



UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA



RENAN LOPES DE QUEIROZ

AS IMPLICAÇÕES DOS INVESTIMENTOS DO PRODETUR NO PROCESSO DE
PRODUÇÃO DO ESPAÇO EM IMBASSAÍ (MATA DE SÃO JOÃO-BA)

Salvador-BA
2016

RENAN LOPES DE QUEIROZ

AS IMPLICAÇÕES DOS INVESTIMENTOS DO PRODETUR NO PROCESSO DE
PRODUÇÃO DO ESPAÇO EM IMBASSAÍ (MATA DE SÃO JOÃO-BA)

Dissertação de mestrado apresentada ao programa de Pós-Graduação em Geografia, da Universidade Federal da Bahia, como requisito parcial para obtenção do grau de mestre em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Cristóvão Brito

Salvador-BA
2016

FOLHA DE APROVAÇÃO

RENAN LOPES DE QUEIROZ

AS IMPLICAÇÕES DOS INVESTIMENTOS DO PRODETUR NO PROCESSO DE
PRODUÇÃO DO ESPAÇO EM IMBASSAÍ (MATA DE SÃO JOÃO-BA)

Dissertação de mestrado apresentada ao programa de Pós-Graduação em Geografia, da Universidade Federal da Bahia, como requisito parcial para obtenção do grau de mestre em Geografia, aprovado em Sessão Pública de 21/06/2016.

BANCA EXAMINADORA

Dr. CRISTÓVÃO DE CÁSSIO DA TRINDADE DE BRITO (Orientador)

Departamento de Geografia UFBA, Brasil

Dra. LIRANDINA GOMES SOBRINHO

Departamento de Ciências Humanas, I – UNEB, Brasil

Dra. CARMEN LUCIA CASTRO LIMA

Departamento de Ciências Humanas, I – UNEB, Brasil

Ficha catalográfica elaborada pela
Biblioteca do Instituto de Geociências - UFBA

- 3 (Queiroz, Renan Lopes de
As implicações dos investimentos do Prodetur no processo de
produção do espaço em Imbassaí - BA / Renan Lopes de Queiroz.-
Salvador, 2016.
170 f. : il. Color.
- Orientador: Prof. Dr. Cristóvão de Cássio da Trindade de Brito
Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal da Bahia.
Instituto de Geociências, 2016.
1. Turismo - Políticas públicas. 2. Turismo e Estado - Imbassaí
(BA). 3. Geografia urbana - Segregação. I. Brito, Cristóvão de
Cássio da Trindade de. II. Universidade Federal da Bahia
. III. Título.

CDU: 379.85(813.8)

AGRADECIMENTOS

Ao longo da minha vida as dificuldades sempre foram constantes. Os obstáculos jamais foram empecilho para que eu desistisse de lutar pelos meus sonhos. Nunca tive medo de lutar, mas se por um acaso eu pensasse em desistir ou não tentar, sempre tinha alguém especial para me incentivar, para que eu pudesse seguir em frente em busca dos meus sonhos. E meus agradecimentos especiais vão pra essas pessoas, que são e sempre foram fundamentais em minha vida. Primeiramente, a Deus, por ser meu guia, me fortalecendo nessa caminhada, não me permitindo fraquejar, mesmo nos momentos mais difíceis; aos meus dois maiores incentivadores aos quais me inspiram a cada dia a conseguir novas conquistas: meu pai Reinaldo e minha mãe Eunice. Muito obrigado pelo incentivo de sempre, pelos ensinamentos, por todo o amor e carinho, e por tudo que fizeram e fazem por mim, amo vocês; a minha amiga Camila, pessoa mais que fundamental para essa conquista, sempre me incentivando quando eu parecia fraquejar e comemorando comigo a cada conquista, sempre ao meu lado. Amo-te e sou grato eternamente por isso; às minhas irmãs Priscila, Vanessa e Mariana, por todas as palavras de apoio; a minha avó Esmeralda e a toda a minha família: minha base!

Aos meus amigos/irmãos e grandes incentivadores, em especial Júnior Malta, obrigado pelo apoio de sempre! Suas contribuições foram fundamentais para mim; aos meus colegas de mestrado, em especial Wesley Lelys e Breno Fraga, e aos meus professores e funcionários da Ufba. Ao meu amigo, ex-professor e eterno orientador Ricardo Bahia, sempre disposto a me incentivar a encarar novos desafios e ajudar nos momentos em que mais necessito. Ao meu professor orientador Cristóvão Brito, por toda a paciência, dedicação, ensinamentos e por toda a ajuda que me deu, mostrando-me os melhores caminhos para que eu pudesse trilhar com sucesso essa minha trajetória e chegar ao objetivo final. As professoras Dra. Lirandina Gomes Sobrinho e Dra. Carmen Lúcia Castro Lima pelas pertinentes contribuições na minha defesa.

E, por fim, aos que contribuíram para a minha pesquisa com informações valiosas: aos dedicados servidores da Secretaria de Turismo de Mata de São João; ao Instituto Imbassaí; às pessoas das comunidades de Barro Branco, Sucuiu, Jardim Imbassaí, Mar Bello e Haras por toda a contribuição nas informações que me foram fornecidas. Aos moradores, comerciantes e jangadeiros de Imbassaí, assim como os

representantes das associações comunitárias e a todos que entrevistei, obrigado pela confiança em prestarem seus depoimentos.

Eternamente grato.

RESUMO

A pesquisa buscou compreender a relação entre os investimentos realizados pelo Governo do estado da Bahia na infraestrutura para o turismo em Imbassaí e o processo de produção do espaço local, uma vez que se trata de uma localidade de veraneio na parte litorânea do município de Mata de São João-BA. A partir do início da década de 1990, a localidade de Imbassaí passou por diversas transformações a partir dos investimentos do Prodetur, que inseriu a localidade, mesmo que de maneira periférica, entre as áreas de destinação dos investimentos para a implantação de infraestrutura turística na região Litoral Norte da Bahia. Nos últimos 10 anos, 50% dos investimentos públicos e privados provenientes do Prodetur-NE foram investidos no litoral do município de Mata de São João com a finalidade de qualificar o espaço urbano das localidades turísticas e, conseqüentemente, atrair grandes empreendimentos turísticos (*resorts*, condomínios residenciais *services*) voltados para o mercado nacional e internacional, sobretudo em Praia do Forte e em Costa do Sauípe. Ao longo do tempo, no entorno do núcleo turístico da localidade de Imbassaí surgiram áreas residenciais populares com infraestrutura urbana precária; trata-se de famílias pobres que nutrem expectativas de se beneficiarem de alguma maneira das atividades do turismo em Imbassaí. O processo de incorporação da localidade de Imbassaí como destino turístico no Litoral Norte baiano se inicia com o advento da construção da rodovia estadual “Linha Verde” (ampliação da BA-099), em 1993, que permitiu um melhor acesso para os visitantes que se interessassem em conhecer o lugar, pois antes disso esta localidade era praticamente isolada das cidades e vilas na região. Antes deste evento a localidade de Imbassaí era habitada por famílias viviam do plantio de mandioca, coco e alguns outros produtos agrícolas e da pesca artesanal, nesse período ainda não se praticava a atividade de turismo. Assim, a extensão da rodovia, ainda que de maneira incipiente, proporcionou o início do interesse para a visita turística em Imbassaí. Outro evento fundamental para a incorporação de Imbassaí ao circuito do turismo no Litoral Norte foi a decisão de o Governo do estado realizar investimentos remanescentes do Prodetur-NE, a partir de 2008. Os itens contemplados foram esgotamento sanitário, arruamento, projetos de capacitação profissional para o turismo, dentre outros. Estes investimentos em infraestrutura exclusivamente no núcleo turístico de Imbassaí favoreceram a atração de investimentos privados: empreendimentos turísticos de médio porte (grandes pousadas e *resorts*) e de pequeno porte (pousadas) e fez emergir também um mercado de terras e habitação em ascensão, criando com isso, um processo de segregação socioespacial residencial; por outro lado, pouco ou muito pouco foi feito em benefício das comunidades populares no entorno de Imbassaí.

Palavras-chave: Turismo. Políticas Públicas. Segregação socioespacial residencial; Fragmentação espacial.

ABSTRACT

The study aims to understand the relationship between the investments made by the Bahia state government in infrastructure for tourism in Imbassaí locality and production process of the local space - summer resort locality on the coast of municipality of Mata de São João - Bahia. From the beginnings of the 1990s, the Imbassaí locality had several transformations of the Prodetur investments. Prodetur entered the locality peripherally between the areas of allocation of investments for the implementation of tourism infrastructure in the North Coast of Bahia. The last ten years, 50% of public and private investments from Prodetur-NE were invested on the coast of municipality of Mata de São João to qualify the urban space of tourist localities and to attract large tourist enterprises (resorts, residential condominiums services) for national and international market, especially in Praia do Forte and Costa do Sauípe. Over time, surrounding the tourist center of Imbassaí locality emerged popular residential areas with poor urban infrastructure. This fact is related to poor families that nourish expectations to benefit in some way from tourist activities in Imbassaí. The process of incorporation of Imbassaí locality as a tourist destination on the North Coast of Bahia begins with the construction of the state highway "Linha Verde" (enlargement of the BA-099) in 1993, which it allowed better access for visitors who would like to know the place, because the Imbassaí locality was practically isolated from towns and villages in the area of municipality of Mata de São João before the construction of the state highway. Before the construction of the state highway "Linha Verde", Imbassaí was inhabited by families who live from manioc plantations, coconut plantation, artisanal fisheries and other agricultural products. At this time it was not yet practiced the tourist activity. The construction of the state highway provided the beginning of interest for tourist visits in Imbassaí. The decision of the state government carry out remaining investments Prodetur-NE from 2008 was fundamental to incorporate Imbassaí to the circuit of tourism in the North Coast. The investments were in sanitation, street layout, professional training projects for tourism, among others. These infrastructure investments, exclusively in the tourist center of Imbassaí, favored the attraction of private investments like: midsize tourist enterprises (large hotels and resorts) and small tourist enterprises (hotels) and they also made to emerge a land market and housing on the rise, resulting in a residential socio-spatial segregation process. On the other hand, little or very little has been done for the benefit of the popular communities around Imbassaí.

Key-words: Tourism. Public policies. Residential socio-spatial segregation; Spatial fragmentation.

LISTA DE SIGLAS

AGERBA	- Agência Reguladora de Transportes Coletivos
APA-LN	- Área de Proteção Ambiental do Litoral Norte da Bahia
BAHIATURSA	- Empresa de Turismo da Bahia S/A
BID	- Banco Interamericano de Desenvolvimento
BNB	- Banco do Nordeste
CAT	- Centro de Atendimento ao Turista
CEPRAM	- Conselho Estadual de Proteção Animal
CETREL	- Empresa de Proteção Ambiental S/A
COMBRATUR	- Comissão Brasileira de Turismo
CONDER	- Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia
CRA	- Conselho Regional de Administração do Estado da Bahia
DERBA	- Departamento de Infraestrutura de Transportes da Bahia
EMBASA	- Empresa Baiana de Águas e Saneamento S/A
EMBRATUR	- Empresa Brasileira de Turismo
EPIA	- Estudo Preliminar de Impacto Ambiental
FUNDEB	- Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica e de Valorização dos Profissionais da Educação
GAMA	- Grupo de Assessoramento ao Meio Ambiente
GIAL	- Gestão Integrada de Ambientes Costeiros
IBGE	- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
INEMA	- Instituto do Meio Ambiente e Recursos Hídricos
MTUR	- Ministério do Turismo
OMT	- Organização Mundial do Turismo
ONU	- Organização das Nações Unidas
OPEP	- Organização dos Países Exportadores de Petróleo
PIB	- Produto Interno Bruto
PNMT	- Programa Nacional de Municipalização do Turismo
PNT	- Plano Nacional de Turismo
PRODETUR-BA	- Programa de Desenvolvimento Turístico da Bahia
PRODETUR-NE	- Programa de Desenvolvimento do Turismo do Nordeste

PSF	- Programa Saúde da Família
RBT	- Teoria Baseada em Recurso
RBV	- Visão Baseada em Recursos
SECULT	- Secretaria de Cultura
SEI	- Superintendência de Estudos Econômicos da Bahia
SEMA	- Secretaria do Meio Ambiente
SETUR	- Secretaria de Turismo
SUDETUR	- Superintendência do Desenvolvimento do Turismo
SUTURSA	- Superintendência de Turismo de Salvador
TIBRAS	- Titânio do Brasil
UFBA	- Universidade Federal da Bahia
VRIO	- Raridade, Imitabilidade, imperfeita e Organização
VRIS	- Raridade, Imitabilidade, imperfeita e Substituibilidade

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Localização de Imbassaí – Bahia, 2015	15
Figura 2 – Estado da Bahia: Regiões de Desenvolvimento Turístico – 1994.....	16
Figura 3 – O ciclo da política pública segundo Howlett; Ramesh, 1995	33
Figura 4 – Regionalização do Prodetur-BA, 2003 – 2020.....	67
Figura 5 – Ciclovia em Imbassaí – 2014.....	76
Figura 6 – Caminhão coletando lixo na localidade de Imbassaí – 2015.....	76
Figura 7 – Passarela no rio Imbassaí – 2014.....	77
Figura 8 – Anúncio de conclusão de obras de esgotamento sanitário de Imbassaí – 2015.....	79
Figura 9 – Estação de tratamento de esgoto do programa “Minha Casa, Minha Vida”, na comunidade Mar Bello, em Imbassaí – 2015.....	83
Figura 10 – Imóveis populares - programa “Minha Casa, Minha Vida”, comunidade Mar Bello, em Imbassaí – 2015.....	84
Figura 11 – Pousada em Imbassaí – 2014.....	86
Figura 12 – Barracas na praia à beira do rio Imbassaí – 2007.....	87
Figura 13 – Cadeiras de barracas de praia na beira do rio Imbassaí – 2007.....	88
Figura 14 – Conjunto de bares na praia de Imbassaí – 2015.....	95
Figura 15 – Obras inacabadas dos quiosques de Imbassaí – 2015.....	101
Figura 16 – Jangada no rio Imbassaí – 2015.....	103
Figura 17 – Organização não governamental: Instituto Imbassaí – 2015.....	113
Figura 18 – Localização das comunidades do entorno de Imbassaí – 2015.....	117
Figura 19 – Comunidades do entorno de Imbassaí: estrada de acesso na comunidade Haras – 2015.....	117
Figura 20 – Comunidades do entorno de Imbassaí: acesso principal à comunidade Mar Bello – 2015.....	118
Figura 21 – Comunidades do entorno de Imbassaí: acesso principal à comunidade Jardim Imbassaí – 2015.....	119

LISTA DE GRÁFICOS

Tabela 1 – Metas Globais do Prodetur-NE em 1999.....	65
Tabela 2 – Síntese das ações financiadas pelo Prodetur-NE em Imbassaí – 2014.....	77
Tabela 3 – Preço de hospedagem em pousadas 3 estrelas em Imbassaí e Praia do Forte – 2015.....	89
Tabela 4 – Imbassaí: origem dos turistas – 2015.....	91
Tabela 5 – Imbassaí: tipo de estadia do turista – 2015.....	93
Tabela 6 – Comerciantes de Imbassaí: local de origem – 2015.....	98
Tabela 7 – População do núcleo turístico de Imbassaí: local de nascimento – 2015.....	106
Tabela 8 – População do núcleo turístico de Imbassaí: grau de instrução dos moradores – 2015.....	106
Tabela 9 – Comunidades do entorno de Imbassaí: escolaridade – 2015.....	120
Tabela 10 – Comunidades do entorno de Imbassaí: ocupação dos moradores – 2015.....	122
Tabela 11 – Comunidades do entorno de Imbassaí: renda familiar – 2015.....	122
Tabela 12 – Comunidades do entorno de Imbassaí: motivos que os levaram a residir nas proximidades de Imbassaí – 2015.....	123

LISTA DE TABELAS

Gráfico 1 – Prodetur/NE II - Investimento por Zona Turística (em %) – 2012.....	68
Gráfico 2 – Taxa de crescimento do PIB, períodos dos Governos recentes, 990-2014.....	89
Gráfico 3 – Quantidade de dias que os turistas pretendem ficar em Imbassáí – 2015.....	92
Gráfico 4 – Impressões por parte dos visitantes quanto às transformações em Imbassáí – 2015.....	94
Gráfico 5 – Comerciantes de Imbassáí: tempo que possui comércio nesta localidade – 2015.....	98
Gráfico 6 – Avaliação dos donos de pousadas sobre os investimentos governamentais no turismo em Imbassáí – 2015.....	104
Gráfico 7 – População do núcleo turístico de Imbassáí: renda familiar – 2015....	107
Gráfico 8 – Satisfação com a infraestrutura local – 2015.....	108
Gráfico 9 – Percepção dos moradores do núcleo turístico de Imbassáí antes dos investimentos no turismo antes de 1992 – 2015.....	110
Gráfico 10 –Mudanças observadas pela população do núcleo turístico de Imbassáí após os investimentos no turismo – 2015.....	111
Gráfico 11 –Benefícios observados pela população do núcleo turístico de Imbassáí após os investimentos no turismo – 2015.....	112
Gráfico 12 –Avaliação da população do núcleo turístico de Imbassáí após os investimentos no turismo nesta localidade – 2015.....	114
Gráfico 13 –Local de origem da população das comunidades do entorno da vila de Imbassáí – 2015.....	121
Gráfico 14 –Comunidades do entorno de Imbassáí: possibilidade de a população se beneficiar da atividade turística – 2015.....	124
Gráfico 15 –Comunidades do entorno de Imbassáí: grau de satisfação com a infraestrutura local – 2015.....	125

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	14
1.1 QUESTÕES DE PESQUISA	19
1.2 OBJETIVOS	19
1.3 JUSTIFICATIVA	20
1.4 PROCEDIMENTOS DE PESQUISA	20
1.5 ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO	23
2 O ESPAÇO GEOGRÁFICO E A RELAÇÃO ENTRE REDES GEOGRÁFICAS E ESCALAS ESPACIAIS	24
2.1 AS REDES GEOGRÁFICAS E AS ESCALAS ESPACIAIS NA PRODUÇÃO DO ESPAÇO GEOGRÁFICO	25
2.2 TURISMO E VANTAGENS COMPETITIVAS: AS ESTRATÉGIAS DAS GRANDES CORPORações PARA A SUPERAÇÃO DE OBSTÁCULOS NO MERCADO	29
2.3 AS POLÍTICAS PÚBLICAS E O PROCESSO DE PRODUÇÃO DO ESPAÇO LOCAL	32
2.4 O DISCURSO DO DESENVOLVIMENTO NA REALIDADE DE UM PAÍS “PERIFÉRICO”	36
3 A EVOLUÇÃO DO TURISMO NO MUNDO E NO BRASIL	40
3.1 O INÍCIO DA MASSIFICAÇÃO DO TURISMO	43
3.2 IMPACTOS DO TURISMO	46
3.3 TURISMO DE SOL E PRAIA	50
3.4 TURISMO NO BRASIL	52
3.4.1 O planejamento da atividade turística no Brasil	54
4 TURISMO NA BAHIA E NO LITORAL NORTE DO ESTADO	56
4.1 TURISMO NO LITORAL NORTE DA BAHIA	58
4.2 PRODETUR-BA: PRIMEIRA ETAPA	63
4.3 PRODETUR-BA: SEGUNDA ETAPA	66
5 AS PRINCIPAIS TRANSFORMAÇÕES SOCIOESPACIAIS OCORRIDAS EM IMBASSAÍ ENTRE 1992 E 2015 E O SEU “MOTOR GERADOR”	69
5.1 IMBASSAÍ ANTES DA CONSTRUÇÃO DA RODOVIA BA-099 - PRIMEIRO PERÍODO (ANTES DE 1993)	70
5.2 IMBASSAÍ APÓS A CONSTRUÇÃO DA RODOVIA BA-099 “LINHA VERDE” E	

ANTES DO PRODETUR-NE – SEGUNDO PERÍODO (1993 A 2007).....	71
5.2.1 A ocupação do solo e os riscos ambientais em Imbassaí.....	71
5.3 AS AÇÕES DO GOVERNO NO CONTEXTO DO PRODETUR EM IMBASSAÍ.....	75
5.4 IMBASSAÍ DEPOIS DO PRODETUR – TERCEIRO PERÍODO (2008 A 2015)	85
6 AS DEMANDAS DOS GRUPOS DE INTERESSE NO TURISMO EM IMBASSAÍ.....	91
6.1 TURISTAS EM IMBASSAÍ	91
6.2.1 A opinião dos comerciantes.....	97
6.2.2 O comércio informal.....	99
6.2.3 Os barraqueiros.....	101
6.2.4 Os jangadeiros	102
6.3 AS IMPRESSÕES DOS DONOS E GERENTES DE POUSADAS SOBRE AS OBRAS DO PRODETUR EM IMBASSAÍ	104
6.4 CONDIÇÕES DE VIDA DA POPULAÇÃO DO NÚCLEO TURÍSTICO DE IMBASSAÍ	106
6.5 INTERAÇÕES SOCIOESPACIAIS (ECONÔMICAS, FUNCIONAIS) ENTRE A ÁREA TURÍSTICA DE IMBASSAÍ E SEU ENTORNO	116
7 CONSIDERAÇÕES FINAIS	131
REFERÊNCIAS	
APÊNCICES	
ANEXOS	

1 INTRODUÇÃO

As atividades empreendidas pelos agentes sociais em seu conjunto constituem fatores de transformação do espaço geográfico. O turismo, inegavelmente, cumpre essa função. Este, muitas vezes é concebido como a solução de diversos problemas socioeconômicos para as localidades receptoras de visitantes e suas respectivas populações; isso por conta da potencialidade de geração de emprego e renda, proporcionada pelos múltiplos serviços e circulação de riqueza, orientada pela exploração das atividades turísticas em dado lugar. Porém, as implicações que esta atividade desencadeia ou potencializa podem ir além dos efeitos positivos, abrangendo também efeitos negativos, como: impactos ambientais (desmatamento, poluição de rios e mananciais etc.), aumento da criminalidade (tráfico de drogas, violência, prostituição dentre outros), valorização excessiva dos imóveis, favelização, comprometimento das espontaneidades culturais, entre muitos outros. Esses efeitos acabam, muitas vezes, não sendo percebidos pelos usuários desta atividade, ou, até mesmo, negligenciados pelos governantes e pelos empreendedores do turismo.

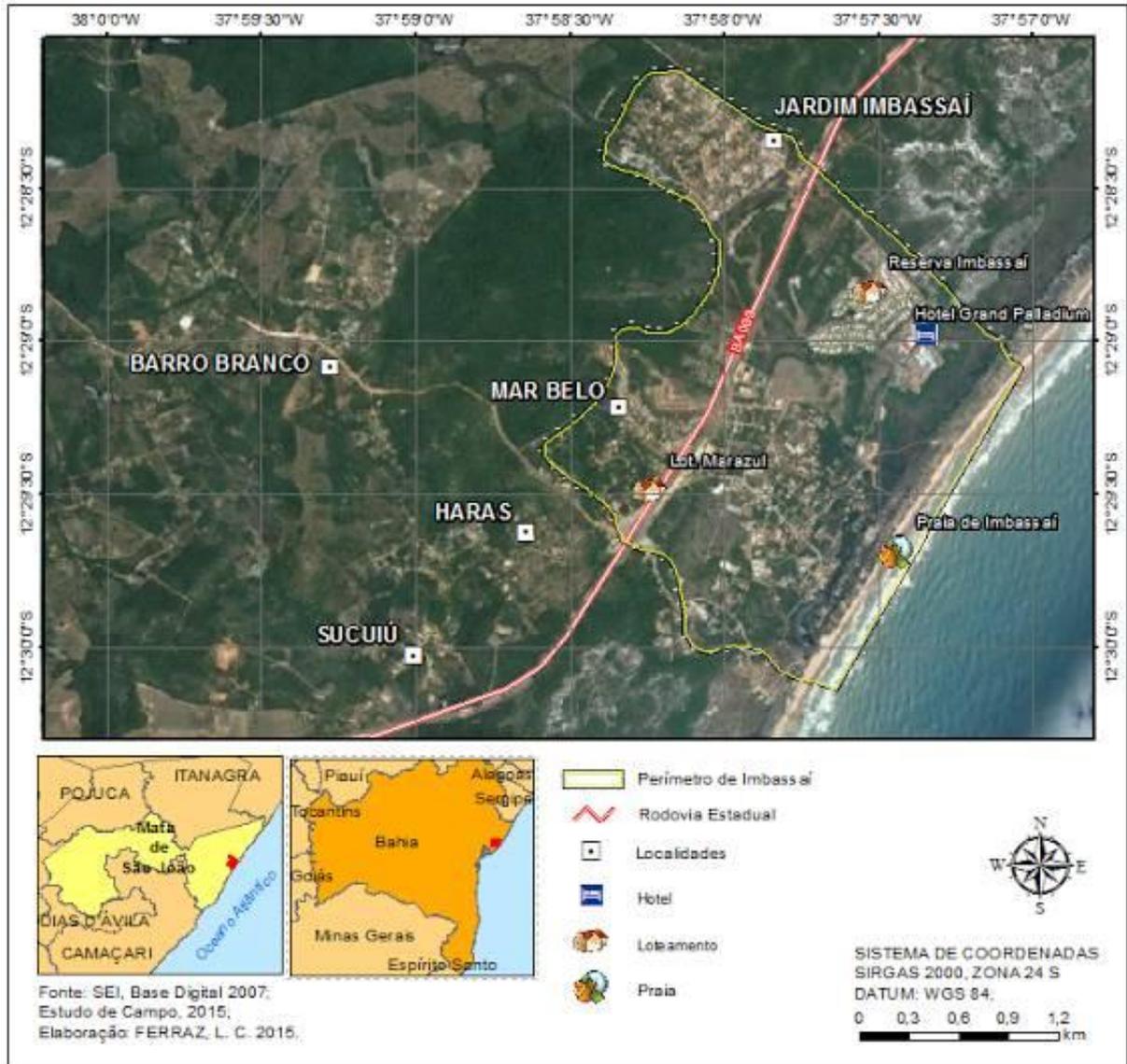
O impacto que esta atividade causa nas economias locais sugere o debate sobre tais efeitos para entendê-los e buscar sua superação. Para que os efeitos positivos prevaleçam sobre os negativos é necessária uma minuciosa gestão por parte do poder público e dos respectivos agentes sociais envolvidos com a atividade turística. Dessa maneira, as ações sobre como é realizada a atividade turística são fundamentais para a adequada condução da mesma, principalmente em áreas litorâneas.

No caso de Imbassaí, uma localidade à beira mar, no município de Mata de São João, litoral norte da Bahia, onde se desenvolve a atividade turística (Figura 1), o crescimento do turismo vem sendo intensificado a cada ano e, por conta disso, a atenção mais cuidadosa para a gestão do território é fundamental. Caso não haja uma gestão adequada deste território, os danos que esta atividade pode causar podem ser muito graves, e o que parece ser o princípio de geração de riqueza e possibilidade de desenvolvimento pode significar exatamente o contrário.

Como exemplo de incentivo ao desenvolvimento da atividade turística pode-se destacar o Programa de Desenvolvimento Turístico (Prodetur-BA). Este programa fez parte de um plano estratégico de desenvolvimento turístico na Bahia, e que

começou a ser elaborado em 1991, a partir da contratação de consultorias para a identificação de localidades com potencial turístico no estado da Bahia¹.

Figura 1 – Localização de Imbassai – Bahia, 2015

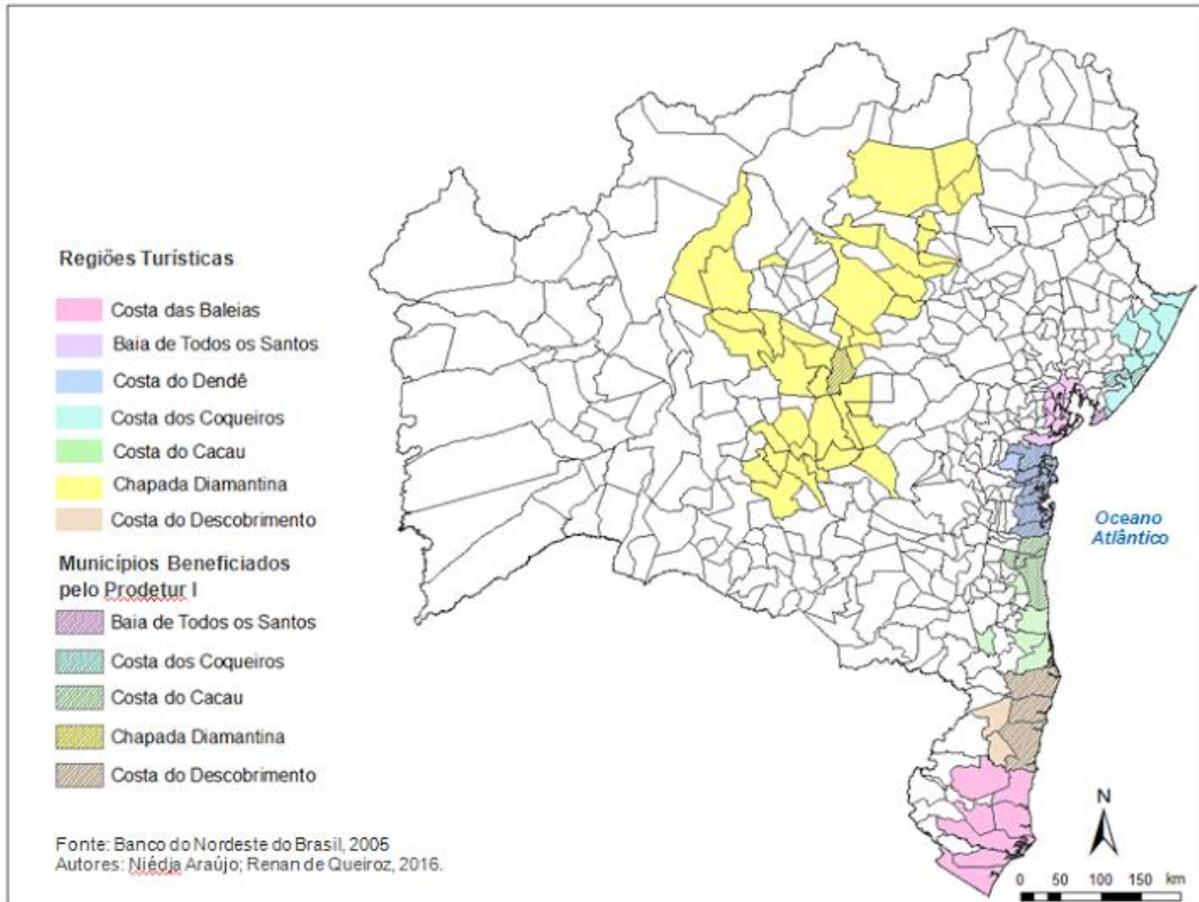


Com esta ação foram definidas sete zonas turísticas (Figura 2) nas quais o Governo do estado passou a promover uma série de ações, com a implantação de infraestrutura para fomentar o desenvolvimento do turismo. O Prodetur-BA teve sua conclusão no ano de 1992, para vigência até o ano de 2005. Até o ano de 1994 os investimentos e captação de recursos se davam exclusivamente pelo governo do estado da Bahia. A partir de 1995, este programa passou a contar também com

¹ Quando menciono Prodetur Bahia, entende-se Prodetur-BA.

recursos do Programa de Desenvolvimento do Turismo do Nordeste (Prodetur-NE). Este programa foi voltado essencialmente para financiar infraestrutura urbana, aeroportos, rodovias e saneamento (84% das inversões do programa).

Figura 2 – Estado da Bahia: Regiões de Desenvolvimento Turístico - 1994



O Prodetur-NE² foi elaborado e desenvolvido pelos Governos de nove estados do Nordeste, além do norte de Minas Gerais e do Espírito Santo, apoiado pelo Governo federal, com parte do financiamento pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), com os recursos alocados no banco do Nordeste.

Pensado para ter uma duração de 25 anos, este programa foi dividido em duas etapas e teve como objetivo principal melhorar a qualidade de vida da população que reside nos Polos Turísticos situados nos estados participantes do Programa. Na Bahia, nessa primeira fase do Prodetur-NE foram selecionados os municípios que tinham mais representatividade para as economias de cada região

² Quando menciono Prodetur Nordeste, entende-se Prodetur-NE.

turística, sendo: Cairu, Camamu, Marauá, Valença (Costa do Dendê); Camaçari, Lauro de Freitas, Mata de São João (Costa dos Coqueiros); Itacaré (Costa do Cacau); Itaparica, Vera Cruz (Baía de Todos os Santos); Porto Seguro e Santa Cruz Cabralia (Costa do Descobrimento).

Na primeira fase do Prodetur-NE não houve investimentos que atingiram diretamente a localidade de Imbassaí. Porém, alguns investimentos atingiram indiretamente esta localidade, a exemplo da implantação da segunda etapa da rodovia estadual BA-099, denominada “Linha Verde”, em 1993, bem como a implantação da infraestrutura em Praia do Forte, que contribuiu para que a localidade de Imbassaí começasse a atrair mais turistas e empresários para as suas proximidades.

Na segunda fase do Prodetur-NE, a partir de 2007, a localidade de Imbassaí foi contemplada com investimentos que ocasionaram transformações fundamentais na infraestrutura local. Até o ano de 2007, antes de receber os investimentos, esta localidade se caracterizava por seu aspecto rústico, com difícil acesso e ruas sem pavimentação, com um turismo ainda pouco explorado. A partir dos investimentos do Prodetur-NE, a localidade passou a despertar o interesse de diversos empresários e muitas mudanças passaram a ocorrer, principalmente na infraestrutura hoteleira e de serviços, recebendo, desde então, novos investimentos públicos e privados.

Segundo os dados do censo demográfico, em 2010, a área referente ao núcleo turístico de Imbassaí contava com uma população total de 750 pessoas e 565 domicílios; e a parte de seu entorno tinha 2.067 habitantes e 1.488 domicílios; ao todo, a população de Imbassaí somava 2.817 habitantes e 2.053 domicílios (IBGE, 2010).

De modo geral, uma das principais inquietações que motivou o desenvolvimento desta pesquisa foi o fato da necessidade de se conhecer até que ponto os objetivos do Prodetur-NE realmente vêm sendo alcançados em sua concretude, sobretudo melhorar a qualidade de vida da população envolvida, além das principais implicações na produção do espaço geográfico em Imbassaí.

Mata de São João é hoje o município do Litoral Norte baiano mais importante em relação ao montante de investimentos relacionados ao setor hoteleiro/turístico, como afirma Gomes Sobrinho (2013), ao se referir que, nos últimos 10 anos, 50% dos investimentos públicos e privados provenientes do programa Prodetur-NE foram investidos no litoral deste município para possibilitar a implantação de

megaempreendimentos turísticos (*resorts*, condomínios residenciais *services*) voltados para o mercado nacional e internacional. Vale destacar que quase a totalidade desses investimentos fica em Costa do Sauípe e Praia do Forte, restando a menor parte para Imbassaí, que tem um turismo com característica mais regional, de excursão etc. Assim, o litoral do município se tornou um dos principais destinos turísticos da Bahia e do Brasil, detentor de um alto padrão de serviços, que reúne resorts, pousadas luxuosas e restaurantes de várias nacionalidades.

Nesta pesquisa observou-se que o abastecimento de comidas e bebidas dos meios de hospedagem local, geralmente não é realizado com mercadorias adquiridas no comércio local, não contribuindo para criar sinergias com a economia local e do entorno. Frequentemente o Governo oferece vantagens a esses empreendimentos como, por exemplo, suporte na infraestrutura e isenção fiscal para a atração e instalação dos mesmos.

No entorno do núcleo turístico da localidade de Imbassaí surgiram áreas residenciais populares assemelhadas a favelas, ocupadas por uma população pobre. Essas áreas possuem infraestrutura urbana precária, onde reside uma população com expectativa de se beneficiar do turismo local. Estes vieram de outras localidades, atraídos pelo crescimento da atividade turística na região, porém, trata-se de uma população desqualificada profissionalmente, o que faz com que não sejam absorvidos efetivamente pelo setor turístico e, quando muito, acaba atuando no comércio informal na área turística da localidade, para manter a sua sobrevivência. Além disso, pode-se citar outras características dessas comunidades, como o crescimento da violência, a dificuldade de transporte e a degradação ambiental. Esta última acaba ficando comprometida, pois essas comunidades não dispõem de esgotamento sanitário e, por conta disso, algumas residências acabam despejando os dejetos em rios e lagoas, causando o comprometimento das águas superficiais, subterrâneas e mananciais.

Portanto, diante da precariedade de infraestrutura em que se encontram essas áreas do entorno do núcleo turístico da localidade de Imbassaí é que se revelam as contradições, onde, de um lado da rodovia BA-099 estão localizadas áreas valorizadas pelo capital e, do outro lado, as áreas desvalorizadas e esquecidas pelo poder público, pois as demandas dessa população raramente são atendidas.

1.1 QUESTÕES DE PESQUISA

O planejamento do Governo estadual para o turismo na Bahia, a partir de 1990, estabeleceu espaços prioritários e promoveu uma regionalização, definindo, concomitantemente, princípios, estratégias e modelos para o desenvolvimento do turismo. Isso envolve a escolha de projetos e a definição de estratégias de ações visando o crescimento do setor turístico e seus desdobramentos na economia regional. O Prodetur-NE é um dos programas que visa essas estratégias, e tem em seu objetivo a construção de uma alternativa econômica para os investidores e que, por consequência, atinge parte da população local com a ocupação profissional nos empreendimentos turísticos.

Para entender a relação entre os investimentos econômicos e na infraestrutura local para o turismo em Imbassaí e o processo de produção do espaço local, foram elaboradas as seguintes questões de pesquisa:

- a) Quais as principais transformações socioespaciais ocorridas em Imbassaí entre 1992 e 2015 e qual o seu “motor gerador”?
- b) Quais as principais ações implementadas pelo Prodetur-BA e do Prodetur-NE e de que forma elas contribuem para gerar riqueza e proporcionar melhorias nas condições de vida da população local e do entorno próximo a Imbassaí?
- c) Há interações socioespaciais (econômicas, funcionais) entre a área turística de Imbassaí e seu entorno? Em que condições isso ocorre e qual a sua intensidade?

1.2 OBJETIVOS

No sentido de subsidiar as respostas para as questões de pesquisa, o objetivo principal deste estudo é investigar as relações entre as demandas dos grupos de interesse³ no turismo em Imbassaí (associações, empresários, pequenos comerciantes, barraqueiros, jangadeiros, população local), as ações do Governo no contexto do Prodetur-BA e Prodetur-NE, e suas implicações no processo de produção do espaço geográfico local entre 1992 e 2015. Em relação aos objetivos específicos, pretende-se: verificar quais são os investimentos já existentes e futuros

³ Refere-se a grupos de pessoas que compartilham de pelo menos um interesse comum e que atuam em prol do seu objetivo, nesse caso, o beneficiamento através da atividade turística.

para o setor turístico em Imbassaí; verificar e analisar como ocorreram as ações dos investimentos turísticos no âmbito dos referidos programas de governo em Imbassaí; identificar e analisar de que maneira e em que condições a população e as áreas no entorno do núcleo turístico de Imbassaí participam do negócio do turismo nessa localidade.

1.3 JUSTIFICATIVA

Nos últimos anos, o Governo estadual realizou uma série de investimentos no setor turístico, construindo infraestrutura em diversas localidades com potencialidade para o turismo. Uma dessas localidades é Imbassaí, que possui uma paisagem geográfica que funciona como forte atrativo de visitantes, fator este que movimenta a economia local e vem proporcionando o crescimento desta atividade, impactando diretamente na vida da população.

Diante dessa realidade, a pesquisa justifica-se pela necessidade de se compreender as diversas facetas que envolvem esta atividade, com o objetivo de evidenciar as possíveis contradições implícitas a ela, a exemplo do surgimento e consolidação de favelas em suas proximidades, onde famílias empobrecidas se reproduzem na expectativa de alguma maneira se beneficiar com o turismo em Imbassaí.

1.4 PROCEDIMENTOS DE PESQUISA

A metodologia utilizada ao longo da pesquisa foi dividida em dois momentos. No primeiro momento foi feito um levantamento de informações secundárias em bibliotecas, bases de dados, sites e portais institucionais, análise de documentos públicos e privados, publicações periódicas e avulsas, e mapas pertinentes ao contexto desta pesquisa. O segundo momento foi pautado no trabalho de campo, onde ocorreu a observação não-participante, com a coleta de informações diretas com os sujeitos locais, destacando-se os profissionais que atuam direta e indiretamente na cadeia produtiva do turismo; representantes do poder público, representantes das comunidades e do terceiro setor atuantes em Imbassaí.

Em relação ao trabalho de campo foi usada a técnica de entrevista semiestruturada, uma vez que a mesma possibilita maior flexibilidade na coleta das

informações, o que permitiu reconstruir e adaptar algumas indagações eventuais que surgiram no decorrer das entrevistas. Estas foram aplicadas aos agentes relevantes para esta pesquisa, sendo eles: representantes do poder público e das associações de moradores, comerciantes, barraqueiros e jangadeiros.

Para Triviños (1987) a entrevista semiestruturada caracteriza-se em questionamentos que são apoiados em teorias e hipóteses que se relacionam ao tema da pesquisa. Os questionamentos podem conduzir novas hipóteses surgidas a partir das respostas dos informantes. O foco principal da entrevista favorece não só a descrição dos fenômenos de interesse da pesquisa, mas também sua explicação e a compreensão de sua totalidade.

Foram utilizados também questionários com perguntas abertas e fechadas. Para isso, utilizou-se a amostragem aleatória simples. Com base na Sinopse por Setores Censitários do IBGE, para o recenseamento de 2010, foram colhidas as informações por setor censitário na localidade de Imbassaí. Foram identificados os setores censitários correspondentes ao núcleo turístico de Imbassaí e o das comunidades de seu entorno. No núcleo turístico de Imbassaí, a população total era de 750 habitantes; nas comunidades do entorno: Jardim Imbassaí, Mar Bello, Barro Branco, respectivamente, a população total era de 601, 401, 261, habitantes; nas comunidades de Haras e Sucuiu, vizinhas, constitui um setor censitário único, com 804 habitantes, com um adensamento de tamanho semelhante pela imagem do Google Earth, com isso, optou-se por dividir em partes iguais o tamanho da população para fazer o levantamento, o que resultou no cálculo de 40 questionários para a amostra, sendo 20 para cada comunidade.

Para o cálculo da amostra, utilizou-se a seguinte expressão para populações finitas (GIL, 2006: 97):

$$n = \frac{\delta^2 p. q. N}{e^2 (N - 1) + \delta^2 p. q}$$

Onde:

n = Tamanho da amostra.

δ^2 = Nível de confiança estabelecido, expresso em número de desvio padrão.

Foi utilizado um grau de confiança de 68% (área compreendida por um desvio padrão à esquerda e à direita da média).

p = Percentagem com a qual o fenômeno se verifica = 50%.

q = Percentagem complementar = 50%.

N = Tamanho da população

e² = Erro máximo permitido. Utilizou-se um erro de amostragem de 5%.

Definido o tamanho da amostra (103 questionários) para a população das cinco comunidades do entorno de Imbassaí, passou-se ao cálculo da fração amostral: fração amostral = tamanho da amostra ÷ tamanho da população. Sendo assim, para a comunidade de Jardim Imbassaí, a amostra foi de 30 questionários; para a comunidade de Mar Bello, a amostra foi de 20 questionários; em Barro Branco, o tamanho da amostra foi de 13 questionários. Para as comunidades de Haras e Sucuiu, foram 20 questionários para cada.

Para os visitantes (99 questionários), utilizou-se o cálculo para populações infinitas:

$$n = \sigma^2 \times p \times q \div e^2$$

Onde:

n = tamanho da amostra

σ = nível de confiança

p = porcentagem do fenômeno

q = porcentagem complementar (100-p)

e = erro máximo admitido

O registro fotográfico também fez parte dos procedimentos, o que possibilitou um apoio na análise e explicitação dos fatos investigados no trabalho de campo.

Para o desenvolvimento desta pesquisa foi escolhido o método dialético, em razão de a lógica dialética incluir as contradições existentes na realidade (LEFEBVRE, 1983), inclusive, captar as tendências apresentadas pelo fato ou fenômeno investigado.

A utilização deste método permitiu analisar de maneira crítica o objeto pesquisado, acarretando um estudo reflexivo, fato que permitiu que as diversas facetas existentes fossem reveladas ao longo da pesquisa.

1.5 ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO

Esta dissertação está estruturada em quatro capítulos, além da introdução e das considerações finais.

Na introdução faz-se uma breve descrição sobre o turismo e a importância da sua gestão espacial e das políticas de turismo para uma adequada condução desta atividade. Além disso, aborda o contexto no qual se deu a escolha e o tipo de investimento em Imbassaí. Nesta, também estão contidas a localização e caracterização da área de estudo, as questões de pesquisa, os objetivos, a justificativa e procedimentos de pesquisa.

No segundo capítulo abordam-se os conceitos de espaço geográfico e a relação entre redes geográficas e escalas espaciais, articulando com a discussão sobre as políticas públicas e sua interação com os sujeitos privados no sentido de compreender o processo de produção do espaço geográfico em Imbassaí. Por fim, a discussão se deu em torno do conceito de desenvolvimento e as críticas ao termo.

O terceiro capítulo aborda a expansão do turismo no estado da Bahia, partindo da escala mundial, nacional e regional, chegando ao recorte do Litoral Norte da Bahia. Também se discute os investimentos do Prodetur⁴ em suas etapas, no sentido de subsidiar a modalidade de turismo “sol e praia”, sua massificação e suas possíveis implicações.

O quarto capítulo analisa as principais transformações socioespaciais ocorridas em Imbassaí entre 1992 e 2015 e o “motor gerador” dessas transformações, baseando-se nos investimentos públicos e privados ocorridos nesse período, nessa localidade.

O quinto capítulo diz respeito às demandas dos grupos de interesse no turismo, condições de vida da população de Imbassaí, interações socioespaciais (econômicas, funcionais) entre o núcleo turístico de Imbassaí e seu entorno, com base nos dados obtidos no trabalho de campo.

O sexto e último capítulo corresponde às considerações finais, as quais apresentam recomendações como subsídios para a gestão do espaço pesquisado, além das conclusões.

⁴ Quando me referir a Prodetur Nordeste e Bahia, escrevo Prodetur.

2 O ESPAÇO GEOGRÁFICO E A RELAÇÃO ENTRE REDES GEOGRÁFICAS E ESCALAS ESPACIAIS

Para o esclarecimento de algumas questões importantes, faz-se necessário uma reflexão acerca dos conceitos que são abordados neste estudo. Primeiramente, é fundamental termos a compreensão de que existe um problema básico do fenômeno que a abordagem geográfica do real enfrenta ao articular a dimensão espacial local e outras escalas geográficas (CASTRO, 2000). Assim, deve-se ter cuidado com a ambiguidade do termo “escala”, pois este pode apresentar vários sentidos. Sobre isso, Castro (2000) afirma que

O empirismo geográfico satisfez-se, durante muito tempo, com a objetividade geométrica associando a escala geográfica à cartográfica, integrando analiticamente, com base nessa associação, problemas independentes como níveis de análise, níveis de conceituação, níveis de intervenção e níveis de realidade à noção de escala. Tudo reduzia-se e solucionava-se nas diferentes diferenciações cartográficas, confundindo-se a escala fração com a escala extensão, tomando-se o mapa pelo terreno (CASTRO, 2000: 118-119).

Sendo assim, o pesquisador precisa estar atento a estas questões para que não haja equívocos no momento da utilização dos conceitos, pois é muito comum recorrer ao seu significado mais simples, que está relacionado à medida de representação gráfica (redução ou ampliação) de área. Ao conceber o recorte espacial em que a realidade se manifesta, esta simplicidade matemática acaba ofuscando a relação do fenômeno com suas dimensões socioespaciais pertinentes próximas e distantes, que, não raro, são transescalares. Este recorte supõe uma concepção que informa uma percepção dos processos socioespaciais e sua respectiva forma espacial, ou seja, tentar compreender a totalidade a partir de sua concretude numa escala pertinente (CASTRO, 2000).

Em relação a isso, alguns autores reforçam esta preocupação, alertando sobre os cuidados que os pesquisadores devem ter na utilização do conceito de escala espacial, onde

Na verdade, os geógrafos, por terem consagrado a carta topográfica – esse primeiro modelo geométrico-matemático – adotaram o conceito de escala tal como foi definido e empregado pela cartografia. As consequências deste empréstimo têm sido consideráveis para a Geografia porque esta não dispõe, de fato, de um conceito próprio de escala e não é evidente que o da cartografia lhe seja apropriado (RACINI; RAFFESTIN; RUFFY, 1983: 125).

No caso deste estudo, o conceito de escala é utilizado para nortear as questões da inter-relação espacial desde o local até o global. Braudel (1979 apud SANTOS, Milton, 2006: 182) afirma que “[...] podemos descobrir o movimento global através dos movimentos particulares”, pois como os fenômenos universais, a exemplo do capitalismo não ocorrem de maneira isolada, a sua transformação atinge várias partes. Portanto, o local pode revelar as características do global, já que um está em sintonia com o outro.

Em relação à reprodução das desigualdades da nossa sociedade e do sistema capitalista é importante entendermos que parte dos efeitos do sistema socioeconômico vigente sobre a geração e manutenção de desigualdades no planeta pode ser explicada partindo das escalas intermediárias (regional/nacional), diante de um mundo globalizado e, paradoxalmente, com realidades local-identitárias fortemente enraizadas. Portanto, o contexto das reflexões sobre os fatos ou fenômenos em estudo se resolve quase sempre entrelaçando as três esferas espaciais: global, regional e local.

Assim, percebe-se que, geralmente, as reflexões partem da análise das escalas intermediárias e a elas retorne para que seja possível se chegar a uma ideia de totalidade pertinente aos fatos/fenômenos, sendo possível revelar as contradições do sistema capitalista em diferentes porções do espaço geográfico, em razão do seu caráter universalizante.

2.1 AS REDES GEOGRÁFICAS E AS ESCALAS ESPACIAIS NA PRODUÇÃO DO ESPAÇO GEOGRÁFICO

Utiliza-se o conceito de escala nesta pesquisa para nortear as questões da inter-relação espacial desde o local até o global e a mediação dessa inter-relação se dá através das redes geográficas, que são portadoras das ações dos agentes sociais. Sobre as redes geográficas é importante salientar que, para que haja uma verdadeira compreensão do seu funcionamento, estas devem ser compreendidas em associação com as escalas espaciais.

De acordo com Dias, L., (2007), a origem da palavra rede vem do latim *retis* e surge no século XII para designar o conjunto de fios entrelaçados, linhas e nós. Mesmo na antiguidade, em que a palavra rede ainda não existia, ela já era associada à técnica de “[...] tecelagem composta de fios entrelaçados e servia para

capturar pequenos animais” (DIAS, L., 2007: 14). Com o passar do tempo esse termo ganhou novos significados, sendo associado também ao corpo humano. Sobre isso, Dias (2007) ressalta que a grande ruptura na nova abordagem sobre o conceito de rede se deu na segunda metade do século XVIII, deixando de lado a sua associação com o corpo humano para ser utilizado nas representações do espaço geográfico.

Hoje, este termo não está mais ligado somente a uma ideia de organismo, mas faz referência também à técnica. Para Santos, Milton, (2001), pode-se admitir duas grandes matrizes em que as definições e conceituações de rede se enquadram: a que considera apenas seu aspecto, a sua materialidade, e a que leva em conta o dado social.

O espaço geográfico é composto por um denso emaranhado conjunto de redes, por meio das quais trafegam variados tipos de fluxos. Estes fluxos vêm se tornando cada vez mais intensos e mais complexos, o que, conseqüentemente, amplia as necessidades de mais meios de circulação e maior eficiência. Com o advento da globalização do capitalismo, juntamente com a evolução dos transportes e telecomunicações dotados cada vez mais de tecnologia avançada, fez com que os fluxos ultrapassassem cada vez mais os limites dos Estados nacionais, passando a ser difundidos pelo espaço mundial.

Pode-se considerar também que “[...] as redes são a nova morfologia social de nossas sociedades, e a difusão da lógica de redes modifica de forma substancial a operação e os resultados dos processos produtivos e de experiência, poder e cultura” (CASTELLS, 1999: 497). É nesse sentido que, no período atual da nossa sociedade exerce forte influência na produção do espaço. A ampliação das redes geográficas, por exemplo, possibilita a ampliação das relações políticas, econômicas, sociais e culturais entre os diversos lugares do mundo em diferentes escalas.

É necessário compreender a lógica das redes e do espaço geográfico, e reconhecer que estas são distintas, apesar de elas se articularem entre si. Para que esta ideia fique mais clara, por exemplo, é necessário entender que na lógica das redes os atores as criam, modelam e regulam, utilizando suas estratégias para projetá-las e identifica-las (CASTELLS, 1999).

No que diz respeito à implantação e desenvolvimento do turismo em Imbassaí, o Estado interveio de forma consistente, transformando a realidade local a

partir de diversas modificações na infraestrutura, normas de uso, de modo a atrair novos investimentos e consolidar a atividade turística nesta localidade, pois se observa claramente uma intensificação desta atividade econômica e a chegada de novos empreendimentos, com operações dos agentes nas distintas escalas.

As empresas têm no espaço geográfico a base para utilização das infraestruturas para seu funcionamento. Para Santos, Milton, (2006), a ideia de redes é inseparável da questão do poder. Os atores hegemônicos são os grandes beneficiários das múltiplas funções das redes e, em um mundo globalizado no qual estamos vivendo, a fluidez (circulação de capital, mercadorias, pessoas etc.) acaba se tornando um suporte para a competitividade, fazendo com que esses atores (empresários) obtenham privilégios na sua utilização. “A produção da fluidez é um empreendimento conjunto do poder público e do setor privado” (SANTOS, Milton, 2006: 187).

É importante salientar que as redes também são fundamentais para o funcionamento das escalas. Segundo Corrêa (2010: 110), “[...] a escala, a forma espacial e a conexão são as características que constituem a dimensão espacial de análise das redes geográficas”. Sobre esta relação entre redes e escalas, Dias (2000) salienta que

À escala planetária ou nacional, as redes são portadoras de ordem – através delas as grandes corporações se articulam, reduzindo o tempo de circulação de todas as escalas nas quais elas operam; o ponto crucial é a busca de um ritmo, mundial ou nacional, beneficiando-se de escalas gerais de produtividade, de circulação e de trocas. Na escala local, estas mesmas redes são muitas vezes portadoras de desordem – numa velocidade sem precedentes, engendram processos de exclusão social, marginalizam centros urbanos que tirava sua força dos laços de proximidade geográfica e alteram mercados de trabalho (DIAS, L., 2000: 154).

Assim, percebe-se a relação intrínseca existente entre as redes geográficas e as escalas espaciais no processo de produção do espaço. Outra questão a ser considerada é que a localização geográfica acaba influenciando as ações dos agentes sociais em determinada parcela do espaço geográfico, onde exista o interesse de realização de algo de seu proveito.

Segundo Corrêa (2010), as grandes corporações desempenham um papel fundamental na organização do espaço. É a chamada seletividade espacial, onde uma determinada empresa decide a sua instalação em determinado lugar, de acordo com a disponibilidade de atributos do seu interesse, como: disponibilidade de

matéria prima, de mão-de-obra, proximidade de portos etc. Além disso, “[...] ao remodelar a sua organização espacial, o seu território, a corporação interfere na organização espacial global, de ampla porção de um país ou região” (CORRÊA, 1992: 117). São maneiras que as grandes corporações utilizam para gerir parcelas do espaço geográfico, as quais selecionam, fragmentam, reproduzem e até mesmo marginalizam, de acordo com os seus interesses.

Diante disso, a fragmentação do espaço geográfico também se torna inevitável no contexto do sistema capitalista, onde determinados locais acabam supervalorizados em detrimento de outros, o que não seria diferente, tendo em vista a lei geral do desenvolvimento desigual e combinado do capitalismo (TROTSKY, 1967), que implica o desenvolvimento geograficamente desigual (SMITH, 1988).

Sendo assim, a produção de determinada parcela do espaço geográfico pode sofrer influências externas na sua organização. Os empreendimentos turísticos são um exemplo dessa lógica de interação espacial entre o próximo e o distante. Nesse sentido, Santos, Milton, (2001) afirma que

[...] o modelo hegemônico é planejado para ser, em sua ação individual, indiferente ao seu entorno. Mas este de algum modo se opõe à plenitude dessa hegemonia. Esta, porém, é exercida em sua forma limite, pois a empresa se esforça por esgotar as virtualidades e perspectivas de sua ação "racional". O nível desse limite define a operação respectiva do ponto de vista de sua rentabilidade, comparada à de outras empresas e de outros lugares. Se considerada insatisfatória, leva à sua migração (SANTOS, Milton, 2001: 107).

A principal forma de relação entre o homem e a natureza é dada pelo trabalho, mediado pela técnica, e esta vem de um conjunto de meios instrumentais e sociais, que permite ao homem realizar sua vida e, ao mesmo tempo, produzir o espaço geográfico (SANTOS, Milton, 2001). É através da técnica que a sociedade, por meio de seus instrumentos e relações sociais, produz o espaço geográfico, o qual é composto por um sistema de objetos e de ações e tende a ser cada vez mais “estranho” ao lugar, e aos que ali habitam. Os objetos são distribuídos seletivamente no espaço geográfico de maneira a favorecer a fluidez, a exemplo de oleodutos, gasodutos, canais, autopistas, aeroportos etc. Sendo assim, em relação à realidade investigada, os resorts e demais empreendimentos inseridos no espaço geográfico tendem a ser “estranhos” à população local, pois fazem parte justamente desse sistema de objetos e de ações dos agentes de fora com interesses no local.

2.2 TURISMO E VANTAGENS COMPETITIVAS: AS ESTRATÉGIAS DAS GRANDES CORPORAÇÕES PARA A SUPERAÇÃO DE OBSTÁCULOS NO MERCADO

As estratégias desenvolvidas pelas empresas para a superação de obstáculos levam em conta algumas questões que são de fundamental importância para o sucesso das mesmas. Estas questões estão relacionadas a alguns fatores determinantes que se tornam vantagens competitivas. A força de trabalho, o preço da terra, os recursos naturais, o capital e a infraestrutura, acabam por influenciar o fluxo comercial. A vantagem competitiva é sempre algo que realça a oferta de um determinado benefício fundamental em uma localização espacial que pode ser explorado por uma empresa (PORTER, 1998).

Para dar suporte às vantagens competitivas, um fator deve ser altamente especializado para os interesses particulares de uma modalidade do negócio do turismo – um conjunto de amenidades naturais ou socialmente construídas em uma determinada localidade, propício à instalação de um *resort*, por exemplo. Estas se tornam vantagens, pois podem ser utilizadas como atrativos para o aumento do fluxo de turistas no próprio empreendimento.

Os pesquisadores da linha de estudos estratégicos denominada de Visão Baseada em Recursos (Resource Based View-RBV) trazem em sua proposta central que a fonte da vantagem competitiva encontra-se, primariamente, nos recursos e competências desenvolvidos e controlados pelas empresas e, secundariamente, na estrutura nas quais as empresas se posicionam (WERNERFELT, 1984; PETERAF, 1993). Esta perspectiva postula que as empresas atingem desempenho superior ao desenvolver habilidades e possuir recursos raros, de difícil imitação.

Os recursos das empresas são todos os ativos, capacidades, processos organizacionais, atributos, informações e conhecimentos controlados pela firma que permitem conceber e adotar as estratégias que melhorem sua eficiência e eficácia no mercado. Dentre os recursos da firma, apenas alguns são capazes de gerar uma vantagem competitiva e, indo além, somente algumas firmas podem manter essa capacidade de forma a torná-la uma vantagem competitiva sustentável (BARNEY, 1991). Para avaliar o potencial desses recursos e transformá-los em vantagem, Barney (1991) sugere alguns indicadores empíricos que foram evoluindo para uma Teoria Baseada em Recursos (RBT).

Barney (1991) havia estabelecido relações entre os recursos das empresas e a geração de vantagens competitivas sustentáveis. Sua análise se baseou em quatro indicadores empíricos de potencialidade dos recursos de uma empresa: valor (V), a raridade (R), a imitabilidade imperfeita (I), e a substituibilidade (S), que formam o conceito de VRIS, e que forma uma das bases da RBV. O mesmo Barney (2007) manteve os três primeiros indicadores, sendo que o quarto indicador, a substituibilidade (S), foi trocado pela organização (O), sendo transformado na sigla VRIO. Sobre este último indicador, ainda que a empresa possua recursos e capacidades valiosos, raros e de difícil imitabilidade, é necessário que ela esteja devidamente organizada de forma a explorá-los, para que, assim, se possa aproveitar o potencial de geração de vantagem competitiva destes recursos.

Para explicar de que maneira as empresas ou indivíduos alcançam e mantêm a vantagem competitiva, Teece; Pisano; Schuen (1997) desenvolveram o conceito de capacidades dinâmicas. Estas são entendidas como o conjunto de habilidades que as empresas têm de construir, integrar e reconfigurar competências internas e externas para responder às rápidas transformações que ocorrem no ambiente de negócios. Sendo assim, trata-se de um conceito que reflete a habilidade de uma empresa em inovar suas vantagens competitivas, dado sua experiência e posicionamento no mercado.

Mas, assim como as vantagens, também existem as desvantagens seletivas, em que a empresa se depara com altos custos para aquisição de terrenos, escassez de mão-de-obra, entre outros. Nesse caso, elas devem inovar e se modernizar para competir (PORTER, 2008). Nos últimos anos, o processo de evolução permanente dos produtos é reconhecido como fundamental à vantagem competitiva das empresas e a inovação por parte delas é igualmente essencial para isso.

Por reunir elementos que se caracterizam como vantagens competitivas para o desenvolvimento do turismo, como, principalmente, o valor da terra (levando em consideração o preço da terra em localidades que possuem características naturais semelhantes, como o próprio clima e as outras amenidades naturais, que são típicos da modalidade de turismo sol e praia), Imbassaí, assim como o litoral nordestino, de modo geral, acaba sendo um lugar propício a receber investimentos públicos e privados voltados para o turismo, pois reúne elementos chave para o desenvolvimento desta atividade. Sendo assim, a transformação dessa porção do espaço geográfico acaba sendo inevitavelmente promovido pelas forças sociais,

representadas pelos médios e pequenos investidores, o Governo e demais agentes sociais interessados.

O rio Imbassaí, por exemplo, acaba se constituindo em uma vantagem competitiva para esta localidade, visto que nem todos os outros núcleos turísticos do litoral norte da Bahia possui esta amenidade natural. Em certo trecho, este rio chega a percorrer paralelamente à praia, fazendo surgir uma paisagem diferenciada, além da opção de banho para os turistas tanto no rio, quanto no mar. Ou seja, o turista irá encontrar algo diferenciado em Imbassaí, o que acaba se constituindo uma estratégia competitiva para as pousadas e para as empresas que dependem da atividade turística. Essa localização privilegiada em que as empresas se instalam faz surgir um tipo conceitual de renda da terra urbana: a renda de monopólio. Segundo Singer (1982: 27), “[...] a renda de monopólio surge do fato de que a localização privilegiada da empresa lhe permite cobrar preços acima dos que a concorrência normalmente forma no resto do mercado”.

A concentração de investimentos públicos nas regiões turísticas litorâneas evidencia o maior volume de investimentos direcionados às áreas mais rentáveis e competitivas para o capital turístico, regional, nacional e internacional (SANTOS, T., 2013), mobilizando estratégias competitivas. Nesse caso, o pólo turístico Costa dos Coqueiros, no qual está inserida a localidade de Imbassaí, concentra uma parte desses investimentos. Sendo assim, a inserção de uma infraestrutura turística com o crescimento da quantidade de equipamentos turísticos e demais empreendimentos acabam por transformar determinadas parcelas do espaço geográfico.

A ação das empresas em uma parcela do espaço geográfico pode causar diversas implicações, afetando suas dimensões política, social, cultural e econômica. Nesse caso, a reprodução de parcelas do espaço geográfico se dá a partir de tais modificações, impulsionada pelos investimentos econômicos público e privado.

No tocante ao investimento público, de acordo com a escala de suas atividades e a força econômica e política que possuem, os investidores têm seu processo de acumulação viabilizado pelo Governo através, principalmente, da implantação de parte da infraestrutura (CORRÊA, 2010). Isso acaba atraindo essas empresas para se instalarem na localidade, pois a infraestrutura se constitui em um fator fundamental e atrativo para elas.

2.3 AS POLÍTICAS PÚBLICAS E O PROCESSO DE PRODUÇÃO DO ESPAÇO LOCAL

Como área de conhecimento, as políticas públicas surgiram nos Estados Unidos da América (EUA). Lá, de acordo com Frey (2000: 214), “[...] essa vertente de pesquisa da ciência política começou a se instituir já no início dos anos 50, sob o rótulo de Policy Science”. Na Europa, particularmente na Alemanha, a discussão sobre o campo político veio ganhar força somente a partir do início dos anos 1970, no momento em que a ascensão da socialdemocracia, o planejamento e as políticas setoriais foram estendidas significativamente (FREY, 2000).

No Brasil, os estudos sobre políticas públicas tiveram início recentemente, dando ênfase ou à análise das estruturas e instituições ou à caracterização dos processos de negociação das políticas setoriais específicas. Ainda em relação à vertente da ciência política que emergiu nos EUA (policy analysis), Frey (2000) destaca que

[...] nos países em desenvolvimento, é preciso levar em consideração o fato de que o instrumento analítico-conceitual (deficitário) foi elaborado nos países industrializados e, portanto, é ajustado às particularidades das democracias mais consolidadas do Ocidente (FREY, 2000: 215).

Em relação ao conceito de políticas públicas, vale salientar que ele não está fechado. De acordo com Souza, C. (2006), existem diversos autores que definem este termo de maneira ampla, entre eles, o autor da definição mais conhecida até então: Laswell, na sua obra publicada em 1936, que introduziu a expressão policy analysis (análise de política pública) na década de 1930, com o objetivo de aproximar o conhecimento científico com a produção empírica dos governos, além da tentativa de estabelecer um diálogo entre cientistas sociais, grupos de interesse e governo.

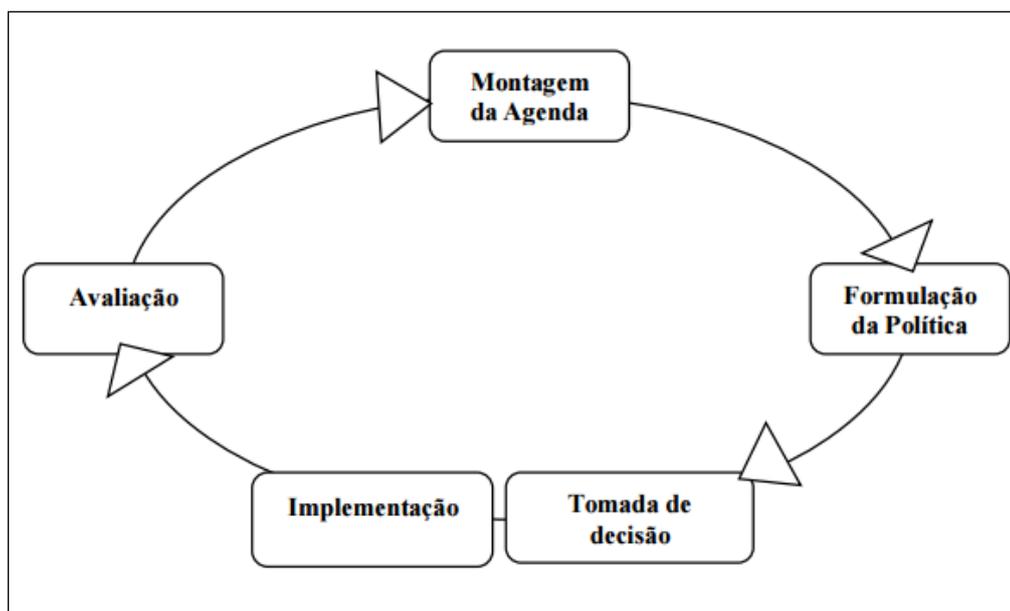
Segundo Frey (2000), as decisões e análises sobre a política pública implicam responder às seguintes questões: quem ganha o quê, por que e que diferença faz. “Considera-se que a área de políticas públicas contou com quatro grandes “pais” fundadores: H. Laswell, H Simon, C. Lindblom e D. Easton” (SOUZA, C., 2006: 23). A autora entende a política pública como “[...] o campo do conhecimento que busca, ao mesmo tempo, “colocar o governo em ação” e/ou analisar essa ação (variável independente) e, quando necessário, propor mudanças no rumo ou curso dessas

ações (variável dependente)”. Para ela, “[...] a formulação de políticas públicas constitui-se no estágio em que os governos democráticos traduzem seus propósitos e plataformas eleitorais em programas e ações que produzirão resultados ou mudanças no mundo real” (SOUZA, C., 2006: 26).

Rua (2009) destaca que as políticas públicas são o conjunto de decisões e ações que diz respeito à alocação imperativa de valores. É importante que se faça a diferenciação entre política pública e decisão política, para que não haja confusão entre os termos. Sendo assim, Rua (2009) enfatiza que, para a elaboração de uma política pública, se faz necessário diversas ações e estratégias selecionadas para implementar as decisões tomadas. Já a decisão política, de acordo com a referida autora, é uma escolha entre diversas alternativas, levando em conta a hierarquia das preferências dos atores envolvidos, expressando em maior ou menor grau, certa adequação entre os fins pretendidos e os meios disponíveis. “Assim, embora uma política pública implique decisão política, nem toda decisão política chega a constituir uma política pública” (RUA, 2009: 1).

É necessário destacar também o ciclo da política pública. Nos anos 1990, Howlett; Ramesh (1995) resumiram as fases do processo da política pública em cinco etapas, identificadas na Figura 3.

Figura 3 – O ciclo da política pública segundo Howlett; Ramesh, 1995



Fonte: Adaptado de HOWLETT; RAMESH, 1995.

No referido modelo, parte-se da ideia de que uma política se inicia a partir da percepção de problemas, passa por um processo de formulação de propostas e decisão, segue sendo implementada, para que finalmente possa ser avaliada e dar início a um novo processo de reconhecimento de problemas e formulação de política. Esta é a ideia de ciclo da política que é bastante divulgada e trabalhada nos estudos de política até mesmo na atualidade.

As políticas públicas influenciam de forma considerável a economia, a sociedade e o espaço geográfico. Dessa maneira, devem-se levar em consideração as relações entre Estado, política, economia e sociedade. De acordo com Souza, C. (2006), as políticas públicas, após sua formulação acabam se desdobrando em planos, programas, projetos, bases de dados ou sistema de informação e pesquisas. Quando postas em ação, são implementadas, passando a ficar submetidas a sistemas de acompanhamento e avaliação. Assim, quanto à questão das políticas públicas voltadas para o tema deste estudo, pode-se partir do entendimento proposto por Goeldner; Ritchie; McIntosh (2002), para os quais a política voltada para o turismo, constitui

[...] um conjunto de regulamentações, regras, diretrizes, diretivas, objetos e estratégias de desenvolvimento e promoção que fornece uma estrutura na qual são tomadas as decisões coletivas e individuais que afetam diretamente o desenvolvimento turístico e as atividades diárias dentro de uma destinação (GOELDNER; RITCHIE; MCLNTOSH, 2002: 294).

A política de turismo é uma política especializada. Ela estabelece as diretrizes de gestão, planejamento, promoção e controle do turismo e são direcionadas pelas autoridades públicas, através dos órgãos da administração pública. Sobre isso, Montejano (1991) afirma que

A política como ciência do estado que lida com as atividades relacionadas com o bem público da sociedade com base no conjunto das operações realizadas por indivíduos, grupos ou autoridades estaduais, tem dois aspectos: o macro ou políticas que olham para o fim supremo de todas as forças do país, e uma política de micro ou especializada, que foca a sua ação sobre aspectos parciais do bem público (MONTEJANO, 1991: 25).⁵

⁵ La política como ciencia del Estado que trata sobre la actividad relacionada con el bien público de la sociedad basada en el conjunto de operaciones realizadas por individuos, grupos o poderes estatales, tiene dos vertientes: la macropolítica o política general que mira al ordenamiento supremo de todas las fuerzas del país, y una micropolítica o política especializada, que concentra su acción en aspectos parciales del bien público.

De maneira mais específica, considerando as áreas litorâneas e toda a complexidade que é gerir uma atividade que cresce a cada ano, Barragán (2014) defende uma gestão integrada dos recursos a fim de se ter um equilíbrio entre o meio natural e o interesse econômico e social, pois, na atualidade, deve-se reconhecer e assumir a interação das atividades humanas e o suporte físico natural como explicação de mudanças que são produzidas.

Sobre o termo gestão, segundo Brito (2008: 167), “[...] vincula-se às ações sistemáticas da alta gerência das organizações e/ou dos Governos segundo princípios científicos, para conduzi-los na trajetória de seus objetivos dentro de uma perspectiva de uma eficiência previsível⁶. Nesse caso, Barragán (2014) propõe o estabelecimento de uma Gestão Integrada de Ambientes Costeiros (GIAL), ou seja, uma política pública aplicada à gestão de áreas litorâneas, com a qual sejam abordadas as diferentes dimensões da realidade. Assim, [...] devem-se reconhecer as diferentes facetas da natureza multidimensional do espaço e os recursos costeiros: aqueles que geram pontos físicos, ecológicos, sociais, econômicos, culturais, políticos, legais, administrativos etc” (BARRAGÁN, 2014: 82).⁷

Diante disso, é necessário entender que “[...] a visão do litoral necessária para a gestão é aquela que nos permite imaginar os sucessos mais prováveis em um futuro, pesando o que se observa em presente, mas tendo em conta e aprender com passado” (BARRAGÁN, 2014: 85)⁸. Ou seja, a observação do presente juntamente com o aprendizado das experiências passadas é muito significativa e podem ajudar a evitar possíveis fracassos no futuro. Neste caso, o exemplo da contaminação da água do rio com esgoto doméstico em Imbassai é um problema que deve ser considerado nesta perspectiva apontado por Barragán (2014) com a GIAL, para evitar a perda definitiva do rio com a contaminação.

A política pública sempre precisa da chancela do Governo. Ela precisa de regras, normas, regulação etc. “A sua dimensão 'pública' é dada [...] pelo seu caráter “imperativo”. Isto significa que uma das suas características centrais é o fato de que

⁶ Isso pode ser aplicado tanto para empresas, quanto qualquer agente que se interesse por um determinado espaço.

⁷ Es preciso reconocer las diferentes facetas del carácter multidimensional del espacio y los recursos litorales: las que generan los puntos de vista físico, ecológico, social, económico, cultural, político, jurídico, administrativo etc.

⁸ La visión del litoral que se necesita para tu gestión es aquella que permite imaginar los sucesos más probables en El futuro, sopesando lo que se observa em El presente pero teniendo em cuenta y aprendiendo del pasado.

são decisões e ações revestidas da autoridade soberana do poder público” (RUA, 2009: 2).

Outra questão importante que deve ser considerada no momento da análise das políticas públicas é que o pesquisador não deve

[...] negligenciar o fato de que as próprias circunstâncias referentes aos interesses do solicitante da pesquisa e às constelações das forças políticas, mas também às limitações no tocante aos recursos disponíveis (tanto humanos e financeiros quanto de tempo), costumam influenciar o processo de formulação do projeto de pesquisa (FREY, 2000: 218).

Assim, a discussão conceitual de políticas públicas nesta pesquisa é de suma importância, pois esse conjunto de ações do Governo é fundamental para atingir a qualidade adequada do turismo oferecido aos seus visitantes, para a comunidade e para o setor privado. Os grupos de interesses (constituídos por associações, empresários, pequenos comerciantes e moradores locais) são diversos (comunidade, empresários etc), e nem sempre as demandas de todos são atendidas igualmente, como é o caso das comunidades pobres no entorno da localidade de Imbassaí que começou a se consolidar com habitações precárias e sem infraestrutura pública. Mas os investimentos públicos foram dirigidos preferencialmente para atender as demandas dos empresários locais.

2.4 O DISCURSO DO DESENVOLVIMENTO NA REALIDADE DE UM PAÍS “PERIFÉRICO”⁹

A utilização do termo “desenvolvimento” deve ser feita com cuidado. Bernardes (2008) afirma que se trata de um termo complexo, abrangendo diversos aspectos. Segundo o autor, “[...] ele foi desenvolvido ao longo da história e representava os contextos políticos, econômicos e sociais” (BERNARDES, 2008: 106). Acontece que existe um grande equívoco na utilização da ideia de desenvolvimento, e ela tem sido largamente confundida com crescimento, por isso é imprescindível diferenciar esses conceitos para evitar falsas interpretações. Antigamente pensava-se que o crescimento econômico era ilimitado e, por conta

⁹ Segundo Furtado (1961), a economia mundial deve ser entendida na sua relação centro-periferia, onde os países do centro são representados pelos países desenvolvidos, e os periféricos são o subproduto do desenvolvimento, historicamente determinado pela evolução do capitalismo.

disso, o homem dominava a natureza e agia de forma irresponsável diante dela. Assim, pensava-se que essa relação do homem com a natureza era sinônimo de desenvolvimento e essa confusão de conceitos permanece, de certa maneira, até os dias atuais.

Para que um determinado país, região, município, alcance o desenvolvimento socioespacial é essencial a inserção do cidadão na respectiva realidade. Sendo assim, as ações voltadas para o “desenvolvimento” devem ser aplicadas de tal forma que contemple desde as dimensões materiais e imateriais da população, além da dimensão ecológica. E essa é uma das ideias que fazem parte do discurso do Prodetur-NE, colocado como um dos objetivos deste programa, que visa o desenvolvimento do turismo nas localidades que têm potencialidade para este tipo de atividade econômica.

A respeito disso, de acordo com a ideia de autonomia proposta por Souza, M., (2011), deve-se ir além, pois,

Sob um ângulo autonomista, os instrumentos de planejamento [...] só adquirem verdadeira importância ao terem a sua operacionalização (regulamentação) e a sua implementação influenciadas e monitoradas pelos cidadãos. Caso contrário, corre-se o risco de atribuir aos instrumentos, em si mesmos, a responsabilidade de instaurarem maior justiça social, independentemente das relações de poder e de quem esteja decidindo, na prática, sobre os fins do planejamento e da gestão [...] (SOUZA, M., 2011: 321).

Porém, a expressão “participação popular” não significa a participação dos indivíduos em processos decisórios com o comando e coordenação do Governo como instância de poder separada, mas sim, com a participação plena em processos decisórios sem a tutela de uma instância superior (SOUZA, M., 2011). Assim, para que realmente haja um planejamento participativo, em escala local, deve-se levar em conta justamente a autonomia das comunidades locais, de modo que estas passem a atuar de maneira autônoma nas tomadas de decisões junto ao poder público. Dessa forma, “[...] cabe ao setor público facilitar as articulações necessárias entre os atores sociais e fortalecer a ideia de comunidade enquanto empreendedora do turismo sustentável” (SEABRA, 2005: 181).

Portanto, a comunidade acaba se tornando, juntamente com o poder público, parte de todo o processo de construção dos projetos, podendo influenciar as decisões para que sejam mais pertinentes de acordo com os seus interesses de

modo geral, o que torna a ideia de autonomia um princípio ético e político que, ao ser assimilado, atribui a um grupo social em questão as possibilidades de escolha e condução do turismo que se almeja (SOUZA, M., 1997).

Apesar de toda a discussão em torno da ideia de autonomia, de participação popular em prol de um turismo sustentável, é necessário entendermos também, antes de tudo, que a base do sistema capitalista tende a ampliar as disparidades entre os centros e as periferias, o que faz com que essa ideia de desenvolvimento no atual sistema vigente seja utópica. No máximo o que pode ocorrer é um crescimento econômico, com o beneficiamento e lucratividade primeiro dos grupos econômicos e as sobras, para os demais. Geralmente, a questão ecológica e a melhoria de vida da população autóctone acabam sendo colocadas para segundo plano, pois, num sistema gerador de lucros, um dos produtos é a exclusão social. Assim, nesse contexto, as disparidades socioespaciais só tendem a se ampliar. Furtado (1974), em seu livro “O mito do desenvolvimento econômico”, ressalta que

[...] a crescente economia das grandes empresas na orientação do processo de acumulação, traduz-se, no centro, por uma tendência a homogeneização dos padrões de consumo e, nas economias periféricas, por um distanciamento das formas de vida de uma minoria privilegiada, com respeito à massa da população (FURTADO, 1974: 79).

Portanto, na realidade de país “periférico”, como o Brasil, tem-se uma pequena parcela da população que pode desfrutar de um padrão de consumo elevado, e a ideia de generalização desse padrão é completamente equivocada, visto que as disparidades existentes entre as classes sociais em países como o Brasil tende a potencializar a discrepância entre elas. Não há como homogeneizar esse consumo, pois este é utópico. Quanto a isso, Furtado (1974) faz duras críticas ao discurso de desenvolvimento empregado nos países periféricos. Para ele,

[...] é um erro aceitar a ideia de que os padrões de consumo dos países ricos tendem a se generalizar e atingir até mesmo os países periféricos. Diante de um sistema de produção totalmente excludente, onde os abismos sociais acabam se aprofundando cada vez mais, esta hipótese entra em contradição direta com a orientação geral do desenvolvimento que se realiza atualmente no conjunto do sistema, da qual resulta a exclusão das grandes massas que vivem nos países periféricos criados por esse desenvolvimento (FURTADO, 1974: 82).

Foi partindo dessas ideias que se buscou compreender até que ponto o discurso apresentado pelo Prodetur-NE está sendo efetivamente concretizado, ao

menos em parte, em Imbassaí. Sabe-se que no sistema capitalista estes são utilizados apenas como meros discursos governamentais e empresariais, sendo que, na sua execução, existe uma grande possibilidade de as ações não atingirem efetivamente a população em geral. Os programas de Governo geralmente adotam um discurso de beneficiamento da qualidade de vida, geração de empregos e melhoria de renda para a comunidade, mas, na sua prática, os verdadeiros beneficiados são os empresários, em razão da expectativa do lucro. O que na verdade não implica o desenvolvimento, mas sim, quando muito, crescimento econômico.

Para Furtado (1974: 88), “A hipótese de extensão ao conjunto do sistema capitalista das formas de consumo que prevalecem atualmente nos países cêntricos não tem cabimento dentro das possibilidades evolutivas desse sistema”. Portanto, faz-se necessário uma análise mais detida sobre esses discursos, para não cairmos na ingenuidade de admitir a possibilidade de um efetivo desenvolvimento diante do sistema vigente no Brasil. Nesse sentido, considerando a possibilidade de haver desenvolvimento nos países pobres, Furtado (1974) destaca que

A ideia de que os povos pobres podem algum dia desfrutar das formas de vida dos atuais povos ricos é simplesmente irrealizável. [...]. Cabe, portanto, afirmar que a ideia de desenvolvimento econômico é um simples mito. Graças a ela, tem sido possível desviar as atenções da tarefa básica de identificação das necessidades fundamentais da coletividade e das possibilidades que abrem ao homem o avanço da ciência, para concentrá-las em objetivos abstratos, como são os investimentos, as exportações e o crescimento (FURTADO, 1974: 89).

Dessa maneira, o discurso do desenvolvimento acaba sendo utilizado para a dominação de povos dos países periféricos, que se deixam levar pela ilusão partindo da esperança de uma melhoria significativa nas suas rendas e, conseqüentemente, a obtenção de uma qualidade de vida melhor, o que na verdade acaba sendo desmentido na prática, onde os mesmos acabam ficando a margem de toda essa lógica perversa, própria do atual sistema capitalista que também gera exclusão. Afinal de contas, o turismo é uma atividade que “[...] reproduz a organização desigual e combinada dos territórios capitalistas, sendo absorvido com maneiras diferenciadas pelas culturas e modos de produção locais” (CORIOLANO, 2006: 368). Em Imbassaí não é diferente.

3 A EVOLUÇÃO DO TURISMO NO MUNDO E NO BRASIL

Na contemporaneidade o turismo como negócio é uma das mais importantes atividades do mundo no quesito socioeconômico e espacial. O processo de crescimento deste fenômeno se deu ao longo da história a partir dos deslocamentos humanos por diversos motivos, ocorrendo em diversos lugares. Inicialmente tais deslocamentos se davam por questões de sobrevivência, pela busca de alimentos e até mesmo por questões climáticas. O nomadismo era característica do ser humano há milhares de anos, porém, após o homem adotar a domesticação dos animais e dominar técnicas de cultivo de plantas que garantiam a sua alimentação, o deslocamento humano para esse fim não era mais necessário.

Segundo Dias, R., (2013), as viagens ocorriam, por exemplo, por motivos religiosos, esportivos ou por necessidade de conhecimento, como no caso da Grécia antiga. Outro exemplo são os romanos que, além desses motivos e depois da descoberta das propriedades de cura das águas minerais, buscavam tratamento de saúde em fontes termais. Além disso, eles também buscavam lazer e descanso. Sobre a influência dos romanos como antecedentes remotos do turismo, Oliveira (2002) afirma que

Durante o Império Romano, foram construídas muitas estradas, o que permitiu que se viajasse mais intensamente. [...] Ao longo das estradas instalaram hospedarias e centros de tratamento termal. Os grandiosos espetáculos circenses e as lutas nas arenas romanas constituíam-se em grandes atrações de entretenimento e recreação; por isso, os romanos teriam sido os primeiros a viajar por prazer (OLIVEIRA, 2002: 18).

Inicialmente essas estradas serviam de vias de acesso para dominação das colônias, ou seja, para favorecer o império. Após a queda do império romano, essas estradas foram destruídas, fazendo com que as viagens de prazer através delas se tornassem algo muito perigoso por conta dos “bárbaros”. Durante toda a Idade Média, a maior parte das longas viagens era feita por motivos religiosos. Cidades como Roma, Jerusalém e Santiago de Compostela eram importantes destinos de peregrinações religiosas.

A evolução dos meios de transportes foi crucial para o crescimento do turismo em todo o mundo. A partir das grandes navegações foi possível explorar lugares mais distantes. Inicialmente, estas viagens duravam muito tempo, inclusive anos, e

tinham fins educativos para as elites europeias e eram denominadas de "Grand Tour", justamente por conta dessa característica das viagens serem longas. Porém, estes deslocamentos ainda não tinham uma importância significativa no quesito socioeconômico e cultural, pois ainda eram muito incipientes. Com o passar dos anos, os meios de transporte foram se tornando cada vez mais rápidos e seguros.

Entre o final do século XVIII e o século XIX, o turismo ganhou um novo fôlego, pois a contemplação da natureza, a apreciação das paisagens naturais e a necessidade do descanso se tornaram motivos de viagens. Segundo Oliveira (2002: 24-25), essa necessidade veio em decorrência da "[...] deterioração da qualidade de vida dos grandes centros urbanos e industriais, que desgastavam psicológica e fisicamente. Os habitantes passaram a necessitar de períodos de descanso [...]". Portanto, o cansaço e o *stress* da vida urbana e industrial eram o principal motivo para a programação de viagens para lugares que propiciavam tranquilidade e descanso para que fosse possível a recuperação das forças perdidas na rotina desgastante em que essas pessoas se encontravam cotidianamente. Porém, poucos tinham esse privilégio, ficando essas viagens restritas às pessoas com melhores condições financeiras naquela época.

Pouco antes da Primeira Guerra Mundial o turismo ainda crescia timidamente, sendo que esse crescimento foi interrompido pela própria guerra. Após a guerra, a atividade turística encontrava-se em uma fase crescente que durou até 1937, inclusive, dando início ao chamado "turismo de massa". Um fato interessante que Trigo (1993: 61) aponta é que "[...] durante a Segunda Guerra Mundial houve uma paralisação total do turismo internacional e até mesmo doméstico", pois, durante esse período (1939–1945), ocorreu uma estagnação econômica que impactou diretamente na atividade turística mundial.

O desenvolvimento do turismo está ligado diretamente ao do capitalismo. De acordo com Trigo (1993: 15), "[...] o turismo começou a se organizar em meados do século XIX, porém, somente a partir da década de 1950 é que começou a emergir, quando foi transformado em uma atividade de massa bastante significativa [...]"¹⁰. Nesse caso, foi nas sociedades pós-industriais, através das classes financeiramente mais favorecidas, que ele ganhou força e também passou a ser visto como um

¹⁰ Não dá pra afirmar que é de massa. É um exagero, mas vem crescendo e ampliando o número de consumidores.

negócio lucrativo.

O período que corresponde a 1945/1973 ficou conhecido como o período do “boom” turístico. Foi justamente o período pós-guerra, caracterizado por uma fase de expansão do capitalismo, ao qual ganhou força a modalidade de turismo conhecida como “turismo de massa”, se consolidando e passando a abranger um novo público de viajantes: a classe média.

Entre 1973 e 1994 alguns acontecimentos políticos, econômicos e sociais alteraram o desenvolvimento do turismo, como, por exemplo, a guerra árabe-israel (1973), que fez com que os preços do petróleo, por parte da Organização dos Países Exportadores de Petróleo (OPEP), subissem consideravelmente, afetando diretamente o preço dos serviços turísticos, como o transporte.

A evolução dos transportes, como a consolidação da aviação comercial e do voo charter, bem como a aplicação de novas tecnologias no setor turístico, contemplando hotéis, agências de viagens, escritórios de informações turísticas, as redes de telecomunicação com a rapidez etc., fizeram com que houvesse uma melhoria no serviço turístico e uma maior abrangência neste setor.

A década de 1990 foi marcada, principalmente, pelo avanço tecnológico (que proporcionou melhorias nos meios de transportes, tornando-os mais rápidos e mais confortáveis e difundiu novos roteiros), além da integração de redes de transportes e telecomunicações, desencadeando uma rede de fluxos de informações e serviços cada vez mais intensos, permitindo uma integração mundial, ocasionando uma “compressão” do tempo e do espaço. O avanço tecnológico, além da relativa paz no pós-guerra fria e a inserção da população idosa da classe média e do tempo livre em países ricos, entre outros fatores, contribuiu significativamente para o crescimento do setor turístico. Da década de 1990 até o início do século XXI, “[...] crescem as modalidades de turismo alternativo como uma tendência ao turismo de massas, predominantemente de “sol e praia”, destacando-se o turismo voltado para a natureza” (DIAS, R., 2013: 40). Como exemplo disso, destaca-se principalmente no início do século XXI, o ecoturismo, voltado para um tipo de público interessado em apreciar natureza e aventura.

O turismo é uma atividade consumidora de espaço. Com o advento da globalização, do desenvolvimento de novas tecnologias e dos meios de produção e

consumo, o turismo tem experimentado um intenso crescimento contínuo, tornando-se uma das atividades econômicas que mais crescem no mundo¹¹. Trigo (1993) afirma que as empresas de turismo se beneficiaram da nova ordem econômica surgida com as sociedades pós-industriais. Sendo assim, a atividade turística passou a ser produtora e veiculadora de atitudes, estilos de vida e novos padrões comportamentais.

Andrade (2002), defende que a definição de turista validada pela Organização das Nações Unidas (ONU) foi elaborada na Conferência sobre Facilidades Alfandegárias para o Turismo, realizada em 5 de junho de 1954, na cidade de Nova Iorque. Tal definição afirma que turista é toda pessoa que ingresse no território de um Estado contratante diverso daquele em que reside e nele permaneça pelo prazo mínimo de 24 horas e máximo de seis meses durante o ano, com finalidade de turismo, recreio, esporte, saúde, motivos familiares, estudos, peregrinações religiosas ou negócios, mas sem propósito de imigração. Se definirmos tal conceito pela doutrina e pela prática, admitiremos que

Turista é a pessoa que, livre e espontaneamente, por um período limitado, viaja para fora do local de sua residência habitual, a fim de exercer ações que, por sua natureza e pelo conjunto das relações delas decorrentes, classificam-se em algum dos tipos, das modalidades e das formas de turismo (ANDRADE, 2002: 43).

No tocante ao conceito de turismo, de acordo com Andrade (2002: 38), este “[...] é o conjunto de serviços que tem por objetivo o planejamento, a promoção e a execução de viagens, e os serviços de recepção, hospedagem e atendimento aos indivíduos e aos grupos, fora de suas residências habituais”. Trata-se de uma prática com viés social, e ao mesmo tempo econômico, cultural, político e educativo.

3.1 O INÍCIO DA MASSIFICAÇÃO DO TURISMO

Entende-se por turismo de massa, o turismo que é praticado por grande número de pessoas que viaja na mesma época e para os mesmos lugares

¹¹ O número de turistas que viajaram pelo mundo em 2014 registrou um crescimento de 4,7% na comparação com 2013. Conforme dados da Organização Mundial do Turismo (2015), foram 51 milhões a mais de pessoas. No total, o setor de turismo mundial movimentou mais de US\$ 1 trilhão em 2014.

(RUSHMANN, 1997). Quando uma localidade passa a receber com frequência um grande número de turistas, temos então uma massificação do turismo. Tal característica pode trazer diversas implicações e, mais uma vez, a gestão é essencial para uma adequada condução da atividade turística, para que ela não se torne nociva ao meio ambiente e à população local, acarretando diversos danos ambientais e sociais por conta da aglomeração e falta de controle do intenso fluxo de turistas.

Segundo Andrade (2002), o turismo de massa é praticado por pessoas oriundas dos grupos de renda média que, individualmente ou em grupos, realizam viagens por meio de programas e pacotes de viagens de bom nível, porém, sem luxo e sem gastos excessivos. Desta maneira, o turismo ainda é para poucos.

Em relação aos meios de transportes utilizados na prática do turismo mundial, Andrade (2002) também afirma que os usuários efetuam suas viagens através de ônibus especiais, voos charters, trens, navios, ônibus de carreira ou linhas regulares e automóveis particulares, todos estes considerados transportes mais econômicos. Fato esse que torna possível a ampliação da prática do turismo incorporando mais pessoas que podem pagar pelos serviços.

Outra questão a ser considerada é que a maioria da programação turística dos praticantes do turismo de massa é feita por via terrestre, ao longo de faixas litorâneas de grande movimento, ou em busca de balneários de tendência menos requintada ou de categoria média (ANDRADE, 2002). Inúmeras excursões são realizadas com destinos litorâneos, muitos deles pelo chamado “bate-volta”, onde o visitante, geralmente de cidades mais próximas, permanece por pouco tempo: chegando às primeiras horas do dia e retornando ao final do mesmo dia. Estas,

[...] funcionam como uma oportunidade de lazer coletivo, sem fins lucrativos para os organizadores, permitindo que pessoas de baixo poder aquisitivo tenham acesso à viagem. Esses passeios são organizados por qualquer pessoa que solicite o serviço de transporte com uma empresa de transporte de passageiros (RAMOS, 2015: 34)¹².

Ainda seguindo as afirmações de Andrade (2002), grande parte dos

¹² Ramos (2015) relata a prática comum de excursão de 1 dia realizada por famílias pobres. A viagem é de baixo custo, o investimento não excede o preço da passagem individual, mais ou menos R\$100,00, e tudo o que será consumido – a comida e a bebida-, são levados de casa na caixa de isopor; politicamente este excursionista que viaja cerca de até 100 km para o destino de lazer, não consome nada no lugar.

praticantes dessa modalidade de turismo utiliza também as agências de viagens para adquirir pacotes de viagens e informações a respeito do lugar que pretende viajar. Eles também dão preferência ao turismo interno por questões financeiras e de tempo, e limitam seus gastos a viagens, hospedagem, alimentação e comunicação com amigos e familiares.

Como já foi dito anteriormente, essa modalidade de turismo pode desencadear diversos problemas socioambientais, já que é caracterizada pela quantidade excessiva de visitantes e que, muitas vezes, desrespeitam os limites estabelecidos para a sua relação com a natureza e a população local. De acordo com Ruschmann (1997), o excesso de turistas de massa conduz ao superdimensionamento dos equipamentos, o que acarreta a agressão das paisagens e ecossistemas. Além disso, os turistas que se enquadram nesta modalidade de turismo, se comportam de maneira alienada ao meio que visitam e acreditam que não possuem responsabilidade com o mesmo por terem tido algum custo pelo lazer.

A dinâmica do turismo e o desenvolvimento das estruturas turísticas estão sujeitos a vários processos. Holder (1991) desenvolveu a “teoria da autodestruição do turismo”, que se divide em quatro fases: 1ª fase: um local distante e exótico, por exemplo, serve de refúgio para os ricos descansarem e lá viverem isolados da população local; 2ª fase: a promoção turística atrai as pessoas de classe média que desejam imitar os ricos em busca de sossego (nesse caso, o local perde a característica de refúgio paradisíaco); 3ª fase: os equipamentos para o turismo de massa são atrativos para pessoas de baixo poder aquisitivo; 4ª fase: a localidade perde suas características atrativas e há uma decadência social e econômica. Dessa forma, os turistas “fogem”, deixando para trás equipamentos turísticos abandonados, e o local deteriorado.

Portanto percebe-se que este é um ciclo que pode acarretar sérios problemas para as destinações que se enquadram nessa classificação. Segundo Rushmann (1997), a massificação das destinações turísticas compromete as características particulares de cada uma delas e, assim, faz com que ela perca suas qualidades e características que motivariam novos fluxos. O motivo que fez tal localidade se tornar um atrativo turístico foi justamente suas características, porém, com o aumento do fluxo turístico ocasionado pelas facilidades de acesso e promoções turísticas, o risco de deterioração deste atrativo se torna cada vez mais evidente,

pois a massificação do recurso tenderá a proporcionar tal feito.

Em relação a esta possibilidade, Krippendorf (1975) entende a massificação turística como indício de autodestruição do próprio turismo, ou, como ele mesmo destaca: “o turismo destruirá o turismo” (KRIPPENDORF, 1975, apud RUSHMANN, 1997: 95). Sendo assim, o turismo de massa deve ser conduzido de forma cuidadosa e bem planejado, para que esta modalidade não venha a implicar a deterioração da própria localidade turística, correndo o risco de transformar o que era atrativo em lastimável e desinteressante para os próprios turistas e moradores.

Em relação ao turismo em Imbassaí, percebe-se que este já demonstra indícios de massificação, principalmente no período da alta estação, onde o fluxo de turistas aumenta consideravelmente, juntamente com o número de excursões; elementos esses que fazem parte de um conjunto de fatores que caracterizam o turismo de massa. A localidade de Praia do Forte, por exemplo, já demonstra alguns problemas referentes à massificação do turismo que lembra, inclusive, a “teoria da autodestruição”, a exemplo dos engarrafamentos constantes na alta estação e feriados prolongados, o que faz com que outros turistas desistam de visitar a localidade e acabem se dirigindo, não por simples opção, nesse caso, às localidades próximas como, por exemplo, Imbassaí, por conta desse desconforto e transtornos. Em suma, estes representam a “sobra” de turistas que não conseguem adentrar Praia do Forte, assim, Imbassaí dá suporte a demanda dessa localidade vizinha, até mesmo por conta dos preços dos hotéis serem mais baratos.

3.2 IMPACTOS DO TURISMO

A atividade turística tem trazido uma série de preocupações em relação ao seu crescimento, pois, como consequência dessa expansão, uma série de problemas socioeconômicos, ambientais, culturais, entre outros que podem emergir. Trata-se de uma atividade que traz tanto benefícios quanto malefícios, mas estes últimos podem acarretar impactos irreversíveis, caso não se encontre uma saída há tempo para esses problemas. Uma possível solução para a superação ou, ao menos a diminuição dos malefícios que essa atividade pode proporcionar seria um planejamento bem elaborado. Sobre isso, Netto (2010) ressalta que

Pensar de forma ética é concordar que o turismo pode trazer muitas coisas boas, mas também se for mal planejado e desenvolvido, trará problemas.

Assumir uma postura que busca maximizar os efeitos positivos do turismo e conhecer mais profundamente os efeitos negativos para evitá-los é fundamental para qualquer pessoa ligada ao setor (NETTO, 2010: 78).

Sendo assim, “[...] o uso do território pela atividade turística e a fragilidade dos recursos dos quais depende o turismo para sua continuidade justificam por si só a necessidade de se recorrer à técnica do planejamento [...]” (DIAS, R., 2003: 37). Os impactos gerados pelo turismo podem ocorrer de diversas formas e são proporcionados pelo processo de desenvolvimento desta atividade em localidades receptoras. Tais impactos (tanto positivos, quanto negativos) podem afetar, direta ou indiretamente, a economia, a cultura e o meio ambiente. Sendo assim, inúmeros pesquisadores estudaram os efeitos econômicos gerados pela atividade turística em localidades receptoras, por estes serem mais fáceis de medir que os naturais e os socioculturais, que possuem variáveis intangíveis, e a avaliação é baseada em critérios subjetivos.

O turismo é apontado como forma de incremento econômico para essas áreas e é visto como a “tábua da salvação” por muitos governos que, por conta disso, estimulam a implantação desta atividade, desconsiderando, muitas vezes, os fatores adequados em relação às dimensões e aspectos referentes ao tipo e nível do desenvolvimento do local (RUSHMANN, 1997).

Nos últimos anos, a preocupação no sentido de se avaliar os impactos causados pelo turismo vem sendo cada vez mais frequente. Busca-se, avaliar se o turismo ocorrerá sem comprometer outros aspectos econômicos ou, se criará novos problemas relacionados a outras questões, como: o meio ambiente e sociocultural (RUSHMANN, 1997). Esse cuidado é fundamental por conta de o turismo ser uma atividade consumidora de espaços e seus efeitos em uma determinada localidade podem ser irreversíveis.

Os efeitos econômicos favoráveis proporcionados pelo turismo podem ser: a natureza dos equipamentos, os recursos, os atrativos turísticos, volume e intensidade dos gastos dos turistas, nível do crescimento econômico da destinação, a base econômica da destinação e o grau de adaptação local à sazonalidade da demanda turística (RUSHMANN, 1997).

Em relação aos impactos positivos do turismo na economia, entende-se que os efeitos econômicos do turismo se iniciam com a atração de moedas estrangeiras. A moeda nacional é fortalecida com a chegada de turistas estrangeiros em

determinado país. Com isso, inevitavelmente outros efeitos positivos acabam surgindo, e os investimentos públicos e privados nesse setor acabam se multiplicando. Os investimentos diretos na atividade turística são voltados para a construção de hotéis, equipamentos de lazer, restaurantes, centros de convenções, entre outros. O setor público acaba investindo na manutenção dos equipamentos e infraestrutura, o que acaba facilitando a atração desses investidores, trazendo divisas para a economia.

É importante frisar também os efeitos da atividade turística na vida das populações autóctones, entre eles: “[...] incremento da renda dos habitantes, expansão do setor de construção, industrialização na economia regional, atração da mão-de-obra de outras localidades, etc.” (PALOMO 1979, apud RUSHMANN, 1997: 190). Tais fatores determinarão se os impactos econômicos serão favoráveis ou não, porém, a preocupação dos Governos em relação aos impactos ambientais do crescimento turístico, vem direcionando tais investimentos ao turismo qualitativo.

Para Rushmann (1997), a intensidade do impacto econômico pode ser mensurada de várias maneiras, pois envolve uma cadeia extensa de trocas, produção e serviços turísticos. Esse amplo sistema econômico do turismo foi classificado segundo seus vários fatores, que divide os efeitos da atividade em três categorias: primários, secundários e terciários.

O impacto primário está relacionado aos gastos dos turistas estrangeiros no país em que visitam, enquanto o impacto secundário refere-se à absorção dos gastos pela economia nacional. As comissões de agentes de viagem são um exemplo de efeitos secundários diretos. Já os indiretos ocorrem quando responsáveis pela prestação de serviços turísticos repassam lucros a outros setores e geram um efeito de circulação chamado de “efeito multiplicador”. Além destes, existem também os efeitos secundários induzidos, que são os gastos realizados pelos assalariados das empresas que prestam serviços. Os efeitos terciários originam-se dos investimentos estimulados pelo turismo, como, por exemplo, a geração de empregos, que pode ser dividida em empregos diretos (nas empresas que atendem diretamente os visitantes), indiretos (empresas que prestam serviços aos fornecedores diretos) e induzidos (originados pelos gastos dos salários dos trabalhadores diretos na localidade receptora) (RUSHMANN, 1997).

Apesar de todo o otimismo com que se abordam os aspectos positivos, os custos da atividade turística não podem ser desconsiderados. Como exemplo disso

pode-se citar os custos de oportunidade como resultado dos investimentos realizados neste setor, e em outros setores da economia. Muitas atividades primárias são abandonadas pelas populações autóctones ao se lançarem na busca pelas oportunidades de emprego nas empresas turísticas (RUSHMANN, 1997). A população que vivia da pesca artesanal, da agricultura, entre outras, por exemplo, acaba se deslocando para outras atividades de modo a atender as demandas proporcionadas pelo turismo, exercendo atividades subalternas e de baixa remuneração, garçons, camareiras, recepcionistas etc.

A inflação dos preços dos serviços e das mercadorias no mercado local e a especulação imobiliária também devem ser observadas, visto que são responsáveis pela elevação dos preços comercializados na destinação turística, bem como a valorização excessiva dos imóveis. Além disso, a sazonalidade da demanda turística, representada pela concentração de visitantes em certas localidades em determinadas épocas do ano, provoca transtornos e efeitos econômicos negativos nesses lugares, como congestionamentos no trânsito, filas de espera em restaurantes e pontos comerciais, falta de vagas em hotéis, escassez de mercadorias, entre outros (MAGALHÃES, 2015).

É difícil estabelecer uma diferenciação entre os impactos sociais e culturais do turismo, por conta destes manterem uma forte inter-relação. É interessante observarmos que, no caso dos hóspedes de resorts, muitos acabam sequer conhecendo os outros lugares fora do empreendimento, hospedando-se e consumindo internamente, já que este tipo de empreendimento muitas vezes oferece serviço *all inclusive* no pacote, onde o hóspede pode consumir bebidas e comidas à vontade, fora todo o conforto interno oferecido pelo mesmo.

Krippendorf (2000 apud RUSHMANN, 1997) menciona que a relação dos visitantes com as comunidades pode ser interessante, porém, não é realizável e não é desejável, pois, o fosso cultural é grande para ser transposto no curto período da visitação. Além disso, a distância entre o nível financeiro entre as populações visitantes e as comunidades dos locais visitados é grande e ocorre em todos os lugares turísticos. O que varia é a extensão dos contrastes socioculturais.

De acordo com Rushmann (1997), outros impactos sociais, também provocados pelo turismo, são: o efeito demonstração, quando a presença de grande número de turistas estimula hábitos desconhecidos ou inacessíveis para a população autóctone; o aumento da prostituição, do jogo e do crime; a disseminação

de doenças, entre outros.

Os impactos negativos do turismo tendem a ser mais fortes onde o fluxo de visitantes é maior, principalmente onde ocorre o turismo de massa, pois, este compromete as particularidades e espontaneidades culturais devido a chegada de um grande número de pessoas. Muitas vezes, por conta do intenso fluxo de visitantes, e quando não há um controle desse fluxo, o turismo acaba “destruindo” o próprio turismo, pois a localidade deixa para trás o sossego, o rústico, que era justamente o que os atraía. Este fato faz com que os mesmos passem a procurar outras destinações, que tenham tais características.

A atividade turística também tem seus impactos sociais positivos. Entre eles, podemos destacar a valorização do artesanato, valorização da herança cultural, o orgulho étnico, a valorização do patrimônio histórico, o estímulo à interação cultural e aumento da compreensão entre os povos, recuperação psicofísica das pessoas, entre outros. É importante ressaltar que as mutações econômicas ou sociais provocam modificações no homem e no seu espaço, dessa forma, não se pode responsabilizar somente o turismo por todos os efeitos negativos e impactos ambientais.

Sobre os impactos ambientais positivos, podemos apontar: a criação de planos e programas de conservação e preservação de áreas naturais e de monumentos históricos; os empreendedores turísticos passam a investir em medidas preservacionistas para manter a qualidade; a descoberta e acessibilidade a aspectos naturais em regiões antes não valorizadas; e a utilização mais racional dos espaços e valorização com o convívio direto com a natureza. Já os impactos ambientais negativos são visíveis, mas dificilmente mensuráveis. Com o intuito de definir uma política voltada ao meio ambiente, se faz necessário determinar quais são os limites suportáveis, compatíveis com cada espaço (RUSHMANN, 1997).

3.3 TURISMO DE SOL E PRAIA

A modalidade de turismo, conhecida como “turismo de sol e praia”, é a mais difundida no mundo. Segundo Montejano (2001), as características desse tipo de turismo são: clima quente; litoral, com suas correspondentes costas e praias, condicionados para se tomar banho de sol e praticar atividades esportivas, recreativas e entretenimento; as comunicações e o transporte para chegar às praias;

os correspondentes serviços de limpeza da areia e águas, além do serviço de tratamento de esgoto, coleta de lixo etc.

“O tipo de clientela é de qualquer segmento da população turística, tanto individual como coletiva; de todas as idades e poder aquisitivo. Clientela massificada pelas operadoras de tour” (MONTEJANO, 2001: 253). Para o referido autor, os principais destinos se encontram no litoral peninsular e insular da Espanha, além de outras regiões do mundo, como o Mediterrâneo, Caribe e Ilhas do Pacífico e Nordeste do Brasil.

Portanto, nem todos os lugares do mundo podem oferecer o calor do sol e todas essas características a seus visitantes. Os países das zonas de clima frio, por exemplo, ficam excluídos desse tipo de modalidade de turismo, já que não podem oferecer esses elementos fundamentais para o desenvolvimento do turismo de sol e praia. As áreas litorâneas em que o sol está presente na maior parte do ano atraem os turistas interessados nesse tipo de entretenimento. Um exemplo que se pode citar é a região Nordeste do Brasil, famosa por suas praias e com intensa visitação durante todo o ano. Esta região se caracteriza por altas temperaturas anuais (apresenta temperaturas anuais superiores a 25°C), fazendo com que esse tipo de turismo seja fundamental para a sua economia.

Em relação ao desenvolvimento da atividade turística nas áreas em que existe a modalidade de turismo de sol e praia é necessário se ater na forma em que esses espaços estão sendo turistificados e administrados, pois “[...] os processos de organização local e/ou regional podem provocar efeitos positivos ou negativos” (SANTOS, Miguel, 2012: 32). Sobre a questão da gestão e do planejamento nas áreas caracterizadas por esse tipo de modalidade de turismo, é necessário compreender que

O turismo inconsciente, ou seja, sem planejamento, não busca a interação com a população local. Fato este que concorre para estimular o “consumo do espaço” sem contribuir para a melhoria da qualidade ambiental. Daí a necessidade de se ampliar as discussões sobre [...] turismo e ambiente costeiro (SANTOS, Miguel, 2012: 33).

Assim, o turismo nos ambientes costeiros deve ser planejado para que aconteça de forma adequada, assim como sugere Barragán (2014), com a proposta da GIAL. Dessa forma, para que se possam preservar as suas especificidades, é necessário observar e planejar no presente para tentar obter os prováveis sucessos

futuros, com base nas experiências passadas. Caso contrário, a localidade perderá as suas características que funcionam como atrativo para os visitantes. Tais especificidades são “[...] tanto nas concepções sociopolíticas e culturais dos visitantes e visitados, quanto na garantia de respeito às dimensões físicas e bióticas” (SANTOS, Miguel, 2012: 33).

3.4 TURISMO NO BRASIL

O Brasil é um país muito conhecido por suas praias e demais paisagens, além de ser um país com clima predominantemente tropical, e possuir um rico patrimônio histórico e cultural, fatores que acabam se constituindo como potencialidades para o desenvolvimento do turismo. “No Brasil, o turismo como fenômeno social começou depois de 1920. Pode-se traçar um marco com a criação da Sociedade Brasileira de Turismo, em 1923, que depois se tornaria o Touring Clube” (BARRETTO, 2002: 56). Apesar das características favoráveis, o desenvolvimento do turismo no Brasil só começou efetivamente depois dos anos 1970. Segundo a Empresa Brasileira de Turismo (EMBRATUR) (1999),

Antes disso, o único pólo turístico brasileiro conhecido no exterior era o Rio de Janeiro. Em 1980, o setor turístico representava apenas 2,62% do Produto Interno Bruto-PIB global brasileiro, chegando a 9,10% em 1990. Diversos pólos foram criados, como São Paulo (negócios e convenções), Serra Gaúcha, a cidade de Blumenau e as praias de Santa Catarina e do Nordeste. Também se expandiu a infraestrutura de meios de transporte, agência de viagens, companhias aéreas e empresas de diversão e lazer (EMBRATUR, 1999: 185).

A participação do turismo estrangeiro no Brasil foi intensificada na década de 1990, acompanhando o ritmo mundial crescente, porém, com uma participação aquém das suas potencialidades, ficando atrás de outros países da América Latina em relação ao fluxo de visitantes estrangeiros, como, por exemplo, México e Argentina (SEI, 2002).

De acordo com a EMBRATUR (1999), em 1995 o turismo respondeu por 8% do PIB nacional, tendo gerado R\$ 54 bilhões, que comparado ao ano de 1987 significa um incremento de 36% em menos de 10 anos. O país recebeu 2.034.271 turistas estrangeiros, resultando na criação de 5,8 milhões de empregos, correspondendo a 7,83% da população economicamente ativa; a receita fiscal do

Governo e os impostos indiretos do setor somaram R\$ 9,4 bilhões.

O desenvolvimento da atividade turística no Brasil acaba esbarrando em algumas dificuldades, o que faz com que a mesma se torne limitada, não explorando as reais potencialidades turísticas que o país possui. Pode-se citar a limitada infraestrutura do transporte aéreo, que não cresceu no mesmo ritmo da demanda, por exemplo.

Um fator relevante é a imagem do país no exterior, que muitas vezes acaba sendo um problema por conta do alto índice de violência nas grandes cidades, pela pobreza de grande parte da população, pelos problemas ambientais, entre outros quesitos que acabam pesando no momento em que o turista cogita conhecer o país. Somado a isso, os baixos investimentos na divulgação e publicidade do Brasil no exterior, muito aquém do parâmetro recomendado pela Organização Mundial do Turismo (OMT). Sobre os problemas ambientais no Brasil, por exemplo,

[...] a prática do turismo em massa nas unidades de conservação e a conseqüente degradação do meio natural vêm chamando atenção de administradores de parques, especialistas e planejadores, que, diante das dificuldades de ordem econômica, somadas às precárias condições de infraestrutura mínima e número insignificante de técnicos e guardas-florestais, pouco ou quase nada conseguem realizar em prol de uma prática turística que vise à sustentabilidade dessas áreas (SEABRA, 2005: 164).

O número de visitantes do exterior está abaixo do número de turistas que o Brasil envia para além dos limites nacionais, e esse fator gera um *déficit* da conta de viagens internacionais no balanço de pagamentos, e por conta de questões como essa é que o setor público e privado deve atentar para divulgar e estimular o turismo internacional e interno. Sobre esse *déficit*, deve-se levar em conta que o dólar barato faz com que a classe média viaje para o exterior e o inverso atraia estrangeiros e brasileiros. Investir mais em *marketing* turístico pode ser uma saída para este problema. Em relação a isso, segundo a EMBRATUR (1999),

Houve um incremento significativo da verba para a divulgação do país no exterior, que saltou de US\$ 3 milhões em 1996 para US\$ 24 milhões em 1997. A estabilização monetária favoreceu a expansão do mercado interno do setor de turismo, com a inclusão de consumidores de novas classes sociais, com o conseqüente aumento da oferta de equipamentos turísticos (EMBRATUR, 1999: 186).

O Governo atuou com a implementação de políticas públicas visando o

planejamento e ordenamento territorial, *marketing* e promoção, entre elas, o Prodetur-NE. De acordo com Góis (2009), o Prodetur-NE foi desenvolvido tendo três âncoras principais: obras múltiplas em infraestrutura básica e urbana, serviços públicos, melhoramento de aeroportos nos estados do Nordeste e desenvolvimento institucional que contemplaria ações de promoção e educação para o turismo, visando qualificar o litoral nordestino para atrair o capital estrangeiro. Vale destacar que os recursos foram repassados pelo Banco do Nordeste (BNB) através do referido programa e, este, “[...] teve como objetivo viabilizar os recursos disponibilizados pelo governo brasileiro para o desenvolvimento da atividade turística na região” (GOMES SOBRINHO, 2013: 43). Atualmente, pode-se observar uma “submissão” do litoral nordestino às diversas lógicas globais, nacionais e regionais, além de interesses diversos dos agentes envolvidos, por este dispor de grandes áreas inexploradas a baixo custo, além do favorecimento dos recursos paisagísticos, tornando-o atraente, sendo uma vantagem competitiva para investimentos estrangeiros.

3.4.1 O planejamento da atividade turística no Brasil

O planejamento é algo imprescindível para uma boa condução da atividade turística. No Brasil, o planejamento do turismo é recente, tendo fixado as suas premissas em 1958, durante o governo do presidente Juscelino Kubitschek. Nesse mesmo ano foi criada a Comissão Brasileira de Turismo (Combratur), a qual cabia o papel de planejar, coordenar e supervisionar a política de turismo no país. Em 1966 foi criada a Embratur, cujo papel era de alavancar a atividade turística no Brasil.

Somente na década de 1980 que o turismo começou a incorporar a dimensão ambiental, inclusive, com o chamado “turismo ecológico”, lançado pela Embratur, em 1987. Pouco tempo depois, em 1991, ocorreu uma série de mudanças, a exemplo da reestruturação da Embratur, que passou a ser chamado de Instituto Brasileiro de Turismo, com a mudança de sede, do Rio de Janeiro, para Brasília e da sua própria finalidade, que passou a formular, coordenar, executar e fazer executar a Política Nacional de Turismo. No ano seguinte, a Política Nacional de Turismo passou a destacar a preservação do patrimônio histórico e cultural brasileiro.

Um avanço importante ocorreu no governo Itamar Franco (1992 e 1994), quando foi instituído o Programa Nacional de Municipalização do Turismo (PNMT).

Este programa visava uma mudança na política do turismo, com a responsabilidade desta passou a ser das prefeituras, isentando assim a esfera federal e estadual. Porém, este programa só ganhou força no governo Fernando Henrique Cardoso, a partir de 1996, com a implementação de uma nova política nacional, à qual agregou o que já havia sido pensado no programa de municipalização. Esta nova Política Nacional do Turismo, priorizou a instalação e diversificação da infraestrutura, que até então estava concentrada, sobretudo, nas regiões Sul e Sudeste. Dessa forma,

O novo plano prevê o desenvolvimento de três tipos de polos de turismo, - o consolidado, o em desenvolvimento e os potenciais – e passa a enfatizar a zona costeira e fluxos do Mercosul e do ecoturismo. Como produto dessa iniciativa surge o Programa de Ação para o Desenvolvimento no Nordeste Brasileiro (Prodetur-NE) (BECKER, 2001, apud SEI, 2009: 76).

Portanto, a formulação dessa política teve como um dos resultados o surgimento do Prodetur-NE, que é um programa de crédito para o setor público (estados e municípios), cujo objetivo foi criar condições favoráveis à expansão e melhoria da qualidade da atividade turística na região Nordeste, e de melhorar a qualidade de vida das populações residentes nas áreas beneficiadas.

Além de ser financiado com recursos do BID, o Prodetur-NE tem o Banco do Nordeste como Órgão Executor. A área de abrangência deste programa compreende todos os estados nordestinos, além do norte de Minas Gerais e o Espírito Santo, onde sua atuação ocorre por meio do financiamento de obras de infraestrutura (saneamento, transportes, urbanização e outros), projetos de proteção ambiental e do patrimônio histórico e cultural, projetos de capacitação profissional e fortalecimento institucional das administrações estaduais e municipais.

De acordo com a Superintendência de Estudos Econômicos da Bahia (SEI) (2009: 83), “[...] concomitante às ações do Prodetur, na década de 2000, surge uma nova estratégia de planejamento – *Cluster* de Entretenimento, visando conduzir a Bahia à liderança nacional do turismo”. Trata-se de uma concentração de empresas de um mesmo setor de atividade e organizações correlatas – como fornecedores de insumos e serviços, instituições culturais e de ensino, associações de classe – que competem, mas também cooperam entre si. A organização do *Cluster* de Entretenimento da Bahia se dá entre o Governo estadual e grupos privados, e abrangem os setores de turismo, cultura, lazer, esportes, gastronomia, música, entre outros.

4 TURISMO NA BAHIA E NO LITORAL NORTE DO ESTADO

No estado da Bahia, nos primeiros anos da década de 1930 o turismo despontava de forma espontânea, restringindo-se às festas populares, como o carnaval, que era a festa mais representativa da Bahia. As medidas de incentivo ao turismo datam do período entre 1930 e 1964, quando foram criados pela prefeitura de Salvador órgãos como o Conselho de Turismo de Salvador e o Conselho de Secção de Turismo. Um exemplo de iniciativa para o fomento do turismo na Bahia foi a criação do Plano Diretor de Turismo de Salvador, que foi pensado a partir da década de 1950 e por conta da deficiência na estrutura turística não foi aplicado.

Grandes transformações na atividade turística do estado ocorreram a partir de 1963, quando foi inaugurada a rodovia Rio-Bahia, BR 116, que possibilitou um aumento do fluxo de turistas por via terrestre. Outras iniciativas importantes foram a criação da Superintendência de Turismo de Salvador (Sutursa), na esfera municipal e a criação do Departamento de Turismo e Empresa de Turismo da Bahia S.A. (Bahiatursa). Mas o planejamento turístico no estado e sua emergência como atividade econômica se deu a partir de 1971, quando a Bahiatursa passou a conduzir a política de turismo, bem como o treinamento da mão de obra e diversas outras ações que fortaleceram a atividade no âmbito estadual.

Durante a década de 1980, uma profunda crise econômica atingiu a economia brasileira, afetando, conseqüentemente, a economia baiana. A evolução do turismo no estado da Bahia faz parte desse contexto, pois, com a dificuldade de atração de investimentos econômicos nos setores já tradicionais, os Governos federal e estadual decidiram investir na instalação de infraestrutura para o turismo, aproveitando o potencial do estado para esta atividade econômica. A ênfase maior seria no turismo internacional, pois a população brasileira estava prejudicada pela redução do poder aquisitivo naquela época, fato que afetou o turismo interno. Dessa forma, o turismo representou uma alternativa para amenizar a situação da crise na economia baiana.

Na década de 1990, as transformações no turismo estadual foram bastante profundas, pois foi uma época de muitos investimentos governamentais na infraestrutura, por meio do Prodetur-NE. Assim, buscou-se ampliar a atividade turística para outras áreas do estado, pois havia uma grande concentração voltada para a cidade do Salvador e seu entorno, enquanto em outras áreas o turismo ainda

era muito incipiente. Dessa forma, houve uma regionalização turística, onde algumas localidades foram selecionadas para o direcionamento desses investimentos, resultando, por exemplo, na construção da rodovia BA-099 “Linha Verde”, entre outras obras de infraestrutura¹³, que proporcionou a atração de megaempreendimentos hoteleiros internacionais, acarretando também no crescimento do turismo de eventos e do aumento da preocupação com a questão ambiental.

A partir dos anos 2000, uma série de ações marcou e alavancou a atividade turística na Bahia, entre elas: a produção de um novo planejamento estratégico do turismo, habilitando a Bahia para o Prodetur/NE II, com a identificação de novas zonas turísticas onde estão constituídos os Conselhos Regionais de Turismo e o Fórum Estadual de Turismo, além de terem sido incorporadas iniciativas de parceria com o setor privado, através do apoio à formação de clusters regionais de turismo; o desmembramento da Secretaria da Cultura e Turismo em duas secretarias distintas - a Secretaria de Turismo (Setur) e a Secretaria de Cultura (Secult); a reestruturação da Bahiaturisa, que passou a ter o papel de promover o turismo na Bahia em nível nacional e internacional.

Pela primeira vez o turismo na Bahia passou a ser gerido por instâncias exclusivamente voltadas para a atividade; além do alinhamento e a maior integração com as ações do Ministério do Turismo (MTur), colocando em prática na Bahia as recomendações do Plano Nacional de Turismo (PNT) para o período 2007-2010 e 2017 voltando a obter recursos federais para o setor, que eram muito raros antes do Prodetur-NE.

Por envolver também diversas atividades relacionadas a outros serviços (transporte, hospedagem, entretenimento, alimentação etc.), o turismo acaba necessitando de muita força de trabalho, e isso se torna uma alternativa para a geração de emprego e renda para diversas localidades.

Entre as ações do Governo baiano, de acordo a Setur, pode-se destacar que o fortalecimento da gestão municipal é o objetivo central dos Planos de Fortalecimento da Gestão Municipal do Turismo, elaborados pela Setur, com recursos do Prodetur-NE. No seu escopo estão contidas questões sobre a integração de programas de desenvolvimento institucional existentes nas três

¹³ Rodovias, aeroportos etc.

esferas de Governo e abrangem as instituições municipais que se ocupam da gestão do turismo, meio ambiente e desenvolvimento urbano, cujo objetivo está voltado para a aquisição de equipamentos e implantação de sistemas de informática, serviços de consultoria e treinamento para apoiar os municípios nas seguintes áreas: desenvolvimento e implantação de planos ambientais, planos diretores, planos de desenvolvimento urbano, planos de turismo, legislação sobre o uso do solo, códigos de obras, treinamento de gestores municipais e líderes locais em gestão turística, estabelecimento de Conselhos de Turismo e de mecanismos de coordenação entre municípios e entre estes e o estados. As ações previstas pretendem oferecer instrumentos adequados de planejamento e gestão aos governos municipais e empresas envolvidas com o setor turístico local.

4.1 TURISMO NO LITORAL NORTE DA BAHIA

Historicamente o processo de regionalização que formalizou a região Litoral Norte da Bahia iniciou-se com a construção da rodovia federal BR-101 e pela construção da rodovia estadual BA-099 (Estrada do Coco), que foi construída em 1975, com o objetivo de integrar as localidades litorâneas com a capital do estado e atender uma demanda de uma grande empresa industrial que tinha sido instalada no litoral de Camaçari, a BIBID. Segundo Magalhães (2015: 70), “[...] a construção desta rodovia por meio do Departamento de Infraestrutura de Transportes da Bahia (Derba) também foi justificada pela possibilidade de exploração futura das potencialidades econômicas da região: turismo, atividade pesqueira, produção do coco-da-baía e expansão urbana”. Inicialmente a extensão era de 26 km entre o rio Ipitanga, no município de Lauro de Freitas, e a localidade de Arembepe, no município de Camaçari. Sua ampliação se deu ainda na década de 1970, onde a mesma foi estendida até a margem direita do Rio Pojuca (limite entre os municípios de Camaçari e Mata de São João), totalizando 60 km de extensão. De acordo com a SEI (2009),

Até meados da década de 1970, a região apresentava um relativo isolamento frente aos principais acontecimentos notados no estado, por conta da inexistência de vias de acesso à capital e seu entorno mais dinâmico. O rompimento desse isolamento ocorreu concomitantemente com o processo de expansão de rodovias, especialmente pela implantação da primeira parte da estrada do Coco (SEI, 2009: 99).

Assim, a estrada acabou viabilizando o acesso a algumas localidades da costa nos municípios de Camaçari e Lauro de Freitas que foram sendo incorporados à função de lazer, principalmente para famílias com maior poder aquisitivo oriundas de Salvador, que passou a transformar estes locais em áreas de “segunda residência”, para serem ocupadas em períodos de férias e fins de semana. Com isso, empresas do ramo imobiliário começaram a lotear as antigas fazendas, que foram desmembradas para a implantação de lotes urbanos. Sobre isso é salutar destacar que, nesse período,

Famílias que há gerações ocupavam e trabalhavam nessas fazendas se veem obrigadas a migrar para áreas menos valorizadas pelo capital ou a pagar pelas terras, enquanto outras conseguem resistir e se manter nas terras ocupadas. Em todas essas situações, as famílias que costumavam cultivar a terra e criar animais soltos tiveram sua extensão territorial bastante restringida, o que compromete significativamente a reprodução social dos grupos, baseada numa estreita relação com os ecossistemas locais (SEI, 2009: 11).

Portanto, a construção dessa rodovia foi o evento que representou uma nova dinâmica para a região, com um despertar de novas localidades para o turismo, com implantação de equipamentos e atividades relacionadas a esta atividade; além disso, houve uma ativação do mercado de terras e habitação preferencial para atuação do capital fundiário e imobiliário (MAGALHÃES, 2003).

Com exceção de Praia do Forte, até o final da década de 1970 havia uma precariedade de infraestrutura e serviços nas outras localidades do Litoral Norte da Bahia, permitindo apenas o turismo de veraneio e excursões de curta temporada. Na década de 1980 o turismo começou a ganhar força, pois, nessa época, a Estrada do Coco foi ampliada, com a construção da ponte sobre o rio Pojuca (em 1983) e a execução de uma pequena extensão asfaltada, no sentido norte, passando por Praia do Forte, atingindo também as localidades de Imbassaí e Porto Sauípe. Esse fato acarretou em uma nova dinamização de fluxos, atraindo novos investidores para estas localidades, com redução drástica das áreas agrícolas, por conta das novas formas de uso e apropriação do solo.

“Assim, nas décadas de 1970/80 ocorreram as mudanças mais significativas no Litoral Norte da Bahia que se caracterizaram pelo rompimento das estruturas econômicas tradicionais e a chegada de novos agentes econômicos” (GOMES SOBRINHO, 2013: 57). Esses agentes estão ligados principalmente ao setor

turístico, hoteleiro e imobiliário.

Em 1987 já se cogitava a ampliação da rodovia BA-099 e, por conta disso, neste mesmo ano foi realizado pela Secretaria de Transportes do Estado da Bahia, “[...] um seminário que teve como tema: ‘Implicações e Danos Ambientais para a construção da Rodovia BA-099 – Estrada do Coco’, do qual resultou a criação do Grupo de Assessoramento ao Meio Ambiente – GAMA” (QUEIROZ; ALMEIDA, 1997: 27).

Em 1988 iniciou-se um estudo prévio de impactos ambientais com a participação de vários órgãos, sendo eles: SEI, GAMA, IBGE, CONDER, CRA e a UFBA, o qual foi finalizado em 1989, resultando em um estudo prévio de impacto ambiental do trecho Açú da Torre-Subaúma.

Em 1992, o Conselho Estadual de Proteção Ambiental (CEPRAM) autorizou a emissão da licença de localização da rodovia BA-099 (Resolução nº 544 de 12/03/1992), além da criação da Área de Proteção Ambiental do Litoral Norte (APA-LN) (Decreto Estadual nº 1.046 de 17 de Março de 1992). A CONDER foi designada como órgão responsável por gerir a APA-LN, supervisionando e fiscalizando as atividades e empreendimentos públicos e privados, que viessem a se instalar na área, além de assessorar técnica e administrativamente os municípios que fazem parte da mesma.

A construção do segundo trecho foi iniciada em 26 de Junho de 1992, e foi concluída em 10 de dezembro de 1993. Este trecho segue entre Açú da Torre (município de Mata de São João) e Itanhi (município de Jandaíra) e foi nomeada de Linha Verde. O seu traçado segue paralelamente ao litoral e é

[...] parte integrante do Plano Rodoviário Estadual, pertencendo a uma malha viária projetada para a integração de Salvador com o estado de Sergipe. Este traçado tem como finalidade promover o desenvolvimento sustentável da região, enfocando a utilização, ordenada e criteriosa, do potencial turístico da área (QUEIROZ; ALMEIDA, 1997: 28).

A rodovia BA-099 tem início no limite entre o município de Salvador e Lauro de Freitas, nas intermediações do aeroporto de Salvador. Margeando o litoral a uma distância variável do mar de menos de 5 km, a rodovia atravessa os municípios de Camaçari, Mata de São João, Entre Rios, Conde e Jandaíra. Sobre isso, Fontes (1999) afirma que o potencial turístico do Litoral Norte da Bahia começou a ser explorado desde os anos 1970, beneficiado pela proximidade da rodovia BR-101.

Todavia, a falta de vias de acesso secundárias e a precariedade de serviços nos povoados da região mantiveram, por 20 anos, apenas um turismo ligado ao veraneio microrregional ou regional.

Com a ampliação dessa rodovia, houve uma dinamização da economia da referida área, com a atração de diversos investidores interessados na instalação de empreendimentos turísticos, como: hotéis, restaurantes e serviços de apoio aos turistas. Assim, conseqüentemente, houve uma intensificação do processo de urbanização, junto com a implantação da infraestrutura de transportes, com a construção de estradas, estabelecimentos comerciais e de serviços, com implicações na área ambiental, cultural, econômica, e amplas repercussões nos padrões de ocupação e uso do solo.

A “Linha Verde” passou a integrar definitivamente esta região à capital, e a outras regiões do Nordeste e do país, tendo como consequência significativos investimentos público-privados para promover o turismo (GOMES SOBRINHO, 2013). Na tentativa de uma minimização das implicações ambientais,

Como um dos instrumentos mitigadores da implantação da “Linha verde”, foi criada a Unidade de Conservação Área de Proteção Ambiental Litoral Norte (APA/LN), que confere ao setor público a atribuição de estabelecer um programa de zoneamento ecológico-econômico sustentável para as áreas de influência direta com ênfase no turismo e lazer (COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO DA REGIÃO METROPOLITANA DE SALVADOR, 1995 apud BAHIA, 2007: 6).

É importante esclarecer que o zoneamento de Praia do Forte e de Imbassaí foi feito em momentos diferentes e de formas diferentes. O de Praia do Forte foi feito pelo empresário Klaus Peters, que definiu as construções e outras intervenções nesta vila. Diferentemente do que ocorreu em Imbassaí, onde já havia um plano diretor feito pela Prefeitura, antes mesmo do crescimento desta localidade. Por exemplo, para se construir casas em Imbassaí é necessário se enquadrar nas normas, como a taxa de ocupação, que tem que ser paga no momento em que se ocupa um determinado terreno. Se este terreno for de 1.000m² e for muito próximo do rio, de alguma lagoa ou até mesmo do mar, a prefeitura só permite a construção de 10% da área total, ou seja, nesse caso só poderia construir em 100 m². Essas medidas proporcionam uma melhor organização na ocupação, não adensando a localidade.

Como consequência de todas essas transformações, o valor das terras foi

sendo elevado e essa intensa valorização acarretou a segregação socioespacial ao longo da estrada BA-099 (Linha Verde), onde na margem esquerda, concentram-se as terras menos atrativas para o capital, onde se concentram as moradias para a mão-de-obra menos qualificada, atraída pelo crescimento da atividade turística nestas áreas, além da população autóctone, as quais residem descendentes de trabalhadores das antigas fazendas de agropecuária e silvicultura; enquanto na margem direita, onde existe a faixa costeira próxima ao Oceano Atlântico, observa-se a predominância de

[...] localidades onde estão situados os condomínios residenciais de médio e alto padrão, viabilizados pelo mercado imobiliário, onde habita moradores pertencentes aos grupos sociais de renda mais elevada. Acrescenta-se o fato de que nessa faixa litorânea, além das residências unifamiliares, estão instalados também megaempreendimentos hoteleiros: resorts e hotéis (MAGALHÃES, 2015: 24 - 25).

Dessa forma, percebe-se uma separação entre as duas margens dessa rodovia, com a existência de uma grande desigualdade socioeconômica entre essas áreas, “[...] reproduzindo o processo de fragmentação espacial, ao tempo em que aprofunda o processo simultâneo de segregação sócio espacial baseado na capacidade de consumo proporcionado pela estratificação da renda das respectivas famílias” (MAGALHÃES, 2015: 25).

O processo de crescimento de vilas e povoados no Litoral Norte foi acarretado por dois vetores de modernização e suas respectivas lógicas, onde,

Uma delas se refere ao processo de metropolização da RMS, desencadeado pelo crescimento demográfico e urbano e pelo *boom* imobiliário aliado a expansão do Polo Industrial de Camaçari. A outra é a lógica de produção e organização do espaço deflagrada pelo capital internacional (turístico e imobiliário) articulado com o Estado (GOMES SOBRINHO, 2013: 18 - 19).

Portanto, as transformações socioambientais, econômicas e culturais ocorridas no Litoral Norte da Bahia estão associadas a estes acontecimentos, e estes também criam diferenciações socioespaciais, como no caso da margem esquerda e direita da rodovia BA-099 constituindo um grande mosaico expresso na segregação socioespacial ali existente. Em suma, a consolidação do turismo nessa região está ligada aos fatores de localização privilegiada: proximidade do aeroporto de Salvador, da rodovia “Linha Verde”, da própria capital do estado e demais

investimentos governamentais através do Prodetur.

Há uma concentração de empreendimentos turísticos em Praia do Forte, Imbassaí e Porto do Sauípe. Esses empreendimentos promoveram significativas alterações socioeconômicas, reestruturação econômica e social no espaço regional, seguindo uma lógica global que acaba gerando um mosaico espacial complexo e diferenciado. Tal articulação (público-privado) promoveu a transformação na infraestrutura deste espaço para atender a demanda turística. Portanto, a instalação desses grandes empreendimentos é uma estratégia planejada pelos Governos estadual e federal (Prodetur-NE) que tem como objetivo a internacionalização de áreas litorâneas no Nordeste e do Litoral Norte da Bahia.

4.2 PRODETUR-BA: PRIMEIRA ETAPA

Com apoio da Superintendência do Desenvolvimento do Turismo (Sudetur), vinculada à Secretaria de Cultura e Turismo (SCT) do estado da Bahia, em 1992, foi implantada a primeira etapa do Prodetur-BA. Nesta primeira etapa foram contemplados os setores referentes ao desenvolvimento institucional, com ações voltadas para a ampliação da capacidade gerencial de órgãos estaduais e municipais co-executores do Programa; obras de infraestrutura básica e serviços públicos; construção das estradas: Linha Verde (Praia do Forte – Jandaíra), rodovia BA-001 (Vera Cruz-Valença; Ilhéus-Itacaré), da rodovia Porto Seguro – Trancoso, de estradas na Chapada Diamantina, e da ligação viária entre o Aeroporto de Valença e o Terminal Marítimo do Bom Jardim (localizado em Valença); além da construção, ampliação e modernização do aeroporto de Salvador, de Porto Seguro e de Lençóis.

Dos 156 municípios diretamente envolvidos com o turismo na Bahia, o Ministério do Turismo selecionou os mais representativos para a economia de suas respectivas regiões turísticas: Cairu, Camaçari, Camamu, Itacaré, Itaparica, Mata de São João, Marau, Porto Seguro, Santa Cruz Cabrália, Valença, Vera Cruz. De acordo com Mendonça (2000),

[...] esse plano começou a ser gestado em 1991, com a contratação de consultorias para a identificação de atrativos com potencial turístico existentes no estado. Buscava-se então fazer um mapeamento das melhores localizações para a implantação de Centros Turísticos Integrados (CTI), concebidos para funcionar como indutores do desenvolvimento do turismo para toda uma região circunvizinha (MENDONÇA, et al, 2000).

Nesta etapa do programa, foram criadas sete regiões turísticas: Baía de Todos os Santos (municípios de Jaguaribe, Vera Cruz, Salinas da Margarida, Maragogipe, São Félix, Cachoeira, Saubara, Santo Amaro, São Francisco do Conde, Madre de Deus e Salvador); Costa dos Coqueiros (municípios de Camaçari e Mata de São João); Costa do Dendê (municípios de Valença, Taperoá, Cairu, Nilo Peçanha, Ituberá, Igrapiúna, Camamu e Maraú); Costa do Cacau (municípios de Itacaré, Uruçuca, Ilhéus, Una e Canavieiras); Costa das Baleias (municípios de Prado, Alcobaça, Caravelas, Nova Viçosa e Mucuri); e Chapada Diamantina, subdividida nos circuitos do Diamante (municípios de Mucugê, Itaetê, Andaraí, Lençóis, Iraquara, Palmeiras e Seabra) e do Ouro (municípios de Rio de Contas, Piatã, Rio do Pires, Érico Cardoso, Livramento de Nossa Senhora e Abaíra).

Vale salientar que, entre 1991 e 2004, os recursos deste programa foram distribuídos de forma desigual entre essas regiões. A maior parte dos investimentos foi destinada às regiões da Bahia de Todos os Santos (36,89%) e Costa do Descobrimento (9,68%) (GOMES SOBRINHO, 2013). A região turística Costa dos Coqueiros, a qual teve como município âncora Mata de São João, está entre as regiões que mais receberam investimento deste programa (8,9%), pois o direcionamento desses investimentos deu prioridade às regiões cuja atividade turística já estava consolidada, o que proporcionaria um rápido retorno do capital para os investimentos privados. Sobre os investimentos privados, a região turística Costa dos Coqueiros foi a que mais recebeu investimentos entre todas as outras regiões (36,35%).

Portanto, a ideia era justamente de desconcentrar a atividade turística no estado, para que esta se desenvolvesse além da capital. Assim, outras regiões com forte potencial tiveram a oportunidade de ser inseridas no roteiro de investimentos para o turismo, passando a receber um maior fluxo de turistas e de investimentos privados.

Um fato a destacar é que o Prodetur-BA surgiu antes mesmo do Prodetur-NE. De acordo com a SEI (2002),

A partir de 1995 o Prodetur-BA ganha uma nova dimensão, pois passa a contar com grande soma de recursos do Programa de Desenvolvimento do Turismo do Nordeste (Prodetur-Nordeste), que acabou recebendo o mesmo nome. Desse programa federal, a Bahia ficou com a maior parcela reservada ao Nordeste, cerca de 32,5% dos recursos disponíveis para o financiamento (SEI, 2002: 174).

Ainda de acordo com a SEI (2002), “[...] o Prodetur-NE foi estabelecido em bases conceituais semelhantes às do programa estadual, contando também com o apoio financeiro do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID)” (SEI, 2002: 174). Trata-se de um programa pensado com perspectivas de resultados a médio e longo prazo, com uma duração de 25 anos.

Na década de 1990 a desconcentração do turismo na Bahia mostrou-se limitada quanto a distribuição dos investimentos públicos através do Prodetur. Além disso, não encontrou compensação com algum movimento inverso por parte dos investimentos privados registrados na SETUR. Em curto prazo, porém, as inversões privadas esboçaram uma desconcentração, onde os investimentos privados se elevaram na Baía de Todos os Santos e Costa dos Coqueiros (SEI, 2002).

Na Tabela 1, é possível constatar as metas globais planejadas pelo Prodetur NE I. O mesmo nos permite destacar que nenhuma ação foi completamente executada. Verifica-se também que nenhuma obra do Prodetur-NE I chegou a ter execução de mais de 90% das ações, sendo que algumas não chegaram sequer à metade do previsto. Assim, diante desta realidade, o Governo viu a necessidade de se criar uma segunda etapa deste programa, com a finalidade de dar continuidade às referidas ações que não foram completadas na primeira etapa.

Tabela 1 - Metas Globais do Prodetur-NE em 1999

Descrição	Unidade de medida	Metas globais	Realizado (até mar/99)	Execução (%)
Empregos diretos	unidade	1.687.000	806.666	47,8
Empregos indiretos	unidade	2.183.000	1.046.424	47,9
Esgotamento Sanitário e abastecimento d'água	mil habitantes	681,2	462,2	67,9
Implantação/melhorias de Rodovias	km	625,3	554,8	88,7
Recuperação de patrimônio histórico	m ²	166.213,40	144.530,40	87,0
Preservação do meio ambiente	hectares	24.679	20.549	83,3
Ampliação e modernização do meio ambiente	%	100	56,1	56,1
Capacitação de órgãos do Governo	Projeto	172	69	40,1

Fonte: BNB, 1999.

Destaca-se que os recursos oriundos da primeira etapa do Prodetur-NE não

foram direcionados para a localidade de Imbassaí na época da sua vigência. Os investimentos na referida localidade correspondem às ações concernentes a segunda etapa do Prodetur-NE.

4.3 PRODETUR-BA: SEGUNDA ETAPA

Para completar as ações da primeira fase do Prodetur-NE, foi criado o Prodetur/NE II, iniciado em 2005 e com finalização prevista para 2020. No caso da Bahia, para melhor administrar, divulgar e descentralizar os benefícios gerados pelas atividades turísticas e distribuição de recursos foram criados pelo Governo baiano onze pólos turísticos, sendo eles: Caminhos do Oeste, Lagos do São Francisco, Caminhos do Sertão, Chapada Diamantina, Costa dos Coqueiros, Baía de Todos os Santos, Costa do Dendê, Vale do Jiquiriçá, Costa do Cacau, Costa do Descobrimento e Costa das Baleias (Figura 4).

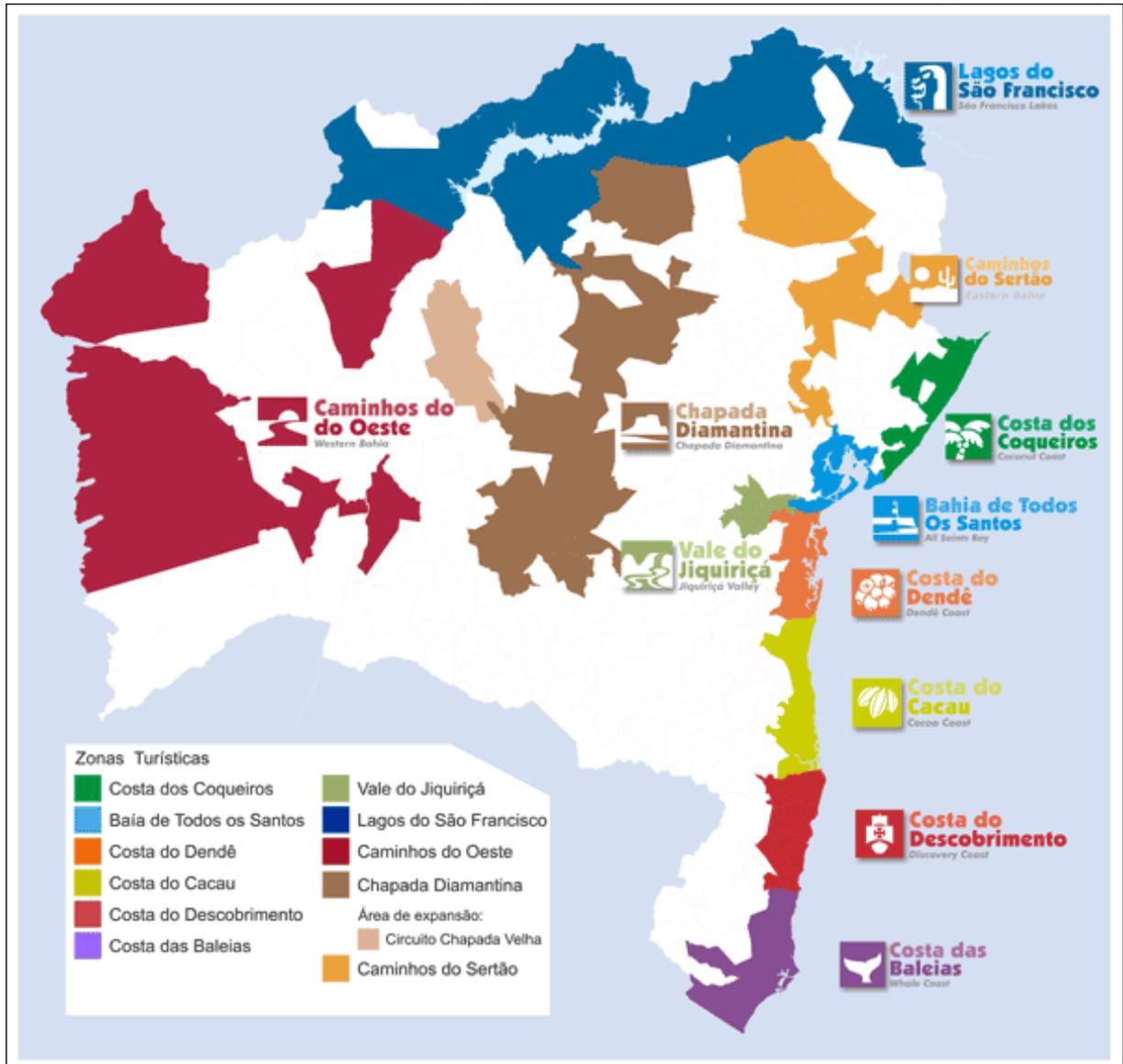
Nesta segunda etapa o objetivo do programa, dentre outros, foi contribuir para melhorar as condições de vida da população que reside nos pólos turísticos, buscando a sustentabilidade do turismo nos municípios beneficiados. Portanto, o mesmo discurso apresentado na primeira etapa – que, por sinal, não foi cumprido na prática - volta a se repetir nesta segunda etapa. Visando atingir tal objetivo, “O Prodetur II utiliza-se de três instrumentos: o fortalecimento da capacidade municipal de gestão do turismo; o planejamento estratégico, treinamento e infraestrutura para o crescimento turístico; e a promoção de investimentos no setor privado” (BAHIA, 2007: 235).

A implantação deste programa foi decisiva para a atração de investidores estrangeiros e aumento do fluxo turístico. Esta realidade pode ser observada ao longo do litoral da Bahia, onde a atividade turística foi alavancada por grandes transformações na infraestrutura instalada em diversas localidades, permitindo assim a implantação de grandes empreendimentos hoteleiros.

No caso do Litoral Norte da Bahia observam-se novas tendências de uso do espaço, com as relações entre o Governo, corporações do turismo e a sociedade, evidenciando a existência de uma nova dinâmica nestes locais. Sobre isso, Silva; Carvalho (2011) afirmam que essa região se tornou uma área de atração de investimento nos últimos anos, onde, na parte litorânea de alguns municípios, existe uma grande extensão de terras à venda. São áreas que muito provavelmente serão

ocupadas por grandes empreendimentos no Litoral Norte da Bahia.

Figura 4 - Regionalização do Prodetur-BA, 2003 – 2020



Fonte: SEI/Suinvest, 2003.

O Governo do estado da Bahia participa, ao lado do Governo federal e de outros estados da federação, das grandes feiras internacionais de turismo nas quais a questão do imobiliário turístico tem especial destaque. Prevalece, portanto, a lógica do mercado (SILVA; CARVALHO, 2011). Grandes áreas foram e estão sendo loteadas para a construção, inclusive, de segunda residência.

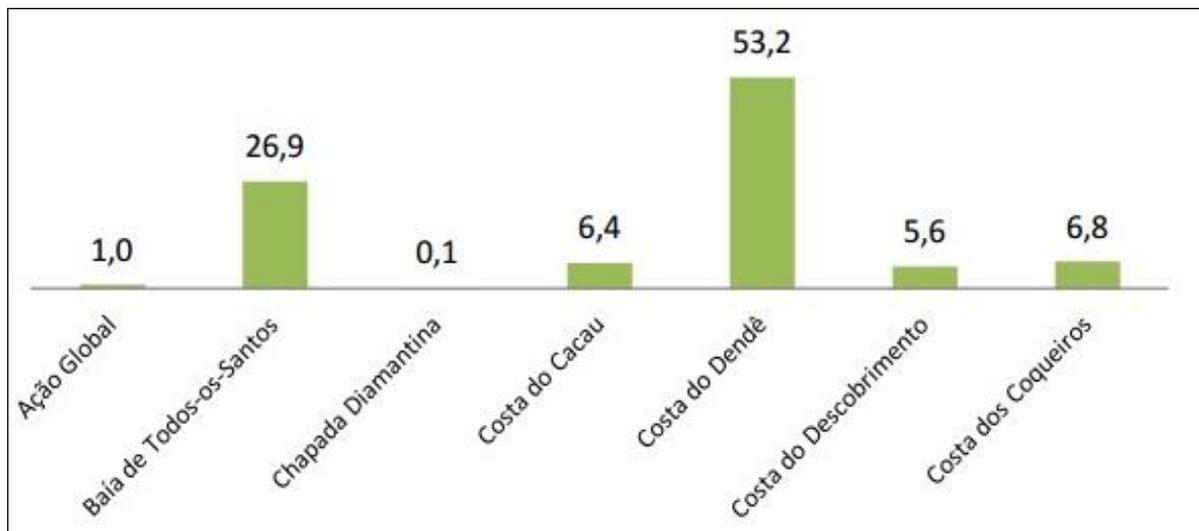
Portanto, de modo geral, essa segunda fase do Programa foi concebido com o objetivo de consolidar, completar e complementar a primeira fase, financiando as ações necessárias à sustentabilidade das atividades turísticas nas áreas já

beneficiadas, ou que sofreram impacto com os investimentos da primeira fase.

O estado da Bahia concluiu o Programa com utilização de 98% dos recursos previstos pelas ações das matrizes de Investimentos e 100% do comprometimento dos recursos do financiamento e da contrapartida local. Comparando com os demais estados atendidos pelo programa, a Bahia foi o estado que apresentou o melhor desempenho quanto à execução física e financeira: 45 projetos concluídos de um total de 46 em todo o estado; aplicados em torno de R\$ 70,1 milhões dos recursos do financiamento BID em todo estado; aplicados em torno de R\$ 79,7 milhões de contrapartida local em todo o estado (Setur, 2012).

O gráfico 1 mostra as zonas turísticas que mais receberam investimentos do Prodetur-NE II. Verifica-se que a zona turística Costa do Dendê foi a que mais recebeu investimentos nesta etapa do Programa (53,2%), seguindo pela zona turística Baía-de-Todos-os-Santos (26,9%), e Costa dos Coqueiros (6,8%).

Gráfico 1 – Prodetur/NE II - Investimento por Zona Turística (em %) - 2012



Fonte: Setur, Suinvest, 2012.

Pode-se dizer que este programa teve um impacto relevante na melhoria da infraestrutura básica para o turismo, notadamente quanto às condições de saneamento básico e transportes, este último rodoviário e aéreo. Somente estes três componentes: rodovias, saneamento e aeroportos, foram responsáveis por aproximadamente 84% do valor total do programa¹⁴.

¹⁴ Em que pese os investimentos terem sido direcionados para o turismo, a infraestrutura coletiva: saneamento, estradas e aeroportos abrangem dimensões mais amplas, para o uso social.

5 AS PRINCIPAIS TRANSFORMAÇÕES SOCIOESPACIAIS OCORRIDAS EM IMBASSAÍ ENTRE 1992 E 2015 E O SEU “MOTOR GERADOR”

Não há dúvidas que o turismo seja uma atividade transformadora do espaço geográfico. Quanto maior a sua importância em determinada localidade, maiores são as possibilidades de transformações socioespaciais que podem ocorrer nela. Quando a atividade turística atinge certo limite de expansão, os grupos de interesse nesta atividade se manifestam, investindo cada vez mais no sentido de tornar esta atividade rentável de acordo com os seus respectivos interesses. Os empreendimentos turísticos são um bom exemplo, pois são estabelecidos nas localidades turísticas articulando-se com o poder público. Este, por sua vez, direciona investimentos para a implantação de infraestrutura, edita normas, leis etc., transformando a paisagem local e ampliando os equipamentos turísticos para que a localidade possa receber cada vez mais turistas e, conseqüentemente, satisfazer os investidores e também atrair outros, em um processo cumulativo.

No caso de Imbassaí, essas transformações vêm acontecendo e foram intensificadas nos últimos anos a partir do direcionamento de investimentos públicos e privados para esta localidade. É notável que inicialmente houve um crescimento desordenado do turismo nessa localidade, acarretando implicações ambientais e sociais negativos, como ocupações irregulares; comprometimento da qualidade das águas do rio, por conta do atraso na finalização da obra de esgotamento sanitário; descaracterização paisagística etc.

Os investimentos do Governo nesta localidade foram realizados na segunda etapa do Prodetur-NE, iniciados em 2008. Desde então, os moradores de Imbassaí passaram a vivenciar a chegada de novos empreendimentos, residências e um aumento significativo do fluxo de turistas. O que antes era apenas uma pacata localidade de pescadores, hoje passou a ser uma das localidades turísticas mais importantes do Litoral Norte da Bahia, atrás de Costa do Sauípe e Praia do Forte. Os tempos mudaram e, junto com algumas melhorias, como: a implantação de infraestrutura de esgotamento sanitário, água potável, drenagem pluvial, acessibilidade, espaços de lazer etc., alguns problemas também vieram, como o desmatamento, a insegurança, algumas obras abandonadas e não concluídas, o comprometimento da qualidade das águas do rio, a “expulsão” de parte da população de comunidades tradicionais para as áreas no entorno do núcleo turístico,

por conta da valorização fundiária etc. São as duas faces do turismo, e que nem sempre são percebidas pelo turista e, muitas vezes, são omitidos pelo poder público.

Temporalmente, pode-se fazer uma divisão da história recente de Imbassaí em três períodos, demarcados por eventos. Dessa forma, quando os eventos emergem, também estão propondo uma nova história (SANTOS, MILTON, 2006). Estes resultam da ação humana, da interação da sociedade e dos seus efeitos sobre os dados naturais e sociais. Aqui, é o movimento da sociedade que comanda, através do uso diversificado do trabalho e da informação. Eles mudam as coisas e transformam objetos, dando-lhes novas características.

5.1 IMBASSAÍ ANTES DA CONSTRUÇÃO DA RODOVIA BA-099 - PRIMEIRO PERÍODO (ANTES DE 1993)

O primeiro período se inicia com o surgimento da localidade, onde, por muitos anos, permaneceu praticamente isolada por conta do acesso muito limitado devido à inexistência de vias de acesso importantes, e com poucas alterações na produção do seu espaço. Nesse período não se praticava a atividade de turismo, era somente o lugar da vida cotidiana simples; não havia pavimentação nas ruas, e os moradores sobreviviam do cultivo do coco, da mandioca (produção de farinha) e da pesca artesanal para o próprio consumo ou comercialização na feira de Mata de São João. Tratava-se de um lugar rústico, simples e tranquilo, com uma exuberante vegetação. Segundo uma moradora,

Até a década de 1980, os vizinhos mais próximos ficavam há mais de 3km de distância. Não tinha água, energia elétrica, mas vivíamos todos muito bem, pois 'vizinhávamos', uns ajudando aos outros. Cada pessoa tinha seu sítio com casa, distante uns dos outros. [...], eram posses, sem escrituras, daí apareceu um advogado e foi pegando as terras. Ele vendeu para o loteamento. Fomos bem indenizados (Sra. C. S. F., 71 anos)¹⁵.

Este primeiro período se encerra a partir de um evento histórico que foi o advento da construção da rodovia BA-099 "Linha Verde" (ampliação), em 1993. Esta estrada permitiu uma melhor acessibilidade para quem quisesse chegar a esse destino, fazendo com que o turismo começasse a emergir nessa localidade, ocasionando, posteriormente, o surgimento de um novo período em Imbassaí.

¹⁵ Moradora de Imbassaí, em entrevista do dia 14/04/2015.

5.2 IMBASSAÍ APÓS A CONSTRUÇÃO DA RODOVIA BA-099 “LINHA VERDE” E ANTES DO PRODETUR-NE – SEGUNDO PERÍODO (1993 A 2007)

O segundo período da história de Imbassaí foi iniciado com a construção da BA-099. Nessa nova etapa, inicialmente, ainda havia poucos habitantes (pescadores e alguns veranistas), porém, com o passar dos anos, com a melhoria da acessibilidade por meio da estrada asfaltada, a localidade passou a receber um maior número de famílias de veranistas, além de novos moradores. O turismo ainda era incipiente e praticado por alguns aventureiros que frequentavam a localidade com o intuito de contemplar a natureza. O perfil era de turista regional, que visitava a localidade nos finais de semana e feriados. De acordo com alguns moradores,

[...] antigamente era uma maravilha, mais sossegado, dormia de portas abertas. As ruas eram de chão batido, tinha poucas casas e pouquíssimas pousadas, que fechavam no inverno, na década de 1990 (Sra. H. B. S., 45 anos)¹⁶.

[...] em termos de vivência era melhor, pois tinha rio bom para pescar e caçar. Também não tinha a rigidez da prefeitura (Sr. C. T. F., 56 anos)¹⁷.

Portanto, percebe-se que havia uma atividade turística incipiente, ao ponto de as pousadas não funcionarem na baixa estação por conta do baixo fluxo de turistas. A localidade era frequentada mais por um público alternativo, como mochileiros e aventureiros, interessados em apreciar a natureza, e as próprias pousadas ofereciam serviço e estrutura mais simples.

5.2.1 A ocupação do solo e os riscos ambientais em Imbassaí

De acordo com o levantamento feito através do Diagnóstico Geológico Ambiental APA do Litoral Norte, em dezembro de 1992, ainda com a estrada de barro, já existia um intenso fluxo sazonal de um turismo “predatório” em Imbassaí, inadequado às condições da infraestrutura existente, como destaca Lyrio (1992):

Se considerarmos que a inexistência de infraestrutura básica como abastecimento de água e esgotamento sanitário é marcante, e que estas áreas localizam-se principalmente sobre terraços marinhos baixos,

¹⁶ Moradora de Imbassaí, em entrevista do dia 17/04/2015.

¹⁷ Morador, proprietário de um restaurante em Imbassaí, em entrevista no dia 17/04/2015.

extremamente vulneráveis a carga de poluentes oriunda de efluentes de fossas sépticas e resíduos sólidos, imagina-se o grave quadro de sanidade ambiental que estas áreas vêm sendo submetidas (LYRIO, 1992: 29).

Portanto, percebe-se que já haviam questões preocupantes observadas em Imbassaí no que se refere ao crescimento urbano e turístico, em meados de 1992, com sérias preocupações com a questão ambiental. As áreas referidas na citação acima vão além de Imbassaí, pois já existiam outras localidades passando pelo mesmo tipo de situação neste mesmo período, como Baixios e Sítio do Conde, com uma dinâmica de crescimento urbano fortemente alterado, principalmente por conta do início da construção da rodovia “Linha Verde”.

Outra questão preocupante identificada nessa época foi o parcelamento da terra para loteamentos que vinha ocorrendo de forma intensa e desordenada nas imediações de Imbassaí e em outras áreas do Litoral Norte. A falta de critérios para o parcelamento do solo, além da inexistência de infraestrutura básica foi motivo de grande preocupação, pois havia a possibilidade da perda do potencial de aproveitamento econômico dos recursos ambientais em face da atuação dos loteadores de terrenos nesse período.

Ainda segundo Lyrio (1992), considerando os aspectos relacionados à geologia ambiental, Imbassaí está localizada na Folha Rio Pojuca/Rio Sauípe. De modo geral, segundo esse autor,

Em termos de ocupação, este trecho caracteriza-se basicamente por grandes propriedades que ocupam toda a faixa litorânea, pequenas povoações interiores, povoações litorâneas, culturas extensivas de coco na faixa litorânea, e pequena agricultura de subsistência nas proximidades do sistema viário atualmente existente. Do ponto de vista de aglomerações urbanas, a área apresenta taxas de ocupação reduzidíssimas, destacando-se como aglomerações humanas os povoados litorâneos de Praia do Forte, Santo Antônio, Imbassaí e Porto Sauípe [...] (LYRIO, 1992: 32).

O autor ainda afirma que havia uma estagnação do ponto de vista sócio econômico nestas áreas, e as modificações mais evidentes se concentravam nas povoações litorâneas, por conta da expansão física da cidade do Salvador no sentido norte. Este fato fez com que emergisse a preocupação com a urgência em se tomar medidas de controle ambiental, para que o processo de degradação que já havia sido constatado, como o comprometimento dos mananciais subterrâneos e superficiais, não fosse potencializado por conta do crescimento da ocupação desordenada e pela falta de saneamento básico. O referido Diagnóstico Geológico

Ambiental traz orientações quanto à utilização do solo, onde afirma que

As áreas de recarga de mananciais subterrâneos definidas por leques aluviais coalescentes e dunas internas, localizadas nas áreas interiores de Imbassaí deverão ser ocupadas com taxas de ocupação rarefeitas. Recomenda-se uma ocupação residencial unifamiliar, com loteamentos apresentando saneamento básico e abastecimento de água, com lotes mínimos de 5.000 m² e de 10.000 m² na proximidade das áreas úmidas (LYRIO, 1992: 34).

Percebe-se que nesta época já existia uma grande preocupação com a questão do saneamento básico em Imbassaí, haja vista a forma como vinha se dando o processo de ocupação naquelas áreas. Como pode ser observado, Lyrio (1992) propõe um tipo de ocupação que seria mais apropriada para a localidade, visto as características ambientais ali existentes, justamente para prevenir possíveis degradações no meio ambiente que viessem a ocorrer por conta de uma ocupação densa em Imbassaí. Ainda sobre essa questão, o referido diagnóstico orienta que

As áreas litorâneas localizadas sobre terraços marinhos baixos, onde se desenvolvem culturas extensivas de coco da Bahia, em locais onde não existe infraestrutura básica como energia elétrica, deverão continuar sendo utilizadas para este fim, não devendo ser permitido o parcelamento destas áreas. Já nos terraços marinhos baixos, nas proximidades dos povoados de Imbassaí e Porto Sauípe, onde está havendo comprometimento dos mananciais subterrâneos que abastecem estas localidades, deverão ser adotadas medidas por parte do governo, para programas de saneamento básico e definição de possíveis áreas de expansão para estes povoados com as devidas infraestruturas (LYRIO, 1992: 34).

Ou seja, observa-se mais uma vez a questão da infraestrutura básica sendo colocada como fator primordial para a minimização dos possíveis impactos ambientais que poderiam ser causados por conta da eminente expansão urbana nessas áreas. O referido diagnóstico ressalta a urgência de um planejamento urbano e outras ações governamentais com a finalidade de suprir estas áreas com infraestrutura básica para a ocupação urbana.

Em 1993 também ocorreu a elaboração do Programa de Ordenamento Territorial e Ambiental para o Litoral Norte da Bahia. Tal programa se deu a partir da criação da Área de Proteção Ambiental (APA Litoral Norte), cujo objetivo foi reduzir os impactos negativos causados pela construção da rodovia BA-099 “Linha Verde”, além de ordenar o espaço para a ocupação de novos agentes econômicos ligados ao turismo, à hotelaria e ao setor imobiliário (GOMES SOBRINHO, 2013). De acordo com Machado (2008), a APA do Litoral Norte (Decreto Estadual 1.046/92), foi

[...] criada no ano anterior, como suporte do discurso preservacionista, abrangendo áreas lindeiras à Linha Verde, tanto na faixa existente entre a rodovia e o mar, como na faixa de terra para o interior, favorecendo a implantação de megaprojetos turísticos (MACHADO, 2008: 21).

Em 1995 o disciplinamento e ordenamento da ocupação do solo ficaram a cargo do Plano de Manejo da APA Litoral Norte e seu respectivo Zoneamento Ecológico Econômico. Outro programa fundamental surgiu em 2005, intitulado Programa de Gerenciamento Costeiro, cujo objetivo foi “[...] promover o ordenamento do uso dos recursos naturais, a ocupação dos espaços costeiros e estabelecer o processo de gestão de forma integrada, descentralizada e participativa das atividades socioeconômicas na zona costeira” (SOBRINHO, 2013: 121).

Segundo o presidente da Associação de Comerciantes de Imbassaí, a inserção desta localidade na rota de investimentos públicos no turismo aconteceu da seguinte forma: a prefeitura do município de Mata de São João, através da Bahiatura, viu um potencial de crescimento em Imbassaí e fez um projeto de urbanização em 2006, com a participação da comunidade, através de audiência pública. Esse projeto foi apresentado para à Conder, para que a mesma licitasse e executasse a obra, cujo recurso era do Banco do Nordeste por meio da Bahiatura, recurso esse diretamente voltado para o negócio do turismo.

Machado (2008) relata que, em 2008, a infraestrutura em Imbassaí era ainda muito precária, pois na localidade não havia rede de esgoto, nem água encanada. Os serviços prestados pelo poder público à população do entorno, como a coleta de lixo, educação e saúde, eram bastante deficientes. Porém, neste mesmo ano, a infraestrutura básica encontrava-se em fase de implantação com o Projeto de Requalificação Urbana, sendo desenvolvido pela Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia (Conder) (MACHADO, 2008). A localidade estava prestes a passar por uma nova fase, afinal de contas, uma série de transformações estruturais, ambientais, econômicas e sociais estaria na eminência de acontecer a partir de então.

Observa-se desta maneira uma preocupação por parte do Governo em atender princípios de gestão do espaço costeiro para prevenir possíveis problemas provenientes do processo de ocupação e uso da terra, bem como de ordem ambiental em Imbassaí, com sua incorporação ao negócio do turismo.

5.3 AS AÇÕES DO GOVERNO NO CONTEXTO DO PRODETUR EM IMBASSAÍ

O Prodetur-NE abriu um novo caminho para o incremento do turismo na região a partir da implementação de infraestrutura básica, com o objetivo de captar recursos privados para investir na instalação de infraestrutura turística e na ampliação e modernização dos meios de hospedagem. Esse novo caminho está relacionado à intensificação desta atividade, com a chegada de novos investidores tanto do mercado do turismo, como imobiliário. E foi através desse programa que a localidade de Imbassaí passou por uma grande transformação.

Os investimentos do Prodetur-NE em Imbassaí foram direcionados para a melhoria da infraestrutura por meio de algumas obras, entre elas: construção de bares na praia, construção de ciclovia (Figura 5), melhoria do acesso à localidade com novo traçado geométrico na interseção da rodovia “Linha Verde” - BA-099; ampliação e melhorias das vias internas, permitindo a circulação de veículos de grande porte (caminhões e ônibus), inclusive para prestação de serviços públicos (Figura 6); criação de espaços públicos (áreas abertas), áreas de lazer e contemplação; recuperação ambiental das áreas do entorno das lagoas, com a criação de parques e áreas de lazer e esporte, e impedir o avanço da ocupação nas áreas de preservação; consolidação das passarelas de pedestres existentes sobre o rio Imbassaí (Figura 7) para dar segurança aos pedestres que frequentam as barracas de praia e implantação do sistema de esgotamento sanitário local.

Apesar de ter sido anunciada pelas mídias digitais do Governo federal como obra do Prodetur-NE, segundo a Secult, a construção dos quiosques foi feita com verba de orçamento da prefeitura da Mata de São João. O projeto financiado pelo Prodetur-NE em Imbassaí foi bastante robusto, e a Prefeitura de Mata de São João também entrou com uma contrapartida, com a construção dos quiosques na localidade de Imbassaí.

Segundo o presidente da Associação dos Comerciantes de Imbassaí, foi feito um trabalho junto com a comunidade em parceria com a prefeitura de Mata de São João com objetivo de construir uma praça¹⁸. Assim, foi criado um projeto com a participação de empresários e moradores. Outra ação da referida associação tem

¹⁸ Foi feita a identificação e desapropriação de um terreno de aproximadamente 1.200m² cujo dono já havia falecido e estava com dívidas de IPTU.

sido a busca de melhoria do atendimento ao turista, onde, na alta estação, é colocado um ponto de apoio ao turista, para prestar as devidas orientações e esclarecimentos de possíveis dúvidas.

Figura 5 - Ciclovia em Imbassaí - 2014



Fonte: Foto de Renan Queiroz, 2014.

Figura 6 – Caminhão coletando lixo na localidade de Imbassaí – 2015



Fonte: Foto de Renan Queiroz, 2015.

Figura 7 – Passarela no rio Imbassaí - 2014



Fonte: Foto, Renan Queiroz, 2014.

A tabela 2 informa o estágio em que se encontravam as ações do Prodetur-NE voltadas para a melhoria das condições institucionais e de infraestrutura para expansão e qualificação da atividade turística em Imbassaí, em 2014.

Tabela 2 – Síntese das ações financiadas pelo Prodetur-NE em Imbassaí – 2014

Projeto / Obra / Ação	Investimento (R\$)	Estágio
Execução dos Planos de Gestão Municipal do Turismo	1.200.000,00	Em execução
Execução de obras de urbanização e drenagem Pluvial de Imbassaí	4.773.672,43	Paralisado
Implantação do Sistema de Esgotamento Sanitário de Imbassaí	4.475.456,62	Paralisado
Implantação do Sistema de Abastecimento de Água de Imbassaí	847.018,89	Concluído
Investimento total	10.216.147,90	-

Fonte: Setur, 2014.

Pelos dados da Tabela 2, observa-se que, até o ano de 2014 as obras de urbanização e drenagem pluvial, além do esgotamento sanitário, estavam paralisadas. Já os Planos de Gestão Municipal do Turismo encontrava-se em

estágio de execução. Somente o sistema de abastecimento de água de Imbassaí encontrava-se concluído.

De acordo com a Setur, o programa envolveu recursos da ordem de R\$ 161 milhões, sendo R\$ 65 milhões provenientes de financiamento do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), e R\$ 94,9 milhões de contrapartida, distribuídos entre o estado da Bahia e a União. As ações do Prodetur NE II em Imbassaí foram iniciadas em 2008 e as obras estavam previstas para serem concluídas em março de 2010. Estas, segundo a Setur, envolveram recursos da ordem de R\$ 9 milhões, previstos no orçamento do programa. De acordo com a Coordenação de Acompanhamento e Controle da Diretoria de Projetos da Setur (DIPAC), o Prodetur-NE II foi encerrado em 2012.

Em entrevista com a Coordenadora da Secretaria de Turismo e Cultura de Mata de São João (SECULT), concedida no ano de 2014, revelou-se que:

[...] os planos de gestão irão continuar no *status* de execução, porque as obras ainda não foram concluídas. A Conder iniciou, mas abandonou as obras. Recentemente o Ministério Público proibiu a construção de novos empreendimentos em Imbassaí porque o sistema de esgotamento sanitário é ineficiente. A previsão não foi cumprida, já que estamos em 2014 e ainda não foi finalizado, ou seja, já se tem 4 anos de atraso e acredita-se que se pode ter ainda mais (Sra. F. F., 2014)¹⁹.

Portando, observa-se que até o ano de 2014 houve sérios problemas com a questão do cumprimento dos prazos das obras, chegando a ter uma intervenção do Ministério Público e, conseqüentemente, a proibição da instalação de novos empreendimentos em Imbassaí devido a esse problema (Anexo B). Até então não se sabia o que estava causando esses atrasos, mas, através de entrevistas em diversos setores responsáveis pelo assunto foi possível esclarecer algumas questões relacionadas a isso.

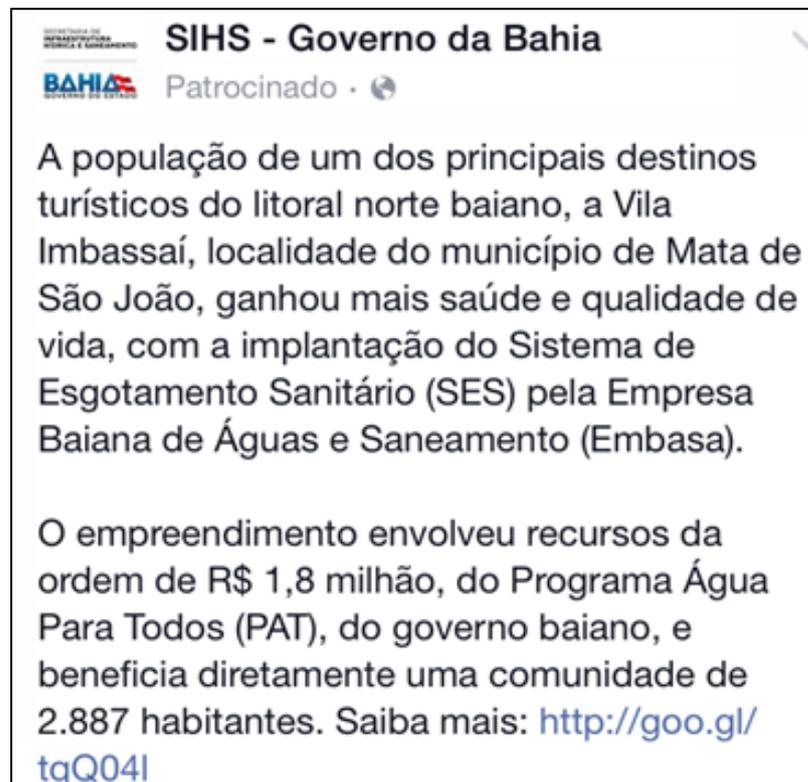
De acordo com a Setur, o Plano de Gestão Municipal do Turismo aconteceu em 11 municípios como um projeto piloto, dentre eles o município de Mata de São João. O investimento total para todos os 11 municípios foi de R\$ 862.758,28. As obras de urbanização e drenagem pluvial de Imbassaí tiveram um investimento de R\$ 4.992.386,65; o sistema de esgotamento sanitário envolveu aproximadamente R\$ 1.800,000,00; bem como o sistema de abastecimento de água de Imbassaí, que

¹⁹ Da Secretaria de Turismo de Mata de São João, em entrevista no dia 21/11/2014.

teve um valor de R\$ 871.375,21 de investimento total. Atualmente todas estas obras já foram concluídas.

No que diz respeito ao esgotamento sanitário, a Técnica servidora da Diretoria de Planejamento e Estudos Econômicos da Setur, em entrevista realizada em março de 2015, falou da existência de um problema no sistema da estação de tratamento que impedia o seu funcionamento, mas a mesma não soube esclarecer detalhes sobre este entrave naquela época. De acordo com ela, o esgotamento sanitário foi obra da embasa e não do Prodetur. Porém, segundo a Conder, as obras de implantação do sistema de esgotamento sanitário da localidade de Imbassaí foram executadas pela própria Conder. A maior parte da rede foi executada com recursos do Prodetur-NE, no entanto, para a conclusão do sistema, houve necessidade de obras complementares, relativas às estações elevatórias, que foram executadas também pela Conder, porém exclusivamente com recursos do Governo do estado, do programa Água para Todos (PAT), com custo de R\$ 1,8 milhão (Figura 8). Essas obras foram concluídas e repassadas à Empresa Baiana de Águas e Saneamento S/A (EMBASA) para operação do referido sistema.

Figura 8 – Anúncio de conclusão de obras de esgotamento sanitário de Imbassaí - 2015



SIHS - Governo da Bahia
 Patrocinado · 🌐

A população de um dos principais destinos turísticos do litoral norte baiano, a Vila Imbassaí, localidade do município de Mata de São João, ganhou mais saúde e qualidade de vida, com a implantação do Sistema de Esgotamento Sanitário (SES) pela Empresa Baiana de Águas e Saneamento (Embasa).

O empreendimento envolveu recursos da ordem de R\$ 1,8 milhão, do Programa Água Para Todos (PAT), do governo baiano, e beneficia diretamente uma comunidade de 2.887 habitantes. Saiba mais: <http://goo.gl/tqQ04l>

Fonte: SIHS, 2015.

Sabe-se que um dos grandes riscos ambientais que pode ser causado pelo turismo é a poluição das fontes e mananciais, devido ao lançamento de esgotos diretamente nos rios, lagos e mares (RUSHMANN, 1997), portanto, o não funcionamento da estação de tratamento de esgoto nessa localidade poderia acarretar grandes transtornos para a comunidade, além da contaminação ambiental.

Para tentar esclarecer essa questão foi feita uma entrevista com o engenheiro e gerente de obras da Conder que trabalhou no início da urbanização em Imbassaí²⁰. Segundo ele, essa obra foi licitada pela Conder em 2006, mas devido a problemas legais, entraram com recurso, e a obra só começou em dezembro de 2007. A obra foi um projeto contratado pelo Prodetur-NE e pela Prefeitura de Mata de São João e “[...] o projeto de urbanização foi feito através de audiência pública e, inclusive, alguns moradores não concordaram em pavimentar as ruas, apenas as principais” (Sr. K. G. R., Engenheiro e Técnico da Conder, em entrevista do dia 07/11/2015).

Segundo informações repassadas pelo mesmo, a METRO Engenharia foi a empresa vencedora da licitação, a qual ficou responsável pelas obras. O planejamento para execução desta obra foi feito por um *trade* de turismo, composto por profissionais de diversas áreas que atuam na Bahiatura, na Prefeitura de Mata de São João, em Praia do Forte e em Costa do Sauípe. Esse projeto teve aprovação da Embasa. Tudo que se faz em termos de esgotamento sanitário e água potável deve ter aprovação da concessionária Embasa. “[...] com essa planta aprovada pela Embasa para execução do esgotamento, a Conder finalmente pôde iniciar as obras.” (Sr. K. G. R., Engenheiro e Técnico da Conder, em entrevista do dia 07/11/2015).

Antes de qualquer outra obra de urbanização, o que deve ser feito inicialmente são obras como o esgotamento sanitário. Ao ser perguntado quais foram os motivos da paralisação das obras de esgotamento sanitário de Imbassaí, o mesmo respondeu que

[...] ao iniciar esta obra, em Dezembro de 2007, foram identificados problemas que não haviam sido detectados no projeto, como o aparecimento de muitas rochas. Foi um erro de projeto, um erro “imaterial”, não proposital, erros que aparecem, pois fizeram sondagem em uns pontos e outros não. O custo para poder fazer uma detonação de rocha é muito caro, pois envolve autorização do exército, compra de dinamite, além de especialistas, e é um trabalho bem mais caro, pois tem que cadastrar as

²⁰ Atualmente é técnico da Conder e presidente da Associação dos Comerciantes de Imbassaí.

casas, pois pode rachar a estrutura das mesmas. Nesse caso, o custo dessa obra aumentou (Engº. K. G. R., 2015)²¹.

Toda obra do Governo estadual, federal, municipal, só pode ser realizada por meio de licitação pública e só pode aditar o preço em até 25%. De acordo com o entrevistado,

[...] aconteceu exatamente isso, apareceram muitas rochas, quando foi continuando houve uma “alteração de metafísica”, onde se deixou de fazer uma pavimentação em uma rua ou outra e trocou por detonação de rocha. Nesse processo aditou os 25% e depois não pode se fazer mais nada, pois os órgãos reguladores não aceitam que se faça uma obra com custo adicionado maior que essa porcentagem. Com isso a obra parou, e parou faltando o esgotamento sanitário. Ou seja, toda a rede estava pronta e só faltavam as estações elevatórias, que são sete (Engº. K. G. R., 2015).

Essas estações têm a função de bombear o esgoto para os terrenos com maior altitude, devido às características da topografia de Imbassaí. Chegando aos terrenos com maiores altitudes²². Ainda, segundo o entrevistado,

[...] as estações bombeavam para a estação de tratamento do resort Iberostar. Mas não houve mais recursos para fazer essas estações elevatórias e, assim, a Conder não poderia mais executar a obra. Tinha que licitar novamente. Nessa história de licitar novamente não tinha recurso, daí entrou o Ministério Público, que começou a bloquear todos os empreendimentos que estavam sendo construídos em Imbassaí enquanto não concluísse o esgotamento. A conclusão da obra era ligar as elevatórias (Engº. K. G. R., 2015).

O entrevistado afirmou que a associação dos comerciantes fez reunião na Conder, com a presença de embaixador e ex-ministro das Relações Exteriores, que possui residência em Imbassaí e que veio para dar apoio. Segundo ele, foi feita uma pressão, o Ministério Público entrou no meio do caminho e tudo acabou sendo resolvido lá na Conder.

[...] como é uma obra que a Embasa vai operar e a Conder não tinha mais recurso, então a Embasa puxou o resto da obra para ela. Quem fez a rede foi a Conder, mas a embasa licitou e contratou a empresa MKTECH para concluir a obra das estações elevatórias. Nessa passagem para embasa, as associações começaram a se reunir com os representantes da embasa e foi um problema sério, pois já havia muito tempo que a rede tinha sido feita e para fazer isso tinham que fazer uma verificação na rede, várias redes

²¹ Técnico da Conder, em entrevista do dia 07/11/2015.

²² A variação de altitude do terreno desde a praia (nível do mar) até a parte onde ficam as estações de tratamento de esgoto é de 25m.

estavam entupidas e algumas foram ligadas sem autorização por algumas pessoas da comunidade. E no final das contas, com o apoio do Ministério Público, grupos ambientais e da comunidade, conseguimos que a obra fosse licitada. A empresa ganhou a concorrência e começou a fazer, e já concluiu 90% das estações elevatórias (Eng^o. K. G. R., 2015).

Sobre a questão do “erro imaterial”, há controvérsias, visto que existe um levantamento geológico de todo o Litoral Norte da Bahia desde a época em que a “Linha Verde” estava para ser construída. Além do “Diagnóstico Geológico Ambiental APA do Litoral Norte Bahia – Brasil”, em que foram identificados os principais usos associados às unidades geológicas ambientais nessa área (1992), também já existia, desde 1991, o Estudo Preliminar de Impacto Ambiental (EPIA), realizado por uma equipe multidisciplinar antes mesmo da construção da segunda etapa da rodovia BA-099.

O relatório do EPIA teve como objetivo oferecer subsídios para a compreensão da dinâmica do quadro geocológico e geoeconômico da área, buscando valorizar as inter-relações entre os vários elementos, a fim de detectar a vulnerabilidade dos sistemas envolvidos e suas reações face ao impacto do empreendimento proposto. Tais documentos, disponíveis para consulta na própria CONDER, se buscados, poderiam subsidiar a equipe de obras e evitar possíveis “erros” na execução de uma obra primária e essencial, como a de saneamento básico, evitando também todo o transtorno que foi gerado por conta do aumento dos custos da obra, simplesmente por conta de uma não identificação de rochas graníticas durante a sua execução.

No decorrer da entrevista, ao ser perguntado se, por conta dessa paralisação que houve nas obras do Esgotamento Sanitário, o rio Imbassaí estaria poluído, o engenheiro afirmou que o problema de lançamento de esgoto no rio não tem a ver com esse problema do esgotamento sanitário, pois

[...] o que não estava ligado naquele tempo o pessoal tinha fossa e sumidouro. Nas casas, cada um fazia sua fossa e sumidouro. A fossa coleta todo o esgoto primário e o sumidouro são as águas servidas (reuso), a água de lavagem de roupa, pratos [...] o sumidouro faz a água percolar pelo terreno, pois o fundo é vasado. O próprio solo filtra a água e vai caindo no lençol freático. Já as fezes ficam na fossa, que é fechada e, quando enche, chamam a limpa fossa e este maneja os dejetos para um local apropriado. Portanto, não eram as casas que estavam poluindo o rio, o que estava poluindo o rio foi o esgoto oriundo da estação de tratamento do programa “minha casa, minha vida”. Depois de muita investigação conseguiram identificar que o problema estava vindo de lá (Eng^o. K. G. R., 2015).

Através do programa “Minha casa, Minha vida” foram feitas 300 casas e uma estação de tratamento (Figuras 9 e 10). A estação de tratamento passa por vários filtros tratando todo o esgotamento sanitário. O efluente resultante desse processo sai com cerca de 95% limpo, sendo a partir de então lançado em corpo hídrico (rio, mar, área alagada, ou qualquer área que tenha água para a realização de trocas biológicas) na natureza. Sobre isso, de acordo com o entrevistado, essa estação de tratamento estava despejando esgoto em um riacho, que é um afluente do rio Imbassaí, e os funcionários da CETREL identificaram uma poluição muito grande nesse rio. Esse lançamento de esgoto que estava acontecendo no rio foi sanado com a conclusão das obras.

Figura 9 – Estação de tratamento de esgoto do programa “Minha Casa, Minha Vida”, na comunidade Mar Bello, em Imbassaí - 2015



Fonte: Foto de Renan Queiroz, 2015.

Existe uma linha de recalque que é bombeada por pressão (não por gravidade) para a estação de tratamento do resort Iberostar, que fica a 25m de altitude. Para avaliar a qualidade das águas o Instituto do Meio Ambiente e Recursos Hídricos (INEMA) envia semanalmente um boletim de balneabilidade do rio Imbassaí. Segundo o entrevistado, “[...] depois dessa solução, nunca mais o rio

voltou a apresentar poluição. A comunidade não sabe dessas informações e por isso fica dizendo que o rio está poluído” (Engº. K. G. R., em entrevista do dia 07/11/2015).

Figura 10 – Imóveis populares - programa “Minha Casa, Minha Vida”, comunidade Mar Bello, em Imbassaí - 2015



Fonte: Foto, Renan Queiroz, 2015.

Após a correção do problema na estação de tratamento das casas do programa “minha casa, minha vida”, de acordo com os boletins do Inema, o único local impróprio para o banho em Imbassaí passou a ser a cachoeira de Dona Zilda, um importante ponto turístico dessa localidade. Todavia, nesse caso,

[...] o problema é pontual, pois há invasões²³ nas proximidades do rio, onde esta comunidade acaba despejando o esgoto no mesmo. A prefeitura está entrando em parceria com as associações para tentar resolver este problema. Uma das possíveis soluções apontadas para resolver este problema seria a construção de fossas sépticas que trate o esgoto. Cabe agora a comunidade se unir e mostrar pra eles o problema. Para a prefeitura chegar lá e fazer uma intervenção é caro e difícil. Não há controle algum por parte da prefeitura com essas invasões. Por conta da topografia

²³ Ocupação, por pessoas pobres ou de poucos recursos, de habitações ou de terras pertencentes ao Estado.

de Imbassaí as estações elevatórias são indispensáveis, pois, quando o esgoto não cai por gravidade, é bombeado para as áreas mais altas, onde existem as linhas de recalque e, de lá, este esgoto é lançado para a estação de tratamento do Iberostar (Engº. K. G. R., 2015).

Na planta disponibilizada pela Conder (Anexo H), constata-se, através das curvas de nível, que a topografia de Imbassaí possui áreas mais elevadas em determinados pontos, o que se faz necessário o bombeamento para os locais apropriados, de maior altitude, através das Estações Elevatórias de Esgoto.

A questão da qualidade das águas do rio Imbassaí pode ser constatada nos boletins de balneabilidade dos meses de maio, julho e agosto, expedidos pelo Inema²⁴ (Anexos C, D e E). Nesses boletins, observa-se que em 29 de maio de 2015 a foz do rio Imbassaí e a cachoeira de Dona Zilda encontravam-se impróprias para banho. No boletim de 17 de julho deste mesmo ano, a foz do rio já estava com status de própria e a cachoeira de Dona Zilda continuava imprópria, e esse mesmo padrão foi mantido no boletim emitido no dia 28 de agosto de 2015. Vale salientar que esses boletins são expedidos semanalmente por esse órgão estadual de controle ambiental.

5.4 IMBASSAÍ DEPOIS DO PRODETUR – TERCEIRO PERÍODO (2008 A 2015)

A etapa mais impactante e significativa teve início a partir do momento em que Imbassaí entrou na rota das ações do Prodetur-NE, em 2008, a qual passou por um projeto de requalificação urbana, atraindo também os investimentos privados. Sobre os empreendimentos turísticos mais importantes até então, constatou-se a implantação do projeto imobiliário Reserva Imbassaí, com sua primeira etapa inaugurada em 2007. Trata-se de um condomínio que reúne hotel, casas e apartamentos²⁵. No que se refere ao hotel, construído dentro deste próprio empreendimento, foi inaugurado em 2010 e, depois de construído, foi comprado pelo

²⁴ O Instituto do Meio Ambiente e Recursos Hídricos (Inema) foi criado através da lei nº 12.212 de 4 de maio de 2011, promovendo a integração do sistema de meio ambiente e recursos hídricos do Estado da Bahia. O Inema tem por finalidade executar as ações e programas relacionados à Política Estadual de Meio Ambiente e de Proteção à Biodiversidade, a Política Estadual de Recursos Hídricos e a Política Estadual sobre Mudança do Clima. Cabe ao Inema atuar em articulação com os órgãos e entidades da Administração Pública Estadual e com a sociedade civil organizada, a fim de dar mais agilidade e qualidade aos processos ambientais.

²⁵ Pertencente ao grupo português Reta Atlântico Brasil Empreendimentos Imobiliários Ltda.

grupo hoteleiro espanhol Fiesta. Outro empreendimento importante é o Costa dos Coqueiros Resort (Figura 11)²⁶.

Figura 11 – Pousada em Imbassaí - 2014



Fonte: Foto de Renan Queiroz, 2014.

A Prefeitura de Mata de São João vê de forma muito positiva a instalação destes empreendimentos hoteleiros no município, até porque, de acordo com a avaliação dos gestores, existem critérios bastante claros para a sua instalação (legislação ambiental municipal), e que há um esforço para o cumprimento de toda a legislação para evitar entraves. Em relação a esses entraves, por exemplo, por Imbassaí fazer parte da unidade de conservação APA/LN, que é coordenada pela Secretaria do Meio Ambiente (SEMA), o plano de manejo elaborado pelo órgão gestor da APA/LN implica a realização do zoneamento ambiental, onde todos os empreendimentos que pretendem se instalar dentro da APA/LN têm que se adequar. Estes critérios se refletem em condicionantes socioambientais, como a limitação para construir em apenas 10% da área adquirida e garantir que 70% da força de trabalho provenha do local. Estas condicionantes devem ser atendidas para que se mantenha a isenção de 50% dos impostos municipais durante dois anos. Após este

²⁶ Pertencente a rede nacional Solrisos Hotéis Resort, e que está sob gestão da rede hoteleira espanhola Vita Hoteleiers.

período, o recolhimento destes tributos volta à condição normal.

Diante das transformações ocorridas na infraestrutura em Imbassaí, inevitavelmente, outras mudanças também ocorreram. O perfil do turista é um claro exemplo dessas mudanças.

Antes, o turista de Imbassaí era mais alternativo, mochileiro/aventureiro, geralmente solteiro, com um poder aquisitivo menor, hospedando-se em pousadas baratas e simples. As barracas ficavam na beira do rio, onde a sujeira acabava deixando o ambiente um tanto quanto sujo, inclusive, com material cortante, oriundo de garrafas de vidro de refrigerante que eram jogadas no rio. Depois das mudanças estruturais, muitas famílias passaram a frequentar a localidade e pessoas com um maior poder aquisitivo também (Engº. K. G. R., 2015).

Na figura 12, o que está destacado a esquerda (em azul) são as barracas que estavam localizadas a beira do rio Imbassaí, antes das mudanças ocorridas neste espaço. E a parte destacada na direita (em vermelho) desta mesma figura refere-se ao novo local onde foram construídos os quiosques, para que os donos barraqueiros pudessem se instalar e comercializar as suas mercadorias. Na figura 12 é possível visualizar a antiga área em que as barracas encontravam-se instaladas, nas margens do rio Imbassaí.

Figura 12 – Barracas na praia à beira do rio Imbassaí - 2007



Fonte: Prefeitura Municipal de Mata de São João, 2014.

Portanto, o projeto de qualificação do espaço urbano de Imbassaí alterou o perfil do turista e conseqüentemente a qualidade da oferta hoteleira e dos serviços públicos, pois, percebendo essa mudança no perfil do turista, as pousadas tornaram-se mais sofisticadas, adaptando-se ao novo público que passou a frequentar a localidade de Imbassaí, com melhorias em seus serviços e na estrutura. Este fato pode ter relação direta com o aquecimento da economia ocorrido no Brasil durante governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, principalmente entre 2007 e 2010, como pode ser verificado no gráfico 2. Esse crescimento da economia brasileira também influenciou no aumento do número de pessoas que passaram a ter condições de viajar, consumir e investir.

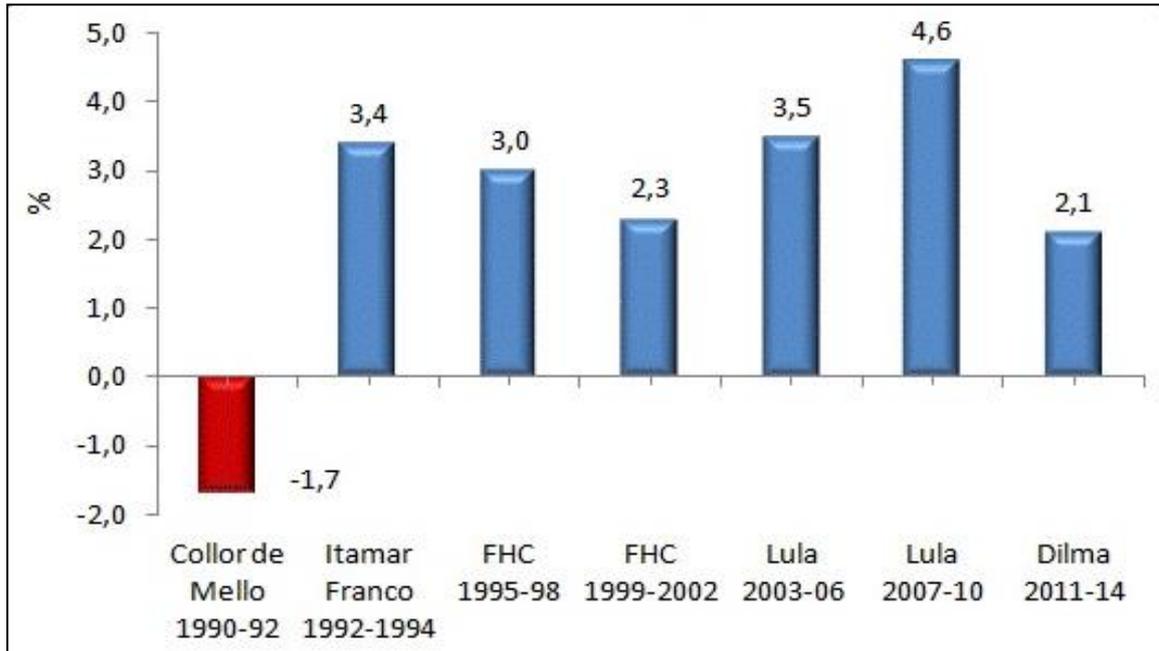
Figura 13 – Cadeiras de barracas de praia na beira do rio Imbassaí - 2007



Fonte: Prefeitura Municipal de Mata de São João, 2014.

Junto com a urbanização, vieram também incorporadores imobiliários, que perceberam o potencial de Imbassaí e, assim, viram uma ótima oportunidade de investir em terrenos e construções. Tais investidores identificaram glebas de terras que adquiriram e depois lotearam, construíram casas para vender, tudo isso graças ao aquecimento da economia. Portanto, este foi um fator crucial para a mudança do perfil do turista e a chegada dos novos investidores, além, claro, do fator urbanização, que também contribuiu claramente para isso.

Gráfico 2 – Taxa de crescimento do PIB, períodos dos Governos recentes, 1990-2014



Fonte: Banco Central, 2014.

Concomitante a esses, outro fator que pode ter contribuído foi o destaque de Praia do Forte, pois se tornou um pólo de turismo muito importante e chegou a um ponto em que já não consegue funcionar bem durante o verão, com o impedimento da entrada de carros na vila, falta de água, entre outros problemas que passaram a surgir devido à superlotação de turistas. Isso acarreta, de alguma forma, certo desconforto para quem procura um lugar para descansar ou curtir a viagem. Sendo assim, percebe-se que alguns turistas que tinham Praia do Forte como destino, por não encontrar disponibilidade dos serviços de turismo na alta estação, estão se deslocando para Imbassaí, inclusive em razão dos preços mais baixos das pousadas nesta localidade (Tabela 3).

Tabela 3 – Preço de hospedagem em pousadas 3 estrelas em Imbassaí e Praia do Forte - 2015

Praia do Forte	Imbassaí
Pousada Jambo – R\$461,00	Vilangelim – R\$390,00
Sobrado da Vila – R\$403,00	Caminho do Mar – R\$230,00
Eco Atlântico – R\$362,00	Canto de Imbassaí – R\$220,00
Pousada Porto do Sol – R\$285,00	Cajibá – R\$201,00
Ecocaju – R\$243,00	Vila Imbassaí – R\$192,00

Fonte: Pesquisa de Campo, 2015.

Outra medida tomada pela prefeitura de Mata de São João foi a fiscalização dos ônibus de excursão que geralmente chegam a Imbassaí aos domingos.

Muitos desses ônibus são clandestinos, com pessoas sendo transportadas sem segurança, e também não tem um guia para orientar as pessoas quanto à questão da conscientização ambiental, de não jogar lixo na praia etc. Com essa fiscalização que foi implantada, está sendo feito um trabalho de conscientização com esses visitantes no intuito de dar mais qualidade ao serviço e evitar possíveis degradações ambientais geradas por conta da falta de conscientização destas pessoas, pois estas deixavam muito lixo na praia e no rio durante as suas passagens por Imbassaí. É um tipo de visitante que não gera renda para o local, pois eles já trazem sua alimentação e transportam isopor com bebidas (Eng^o. K. G. R., 2015).

Segundo o presidente da Associação de Comerciantes de Imbassaí, a fiscalização funciona da seguinte forma: a AGERBA²⁷ instala um posto de fiscalização na entrada de Imbassaí e passa a fiscalizar os ônibus pedindo a documentação e verifica se os ônibus de turismo estão com guia, já que é um requisito para esse tipo de transporte. Caso não tenham, os ônibus que não se enquadram nos requisitos são multados e não podem adentrar a localidade. Ao serem regularizados, esses ônibus já voltam com autorização da AGERBA, com um guia preparado para dar as orientações para que os usuários não lancem lixo no rio, na praia etc. Portanto, [...] “são medidas cujo intuito é melhorar o serviço e acolher da melhor forma as pessoas que visitam Imbassaí” (Eng^o. K. G. R., em entrevista do dia 07/11/2015). Ainda sobre os excursionistas, segundo a Secult,

“[...] as taxas cobradas e as outras medidas adotadas pela prefeitura de Mata de São João são para inibir a entrada de excursionistas, justamente por que estes vinham em grande número de pessoas, e adentravam a localidade com churrasqueiras, isopor, não utilizando os serviços dentro de Imbassaí e deixando muita sujeira ao sair” (F. F., em entrevista do dia 27/04/2016).

Porém, pelas leis brasileiras ninguém pode ser impedida de ir e vir à praia por ser pobre e não ter condições de consumir mercadorias oferecidas no local. Segundo a Setur (2015), existem dois projetos em andamento em Imbassaí com recursos do Governo estadual e do Ministério do Turismo: o Centro de Qualificação Profissional da Costa dos Coqueiros, com valor estimado em R\$1,7 milhões, e o Centro de Atendimento ao Turista (CAT), com valor estimado em R\$2,2 milhões.

²⁷ Agência reguladora dos transportes coletivos.

6 AS DEMANDAS DOS GRUPOS DE INTERESSE NO TURISMO EM IMBASSAÍ

Sobre grupos de interesse, entende-se que são grupos formados de acordo com os interesses pessoais dos indivíduos que interagem em um ambiente. Para Castro (2004), o conceito de grupo de interesses são as forças sociais que emergem num grupo total, organizam-se e atuam objetivando vantagens e benefícios de acordo com a natureza do grupo.

Neste capítulo abordam-se as demandas dos diversos grupos de interesse no turismo em Imbassaí. Para tal, foram entrevistados os presidentes das associações de comerciantes e jangadeiros. Além desses agentes, foram coletadas informações através de questionários com os turistas, barraqueiros, jangadeiros, comerciantes em geral, moradores e representantes dos meios de hospedagem de Imbassaí. A razão da escolha destes grupos se deu por conta da identificação da busca de objetivos comuns por parte de indivíduos que compartilham interesses afins.

6.1 TURISTAS EM IMBASSAÍ

Foram aplicados 100 questionários junto aos visitantes em Imbassaí para que se pudesse traçar o perfil dos mesmos e avaliar a percepção destes sobre a localidade visitada.

Ao serem perguntados sobre o local de residência, os turistas citaram diversas cidades (Tabela 4), mostrando que os visitantes vêm de outras partes do Brasil, além da Bahia, como Aracaju (9%), São Paulo (9%) e de outros países (3%). Porém, a maioria (40%) afirmou residir em Salvador. Outros também muito citados foram Alagoinhas (9%) e do próprio município de Mata de São João (9%), sede do município em que está localizado Imbassaí.

Tabela 4 – Imbassaí: origem dos turistas – 2015

Município	%
Salvador	40,0
Alagoinhas	9,0
Aracaju	9,0
Mata de São João	9,0
São Paulo	9,0
Camaçari	7,0
Outras cidades ²⁸	14,0
Outros países ²⁹	3,0

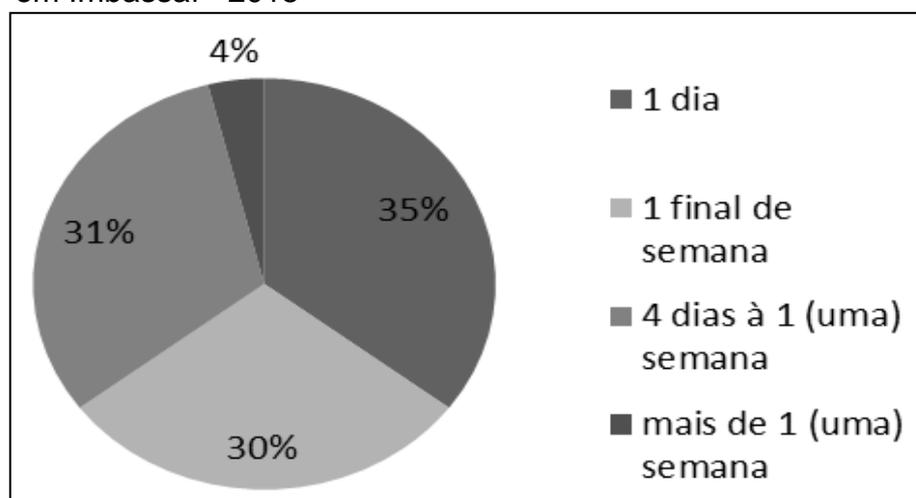
Fonte: Coleta de campo, 2015.

²⁸ Entre Rios, Feira de Santana, Lauro de Freitas, Dias d'Ávila, Paulo Afonso, Simões Filho, Catu, Pojuca, no estado da Bahia; e Belo Horizonte/MG, Montes Claros/MG, Recife/PE, Arapiraca/AL, Brasília/DF, Campina Grande/PB, de outros estados do Brasil.

²⁹ Itália, Espanha e Argentina.

A média de despesas por dia desses turistas chega a ser superior a R\$500,00, o que demonstra uma quantia significativa para o comércio local. A maioria (54%) afirmou que a média de gastos por dia em Imbassaí varia entre R\$100,00 a R\$500,00; e outra parcela significativa (41%) afirmou gastar até R\$100,00 por dia; apenas 5% dos pesquisados afirmou gastar mais de R\$ 500,00 por dia. Isso demonstra uma importância relativa destes consumidores para a economia local, que atualmente é alimentada pela atividade turística. A título de comparação, fazendo um contraponto com os dados referente ao estado da Bahia, segundo Fundação de Pesquisas Econômicas – FIPE (2015), através da Pesquisa de Caracterização do Turismo Receptivo na Bahia 2014 - Relatório Final, foi revelado que a média de gastos por dia dos turistas nesse estado varia entre R\$108,9 (turista doméstico) a R\$118,0 (turista internacional). Já o gasto médio per capita diário nas viagens domésticas segundo dados da pesquisa de turismo doméstico no Brasil também realizada pelo Ministério do Turismo foi de R\$57,60 em 2010³⁰.

Gráfico 3 - Quantidade de dias que os turistas pretendem ficar em Imbassaí - 2015



Fonte: Pesquisa de campo, 2015.

No gráfico 3 é possível identificar que a maioria dos visitantes (35%) vai a Imbassaí pra passar o dia e não se hospeda por lá. Porém, a quantidade de visitantes que respondeu que permanece o final de semana e mais dias chegou a

³⁰ http://www.dadosefatos.turismo.gov.br/dadosefatos/demanda_turistica/domestica.

61%. Isso indica um efeito positivo para o comércio local (formado por mercadinhos, mercearias, farmácias etc.) visto que, quanto mais dias essas pessoas permanecem na localidade, maiores são as possibilidades de consumo. Quem ganha com isso, dependendo do tipo de hospedagem, é o setor hoteleiro, por conta da ocupação dos seus leitos. Mas também há os que se hospedam em casas de veraneio próprias ou de amigos e familiares. Essa informação pode ser constatada tabela 5, onde é possível identificar os meios de hospedagem que esses turistas se acomodam durante a estadia.

Tabela 5 – Imbassaí: tipo de estadia do turista – 2015

Estadia	%
Fica em hotel ou pousada	49,0
Fica em casa alugada	7,0
Casa de parentes	2,0
Excursão	4,0
Outro	38,0

Fonte: Pesquisa de Campo, 2015.

A maioria dos turistas de Imbassaí (49%) se hospeda em hotéis ou pousadas, o que é importante para esse setor, pois estes dependem justamente de toda essa clientela para que possam continuar mantendo o seu funcionamento. Os 38% que responderam “outro”, são os que afirmaram estarem hospedados em hostel, além dos que foram pra passar o dia, não se hospedando em Imbassaí ou, até mesmo, se hospedando em localidades vizinhas, como Praia do Forte. Em ordem de importância menor estão os que citaram estar em casa alugada, excursão ou casa de parentes (7%, 4% e 2%, respectivamente).

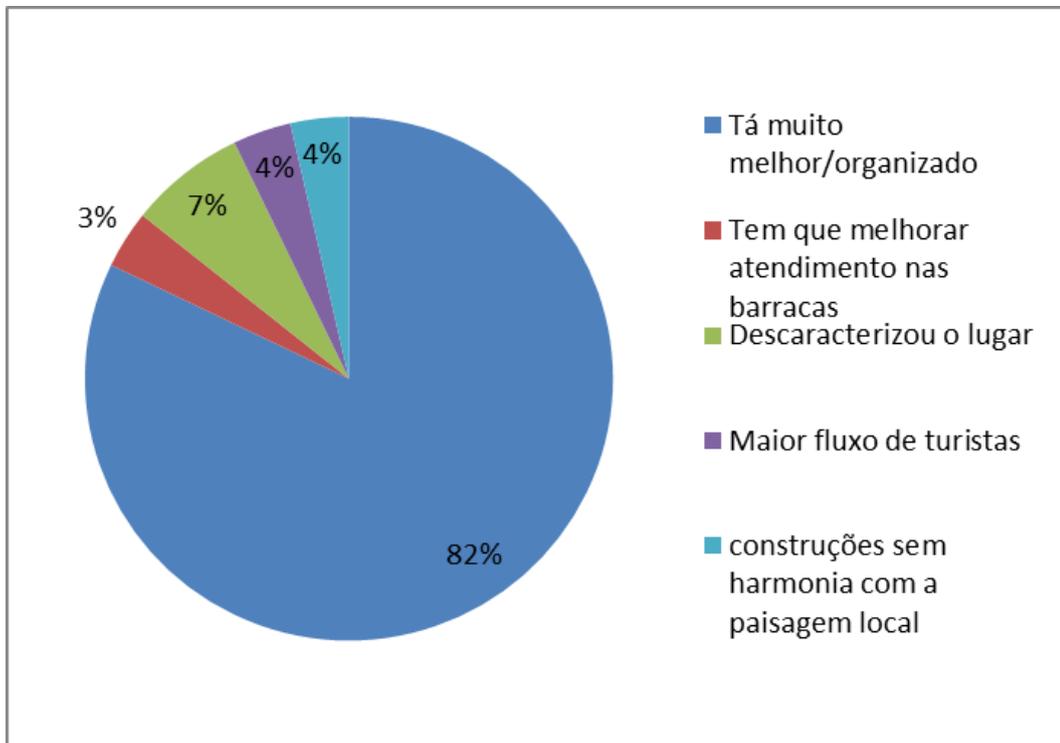
Ao ser questionado com que frequência visita Imbassaí, a maior parte (45%) respondeu que visita há muitos anos, porém, uma parcela significativa (41%) admitiu que é a primeira vez que frequenta esta localidade. Uma parcela menor (14%) afirmou que visita frequentemente, mas não há muitos anos. Portanto, há uma predominância de visitantes que costumam frequentar a localidade há muito tempo.

A maioria (51%) dos visitantes já conheciam Imbassaí antes mesmo das transformações ocorridas na infraestrutura local. Sobre as impressões de antes e depois em relação a essas transformações, 82% disseram que achou muito melhor e mais organizado, demonstrando boa satisfação por parte dos mesmos, com alguns

turistas chegando a utilizar a expressão “surpreendente” para demonstrar sua opinião sobre tais transformações (Gráfico 4). Estes também lembraram a questão da dificuldade de acesso que havia antigamente, quando as ruas não tinham pavimentação.

Outros (7%) responderam que estão insatisfeitos pela questão da descaracterização do lugar, haja vista que Imbassaí era uma localidade rústica, com ruas de barro, menos construções etc.

Gráfico 4 - Impressões por parte dos visitantes quanto às transformações em Imbassaí - 2015



Fonte: Pesquisa de campo, 2015.

Sobre esta possível descaracterização por conta de construções sem harmonia com a paisagem local, a mudança das barracas de praia é um exemplo, pois causaram estranheza a muitos turistas, por conta da sua nova estrutura (Figura 14). “Faltou um projeto mais harmônico com o ambiente”, afirmou um dos turistas, sobre a mudança das barracas, que, na verdade, passaram a ter uma estrutura de quiosques. Alguns viram com bons olhos, afirmando que melhorou a higiene e a paisagem, haja vista que as barracas tinham uma estrutura inferior e o consumo de alimentos e bebidas era feito na beira e dentro do próprio rio, o que causava

acúmulo de lixo no rio. “Os bares espalhados davam um aspecto de desordem”, afirmou um dos turistas.

Um turista também afirmou que o atendimento por parte dos garçons nesses bares deixa a desejar e precisa melhorar, até mesmo pelos preços elevados que são cobrados pelos produtos. Também foi citada a melhoria na iluminação e a instalação do módulo policial que, aparentemente, trouxe mais segurança aos visitantes (4%).

A maior parte dos turistas (75%) costuma utilizar o rio, o que reforça a importância deste para o turismo local, visto que é um elemento natural que diferencia Imbassaí de outras localidades, por oferecer opções de praia e rio em um mesmo ambiente, além da contribuição paisagística, o que torna um atrativo para os turistas. Apenas 25% afirmou que não o utiliza.



Figura 14 – Conjunto de bares na praia de Imbassaí - 2015
Fonte: Foto de Renan Queiroz, 2015.

6.2 OS COMERCIANTES DE IMBASSAÍ E ASSOCIAÇÃO DE COMERCIANTES

Em Novembro de 2015 foi feita uma entrevista com o presidente da

Associação de Comerciantes para saber como este avalia as ações que foram realizadas através do Prodetur-NE em Imbassaí. A primeira pergunta foi referente às principais transformações que se pode observar antes e depois dos investimentos em Imbassaí, em que se obteve a seguinte resposta:

Foi feita a pavimentação das ruas, praças, esgotamento sanitário, ciclovias e toda uma infraestrutura urbana. Antes tinha um pessoal mais alternativo, sem muito poder aquisitivo, que vinha contemplar a natureza e se hospedavam em pousadas baratas e sem muita qualidade/conforto. Depois desses investimentos o público alvo mudou, por conta do aquecimento da economia, onde as pessoas passaram a ter mais poder aquisitivo e vinham com suas famílias em busca de mais conforto. Chegaram também incorporadores particulares, investindo em loteamentos etc (Sr. K. G. R., 2015).

Ao ser perguntado como avalia as ações do Governo do estado e da Prefeitura em relação ao turismo em Imbassaí (Nota de 0 a 5), a resposta foi:

Acessibilidade e transporte: nota 4, pois houveram muitas melhorias quanto a isso, aumentando, inclusive, a quantidade de turistas na localidade, mas ainda há o que melhorar. Segurança: nota 3. Todos os secretários fazem parte do grupo gestor que trabalha na parte da manutenção, transporte, limpeza etc., formou-se um grupo de segurança, onde o Major da companhia da Polícia Militar de Mata de São João está neste mesmo grupo, além do delegado da polícia civil. Existe um grupo no aplicativo whatsapp onde qualquer denúncia feita é enviada ao grupo gestor. Os recursos são limitados, mas as ideias estão fazendo efeito e a segurança tem melhorado muito. Limpeza: nota 3. A associação trabalha em conjunto com a prefeitura, que fiscaliza a limpeza, que já melhorou muito, mas ainda tem muito a melhorar. Saneamento básico: nota 3. Foi concluído pela embaixa debaixo de pressão (Sr. K. G. R., 2015).

Sobre o que mudou para os comerciantes antes e depois desses investimentos, o entrevistado afirmou que

O fluxo de turistas aumentou bastante, os bares enchem, e isso é consequência do aquecimento do mercado, com abertura de novos restaurantes e novos pontos de comércio. Além disso, pousadas passaram a oferecer um serviço de melhor qualidade, para um público alvo com um maior poder aquisitivo. Teve um bom aquecimento, muito movimento de turistas, algo muito visível (Sr. K. G. R., 2015).

Ao ser perguntado se houve melhorias para ele e, se sim, em quê, o presidente da Associação dos Comerciantes citou a mudança do perfil do turista de Imbassaí, pois, com chegada desse “[...] público alvo com maior poder aquisitivo, melhorou o comércio, as pousadas e a consequente melhoria no atendimento dos estabelecimentos” (Sr. K. G. R., em entrevista do dia 07/11/2015).

O grupo gestor foi solicitado pela Associação de Comerciantes de Imbassaí, e foi criado com o intuito de se fazer intervenções mais facilmente com a prefeitura municipal, com troca de informações pelo aplicativo *Whatsapp*, com fotografias, depoimentos etc., para que o prefeito e os secretariados possam ter conhecimento mais rápido dos problemas e possam tomar as devidas providências. Atualmente, este grupo é composto por 27 membros, entre os quais, o prefeito de Mata de São João e os secretários de obras, de cultura e turismo, e de planejamento e meio ambiente, representantes das associações (composto por empresários de Imbassaí) e um vereador. São reuniões bimensais, convocadas pela Associação de Comerciantes de Imbassaí com o prefeito, e os demais membros do grupo gestor que tem interesse também participam.

Vale destacar que o presidente da Associação de Comerciantes de Imbassaí também é incorporador particular nesta localidade, onde, adquire lotes de terras a preço de oportunidade (mais baratos) e\ou constrói condomínios e residências para, posteriormente, vender. Membro do grupo gestor, ele é quem faz efetivamente a gestão de Imbassaí. Tal gestão ocorre de modo a organizar o espaço geográfico desta localidade para que se possa aproveitar o potencial de geração das vantagens competitivas dos recursos disponíveis, favorecendo também a sua empresa imobiliária, assim como as empresas dos outros empreendedores de Imbassaí e, com isso, extrair mais renda da terra, na forma de renda de monopólio. Assim,

No processo de gestão do espaço geográfico torna-se mister frisar que a implementação dos interesses de um dado agente em relação aos demais, com os quais se relaciona em uma dada porção do espaço geográfico, não necessariamente envolve consenso; depende, em primeira instância, da vontade do agente que possui maior vigor, o qual poderá ou não utilizar recursos que servem exclusivamente a seus interesses (BRITO, 2008: 169).

Dessa maneira, considerando que o sistema capitalista se fundamenta na propriedade privada, e no caso, a propriedade privada da terra, na medida em que o preside, faz a gestão indireta do espaço, orienta e domina o processo social de produção do espaço em Imbassaí, a sua intenção é gerar a renda de monopólio para extrair mais lucro (SINGER, 1982).

6.2.1 A opinião dos comerciantes

No prosseguimento do trabalho de campo, foram aplicados 34 questionários

com os comerciantes, com o objetivo de confrontar o posicionamento da associação de comerciantes em relação às transformações de Imbassaí. Antes de tudo, é necessário esclarecer o perfil destes comerciantes quanto ao porte de seus estabelecimentos, pois se trata de pequenos comerciantes, cujo negócio se resume em mercadinhos, mercearias, farmácias, restaurantes, sorveteria, e lojas que comercializam roupas e diversos produtos. Além disso, também houve aplicação de entrevistas com comerciantes informais, sendo: ambulantes, moto-taxistas etc. A seguir, o resultado desses questionários e entrevistas.

A maioria (67%) dos comerciantes em Imbassaí é do sexo feminino. Os do sexo masculino somaram 33%. A maior parte dos comerciantes afirmou ser de Salvador (27%) e Mata de São João (27%). Há ainda uma porcentagem significativa vinda de outras cidades da Bahia, como Feira de Santana (13%) e Pojuca (13%) e também outros estados brasileiros (20%) (Tabela 6).

Tabela 6 – Comerciantes de Imbassaí: local de origem - 2015

Cidade	%
Salvador	27,0
Mata de São João	27,0
Feira de Santana	13,0
Pojuca	13,0
Outro	20,0

Fonte: Coleta de campo, 2015.

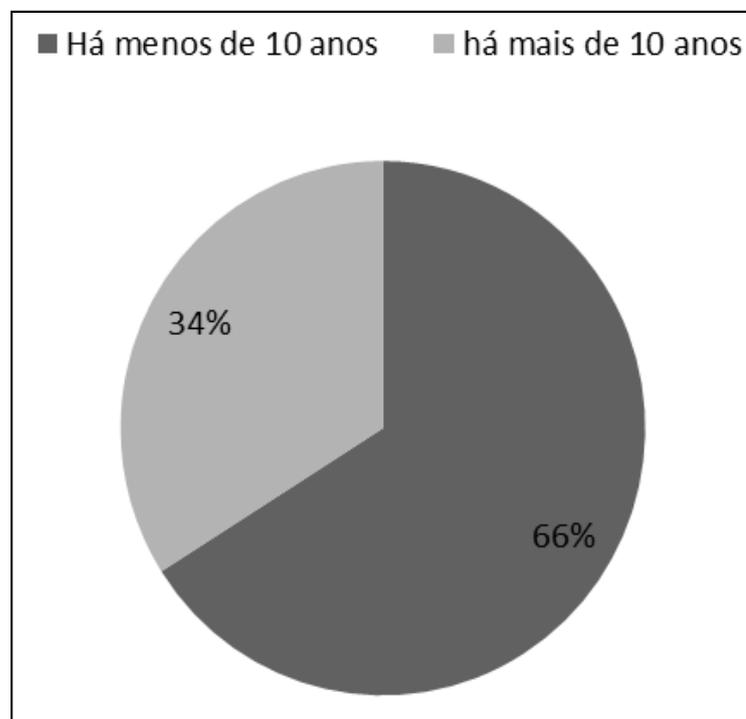


Gráfico 5 – Comerciantes de Imbassaí: tempo que possui comércio nesta localidade - 2015

Fonte: Coleta de campo, 2015.

Ao serem perguntados há quanto tempo possuem comércio em Imbassaí (Gráfico 5), as respostas foram as seguintes: possuem há menos de 10 anos (66%), e muitos responderam que possuem comércio no local há mais de dez anos (34%). Ou seja, são comerciantes que estão em Imbassaí antes mesmo das transformações ocorridas na infraestrutura local e que viram de perto todas essas mudanças.

Em relação ao que os levou a investir em Imbassaí, a maioria (82%) respondeu que foi a atividade turística, o que reforça a ideia que esta atividade atrai empreendedores de diversos tipos para investir na localidade. Uma pequena parcela respondeu que investiu em Imbassaí por outro motivo, por exemplo, simplesmente ter gostado do lugar. Mas, no fim, sabe-se que foi o turismo que os atraíram.

Ao serem perguntados quais foram as principais transformações no comércio que puderam observar antes e depois dos investimentos do Prodetur-NE, os comerciantes destacaram o aumento do número de turistas em Imbassaí (67%); os outros 33% citaram que melhorou em tudo, o que demonstra grande satisfação dessa parcela de comerciantes com as obras. Isso porque, para eles, a melhoria do acesso com a pavimentação que foi feita, além da melhoria na divulgação da localidade, acabou trazendo mais turistas, ou seja, mais clientes para os comerciantes, que passaram a se beneficiar com isso.

6.2.2 O comércio informal

Como já fora mencionado, aos comerciantes informais foram aplicadas entrevistas para verificar o nível de satisfação e em que situação estes se encontra

na realidade atual de Imbassaí.

A primeira pergunta foi “Por que está nesse trabalho?”. Como resposta, a maioria dos entrevistados afirmou que trabalha como autônomo porque estavam desempregados e precisam obter renda para sua sobrevivência, ainda mais na baixa estação, onde poucas pessoas são contratadas para trabalho, portanto, na realidade, não tiveram opção, foi o que sobrou.

Ao serem perguntados se estão satisfeitos com o que fazem, todos os entrevistados afirmaram que sim e sobre o que tem levado a algumas pessoas a optarem pelo trabalho autônomo em Imbassaí, a resposta foi que essa opção se deu por conta do turismo, da flexibilidade de horário de trabalho, da renda/segurança financeira, desemprego na baixa estação, meio de vida e sobrevivência.

Em relação às dificuldades que tem enfrentado nesse ramo de trabalho, citaram o problema do transporte para buscar mercadorias, o alto custo do aluguel de quiosques etc., e a queda do movimento na baixa estação.

Sobre as ações do governo e prefeitura em relação ao turismo em Imbassaí, para eles, tais investimentos trouxeram coisas boas e ruins. O que teve de bom foram as melhorias na acessibilidade. O que teve de ruim foi: os problemas ambientais; o crescimento desordenado; o impedimento dos ônibus de excursão de adentrarem a localidade, pois esses ônibus são barrados na entrada e por lá mesmo permanecem estacionados; preço do aluguel caro dos quiosques; falta de mão de obra qualificada, apesar de o Instituto Imbassaí contribuir para a formação profissional.

Trata-se de um meio de sobrevivência para essa população, visto que nem todos possuem capacitação para exercer funções nos empreendimentos turísticos. Além disso, a idade muitas vezes pesa na hora da contratação. Os que possuem uma idade um pouco mais avançada encontram dificuldades para conseguir emprego e acabam não tendo outra opção para obterem renda, a não ser investir no comércio informal, como ambulantes.

Uma das vantagens mais citadas foi a questão da flexibilidade do horário de trabalho. As pessoas acabam fazendo seu horário, tendo mais tempo para se dedicarem a outras coisas. Um dos maiores desafios é no momento de adquirir as mercadorias, pois a distância e a dificuldade com transportes acaba tornando essa tarefa muito complicada.

6.2.3 Os barraqueiros

Em entrevista com os barraqueiros (12 entrevistados), pode-se constatar que antes existiam 13 barracas na praia, mas só foram reformadas 12 e, assim, forneceram quiosques pra que eles pudessem trabalhar. Os quiosques foram entregues antes mesmo de estarem concluídos, restando ainda algumas obras para a sua conclusão.

Muitos comerciantes donos de barracas se mostraram satisfeitos com o novo espaço para trabalhar, pois, de acordo com eles, antigamente era muito precário, e todo ano tinha que reformar as barracas por conta da destruição provocada pela maré, além disso, existia muita sujeira no rio, pois os turistas consumiam os alimentos e bebidas e jogavam o lixo no rio, ocorrendo acidentes com crianças e adultos, por exemplo, ferimentos com vidros de garrafas quebradas jogadas no rio.

O que os motivou a optar por esse negócio foi a falta de opção, e dessa forma viram um momento oportuno em adentrar nesse tipo de comércio, alguns até mesmo afirmaram que, por conta da idade e falta de estudos, acabam tendo dificuldades em conseguir emprego. Além disso, todos os barraqueiros entrevistados mostraram-se satisfeitos em terem optado por esse tipo de trabalho, pois, com ele, pode obter renda, horário de trabalho flexível, entre outras vantagens.

Segundo os próprios barraqueiros, apenas 70% da obra dos quiosques foi concluída, restando ainda 30% para o término e, ainda assim, esta obra foi entregue aos mesmos pela prefeitura de forma inacabada, para aproveitar o fluxo de visitantes no verão, porém, atualmente esta obra já foi praticamente concluída, como pode ser vista na figura 15, onde mostra, respectivamente, o antes e o depois, principalmente a cobertura desses bares.

Figura 15 - Obras inacabadas dos quiosques de Imbassaí - 2015
 Fonte: Foto de Renan Queiroz, 2015.

Entre as dificuldades enfrentadas, destaca-se a questão do deslocamento para a compra de mercadorias, que é feita na feira de São Joaquim ou das Sete Portas, na cidade do Salvador, e tem que pegar transporte para ficar no entroncamento de Imbassaí, porque os ônibus e as vans não podem entrar na localidade em qualquer horário, pois tem o horário certo para isso.

6.2.4 Os jangadeiros

Foram feitas entrevistas com o presidente da associação de jangadeiros e com os próprios jangadeiros (5 entrevistados). Estes trabalham conduzindo turistas em suas jangadas de um ponto do rio Imbassaí, onde se encontra a passarela de pedestres, até a parte do rio que fica mais próxima da praia³¹.

Ao serem perguntados se está havendo rendimento com o seu trabalho atual,



e se dá para se manter com esse trabalho, a resposta de ambos os entrevistados foi que dá pra se manter, mas na baixa estação a renda acaba ficando muito reduzida.

Os jangadeiros não possuem funcionários, como os mesmos afirmaram em uma das perguntas da entrevista, o qual mencionou: “[...] sou funcionário do meu

³¹ Consta de um passeio curto, de aproximadamente 7 minutos para ir de um ponto a outro. O preço é R\$2,50 por pessoa e em cada jangada cabe até 26 pessoas. A jangada não usa remos, mas 2 varas que cada um dos tripulantes usa para deslocar o barco, e dar a direção.



pai. Tenho dois irmãos que dão uma força quando tá mais movimentado” (Sr. R. O. S., 27 anos³²).

A pergunta seguinte foi: Sempre foi assim? Era mais precário ou era melhor? A resposta do presidente foi “não”, pois está aumentando o fluxo e até na baixa estação tem turistas, coisa que era mais difícil antigamente. Um dos jangadeiros respondeu que

Era mais precário e depois melhorou bastante. Reformou as jangadas [...], tá chegando o verão e tem que deixar tudo bonito; Era uma jangada de tubo de PVC com cadeiras plásticas de bar soltas e que balançava muito. O turismo aumentou e tivemos que fazer essa melhoria. Todo mundo teve que se adequar, senão iam parar (Sr. T. S. S., 2015)³³.

Portanto, percebe-se que os jangadeiros tiveram que se adaptar e aderir a uma padronização das jangadas (Figura 16), acompanhando as mudanças ocorridas em Imbassaí, investindo na melhoria das mesmas, o que permitiu um pouco mais de conforto aos turistas que utilizam esse meio de transporte. Vale lembrar que cada jangadeiro tem a sua própria jangada. Sobre qual o período de maior fluxo de turistas, as respostas foram de dezembro a março e feriados prolongados.

Figura 16 - Jangada no rio Imbassaí - 2015

³² Da Associação de Jangadeiros, em entrevista do dia 19/07/2015.

³³ Jangadeiro de Imbassaí, em entrevista do dia 19/07/2015.

Fonte: Foto de Renan Queiroz, 2015.

E em relação aos investimentos do Governo, se ajudaram em alguma coisa, a resposta do presidente da associação foi sim, porque o projeto de urbanização retirou os esgotos, melhorou a ciclovia e o acesso, aumentando o número de turistas. Já os outros jangadeiros também afirmaram que se beneficiaram, principalmente por conta do aumento do fluxo de turistas. Para eles, está bem mais organizado e, com isso, acabam se beneficiando por depender do fluxo de turistas/clientes para o incremento da renda.

6.3 AS IMPRESSÕES DOS DONOS E GERENTES DE POUSADAS SOBRE AS OBRAS DO PRODETUR EM IMBASSAÍ

Foram aplicados questionários com os donos de 6 pousadas, 3 hotéis e 1 resort, totalizando 10 empreendimentos: de acordo com eles, os produtos para o abastecimento desses estabelecimentos são adquiridos nas cidades de Salvador e Lauro de Freitas em grandes supermercados localizados nessas cidades. Ou seja, esse tipo de compra não é feita em Imbassaí e nem em cidades próximas, visto que lá também não existem grandes supermercados, o que acaba impossibilitando uma relação de compras na própria localidade, tendo os donos de hotéis, pousadas e resorts que adquirir seus produtos em Salvador e Lauro de Freitas .

A relação existente entre os meios de hospedagem de Imbassaí e o comércio local é no momento da compra de produtos rotineiros. Quando estes faltam no estoque, de última hora, eles acabam recorrendo aos mercadinhos existentes em Imbassaí para adquirir produtos alimentícios básicos, como: pães, leite, queijo, presunto, material de limpeza, frutas, hortaliças e bebidas, mas estes não são fabricados lá, exceto o pão. Além desses, há uma relação também na compra de peixes e mariscos por parte da hotelaria. Estes adquirem esse tipo de alimento em uma peixaria localizada em Imbassaí. Ao serem perguntados sobre o grau dessa relação em uma escala de 1 a 5, foi indicado o grau 3, representando como “razoável”, mas tendendo para menos, uma vez que as compras não são rotineiras.

Ao avaliarem os investimentos do Governo e da Prefeitura em relação ao turismo em Imbassaí (Gráfico 6), a maior parte (50%) afirmou que houve melhoria na infraestrutura, o que fez com que aumentasse o fluxo de turistas na localidade,

porém, uma parcela significativa (40%) afirmou que essas obras foram mal feitas e até mesmo algumas encontram-se abandonadas. Sobre isso, foram citadas a falta de iluminação da ciclovia e a quebra da pavimentação para obra de esgoto que não foi feita antes. Os outros 10% citaram os problemas ambientais que foram causados a partir dessas transformações. Entre os problemas ambientais citados, foram destacados: o rio poluído, “a rede de esgoto que não está pronta”. Porém, como já foi mostrado no início deste capítulo, de acordo com o que consta nos relatórios do Inema de 2015, o rio Imbassaí não se encontra mais poluído, restando apenas um trecho da cachoeira de dona Zilda que se encontra impróprio para banho.

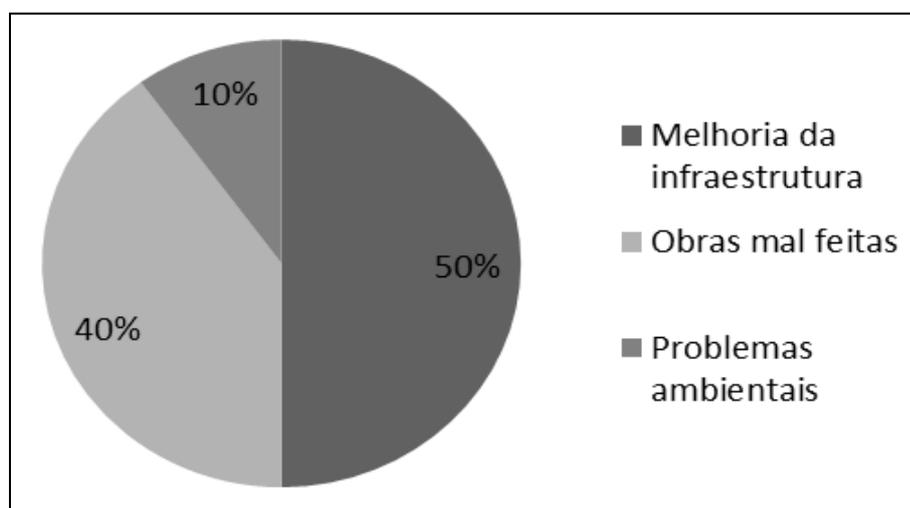
Gráfico 6 - Avaliação dos donos de pousadas sobre os investimentos governamentais no turismo em Imbassaí – 2015

Fonte: Pesquisa de campo, 2015.

Ao serem perguntados se tinham conhecimento sobre o Prodetur, 100% dos entrevistados responderam que não, o que demonstra um desconhecimento geral por parte dos donos desses estabelecimentos sobre esse programa governamental.

A maioria dos entrevistados (60%) acredita que foram beneficiados com a implantação das obras de Imbassaí. Eles afirmaram que, com a implantação da infraestrutura, houve um grande aumento no número de turistas, conseqüentemente beneficiando a rede hoteleira de Imbassaí com aumento na taxa de ocupação.

De acordo com os proprietários, uma parte das demandas foi atendida e outras ainda não. Nenhum afirmou que as demandas foram integralmente atendidas. Eles destacaram a falta de conservação da ciclovia, que está abandonada e sem iluminação (34%), a falta de um posto médico 24h (quem passar mal tem que se



deslocar até Monte Gordo ou Praia do Forte que são lugares mais perto para

receber atendimento) (22%), a falta de segurança (22%). “Pavimentaram as ruas sem concluir o esgoto, depois teve que quebrar toda a pavimentação pra colocar o esgoto”, afirmou um proprietário. Outro destaque foi para a falta de salva-vidas na praia (22%), pois afirmaram que as tragédias são comuns por lá, visto que o mar é muito agitado. Alguns afirmaram que “quando algum turista não socorre, os casos de afogamento sempre terminam em tragédias” (T. R. G., 2015)³⁴.

Houve quem afirmasse que nenhuma demanda foi atendida: “A prefeitura não faz nada. Pra construir eu paguei taxa” (Sr. F. S. M., 40 anos)³⁵, afirmou um entrevistado, demonstrando desconhecimento dos fatos. Muitos reclamaram da atual gestão, afirmando que na gestão passada ocorreram muitas obras e que “o atual prefeito não está agradando, pois está deixando muitas obras abandonadas” (Sr. R. B. Q., 47 anos)³⁶. Vale lembrar que os investimentos por parte do Prodetur ocorreram justamente na gestão passada.

Tabela 7 – População do núcleo turístico de Imbassaí: local de

6.4 CONDIÇÕES DE VIDA DA POPULAÇÃO DO NÚCLEO TURÍSTICO DE IMBASSAÍ

Para analisar as condições de vida da população do núcleo turístico de Imbassaí, foram aplicados questionários a 95 moradores. Vale lembrar que houve uma tentativa de aplicar uma entrevista com a associação de moradores, para que se pudessem confrontar as respostas. Porém, durante a pesquisa de campo foi constatado que esta associação encontra-se inativa há dois anos. Esta afirmação foi feita justamente pelo ex-presidente da associação, informando que deixou a entidade por conta de alguns conflitos de interesses que preferiu não revelar³⁷. O resultado dos questionários e as análises dos mesmos são apresentados a seguir.

³⁴ Proprietário de um hotel, em entrevista do dia 02/11/2015.

³⁵ Proprietário de um hotel, em entrevista do dia 02/11/2015.

³⁶ Proprietário de um hotel, em entrevista do dia 02/11/2015.

³⁷ A pessoa é proprietária de uma pousada, e aceitou contribuir para esta pesquisa respondendo o questionário aplicado com os moradores e aos donos de hotéis/pousadas.

Em relação à naturalidade (Tabela 7), 33% das pessoas respondeu que é de Mata de São João, esta quantidade individualmente é realmente a maior em relação às demais declarações do lugar de onde nasceram, mas se torna mínima ao se considerar o conjunto formado por pessoas que declaram ser de outro lugar (67%). Na sequência em ordem de quantidade relativa dos que não são de Mata de São João, de outras cidades da Bahia e outros estados (33%); uma parcela significativa (28%) respondeu ser da capital, Salvador. Uma pequena parcela (6%) citou Lauro de Freitas.

nascimento – 2015

Cidade	%
Mata de São João	33,0
Salvador	28,0
Lauro de Freitas	6,0
Outras	33,0

Fonte: Pesquisa de campo, 2015.

Sobre o grau de instrução dos moradores do núcleo turístico da localidade de Imbassaí (do lado do mar), a maioria possui ensino fundamental incompleto (28%) e ensino médio completo (28%); os que afirmaram possuir o ensino médio incompleto foram 14% dos entrevistados, e os que disseram possuir o fundamental completo foram 12%. Apenas 12% possuem ensino superior completo e a menor parcela (6%) revelou possuir ensino superior incompleto (Tabela 8).

Notou-se que entre as pessoas que possuem ensino superior completo possuem comércio no local ou são aposentados. Diferentemente os que possuem ensino fundamental incompleto, esses exercem funções de jangadeiros, pescadores, pedreiros, caseiros; já os que afirmaram ter ensino médio completo exercem funções, por exemplo, de garçons, moto-taxistas e até mesmo comerciantes.

A maioria (65%) dos moradores exerce funções diversas, como jangadeiros, garçons, moto-taxistas, camareiras etc. Os outros 35% afirmam que são comerciantes, o que demonstra um número expressivo de pessoas atuando neste

Tabela 8 – População do núcleo turístico de Imbassaí:
grau de instrução dos moradores - 2015

Instrução	%
Ensino fundamental incompleto	28,0
Ensino médio completo	28,0
Ensino médio incompleto	14,0
Ensino fundamental completo	12,0
Ensino superior completo	12,0
Ensino superior incompleto	6,0

Fonte: Pesquisa de campo, 2015.

setor. Na verdade se tratam de pequeno comércio, como mercearias, sorveterias, restaurantes etc.

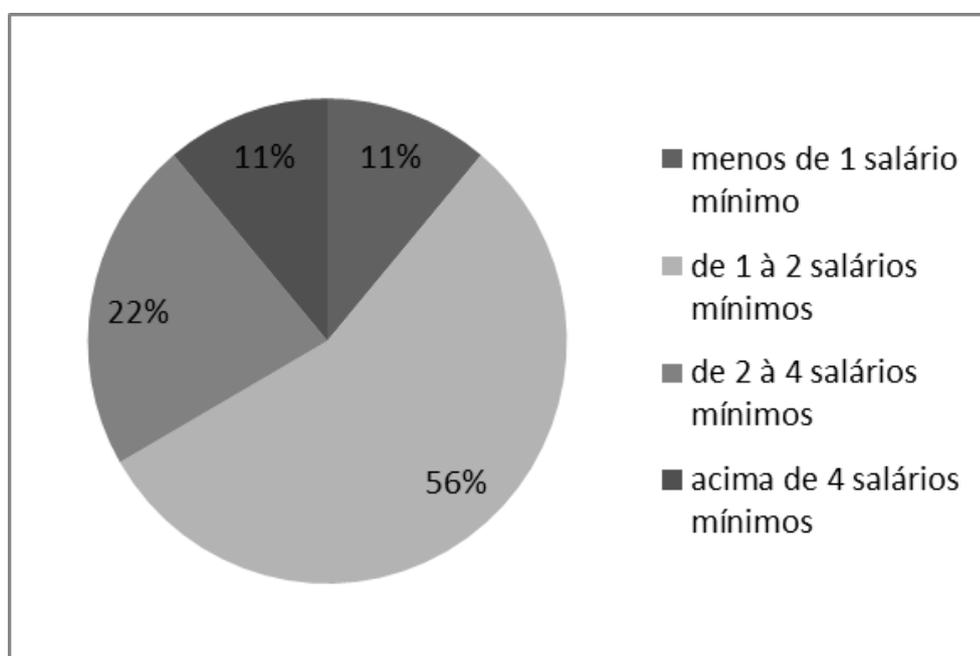
A renda familiar desses moradores (Gráfico 7) gira em torno de 1 a 2 salários mínimos, foi o que respondeu 56% dos moradores. Outros 22% afirmam possuir uma renda familiar entre 2 a 4 salários mínimos. Os que afirmaram receber menos de um salário mínimo somou 11% das respostas, bem como os que revelaram receber acima de 4 salários mínimos (11%).

Gráfico 7 - População do núcleo turístico de Imbassaí: renda familiar - 2015

Fonte: Coleta de campo, 2015.

Ao serem perguntados há quanto tempo residem em Imbassaí, as respostas variaram bastante, porém, a maioria (68%) respondeu que reside há mais de 20 anos. Alguns, inclusive, residem nessa localidade há mais de 50 anos. A minoria (32%) respondeu que reside em Imbassaí há menos de 10 anos.

O motivo maior que levou a maioria a residir em Imbassaí foi a família (44%). “Meu pai era barraqueiro e sempre comprava coco por aqui, depois resolveu se mudar pra cá”, afirmou um morador. Porém, uma parcela significativa (30%) revelou que o motivo maior foi por conta de trabalho. Além desses, 26% dos entrevistados



citaram outros motivos, como a busca por melhores condições de vida.

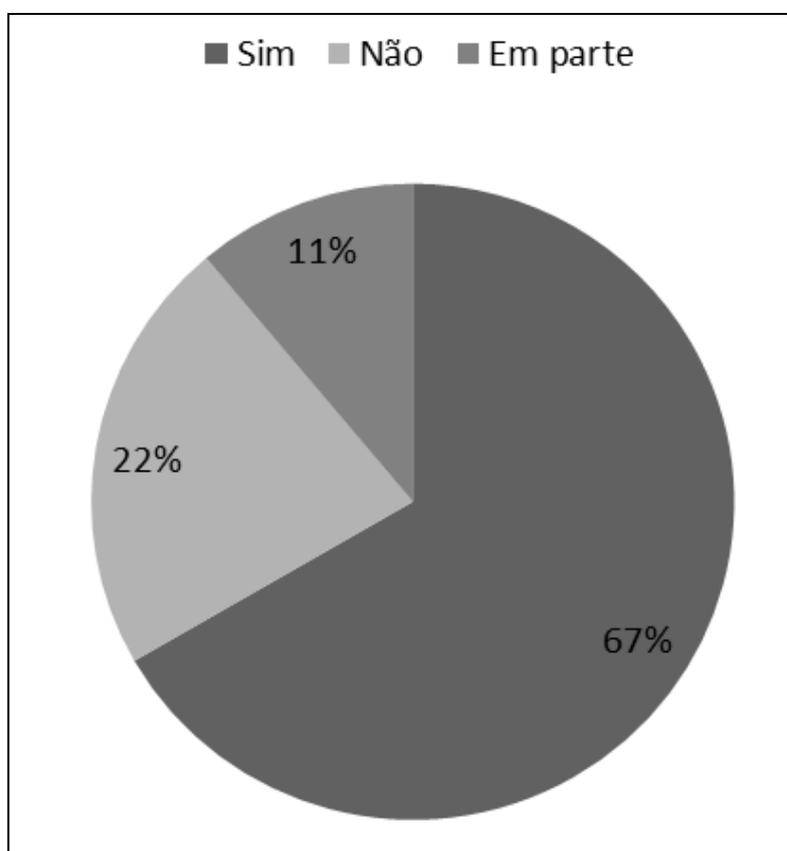
Ao serem perguntados se acham que o turismo ajuda a melhorar as condições de vida dos moradores, a maioria (90%) respondeu que sim, justificando que ajuda na renda, o que demonstra a importância dessa atividade para o

incremento da renda dessa população. Porém, sabe-se que, por conta da baixa qualificação de população local, estes ficam submetidos a empregos com baixos salários, profissões subalternas etc.

Ao responderem a pergunta “como você se beneficia da atividade turística em Imbassaí?”, as respostas, por unanimidade, foram: trabalho, comércio, renda. Isso denota a importância que a atividade turística tem para a economia local.

Gráfico 8 – Satisfação com a infraestrutura local - 2015
Fonte: Coleta de campo, 2015.

A maior parte da população (67%) se mostrou satisfeita com a infraestrutura. A parte que não está satisfeita (22%) destacou que a saúde vai mal, pois deveria ter um posto médico 24h. Outros (11%) destacaram também a degradação da fauna e da flora (Gráfico 8). Sobre este último, Seabra (2005) afirma que o turismo de massa tende a invadir essas localidades tropicais sem cuidado e sem conhecimentos prévios sobre a natureza. Soma-se a isso, a possibilidade da chegada de uma rede hoteleira pouco comprometida com a sustentabilidade local.



No tocante a utilização do rio e da praia, 83% dos moradores afirmaram que

os utilizam, e apenas 17% disseram que não, alguns, inclusive, alegaram não frequentar por motivo de desconfiança quanto à qualidade da água do rio Imbassaí.

Sobre a visão que tinham de Imbassaí antes dos investimentos no turismo (a partir de 1992) (Gráfico 9), os moradores responderam, em sua maioria, que era uma localidade mais tranquila (17%), desprovida de infraestrutura (17%) e atrasada (17%). De acordo com relatos dos mesmos, Imbassaí era uma vila de pescadores onde as pessoas sobreviviam com o cultivo do coco, com pescaria artesanal para o próprio consumo. Outros lembraram que não havia trabalho (11%) e era mais seguro (11%), revelando que “na época era uma maravilha, mais sossegado, dormia de portas abertas, hoje está violento. As poucas ruas que existiam eram de barro (chão batido), havia poucas casas, tinha pouquíssimas pousadas e no inverno elas fechavam” (Sr. J. P. S., 65 anos)³⁸. Em menor número, também foi citado que o transporte era precário (6%) e o acesso era ruim (6%). Os moradores revelaram que para fazer compras tinha que ir até a cidade do Salvador, e para se chegar lá tinha que andar 2 horas à pé de Imbassaí até Praia do Forte e de lá pegar uma condução até o bairro da Calçada. Também não havia rede de esgoto, nem pavimentação. Houve também quem afirmasse que “em termos de vivência era melhor, pois tinha rio bom pra pescar, podia caçar nas áreas próximas ao rio, pois não tinha a rigidez da prefeitura. [...] Também plantávamos [...]. Chegou a infraestrutura, mas acabou o rio” (Sr. R. M. G., 57 anos)³⁹.

Portanto, a partir dessas respostas faz-se entender que os investimentos no turismo modificaram toda a dinâmica socioespacial e econômica de Imbassaí. A localidade vive uma nova realidade com o crescimento da atividade turística, implicando inclusive, a questão da insegurança, modificando a rotina dos próprios moradores, que se veem diante de um novo ritmo de vida.

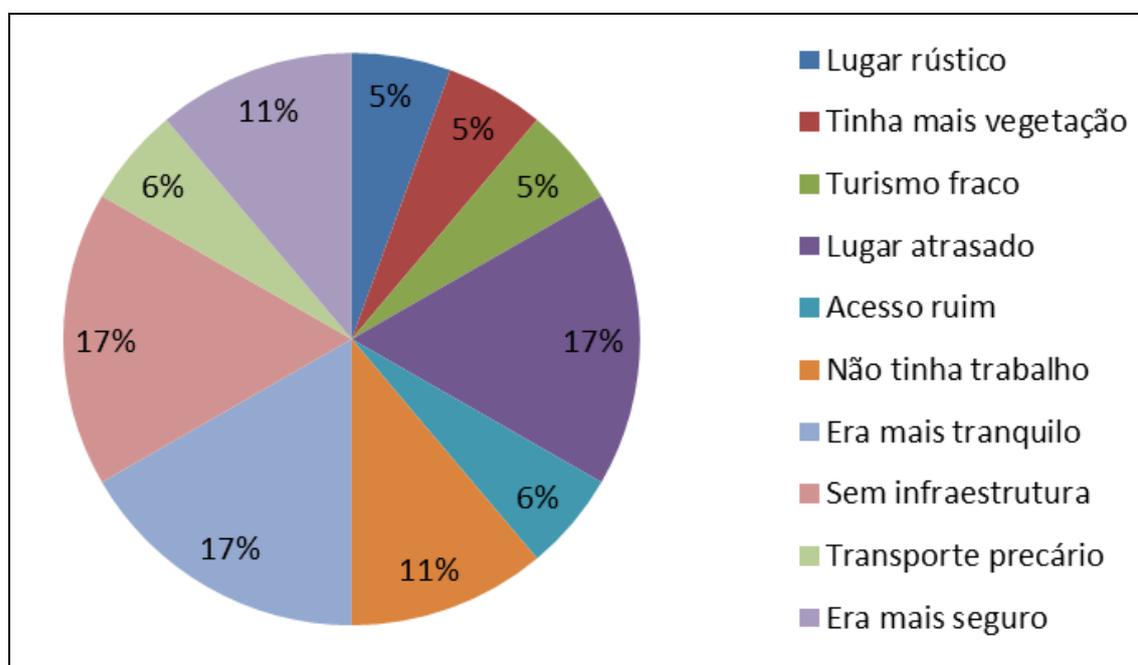
³⁸ Morador de Imbassaí, em entrevista do dia 18/04/2015.

³⁹ Morador de Imbassaí, em entrevista do dia 18/04/2015.

Gráfico 9 - Percepção dos moradores do núcleo turístico de Imbassaí antes dos investimentos no turismo antes de 1992 – 2015

Fonte: Pesquisa de campo, 2015.

Entre as principais mudanças observadas após esses investimentos (Gráfico

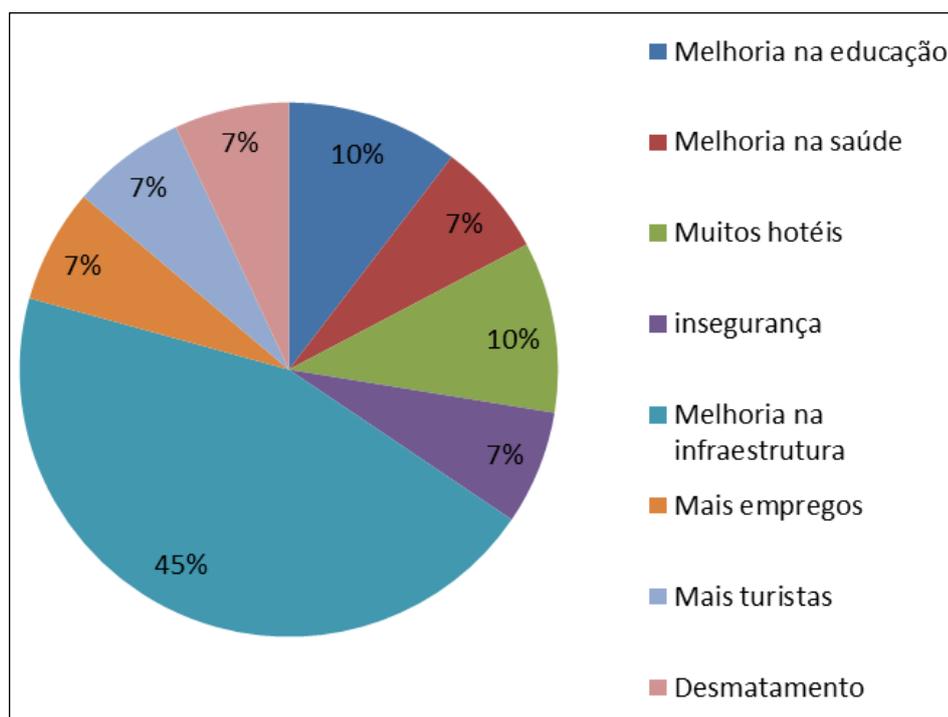


10), a mais citada foi a melhoria da infraestrutura (45%). Sobre essa melhoria, foram mencionados: pavimentação das ruas, melhoria da estrutura das barracas, a implantação do posto de saúde da família, escritório da prefeitura (antes tinham que se deslocar até a cidade de Mata de São João ou Praia do Forte), ciclovia, melhoria no acesso à localidade e água encanada. Outros 10% destacaram também a quantidade de hotéis e pousadas existentes, além do crescimento do fluxo de turistas, mais empregos (7%). Um morador afirmou que acredita que a localidade ficou mais quente devido ao desmatamento.

Outro morador afirmou que “Imbassaí ficou pra rico”, pois, nos últimos anos vem surgindo uma grande quantidade de condomínios residenciais na localidade, o que não era comum antes dos investimentos do Prodetur-NE. Com a valorização fundiária, a segregação socioespacial se tornou uma realidade, visto que os que possuem menor renda não têm condições de morar nas áreas mais valorizadas, que fazem parte do núcleo turístico de Imbassaí, restando a essa população as terras menos valorizadas, localizadas no entorno de Imbassaí, na margem esquerda da rodovia BA-099. Com isso,

[...] estes problemas devem ser entendidos no âmbito dos processos socioeconômicos e políticos abrangentes, que determinam a produção do espaço [...] e refletem sobre a terra urbana a segregação que caracteriza a excludente dinâmica das classes sociais (KOWARICK, 1993: 83).

Gráfico 10 - Mudanças observadas pela população do núcleo turístico de Imbassaí após os investimentos no turismo – 2015
Fonte: Pesquisa de campo, 2015.

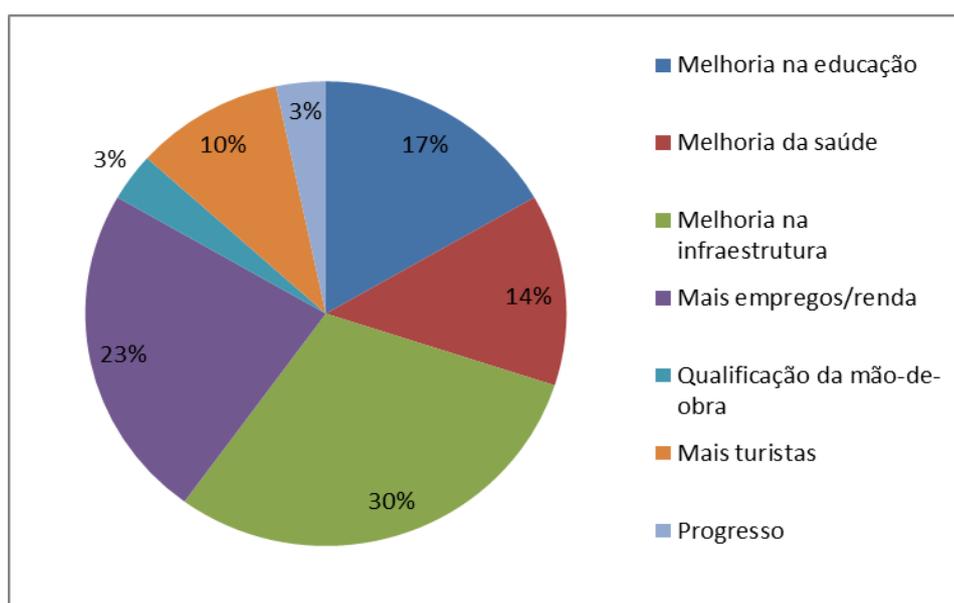


De acordo com Seabra (2005: 181), “[...] os órgãos públicos podem, com os demais atores sociais, planejar o uso do solo das áreas de destinação turística, minimizando tradicionais conflitos do uso do solo, quando o turismo se instala sem planejamento.”

Entre os benefícios observados após esses investimentos que foram mencionados (Gráfico 11) teve, mais uma vez, destaque para a melhoria da infraestrutura (30%), onde, mais uma vez, foi citada a rede de esgoto, a estrutura das barracas, água tratada fornecida pela embasa, pavimentação de ruas etc. Vale lembrar que toda essa infraestrutura está localizada no núcleo turístico de Imbassaí, onde estão os hotéis, pousadas, restaurantes e condomínios. A população pobre, de modo geral, encontra-se no entorno da localidade, desprovida de esgotamento sanitário, pavimentação de ruas e até mesmo abastecimento de água, pois

O funcionamento do mercado imobiliário faz com que a ocupação destas áreas seja um privilégio das camadas de renda mais elevada, capaz de pagar um preço alto pelo direito de morar. A população mais pobre fica relegada às zonas pior servidas e que, por isso, são mais baratas (SINGER, 1982: 27).

Gráfico 11 - Benefícios observados pela população do núcleo turístico de Imbassaí após os investimentos no turismo - 2015
Fonte: Pesquisa de campo, 2015.



Outros 23% dos entrevistados citaram o aumento da geração de empregos e de renda; 17% lembraram-se da melhoria na educação, com a reforma das escolas e oferecimento do transporte escolar⁴⁰; 14% mencionou a melhoria na saúde, com a implantação do Posto de Saúde da Família e do Samu. Ainda sobre os pontos positivos mencionados pelos moradores, 10% destacaram a chegada de mais turistas; 3% acredita que houve progresso; e, outros 3% mencionou a qualificação da mão-de-obra, que é feita pela Ong Instituto Imbassaí (Figura 17), e que antigamente essa mão-de-obra vinha de Salvador. Hoje, 70% a 80% da mão-de-obra reside no local, de acordo com um morador. Seabra (2005) ressalta que,

As responsabilidades das organizações não governamentais, frente à

⁴⁰ Em relação a isso, é importante lembrar que, quanto à educação, existe uma verba própria do Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica e de Valorização dos Profissionais da Educação (Fundeb), transferida diretamente pelo Governo federal; idem para a saúde, através do Programa Saúde da Família (PSF). Por falta de informações sobre isso, a população acaba acreditando que essas verbas fizeram parte das mesmas que foram investidas na infraestrutura da localidade, o que acaba sendo um equívoco.

adoção de práticas sustentáveis para o turismo, são significativas. Historicamente, as organizações não governamentais, interessadas no fator turístico, vêm desempenhando um papel de pressão frente às estratégias e ações das grandes empresas ligadas ao turismo e das organizações governamentais (SEABRA, 2005: 184).

Figura 17 - Organização não governamental: Instituto Imbassaí - 2015



Fonte: Pesquisa de campo, 2015.

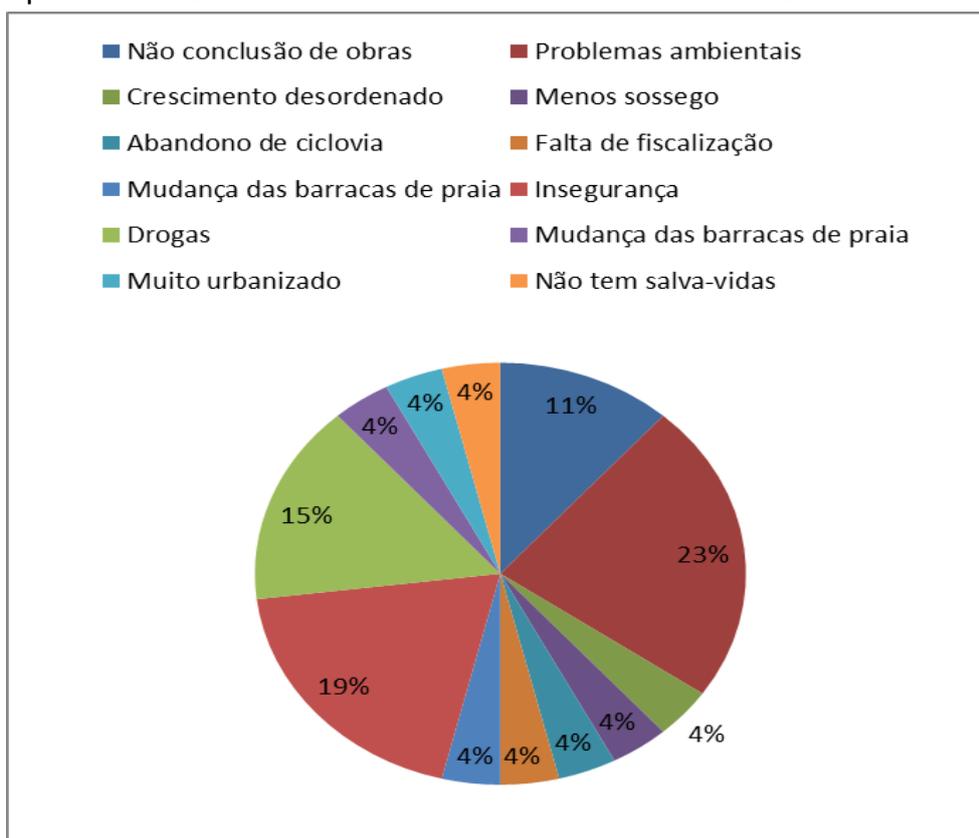
Criado em 2005, o Instituto Imbassaí é uma entidade sem fins lucrativos, reconhecida de Utilidade Pública Municipal (Lei no 451/2010, de 23/09/2010), voltada à execução de ações que potencializem a compatibilização entre a demanda turística e as atividades culturalmente estabelecidas. Segundo o relatório de atividades fornecido pelo instituto, todo o trabalho tem por fundamento as dimensões da sustentabilidade turística (ambiental, econômica, sociocultural e político-institucional), com especial foco nas linhas de ação eleitas: capacitação, geração de renda e cultura.

O Instituto Imbassaí vem objetivando fortalecer os vínculos entre os empreendimentos turísticos e as comunidades no Litoral Norte. No âmbito da capacitação, o Instituto contabiliza mais de cinco mil pessoas treinadas, muitas das quais tendo participado de mais de um curso. Ainda nesta dimensão, o Instituto é executor homologado pelo Ministério do Trabalho e Emprego, para o Programa Jovem Aprendiz. No tocante à geração de renda, há resultados concretos das ações levadas a efeito apoiando a agricultura orgânica, a apicultura, o artesanato, sendo

que vários produtores têm conseguido vender sua produção para os grandes resorts por intermédio da entidade. No que tange à cultura, a Instituição tem apoiado iniciativas (e grupos culturais) voltadas ao resgate e fortalecimento de variadas manifestações locais (Relatório de atividades do Instituto Imbassaí, 2012).

Deve-se observar que nenhuma dessas ações é realizada de maneira desinteressada, pois os cursos de capacitação oferecidos pelo Instituto Imbassaí à população local tem a intenção de, por um lado, buscar atender a demanda da força de trabalho nos meios de hospedagem, bares e restaurantes etc., por outro lado, os empreendimentos para se beneficiarem dos incentivos fiscais cedidos pela prefeitura e pelo Governo.

Gráfico 12 – Avaliação da população do núcleo turístico de Imbassaí após os investimentos no turismo nesta localidade – 2015



Fonte: Pesquisa de campo, 2015.

Em relação aos fatores negativos observados pela população residente no núcleo turístico de Imbassaí (Gráfico 12) foram registradas muitas reclamações. A maioria (23%) mencionou os problemas ambientais como o principal ponto negativo após os investimentos do Prodetur-NE. Para eles, houve um descaso com o rio

Imbassaí, onde foi lançado esgoto, enquanto a rede ainda não estava pronta. Os mesmos também acreditam que a construção das pousadas fez com que descesse areia para o rio, contribuindo assim com a diminuição do volume de água do mesmo. Um morador afirmou que não há quantidade de peixes como antigamente no rio.

[...] muitas terras que tínhamos acesso hoje não podemos mais entrar, até pra ter acesso ao próprio rio. O esgoto lançado pelas residências do Programa Minha Casa, Minha Vida ainda cai no rio (Sr. M. G. F., 50 anos).

Porém, como já foi comentado anteriormente, de acordo com o técnico da Conder, esse problema já foi corrigido e o esgoto está sendo tratado. Além disso, o mesmo argumentou que

[...] alguns moradores estavam usando uma brecha que o governo deixou por causa da paralisação das obras do esgotamento sanitário. Acontece que ligaram suas redes de esgotos domésticas por conta própria, causando um grande transtorno, impactando diretamente no rio (K. G. R., 2015)⁴¹.

Segundo os moradores, também houve um desordenamento inicial, com ocupações feitas sem fiscalização, o que fez com que houvesse um crescimento urbano desordenado, e isso prejudicou o meio ambiente. Faltou fiscalização da Prefeitura do município de Mata de São João.

Outros aspectos negativos mencionados foram: transporte pra a cidade de Salvador que está escasso, pois só tem uma linha; não tem salva-vidas, e sempre acontecem afogamentos; aumento da violência; aumento do consumo de drogas e tráfico; ciclovia abandonada e sem iluminação⁴²; deficiência na fiscalização dos empreendimentos.

6.5 INTERAÇÕES SOCIOESPACIAIS (ECONÔMICAS, FUNCIONAIS) ENTRE A ÁREA TURÍSTICA DE IMBASSAÍ E SEU ENTORNO

Nesta parte serão explicitados os resultados do trabalho de campo feito nas comunidades do entorno da localidade de Imbassaí, compreendendo os seguintes povoados: Sucuiu, Haras, Barro Branco, Mar Bello e Jardim Imbassaí (Figura 18). Essas comunidades surgiram decorrentes da melhoria do acesso com a BA-099

⁴¹ Técnico da Conder, em entrevista do dia 05/08/2015.

⁴² Certamente a ciclovia está abandonada por que não tem usuário suficiente para o equipamento.

(Linha Verde) e do crescimento do turismo, tanto em Imbassaí quanto nas localidades turísticas vizinhas (Praia do Forte, Costa do Sauípe etc.). Todas elas estão localizadas na margem esquerda dessa rodovia, e vem crescendo de forma acelerada nos últimos anos, principalmente após os investimentos do Prodetur-NE, que possibilitou um aumento do número de estabelecimentos turísticos, como resorts, hotéis/pousadas e restaurantes, além da valorização de terras na área turística de Imbassaí. Isso fez com que um grande contingente de pessoas migrasse para estas áreas, inclusive a população autóctone (que migrou da área turística para o seu entorno), principalmente por conta do baixo valor das terras nessas áreas na expectativa de poderem trabalhar nos estabelecimentos turísticos e demais serviços. Diante disso, é necessário entender que

[...] a exclusão da população nativa, da renda e dos benefícios advindos do turismo é lugar-comum e poucas são as ações comprometidas com a inclusão dessas populações no desenvolvimento da atividade turística. Muitas vezes, a população local é deslocada para as redondezas das áreas turísticas, formando verdadeiros bolsões de miséria (SEABRA, 2005: 166).

Ao contrário do núcleo turístico de Imbassaí, essas comunidades são desprovidas de infraestrutura, inclusive, básica. São áreas praticamente esquecidas pelo poder público, pois as demandas dessa população raramente são atendidas, acarretando o fenômeno de favelização. Sobre isso, é salutar entender que

A dinâmica de produção dos espaços urbanos, ao gerar uma melhoria, cria simultânea e constantemente milhares de desalojados e desapropriados que cedem seus locais de moradia para os grupos de renda que podem pagar o preço de um progresso que se opera através de uma enorme especulação imobiliária. Tal trama urbana só pode levar à fixação das camadas pobres em zonas desprovidas de serviços públicos [...] (KOWARICK, 1993: 85).

Sendo assim, a partir dos investimentos públicos e privados com a finalidade de desenvolver o turismo Litoral Norte do estado, e por extensão, em Imbassaí, houve um processo de migração da população autóctone que habitavam as áreas que foram valorizadas e tiveram elevação dos preços dos terrenos e das habitações, além da migração de pessoas oriundas de outras localidades próximas e outros municípios. Estes foram para as áreas do entorno dos núcleos turísticos das localidades do Litoral Norte, acarretando o surgimento e crescimento de diversas comunidades pobres localizadas na figura 18 (MACHADO, 2008).

Figura 18 – Localização das comunidades do entorno de Imbassaí – 2015

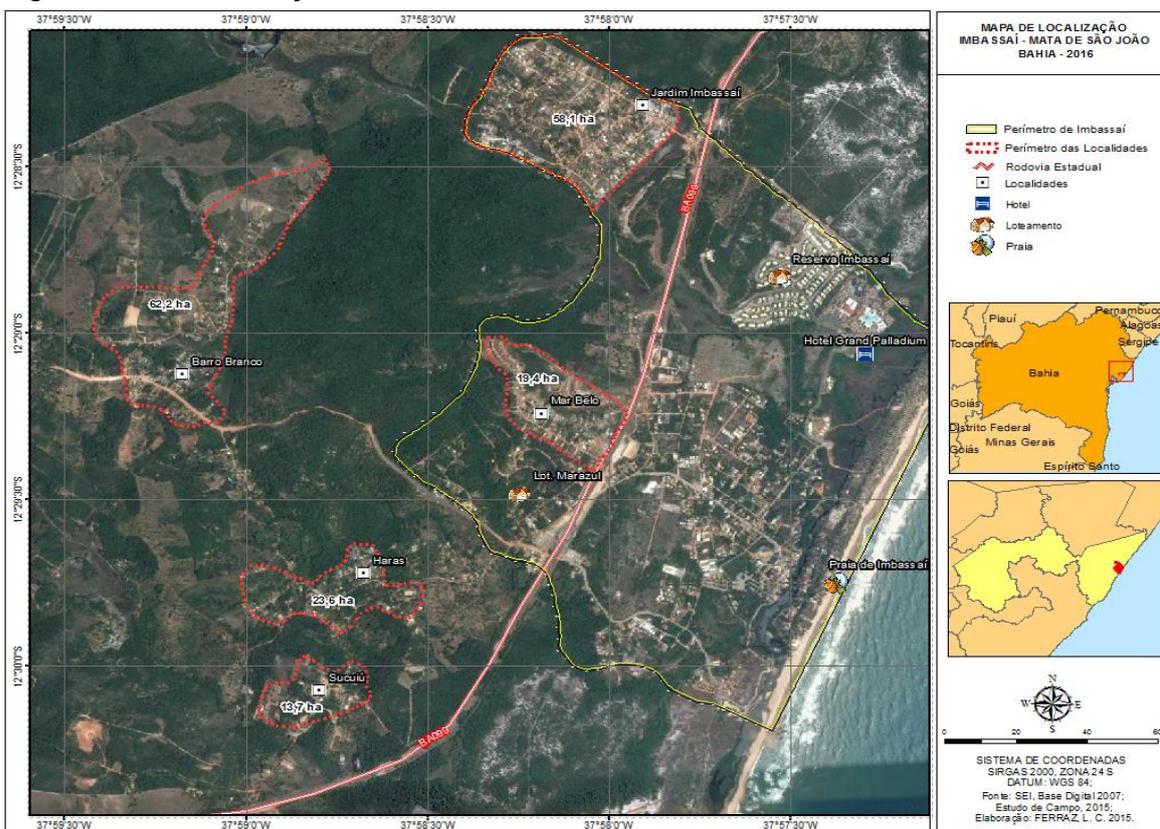


Figura 19 - Comunidades do entorno de Imbassaí: estrada de acesso na comunidade Haras – 2015



Fonte: Foto, Renan Queiroz, 2015.

Entre as comunidades visitadas, a primeira delas foi Sucuiu, cujo acesso se dá por meio de ruas de barro, com uma estrada sem pavimentação, bastante estreita. Já a comunidade de Barro Branco é a maior que se formou no entorno de Imbassaí, como pode ser constatado no mapa de localização.

Já a comunidade Haras leva esse nome por conta de um haras existente no local. A ocupação dessas terras ocorreu em decorrência do crescimento do turismo em Imbassaí e localidades vizinhas. Seu acesso é precário e se dá por meio de ruas estreitas e sem pavimentação (Figura 19).

A comunidade de Mar Bello apresenta algumas características diferentes das outras, por ser mais urbanizada e ter um acesso com estrada asfaltada e as ruas calçadas (Figura 20). De acordo com o relato de moradores, essa comunidade surgiu a partir de uma ocupação espontânea, por parte dos autóctones, das terras particulares que se encontravam abandonadas.

Figura 20 - Comunidades do entorno de Imbassaí: acesso principal à comunidade Mar Bello - 2015



Fonte: Foto, Renan Queiroz, 2015.

Era um loteamento particular que foi abandonado. Segundo os moradores, a prefeitura buscou uma forma de tirar a população de lá, temendo uma possível favelização. Inicialmente não conseguiram tirar, pois era propriedade particular;

procuraram o dono, mas não conseguiram encontrar, então desapropriaram as terras. Posteriormente houve uma derrubada das casas e a população foi expulsa dessas terras, pois “os políticos se apropriaram delas, doando a pessoas de seu interesse, a quem não tinha necessidade” (comentário de um morador). A Prefeitura de Mata de São João providenciou junto ao Governo federal a inclusão desta comunidade no Programa “Minha Casa, Minha Vida”, com as casas populares a serem distribuídas para a população carente.

A última comunidade visitada foi o Jardim Imbassáí. Esta também apresenta uma característica diferenciada das outras comunidades, pois é um loteamento fechado, com portaria e controle de quem entra e sai da comunidade (Figura 21). O acesso se dá pela rodovia BA-099, com um pequeno trecho de estrada de barro.

Figura 21 - Comunidades do entorno de Imbassáí: acesso principal à comunidade Jardim Imbassáí - 2015



Fonte: Foto, Renan Queiroz, 2015.

Para o levantamento de informações nas comunidades do entorno do núcleo turístico de Imbassáí, seguindo o cálculo da amostragem, foram aplicados ao todo 103 questionários, sendo que: 30 em Jardim Imbassáí, 20 em Mar Bello, 13 no Barro Branco, 20 no Haras e 20 no Sucuiu. Nesses questionários procurou-se traçar o perfil socioeconômico dessa população e verificar quais são as condições em que elas vivem e quais as interações socioespaciais (econômicas e funcionais) que

ocorrem entre essas comunidades e a área turística de Imbassaí.

Em trabalho de campo, constatou-se que essas comunidades já existem há muitos anos, desde que a rodovia BA-099 “Linha Verde” foi ampliada, ou seja, bem antes dos investimentos através do Prodetur-NE em Imbassaí. De modo geral, essas comunidades são formadas por pessoas oriundas de outros municípios, como Salvador, Camaçari, Feira de Santana, Pojuca, Entre Rios, Alagoinhas, Candeias, e outros municípios. Com o passar dos anos, a partir do crescimento da atividade turística no Litoral Norte, houve uma intensificação na migração desse contingente populacional para as proximidades dessas áreas. Portanto, o crescimento da atividade turística no Litoral Norte contribuiu para a criação dessas comunidades.

De acordo com o gráfico 13, percebe-se que as comunidades de Barro Branco e Jardim Imbassaí se destacam pela quantidade de pessoas oriundas de Mata de São João, pois 50% dos habitantes de cada uma delas são compostas por autóctones. Outros municípios foram citados, como Salvador, Pojuca, Feira de Santana, Entre Rios, Lauro de Freitas, Camaçari etc, que estão representados no gráfico 13 como “outros”.

Tabela 9 – Comunidades do entorno de Imbassaí: escolaridade - 2015

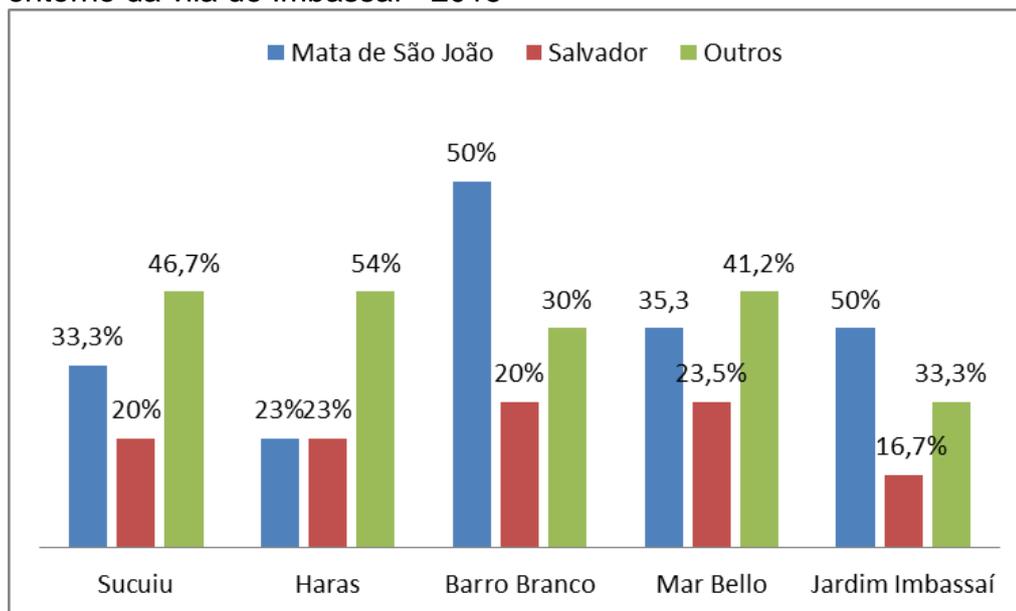
Localidade	Sem instrução (%)	Ensino Fundamental incompleto (%)	Ensino Médio incompleto (%)	Ensino Médio completo (%)
Sucuiu	40,0	30,0	10,0	20,0
Haras	0,0	60,0	30,0	10,0
Barro Branco	60,0	20,0	10,0	10,0
Mar Bello	0,0	36,3	45,4	18,1
Jardim Imbassaí	0,0	12,5	25,0	62,5

Fonte: Pesquisa de Campo, 2015.

Sobre o nível de escolaridade (Tabela 9), a maior quantidade (20,7%) registrada foi de pessoas com o ensino fundamental incompleto, com destaque para as comunidades de Barro Branco, Haras e Sucuiu, que apresentaram as maiores proporções de pessoas com esse grau de escolaridade. Destaca-se ainda, nas comunidades de Barro Branco e Sucuiu, o número de moradores (60% e 40%, respectivamente) que sequer são alfabetizados. Não houve registro de pessoas com ensino superior completo ou incompleto, fato este que demonstra a baixa qualificação dessa população, o que acaba sendo um fator de exclusão para atender a demanda do mercado de trabalho para as áreas profissionais que exigem

qualificação. Observa-se na tabela 9 que os maiores níveis de escolaridade foram encontrados na comunidade Jardim Imbassaí, onde existe a maior quantidade (62,5%) de pessoas que afirmaram ter o ensino médio completo e, inclusive, alguns deles têm formação técnica.

Gráfico 13 - Local de origem da população das comunidades do entorno da vila de Imbassaí - 2015



Fonte: Pesquisa de Campo, 2015.

As ocupações exercidas por esses moradores são diversas (Tabela 10), a qual demonstra que a maior quantidade de pessoas atua em ocupações diversas, como: mecânico, pedreiro, ajudante de obras, cozinheira, garçoneiro, carpinteiro, eletricitista, costureira, motorista, conferente de cargas, entre outras funções. Entre as ocupações, a mais citada foi a de pequeno comerciante, com destaque para as comunidades de Haras (26,7%), Barro Branco (25%) e Jardim Imbassaí (25%). Inclusive, dentro da própria comunidade é possível observar a existência de algumas mercearias comercializando diversos tipos de produtos. Muitos deles afirmaram atuar no comércio informal, comercializando produtos diversos, inclusive, na área turística e na praia de Imbassaí. Um agravante que se pode observar é que quase metade dessa população encontra-se desempregada, sendo que a comunidade de Sucuiu apresenta o maior número de pessoas sem emprego, onde 45% dos seus moradores encontram-se nessa situação. Também há registro de trabalhadores do campo, sendo: 10% no Sucuiu e 10% no Barro Branco, além de 7,6% em Mar Bello. No item “outros” foram citados ocupações informais (mecânico, pedreiro, ajudante

de obras, cozinheira, garçoneiro, carpinteiro, eletricista, costureira, motorista, conferente de cargas, entre outras funções), bem como os que estão aposentados, porém, em menor quantidade se comparada às outras ocupações citadas nessa pesquisa. Nessas ocupações, as comunidades que se destacaram foram Jardim Imbassaí (75%) e Haras (73,3%).

Tabela 10 - Comunidades do entorno de Imbassaí: ocupação dos moradores - 2015

Localidade	Desempregado (%)	Trabalha no campo (%)	Pequeno comerciante (%)	Outros (%)
Sucuiu	45,0	10,0	5,0	40,0
Haras	0,0	0,0	26,7	73,3
Barro Branco	15,0	10,0	25,0	50,0
Mar Bello	15,3	7,6	15,3	61,5
Jardim Imbassaí	0,0	0,0	25,0	75,0

Fonte: Pesquisa de Campo, 2015.

Sobre a renda familiar desses moradores, foi possível identificar a partir das respostas obtidas nos questionários que se trata de uma população pobre. Na comunidade de Sucuiu houve quem revelasse (20%) que não tinha sequer renda para sua sobrevivência. A maioria dos moradores do Sucuiu (80%) afirmou que a renda familiar varia de 1 a 2 salários mínimos, como pode ser visto na tabela 11. Essa realidade mostrou ser ainda mais evidente nas comunidades Barro Branco (85,7%) e Haras (83%), às quais a pesquisa revelou a maior quantidade de pessoas com renda entre 1 e 2 salários mínimos. A menor parcela admitiu ter um rendimento familiar de 2 a 4 salários mínimos, com destaque para a comunidade de Jardim Imbassaí (40%) e Mar Bello (25%).

Tabela 11 - Comunidades do entorno de Imbassaí: renda familiar - 2015

Localidade	Sem renda (%)	De 1 a 2 salários mínimos (%)	De 2 a 4 salários mínimos (%)
Sucuiu	20,0	80,0	0,0
Haras	0,0	83,0	17,0
Barro Branco	0,0	85,7	14,3
Mar Bello	0,0	75,0	25,0
Jardim Imbassaí	0,0	60,0	40,0

Fonte: Pesquisa de Campo, 2015.

Os motivos que levaram essas pessoas a residir nas proximidades de Imbassaí foram diversos (Tabela 12), porém, o que se destaca é o trabalho, que foi

citado por pessoas de todas as comunidades visitadas. O destaque maior vai para as comunidades do Haras e Jardim Imbassaí. No Haras, por conta da maior quantidade de pessoas que afirmam morar nas proximidades de Imbassaí devido a motivos de trabalho e motivos familiares, e Jardim Imbassaí, por que os moradores disseram que o maior motivo dessa migração foi à busca pelo trabalho.

Tabela 12 - Comunidades do entorno de Imbassaí: motivos que os levaram a residir nas proximidades de Imbassaí – 2015

Localidade	Trabalho (%)	Família (%)	Outro (%)
Sucuiu	23,0	15,0	62,0
Haras	69,0	31,0	0,0
Barro Branco	22,2	11,1	66,7
Mar Bello	41,6	25,0	33,4
Jardim Imbassaí	100	0,0	0,0

Fonte: Coleta de campo, 2015.

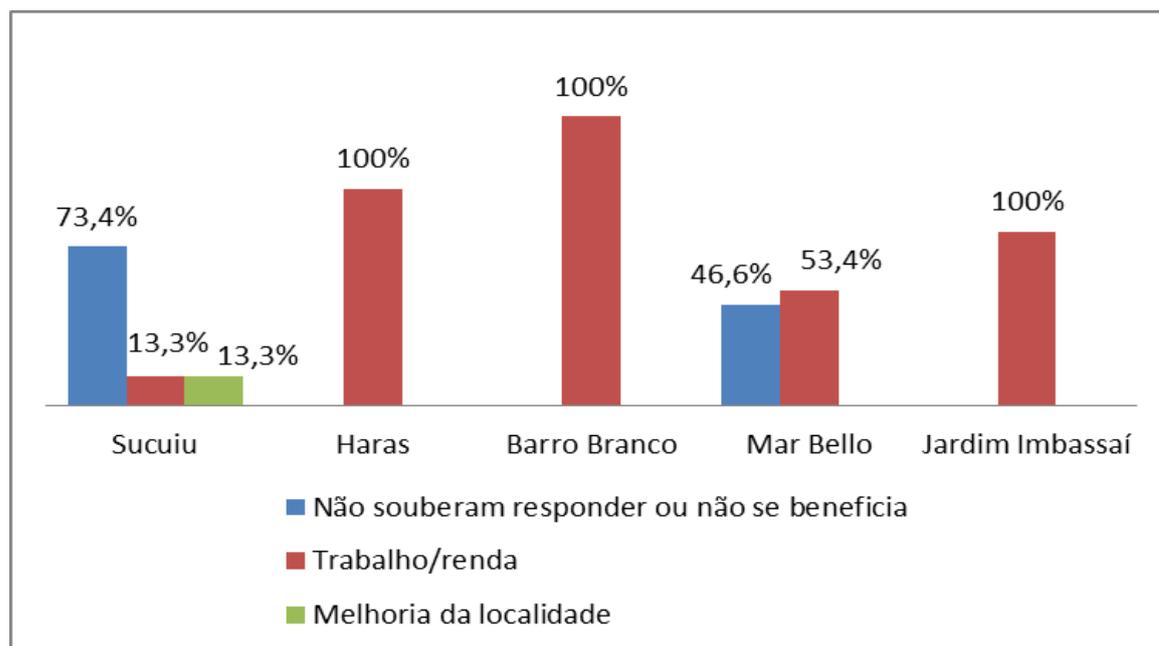
Ao serem perguntados como se beneficiam da atividade turística em Imbassaí, os moradores dessas comunidades afirmaram que o trabalho e a renda são as principais formas de benefício, principalmente nas comunidades de Barro Branco (100%), Haras (100%) e Jardim Imbassaí (100%), as quais os moradores mais citaram essa resposta. Em Sucuiu a melhoria na qualidade de vida também foi citada como benefício por conta da atividade turística de Imbassaí. Porém, um fato que pode ser observado no gráfico 14 é que a maioria (73,4%) das pessoas dessa comunidade afirmou que não se beneficia da atividade turística ou não souberam responder. Assim como em Mar Bello também houve esse tipo de afirmação por conta de alguns moradores (46,6%).

Essas informações denotam que há expectativa de trabalhar em Imbassaí, mas, sabe-se que, devido a baixa qualificação de grande parte da população, as condições para tal são remotas. É importante salientar que também existem pessoas dessas comunidades que afirmou não se beneficiar dessa atividade, e eles chegam inclusive a não fazer parte da mão de obra da atividade turística de Imbassaí. Em referência aos resorts existentes em Imbassaí, um morador declarou que “[...] esse modelo só beneficia os grandes. É como se o produto fosse nosso e nós não temos nada, pois eles centralizaram tudo em troca de pequenos empregos, induzidos pela

prefeitura, dizendo que ia ser bom” (Sr. F. C. S., 50 anos)⁴³. O referido morador é residente da comunidade de Mar Bello. O morador seguiu assegurando que não há integração desses resorts com a comunidade. São grandes hotéis que vieram com discurso de beneficiar a população, mas só eles que se beneficiam.

A maioria da população das comunidades utiliza o rio e as praias. Na comunidade Jardim Imbassaí todos os entrevistados afirmaram que utilizam as praias e o rio, porém, uma parcela de moradores das comunidades de Sucuiu (26%), Barro Branco (11%), Mar Bello (11%) e Haras (0,5%) afirmou que não utiliza o rio, alegando que deixou de frequentar o mesmo por conta da desconfiança de que o mesmo esteja impróprio para banho. Outro motivo alegado foi a falta de tempo que estes tem por conta das elevadas cargas horárias de trabalho, que não permite que eles possam usufruir os mesmos.

Gráfico 14 - Comunidades do entorno de Imbassaí: possibilidade de a população se beneficiar da atividade turística - 2015



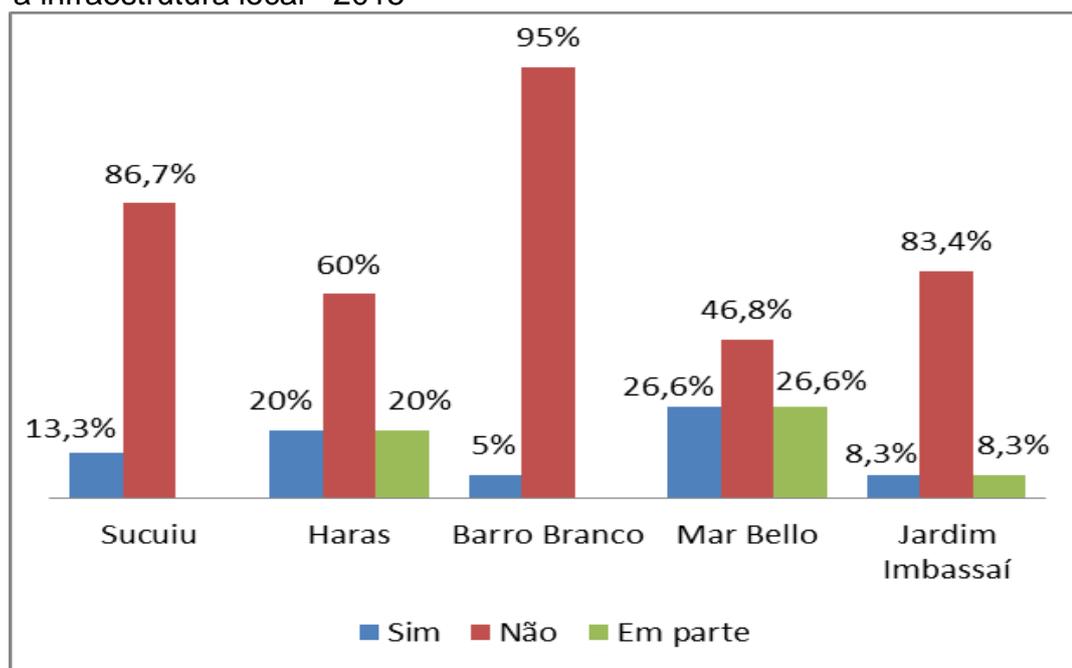
Fonte: Coleta de Campo, 2015.

Sobre a infraestrutura, a insatisfação é geral por parte dos moradores (Gráfico 15). Todas as comunidades apresentam infraestrutura precária, com carência até mesmo de serviços básicos. Na comunidade de Sucuiu, os motivos citados foram: a falta de pavimentação e de esgotamento sanitário. Segundo eles, quando chove a

⁴³ Morador de Mar Bello, em entrevista do dia 19/11/15.

estrada acaba ficando com muita lama e o acesso se torna ainda mais complicado. Houve quem afirmasse que o calçamento prometido por um vereador foi feito apenas até a casa dele, o que causou indignação a muitos moradores, pois estes o acusam de beneficiamento próprio com dinheiro público.

Gráfico 15 - Comunidades do entorno de Imbassaí: grau de satisfação com a infraestrutura local - 2015



Fonte: Pesquisa de Campo, 2015

A população do Haras também se mostrou insatisfeita com a infraestrutura da comunidade por conta da falta de pavimentação das ruas, ausência de esgotamento sanitário e obras inacabadas. Os que responderam que estão satisfeitos, ou parcialmente satisfeitos, citaram a existência de água encanada na comunidade.

Já na comunidade de Barro Branco, entre as reclamações registradas estão a estrada asfaltada inacabada, que deveria se estender até o município de Itanagra, como foi prometido a população; a falta de pavimentação nas ruas, com muitas reclamações por parte dos moradores, onde afirmam que quando não chove é muita poeira, e quando chove é muita lama. Também foram citados a falta de saneamento básico e de lazer para os jovens da comunidade, o que seria uma alternativa para livrar os jovens de drogas e envolvimento com o crime. Muitas reclamações foram em relação ao descaso da atual gestão com a comunidade.

Apesar de apresentar uma infraestrutura aparentemente melhor do que as outras localidades no entorno de Imbassaí, a população de Mar Bello, em sua maioria (46,6%), se diz insatisfeita por alguns motivos, como a inexistência de saneamento básico, tendo que utilizar a fossa; a falta de um hospital de emergência e posto de saúde infantil; a falta de limpeza das ruas, pois só existe a coleta do lixo, mas não há garis trabalhando na limpeza das ruas da comunidade, o que faz com que estas fiquem muito sujas; além da falta de água, fato este que ocorre com frequência, segundo os moradores da comunidade. Alguns (26,6%) se mostraram satisfeitos, ou satisfeitos em parte (26,6%), por conta da existência de ruas pavimentadas, inclusive, entre todas as outras comunidades visitadas, esta foi a com o maior número de pessoas satisfeitas com a infraestrutura.

Na comunidade Jardim Imbassaí, as reclamações se repetem em relação à ausência de esgotamento sanitário e das ruas sem pavimentação. Em campo, foi possível constatar a presença de tratores passando pela estrada de barro para tentar amenizar a situação em que ela se encontra. Além disso, muitas reclamações em relação à falta de água encanada (a água vem de poço) e a falta de escolas, creche e equipamentos de lazer nessa comunidade.

Alguns (10,3%) afirmaram estarem satisfeitos em parte, e uma pequena parcela (14,2%) se diz satisfeita. Essa comunidade é fechada, com portaria, guarita e um porteiro que controla a entrada e a saída de veículos e pessoas, e a população paga uma taxa mensal para que possam ter esse funcionário disponível para exercer essa função.

Ao ser perguntado sobre qual a impressão sobre a localidade de Imbassaí antes dos investimentos no turismo, a partir de 1992, a maior lembrança de grande parte dos moradores foi a falta de infraestrutura. Esta foi citada por moradores de todas as comunidades do entorno da área turística de Imbassaí em que foi feita a pesquisa.

Outra questão também muito mencionada pelos moradores de todas as comunidades visitadas foi a tranquilidade, juntamente com a segurança que havia por lá. A segurança se dava não por conta de policiamento ou outras formas de promover a segurança pública, mas sim por conta da própria tranquilidade em que a localidade se encontrava naquela época, com um turismo ainda incipiente, o que

tornava a localidade pacata, como lembrou um morador, afirmando que [...] o rio era limpo e ótimo pra pescar e por conta disso vivíamos bem (J. F. S., 61 anos⁴⁴).

Mas também houve quem se lembrasse das barracas que se localizavam na beira do rio, onde os visitantes consumiam alimentos e bebidas deixando o rio sujo. Outros moradores mencionaram a pouca quantidade de pousadas que havia e que as casas eram de taipa. As outras opções lembradas dizem respeito à preservação da natureza, precariedade do acesso, e a forma com que eles viviam, como afirmou um dos moradores, recordando que onde hoje fica a Reserva Imbassaí, era uma fazenda de coco, onde eles colhiam e vendiam na feira de São Joaquim, em Salvador.

Refletindo sobre as informações que foram mencionadas por esses moradores em conversa informal em relação à migração (não houve pergunta sobre isso no questionário), observa-se que parte deles morava onde hoje se encontra o núcleo turístico da localidade de Imbassaí. Por conta da valorização fundiária proporcionada pelo crescimento da atividade turística na localidade, muitos desses moradores venderam ou perderam suas terras e se deslocaram para as comunidades do entorno do núcleo turístico de Imbassaí.

Ao serem perguntados quais foram as mudanças que puderam observar após esses investimentos, as respostas mais citadas foram infraestrutura, com construção de ciclovias, praças, pavimentação de ruas, entre outras. Além disso, o crescimento do turismo e do comércio, e da degradação ambiental que também não passou despercebido por essa população. A geração de empregos também foi lembrada pelos entrevistados, principalmente na comunidade de Barro Branco, visto que a atividade turística também cria alternativas de renda para parte da população, mas com ocupações resumidas a subempregos, por conta também da baixa qualificação desses moradores, o que acarreta um rendimento salarial baixo. Outras mudanças mencionadas foram: o aumento do número de hotéis e pousadas, o crescimento urbano e as casas com paredes de bloco.

Segundo os moradores dessas comunidades, os pontos positivos após os investimentos do Prodetur-NE foram diversos. Os mais mencionados foram: emprego e renda, citado pela maioria da população, principalmente de Barro Branco e a melhoria na oferta de serviços de educação e saúde, com a construção de

⁴⁴ Morador, em entrevista do dia 14/10/15.

escolas, oferecimento do ônibus escolar e posto de saúde da família. O crescimento do número de turistas é visto com bons olhos por uma parcela dessa população. Mas, vale lembrar que a verba para os setores da saúde e educação vêm direto do Governo federal exclusivamente para isso, não estando relacionada com a verba oriunda do Prodetur.

Outros pontos positivos citados foram em relação à melhoria dos estabelecimentos comerciais, que antes ofereciam um serviço e infraestrutura de qualidade mais simples; e uma dinâmica mais forte da economia por conta da atividade turística. Alguns moradores das comunidades de Mar Bello (26%), Haras (18%) e Jardim Imbassá (15%) não souberam responder se haviam pontos positivos após os investimentos no turismo, o que significa que eles não se sentiram incluídos nesse contexto. Na comunidade do Haras, houve também quem afirmasse que não existem pontos positivos (10%).

Os pontos negativos após esses investimentos foram diversos, inclusive, se sobressaem aos positivos nessas comunidades. A degradação ambiental, o descaso dos governantes com as comunidades e o aumento da criminalidade foi muito citado. Um dos moradores afirmou que investiram na área turística, porém, esqueceram-se da comunidade (M. Q. C., 55 anos)⁴⁵.

Sobre o descaso com as comunidades, inclusive, alguns moradores denunciaram irregularidades na distribuição das casas e apartamentos do programa “Minha Casa, Minha Vida”, do Governo federal, localizadas na comunidade de Mar Bello. Segundo eles, muitas dessas casas e apartamentos que eram pra ser distribuídos para a população pobre e sem moradia, foram doadas para quem não necessita⁴⁶. Segundo afirmam, “apenas a menor parte dessas residências foi doada para a população carente, sendo que a maioria delas foi doada pela prefeitura para donos de pousadas, corretores e pessoas sem necessidade”. Segundo a denúncia dos mesmos, são pessoas que, inclusive, já têm várias outras casas no município. Alguns utilizam os apartamentos como depósito, outros alugam como “casa de praia”. Portanto, um descaso perante a comunidade que necessita de moradia e que deveria ser a verdadeira e única beneficiada com esse programa.

⁴⁵ Morador de Barro Branco, em entrevista do dia 14/10/15.

⁴⁶ O governo federal constrói as habitações, mas é a prefeitura municipal que faz o cadastro para a distribuição das habitações pela Caixa Econômica Federal.

A suposta poluição do rio e o desmatamento são fatores negativos que foram bastante evidenciados pelos moradores. Alguns deles deixaram de utilizar o rio Imbassaí porque desconfiam que o mesmo esteja poluído. Os outros rios estão com acesso restrito (paga-se para entrar), pois “fecharam as terras e os acessos aos rios”, afirmou um morador.

Apesar de todos os problemas mencionados pelos moradores, nas comunidades no entorno do núcleo turístico de Imbassaí é onde essa população pode ficar. Nas áreas em que ocorreu intervenção por parte do poder público, com as melhorias na infraestrutura, as terras foram valorizadas e, conseqüentemente, estão fora da realidade de acesso pelo mercado para essas famílias.

Um dos moradores argumentou que “o prefeito lembrou de Imbassaí e esqueceu o restante da comunidade”. O que demonstra um descaso com essas comunidades, encontrada praticamente em situação de abandono por parte do poder público.

Outro problema citado foi a discriminação por parte dos empregadores, o que acaba se tornando uma dificuldade ainda maior para alguns moradores em arranjar emprego. Houve ainda quem afirmasse que o lazer foi destruído, fazendo referencia a diminuição de peixes e restrição ao acesso a alguns rios da região por estarem em áreas particulares.

7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir do início da década de 1990, a localidade de Imbassaí passou por diversas transformações e a principal causa se deu por conta dos investimentos do Prodetur, que inseriu a localidade, mesmo que de maneira periférica, entre as áreas de destinação dos investimentos para a implantação de infraestrutura turística no litoral Norte baiano. Tal fato ocasionou transformações arrastadas pelos investimentos em infraestrutura, contribuindo para impactar direta e indiretamente na vida da população. Tais investimentos em Imbassaí podem ser justificados principalmente pelo baixo custo da terra em comparação as localidades que possuem características semelhantes, como os elementos naturais (clima tropical, rios, praia) que se caracterizam como vantagens competitivas para o desenvolvimento do turismo. Dessa forma, esta localidade acaba sendo um lugar propício a receber investimentos públicos e privados voltados para esta atividade econômica, segundo a importância política e ação dos gestores municipais frente ao governo estadual e os agentes privados que conduzem a atividade turística localmente.

Basicamente, pode-se fazer uma divisão temporal da história recente de Imbassaí em três períodos, ao qual se pode demarcá-los a partir de eventos, sendo que os dois últimos eventos fizeram emergir períodos importantes e influenciaram primordialmente no desenvolvimento da atividade turística na localidade e, conseqüentemente, na sua produção do espaço.

Pode-se dizer que esse primeiro período se inicia com o surgimento da localidade, onde, por muito tempo permaneceu com poucas alterações na produção do seu espaço, praticamente isolada por conta do acesso muito limitado devido à inexistência de vias de acesso importantes. Era habitado por famílias de pescadores e pequenos agricultores, que moravam em residências localizadas em fazendas, e que sobreviviam do plantio de mandioca, coco e alguns outros produtos agrícolas e da pesca artesanal, pois nesse período não se praticava a atividade de turismo.

O segundo período se inicia com o advento da construção da rodovia “Linha Verde” (ampliação da BA-099), em 1993, que permitiu um melhor acesso para quem quisesse chegar a esse destino e que fez surgir um novo período em Imbassaí, pois esse evento histórico foi o início para que o turismo começasse a emergir nessa localidade, mesmo que, inicialmente, incipiente. Nessa etapa, ainda havia poucos

habitantes, porém, com o passar dos anos a localidade passou a receber um maior número de casas de veraneio, além de novos habitantes. O turismo, ainda incipiente, era praticado por alguns aventureiros que frequentavam a localidade com o intuito de contemplar a natureza.

A etapa principal, mais impactante e significativa, teve início a partir do momento em que Imbassaí entrou na rota dos investimentos governamentais do Prodetur, em 2008, fator este que foi responsável por fazer emergir o terceiro período. De lá pra cá, muitas mudanças ocorreram em um curto espaço de tempo, pois houve a chegada da infraestrutura, além de diversos empreendimentos turísticos, proporcionando um aumento significativo do fluxo de turistas, o que fez com que o modo de vida da população fosse fortemente alterado. Em relação a isso, constatou-se também uma mudança do perfil do turista de Imbassaí, com a chegada de um público com maior poder aquisitivo, o que influenciou na melhoria da qualidade dos serviços prestados pelo comércio e pelas pousadas. Segundo C. Diano (1994), não há evento sem ator e sem sujeito. Sendo assim, esses eventos foram marcados pela intervenção do poder público, que foi o ator principal nesses acontecimentos, responsável pela incorporação de Imbassaí aos circuitos do turismo no Litoral Norte. Mas isso não teria ocorrido se não fosse o interesse da Prefeitura Municipal de Mata de São João que buscou os investimentos no Governo Estadual. Nada disso adiantaria se fossem os empresários para investir e os trabalhadores para trabalhar etc.

O Prodetur-NE foi dividido em duas etapas. Somente na segunda fase deste programa que a localidade de Imbassaí foi contemplada. Depois dos investimentos na infraestrutura básica e turística em Imbassaí (esgoto, água, drenagem, acessibilidade, espaços de lazer, etc.), as transformações propiciaram a chegada de grandes, pequenos e médios empreendimentos turísticos e demais investidores, pois é a sobra de Praia do Forte e Costa do Sauípe. Outras implicações que se pode citar são o desmatamento, a insegurança, algumas obras abandonadas e não concluídas, o comprometimento da qualidade das águas do rio, a “expulsão” de comunidades tradicionais para as áreas do entorno do núcleo turístico, por conta da valorização fundiária etc., o que demonstra que nesta localidade se desenvolveram duas faces distintas de uma mesma “moeda”, nesse caso, essa dicotomia é característica do crescimento desta atividade econômica, que, acima de tudo, é planejada para a obtenção do lucro pelos investidores.

Levando em consideração que as corporações desempenham um papel fundamental na organização do espaço (CORRÊA, 2010), em decorrência da seletividade espacial, havendo a disponibilidade de atributos as interessam, essas empresas optam por se instalar em determinado lugar. Elas podem remodelar e interferir na organização espacial de uma determinada localidade (CORRÊA, 1992). São formas que as corporações utilizam para gerir o território, ao qual selecionam, fragmentam, reproduzem e até mesmo marginalizam, de acordo com os seus interesses.

As ações deste programa em Imbassaí foram voltadas para a construção de barracas de praia com acessibilidade, ciclovia, melhoria do acesso à área com novo traçado geométrico na interseção da Linha Verde - BA-099; ampliação e melhorias das vias internas, permitindo a circulação de veículos de grande porte (caminhões e ônibus), inclusive para prestação de serviços públicos; criação de espaços públicos, áreas de lazer e contemplação; recuperação das áreas do entorno das lagoas, com a criação de parques e áreas de lazer e esporte, e impedir o avanço da ocupação nas áreas de preservação; consolidação das passarelas de pedestres existentes sobre o rio Imbassaí para dar segurança aos pedestres que frequentam as barracas de praia e implantação do sistema de esgotamento sanitário da localidade.

Em relação a essas obras, constatou-se que até o ano de 2014 houve sérios problemas com a questão do cumprimento dos prazos das mesmas e, por conta disso, uma série de implicações ocorreu, chegando a ter uma intervenção do Ministério Público e, conseqüentemente, uma proibição da instalação de novos empreendimentos em Imbassaí, devido à paralisação das obras de esgotamento sanitário. Esta ocorreu, provavelmente, por conta de falta de um planejamento eficiente, que pudesse identificar rochas rígidas no projeto através de cuidadosa consulta prévia a documentos, relatórios/diagnósticos que podem ser encontrados disponíveis para consulta na Conder.

Outra questão preocupante identificada é sobre o controle e ordenamento do uso do solo, onde a prefeitura não tem pessoal pra acompanhar e acaba ocorrendo um crescimento desordenado, com lançamento de esgoto em locais inadequados, que acaba tendo um comprometimento ambiental, inclusive, por conta da falta de instrução de parte da população em relação a isso. Diante disso, a fim de se ter um equilíbrio entre o meio natural e social, acredita-se que uma gestão integrada dos recursos (GIAL), a qual Barragán (2014) defende, seja necessária para uma melhor

condução da atividade turística em Imbassaí, pois, segundo este autor, na atualidade, deve-se reconhecer e assumir a interação das atividades humanas e o suporte físico natural como explicação de mudanças que são produzidas. Ou seja, uma política pública aplicada à gestão de áreas litorâneas, com a qual sejam abordados os pontos de vista físico, ecológico, social, econômico, político, jurídico e administrativo. Porém, reconhece-se também que há uma tentativa de maneira empírica por parte do presidente da Associação de Comerciantes, de se ter um controle do ordenamento e ocupação do uso do solo.

No tocante à atividade turística que está sendo desenvolvida em Imbassaí, foi observada também a pouca interação existente entre o comércio local e as pousadas, pois o abastecimento de comidas e bebidas dos meios de hospedagem da localidade geralmente não é feito pelo comércio local, não o dinamizando. A relação existente entre eles se dá somente no momento da compra de produtos rotineiros, pois, quando estes faltam no estoque, de última hora, as pousadas acabam recorrendo aos mercadinhos existentes em Imbassaí para adquirir produtos alimentícios básicos, como: pães, leite, queijo, presunto, material de limpeza, frutas, hortaliças e bebidas, mas estes não são fabricados lá, exceto o pão. Além desses, também se constatou a existência de uma peixaria que fornece peixes e mariscos para estas pousadas. Os produtos para o abastecimento desses estabelecimentos vêm de Salvador e Lauro de Freitas, onde são adquiridos diversos produtos nos grades supermercados localizados nessas cidades.

Em relação aos grupos de interesse no turismo, diversas demandas foram citadas, a exemplo da não conclusão e abandono de obras iniciadas, como as barracas de praia e falta de conservação da ciclovia, que está abandonada e sem iluminação. Além disso, a inexistência de salva-vidas, a falta de um posto médico 24h, a falta de segurança, a deficiência na fiscalização dos empreendimentos, o transporte escasso pra a cidade do Salvador etc.

No capitalismo, o crescimento econômico é um processo de contradições internas. Em decorrência do crescimento econômico proporcionado pela atividade turística em Imbassaí, Praia do Forte e Costa do Sauípe etc., surgiram comunidades pobres na margem esquerda da rodovia BA-099 (Linha Verde), a exemplo das que estão no entorno do núcleo turístico em Imbassaí, como: Sucuiu, Haras, Barro Branco, Mar Bello e Jardim Imbassaí. Todas elas estão localizadas na margem esquerda desta rodovia, e vêm crescendo de forma acelerada nos últimos anos,

principalmente após os investimentos do Prodetur-NE, que possibilitou um aumento do número de estabelecimentos turísticos, como resorts, hotéis/pousadas e restaurantes e, conseqüentemente, valorizou as terras na área turística de Imbassaí. Tal fator acarretou na “expulsão” de um grande contingente de pessoas, inclusive da população autóctone, que, antes da valorização fundiária, habitava essas áreas do núcleo turístico. Com isso, essa população teve que migrar para as áreas do entorno, principalmente por conta do baixo valor dessas terras e com a esperança de servirem como mão-de-obra barata para os estabelecimentos ali postos. Trata-se de comunidades desprovidas de infraestrutura básica, como rede de esgoto e de abastecimento de água, ruas sem pavimentação, e falta de lazer para os jovens da comunidade, o que seria uma alternativa para livrar os jovens de drogas e envolvimento com o crime. Diante disso, a fragmentação do espaço geográfico se torna inevitável no contexto do sistema capitalista, em que determinados locais acabam supervalorizados em detrimento de outros, implicando um desenvolvimento geograficamente desigual (SMITH, 1988).

Ressalta-se também a diferença dos impactos sobre a população do núcleo turístico (que inclusive levantou muitos aspectos positivos destas mudanças) e da população residente nas comunidades do entorno (que ressaltaram que os aspectos negativos foram superiores).

Portanto, diante das distintas facetas do turismo que se revelaram neste trabalho, a busca por soluções poderia partir de uma inclusão/participação destas comunidades de modo a proporcionar uma autonomia nas decisões. Trata-se da ideia de autonomia, que ocorre no momento em que há um planejamento participativo em escala local, com a articulação das comunidades e dos diversos agentes envolvidos na atividade turística em todas as etapas de decisões. Assim, as diversas demandas que venham a surgir para a comunidade poderiam ser contempladas, com uma condução (SOUZA M., 2011).

Na atualidade, a gestão de Imbassaí é feita pelos comerciantes e quem está à frente é a sua liderança, que conduz a atividade turística em Imbassaí da forma que acredita ser a mais correta frente a seus interesses. Um destes interesses é justamente extrair mais lucro da terra, na forma de renda monopolista e, como aponta Harvey (2005), este tipo de renda da terra urbana desponta porque os agentes sociais podem, através da própria gestão, aumentar o seu fluxo de renda por muito tempo.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL. Regulamento brasileiro da ação civil. Disponível em: <<http://appasp.cnen.gov.br/seguranca/transporte/documentos/ANAC-RBAC-175.pdf>>. Acesso em 05 Mar. 2016

ANDRADE, José Vicente. Turismo: Fundamentos e dimensões. São Paulo: Ática, 2002.

BAHIA. BAHIATURSA. Programa de desenvolvimento turístico da Bahia: Zona Turística Costa dos Coqueiros e Zona turística Costa do Descobrimento. Relatório final, dez. 1992.

BAHIA. Costa dos coqueiros: DESTINOS. Disponível em: <<http://bahia.com.br/destinos/costa-dos-coqueiros/>>. Acesso em 01 jun. 2014.

BAHIA. Governador (2007- : Jaques Wagner). Resgatando o planejamento estratégico da Bahia: 2008-2028 – um futuro para todos nós. Resumo executivo. – Salvador: SEPLAN, 2008. 83 p.

BAHIA. Governo da Bahia. Observatórios de turismo da Bahia: Planejamentos. Disponível em: <<http://observatorio.turismo.ba.gov.br/planejamento/>>. Acesso em 19 ago. 2013.

BAHIA. Secretaria de Meio Ambiente e Recursos Hídricos (SEMARH). Conselho Estadual de Meio Ambiente. Parecer do Grupo de Trabalho GT – ZPV – Zona de Proteção Visual da APA Litoral Norte do Estado da Bahia. Salvador: SEMERH, 2007.

BANCO DO NORDESTE DO BRASIL. Aplicações da PRODETUR. Disponível em: <http://www.bnb.com.br/content/aplicacao/prodetur/downloads/docs/se_3_13_investimentos_futuros_setor_privado_090708.pdf>. Acesso em 10 jul. 2014.

BANCO DO NORDESTE DO BRASIL. Programa de desenvolvimento do turismo no Nordeste: PRODETUR. Disponível em: <<http://www.bnb.gov.br/content/aplicacao/prodetur/apresentacao/gerados/apresentacao.asp>>. Acesso em 19 ago. 2013.

BARNEY, J. B.; CLARK, D. N. Resource-Based Theory. Creating and sustaining Competitive Advantage. New York: Oxford University, 2007.

BARNEY, J. B.; WRIGHT, M.; KETCHEN Jr., D. J. The resource-based view of the firm: Ten years after 1991. Journal of management, v. 27: 625-641, 2001.
BERNHARDT

BARRETTO, Margarita. Manual de iniciação ao estudo do turismo. Campinas: Papyrus, 1995.

BERNARDES, Julia Adão. Sociedade e Natureza. In: CUNHA, Sandra; GUERRA, Antônio (Orgs.). A questão ambiental: diferentes abordagens. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008.

BRITO, Cristóvão de Cássio da Trindade. A PETROBRÁS e a gestão do território no Recôncavo baiano. Salvador: EDUFBA, 2008.

CALDAS, Ricardo Wahrendorff; LOPES, Brenner (Org.). Políticas Públicas: conceitos e práticas. 7. ed. Belo Horizonte/MG: Sebrae, 2008. (Políticas Públicas).

CASTRO, Celso Antônio Pinheiro de; FALCÃO, Leonor Peçanha. Ciência Política: Uma Introdução. São Paulo: Atlas, 2004. p. 122

CARMO, Renata de Oliveira Souza. Estratégias baseadas no conhecimento: rotinas e capacidades. Disponível em <http://www.elcriterio.com/revista/ajoica/contenidos_8/estrategias_basadas_no_conhecimento_fernandes_souza_oliveira.pdf>. Acesso em 25 nov. 2015

CASTELLS, M. A sociedade em rede. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (Orgs.). Geografia: conceitos e temas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995.

CORRÊA, Roberto Lobato. Trajetórias geográficas. 4. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

CORIOLANO, Luzia Neide M. T.; ALMEIDA, Humberto Marinho. O turismo no

Nordeste brasileiro: dos resorts aos núcleos de economia solidária. Revista Eletrônica de Geografia e Ciências Sociais, Barcelona, v. 11, n. 245, ago. 2007.

CORIOLANO, Luzia Neide. Turismo: prática social de apropriação e de dominação de territórios. En publicación: América Latina: cidade, campo e turismo. CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, San Pablo. Diciembre 2006.

DIAGNÓSTICO DA CADEIA PRODUTIVA DO TURISMO. Mata de São João – Costa dos Coqueiros/BA. Disponível em: http://www.pangea.org.br/FINEP_MTUR_PANGEA_Turismo_Inclusao_Diagnostico_Divulgacao.pdf> Acesso em 15 jul. 2014.

DIANO, Carlo. Forme et événement: principes pour une interpretation du monde grec. Paris, L'Éclat: 1994.

DIAS, Reinaldo. Introdução ao turismo. 1. ed. São Paulo: Atlas, 2013.

DIAS, Reinaldo. Planejamento do turismo: Política de desenvolvimento do turismo no Brasil. São Paulo: Atlas, 2003.

DIAS, Leila Christina; SILVEIRA, Rogério Leandro Lima da (Orgs.). Redes, sociedades e territórios. 2. ed. Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2007. 260 p.

EMPREENHIMENTO LINHA VERDE (BA-099). EPIA – ESTUDO PRELIMINAR DE IMPACTO AMBIENTAL. Um Projeto para o Desenvolvimento Sustentável do Litoral Norte – BA. CONDER: Dezembro de 1991.

FONTES, Ednice de Oliveira. Alterações socioambientais resultantes do turismo: caso de Imbassaí e Porto Sauípe – Litoral Norte da Bahia. Salvador: UFBA, 1999.

FREY, Klaus. Políticas públicas: um debate conceitual e reflexões referentes à prática da análise de políticas públicas no Brasil. Brasília: Planejamento e Políticas Públicas (IPEA), 2000.

FURTADO, Celso. O mito do desenvolvimento econômico. 3. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1974.

GIL, A. C. Métodos e técnicas de pesquisa social. 5. ed. São Paulo: Editora Atlas, 2006.

GOELDNER, Charles; RITCHIE, J. R. Brent; Robert, W. Turismo: princípios práticas e filosofia. Tradução: Roberto Catado Costa. 8. ed. Porto Alegre: Bookman, 2002.

GOVERNO DA BAHIA. Esgotamento Sanitário em Imbassaí. Disponível em: <<http://www.ba.gov.br/2015/08/127332,27/Embasa-leva-preservacao-ambiental-a-Vila-Imbassai.html>>. Acesso em 10 dez. 2015.

GOVERNO DA BAHIA. Pesquisa de caracterização do turismo receptivo no estado da Bahia. Disponível em: <http://observatorio.turismo.ba.gov.br/wp-content/uploads/2015/05/Pesquisa-de-Characteriza%C3%A7%C3%A3o-do-Turismo-Receptivo-no-Estado-da-Bahia-Relat%C3%B3rio-Final.pdf>>. Acesso em 06 dez. 2015.

HARVEY, David. A produção capitalista do espaço. São Paulo: Annablume, 2005.

HOLDER, J. S. Pattern and impacts of tourism on the environment of the Caribbean. In: Medlik, S. (ed.) Managing tourism. Londres, Butter-worth-Heinemann, 1991.

IBGE. Mata de São João. Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/temas.php?lang=&codmun=292100&idtema=16&search=bahia|mata-de-sao-joao|sintese-das-informacoes>> Acesso em 01 jun. 2014.

IBGE. Mata de São João. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/xtras/perfil.php?codmun=292100>>. Acesso em: 15 set. 2013.

IBGE. SINOPSE POR SETORES. Disponível em: <<http://www.censo2010.ibge.gov.br/sinopseporsetores/?nivel=st>>. Acesso em: 12 dez. 2015.

IBGE. Revista Brasileira de Geografia. Rio de Janeiro: IBGE, 1992.

INSTITUTO BRASILEIRO DE TURISMO – EMBRATUR. Estudos do Turismo Brasileiro.

INSTITUTO IMBASSAÍ. Disponível em:
<<https://www.facebook.com/imbassaiinstituto/?fref=ts>>. Acesso em: 23 ago. 2015.

KOWARICK, Lucio. A espoliação urbana. 2 ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1993.

LODI, João Bosco. A entrevista: Teoria e prática. 2. ed. São Paulo: Pioneira, 1974. 176 p.

LEFEBVRE, H. Lógica formal e lógica dialética. 3 ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1983.

LYRIO, Ronaldo Silveira. Diagnóstico Geológico Ambiental APA do Litoral Norte Bahia – Brasil. Salvador: CONDER, 1992.

MACHADO, Cláudia Novaes. Turismo, direito ambiental e conflitos na produção do espaço: o caso da Reserva Imbassaí e seu entorno, na APA Litoral Norte da Bahia. Salvador: 2008. 136 f: il.

MAGALHÃES, Denise Silva. Fragmentação e segregação sócio-espacial no processo de urbanização do litoral nordeste da Bahia: os dois lados da rodovia BA-099 – “Estrada do Coco”. 2015. 333 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal da Bahia, UFBA, Salvador, 2015.

MENDONÇA JÚNIOR, Érico. et al. Turismo e desenvolvimento socioeconômico: o caso da Costa do Descobrimento. Salvador: Secretaria de Cultura e Turismo, 2000. (Coleção Turismo).

MINISTÉRIO DO TURISMO. Plano Nacional do Turismo 2013-2016. Disponível em:http://www.turismo.gov.br/turismo/o_ministerio/plano_nacional/ebook/index.html#p=14 Acesso em 15 jul. 2014.

MONTEJANO, Jordi Montaner. Estructura del mercado turístico. Madrid: Editorial Síntesis S.A., 2001.

NETTO, Alexandre Panosso. O que é turismo. São Paulo: Brasiliense, 2013.

OLIVEIRA, Antônio Pereira. Turismo e desenvolvimento: planejamento e organização. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TURISMO. Dados do Turismo. Disponível em:
<<http://www2.unwto.org/content/why-tourism>>. Acesso em 07 Jul. 2014

PORTER, Michael; MONTGOMERY, Cynthia. Estratégia: a busca da vantagem competitiva. Rio de Janeiro: Elsevier, 1998.

QUEIROZ, Alberto Luiz Cravo Pinto de; ALMEIDA, Izabela Correia Almeida. Porto Sauípe: O traçado de uma linha e as transformações no verde. Salvador: UNIFACS, 1997.

RAMOS, Ana Paula Santana Rigaud. Considerações sobre o fluxo de excursionistas em Bom Jesus dos Pobres – Saubara-BA. 59 f. Monografia (Conclusão de curso) – Instituto de Geociências, UFBA, Salvador, 2015.

RACINI, J. B.; RAFFESTIN, C.; RUFFY, V. Escala e ação. Contribuição para uma interpretação do mecanismo da escala na prática da Geografia. Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro, IBGE, nº 45, v. 1: 123-135. Jan/mar. 1983.

RUA, M. G. Políticas Públicas. Florianópolis: Editora UFSC, 2009.

RUSHMANN, Dóris. Turismo e Planejamento Sustentável: A proteção do Meio Ambiente. São Paulo: Papirus, 1997.

SANTOS, Miguel Cerqueira dos. Turismo e ambiente costeiro no Brasil e em Portugal. Salvador: EDUNEB, 2012.

SANTOS, Milton. A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção. 4. ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

SANTOS, Milton. Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal. 6. ed. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SANTOS, Telma Maria Sousa dos. Políticas públicas de turismo na Bahia: As zonas turísticas e a (des)concentração de investimentos no território baiano. In: EGAL, 14, 2013, Lima. Lima: 2013.

SEABRA, Lília. A questão ambiental: diferentes abordagens. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

SECRETARIA DE COMUNICAÇÃO DO GOVERNO DA BAHIA. Disponível em: <<http://www.secom.ba.gov.br/2015/08/127332/Embasa-leva-preservacao-ambiental-a-Vila-Imbassai.html>>. Acesso em: 02 out. 2015.

SETUR. Disponível em: <<http://www.setur.ba.gov.br/arquivos/File/cartilhaturisticamatadesaojoao.pdf>>. Acesso em: 29 set. 2015.

SILVA, Sylvio Bandeira de Mello e; CARVALHO, Silvana Sá de. Vende-se uma Região: Marketing público e privado do litoral norte da Bahia. Revista Desenhahia, Salvador, n.14, mar. 2011. Disponível em: <<http://www.desenhahia.ba.gov.br/uploads/2508201115497031cap%205.pdf>>. Acesso em: 22 ago. 2013.

SIMÕES, Polyana Almeida. Cluster de entretenimento: a metanóia baiana. Conjuntura e planejamento. Salvador, n. 128: 31-37, jan. 2005.

SINGER, Paul. O uso do solo urbano na economia capitalista. In Maricato, E. (org). A produção capitalista da casa (e da cidade). São Paulo: Alfa-Omega, 1982.

SMITH, Neil. Desenvolvimento desigual: Natureza, Capital e a Produção de Espaço. Rio de Janeiro: Bertrand, 1988.

SOBRINHO, Lirandina Gomes. Luzes e Sombras no litoral norte da Bahia: estratégias e sustentabilidade das redes hoteleiras internacionais. Salvador: EDUNEB, 2013.

SOUZA, Celina. Políticas públicas: uma revisão da literatura. Sociologia, Porto Alegre, ano 8, n. 16, jul/dez 2006: 20-45.

SOUZA, Marcelo Lopes de. Como pode o turismo contribuir para o desenvolvimento local? São Paulo, Hucitec, 1997.

SOUZA, Marcelo Lopes de. Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos. 8 ed. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 2011.

SUPERINTENDÊNCIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS E SOCIAIS DA BAHIA. Dez anos de economia baiana. Salvador: SEI, 2002.

TRIBUNA DA BAHIA. Embargo a novos empreendimentos em Imbassai. Disponível em: <<http://www.tribunadabahia.com.br/2014/04/03/ministerio-publico-proibe-construcao-de-novos-empreendimentos-em-imbassai>>. Acesso: 14 Nov. 2015.

TRIGO, Luiz Gonzaga Godoi. Turismo e qualidade: Tendências contemporâneas. Campinas: Papyrus, 1993.

TRIVIÑOS, A. N. S. Introdução à pesquisa em ciências sociais: a pesquisa qualitativa em educação. São Paulo: Atlas, 1987.

TROTSKY, Leon. A história da revolução russa. Rio de Janeiro: Saga, 1967.

VIEIRA, Paulo Freire. Ambientalismo: Um projeto realista-utópico para a política mundial. In: Meio Ambiente Desenvolvimento e Cidadania: desafios para as ciências sociais. São Paulo: Cortez, 2001.

WERNERFELT, B. A resource-based view of the firm. Strategic Management Journal, Chichester, v. 5: 171-180, 1984.

APÊNDICE A - Questionário com entrevista realizada a turistas de Imbassaí



UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
DISCENTE: Renan Lopes de Queiroz
CURSO: Geografia – Mestrado

QUESTIONÁRIO I – Turista

1. Origem

1.1 Qual o seu local de origem?

2. Pretensões

2.1 Média de gasto/despesas por dia:

até 100 reais

acima de 500 reais

de 100 à 500 reais

2.2 Quantos dias pretende ficar?

1 dia

de 4 dias à 1 (uma) semana

1 fim de semana

mais de 1 (uma) semana

2.3 Em relação à estadia:

fica em hotel ou pousada

fica na casa de parentes

fica em casa alugada

veio de excursão

outro _____

3. Em relação a sua percepção sobre essa localidade:

3.1 Visita Imbassá com que frequência?

1ª vez que frequenta

visita frequentemente

visita há muitos anos

3.2 Conheceu essa localidade antes das transformações ocorridas em sua infraestrutura?

Sim

Não

3.3 Se sim, quais são as suas impressões de antes e depois em relação a essas transformações?

3.4 Costuma utilizar o rio para se banhar?

sim

não

2. Você acha que o turismo em Imbassaí ajuda a melhorar as condições de vida dos moradores?

Sim, por quê? _____

Não, por quê?

2.1 De alguma forma você se beneficia da atividade turística de Imbassaí?

Sim, como? _____

Não

2.2 Você está satisfeito com infraestrutura local?

Sim

Não

Por quê?

3. Você utiliza as praias e o rio, ou só os turistas utilizam?

sim, utilizo

não, só os turistas

4. Qual a sua visão de Imbassaí antes dos investimentos no turismo (a partir de 1992)?

4.1 Quais as mudanças que você pode observar após esses investimentos?

4.2 Pra você, quais foram os pontos positivos e negativos após esses investimentos?



UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
DISCENTE: Renan Lopes de Queiroz
CURSO: Geografia – Mestrado

QUESTIONÁRIO III - Comerciante

4. Identificação

1.1 Sexo: M F

1.2 Idade: _____

1.3 Qual o seu local de origem?

Salvador

Camaçari

Feira de Santana

Alagoinhas

Mata de São João

outro _____

2. Há quanto tempo possui comércio em Imbassá?

menos de 1 ano

de 5 à 10 anos

de 2 a 5 anos

há mais de 10 anos

2.1 O que te levou a investir em nesta localidade?

Turismo

Outro motivo

2.2 Se possui comércio antes dos investimentos do governo no turismo, quais as principais transformações que você pode observar antes e depois desses investimentos em relação ao comércio? Houve melhorias?

APÊNDICE D - Questionário com entrevista realizada a proprietários da rede hoteleira de



UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM
GEOGRAFIA
DISCENTE: Renan Lopes de Queiroz
CURSO: Geografia – Mestrado

QUESTIONÁRIO IV – Hotelaria

1. Identificação

Resort

Pousada

Hotel

Albergue

1.1 De onde vêm os produtos para o abastecimento do hotel?

Salvador

Camaçari

Alagoinhas

Feira de Santana

Mata de São João

outro _____

1.2 Quais são os produtos rotineiros?

1.3 Quais são as relações com o comércio local?

1.4 Se sim, indique o grau dessa relação em uma escala de 1 a 5:

Baixa

Razoável

Alta

1 ()

2 ()

3 ()

4 ()

5 ()

2. Como você avalia os investimentos do governo e da prefeitura em relação ao turismo em Imbassaí? Houve melhorias?

3. Em relação ao Prodetur:

3.1 Tem conhecimento deste programa?

[] Sim

[] Não

3.2 Beneficiaram-se com a implantação dele? Se sim, de que forma?

3.3 As demandas foram atendidas? Se sim, de que forma?

APÊNDICE E - Questionário com entrevista realizada a moradores do entorno do núcleo turístico de Imbassaí



UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
DISCENTE: Renan Lopes de Queiroz
CURSO: Geografia – Mestrado

QUESTIONÁRIO V – Morador (entorno)

1. Qual o seu local de origem?

Mata de São João

Camaçari

Salvador

Lauro de Freitas

Feira de Santana

outro _____

1.2 Qual o seu grau de instrução?

ensino fundamental incompleto

ensino médio incompleto

ensino fundamental completo

ensino médio completo

ensino superior incompleto

ensino superior completo

Outro _____

1.3 Qual sua profissão?

Funcionário público da prefeitura

Comerciante

Funcionário público do Estado

Trabalha no campo

desempregado

Outros _____

1.4 Qual sua Renda Familiar?

menos de 1 salário mínimo

de 2 à 4 salários mínimos

de 1 à 2 salários mínimos

acima de 4 salários mínimos

1.7 Reside no entorno de Imbassaí há muito tempo?

Sim, há _____ anos

resido há pouco tempo

1.8 O que te levou a residir nas proximidades de Imbassaí?

Trabalho

Outro

Sossego

Família

2. Você acha que o turismo em Imbassaí ajuda a melhorar as condições de vida dos moradores de seu entorno?

Sim, por quê? _____

Não, por quê?

2.1 De alguma forma você se beneficia da atividade turística de Imbassaí?

Sim, como? _____

Não

2.2 Você está satisfeito com infraestrutura local?

Sim

Não Por quê?

3. Você utiliza as praias e o rio, ou só os turistas utilizam?

sim, utilizo

não, só os turistas

4. Qual a sua visão de Imbassaí antes dos investimentos no turismo (a partir de 1992)?

5. Quais as mudanças que você pode observar após esses investimentos?

6. Pra você, quais foram os pontos positivos e negativos após esses investimentos?



UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
DISCENTE: Renan Lopes de Queiroz
CURSO: Geografia – Mestrado

ENTREVISTA – ASSOCIAÇÃO DE COMERCIANTES

1. Quais as principais transformações que você pode observar antes e depois dos investimentos no turismo em Imbassaí?

2. Como você avalia as ações do governo e prefeitura em relação ao turismo em Imbassaí? Dê uma nota de 0 a 5.

Favoreceu a chegada de turistas - acessibilidade/transporte: _____

Questão da limpeza: _____ Saneamento básico: _____ Segurança: _____

3. O que mudou para o comércio antes e depois desses investimentos?

4. E para você, houve melhoras em quê?

APÊNDICE G - Questionário com entrevista realizada a comerciantes informais de Imbassaí



UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
DISCENTE: Renan Lopes de Queiroz
CURSO: Geografia – Mestrado

ENTREVISTA COM COMÉRCIO INFORMAL

1. Porque optou por este trabalho?

2. Você está satisfeito com sua opção?

3. Em sua opinião, o que tem levado a algumas pessoas a optarem pelo trabalho autônomo em Imbassaí?

4. Quais as dificuldades você tem enfrentado nesse ramo de trabalho?

5. Como você avalia as ações do governo e prefeitura em relação ao turismo em Imbassaí?

APÊNDICE H - Questionário com entrevista realizada a jangadeiros de Imbassaí



UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
DISCENTE: Renan Lopes de Queiroz
CURSO: Geografia – Mestrado

ENTREVISTA - JANGADEIROS

1. Esta havendo rendimento com o seu trabalho atual? Dá para se manter com esse trabalho?

2. Tem funcionários?

3. Quando começou nessa atividade?

4. Sempre foi assim? Era mais precário ou era melhor?

5. Qual período de maior fluxo de turistas?

6. Os investimentos do governo ajudaram em alguma coisa ou não se beneficiou disso? Por quê?

APÊNDICE I - Questionário com entrevista realizada a Associação de Moradores de



UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
DISCENTE: Renan Lopes de Queiroz
CURSO: Geografia – Mestrado

ENTREVISTA ASSOCIAÇÃO DE MORADORES

1. Você acha que o turismo em Imbassaí ajuda a melhorar as condições de vida dos moradores? Por quê?

2. Você está satisfeito com infraestrutura local?

[] Sim

[] Não

2.1 O que falta e o que está bom?

3. Os moradores utilizam as praias e o rio, ou só os turistas utilizam?

[] sim, utilizam

[] não, só os turistas

Por quê?

4. Qual a sua visão de Imbassaí antes dos investimentos no turismo (a partir de 1992)?

5. Quais as mudanças que você pode observar após esses investimentos?

6. Quais foram os pontos positivos e negativos após esses investimentos?

ANEXO A – Matéria sobre a conclusão do Saneamento Básico em Imbassaí

17/08/2015 12:41

Embasa leva preservação ambiental a Vila Imbassaí

A população de um dos principais destinos turísticos do litoral norte baiano, a Vila Imbassaí, localidade do município de Mata de São João, ganhou mais saúde e qualidade de vida, com a implantação do Sistema de Esgotamento Sanitário (SES) pela Empresa Baiana de Águas e Saneamento (Embasa). O empreendimento envolveu recursos da ordem de R\$ 1,8 milhão, do Programa Água Para Todos (PAT), do governo baiano, e beneficia diretamente uma comunidade de 2.887 habitantes

A intervenção, entregue na semana passada, contribui para a preservação do rio e da praia de Imbassaí, que atraem turistas e movimentam a economia da região. Segundo coordenador de unidades de conservação e saneamento ambiental da Secretaria de Planejamento de Mata de São João, Pedro Crugeire, antes, parte dos moradores usava as chamadas 'fossas negras', que não atendem aos requisitos da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), causando contaminação do solo e dos lençóis freáticos. "O sistema de tratamento adequado do efluente doméstico vai mudar essa realidade".

De acordo com o superintendente de esgotamento sanitário da Embasa, Júlio Mota, a estrutura implantada, "que contempla rede coletora de esgoto, linha de recalque (tubulação que bombeia o esgoto para pontos mais elevados) e estações elevatórias (conjuntos motor-bomba)", proporcionará uma cobertura de esgotamento sanitário de 60% na localidade. Depois de transportados e tratados na estação do complexo hoteleiro Iberostar, os esgotos são destinados ao Rio Pojuca, sem causar dano ao meio ambiente.

Luciene Evangelista, dona da barraca do Bacana, localizada na Praia de Imbassaí, destaca a relevância da obra para a economia local. "É uma obra muito importante, porque, se está tudo certinho e limpinho, o turista vem mais e mais. Se ficar sujo, o turista se afasta". Já para Marilene Lima, proprietária de um café existente há 20 anos na localidade, a chegada do esgotamento trouxe mais tranquilidade. "Antes, qualquer cheiro que surgia da fossa era motivo de preocupação".

Integração

A gerente da Embasa, responsável pelo esgotamento no litoral norte, Manuella Swierczynski, ressalta a integração entre as equipes da Embasa e da empresa contratada no empenho para terminar a obra em "tempo recorde". Para colocar o sistema em operação no menor prazo possível, 45 funcionários da Mktech e 16 colaboradores da Embasa (entre próprios e prestadores de serviço) superaram desafios como longos períodos de chuva e escavações em trechos de subsolo intensamente rochosos.

Para quem faz parte dessa história, a satisfação não poderia ser maior. "É uma alegria muito grande para mim, não só como funcionário da Embasa, mas como cidadão. Ver uma obra dessa importância concluída dá vontade de dizer que você foi um dos responsáveis por fazer acontecer", diz José Souza, monitor de obras e serviços da Embasa. "O esforço foi fundamental para a conclusão em um período tão curto. Desde o início dos trabalhos, eles sabiam qual era a missão - levar saúde à comunidade de Vila Imbassaí".

Fonte: Secretaria de Comunicação do Governo do estado da Bahia, 2015.

ANEXO B – Matéria sobre recomendação de embargo do Ministério Público em Imbassaí

MP quer impedir a construção de novos empreendimentos na região de Imbassaí

A recomendação foi elaborada pelos promotores de Justiça Luíza Gomes Amoedo e Oto Almeida Oliveira Júnior,

por Rayllanna Lima Publicada em 03/04/2014 08:04:06

[Tweeter](#) [Recomendar](#) [Compartilhar](#) { 2 [G+1](#) | 0

Após pesquisas apontarem a inexistência de estação de tratamento de esgoto em funcionamento no Distrito de Imbassaí, o Ministério Público estadual expediu recomendação pedindo que nenhuma licença, permissão ou autorização para implantação e funcionamento de empreendimentos, serviços e obras do distrito, seja concedida sem que ocorra o funcionamento da estação de tratamento e destinação final adequada dos efluentes.

A recomendação foi elaborada pelos promotores de Justiça Luíza Gomes Amoedo e Oto Almeida Oliveira Júnior, com a finalidade de evitar que a população utilize águas impróprias para banho.

Já que pareceres técnicos do Conselho Regional de Engenharia da Bahia (Crea-BA), da Central de Apoio Técnico do MP (Ceat) e do Laboratório de Microbiologia da Faculdade de Farmácia da Universidade Federal da Bahia (Ufba), comprovaram a inexistência de estação de tratamento de esgoto em funcionamento na localidade.

“A medida visa resguardar a saúde pública, evitando que a população faça uso de águas impróprias para o banho, com risco consequente de contrair doenças”, afirmaram os promotores de Justiça.

Fonte: Tribuna da Bahia, 2014.

ANEXO C – Boletim de Balneabilidade Costa dos Coqueiros - Litoral Norte



Costa: Costa dos Coqueiros - Litoral Norte
Boletim N°: 21/2015 / Emitido em: 29/05/2015

Praia	Local da Coleta	Categoria
Ipitanga - CCQ PI 100	Em frente ao Hotel Mamelucos.	Própria
Ipitanga - CCQ PI 200	Em frente ao Kartódromo.	Própria
Vilas do Atlântico - CCQ VA 100	Trecho situado entre a Praia de Paquetã e Leblon	Imprópria
Buraquinho - CCQ BU 100	A cerca de 200 m da foz do rio Joanes.	Imprópria
Busca Vida - CCQ BV 100	Em frente a guarita de segurança nº 42 - Lote 42A	Própria
Jauá - CCQ JU 100	Na Orla de Jauá, em frente ao Condomínio Sol do Jauá	Própria
Arembepe - CCQ BE 100	Em frente a casa dos pescadores e Igreja de Arembepe	Própria
Barra do Jacuípe - CCQ BJ 100	Em frente ao condomínio Sol Marina Jacuípe.	Própria
Guarajuba - CCQ GJ 100	Em frente ao restaurante Laguna.	Própria
Baixios - CCQ BX 100	Em frente a Praça, próximo ao Salva Vidas.	Própria
Itacimirim / Espera - CCQ IM 100	Em frente a Rua da Paz, Próximo ao antigo Hotel Itacimirim.	Própria
Praia do Forte - CCQ PF 100	Em frente a igrejainha.	Imprópria
Imbassaí - CCQ IB 100	Em frente as barracas de praias da localidade próximo a foz/canal do rio Imbassaí.	Própria
C. Turístico Sauípe - CCQ CS 100	Em frente Ao Hotel Costa do Sauípe Convencion.	Própria
Porto Sauípe - CCQ PS 200	Em frente a Associação de Moradores.	Própria
Subauma - CCQ SB 100	Em frente a igreja da localidade.	Própria
Barra de Itariri - CCQ BI 100	A cerca de 50m da desembocadura do rio Itariri.	Própria
Sítio do Conde - CCQ SC 100	Em frente das barracas de praia da localidade (bar do Zé).	Própria
Siribinha - CCQ SI 100	Em frente a Pousada Sol de Verão e Torre de telefonia Celular.	Própria
Costa Azul - CCQ- CA 100	Em frente a faixa de praia da localidade, Povoado de Costa Azul.	Própria
Rio Sauípe - CCQ RSP 100	Vila Porto de Sauípe, próximo à foz.	Própria
Rio Pojuca - CCQ RPG 100	Na Gamboa.	Própria
Rio Pojuca - CCQ RPB 200	Na Barra.	Própria
Riacho do Arrendamento - CCQ RAR 100	Próximo ao Hotel Grand Palladium Imbassaí.	Imprópria
Lagoa Timeantube - CCQ LTM 100	Próximo ao pier.	Própria
Rio Imbassaí - CCQ RIM 100	Próximo à foz.	Imprópria
Rio Imbassaí - CCQ CDZ 100	Cachoeira da D. Zilda.,	Imprópria
Rio Imbassaí - CCQ LDG 100	Em Diogo, sob a ponte.	Própria

Fonte: Inema, 2015.

ANEXO D – Boletim de Balneabilidade Costa dos Coqueiros - Litoral Norte



Boletim de Balneabilidade
Coordenação de Monitoramento - COMON/DIFIM

Costa: Costa dos Coqueiros - Litoral Norte
Boletim N°: 28/2015 / Emitido em: 17/07/2015

Praia	Local da Coleta	Categoria
Ipitanga - CCQ PI 100	Em frente ao Hotel Mamelucos.	Própria
Ipitanga - CCQ PI 200	Em frente ao Kartódromo.	Própria
Vilas do Atlântico - CCQ VA 100	Trecho situado entre a Praia de Paquetá e Leblon	Própria
Buraquinho - CCQ BU 100	A cerca de 200 m da foz do rio Joanes.	Imprópria
Busca Vida - CCQ BV 100	Em frente a guarita de segurança nº 42 - Lote 42A	Própria
Jauá - CCQ JU 100	Na Orla de Jauá, em frente ao Condomínio Sol do Jauá	Própria
Arembepe - CCQ BE 100	Em frente a casa dos pescadores e Igreja de Arembepe	Própria
Barra do Jacuípe - CCQ BJ 100	Em frente ao condomínio Sol Marina Jacuípe.	Própria
Guarajuba - CCQ GJ 100	Em frente ao restaurante Laguna.	Própria
Baixios - CCQ BX 100	Em frente a Praça, próximo ao Salva Vidas.	Própria
Itacimirim / Espera - CCQ IM 100	Em frente a Rua da Paz, Próximo ao antigo Hotel Itacimirim.	Própria
Praia do Forte - CCQ PF 100	Em frente a Igrejainha.	Própria
Imbassai - CCQ IB 100	Em frente as barracas de praias da localidade próximo a foz/canal do rio Imbassai.	Própria
C. Turístico Sauípe - CCQ CS 100	Em frente Ao Hotel Costa do Sauípe Convencion.	Própria
Porto Sauípe - CCQ PS 200	Em frente a Associação de Moradores.	Própria
Subauma - CCQ SB 100	Em frente a Igreja da localidade.	Própria
Barra de Itariri - CCQ BI 100	A cerca de 50m da desembocadura do rio Itariri.	Própria
Sítio do Conde - CCQ SC 100	Em frente das barracas de praia da localidade (bar do Zé).	Própria
Siribinha - CCQ SI 100	Em frente a Pousada Sol de Verão e Torre de telefonia Celular.	Própria
Costa Azul - CCQ- CA 100	Em frente a faixa de praia da localidade, Povoado de Costa Azul.	Própria
Rio Sauípe - CCQ RSP 100	Vila Porto de Sauípe, próximo à foz.	Própria
Rio Pojuca - CCQ RPG 100	Na Gamboa.	Imprópria
Rio Pojuca - CCQ RPB 200	Na Barra.	Própria
Riacho do Arrendamento - CCQ RAR 100	Próximo ao Hotel Grand Palladium Imbassai.	Própria
Lagoa Timeantube - CCQ LTM 100	Próximo ao pier.	Imprópria
Rio Imbassai - CCQ RIM 100	Próximo à foz.	Própria
Rio Imbassai - CCQ CDZ 100	Cachoeira da D. Zilda..	Imprópria
Rio Imbassai - CCQ LDG 100	Em Diogo, sob a ponte.	Própria

Fonte: Inema, 2015.

ANEXO E – Boletim de Balneabilidade Costa dos Coqueiros - Litoral Norte



Balneabilidade

Boletim de Balneabilidade
Coordenação de Monitoramento - COMON/DIFIM

Costa: Costa dos Coqueiros - Litoral Norte
Boletim N°: 34/2015 / Emitido em: 28/08/2015

Praia	Local da Coleta	Categoria
Ipitanga - CCQ PI 100	Em frente ao Hotel Mamelucos.	Própria
Ipitanga - CCQ PI 200	Em frente ao Kartódromo.	Própria
Vilas do Atlântico - CCQ VA 100	Trecho situado entre a Praia de Paquetá e Leblon	Imprópria
Buraquinho - CCQ BU 100	A cerca de 200 m da foz do rio Joanes.	Imprópria
Busca Vida - CCQ BV 100	Em frente a guarita de segurança nº 42 - Lote 42A	Própria
Jauá - CCQ JU 100	Na Orla de Jauá, em frente ao Condomínio Sol do Jauá	Própria
Arembepe - CCQ BE 100	Em frente a casa dos pescadores e Igreja de Arembepe	Própria
Barra do Jaculpe - CCQ BJ 100	Em frente ao condomínio Sol Marina Jaculpe.	Própria
Guarajuba - CCQ GJ 100	Em frente ao restaurante Laguna.	Própria
Baixios - CCQ BX 100	Em frente a Praça, próximo ao Salva Vidas.	Própria
Itacimirim / Espera - CCQ IM 100	Em frente a Rua da Paz, Próximo ao antigo Hotel Itacimirim.	Própria
Praia do Forte - CCQ PF 100	Em frente a Igreja.	Própria
Imbassai - CCQ IB 100	Em frente as barracas de praias da localidade próximo a foz/canal do rio Imbassai.	Própria
C. Turístico Sauípe - CCQ CS 100	Em frente Ao Hotel Costa do Sauípe Convencion.	Própria
Porto Sauípe - CCQ PS 200	Em frente à Associação de Moradores.	Própria
Subauma - CCQ SB 100	Em frente a Igreja da localidade.	Própria
Barra de Itariri - CCQ BI 100	A cerca de 50m da desembocadura do rio Itariri.	Própria
Sítio do Conde - CCQ SC 100	Em frente das barracas de praia da localidade (bar do Zé).	Própria
Siribinha - CCQ SI 100	Em frente a Pousada Sol de Verão e Torre de telefonia Celular.	Própria
Costa Azul - CCQ- CA 100	Em frente à faixa de praia da localidade, Povoado de Costa Azul.	Própria
Rio Sauípe - CCQ RSP 100	Vila Porto de Sauípe, próximo à foz.	Própria
Rio Pojuca - CCQ RPG 100	Na Gamboa.	Própria
Rio Pojuca - CCQ RPB 200	Na Barra.	Imprópria
Riacho do Arrendamento - CCQ RAR 100	Próximo ao Hotel Grand Palladium Imbassai.	Própria
Lagoa Timeantube - CCQ LTM 100	Próximo ao pier.	Própria
Rio Imbassai - CCQ RIM 100	Próximo à foz.	Própria
Rio Imbassai - CCQ CDZ 100	Cachoeira da D.Zilda.,	Imprópria
Rio Imbassai - CCQ LDG 100	Em Diogo, sob a ponte.	Própria

Fonte: Inema, 2015.

ANEXO F - Divulgação de empreendimento particular



O encontro entre você e uma vida melhor.

Imbassai reúne tudo que você e a sua família precisam para viver uma experiência única de lazer e tranquilidade.

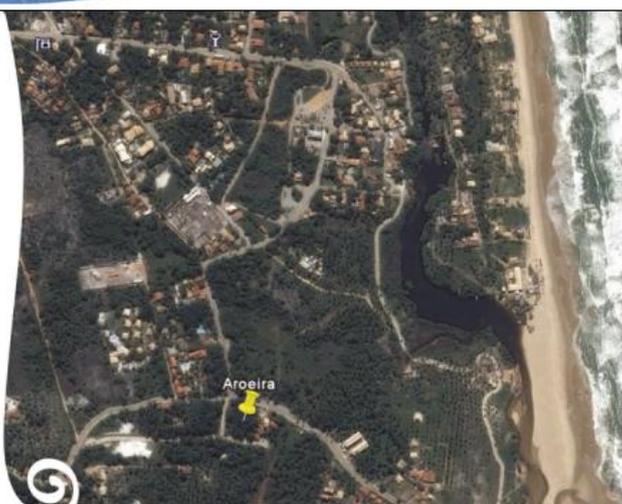
Seja bem-vindo ao paraíso.

Não fique um só minuto sem curtir Imbassai.

Piscina com hidromassagem, deck molhado e churrasqueira.



E o melhor:
A apenas 400m,
você encontra
a praia e a foz
do Rio Imbassai.



Fonte: Prospecto promocional do empreendimento, 2016.

ANEXO G - Anúncio de emprego no Grand Palladium Imbassaí Resort & SPA

**GRAND PALLADIUM IMBASSAÍ RESORT & SPA
CONTRATA!**

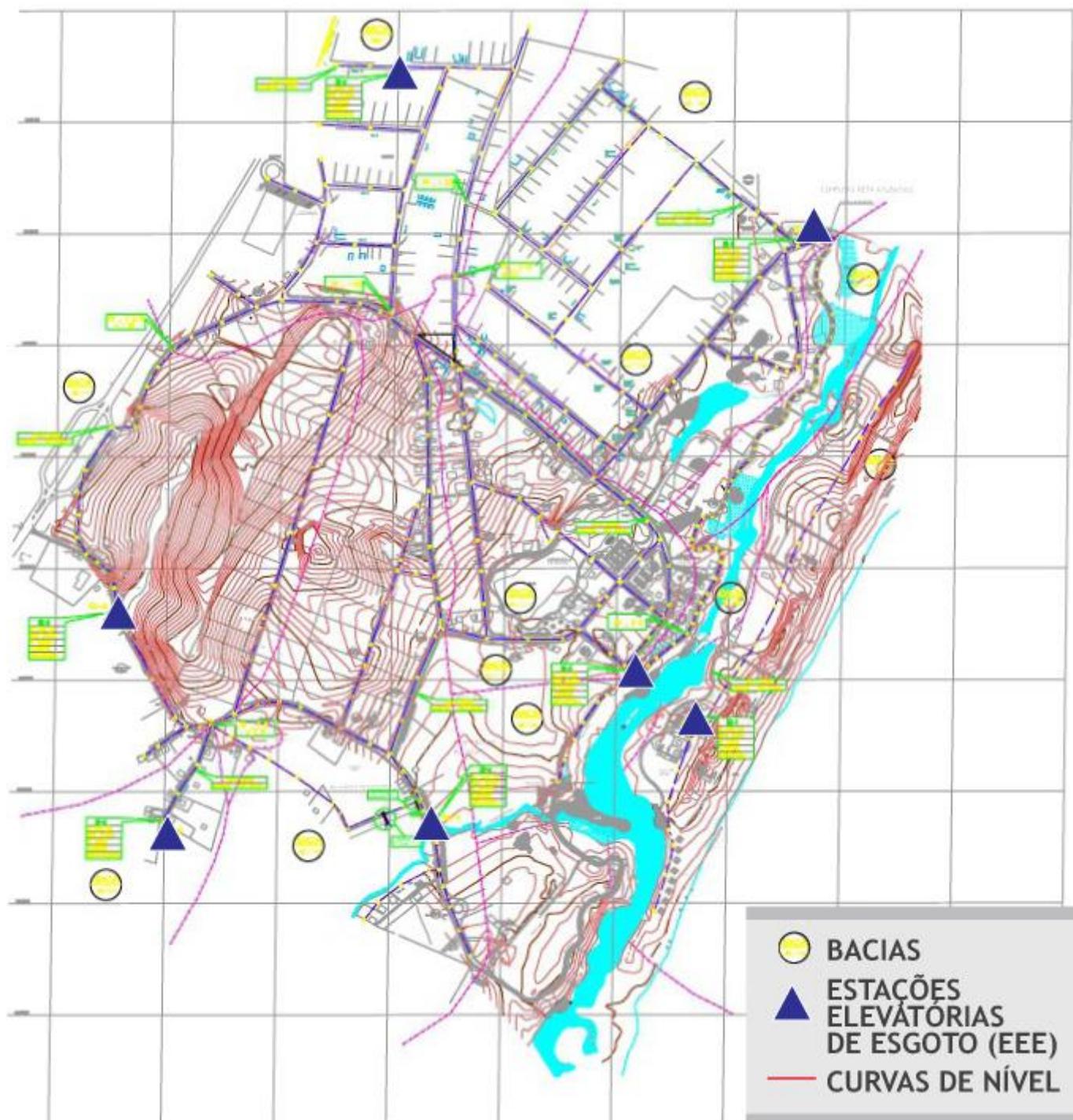
- Chef Cozinha de origem/descendência Japonesa para Restaurante Temático;
- Chefe de Cozinha de Origem/descendência Italiana para - Restaurante Temático;
- Chefe de Cozinha Brasileira com disponibilidade para trabalhar no México e República Dominicana;
- Assistente de Pessoal – Experiência em Ponto eletrônico Chronus;
- Coordenador de Redes Sociais (C.M.);
- Gesseiro;
- Auxiliar de Jardim;
- Ajudante de açougue e confeitaria;
- Mecânico de Lavanderia;
- Recepcionista Bilingue;
- Arrumador.

Os interessados deverão encaminhar currículo com título da vaga no assunto para o e-mail selecao.brasil@palladiumhotelgroup.com



Fonte: Instituto Imbassaí, 2015.

ANEXO H – Planta do esgotamento sanitário de Imbassaí



Fonte: Conder, 2015.

Adaptado por: Júnior Malta e Renan L. de Queiroz, 2016.