

A CIDADE MERCADORIA: O CASO DE PORTO SEGURO – BA (SESSÃO TEMÁTICA 09)

Charles Andrade Pereira

Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo | charlesandrade@usp.br

Matheus Cleber Melo Garcia

Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo | matheuscmgarcia@usp.br

Alice Zamariolli Damianovic

Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo | alice.zdavianovic@usp.br

Sessão Temática 09: Cidade, história e cultura em disputa

Resumo: A partir da relação existente entre cidade, patrimônio e turismo, buscou-se analisar a dicotomia presente no espaço urbano da cidade de Porto Seguro (BA), e o papel da atividade turística na potencialização da segregação socioespacial em função da criação de espaços turísticos e não turísticos, a partir da articulação entre o Estado, setor imobiliário e a construção civil. Porto Seguro, conhecida como “origem da nação brasileira”, vem sofrendo mudanças significativas no seu espaço urbano desde 1967, a partir das primeiras expedições de divulgação do município, e, ao final dos anos 1980, vem se consolidando como um importante polo turístico no Brasil. Nesse sentido, vale ressaltar a contribuição dos vários agentes sociais - instâncias governamentais e privadas - na “fetichização” do centro histórico, dividindo a cidade entre a ideal vendida como um paraíso turístico, reforçada pela mídia digital, e a cidade real esquecida pela mesma mídia, onde a população vive. A ideia é mostrar que a sociedade não pode ser vista como uma coisa, é um processo complexo e temporal; mostrar o papel fundamental do Estado no ciclo do capitalismo e a importância de instrumentos para realização da atividade turística, buscando desenvolvimento e participação da comunidade local minimizando os impactos de uma atividade predatória que pode contribuir para a transformação do espaço urbano e suas dinâmicas sociais.

Palavras-chaves: Porto Seguro; Transformações Urbanas; Turismo; Cidade dos moradores; Cidade ideal.

THE COMMODITY CITY: THE CASE OF PORTO SEGURO

Abstract: *Based on the relationship between city, heritage, and tourism, this study analyzes the dichotomy in the urban space of Porto Seguro (BA) and the role of tourism in intensifying socio-spatial segregation through the creation of tourist and non-tourist areas, driven by the articulation between the State, the real estate sector, and construction companies. Known as the 'origin of the Brazilian nation,' Porto Seguro has undergone significant urban transformations since 1967, with the first promotional expeditions of the municipality, and by the late 1980s, it had established itself as an important tourist hub in Brazil. The study highlights the contribution of various social agents—governmental and private—in the 'fetishization' of the historic center, dividing the city into the idealized version marketed as a tourist paradise, reinforced by digital media, and the real city, overlooked by the same media, where the local population lives. The research emphasizes that society should not be seen as a static entity but as a complex and temporal process. It also underscores the critical role of the State in the capitalist cycle and the importance of tools for enabling tourism activities, aiming to foster development and community participation while minimizing the impacts of a potentially predatory activity that transforms urban space and its social dynamics.*

Keywords: *Porto Seguro; Urban Transformations; Tourism; Residents' City; Ideal City.*

LA CIUDAD MERCANCÍA: EL CASO DE PORTO SEGURO – BA

Resumen: A partir de la relación existente entre ciudad, patrimonio y turismo, este estudio buscó analizar la dicotomía presente en el espacio urbano de la ciudad de Porto Seguro (BA) y el papel de la actividad turística en la intensificación de la segregación socioespacial, resultado de la creación de espacios turísticos y no turísticos, articulados entre el Estado, el sector inmobiliario y la construcción civil. Porto Seguro, conocida como la "cuna de la nación brasileña", ha experimentado transformaciones significativas en su espacio urbano desde 1967, con las primeras expediciones promocionales del municipio. Hacia finales de la década de 1980, se consolidó como un importante centro turístico en Brasil. En este contexto, se destaca la contribución de diversos agentes sociales—instancias gubernamentales y privadas—en la "fetichización" del centro histórico, dividiendo la ciudad entre una versión idealizada, promovida como un paraíso turístico y reforzada por los medios digitales, y la ciudad real, descuidada por los mismos medios, donde vive la población local. La investigación tiene como objetivo mostrar que la sociedad no debe entenderse como una entidad estática, sino como un proceso complejo y temporal. También se enfatiza el papel fundamental del Estado en el ciclo del capitalismo y la importancia de herramientas que permitan la realización de actividades turísticas, buscando el desarrollo y la participación de la comunidad local, minimizando los impactos de una actividad potencialmente depredadora que influye en el espacio urbano y sus dinámicas sociales.

Palabras clave: *Porto Seguro; Transformaciones Urbanas; Turismo; Ciudad de los Residentes; Ciudad Ideal.*

1. INTRODUÇÃO

A cidade é um espaço socialmente apropriado onde estão relacionados a sua forma, função e sentido, a partir das estruturas, objetos, equipamentos e arranjos que permeiam o ambiente urbano, podendo ser entendida conforme Meneses (1996, p. 149) expressa ao dizer que “a cidade é artefato, é campo de forças e é imagem, coisa complexa, fabricada, historicamente produzida”. Dessa forma, o autor aponta determinadas forças que são as tensões que moldam e transformam o espaço, sendo elas territoriais, especulativas, políticas, sociais, econômicas e culturais.

Nesse sentido, a produção do espaço sempre foi orientada de maneira desigual, fazendo com que os conflitos e as tensões estivessem sempre presentes nas dinâmicas das cidades, as quais persistem até os dias atuais nas cidades contemporâneas. Para Cacciari (2010), o que move as cidades são as guerras civis, nas quais a disputa por interesses econômicos, políticos e culturais transformam o meio. No que diz respeito à apropriação da cidade, o homem transforma o espaço urbano desde os primórdios, retirando recursos naturais, modificando a fauna e a flora, provocando degradação ambiental, escassez de água e estrangulamento dos transportes em busca de uma “modernização”.

No livro “O Brasil: Território e Sociedade no Início do Século XXI”, publicado em 2001, Santos e Silveira oferecem uma leitura teórica da realidade nacional, com o território como elemento central dessa análise. Os autores exploram como o uso do território pelas pessoas, suas transformações e o conceito de “desenvolvimento” estão interligados. Nesse momento, o país passava por um intenso processo de urbanização, onde as técnicas estavam sendo aprimoradas dentro do meio “Técnico-Científico-informacional”. Era necessário produzir e gerir energias para possibilitar novas realizações. Inicialmente, esse processo tinha uma abordagem mais independente, voltada para as necessidades locais. No entanto, à medida que a urbanização se expandia, os territórios se tornavam cada vez mais interconectados, o que ampliou certas problemáticas, como as desigualdades socioespaciais e físicas, além das transformações decorrentes da concentração dos sistemas de engenharia e das infraestruturas fixas em áreas específicas, que os autores denominam “área concentrada”.

O espaço urbano é continuamente moldado e remodelado pela ação coordenada dos diferentes agentes sociais, que transformam a cidade conforme seus próprios interesses. No livro *Espaço Urbano* (1989), Corrêa identifica esses agentes e detalha como eles atuam na configuração do espaço urbano. Entre eles estão: os proprietários dos meios de produção, os proprietários de terras, os promotores imobiliários, o Estado, e os grupos sociais marginalizados. Em relação à atuação desses agentes no espaço urbano, Corrêa afirma:

“Inclui práticas que levam a um constante processo de reorganização espacial que se faz via incorporação de novas áreas ao espaço urbano, densificação do uso do solo, deterioração de certas áreas, renovação urbana, relocação diferenciada da infra-estrutura e mudança,

coercitiva ou não, do conteúdo social e econômico de determinadas áreas da cidade” (Corrêa, 1989, p. 11).

Assim, compreender a cidade se torna tarefa fundamental no seu processo de planejamento, porém, sendo esta um lugar de conflitos sociais, tal estudo se configura em uma tarefa bastante complexa, pois a partir das várias transformações urbanas, as cidades contemporâneas vêm destruindo suas historicidades baseadas em ideais de “progresso”.

O filósofo e sociólogo Henri Lefebvre (2006) propõe discutir a construção social do espaço urbano, partindo da percepção de que o desenvolvimento urbano pode se estruturar de maneira distinta da observada nas sociedades capitalistas. Lefebvre aborda de forma crítica e profunda a dinâmica da construção do espaço urbano nessas sociedades. Para o autor, a cidade possuía originalmente um atributo específico: era o local do habitat, o espaço onde se vivia em comunidade, tanto nas aldeias quanto nas cidades. No entanto, com a estruturação da sociedade capitalista e a consolidação do consumo como elemento central, essa noção de habitat se perde. A cidade é suburbanizada, e o proletariado é afastado do centro urbano, perdendo "o sentido da obra" e, conseqüentemente, sua capacidade criadora se esvai de sua consciência.

Na cidade de Porto Seguro, na Bahia, esse processo de modernização está atrelado à “turistificação”¹ do centro histórico, a partir das novas funcionalidades aos espaços pré-existentes, consolidado com a transformação que a cidade passou a partir da década de 1960, com maiores investimentos ligados à infraestrutura, com a abertura da BR-101 e BR-367, possibilitando um maior acesso à cidade e aos investimentos do turismo no local, com a presença de pousadas, restaurantes e “paraísos à beira mar”.

Observando o processo de formação e expansão de políticas econômicas que geram tensões nas cidades, o objetivo deste artigo é estabelecer um paralelo entre cidade, patrimônio e turismo, utilizando como campo de estudo Porto Seguro (BA), vislumbrando identificar a dicotomia entre a cidade ideal (turística), e a cidade real (não turística), bem como a fragmentação social e espacial com áreas subalternizadas, esquecidas e marginalizadas na cidade a partir da transformação da cidade pela atividade turística. Para esse fim, foram utilizadas como metodologias a revisão bibliográfica, análise de documentos como decretos, imagens e mapas, e visitas de campo.

Esta pesquisa é dividida em duas partes, iniciando com a seção “*Formação, patrimônio histórico e (trans)formação da cidade de Porto Seguro*”, com uma revisão de literatura sobre a formação da cidade, decretos e leis que regulamentam a preservação do seu patrimônio histórico, a inserção da atividade turística, bem como as remodelações ocorridas no espaço físico. No segundo momento, na seção intitulada como “*Porto seguro em disputa: A cidade dos moradores e a cidade mercadoria*”, é abordado o descompasso entre as áreas turísticas e não turísticas e

brasileira. O Monte Pascoal, localizado em Porto Seguro, foi o primeiro ponto da costa avistado e o local de desembarque dos portugueses, em 1500. No local também é apontado o início da colonização dos índios e a conquista do território que iniciaram três anos depois, com a formação da primeira povoação colonial no Morro da Glória (Arantes, 2001). Ainda segundo o IPHAN (2014), a economia da cidade apoiava-se, sobretudo, na extração do pau-brasil, e após a chegada de alguns padres jesuítas a economia começou a se diversificar, com a organização das bandeiras em busca de pedras preciosas e a instalação de engenhos de açúcar.

A área do descobrimento situava-se na capitania de Porto Seguro, doada a Pero do Campo Tourinho em 1534 e compreendia cerca de 300 km de costa, desde o sul de Ilhéus (BA), até próximo à divisa do Espírito Santo. Em 1534, foi construída a Vila de Nossa Senhora da Pena, atual cidade de Porto Seguro. Nos anos seguintes, foram fundados diversos outros povoados como os que deram origem a Santa Cruz Cabrália, em 1535, e a Arraial D'Ajuda, em 1549 (Arantes, 2001). A partir da distribuição de terras para os colonos e a formação dos povoados, as incursões pelos territórios começaram a se intensificar (Arantes, 2001).

Segundo Flexor (1988), a coroa portuguesa, aspirando uma maior viabilidade na política de povoamento e "urbanização", enviava cartas régias e instruções para todas as regiões do Brasil, visando a transformação das aldeias indígenas em vilas. Em Porto Seguro, por exemplo, as cartas régias de 3 de março de 1765 e 10 de outubro de 1769 reforçaram esta ordem, a qual tinha como finalidade reunir os habitantes para que não morassem em sítios dispersos, se reunindo em "sociedade civil". Porém, segundo Ramalho (2014), Porto Seguro sofria o impacto do despovoamento, creditado, em parte, à instabilidade da capitania, provocando regressão à estruturação da vila como resposta às precárias relações sociais. Foi somente em 1891 que a Vila de Nossa Senhora da Pena de Porto Seguro foi elevada à condição de cidade (Arantes, 2001).

A Vila de Nossa Senhora da Pena se localizava em uma área com uma vasta faixa litorânea de aproximadamente 90 quilômetros de extensão, banhada pela foz do Rio Buranhém e ampla rede hídrica composta por cerca de 22 cursos d'água, sendo predominantemente formada por nativos pescadores (Martins, 2019). Porto Seguro foi fundada a partir da lógica portuguesa de estruturação urbana em dois níveis, mantendo em seu núcleo histórico uma das características das cidades coloniais brasileiras, sendo dividida em duas áreas: a Cidade Alta e a Cidade Baixa, com modelos de ocupação e usos distintos, porém complementares (Ramalho, 2014).

A Cidade Alta² (ver figura 02), com os primeiros núcleos populacionais, apresenta um modelo urbanístico português, com o traçado inicial que adequava as formas de ocupação à sua topografia (Ramalho, 2014). Já a Cidade Baixa³, próxima ao Rio Buranhém, apresenta um traçado mais regular sendo composta, segundo o IPHAN (2014), de edificações simples, casas térreas, e as que possuíam maiores ornamentos margeavam o rio e o mar. "O aspecto dos

núcleos urbanos seguia o padrão das missões jesuíticas do século XVI, casas construídas em fileiras paralelas em torno de uma praça central com posição de destaque para a igreja em um dos extremos” (Aniello, 2018, p.24). Atualmente essas duas áreas estão divididas entre centro histórico (Cidade Alta) e o centro turístico (Cidade Baixa) (Iphan, 2014).

Figura 02: Vista aérea da Cidade Alta, Porto Seguro – BA, 1957



Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, 2013.

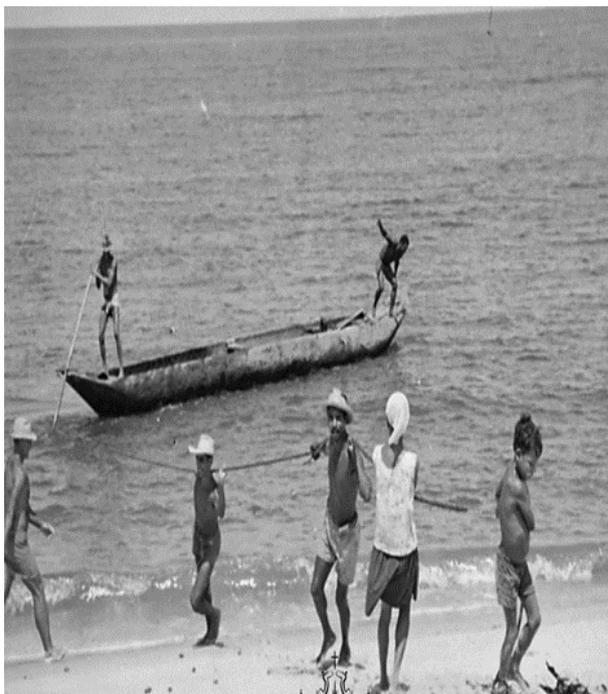
O conjunto arquitetônico e paisagístico da Cidade Alta de Porto Seguro foi tombado pelo IPHAN em 1968 e, posteriormente, todo o município foi considerado Monumento Nacional pelo Decreto de nº 72.107, de 18 de abril de 1973. Em função deste decreto, mais de 800 imóveis foram anexados ao novo tombamento que ocorreu em 2020, para adequar a antiga área tombada aos novos termos, e, segundo o IPHAN (2014), a Cidade Alta, é considerada Zona de Valor Urbano e de Preservação Rigorosa. Esta área possui volumetria definida e legislação que não permite nenhum tipo de alteração nas suas características arquitetônicas, preservando a ambiência referencial, sendo ainda uma área que possui um traçado mais orgânico e edificações que representavam as classes mais abastadas, onde também se implantaram os principais edifícios religiosos e civis. Por outro lado, a Cidade Baixa, a partir da nova estrutura urbana, manteve em seu conjunto características básicas de fachada e cobertura, porém sua ambiência foi bastante modificada pela “turistificação” do sítio histórico.

“O turismo no Brasil surge como atividade econômica organizada, em meados do século XIX e, naquele tempo, utilizava-se, integralmente, de infraestruturas criadas em função de outros usos do território” (Cruz, 1999, p.11), com o passar do tempo a atividade começa a se configurar como um agente condicionante na transformação e reconstrução dos territórios. Nos anos 1960, iniciaram-se transformações estruturais que comprometem o patrimônio histórico edificado, além da perda de identidade do conjunto histórico da cidade, em função dos investimentos ligados à infraestrutura com o início da construção da BR-101 que liga a região ao resto do país e, posteriormente em 1966, com a inauguração do aeroporto da cidade. Nesse mesmo ano, foi criada a Agência Brasileira de Promoção Internacional do Turismo - EMBRATUR- pelo Decreto-Lei nº 55, de 18 de novembro de 1966, e o Conselho Nacional do Turismo, que, entre as várias atribuições, concedia autorização para a exploração dos serviços turísticos em todo o território nacional.

Em decorrência, as primeiras tentativas de transformar a cidade em um polo turístico ocorreram no ano de 1967, quando foram realizadas excursões de divulgação do município (Bianchi, 2003) e, principalmente, com a abertura da BR-367, responsável por fazer a ligação entre o litoral e a BR-101, possibilitando um maior acesso à cidade e ao turismo no local. A cidade passou a intensificar até 1990 o comércio de imóveis, iniciando a abertura de hotéis e pousadas, predominando o turismo de massa (Arantes, 2001). Anteriormente à abertura das BRs, a Cidade Baixa apresentava principalmente construções com estilos arquitetônicos variados: colonial, neoclássico e eclético. Em contrapartida, a Cidade Alta apresentava edificações com estilos anteriores ao século XIX, com bens imóveis de caráter administrativo e religioso (Bianchi, 2003).

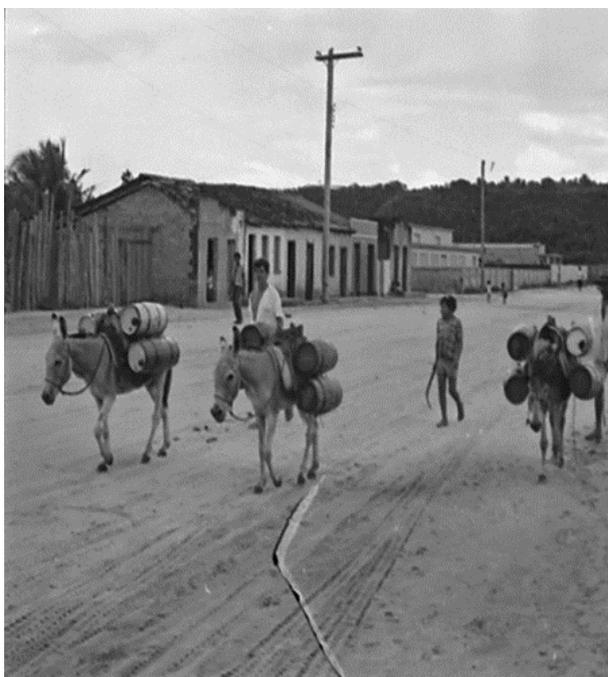
Porto Seguro, anteriormente aos anos 1970, era um pequeno município que vivia principalmente da agricultura e da pesca da garoupa, tanto para consumo local quanto para venda em outras localidades (ver figura 03 e 04). Essa atividade pesqueira impulsionou o crescimento da Cidade Baixa, resultando no surgimento de pequenas povoações, como Pontinha, Marcos e Pacatá (ver figura 05), que posteriormente se desenvolveram com a construção de casas geminadas e outras edificações (Arantes, 2011). O município, até então, encontrava-se bastante isolado, uma vez que o péssimo estado de conservação das entradas impedia o fluxo de automóveis, e a maior parte do comércio e dos transportes era realizada a partir de pequenos barcos que atracavam no porto (Bianchi, 2003).

Figura 3: Família pescando



Fonte: Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, 1971

Figura 4: Até a década de 1970, Porto Seguro não possuía sistema de abastecimento de água encanada



Fonte: Arquivo Nacional do Rio de Janeiro, 1971

Figura 5: Antiga rua do Pacatá, atual rua Marechal Deodoro da Fonseca



Fonte: Os autores, 2024.

Com o processo de “turistificação” do sítio urbano, a partir de 1967, as novas formas de ocupação são modificadas (Bianchi, 2003). Segundo Arantes (2001), a economia que anteriormente crescia lentamente entrou em um ritmo frenético, com o surgimento de centenas de empreendimentos de hotelaria, bares e serviços voltados ao turismo, oferecendo novas oportunidades de emprego para os moradores locais. No entanto, esse processo trouxe também diversos problemas como a especulação imobiliária, que encareceu as terras e deslocou os moradores para áreas sem infraestrutura, além de promover gentrificação, segregação socioespacial e o impacto das tradições e manifestações locais, que foram abaladas pelos modismos da indústria cultural.

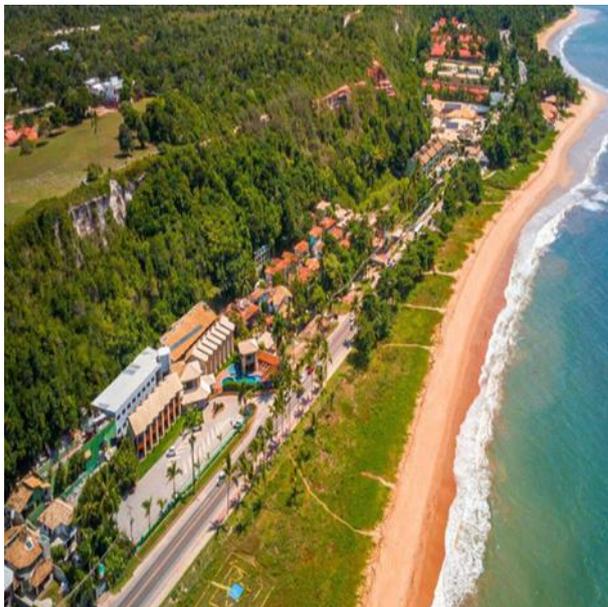
A integração da cidade ao restante do país foi consolidada em 1973, com a conclusão do acesso à rodovia BR-101, desencadeando um acelerado processo de transformação e redescobrimto do sul da Bahia, especialmente após 1985. O município tornou-se um importante destino turístico, recebendo milhares de visitantes do Brasil e do exterior, com marcos como a inauguração do aeroporto internacional em 1999 e o asfaltamento da BA-001 em 2000, utilizando a paisagem e o patrimônio como principais atrativos turísticos.

Na região Nordeste, a valorização da atividade turística está fortemente associada à criação do Programa Nacional de Desenvolvimento e Estruturação do Turismo (Prodetur – NE)⁴, evidenciando que nenhuma outra macrorregião brasileira recebeu ações políticas tão

favoráveis ao turismo. Essa prioridade se deve, em grande parte, à "natureza paradisíaca" de seu litoral (Cruz, 1999). Nesse contexto, Soares (2016) argumenta que Porto Seguro se fragmenta em duas realidades: de um lado, a cidade ideal, vendida e "fetichizada" como um paraíso turístico, reforçada pela mídia digital; de outro, a cidade real, negligenciada pela mesma mídia, onde reside grande parte da população local.

Com o processo de "turistificação" do sítio urbano, a partir de 1967, as novas formas de ocupação são modificadas. O turismo exploratório, abertura da BR-101 e BR-367, e a intensa propaganda através dos meios de comunicação foram algumas das iniciativas responsáveis por transformar a ambiência visual da cidade onde até então predominava o uso residencial, em um espaço turístico com a presença de pousadas, restaurantes, "paraísos à beira mar" (ver figura 06) e demais construções voltadas ao turismo.

Figura 6: Resorts em Porto Seguro – Cidade mercadoria



Fonte: Hotéis Quinta do Sol, 2023.

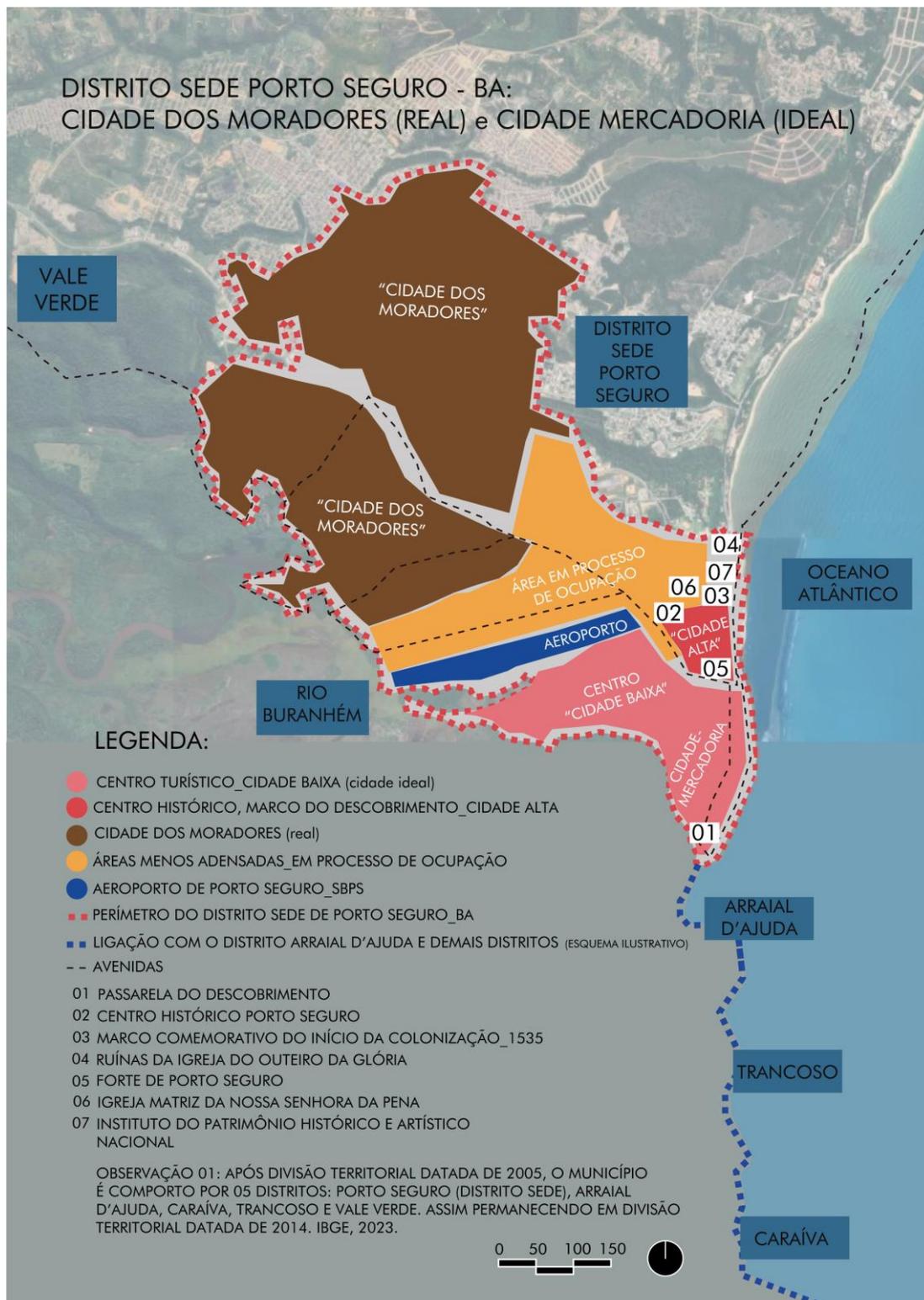
3. PORTO SEGURO EM DISPUTA: A CIDADE DOS MORADORES E A CIDADE MERCADORIA

A partir da associação entre natureza e espaço físico como forma de rendas extrativas e fundiárias, o processo de "turistificação" e posteriormente "fetichização" do município, é evidenciada em sites como "Quinta do Sol Hotéis". Slogans como "as praias mais bonitas do Nordeste", "passe o dia em barracas estruturadas", "e esse céu azul hein?", "ah que cidade linda", mostram o quanto a mídia mercantil transforma o bem cultural em valor comercial. Diante desse contexto, o slogan "valor histórico em cada parede" simboliza o chamado turismo cultural, uma tentativa das sociedades modernas de revisitar seu passado por meio das construções históricas. No entanto, essa abordagem muitas vezes se limita a um cenário

"fachadista", reduzindo a arquitetura a um mero espetáculo visual, desvinculado de sua profundidade histórica e cultural. A junção entre o turismo e a construção civil, ramos dominantes na economia mundial, convergem como resposta para a criação de uma arquitetura que tem como finalidade o espetáculo, tendo a utilidade sempre em segundo plano (Cohen, 2013).

Em Porto Seguro, esse processo de "turistificação" acontece de duas formas: pela apropriação da natureza e do patrimônio histórico — através de estratégias políticas institucionais promovidas pelo Estado capitalista em parceria com a iniciativa privada. Um exemplo é a instalação de resorts de grupos internacionais, alterando as dinâmicas de forma, uso e ocupação do solo. Esse processo resulta na criação de uma divisão entre espaços turísticos e não turísticos (cidade dos moradores versus cidade turística) (ver figura 07). As remodelações na cidade afetam a composição do ambiente urbano, fazendo com que muitas construções percam seu significado histórico e cultural diante da presença de grandes edifícios modernos (Giovannoni, 2013). Assim, a "disputa" pela cidade se dá pelas relações de poder econômico e político que regem diversas outras conexões, ainda mais complexas, e que muitas vezes explicam os processos de individualização, segregação e discriminação. A cidade é produzida por proprietários, incorporadoras, empresas de construção civil, muitas vezes o Estado, poucas vezes os habitantes, produzida por muitos, mas consumida de forma desigual.

Figura 7: Distrito Sede Porto Seguro – BA: Cidade dos moradores (real) e Cidade mercadoria (ideal)



Fonte: Google Earth Pro, 2023. Modificado pelos autores, 2024.

Conforme Arantes (2001), a Cidade Alta abriga as edificações mais antigas, muitas delas construídas no século XVIII sobre fundações do século XVI, sendo o cenário principal para as

manifestações religiosas. Já a Cidade Baixa, anteriormente tranquila, transformou-se em um centro de novos estabelecimentos comerciais. O movimento concentra-se na Avenida Portugal, popularmente conhecida como "Passarela do Álcool", que reúne restaurantes, bares e lojas de artesanato (ver figura 08 e 09). À noite, o local é ocupado por barracas de alimentos, bebidas e souvenirs, tornando-se um ponto de referência na cidade, além de palco para festas tradicionais, eventos populares e shows.

Figura 8: Passarela do Álcool, Cidade Baixa



Fonte: Os autores, 2024.

Figura 9: Passarela do Álcool, Cidade Baixa



Fonte: Os autores, 2024.

A implantação da atividade turística no município, promovida por estratégias políticas institucionais direcionadas pelo Estado capitalista em parceria com a iniciativa privada, se estabeleceu a partir do desenvolvimento do núcleo costeiro da "Costa do Descobrimento". Esse processo resultou na instalação de resorts de grupos internacionais, como Barceló, Club Med (em 2003) e Terravista, além de meios de hospedagem com preços elevados (Pereira, 2017), principalmente na região sul do município. Os empresários que se estabeleceram em Porto Seguro, atuando tanto no mercado imobiliário quanto nos setores de atividades turísticas e culturais (ACT), "são em grande parte migrantes, mas possuidores de capital, que se tornaram agentes da expansão capitalista responsáveis por provocar transformações significativas na cidade" (Pereira, 2017, p.86).

Na cidade tais intervenções estão atreladas a busca incessante pela divulgação da "cidade-mercadoria" que tem seu espaço transformado em moeda de troca estratégica e política, dividida entre cidade real e cidade ideal, frente ao processo de globalização com seus usos destinados a determinados fins e sentidos, em função da atividade turística (Pereira, 2017). E, a partir dos anos 1990, pela junção entre a localização capturada pela lógica mercantilista, e os investimentos em infraestrutura na Região Extremo Sul da Bahia, e, por fim, as transformações na sociedade a partir dos novos modos de reprodução e acumulação do capital, a dinâmica de uso e ocupação da cidade se transforma vislumbrando um "paraíso à beira-mar".

O Museu Aberto do Descobrimento - MADE, foi criado em 1996, por meio do Decreto Federal nº 1874, com o objetivo de conservar, promover e explorar, de forma qualificada, os elementos históricos, culturais e naturais do sítio, garantindo a participação das comunidades residentes. Localizado no extremo sul da Bahia, o MADE compreende uma área de 1.200 km² e 78 km de litoral, abrangendo os municípios de Santa Cruz Cabrália, Porto Seguro e Prado. Em seus limites estão incluídas áreas de preservação ambiental, zonas turísticas, territórios indígenas, além de sítios arqueológicos e históricos (Arantes, 2001).

Segundo Arantes (2001), embora o turismo tenha trazido novas perspectivas, também gerou diversos problemas, como poluição visual e sonora durante a alta temporada, quando o grande afluxo de visitantes e os eventos festivos dominam a cidade. Além disso, observa-se um processo de expansão urbana desordenada, com ocupações periféricas em áreas conhecidas como bairros novos. Por outro lado, as artes plásticas e o artesanato, reconhecidos como patrimônio cultural pelo MADE, têm se desenvolvido rapidamente, impulsionados por um mercado fortalecido pelo turismo.

Embora nem todos os artistas sejam nativos, suas obras frequentemente retratam a paisagem, a flora e a fauna da região. Por outro lado, trabalhadores como canoeiros e carroceiros, fundamentais para o transporte de cargas e passageiros para distritos como Arraial D'Ajuda, Trancoso e Caraíva, enfrentam ameaças devido a projetos de construção de pontes na região. Essa intervenção além de colocar em risco um importante conjunto de

tradições culturais preservadas pelo MADE, também resultaria na perda de renda para várias famílias locais (Arantes, 2001).

Segundo Oliveira (2022), o Estado desempenhou um papel central na criação de um espaço urbano desigual em Porto Seguro ao investir na atividade turística, cedendo áreas desocupadas ao setor imobiliário e de construção para impulsionar o turismo local. Recursos também foram direcionados para a infraestrutura da área central e das rotas turísticas, com a instalação de equipamentos e atrativos voltados para beneficiar os empreendedores do setor. A partir do fluxo migratório ocorrido entre 1980 a 2000 em função da precarização dos territórios, e a crise do cacau surgida em meados da década de 1990, os trabalhadores desempregados da região sul da Bahia migraram para o município de Porto Seguro em busca de oportunidades de trabalho no mercado turístico que naquele período despontava como importante fator de atração populacional. No entanto, esses trabalhadores se instalaram em áreas periféricas, muitas vezes ambientalmente sensíveis, como mangues e encostas, nos bairros como Baianão e Campinho.

Em relação à mercantilização do espaço urbano, Lefebvre (2006), aponta que na construção do espaço urbano capitalista há um conflito expresso entre o valor de troca e o valor de uso da cidade, ou seja, a dimensão mercantil, de espaços urbanos comprados e vendidos, de consumo de bens e de lugares, com a dimensão de vida urbana na cidade e com o tempo urbano. Para o autor, o direito à cidade está ligado, não a um direito de visita ou de retorno às cidades tradicionais, está ligado ao direito à vida urbana, transformada, renovada que foi negado pelo sistema capitalista. Em Porto Seguro esse processo é evidente na criação de espaços turísticos e não turísticos, em virtude da associação entre o Estado e os agentes privados na valorização das áreas litorâneas e uso do patrimônio histórico enquanto moeda de troca.

A dicotomia entre a cidade dos moradores e a cidade mercadoria se transporta para as relações sociais, as relações de trabalho e a estrutura urbana, principalmente pela inserção de novos equipamentos, como aeroportos, praças, ruas e a recuperação do conjunto urbano da Cidade Alta, buscando a “modernização” das zonas turísticas. Segundo Martins (2019), a evolução da oferta de meios de hospedagem triplicou em menos de uma década (considerando 1992 até 2012), contabilizando 41 mil leitos em 2012, superando a oferta do principal destino turístico da Bahia, a capital Salvador. Por outro lado, a partir das novas morfologias de trabalho, os trabalhadores residentes nas áreas periféricas da cidade vendem sua força em um mercado turístico.

Invisibilizados, subalternizados e segregados, assim como em tantas outras cidades turísticas, os moradores vivem totalmente excluídos dos bens e serviços oferecidos pelo turismo de massa, onde os bens culturais, recursos e lugares nativos são vistos como mercadorias a serem exploradas e consumidas por uma pequena parcela da sociedade, enquanto que a maioria dos residentes vivem marginalizados socialmente em seus bairros,

em espécies de “cercas imaginárias, onde se definem o tipo de lugar para cada grupo social” (ROLNIK, 1995, p.45). Assim, torna-se evidente a compreensão do urbano e as suas relações, não só como resultado do urbano, mas também como relações de poder e política que regem diversas outras conexões, ainda mais complexas, e que muitas vezes explicam os processos de individualização, segregação e discriminação.

É essencial documentar, preservar e fiscalizar a região do MADE, que guarda um patrimônio cultural de grande valor, incluindo a paisagem, a história, o conjunto arquitetônico, urbanístico e as manifestações da cultura popular. Reconhecido pelo IPHAN como patrimônio nacional, esse acervo deve ser valorizado e salvaguardado. Apesar das transformações provocadas pelo turismo, algumas expressões autênticas, como a Filarmônica 2 de Julho e as serestas, ainda resistem ao tempo, e a cidade se destacou por difundir um novo ritmo, a lambada. Contudo, em Porto Seguro, há um evidente descompasso entre o planejamento urbano e a integração com os saberes locais. A valorização do patrimônio material e imaterial, muitas vezes, ocorre apenas quando há potencial econômico envolvido, enquanto tradições, costumes e crenças locais frequentemente se perdem, sendo preservados apenas no imaginário popular.

4. CONCLUSÃO

Esse artigo buscou explorar a associação entre cidade, patrimônio e turismo analisando a dicotomia presente no espaço urbano de Porto Seguro, em virtude das transformações decorrentes do processo de modernização iniciada na década de 1970, em função da acumulação do capital, relações de poder, papel do Estado e dos agentes privados na valorização das áreas litorâneas e uso do patrimônio histórico enquanto moeda de troca.

A partir das articulações entre o Estado, setor imobiliário e a construção civil, Porto Seguro foi transformada em função da valorização das áreas litorâneas, pela junção das estratégias e decretos, evidenciando que tais mecanismos não foram em vão, carregando um objetivo claro de introduzir a atividade turística no Brasil. Em função disso, deve-se perceber o papel do Estado no constante ciclo do capitalismo, a partir da discriminação de determinados grupos e exploração da vida humana, buscando a proliferação das atividades capitalistas. Assim, compreender os interesses desses agentes financeiros, seus recursos e ações se fazem necessários para construção de um planejamento igualitário nas cidades contemporâneas.

Embora a produção do espaço seja um processo coletivo, o consumo desse espaço é desigual. A cidade, como uma materialidade histórica construída, reflete em sua paisagem os conflitos urbanos e a dinâmica espacial segregada, onde os agentes capitalistas são privilegiados na ocupação e uso do solo urbano. O Estado, assim como os outros agentes sociais capitalistas, desempenha um papel fundamental na manutenção dessa desigualdade, sendo responsável pela criação e implementação da legislação, obras de infraestrutura e regulação das relações de trabalho, entre outras funções. Assim, a cidade adquire o status de mercadoria, sendo

amplamente consumida por aqueles que podem pagar, enquanto os centros urbanos passam a ter, predominantemente, valor de troca.

Quanto ao sítio histórico de Porto Seguro, é urgente a necessidade de projetos que visem sua devida conservação e uso de maneira sustentável, motivando novas visões e debates acerca da temática aqui levantada. Ademais, uma maior fiscalização, gestão e projetos, que insiram as áreas históricas da cidade no planejamento urbano, visando o que foi construído no passado viver em consonância com o presente e o futuro, respeitando as temporalidades, as historicidades de cada logradouro urbano e as relações sociais dos indivíduos com o território, só assim, essa cidade histórica e seu traçado urbano podem atender às novas dinâmicas na forma de uso e ocupação, desde que se estabeleça um respeito com o ambiente urbano.

Seguindo a lógica apresentada por Giovannoni (2013) de que todo fragmento urbano antigo deve estar integrado em um plano diretor local, regional e territorial, além de frisar também que um edifício mantém com seu entorno uma relação essencial não podendo ser tratado de maneira isolada, é de fundamental importância para a cidade de Porto Seguro que os procedimentos de preservação e restauração dos seus conjuntos urbanos sejam garantidos, buscando minimizar a segregação espacial social e a gentrificação da população local.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANIELLO, Marcelo. **Terra Brasillis: a rota histórica do Brasil** / [editor e fotografia] Marcelo Aniello; [textos Cláudia Luca; curadoria Thais Lamarca]. -- 1. ed. -- São Paulo: Brasil Reporter, 2018.

ARANTES, Antônio A. **Museu Aberto do Descobrimento: guia cultural**. Campinas: Andrade & Arantes Ltda., 2001.

BIANCHI, A. L. Os Sítios Urbanos como Atração Turística: o Caso de Porto Seguro. **Caderno Virtual de Turismo**, vol. 3, núm. 1, 2003, pp. 10-17. Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, Brasil.

CACCIARI, M. A cidade território (ou a pós-metropole). In: _____. **A Cidade**. Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 2010, p. 33-67.

COHEN, J. L. Introdução. In: _____. **O futuro da arquitetura desde 1889: uma história mundial**. São Paulo: Cosac Naify, 2013. p. 10-17.

CRUZ, Rita de Cássia Ariza da. **Políticas de turismo e (re)ordenamento de territórios no litoral do nordeste do Brasil**. 1999. Tese (Doutorado) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1999. Acesso em: 18 ago. 2024.

FOUCAULT, M. **Em defesa da Sociedade**. Martins Fontes, São Paulo, 2005

FLEXOR, M. H. O. Núcleos urbanos planejados do século XVIII. In **Revista de Urbanismo e Arquitetura**. 1988. v 1, n.2, p. 89 - 114.

GIOVANNONI, Gustavo. **Velhas cidades e nova construção urbana**. In: KUHL, Beatriz (Org). Gustavo Giovannoni: textos escolhidos. Cotia: Ateliê Editorial, 2013.

HARVEY, D. **Contradição 8: tecnologia, trabalho e descartabilidade humana**. In:_.17 Contradições e o fim do capitalismo. São Paulo: Boitempo, 2016. p. 93-109

HÓTEIS, Quinta do Sol. **50 Fotos de Porto Seguro para você se apaixonar pela cidade**. 2023.

Disponível em: <https://hoteisquintadosol.com/fotos-porto-seguro/>. Acesso em: 01 ago. 2023.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). **Porto Seguro. 2015**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ba/porto-seguro/historico>. Acesso em: 01 ago. 2023.

Instituto Do Patrimônio Histórico Artístico Nacional (IPHAN). **Porto Seguro: (BA)**. 2014. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/117>. Acesso em: 01 ago. 2023

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo, Centauro, 2006.

MARTINS, K. S. **IDENTIDADES E TERRITORIALIDADES CONSTRUÍDAS NOS BAIROS CAMPINHO E BAIANÃO EM PORTO SEGURO E SUAS CARTOGRAFIAS DE VIDA**. 2019. 124 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Estado e Sociedade, Centro de Formação em Ciências Humanas e Sociais, Universidade Federal do Sul da Bahia, Porto Seguro, 2019.

MENESES, U. B. de. Morfologia das cidades brasileiras: introdução ao estudo histórico da iconografia urbana. *Revista USP*, São Paulo, n. 30, p. 144-155, 1996, p. 149.

OLIVEIRA, Lavínia Fragas de. Turismo e segregação socioespacial: o caso de Porto Seguro-Bahia. **Geopauta**, [S. l.], v. 6, p. e10665, 2022. DOI: 10.22481/rg.v6.e2022.e10665. Disponível em: <https://periodicos2.uesb.br/index.php/geo/article/view/10665>. Acesso em: 2 ago. 2023.

PEREIRA, A. S. **O Cotidiano do trabalhador e a espacialidade da cidade-mercadoria**. 2017. 111 f. Tese (Doutorado) - Curso de Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2017.

SANTOS, M. O Brasil. **Território e Sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SANTOS, Thiago Andrade dos. **A urbanização Fetichista: crise imanente, planejamento e reprodução capitalista do e no espaço**. 2020. 324 f. Tese (Doutorado) - Curso de Geografia, Geografia, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2020.

RAMALHO, L. F. **A casa de Porto Seguro: estudo da morfologia da casa portuguesa no brasil**. 2014. 150 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Artes, Centro de Artes, Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, 2014.

ROLNIK, R. **O que é cidade**. São Paulo: Brasiliense, 1988.

VASCONCELOS, Daniel Arthur Lisboa de. **Sol, praia e a "destinação" da cidade: compreendendo a turistificação de maceió-alagoas-brasil**. 2017. 164 f. Tese (Doutorado) - Curso de Arquitetura e Urbanismo, Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal de Alagoas, Maceió, 2017.

Legislação

BRASIL, **Decreto Lei nº 55**, de 18 de novembro de 1966. Define a política nacional de turismo, cria o Conselho Nacional de Turismo e a Empresa Brasileira de Turismo, e dá outras providências. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/De10055impressao.htm. Acesso em: 28 de jul. de 2024.

BRASIL, **Decreto Lei nº 60.224**, de 16 de fevereiro de 1967. Regulamenta o Decreto-lei nº 55, de 18 de novembro de 1966. Da Política e do Sistema Nacional do Turismo. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1960-1969/decreto-60224-16-fevereiro-1967-400926-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 28 de jul. de 2024.

BRASIL, **Decreto Lei nº 72.107**, de 18 de abril de 1973. Converte em Monumento Nacional o Município de Porto Seguro, no Estado da Bahia, e dá outras providências. Disponível em: [https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1970-1979/decreto-72107-18-abril-1973-420741-publicacaooriginal-1-pe.html#:~:text=DECRETA%3A,Patrim%C3%B4nio%20Hist%C3%B3rico%20e%20Art%C3%ADstico%20Nacional](https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1970-1979/decreto-72107-18-abril-1973-420741-publicacaooriginal-1-pe.html#:~:text=DECRETA%3A,Patrim%C3%B4nio%20Hist%C3%B3rico%20e%20Art%C3%ADstico%20Nacional.). Acesso em: 28 de jul. de 2024.

NOTAS

¹ A turistificação é um processo espacial de territorialização pelo e para o turismo. De um ponto de vista teórico, avançar na compreensão da turistificação significa interpretar que o espaço, territorializado pelo turismo, é de natureza, essencialmente social, com relações humanas, dialéticas e de cunha econômico, cultural, político, ambiental dentre outros [...]. No que se refere à turistificação no Brasil, a década de 1980 marcou a consolidação do turismo na Região Nordeste, com uma maior visibilidade de destinos como Porto Seguro e Salvador (Vasconcelos, 2017, p.13).

² A cidade Alta é considerada pela Prefeitura Municipal de Porto Seguro como Centro Histórico Especial - CHE, pelo Plano Diretor Participativo de 2019, Lei nº 1511-19 (Brasil, 2019).

³ A Cidade Baixa é considerada pela Prefeitura Municipal de Porto Seguro como Área da Cidade Baixa - ACB, pelo Plano Diretor Participativo de 2019, Lei nº 1511-19 (Brasil, 2019).

⁴ O Prodetur-NE, ao contrário da política de megaprojetos, foi instituído por diploma legal e abarca todos os estados da Região. Trata-se de uma política de turismo que "faz as vezes" de uma política urbana, pois que se restringe à criação de uma dada infra-estrutura urbana em localidades consideradas, pelos respectivos estados envolvidos, relevantes para o desenvolvimento do turismo regional. O Prodetur surge, no início da década de 90, com um caráter de complementaridade à política de megaprojeto (Cruz, 1999, p. 5).