entre estas regiões e ampliando as vantagens competitivas dos produtos locais. A opção pelo modal conjugado rodo-aquaviário se deu por razões economicistas e de baixa demanda por transporte à época, prevendo-se a necessidade de revisão e ampliação do sistema apenas a partir dos anos 1990, devido à demanda.

A implantação deste novo sistema de ligação do tipo rodo-aquaviário entre Salvador e Ilha de Itaparica (consequentemente ao Litoral Sul) gerou uma oportunidade ímpar até então, um sistema de transporte eficiente, de alta capacidade e capaz de transportar veículos automotores. Vislumbrando dar novo tônus econômico para os municípios da região da BTS (excluindo

Salvador), o governo baiano arquiteta o Projeto Baía de Todos os Santos que idealizava tornar a Baía em um grande centro de turismo, tirando proveito da potencialidade de seus atrativos físicos naturais/construídos, culturais e históricos.

A elaboração e detalhamento do Projeto em seus três tomos pode ser considerado um trabalho avançado, cobrindo amplos espectros (sociais, econômicos, culturais, infraestruturas, trajetos, zoneamento etc.). Sem embargo, o projeto continha uma falha grave, a não observância da importância que a organização das instituições tem no desenvolvimento do setor turístico. Tal fato que o torna mais como um plano mestre do turismo na BTS, estabelecendo o norte para qual deveria ser a direção e implementações para o estabelecimento do turismo enquanto motor socioeconômico da Ilha de Itaparica e da Baía como um todo.

Como visto no capítulo 5, inicialmente ouve um *boom* turístico, loteamentos de segunda residência, implantação de um grande e luxuoso hotel de nível internacional, crescimento populacional, investimentos em infraestrutura, etc. não obstante, a crise da “década perdida” dos anos 1980 subtrai recursos dos investimentos basilares para a consolidação da Ilha enquanto *hot spot* e pivô turístico da BTS, enquanto maquinacões e interesses políticos/privados se articulam para a promoção, estabelecimento e atração dos concorrentes turísticos imediatos da Ilha. O que leva a uma diminuição do ritmo turístico, não completude dos investimentos em infraestruturas básicas (tanto para o turismo quanto para a crescente população residente), refletindo em posterior esvaziamento dos veranistas – que eram o grosso do público turístico – porém não diminuindo a demanda pelas estruturas básicas de abastecimento de água, esgotamento sanitário, telecomunicações, energia, saúde, segurança, etc.

O crescente contingente populacional, constituído principalmente de habitantes de baixa renda, e a incapacidade dos poderes públicos locais e estadual em prover as infraestruturas necessárias escancararam as deficiências da Ilha enquanto destino turístico. Isto pode ser visualizado pelas filas “intermináveis” para realizar a travessia do *ferry-boat* nos dias de pico – como previsto por Bahia (1974a) o próprio meio de acesso seria um fator estrangulador do crescimento turístico na Ilha –, falta de água e quedas de energia nos períodos de pico, crescente insegurança, entre outros.

Isto fez com que, paulatinamente, o turismo em Itaparica diminuísse substancialmente, sendo que “a região vem enfrentando graves problemas econômicos e sociais, mesmo mantendo na localidade o turismo de sol e praia, bem como o de veraneio/segunda residência” (SOUZA; SOUZA, 2017, p. 35-36). A situação é agravada ainda mais com os crescentes problemas com o sistema *ferry-boat* e o péssimo estado de manutenção da BA-001 no seu trecho ilhéu.

O planejamento e investimento apenas para a infraestrutura turística e correlata – mesmo com os seus predados naturais, construídos e histórico/culturais – não conseguiu engendrar e consolidar na Ilha de Itaparica, bem como para o restante da Baía de Todos os Santos, o motor socioeconômico turístico. Fatores externos ao local, como a crise que assolou todo o Brasil durante a década de 1980 até meados de 1990, além da falta ou menor nível de articulação política/econômica/social que seus concorrentes imediatos, também contribuíram para a não alavancagem do turismo na Ilha, não garantindo acesso a recursos vitais que são escassos. Além do que, há uma forte demanda de prestação dos serviços para a população local e insuficiente para os períodos de pico (datas comemorativas e verão, basicamente).

Após toda a apresentação de dados e informações é seguro afirmar que a questão principal desta dissertação foi respondida, inicialmente houve sim uma evolução positiva no segmento turístico na Ilha de Itaparica com a implantação do Sistema *Ferry-Boat* e após a elaboração do PBTS, muito devido aos loteamentos de segunda residência e ao Clube Med que compunham o grosso dos turistas da Ilha. Sem embargo, nos anos 1990 o movimento de degradação turístico e da Ilha de Itaparica como um todo toma curso, com favelização, falta de manutenção correta e adequação

das infraestruturas de acesso à demanda dos períodos de pico, com um futuro ainda incerto sobre o que é reservado à outrora “menina dos olhos azuis” da Baía.

Logo, não foi possível validar completamente apenas a primeira das hipóteses iniciais, uma vez que somente o investimento em oferta de infraestrutura não é condição suficiente para engendrar um desenvolvimento baseado no turismo. É mais fiável admitir que a confluência dos fatores de falta de infraestrutura adequada, incapacidade de coesão e organização institucional pelos diversos atores, não aproveitamento do potencial total das características físicas/históricas/culturais e pressão/concorrência com destinos turísticos imediatos mais bem articulados a interesses políticos/particulares com capacidade decisória na alocação de recursos e de políticas públicas e, com maior facilidade de acesso foram cruciais no entrave ao potencial turístico total da Ilha e da BTS enquanto ferramenta e motor de desenvolvimento socioeconômico.

Em relação às limitações deste trabalho, sobressai a questão da deficiência de dados disponíveis para esta pesquisa, especialmente em relação ao armazenamento de dados históricos pelos entes públicos responsáveis pelo turismo (e também para com aqueles responsáveis por infraestruturas auxiliares). A existência de uma série de *gaps* estatísticos (a exemplo de falta de dados históricos dos passageiros do *ferry-boat* pelo órgão regulador responsável) impossibilita a correta fundamentação de estudos e políticas bem embasadas. Encontrou-se resistência por parte dos atores privados da Federação Baiana de Hotelaria – representantes de uma das mais importantes partes do *trade* turístico – e da Internacional Marítima (atual concessionária do *ferry-boat*) em conceder entrevista, tanto que não foi possível conseguir captar as impressões e entendimentos por parte deles.

Enquanto recomendação para posteriores pesquisas, mais especificamente recomendações para os *policymakers* e atores do *trade* turístico, destaca-se: é **imperativo** que haja uma base de dados estatísticos consistente, completa, de fácil acesso; que haja **abertura** dos entes privados e públicos para com os pesquisadores que desenvolvem conhecimento fundamental para seus setores (no caso o turismo) o que pode muito bem ser utilizado para *lobby*, pressão, ou argumento no pleito de recursos ou investimentos e; destacar Salvador da Zona turística da Baía de Todos os Santos ou detalhar os dados turísticos por município para todas as zonas, o que enriqueceria extraordinariamente a análise e fundamentação de trabalhos. No que diz respeito a trabalhos acadêmicos futuros, seria significativo mensurar os pesos que cada fator interveniente tem no desenvolvimento do turismo enquanto atividade socioeconômica.

As características naturais, ambientais, históricas, o povo, cultura e culinária que atraíram milhões de visitantes, que influenciaram uma das maiores e mais bem conceituadas redes de *resorts* a instalar sua primeira unidade fora da Europa, e que serviram de inspiração para escritores, romances, músicas e filmes ainda estão lá, bastante desgastadas, mas no seu âmago ainda se encontra aquela – outrora – bucólica e linda Itaparica, a menina dos olhos azuis da mais bela das belas baías do hemisfério ocidental deste nosso planeta azul, a Baía de Todos os Santos. É urgente que haja uma confluência de fatores e interesses e vontades políticas de entes públicos e privados para que se possa realmente recuperar a Ilha de Itaparica e transformá-la na *Saint Tropez* baiana, bucólica, paradisíaca, e idealizada, como deveria ter sido.

8. Referências bibliográficas

- ALBAN, Marcus. A Insustentabilidade do Turismo no Brasil e o Sucesso de Praia do Forte: Uma análise exploratória com base na Nova Economia Institucional. In: Seminário internacional de la red iberoamericana de investigadores en globalización y territorio, 9. 2006, Bahía Blanca. Seminário. Bahía Blanca: Siriigt, 2006. p. 1 – 17.
- ALCOFORADO, Fernando. Os condicionantes do desenvolvimento do estado da Bahia. 415 f. Tese (Doutorado) - Curso de Doctorado En Planificación Territorial y Desarrollo Regional, Universidad de Barcelona, Barcelona, 2003. Disponível em: <<https://www.tdx.cat/handle/10803/1944>>. Acesso em: 12 jul. 2018.
- ANDRADE, Girlaine Fernandes de. Turismo e desenvolvimento socioeconômico: Realidade ou mito em um destino marajoara. 2009. 127 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Mestrado Profissional em Turismo, Centro de Excelência em Turismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2009. Disponível em: <<http://repositorio.unb.br/handle/10482/4492>>. Acesso em: 19 fev. 2018.
- ANDRADE, Jailson de et al (Org.). Atlas da culinária na Baía de Todos os Santos. Salvador: Edufba, 2013. 188 p.
- AUGUSTO, Cleiclele Albuquerque; SOUZA, José Paulo de; CARIO, Silvio Antonio Ferraz. Estruturas de Governança: Um Olhar Sob a Ótica da Economia dos Custos de Transação, Economia dos Custos de Mensuração e Visão Baseada em Recursos. In: XXXVI Encontro da ANPAD, 2012, Rio de Janeiro, 2012. p. 1 - 16. Disponível em: <http://www.anpad.org.br/admin/pdf/2012_ESO1172.pdf>. Acesso em: 04 jul. 2018.
- AZEVEDO, Paulo Ormindo de. Recôncavo, da Marginalização à Reintegração: Envolvente multimodal ou *by-pass* rodoviário?. In: GAMA, Hugo; NASCIMENTO, Jaime (Org.). A urbanização de Salvador em três tempos – Colônia, Império e República. Salvador: Ighb, v. 1, 2011b. p. 407-424.
- AZEVEDO, Paulo Ormindo de. Recôncavo: território, urbanização e arquitetura. In: CAROSO, Carlos; TAVARES, Fátima; PEREIRA, Cláudio (Org.). Baía de Todos os Santos: Aspectos Humanos. Salvador: Edufba, 2011a. p. 205-254. Disponível em: <[http://www.repositorio.ufba.br:8080/ri/bitstream/ri/6264/1/BAIA DE TODOS OS SANTOS_ASPECTOS HUMANOS.pdf](http://www.repositorio.ufba.br:8080/ri/bitstream/ri/6264/1/BAIA_DE_TODOS_OS_SANTOS_ASPECTOS_HUMANOS.pdf)>. Acesso em: 07 jan. 2018.
- BAHIA NOTÍCIAS. Salvador-Itaparica: Vencedora de licitação para construir ponte sai em 15 de outubro. Bahia Notícias. Salvador, p. 1-1. 16 maio 2018. Disponível em: <<https://www.bahianoticias.com.br/noticia/222057-salvador-itaparica-vencedora-de-licitacao-para-construir-ponte-sai-em-15-de-outubro.html>>. Acesso em: 27 jul. 2018.
- BAHIA. Secretaria da Cultura e Turismo. Superintendência de Desenvolvimento do Turismo. Roteiro Ecoturístico da Bahia – Baía de Todos os Santos. Salvador, A secretaria, 2000. 208p.
- BAHIA. Secretaria da Indústria e Comércio – Coordenação de Fomento Ao Turismo. Turismo Baía de Todos os Santos: Tomo I - As Três Etapas da Programação Turística. Salvador, 1974a. p. IG/01 – R/33.
- BAHIA. Secretaria da Indústria e Comércio – Coordenação de Fomento Ao Turismo. Turismo Baía de Todos os Santos: Tomo II – Os Estudos Setoriais. Salvador, 1974b. p. E/03 – G/91.
- BAHIA. Secretaria da Indústria e Comércio – Coordenação de Fomento Ao Turismo. Turismo Baía de Todos os Santos: Tomo III – Análises e Dados Gerais. Salvador, 1974c. p. H/05 – K/05.

BAHIA. Secretaria do Turismo. Plano estratégico do turismo náutico da Baía de Todos-os-Santos. Salvador, 2009. 112 p.

BAHIA. Secretaria do Turismo. Prodetur Nacional: Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável - PDITS. Salvador, maio/2012. 355 p.

BAHIA. Secretaria do Turismo. Secretaria de Turismo. Institucional: Histórico da SETUR. 2018. Disponível em: <<http://www.setur.ba.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=16>>. Acesso em: 21 jun. 2018.

BAHIA. Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano. Leitura técnica para PDDU: Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano de Itaparica – PDDU – PI. 2.4 - Síntese da Leitura Técnica e Social. Itaparica, 2015. 46 p. Disponível em: <<http://www.demacamp.com.br/svo/assets/sintese-das-leituras-t%C3%A9cnica-e-social-itaparica.pdf>>. Acesso em: 17 jul. 2018.

BAHIA. Secretaria Estadual de Desenvolvimento Urbano. Relatório: Diagnóstico da Ilha de Itaparica. Salvador: Sedur, 2014. 352 p. Disponível em: <<http://www.sedur.ba.gov.br/arquivos/File/diagnostico.pdf>>. Acesso em: 21 fev. 2018.

BAHIA. SEPLANTEC. Estudos e Projetos, volume XII: 20 - Projeto de Conjugação Rodo-Aquavia por "Ferry-Boat". Salvador: Imprensa Oficial da Bahia, 1968. p. 417 – 613.

BANDEIRA, Fábio Pedro S. de F.; BRITO, Ronan Rebouças Caires de. Comunidades pesqueiras na Baía de Todos os Santos: aspectos históricos e etnoecológicos. In: CAROSO, Carlos; TAVARES, Fátima; PEREIRA, Cláudio (Org.). Baía de Todos os Santos: Aspectos Humanos. Salvador: Edufba, 2011. p. 291-326. Disponível em: <[http://www.repositorio.ufba.br:8080/ri/bitstream/ri/6264/1/BAIA DE TODOS OS SANTOS_ASPECTOS HUMANOS.pdf](http://www.repositorio.ufba.br:8080/ri/bitstream/ri/6264/1/BAIA_DE_TODOS_OS_SANTOS_ASPECTOS_HUMANOS.pdf)>. Acesso em: 07 jan. 2018.

BARBOSA, Fábila Fonseca. O turismo como um fator de desenvolvimento local e/ ou regional. Caminhos da Geografia: revista on-line, Uberlândia, v. 14, n. 10, p.107-114, fev. 2005. Disponível em: <<http://www.seer.ufu.br/index.php/caminhosdegeografia/article/viewFile/15380/8679>>. Acesso em: 20 fev. 2018.

BRASIL. BANCO DO NORDESTE. Um Balanço do PRODETUR desde sua implementação nos anos 1990. 2017. Apresentado por Bruno Gabai. Disponível em: <http://cilitur.com.br/cilitur/arquivos/apresentacao_prodetur_ne_bnb_cilitur_final-311017.pdf>. Acesso em: 26 jun. 2018.

BRASIL. Ministério do Turismo. Estudos da competitividade do turismo brasileiro: análise dos determinantes da oferta no setor de turismo. Brasília, 2007. 33 p. Disponível em: <http://www.turismo.gov.br/sites/default/turismo/o_ministerio/publicacoes/downloads_publicacoes/ANxLISE_DOS_DETERMINANTES_DA_OFERTA_NO_SETOR_DE_TURISMO.pdf>. Acesso em: 03 dez. 2017.

CARVALHO, Fabíola Cristina Costa de; PIMENTEL, Thiago Duarte. Os fatores internos condicionantes do planejamento turístico local. VII Seminário de Pesquisa em Turismo do Mercosul, Caxias do Sul, 16 e 17 de Novembro de 2012. Disponível em: <https://www.ucs.br/ucs/eventos/seminarios_semintur/semin_tur_7/arquivos/04/03_48_15_Carvalho_Pimentel.pdf>. Acesso em: 15 mar. 2018.

CASTELLUCCI JUNIOR, Wellington. Pescadores da modernagem: experiências e trajetórias nos diversos tempos da vila de Tairu – Itaparica (1960-1990). História Oral: Associação Brasileira de História Oral, Rio de Janeiro, v. 16, n. 2, p.27-53, out. 2013. Semestral. Disponível

em: <[http://revista.historiaoral.org.br/index.php?journal=rho&page=article&op=view&path;\[\]=309&path;\[\]=317](http://revista.historiaoral.org.br/index.php?journal=rho&page=article&op=view&path;[]=309&path;[]=317)>. Acesso em: 20 dez. 2017.

CIRANO, Mauro; LESSA, Guilherme Camargo. Oceanographic characteristics of Baía de Todos os Santos, Brazil. *Revista Brasileira de Geofísica*, Rio de Janeiro, v. 25, n. 4, p.363-387, 2007. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rbg/v25n4/a02v25n4.pdf>>. Acesso em: 13 mar. 2018.

COASE, Ronald H.. The Nature of the Firm, *Economica*, New Series, Vol. 4, No. 16. Nov. 1937, p. 386-405.

CORRÊA, Maria de Fátima Pires Ferreira. Turismo em Morro de São Paulo: Uma Análise dos Impactos. 2006. 80 f. Monografia (Especialização) - Curso de Especialização Para Professores e Pesquisadores em Turismo e Hospitalidade, Universidade de Brasília, Brasília, 2006.

CORREIO DA BAHIA. Imóveis tombados de quatro municípios serão restaurados pelo Iphan. Correio da Bahia. Salvador, p. 1-4. fev. 2018. Disponível em: <<https://www.correio24horas.com.br/noticia/nid/imoveis-tombados-de-quatro-municipios-serao-restaurados-pelo-iphan/>>. Acesso em: 06 fev. 2018.

DECHANDT, Siegrid Guillaumon. Ecoturismo e seu desenvolvimento: um estudo de caso comparado entre Chapada Diamantina – BA e Bonito – MS. 2007. 153 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Mestrado em Administração, Núcleo de Pós-graduação em Administração, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2007.

DECHANDT, Siegrid Guillaumon. Gestão do turismo em territórios de grande densidade religiosa: o caso do Novo México. 2011. 355 f. Tese (Doutorado) - Curso de Doutorado em Administração, Núcleo de Pós-graduação em Administração, UFBA, Salvador, 2011.

DUARTE, Emeide Nóbrega et al. Estratégias metodológicas adotadas nas pesquisas de iniciação científica premiadas na UFPB 10.5007/1518-2924.2009v14n27p170. *Encontros Bibli: revista eletrônica de biblioteconomia e ciência da informação*, [s.l.], v. 14, n. 27, p.170-190, 25 maio 2009. Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). <http://dx.doi.org/10.5007/1518-2924.2009v14n27p170>.

FERREIRA, Eric Gaspar de Queiroz. Desenvolvimento e mobilidade urbana: uma proposta alternativa para a Região Metropolitana de Salvador. 2014. 86 f. TCC (Graduação) - Curso de Ciências Econômicas, Ufba, Salvador, 2014. Disponível em: <<https://repositorio.ufba.br/ri/handle/ri/17314>>. Acesso em: 14 mar. 2018.

GONÇALVES, William José. Turismo (in) sustentável em Morro de São Paulo, Bahia: Existe turismo sustentável em Morro de São Paulo?. 2004. 67 f. Monografia (Especialização) - Curso de Especialização Para Professores e Pesquisadores em Turismo e Hospitalidade, Universidade de Brasília, Brasília, 2004. Disponível em: <http://bdm.unb.br/bitstream/10483/990/1/2004_WilianJoseGoncalves.pdf>. Acesso em: 26 jun. 2018.

HIRSCHMAN, Albert. The strategy of economic development. New Haven: Yale University Press, 1958.

IBGE. Censo 2010. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. – IBGE. Rio de Janeiro, 2010. (XII Recenseamento geral do Brasil 2010).

IBGE. Censo demográfico, 1970: Bahia, série regional. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. – IBGE. Rio de Janeiro: 1973. (VIII Recenseamento geral do Brasil 1970. v. 1 ; t. 13).

IBGE. Censo demográfico, 1980: Famílias e domicílios. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. – IBGE. Rio de Janeiro: 1983. 26 v. - (IX Recenseamento geral do Brasil 1980. v. 1 ; t. 6).

IBGE. Censo demográfico, 1991: Resultados do universo relativos às características da população e dos domicílios. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. – IBGE. Rio de Janeiro: 1991 - (X Recenseamento geral do Brasil, 1991. n. 17).

IBGE. Censo demográfico, 2000: Características da população e dos domicílios. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. – IBGE. Rio de Janeiro: 2001. (XI Recenseamento geral do Brasil 2000).

ISTOÉ. A ponte de R\$ 7 bilhões. Istoé, p. 1-4. 07 fev. 2013. Obs: Atualizado em 21/01/16. Disponível em: <https://istoe.com.br/274208_A+PONTE+DE+R+7+BILHOES/>. Acesso em: 27 jul. 2018.

JORNAL DA MÍDIA. Ferry-boats apodrecem depois da privatização. Jornal da Mídia. Salvador, p. 1-7. 26 out. 2007. Disponível em: <<http://www.jornaldamidia.com.br/2007/10/26/ferry-boats-apodrecem-depois-da-privatizacao/>>. Acesso em: 23 jul. 2018.

JORNAL DA MÍDIA. Waldir Pires modernizou o ferry boat em 88 sem precisar importar tucanos do Sul Maravilha. Jornal da Mídia. Salvador, p. 1-2. 18 out. 2010. Disponível em: <<http://www.jornaldamidia.com.br/2010/10/18/53814/>>. Acesso em: 23 jul. 2018.

MOREIRA, Cristiane Fernandes. As denominações para os pescadores e os apetrechos de pesca na comunidade de Baiacu/ Vera Cruz /Bahia. 2013. 380 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Programa de Pós-graduação em Letras e Linguística, Instituto de Letras, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2013. Disponível em: <<https://repositorio.ufba.br/ri/handle/ri/8784>>. Acesso em: 02 nov. 2017.

MURICY, Ivana Tavares. Turismo e desenvolvimento no Litoral Norte da Bahia. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS, XVII., 2010, Caxambú-MG: Abep, 2010. p. 1 - 21. Disponível em: <<http://www.abep.org.br/publicacoes/index.php/anais/article/viewFile/2339/2293>>. Acesso em: 26 jun. 2018.

NOVA, Luiz; MIGUEZ, Paulo. O mito baiano: viço, vigor e vícios. In: IV ENECULT - Encontro de Estudos Multidisciplinares em Cultura. 2008, Salvador, 25 f. Disponível em: <<http://www.cult.ufba.br/enecult2008/14378.pdf>>. Acesso em: 22 mar. 2018.

OBRA 24 HORAS. Ponte Salvador-Itaparica deverá ser concluída em 2013. Obra 24 Horas. São Paulo, p. 1-2. 19 jul. 2010. Disponível em: <<http://www.obra24horas.com.br/materias/construcao/ponte-salvador-itaparica-devera-ser-concluida-em-2013>>. Acesso em: 26 jul. 2018.

OLIVEIRA, Marília Flores Seixas de; OLIVEIRA, Orlando José Ribeiro de. Estado e turismo: trajetórias do caso baiano. Caderno Virtual de Turismo, Rio de Janeiro, v. 12, n. 3, p.384-398, dez. 2012. Disponível em: <<http://www.ivt.coppe.ufrj.br/caderno/index.php/caderno/article/view/727/336>>. Acesso em: 09 nov. 2017.

PAIVA, Maria das Graças de Menezes Venâncio. Análise do Programa de Desenvolvimento do Turismo do Nordeste (Prodetur/NE) na perspectiva do planejamento estratégico. Revista de Administração Pública, Rio de Janeiro, v. 2, n. 44, p.197-213, mar/abr. 2010.

- RABAHY, Wilson Abrahão; VASSALLO, Moisés Diniz; MONTI, Ewerton. Crescimento do turismo: análise de aspectos intervenientes e a importância da proximidade dos mercados. *Itinerarium*, Rio de Janeiro, v. 1, p.165-194, 2008. Disponível em: <<http://www.seer.unirio.br/index.php/itinerarium/article/view/141/112>>. Acesso em: 15 mar. 2018.
- RADEL, Guilherme. *A Cozinha africana da Bahia*. 2ª edição. Salvador: O autor, 2012. 480 p.
- RADEL, Guilherme. *A Cozinha praiana da Bahia*. 2ª edição. Salvador, 2011. 312 p.
- RADEL, Guilherme. *A Cozinha Sertaneja da Bahia: a evolução e as receitas da cozinha sertaneja baiana*. Salvador, 2002. 456 p.
- SAMPAIO, Heliodório. Do EPUCS e PLANDURB ao não planejamento. In: GAMA, Hugo; NASCIMENTO, Jaime. *A Urbanização de Salvador em Três Tempos - Colônia, Império e República, Textos Críticos de História Urbana*. Salvador, Instituto Geográfico e Histórico da Bahia, v.1, 2011. p. 307-340.
- SANTANA, Edno Alves. *Itaparica, do auge à decadência: a trajetória da primeira estância hidromineral do Brasil*. 2002. 160 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Pós-graduação em Geografia, Instituto de Geociências, Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2002.
- SEBBEN, Fernando Dall'onder. *Infraestrutura e Desenvolvimento: estudo de caso sobre IIRSA e COSIPLAN*. 2015. 281 f. Tese (Doutorado) - Curso de Doutorado em Estudos Estratégicos Internacionais, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2015. Disponível em: <<http://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/131654/000980394.pdf?sequence=1>>. Acesso em: 09 jul. 2018.
- SILVA, Sylvio Bandeira de Mello e; SILVA, Barbara-christine Nentwig; CARVALHO, Silvana Sá de. Metropolização e turismo no litoral norte de Salvador: de um deserto a um território de enclaves?. In: CARVALHO, Inaiá Maria Moreira de; PEREIRA, Gilberto Corso (Org.). *Como anda Salvador e sua região metropolitana*. 2. ed. Salvador: Edufba, 2008. p. 189-212. Disponível em: <<http://books.scielo.org/id/36d/pdf/carvalho-9788523209094.pdf>>. Acesso em: 26 jun. 2018.
- SOUZA, Chelly Costa; SOUZA, Regina Celeste de Almeida. Análise sobre o planejamento turístico na Bahia e seus reflexos na Ilha de Itaparica (BA). *Cenário*, Brasília, v. 5, n. 8, p.33-47, ago. 2017.
- VASCONCELOS, Pedro de Almeida. Baía de Todos os Santos: uma visão da Geografia Histórica. In: CAROSO, Carlos; TAVARES, Fátima; PEREIRA, Cláudio (Org.). *Baía de Todos os Santos: Aspectos Humanos*. Salvador: Edufba, 2011. p. 377-400. Disponível em: <[http://www.repositorio.ufba.br:8080/ri/bitstream/ri/6264/1/BAIA DE TODOS OS SANTOS_ASPECTOS_HUMANOS.pdf](http://www.repositorio.ufba.br:8080/ri/bitstream/ri/6264/1/BAIA_DE_TODOS_OS_SANTOS_ASPECTOS_HUMANOS.pdf)>. Acesso em: 07 jan. 2018.
- YIN, Robert K.. *Estudo de caso: Planejamento e métodos*. 2. ed. Porto Alegre: Bookman, 2001. 164 p. Disponível em: <<http://lelivros.love/book/download-estudo-de-caso-planejamento-e-metodos-robert-k-yin-em-epub-mobi-e-pdf/>>. Acesso em: 30 maio 2018.

9. Anexos

Tabela 12 - Lista de entrevistados. Fonte: Elaboração própria.

Entrevistados	Posição
Entrevistado 01	Setor Público
Entrevistado 02	Setor Público
Entrevistado 03	Setor Público/Veranista
Entrevistado 04	Veranista
Entrevistado 05	Veranista
Entrevistado 06	Ex-Setor Público/Veranista
Entrevistado 07	Setor Público
Entrevistado 08	Setor Público/ex-Hotelaria



Figura 19 - Igreja e Ruínas do Convento de Santo Antônio do Paraguaçu. Fonte: <http://edite.blogspot.com.br/2014/09/sao-francisco-do-paraguacu.html>.



Figura 20 - Forte de Santa Cruz do Paraguaçu. Fonte: <https://www.trover.com/d/1jvf7-forte-de-santa-cruz-do-paragua%C3%A7u-bahia-brazil>.

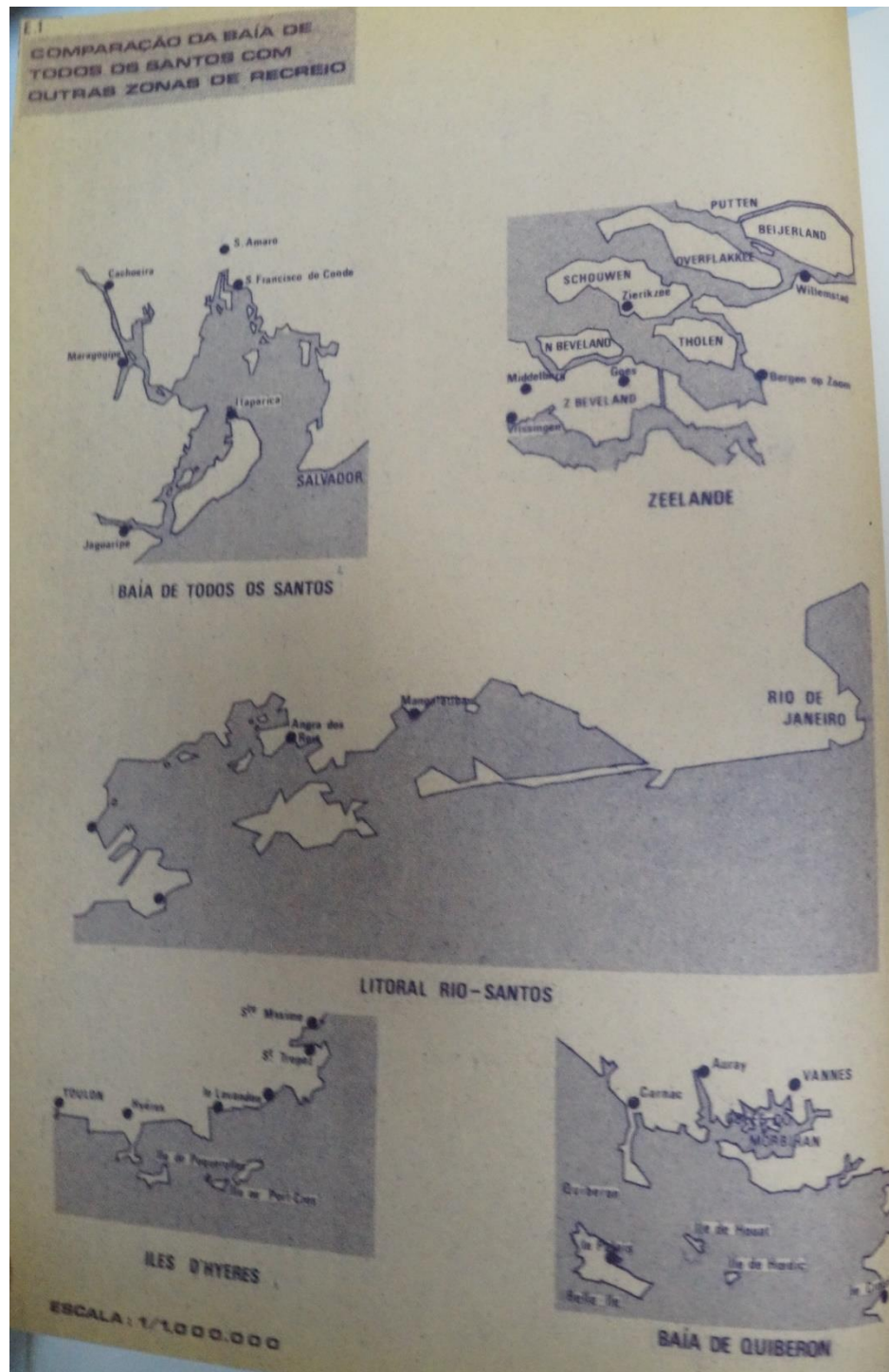


Figura 21 - Comparação da BTS com outras zonas de recreio. Fonte: Bahia, 1974, p. E 1-1.

D/31

25. BALANÇO GERAL

25.1. Ilha de ITAPARICA - 1ª Fase (Zona I a IV)

O esforço principal situa-se na cidade de ITAPARICA. A decomposição por tipo de infraestrutura para o conjunto é a seguinte:

Estradas:	Cr\$ 4.554.000
Eleticidade:	Cr\$ 1.534.000
Água:	Cr\$ 2.705.000
Telecomunicações:	Cr\$ 2.000.000
Aproveitamentos Portuários:	Cr\$ 1.500.000
Total	Cr\$ 12.293.000
Estudos e Outros (10%)	Cr\$ 122.900
Total (dezembro/1974)	Cr\$ 13.522.000

Os preços acima não compreendem nem o custo do estudo geral sobre as disponibilidades em água, nem o custo da rede de saneamento, nem o da compra de terrenos para as novas estradas.

Sendo o objetivo de um aumento de 1.350 leitos em 1980, a incidência por leito turístico da realização das infraestruturas seria da ordem de Cr\$ 10.000.

Figura 22 - Estimativas de investimento para a Ilha de Itaparica. Fonte: Bahia, 1974a, p. D 31.

D/32

25.2. Outras Zonas (V e VIII)

Trata-se, essencialmente, de abrir ao turismo a praia de CABUÇU, de construir uma ponte de atracação em SANTANA DE MARÉ e de melhorar a de BARRA DO PARAGUAÇU.

Estradas (Zona VIII)	Cr\$ 595.000
Eletricidade (Zona VIII)	Cr\$ 50.000
Pontes de atracação (Zona V e VII)	Cr\$ 1.000.000
Total (dezembro/1974)	Cr\$ 1.645.000
Estudos e outros (10%)	Cr\$ 164.500
Total	Cr\$ 1.809.500

25.3. Operação CAIXA-PREGOS

O conjunto da operação CAIXA-PREGOS foi estimado a parte. Os preços indicados acima devem ser considerados como uma primeira aproximação. Para uma análise mais detalhada, seria necessário um estudo de reconhecimento topográfico, geológico e hidro-geológico a fim de examinar a factibilidade dos grandes equipamentos.

Por outro lado, seria necessário acrescentar a isto a aquisição dos terrenos necessários a esses equipamentos.

Figura 23 - Estimativas de investimentos para outras zonas turísticas. Fonte: Bahia, 1974a, p. D 32.

D/33

Estradas:	
Eletricidade:	Cr\$ 4.588.000
Água:	Cr\$ 2.230.000
Saneamento:	Cr\$ 3.200.000
Telecomunicações:	Cr\$ 3.500.000
Golf:	Cr\$ 2.000.000
Aeródromo:	Cr\$ 5.400.000
Aproveitamentos Portuários (1ª fase: hipótese forte):	Cr\$ 3.000.000
Total	Cr\$ 27.418.000
Estudos e Outros (10%)	Cr\$ 2.741.800
Total Geral	Cr\$ 30.159.800

A incidência das infraestruturas por leito turístico em 1974 seria, pois, para a 1ª fase, (2.250 leitos) de: Cr\$ 13.400,00.

É preciso assinalar que isto representa a incidência , por leito turístico médio, da realização de infraestruturas primárias e secundárias, assim como dos grandes equipamentos (golf, campo de pouso, porto de recreio , etc...). Ao contrário, não estão inclusos os custos de viabilidade (rede terciária) a efetuar no interior dos terrenos afetados pelas hospedagens.

A fim de facilitar a comparação, assinala-se que o custo do estabelecimento de um leito no Clube Mediterrâneo é da ordem de Cr\$ 70.000, compreendendo a realização da construção e da viabilidade interna.

Figura 24 - Estimativas de investimentos para Caixa-Pregos. Fonte: Bahia, 1974a, p. D 33.

D/11

Dias de pico

	1980 m^3	1990 a m^3	1990 b m^3
. Habitantes	2.760	4.050	4.875
. Residências Secundárias	540	1.350	1.650
. Leitos Turísticos	990	2.250	4.200
. Total	4.200	7.650	10.725
. Total com perda/ m^3 /dia	5.040	9.180	12.870
. Total em l./s por dia	58,3	106,2	149

Necessidades Anuais

	1980 $10^3 m^3$	1990 a $10^3 m^3$	1990 b $10^3 m^3$
. População Residencial	1.012	1.485	1.788
. Residências Secundárias	27	81	99
. Leitos Turísticos	99	225	420
. Total $10^3/m^3$ (1.000 m^3)	1.138	1.791	2.307
. Total c/perda (1.000 m^3)	1.366	2.149	2.768
. Média/dia (m^3)	3.742	5.888	7.585

Figura 25 - Estimativa de demanda de vazão de água na Ilha de Itaparica. Fonte: Bahia, 1974a, p. D11.

D/15

- ITAPARICA (Zona I - 1980)	
• Captação e levantamento	Cr\$ 400.000
• Reservatório	Cr\$ 300.000
• Adução	Cr\$ 225.000
TOTAL:	Cr\$ 925.000
- COQUEIRAL (Zona III - 1980)	
• Captação, tratamento e elevação	Cr\$ 300.000
• Adução	Cr\$ 1.080.000
• Reservatório	Cr\$ 400.000
TOTAL:	Cr\$ 1.780.000
- CAIXA-PREGOS (Zona IV, hipótese forte)	
• Captação, tratamento e elevação	Cr\$ 1.500.000
• Adução Principal	Cr\$ 1.000.000
• Reservatório	Cr\$ 800.000
TOTAL	Cr\$ 3.200.000

Torna-se indispensável assinalar que essas estimativas tem por objeto dar apenas uma idéia da ordem de grandeza das despesas para um abastecimento em água efetuado em condições normais de recursos.

Se for provado que essas fontes são insuficientes, a presente estimativa não tem valor.

Figura 26 - Estimativa de investimento para o item Água na Ilha de Itaparica. Fonte: Bahia, 1974a, p. D15.



Figura 27 - Casas de Invasão em Bom Despacho. Fonte: Fotografia do autor.



Figura 28 - Close das casas de invasão em Bom Despacho. Fonte: Fotografia do autor.



Figura 29 - Barracos e casas de invasão na praia de Bom Despacho. Fonte: Fotografia do autor.

Tabela 13 - Produção média diária de água tratada disponibilizada ao sistema de abastecimento hídrico da Ilha de Itaparica. Fonte: EMBASA 2018.

Ano	Produção (m³/dia)		Média de horas operadas / dia
	Máxima	Média	
1987	8.472	7.128	-
1988	13.824	9.300	-
1989	13.834	11.241	-
1990	13.824	11.499	-
1991	13.824	11.512	-
1992	15.336	12.012	-
1993	15.779	12.738	23
1994	58.337	12.357	23
1995	17.836	13.264	23
1996	17.837	9.564	23
1997	19.008	13.048	23
1998	17.280	11.520	22
1999	17.786	10.984	22
2000	21.175	13.133	22
2001	24.115	13.693	22
2002	31.485	16.123	20
2003	28.410	17.015	19
2004	31.266	16.546	18
2005	30.634	16.735	18
2006	39.360	17.895	18
2007	32.064	18.896	19
2008	34.373	18.376	19
2009	34.280	20.756	20
2010	38.676	19.778	18
2011	32.991	19.656	18
2012	34.379	19.997	18
2013	34.475	18.578	19
2014	33.591	19.706	19
2015	35.414	18.709	18
2016	33.739	17.441	19
2017	33.413	17.686	17

D/21

Será necessário, pois, dobrar a potência da estação de BERIBEIRA daqui a 1980. A potência prevista para 1990 fica compatível com a linha 69 KV existente e as possibilidades do sistema CRUZ DAS ALMAS.

A título indicativo, uma sub-estação 69 KV/13,8 KV de 1,5 MVA está estimada, atualmente, em Cr\$ 900.000,00. Agora deve-se evidenciar as necessidades turísticas por zona e as intervenções correspondentes.

21.3.2 Necessidades Turísticas por Zona

Potência em KVA exigida na hora de pico:

SISTEMA DE ALIMENTAÇÃO	Z O N A	1980	1990 a	1990 b
Linha de ITAPARICA	I	675	1.275	2.075
Linha de BOM DESPACHO	II	137,5	337,5	487,5
Linha de VERA CRUZ	IIIa	25	75	100
A construir	IIIb	587,5	1.962,5	2.712,5
A construir	IV	25	250	2.150
Total		1.750	4.350	7.725

As linhas principais de distribuição existentes podem suportar um acréscimo de carga devido ao turismo a curto prazo. A longo prazo, considerando-se os loteamentos à beira mar, e a potência exigida, será necessário talvez, seja interligar o sistema ao menos entre ITAPARICA e BOM DESPACHO, seja reforçar a linha de ITAPARICA.

Figura 30 - Necessidades de energia elétrica para Ilha de Itaparica. Fonte: Bahia, 1974a.

Tabela 14 - Dados de segurança da Ilha de Itaparica. Fonte: Elaboração própria a partir de dados da Secretaria de Segurança Pública da Bahia.

Ano	2014	2015	2016	2017	2018 (Jan-Mar)
Homicídio doloso	35	40	47	52	15
Lesão corporal seguida de morte	2	1	2	0	0
Latrocínio	0	1	2	1	0
Tentativa de homicídio	6	8	14	20	20
Estupro	11	9	10	7	2
Roubo a ônibus	0	0	0	2	0
Roubo de veículo	12	13	14	4	0
Furto de veículo	12	10	6	2	1
Uso/porte de substâncias entorpecentes (usuário)	49	49	63	32	11

Destino	Pontos fortes	Pontos fracos	Oportunidades	Ameaças
Sub-Região: Itaparica, Jaguaripe, Nazaré e Vera Cruz				
Itaparica	· Rico patrimônio histórico-cultural e natural;	· Degradação das instalações da Marina por falta de manutenção;	· Demanda por poitas, que podem ser exploradas também pela comunidade local;	· Ausência de uma gestão pública estruturada na Marina de Itaparica causa fragilidade à política pública de fomento ao setor;
	· Possui a Fonte da Bica que é a única instância hidromineral do país à beira-mar;	· Falta de segurança alimentar nas barracas;	· Aumento do gasto turístico no local mediante oferta de novos serviços;	· Segurança Pública deficiente compromete imagem do destino para turismo náutico.
	· Praias com infraestrutura de barracas como Ponta de Areia e Boulevard, além de águas abrigadas e areia fina;	· Segurança pública local deficiente, com registros de ofensiva à turistas estrangeiros;	· Oferta de capacitação para atendimento ao público náutico pode gerar emprego e renda local;	
	· Proximidade de passeios interessantes localizados na contra-costa, com ancoragem segura e confortável, a exemplo das proximidades da Cascatinha do Tororó e da Ilha da Cal;	· Escassez de mão de obra especializada para atendimento às embarcações;	· Em Ponta de Areia o ordenamento com a instalação de bóias de fundeio para as escunas vai melhorar e disciplinar o acesso;	
	· Marina de Itaparica com atracação e serviços de apoio em restaurantes e lojas (Marina Pública);	· Ponta de Areia não tem ancoragem segura;	· A segurança alimentar e a higiene podem contribuir para o aumento do gasto turístico;	
	· Ilha do Medo – estação ecológica da BTS.	· A Ilha do Medo é cercada de bancos de areia, só acessível para pequenos barcos.	· Visitação sem desembarque na Ilha do Medo pode ter acesso também pelo roteiro de Salinas da Margarida.	

Figura 31 - Análise SWOT de Itaparica. Fonte: Bahia, 2009, p. 73.

Destino	Pontos fortes	Pontos fracos	Oportunidades	Ameaças
Sub-Região: Itaparica, Jaguaripe, Nazaré e Vera Cruz				
Vera Cruz	- Penha: enseadas naturais com frequência de turistas;	- Algumas localidades com ancoragem desconfortável a depender das condições de mar e vento, sem infraestrutura adequada;	- Criação de áreas para atracação com a instalação de bóias de fundeio em localidades com águas abrigadas (contra-costa);	- Baixo investimento em infraestrutura pública e náutica reduz capacidade de atração de turismo náutico.
	- Igrejinha da Penha- atrativo cultural valioso;	- Orla frontal com mar desabrigado, com fundeio difícil;	- Roteiros náuticos com receptivo nas localidades de Matarandiba, Baiacu, Fonte do Tororó, Jiribatuba;	
	- Contra-costa da Ilha de Itaparica: Matarandiba, Baiacu, Fonte do Tororó, Jiribatuba; - Áreas naturais preservadas;	- Má qualidade da limpeza urbana em diversas localidades;	- Localidades com vocação para escolas de vela.	
	- Cacha Pregos - atrativos naturais, boa infraestrutura de serviços turísticos e náuticos;	- Necessidade de requalificação urbana diversas localidades;		
	- Santo Amaro do Catú. Águas abrigadas e vegetação de Mata Atlântica tradição de convivência com a náutica.	- Expansão urbana invadindo a vegetação natural (mata e manguezal);		
		- Ponte do Funil, na contra-costa, limita a passagem dos barcos com mastros acima de 18m;		
		- Assoreamento das margens e falta de balizamento da barra falsa.		

Figura 32 - Análise SWOT de Vera Cruz. Fonte: Bahia, 2009, p. 74.

Tabela 15 - Nível de instrução dos municípios da Ilha de Itaparica. Fonte: elaboração própria com dados de IBGE (2010).

Nível de instrução (Pessoas com 10 anos ou mais de idade).	Vera Cruz	Itaparica
	31.486	17.517
SEM INSTRUÇÃO E FUNDAMENTAL INCOMPLETO	19.184	9.806
FUNDAMENTAL COMPLETO E MÉDIO INCOMPLETO	5.731	2.984
MÉDIO COMPLETO E SUPERIOR INCOMPLETO	5.507	4.274
SUP. COMPLETO	878	422
NÃO DETERMINADO	187	30