UNIVERSIDADE FEDERAL DO SUL DA BAHIA
CENTRO DE FORMAÇÃO EM CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ESTADO E SOCIEDADE

Gleise Silva Alves

O CIRCUITO ECONÔMICO DO TURISMO E A (RE)PRODUÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO NA CIDADE DE PORTO SEGURO, BAHIA

Porto Seguro - Bahia

2022

Gleise Silva Alves

O CIRCUITO ECONÔMICO DO TURISMO E A (RE)PRODUÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO NA CIDADE DE PORTO SEGURO, BAHIA.

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Estado e Sociedade (PPGES) da Universidade Federal do Sul da Bahia (UFSB) como requisito para obtenção do título de mestre.

Linha de Pesquisa: Estado, Instituições e Governança.

Orientador: Prof. Dr. Gustavo Bruno Bicalho Gonçalves

Coorientador: Prof. Dr. Pablo Andrés Rizzo

Porto Seguro - Bahia

2022

AGRADECIMENTOS

Ao meu parceiro Marcio por seu companheirismo e por todo o apoio a mim prestado desde a preparação para o processo seletivo até o momento de finalização deste trabalho. Agradeço de forma especial ao meu gato Francisco pelo amor incondicional e pelo suporte emocional que me sustentou durante o processo de escrita.

Agradeço a meu pai José Firmino e a meu irmão Jandyson pelo incentivo constante e infalível.

Meus agradecimentos mais efusivos aos meus orientadores, professor Gustavo Bruno e professor Pablo Rizzo, pelas orientações, pela disponibilidade, pela prontidão e pela paciência fundamentais para que este texto fosse finalizado.

Aos meus amigos Allana Carvalho, Deisiane Barreto, Liliane Góes, Wellington Salgado e Yuri Pereira, pelas mãos estendidas nos momentos difíceis e por vibrarem comigo a cada pequeno avanço.

Agradeço também às Professoras Dras. May Waddington e Ednice Baitz pelas valiosas contribuições a esse trabalho na banca de qualificação.

A todos que de forma direta ou indireta contribuíram com esta pesquisa, e especialmente aos comerciantes que cederam seu tempo respondendo ao questionário, meus sinceros agradecimentos.

RESUMO

As praças públicas são espaços fundamentais de vivência social e exercício de cidadania, as formas pelas quais são produzidas e apropriadas refletem a complexidade das relações entre os diversos agentes que produzem o espaço urbano. Nessa perspectiva, foi realizada a pesquisa sobre o comércio no espaço público, tendo como referencial empírico as praças da Bandeira e do Relógio no centro da cidade de Porto Seguro, Bahia. O objetivo deste trabalho foi compreender de que forma o circuito econômico do turismo se relaciona com o processo de (re)produção dos espaços públicos na cidade de Porto Seguro-Bahia. Para sistematizar o trabalho foram utilizados os conceitos de espaço público, turismo e circuitos econômicos. A metodologia sustentou-se em pesquisa teórica e estatística em bancos de dados secundários, submissão do projeto de pesquisa ao comitê de ética e após aprovação seguiu-se a observação em campo e aplicação de questionários aos comerciantes que atuam nas praças e em seus entornos. Este trabalho possibilitou a constatação do processo de fragmentação e apropriação das praças públicas pelo turismo em detrimento da população local concluindo que os circuitos da economia urbana, nos quais o turismo em Porto Seguro se insere, estruturam-se de forma a influenciar os arranjos espaciais a partir do acúmulo de técnicas, e concentração ou dispersão de bens e serviços, o que resulta na criação de espaços privilegiados e de conflitos em torno destes.

Palavras-chave: Produção do Espaço, Espaço Público e Turismo.

ABSTRACT

Public squares are fundamental spaces for social experience and the exercise of citizenship, the ways in which they are produced and appropriated reflect the complexity of the relationships between the various agents that produce the urban space. In this perspective, a research was carried out on commerce in public space, having as empirical reference the Bandeira and Relógio squares in the center of the city of Porto Seguro, Bahia. The objective of this work was to understand how the economic circuit of tourism is related to the process of (re)production of public spaces in the city of Porto Seguro, Bahia. To systematize the work, the concepts of public space, tourism and economic circuits were used. The methodology was based on theoretical and statistical research in secondary databases, submission of the research project to the ethics committee and after approval followed the field observation and application of survey questionnaires to merchants who work in the squares and their surroundings. This work made it possible to verify the process of fragmentation and appropriation of public squares by tourism to the detriment of the local population, concluding that the circuits of the urban economy, in which tourism in Porto Seguro is inserted, are structured in order to influence the spatial arrangements to be from the accumulation of techniques, and concentration or dispersion of goods and services, which results in the creation of privileged spaces and conflicts around them.

Keywords: Production of Space, Public Space and Tourism.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Mapa de localização geográfica de Porto Seguro 15
Figura 2 - População total, urbana e rural no município de Porto Seguro, 1970-2010. 18
Figura 3 - População Economicamente Ativa por nível de instrução das pessoas com 10 anos ou mais de idade, 2010. 20
Figura *4* - Participação no PIB municipal por setor da economia em R$ 21
Figura *5*- Manchete do Jornal da Bahia 32
Figura *6* - Número de embarques e desembarques domésticos e internacionais no Aeroporto de Porto Seguro-Bahia, entre os anos 2000 e 2020. 34
Figura *7* - Número de embarques e desembarques no Aeroporto Internacional de Salvador e no Aeroporto de Porto Seguro nos anos 2000, 2010 e 2020. 34
Figura *8* - Localização das praças da Bandeira e do Relógio no Centro da cidade de Porto Seguro-Bahia. 52
Figura *9* - Praça da Bandeira vista a partir da entrada da Rua Portugal. 53
Figura *10* - Praça da Bandeira vista a partir da Rua São Pedro 54
Figura *11* - Praça do Relógio à partir da Avenida Getúlio Vargas. 56
Figura *12* - Área arborizada da praça do Relógio. 56
Figura *13* - Percentual de Satisfação quanto à Infraestrutura das Praças. 62
Figura *14* - Frequência de grupos atendidos pelo comércio local. 65
Figura *15* - Frequência com que determinados grupos interferem no comércio local. 67
Figura *16* - Eventos que favorecem o comércio local. 68

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Evolução da população residente Porto Seguro, 1950 a 2010. 17
Tabela 2 - Comparativo do IDH dos municípios da Costa do Descobrimento. 19
Tabela *3* - Número de respostas ao questionário por segmento comercial. 39
Tabela *4* - Taxa de concessão paga por categoria em R$. 58

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil

CAAE – Certificado de Apresentação de Apreciação Ética

CNAE – Classificação Nacional de Atividades Econômicas

CNPJ – Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica

EMBRATUR – Instituto Brasileiro de Turismo

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IDEB – Índice de Desenvolvimento da Educação Básica

IDH – Índice de Desenvolvimento Humano

IPCA-E – Índice de Preços ao Consumidor Amplo Especial

OMT – Organização Mundial do Turismo

PDMP – Plano Diretor Municipal Participativo

PIB – Produto Interno Bruto

PRODETUR - Programa de Desenvolvimento do Turismo

PRODETUR-NE – Programa de Desenvolvimento do Turismo para o Nordeste

RBAC – Regulamento Brasileiro de Aviação Civil

SENAC - Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial

TCLE – Termo de Consentimento Livre e Esclarecido

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO 8
CAPÍTULO I - CIRCUITO ECONÔMICO DO TURISMO EM PORTO SEGURO: DA SUA FORMAÇÃO A SITUAÇÃO ATUAL 12
1.1 A ocupação econômica do território 12
1.2 Caracterização socioeconômica 16
1.3 O Estado como agente produtor do espaço urbano turístico 21
CAPÍTULO II - MÉTODO E PROCEDIMENTOS 36
2.1 Definição da metodologia 36
2.2 Procedimentos 37
Fonte: Elaboração própria. ..... **Erro! Indicador não definido.**
CAPÍTULO III - DINÂMICAS ECONÔMICAS E A PRODUÇÃO DOS ESPAÇOS PÚBLICOS NA CIDADE DE PORTO SEGURO 41
3.1 A produção e o consumo no/do espaço público 41
3.2 O lugar da praça e as praças do lugar 50
3.3 Praça da Bandeira 51
3.4 Praça do Relógio 55
3.5 Os agentes produtores da praça pública 57
CAPÍTULO IV - DINÂMICAS ECONÔMICAS DO TURISMO NA PRAÇA PÚBLICA... 60
4.1 Resultados e discussão 60
4.2 Conflitos e tensões econômicas nas praças públicas 69
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS 72
REFERÊNCIAS 74
ANEXOS 80
APÊNDICES 87

INTRODUÇÃO

A cidade produzida pelo turismo difere em vários aspectos das cidades produzidas pela industrialização. Na cidade turística o espaço é a principal mercadoria; espaço esse que se produz no cotidiano dos moradores que é atravessado pelas atividades do turista visitante. O fenômeno urbano na cidade turística registra a coexistência desses dois tempos distintos: o tempo daqueles que ali moram e trabalham, e o tempo daqueles que, sazonalmente, chegam para um período de lazer. Nessa interação o urbano se produz e se realiza tanto na concretude das formas como no fluxo das relações que nelas ocorrem.

Entre os meios de hospedagem que atendem os visitantes e as residências onde vivem os moradores estão os espaços públicos, locais de acesso livre e irrestrito, onde a vida privada dá lugar à vida da própria cidade. O encontro entre o turista e o morador nos espaços públicos da cidade é por vezes uma relação de trabalho e consumo, relação esta de suma importância para a manutenção e desenvolvimento da economia local. O estudo da produção do espaço urbano a partir da interação entre as atividades econômicas e a dinâmica dos espaços públicos se faz relevante para a sociedade, na medida em que cria a possibilidade da identificação e caracterização de processos sociais e econômicos que produzem o urbano - dimensão do espaço que mais atrai e concentra fluxos, pessoas e capitais.

É no espaço público que se dá tanto o exercício da cidadania como a plenitude da vida pública que se reflete no uso das praças e vias públicas de uma cidade em oposição à vida privada. Nesses espaços, o agir é coletivo: “as praças são locais onde as pessoas se reúnem para fins comerciais, políticos, sociais ou religiosos, ou ainda, onde se desenvolvem atividades de entretenimento.” (RIGOTTI, 1965, apud DE ANGELIS et al, 2005, p.2). Com a intensificação do processo de urbanização dos lugares, tem crescido o debate acadêmico acerca do direito à cidade e sobre a dicotomia público e privado. As pesquisas sobre espaço público podem abranger dimensões importantes para a compreensão da vida em sociedade no mundo urbano, tais como a liberdade, a cidadania e o papel do estado na produção do espaço.

A praça pública é, na paisagem das cidades, um espaço democrático. Difere das repartições públicas e seus protocolos estéticos, sendo assim espaços de livre exercício da cidadania. Ela é o retrato de como as pessoas vivenciam a cidade, e essa vivência - ou a ausência dela - reproduz aspectos sociais cuja consideração é importante, como a cultura, a educação e a violência. Politicamente, a praça é geralmente o ponto de encontro de diversos grupos sociais, e por consequência um espaço onde o exercício do poder popular se manifesta muitas vezes em

forma de arte e protesto. A praça pública é, portanto, um espaço na paisagem urbana pensado de forma estratégica para atender a fins específicos, sejam eles estéticos, sociais ou econômicos.

A arquitetura dos espaços públicos livres pode ser atrativa ou repulsiva, desde a ergonomia dos assentos ou a ausência dos mesmos, desde a presença da natureza de forma mais densa que em outros espaços da cidade à total artificialização em concreto, tudo pode ser pensado de forma estratégica para definir o público, o uso, e o tempo de permanência no local. Nas cidades turísticas, os espaços públicos são também espaços de consumo e nas praças que se inserem no circuito de visitação é comum que sejam estabelecidos de pequenos comércios ambulantes a médios e grandes empreendimentos. Na praça da cidade turística ocorre o encontro entre morador e visitante, e a relação construída entre eles é na maioria das vezes uma relação de serviço e consumo.

O turismo é uma atividade econômica importante para a cidade de Porto Seguro, no Sul da Bahia, não apenas por representar parcela significativa do Produto Interno Bruto municipal, como também por ser o principal responsável pela produção da própria cidade. Uma vez que cabe questionar de que forma que forma o circuito econômico do turismo condiciona a produção dos espaços públicos na cidade de Porto Seguro, esse trabalho acerca do espaço urbano produzido pelos circuitos econômicos do turismo a partir do ano 2000, mais especificamente sobre a produção das praças públicas do centro da cidade de Porto Seguro tem o objetivo de compreender de que forma o turismo enquanto principal atividade econômica está relacionado ao processo de (re)produção dos espaços públicos da cidade. Para tanto foram consideradas as praças do Relógio e da Bandeira, ambas ocupadas por atividades comerciais voltadas a atender principalmente o público sazonal. Para viabilizar essa análise foram definidos como objetivos específicos: identificar os ciclos de mudança das praças do relógio e da bandeira no centro da cidade; identificar e caracterizar os tipos de serviços oferecidos aos turistas e moradores pelo comércio do entorno das praças; elaborar uma cartografia da origem dos trabalhadores ambulantes e barraqueiros credenciados que atuam nas praças com o objetivo de verificar a fragmentação do espaço urbano a partir dos fluxos realizados e identificar e analisar as tensões entre comércio formal e informal e seu efeito na produção dos espaços públicos da cidade de Porto Seguro.

Foi definido como público-alvo da pesquisa os comerciantes que atuam em ambas as praças, - selecionados de acordo com critérios de inclusão e exclusão - para estes foi elaborado um questionário visando compreender melhor a forma como se relacionam entre si, com o Estado e com o espaço onde atuam, identificando as tensões existentes nessas relações e seus efeitos na produção do espaço. Foram também caracterizados os tipos de serviços oferecidos

aos turistas e moradores pelo comércio do entorno das praças, seguido de registros fotográficos das mesmas. Dados secundários foram obtidos através de institutos de pesquisa e junto à prefeitura municipal. A pesquisa foi iniciada após submissão e aprovação de seu respectivo projeto pelo Comitê de Ética em Pesquisa.

O turismo em Porto Seguro, está inserido nos dois circuitos da economia urbana de forma incisiva: os complexos hoteleiros e de lazer que compõem o circuito superior, e uma rede de serviços básicos (alimentação, limpeza, transporte etc.) que dá suporte a essas atividades, bem como o comércio informal que junto compõe o chamado circuito inferior da economia. Atividades econômicas formais - que estão inseridas no meio técnico-científico-informacional -, e atividades econômicas não formais, caracterizadas pelo subemprego e ausência ou insuficiência de capacidade técnica e científica, coexistem e interagem no cenário da economia urbana municipal. Carneiro (2018, p.32), afirma que os circuitos econômicos não são fechados, eles possuem uma dinâmica de fluxo e comunicação internos e externos, é possível perceber que a interdependência dos dois circuitos econômicos do turismo, em Porto Seguro, gera processos que refletem na produção diferenciada do espaço pelos diversos agentes, induzindo a uma segregação socioeconômica que impacta diretamente na dinâmica de crescimento e desenvolvimento regional bem como na produção dos espaços públicos da cidade, o que não está claro é de que forma o turismo enquanto atividade econômica tem sido um agente decisivo na produção desses espaços.

O turismo enquanto atividade econômica, junto ao Estado em suas diversas instâncias, e através de políticas públicas para o setor, tem condicionado a produção dos espaços públicos no centro de Porto Seguro, de forma que os interesses empresariais são considerados em detrimento dos interesses de outros grupos sociais que possam apropriar-se dos espaços. Os conflitos entre comércio formal e comércio informal também produzem o espaço urbano. Em Porto Seguro, ocorre a oscilação do público e dos usos que fazem das praças, por serem estas, em algumas áreas da cidade como o centro, por exemplo, espaços que além de públicos são turísticos. Ocupadas por bares, restaurantes, barracas e ambulantes, as praças públicas do centro da cidade apresentam intenso movimento nos períodos de alta temporada se comparado com o movimento nos períodos em que o fluxo de turistas é mais baixo, como se estes espaços existissem apenas em função dos visitantes.

Dada a importância social, política e econômica dos espaços públicos nas cidades e as suas particularidades nas cidades turísticas, observou-se que no centro da cidade de Porto Seguro, as praças do Relógio e da Bandeira, ambas inseridas no circuito turístico urbano, concentram durante a alta temporada um fluxo intenso de turistas que contam com uma

estrutura comercial e de serviços que ocupam tanto as praças como o entorno delas. Esses espaços e suas estruturas são compartilhados por turistas, moradores na prática do lazer e trabalho, e pelos comerciantes fixos e ambulantes. Ambas as praças são espaços públicos urbanos que trazem para a análise um recorte importante dos circuitos da economia urbana, onde o comércio formal e o comércio informal coexistem. Nesses espaços, também é possível identificar a coexistência e interação de diversos agentes produtores de espaço urbano: o Estado, os promotores imobiliários, a iniciativa privada e os grupos sociais.

No primeiro capítulo o texto apresenta um breve histórico da ocupação econômica do território pela atividade turística, seguida da caracterização socioeconômica do município e da contextualização do papel do Estado enquanto agente produtor do espaço urbano, evidenciando algumas importantes políticas públicas empregadas para o setor do turismo ao longo dos anos na região.

No texto do segundo capítulo, são descritos os métodos e procedimentos utilizados nesta pesquisa. No terceiro capítulo discute-se a produção dos espaços públicos urbanos na cidade turística e suas particularidades, em seguida são caracterizadas as praças públicas objetos de estudo da pesquisa, identificados os agentes que as produzem, e logo o texto discorre sobre a praça pública no cotidiano da cidade turística, apresentando os usos que dela são feitos e as relações que nela se estabelecem. No quarto capítulo são apresentados e discutidos os resultados obtidos tratando das dinâmicas econômicas recentes no contexto das praças e de que forma o espaço das mesmas são produzidos e consumidos pela atividade turística no município. Ainda neste capítulo são caracterizadas as atividades comerciais que ocorrem nas praças e nos seus entornos - englobando comércio lojista, ambulante, *foodtrucks* e barracas/quiosques; e são discutidos no texto os conflitos e tensões econômicas que ocorrem entre os comerciantes, entre estes e o poder público municipal e entre comerciantes e público que frequenta as praças.

CAPÍTULO I - CIRCUITO ECONÔMICO DO TURISMO EM PORTO SEGURO: DA SUA FORMAÇÃO A SITUAÇÃO ATUAL

1.1 A ocupação econômica do território

A formação de um território envolve processos e elementos diversos que por vezes não podem ser analisados isoladamente, tudo começa com uma base física, sobre a qual o ambiente natural mantém sua própria dinâmica de produção e interação com as formas de vida que ali habitam. O território ainda não antropizado já vivencia a fragmentação conforme as espécies e processos físicos e químicos que nele ocorrem, mas é com o estabelecimento de uma sociedade humana organizada que a dinâmica territorial passa a existir como resultado das interações espaciais que produzem e reproduzem o espaço construído.

No âmbito das categorias de análise da Geografia, o Espaço, de acordo com SANTOS (1996, p.51), "é formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá". A noção de espaço precede à de território, cuja existência se dá a partir do estabelecimento de jogos de poder que o delimita e que se inserem dentro do sistema de ações; o território é, portanto, a parcela do espaço dotada de poder (RAFFESTIN, 1993, p.144). Na ocupação de um território os agentes econômicos atuam tanto de forma a reproduzir o capital previamente adquirido e investido, como através da utilização dos recursos disponíveis no território ocupado para produzir capital.

Do extrativismo do pau-brasil à indústria do turismo, o território do atual município de Porto Seguro tem seu histórico de ocupação econômica vinculado aos processos migratórios - ora definitivos, ora sazonais. Rocha (2008) afirma que com a crise que se instalou nos municípios produtores de cacau da região Sul do Estado, no final da década de 80, a cidade de Porto Seguro se torna um dos principais destinos dos migrantes provindos da zona rural cacauicultora: "Porto Seguro, uma das cidades que mais inchou após a *crise da vassour*, viu nascer o bairro Baianão, quase todo ocupado por migrantes do cacau" (COSTA JÚNIOR; SATURNINO, 2006, p. 2 *apud* ROCHA, 2008). Inserido no bioma Mata Atlântica, os atributos naturais da paisagem do município, que combinam floresta, áreas de restinga e manguezais, foram fundamentais para que o turismo se estabelecesse como principal atividade formando um complexo circuito econômico urbano que abrange tanto o âmbito superior como o inferior.

A teoria dos circuitos econômicos, formulada pelo geógrafo Milton Santos, e publicada no Brasil no final da década de 1970[1] fornece importantes subsídios para análise da economia urbana no século XXI. De acordo com o autor, existem dois circuitos econômicos nas cidades dos países, do chamado à época 'terceiro mundo'; um circuito superior e um circuito inferior. Estes possuem uma série de características elencadas por Santos que os diferenciam um do outro ao mesmo tempo que afirmam a sua interdependência.

Esta teoria busca explicar o desenvolvimento da economia urbana nos países subdesenvolvidos. Os circuitos econômicos são subsistemas urbanos que hierarquizam as atividades econômicas de acordo com o grau de modernização e capital instalado. Para Santos (1979, p.16), o circuito superior tinha nos monopólios seus maiores representantes: "O essencial de suas relações ocorre fora da cidade e da região que os abrigam e tem por cenário o país ou o exterior", já o circuito inferior é "ao contrário, bem enraizado e mantém relações privilegiadas com a sua região" (SANTOS, 2008, p. 22). Santos acrescenta ainda que: "Cada circuito mantém, com o espaço de relações da cidade, um tipo particular de relações: cada cidade tem, portanto, duas zonas de influência."[2]

A concentração de atividades econômicas de cada um dos subsistemas, dentro do espaço da cidade confere ao urbano o aspecto fragmentado do qual fala Corrêa (2000, p.11), ao afirmar que o espaço urbano capitalista é resultante das diferentes formas de apropriação ao qual vem sendo submetido ao longo do tempo. As transformações ocorridas nos ciclos de produção, distribuição e consumo, - nas décadas subsequentes à publicação da teoria dos circuitos econômicos - em consequência sobretudo do processo de globalização, refletiu na economia tanto no nível global como no local. Características antes atribuídas apenas aos setores ligados ao circuito superior da economia passam, em graus e intensidades diferentes, a compor também o circuito inferior e novos atores econômicos surgem para formar ao lado das indústrias e bancos o quadro contemporâneo do circuito superior.

> O circuito inferior, por sua vez, compreende o resultado indireto da modernização e constitui-se de formas de fabricação não intensivas em capital, serviços não modernos fornecidos a varejo, comércio não moderno e de pequena dimensão, voltados sobretudo ao consumo da população de baixa renda. Este circuito pode ser compreendido, assim, como as formas de trabalho urbanas assumidas pela pobreza nas grandes cidades. (MONTENEGRO, 2013, p. 38).

[1] A existência de dois circuitos da economia urbana já havia sido apontada por Milton Santos na obra: *Em Les Villes Du Tiers Monde* (1971). A primeira sistematização da teoria data de 1975, na obra *L'espace Partagé* que foi publicada no Brasil em 1979 sob o título: O Espaço Dividido: Os Dois Circuitos da Economia Urbana dos Países Subdesenvolvidos.

[2] Ibid., loc. cit.

À medida em que nos afastamos do nível global em direção ao local se torna mais nítida a complexa relação entre os dois circuitos da economia urbana. Fatores que numa dimensão macroeconômica não são amplamente considerados, ganham força e expressividade quando tomados em conta no espaço da cidade. A renda e a possibilidade de consumo, de acordo com Santos (1979, p.15) são fatores que variam bastante entre os indivíduos nos países subdesenvolvidos:

> [...] o espaço dos países subdesenvolvidos é marcado pelas enormes diferenças de renda na sociedade, que se exprimem ao nível regional, por uma tendência à hierarquização das atividades e, na escala do lugar, pela coexistência de atividades de mesma natureza, mas de níveis diferentes. Essas disparidades de renda são menos importantes nos países desenvolvidos e influenciam muito pouco o acesso a um grande número de bens e serviços. (SANTOS, 1979, p. 15).

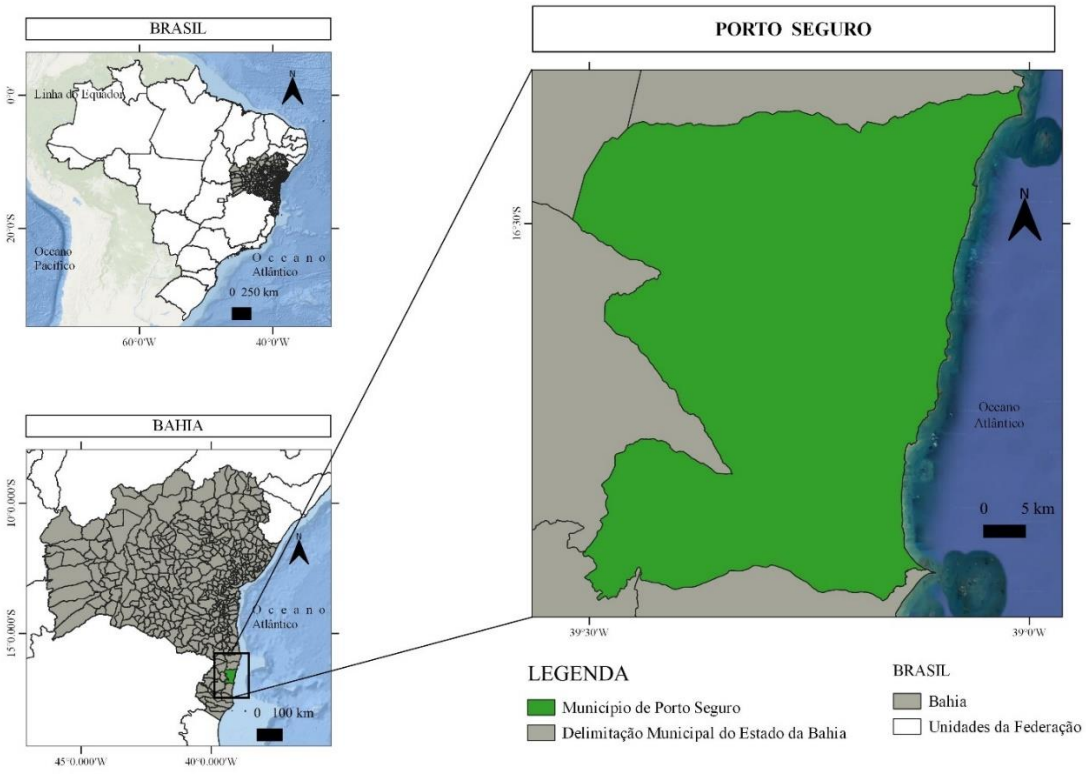
É importante considerar que a ampliação da capacidade técnica em decorrência dos avanços tecnológicos não se restringiu às grandes corporações e demais atores do circuito econômico superior. As atividades de menor porte, menor escala em capital e menor volume de produção também foram alcançadas pela tecnologia, seja através da rede de internet ou da adoção de equipamentos de produção, vendas e gestão que possibilitaram o aumento da competitividade a nível local. Para Cataia e Silva (2013, p. 71), é por meio do controle financeiro que o circuito superior se fortalece sobre o circuito inferior. Os autores apontam que a ampliação do crédito e consequente ampliação do consumo gera cada vez mais pobreza: "A difusão do cartão de crédito, dos financiamentos pessoais e serviços financeiros oferecidos por redes de lojas coexistem com as antigas formas de crédito do circuito inferior como fiado, o crediário e mesmo os empréstimos realizados com agiotas." (CATAIA; SILVA, 2013, 71).

O turismo é, por natureza, uma atividade econômica fragmentadora do território, uma vez que privilegia determinadas parcelas do espaço em função de seus atrativos, sejam eles naturais ou artificiais, atraindo para esses fragmentos os investimentos em infraestrutura urbana e em espaços de lazer e consumo. A vocação turística do município de Porto Seguro (ver Figura 1), assegurada inicialmente apenas por fatores de ordem naturais, foi continuamente recriada e mantida a partir do final da década de 1960 com a implantação de infraestrutura básica de transportes e hospedagem, e com a construção de um projeto identitário baseado na história do "descobrimento" do Brasil. Os primeiros visitantes chegavam em férias ou em busca de estabelecer moradia, no que era ainda um lugar relativamente isolado, onde pudessem exercer um estilo de vida diferente do que viviam nos seus locais de origem[3]. O turismo no município

[3] Ver: AGUIAR, L.B. Os Sítios Urbanos como Atração Turística: o Caso de Porto Seguro.

de Porto Seguro coexiste, desde os seus primeiros passos, com atividades econômicas diversas que preexistiam ao seu surgimento, tais como a agropecuária e extração de madeira, sendo que ainda no período colonial até a década de 90, Porto Seguro participava do ciclo extrativista de madeira, com ênfase no pau-brasil[4].

Figura 1 - Mapa de localização geográfica de Porto Seguro



Fonte: Elaborado pela autora com dados do IBGE (2020). Sistema Geodésico de Referência SIRGAS 2000.

O turismo é uma atividade econômica que se posiciona de forma contundente nos dois circuitos da economia urbana, pois compreende uma rede de comércio, serviços e logística que se distribui pelos territórios desde a mais simples atividade até a mais complexa. É comum que uma rede logística muito bem estruturada e articulada globalmente seja necessária para transportar o turista de seu local de origem até um quiosque em uma praça de uma cidade do interior.

[4] CANCELA, Francisco. De projeto a processo colonial: índios, colonos e autoridades régias na colonização reformista da antiga capitania de Porto Seguro (1763-1808). Tese (Doutorado) Salvador, UFBA, PPGH,2012.

Compreender o turismo à luz da teoria dos circuitos econômicos não é possível sem a compreensão da interdependência entre os circuitos superior e inferior. Os destinos turísticos internacionalmente conhecidos podem diferir dos destinos turísticos locais, quanto à sua relação direta com as atividades do circuito superior. Estabelecimentos de hospedagem, restaurantes e bares, serviços de transportes e viagens, bem como o comércio em geral, são atividades que podem ser encontradas em ambos os circuitos econômicos e que tem como público-alvo o turista, este, a depender de suas escolhas e possibilidades de consumo pode se ater a um dos circuitos ou transitar entre os dois materializando a interdependência de ambos no território.

A exploração econômica dos recursos naturais do município está intimamente relacionada à sua formação territorial e permanece ao longo do tempo com a chegada da indústria de papel e celulose, o cultivo de eucalipto e o desenvolvimento do turismo. A abertura de estradas foi crucial para a efetiva ocupação econômica do território, integrando-o aos circuitos regionais e nacionais. Logo a implantação do aeroporto cuidaria de integrar Porto Seguro internacionalmente alavancando a atividade turística e fortalecendo o setor. O espaço natural continua sendo tomado como mercadoria pelos agentes econômicos que atuam no território, desde a indústria de papel e celulose com a exploração do solo no plantio de eucalipto, passando pela especulação promovida por agentes imobiliários, até as atividades de turismo e lazer, que em Porto Seguro baseiam-se principalmente no consumo das paisagens.

1.2 Caracterização socioeconômica

O município de Porto Seguro, localizado no Extremo Sul da Bahia, com extensão territorial de 2.285,734 km², possui extensa faixa litorânea com aproximadamente 85 quilômetros de praia. Com população estimada de 150.658 habitantes[5], é o mais populoso dos oito municípios da Zona Turística Costa do Descobrimento, e o 13º mais populoso do universo de 417 municípios baianos[6]. O crescimento populacional das últimas três décadas foi acompanhado por um incremento significativo na população urbana em relação à população rural (ver Figura 2). A taxa de crescimento apresentada no intervalo de dez anos, entre os dois últimos censos demográficos, 2000 e 2010, foi de aproximadamente 2,88% ao ano, maior que a média nacional do mesmo período, que foi de 1,17%. De acordo com a estimativa publicada

[5] De acordo com o IBGE (2020)
[6] De acordo com dados do IBGE (2019).

pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o crescimento populacional do município de Porto Seguro tinha sido de aproximadamente 18,6% em relação ao último Censo - em 2010 o número de habitantes era de 126.929 (ver Tabela 1). Na mesma publicação pode-se verificar que os demais municípios da Costa do Descobrimento apresentaram taxas de crescimento inferiores à de Porto Seguro, e alguns apresentaram perda de população como foi o caso dos municípios de Guaratinga, Itagimirim e Itapebi.

Tabela 1 - Evolução da população residente Porto Seguro, 1950 a 2010.

Ano	Total	Urbana	Rural	Taxa de Urbanização (%)
1950	25.826	3.099	22.727	11,99
1970	33.108	3.661	29.447	11,06
1980	46.304	5.742	40.562	12,40
1991	34.661	23.315	11.346	67,27
1996	64.957	52.241	12.716	80,42
2000	95.721	79.619	16.102	83,18
2010	126.929	104.078	22.851	81,99

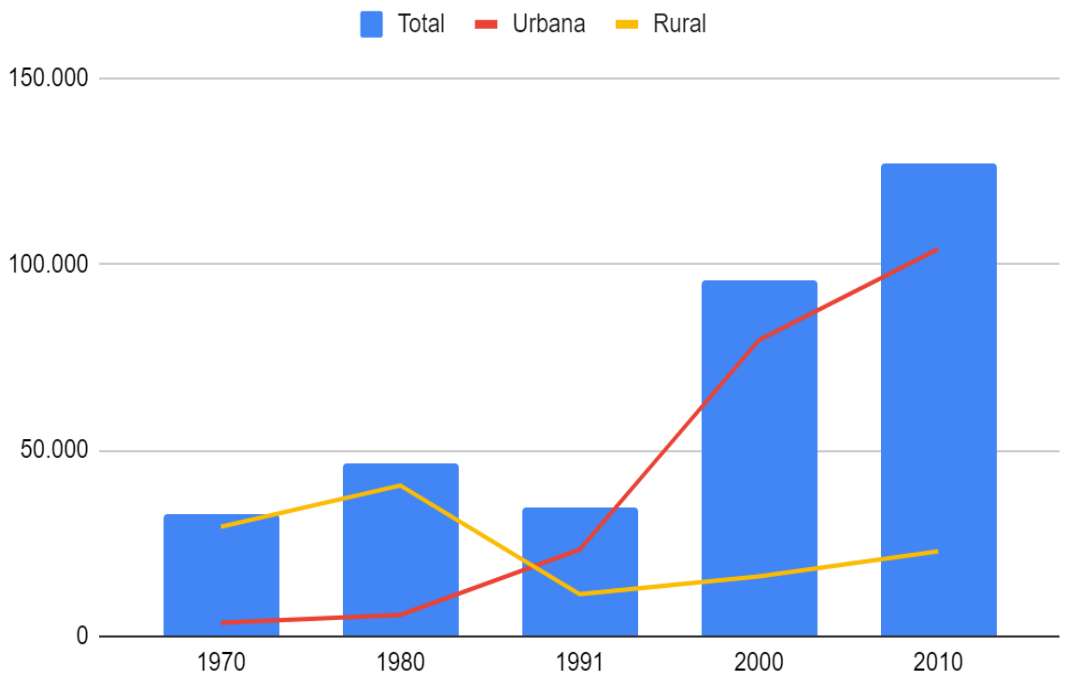
Fonte: IBGE (1958, 1996, 2000, 2017) e ROCHA (2000), adaptado de ARAÚJO (2005).[7]

A taxa de urbanização do município de Porto Seguro evoluiu em paralelo ao crescimento da atividade turística a partir da década de 1970, segundo Carvalho (2008) entre 1974 e 1984 o número de meios de hospedagem na região da Costa do Descobrimento apresentou um crescimento de 400%, e em 1994 a região já contava com 409 meios de hospedagem representando um aumento de 900% desde 1980. O gráfico da Figura 2 sintetiza o incremento acentuado da população urbana a partir da década de 1980, período em que ocorreram processos migratórios motivados pela crise econômica nos municípios do Sul da Bahia que se estendeu ao longo dos anos 90. A crise que atingiu a região cacaueira[8], segundo TRINDADE (2014, p.83) se estabeleceu a partir de uma conjugação de fatores além da disseminação da praga conhecida como vassoura-de-bruxa:

> (...) grande competição no mercado internacional, longas estiagens, endividamento dos produtores rurais e sua consequente descapitalização, queda do preço internacional do cacau, desemprego em massa dos trabalhadores da lavoura cacaueira, êxodo rural e aumento da favelização nas periferias das pequenas "cidades do cacau", e não apenas em Ilhéus e Itabuna.

[7] ARAÚJO, Cristina Pereira de. Um Porto Seguro para os Próximos 500 anos. **Bahia análise & Dados**, Salvador, v. 15, n. 2-3, p. 145, 2005.
[8] Território de predomínio da cacauicultura (IBGE, 1968).

Figura 2 - População total, urbana e rural no município de Porto Seguro[9], 1970-2010.



Fonte: Elaborado com dados do IBGE, 2019.

Na década de 1990 o fortalecimento do turismo é induzido por uma série de políticas implementadas para o setor, consolidando Porto Seguro como destino turístico nacional. O aumento da população urbana segue paralelo ao incremento de atividades comerciais tanto na área central da cidade como nos bairros periféricos. Dados do último censo realizado pelo IBGE mostram que dos 126.932 habitantes, 51.186 são naturais de Porto Seguro e 75.746 chegaram de outras localidades do Brasil e do mundo[10], sendo a maioria migrantes de outras cidades da Bahia. Consideradas as dimensões longevidade, educação e renda, o município de Porto Seguro apresenta Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) de 0,676, sendo a longevidade a dimensão que mais contribui para a formação do mesmo[11]. Em 1991 o IDH do município era de 0,367. Todos os municípios da Costa do Descobrimento apresentam IDH médio, que varia entre 0,500 e 0,799, conforme demonstra a tabela 2.

[9] Elaborado pela autora com dados do IBGE (1958, 2010, 2019).
[10] Resultados gerais da amostra no censo demográfico. IBGE, 2010. Disponível em: https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ba/porto-seguro/pesquisa/23/26170?detalhes=true

[11] De acordo com o Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil (2010) os índices das dimensões que compõem o IDH em Porto Seguro são: Longevidade: 0,801; Renda: 0,673; Educação; 0,572.

Tabela 2 - Comparativo do IDH dos municípios da Costa do Descobrimento.

Município	IDH (2000)	IDH (2010)
Belmonte	0,441	0,598
Eunápolis	0,540	0,677
Guaratinga	0,356	0,558
Itabela	0,445	0,599
Itagimirim	0,493	0,634
Itapebi	0,394	0,572
Porto Seguro	0,495	0,676
Santa Cruz Cabrália	0,486	0,654

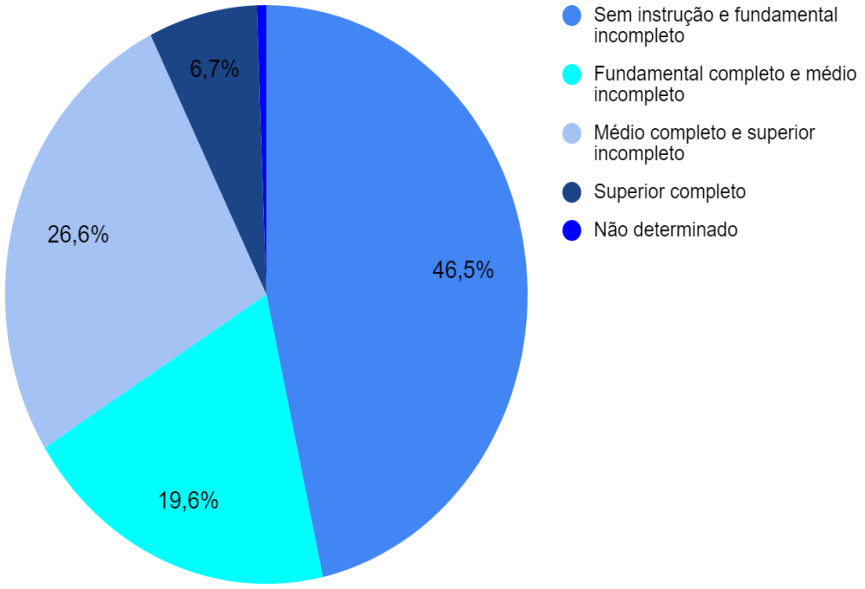
Fonte: Elaborado com dados do IBGE, 2020.[12]

A educação é outra variável importante na composição do índice, Porto Seguro apresentou significativa melhora nos índices educacionais nos últimos vinte anos com a redução do índice de analfabetismo e ampliação do acesso à rede escolar, no entanto, o município ainda não alcançou a média no Índice de Desenvolvimento da Educação Básica (IDEB): o índice nos anos iniciais do ensino fundamental na rede pública é de 4,5 e nas séries finais do ensino fundamental também na rede pública o índice é de 3,5.

O município contava em 2018 com 111 estabelecimentos de ensino fundamental e 16 de ensino médio, que atenderam respectivamente o número de 25.330 e 6.485 matrículas. As escolas que atendem o ensino infantil somavam 90 estabelecimentos. O índice de escolaridade, no Censo do ano 2010, apresenta um alto percentual da população sem instrução ou com o ensino fundamental incompleto, totalizando 56,6% da população com 10 anos ou mais de idade. Comparando essa informação com os dados sintetizados no gráfico da Figura 3, é possível notar a relação entre os níveis de escolaridade e a proporção referente à População Economicamente Ativa que é composta majoritariamente pelos indivíduos que não estudaram ou não chegaram a concluir o ensino fundamental.

[12] Elaborado a partir de dados do IBGE.

Figura 3 - População Economicamente Ativa por nível de instrução das pessoas com 10 anos ou mais de idade, 2010.

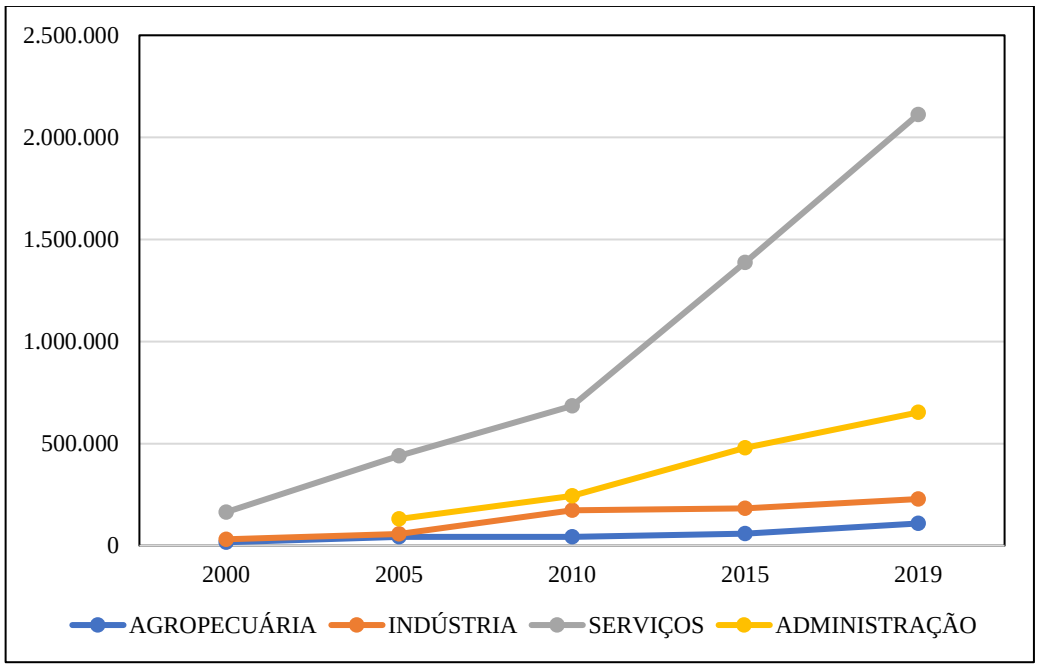


Fonte: Elaborado com dados do IBGE, 2010.

A participação do setor de comércio e serviços na composição do Produto Interno Bruto (PIB) municipal é significativa, vale considerar que o turismo atraiu investimentos volumosos nos últimos anos, o que levou ao crescimento de outras atividades comerciais e de serviços vinculadas direta e indiretamente ao setor. Os dados considerados para o setor de Serviços excluem administração, defesa, educação e saúde públicas e seguridade social, sendo estes representados no gráfico sob o rótulo “Administração”; até 2003 os dados referentes ao setor de serviços incluíam também o setor de administração, defesa, educação e saúde públicas e seguridade social; a partir do ano de 2004 esses dados passaram a ser desagregados, criando assim um quarto setor da economia. Com essa nova metodologia de coleta dos dados é possível ter uma melhor noção do crescimento exclusivamente do setor de serviços, conforme mostrado na Figura 4. O setor industrial concentra-se sobretudo nas atividades extrativas de madeira e minerais não-metálicos, enquanto o setor agropecuário, menos expressivo, está centrado na pecuária extensiva e nos cultivos de café, mamão, coco e outras frutíferas.

.

Figura *4* - Participação no PIB municipal por setor da economia em R$



Fonte: Elaborado com dados do IBGE, 2020.

1.3 O Estado como agente produtor do espaço urbano turístico

O espaço, de acordo com Santos (1997), sempre foi o local da produção. De tal forma, o espaço enquanto produto seria resultado das relações de produção nele estabelecidas, tornando-se, ele mesmo, reflexo e condicionante destas. Carlos (1999, p.26) argumenta que: "Neste sentido, o pensar o espaço do ponto de vista de sua produção envolve necessariamente refletirmos sobre a abrangência do significado do termo produção, na medida em que a noção de produção envolve sempre aquela de reprodução." Assim:

> O espaço reproduz a totalidade social na medida em que essas transformações são determinadas por necessidades sociais, econômicas e políticas. Assim, o espaço reproduz-se, ele mesmo, no interior da totalidade, quando evolui em função do modo de produção e de seus momentos sucessivos. (SANTOS, 1982, p.6)

O modo de produção e os processos que formam o espaço, são, no dizer de Santos (1982), definidos via formação social. De acordo com Carlos (2007, p. 33), sobre a produção do espaço: "Na medida em que a sociedade produz e reproduz sua existência de um modo determinado, este modo imprimirá características históricas específicas a esta sociedade e consequentemente influenciará e direcionará o processo de produção espacial." As relações de produção estabelecidas no espaço, e por conseguinte, a (re)produção do próprio espaço, parte de um

conjunto de ações realizadas por elementos diversos que interagem atribuindo às formas funções específicas e tornando ambas [forma e função] simultaneamente complementares e contraditórias. Para Santos (1997, p.6), "Os elementos do espaço seriam os seguintes: os homens, as firmas, as instituições, o chamado meio ecológico e as infraestruturas.", onde: "O meio ecológico já é *meio modificado* e cada vez mais é *meio técnico.*" (SANTOS, 1997, p.8 grifo do autor). Acerca da afirmação da técnica sobre o meio ecológico Henrique (2004, p.87) esclarece que:

> A transformação da natureza, de uma primeira natureza para uma segunda natureza, se dá pelo uso das técnicas e ferramentas como prolongamento do corpo humano, que assim coloca sua marca sobre a natureza. A partir desta transformação o homem passa não só a modificar a natureza, como também produzir espaço. Na sua ação relacionada à produção não é possível distinguir esta ação em si e o ato de produzir o espaço.

Esse conjunto de elementos do espaço que tem o fator antrópico como agente principal, compõe a atual sociedade urbana[13]. "A sociedade só pode ser definida através do espaço, já que o espaço é o resultado da produção, uma decorrência de sua história mais precisamente, da história dos processos produtivos impostos ao espaço pela sociedade." (SANTOS, 1997, p.49).

O espaço urbano, especificamente, enquanto *lócus* de reprodução das relações sociais, a partir de sua compreensão enquanto produto deixa de ser simples localização do fenômeno (CARLOS, 1999, 2007) - no caso, o fenômeno urbano -, para se tornar o espaço das relações sociais de produção, não enquanto palco onde estas se desenvolvem, mas como resultado das relações entre a sociedade e o espaço em si. Mediada pelo capital, através das relações de trabalho, a produção do espaço urbano dá-se, de forma generalizada, enquanto processo homogêneo que resulta, no entanto, em espaços diferenciados.

> As relações sociais, por sua vez, ganham concretude e materialidade em um espaço que se produz em um patamar que transcende a idéia clássica de localização dos fenômenos e atividades humanas, o que envolve a análise das condições espaço-temporais objetivas que revelam e definem esta atividade enquanto prática social. (CARLOS, 2007, p.22)

Acerca deste fato, Carlos (2007, p.23) considera que: "O espaço como produto do trabalho do homem nos leva a refletir sobre o processo de produção social, o tipo de trabalho, o seu desenvolvimento, o modo como determinado produto é produzido.", estas reflexões podem explicar tanto as diferentes dimensões do espaço urbano como as diferentes formas resultantes

[13] Ver: LEFEBVRE, H. A Revolução Urbana. – Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.

da produção espacial: “A questão é como se dá a configuração específica do processo de produção espacial através das relações capitalistas de produção.” (CARLOS, 2007, p.23).

A produção do espaço urbano fundamentada nas relações capitalistas de produção resulta num espaço desigual, onde formas e funções são desigualmente distribuídas pelo território: “Esse espaço urbano é contradição concreta. O estudo de sua lógica e de suas propriedades formais conduz à análise dialética de suas contradições.” (LEFEBVRE, 1999, p.46). A desigualdade espacial é resultado do desenvolvimento desigual que de acordo com Smith (2012) resulta do constante movimento do capital sobre o espaço geográfico. Ao se deslocar entre as diversas zonas de um território o capital estrutura a desigualdade social que se reproduz em diversas escalas. Ao mesmo tempo em que o desenvolvimento desigual fragmenta o espaço entre zonas mais ou menos desenvolvidas, Smith destaca que existe uma tendência à homogeneização própria do capitalismo vinculada sobretudo à necessidade de expansão econômica resultando consequentemente no aumento constante do consumo de recursos e espaço de forma a sustentar o processo de reprodução do capital. Como aponta Carlos (2006, p. 80):

> No plano da cidade, a tendência de constituição de um espaço homogêneo se realiza concomitantemente à hierarquização espacial que, por sua vez, está em contradição com o espaço fragmentado pela existência da propriedade privada do solo e reproduzida pelos empreendedores imobiliários.

Os agentes que produzem o espaço urbano não atuam de forma livre e espontânea, mas de forma regulamentada, “(...) refletindo o interesse dominante de um dos agentes, e constituindo-se, em muitos casos, em uma retórica ambígua, que permite que haja transgressões de acordo com os interesses do agente dominante.” (CORRÊA, 2000, p.12). O espaço urbano, “[...] produzido pelo capital fundamenta-se na apropriação privada, que aliena o produtor do produto; nesse sentido, o espaço se produz a partir da contradição entre sua produção socializada e apropriação individual. ¨ (CARLOS, 2007, p.22). Por ser produto:

> O espaço urbano representa, antes de mais nada, um uso, ou ainda, um valor de uso e desta maneira a vida se transforma, com a transformação dos lugares de realização de sua concretização, que a norma se impõe e que o Estado domina a sociedade, organizando, posto que normatiza os usos através dos interditos e das leis. (CARLOS, 2007, p. 30)

A forma resultante da produção do espaço urbano capitalista é a cidade. Carlos (1999, p.27) afirma que: “A cidade representa trabalho materializado; ao mesmo tempo em que representa uma determinada forma do processo de produção e reprodução de um sistema específico, portanto, a cidade é também uma forma de apropriação do espaço urbano produzido.”, essa

produção se dá através da atuação de agentes sociais já analisados por Corrêa (2000). Para Lefebvre (2001, p.54): "Se considerarmos a cidade como *obra* de certos 'agentes' históricos e sociais, isto leva distinguir a ação e o resultado, o grupo (ou os grupos) e seu 'produto'".

Quanto à atuação dos diversos agentes que produzem a cidade pode-se afirmar que: "O espaço, considerado como produto, resulta das relações de produção a cargo de um grupo atuante." (LEFEBVRE, 1999, p.142). Para Henrique (2004), o espaço cada vez mais, através da relação dialética entre objetos e ações, apresenta-se carregado de artificialidade. A cidade é o palco onde se desenrola a vida urbana, as relações de (re)produção manifestas na divisão social e territorial do trabalho, estas, por sua vez produzem as formas artificiais que compõem a paisagem urbana.

> A análise da relação entre urbanização e cidade permite-nos compreender o espaço urbano, como materialidade presente, mas também como processo, como acumulação de outros tempos, como expressão das formas como se organizaram e reorganizaram as cidades, tendo em vista a urbanização e suas determinações. (SPÓSITO, 1999, p.86).

Wirth (1967, p.98), já destacava em seus estudos a importância da cidade: "[...] é o centro iniciador e controlador da vida econômica, política e cultural que atraiu as localidades mais remotas do mundo para dentro de sua órbita e interligou as diversas áreas, os diversos povos e as diversas atividades num universo." Enquanto forma materializada do urbano, a cidade tem em sua paisagem os registros históricos do processo de apropriação e uso do espaço urbano. "A paisagem urbana é a forma pela qual o fenômeno urbano se manifesta, o espaço urbano pode ser apreendido (é o nível fenomênico)". (CARLOS, 1999, p.70). A paisagem, ainda enquanto forma, de acordo com Santos (1997), se analisada de forma dissociada de suas funções e processos, resulta na simples descrição de fenômeno, ou aspecto deste, em determinado recorte temporal.

> A *forma* pode ser imperfeitamente definida como uma estrutura técnica ou objeto responsável pela execução de determinada função. As formas são governadas pelo presente, e conquanto se costume ignorar o seu passado, este continua a ser parte integrante das formas. Estas surgiram dotadas de certos contornos e finalidades-funções. (SANTOS, 1997, p.51)

A forma, no entanto, por si só, não finaliza a análise espacial. Assim, a paisagem urbana tomada como conjunto de objetos e formas não explica o urbano produzido. A apreensão do processo de produção do espaço será completa seguindo o que nos esclarece Santos (1997, p.56):

> Para se compreender o espaço social em qualquer tempo, é fundamental tomar em conjunto a forma, a função e a estrutura, como se tratasse de um conceito único. Não

> se pode analisar o espaço através de um só desses conceitos, ou mesmo de uma combinação de dois deles. Se examinarmos apenas a forma e a estrutura, eliminando a função, perderemos a história da totalidade espacial, simplesmente porque a função não se repete duas vezes. Separando estrutura e função, o passado e o presente são suprimidos, com o que a idéia de transformação nos escapa e as instituições se tornam incapazes de projetar-se no futuro.

De acordo com Carlos (2007, p.33): "A paisagem revela uma história, o passado inscrito nas formas geradas por tempos diferenciais acumulados, mas sempre atuais, sincrônicos e diacrônicos, que produzem uma impressão apreendida pelos sentidos." Nesse sentido, mais do que um quadro estático, a paisagem revela uma dinâmica, onde segundo Santos (1997, p.51) "[...], a função é a atividade elementar de que a forma se reveste."

Como o espaço urbano, e a cidade enquanto materialidade de sua produção é construído, apropriado e utilizado de diferentes formas. Mais do que paisagens diferenciadas, cada cidade, mesmo quando resultante de processos históricos de mesmo radical, constitui-se em um espaço particular, no qual as relações sociais e a organização espacial tomam rumos diversos. "A materialização do processo é dada pela concretização das relações sociais produtoras dos lugares, esta é a dimensão da produção/reprodução do espaço, passível de ser vista, percebida, sentida, vivida." (CARLOS, 2007, p. 21).

Os fatores e agentes de produção do espaço urbano podem ser os mesmos, no entanto, seus interesses, sua atuação, e a mediação diferenciada do capital, diferenciam, através da associação de inúmeros fatores, cada cidade. "No espaço urbano, por exemplo, fundem-se os interesses do capital, a ação do Estado e a luta dos moradores como forma de resistência contra a segregação no espaço residencial e pelo direito à cidade." (CARLOS, 1999, p.26). A diversidade de fatores interage numa estrutura urbana que possibilita tanto a reprodução social como a do capital. Para Santos (2008), o entendimento da estrutura urbana deve partir de sua concepção enquanto produto da relação entre produção do espaço e reprodução social. "A concentração da população acompanha a dos meios de produção." (LEFEBVRE, 1999, p.17) enquanto os meios de produção, por sua vez, concentram-se nos espaços onde a reprodução do capital possa dar-se de forma completa. O urbano não se define apenas pela concentração populacional: "O grau em que o mundo contemporâneo poderá ser chamado de "urbano" não é medido inteira ou precisamente pela proporção da população total que habita as cidades." (WIRTH, 1967, p.98). Ainda sobre o aspecto populacional, Santos (1998, p.83) esclarece que:

> Por mais simples que seja o exame das características relativas à distribuição da população segundo seus diversos estratos e à repartição dos serviços públicos, dos tipos de comércio, dos preços e das amenidades, pode-se inferir a existência de uma correlação entre a localização das pessoas e seu nível social e de renda. Em outras

> palavras, pode-se dizer que, com exceção de alguns bolsões atípicos, o espaço urbano é diferentemente ocupado em função das classes em que se divide a sociedade urbana.

Para Corrêa (2000), os usos diferenciados da terra caracterizam a cidade, Carlos (1994) concorda ao ressaltar que é através do uso do solo que o processo desigual de produção do espaço urbano se evidencia. "Se a cidade é a produção histórica da sociedade sua apropriação privada define o lugar de cada um na classe e no lugar, no espaço e no tempo. Tal processo funda a segregação." (CARLOS, 2006, p. 81). Ou seja, a apropriação do espaço urbano pelo capital privado define e limita o acesso da sociedade.

> A análise espacial da cidade, no que se refere ao processo de produção, revela a indissociabilidade entre espaço e sociedade, na medida em que as relações sociais se materializam em um território real e concreto, o que significa dizer que, ao produzir sua vida, a sociedade produz/reproduz um espaço através da prática sócio-espacial. (CARLOS, 2007, p. 21)

As diferentes dimensões do urbano se expressam em espaços distintos que possibilitam, por exemplo, a hierarquização de cidades. Em busca de definição adequada para os diversos "padrões" de cidades, são tomados como referência, mesmo na Geografia urbana, inúmeros critérios que vão da análise demográfica aos aspectos econômicos e sociais. Damiani (2006, p. 137) alerta que "[...] o processo modernizador não se realiza da mesma forma em todos os lugares.". Sobre a demografia enquanto critério para hierarquização de núcleos urbanos, tais como as pequenas e médias cidades, Santos (1979, p. 69) diz que:

> Aceitar um número mínimo [...] para caracterizar diferentes tipos de cidade no mundo inteiro, é incorrer no perigo de uma generalização perigosa. O fenômeno urbano, abordado de um ponto de vista funcional, é antes um fenômeno qualitativo e apresenta certos aspectos morfológicos próprios a cada civilização e admite expressão quantitativa, sendo isto outro problema.

Enquanto a urbanização é definida como a transferência da população do campo para a cidade, a produção do espaço urbano envolve uma gama de fatores e agentes que se organizam em diferentes arranjos, sendo as cidades em suas dimensões diversas o reflexo de cada arranjo admitido no processo de produção.

O Estado é um dos principais agentes produtores do espaço urbano, uma das formas de ação deste agente são as políticas públicas. Em uma abordagem tradicional, as políticas públicas são prerrogativas do Estado. À medida em que são implementadas, além das mudanças sociais, as políticas públicas promovem transformações espaciais que impactam a morfologia e dinâmica urbanas, de modo que relações sociais, econômicas e de poder resultam em múltiplas

facetas que vão desde a mercantilização do solo urbano, perpassando a objetificação da paisagem, até à segregação socioespacial que se manifesta no uso diferenciado do solo e na produção do espaço da cidade.

As políticas públicas de turismo têm como objetivo principal o desenvolvimento da atividade turística e/ou causas relacionadas. Segundo CRUZ (2001, p.9): "À política pública de turismo cabe o estabelecimento de metas e diretrizes que orientem o desenvolvimento socioespacial da atividade, tanto no que tange à esfera pública como no que se refere à iniciativa privada". Considerando que a atividade turística implica no deslocamento entre os territórios, o seu desenvolvimento engloba a construção e manutenção de uma estrutura logística que condicione esse deslocamento, essa estrutura resulta, muitas vezes, de projetos de políticas públicas específicas - governamentais ou oriundas de parcerias público/privado. De acordo com a Organização Mundial do Turismo (OMT, 2001 p.38), o turismo "É o conjunto de atividades que as pessoas realizam durante suas viagens e estadias em lugares diferentes ao de seu entorno habitual, [...]com o objetivo de lazer, negócios ou outros motivos não relacionados com uma atividade remunerada no lugar visitado".

As principais políticas públicas de turismo que foram implementadas no estado da Bahia, em especial as que atenderam ao município de Porto Seguro, fazem interface com a produção do espaço da cidade homônima. O espaço urbano é o principal foco das ações de políticas públicas, e nela estão situados os espaços de poder - institucional ou informal - de onde emanam a maior parte das demandas públicas, e que são também, onde as políticas são produzidas e postas em prática. O estado da Bahia já havia se estabelecido enquanto importante destino turístico na década de 1990, período em que, através da Lei nº 6.812, cria-se a Secretaria de Cultura e Turismo, "com a finalidade de executar a política governamental destinada a apoiar a cultura, preservar a memória e o patrimônio cultural do Estado e promover o desenvolvimento do turismo e do lazer" (Bahia, 1995, p.1). Durante o governo Fernando Henrique Cardoso, em 1995, foi criado o Programa de Desenvolvimento do Turismo - PRODETUR -, e dele surge a vertente PRODETUR-NE[14] com vistas ao desenvolvimento do turismo no Nordeste do Brasil. O PRODETUR-NE foi fundamental para que o turismo na Bahia recebesse investimentos em infraestrutura estratégica básica (transportes, energia e saneamento), bem como nos setores diretamente ligados à atividade turística.

Dentre as ações do PRODETUR-NE na Bahia, podem ser citadas as obras de construção da Rodovia Porto Seguro-Trancoso, a recuperação do centro histórico de Porto Seguro e

[14] Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste.

Trancoso e também a construção do Aeroporto de Porto Seguro localizado a 4 quilômetros do centro da cidade. Construído no ano de 1982 e reinaugurado em 1997, o terminal de passageiros do Aeroporto de Porto Seguro tem 5,6 mil metros quadrados. De acordo com o Relatório de Análise de Gestão Aeroportuária (2016)[15], o volume de passageiros registrado nos anos de 2013 e 2014 foi de 1,33 e 1,51 milhão respectivamente, o que classifica o aeroporto como classe IV de acordo com o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC).

Em dezembro de 2021, o Governo do Estado da Bahia abriu consulta pública para concessão e construção do novo Aeroporto Internacional da Costa do Descobrimento, que de acordo com a Secretaria de Infraestrutura do Estado[16], irá conectar a região com a Europa e América do Norte. No âmbito administrativo, no estado da Bahia, a Cultura e o Turismo compunham uma única pasta da mesma secretaria, denominada SECULT - Secretaria de Cultura e Turismo. Em 2006 houve o desmembramento da SECULT por meio da Lei Estadual 10.549, que criou a Secretaria de Turismo. Desde então estão separadas as pastas da Cultura e do Turismo na Bahia.

Quando se trata de turismo enquanto política pública, um conjunto de interesses diversos e por vezes divergentes podem e devem ser considerados. Por se tratar de uma atividade econômica importante para o Brasil e, particularmente no caso analisado, para a cidade de Porto Seguro, considerar-se-á que as políticas que promovam o seu desenvolvimento surgem principalmente no escopo das políticas econômicas do estado. As primeiras normatizações para regularização de serviços ligados ao turismo, - tais como agências de viagens, entrada de estrangeiros e vendas de passagens, - surgem no Brasil no final da década de 1930. O potencial econômico que se apresentava levou à regularização das atividades dos setores privados e com os projetos de desenvolvimento econômico centrados na indústria automobilística do governo Juscelino Kubitschek, na década de 1950, promovendo o impulsionamento da atividade turística no Brasil. Nos anos 60 a implementação de infraestrutura urbana seguida de investimentos maciços em setores estratégicos na região Sudeste, inicia o processo de ocupação definitiva da zona costeira do país.

Em 1966, o Decreto-Lei nº 55 cria o Instituto Brasileiro de Turismo - EMBRATUR, que em 2003, com a criação do Ministério do Turismo, ficou responsável exclusivamente pela

[15] Produzido pelo Laboratório de Transportes de Logística da Universidade Federal de Santa Catarina. Disponível em: https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/centrais-de-conteudo/relatorio-de-gestao-sbps-porto-seguro-20160531-vrs1-0-pdf/view

[16] Disponível em: http://www.infraestrutura.ba.gov.br/2021/12/11919/Aberta-consulta-publica-para-concessao-e-construcao-do-novo-Aeroporto-Internacional-da-Costa-do-Descobrimento.html

promoção do turismo brasileiro e comercialização de seus produtos tanto nacional como internacionalmente: “A partir de então, o Ministério do Turismo pôs em prática uma política pública baseada em um modelo de gestão descentralizado e orientado pelo pensamento estratégico.” (EMBRATUR, 2019). Essa proposta de descentralização do turismo foi o objetivo principal do Programa de Regionalização do Turismo lançado em 2004 e tinha como uma de suas premissas a reestruturação da atividade turística,” [...] localizada predominantemente no litoral, propiciando a interiorização da atividade e a inclusão de novos destinos nos roteiros comercializados no mercado interno e externo” (Brasil, 2007, p. 25).

As políticas públicas de turismo configuram-se como políticas de desenvolvimento econômico cujas ações de planejamento e implementação são monopolizadas pelo estado apesar da multiplicidade de atores envolvidos direta e indiretamente nas mesmas. HAM e HILL (1993, p.67) abordam as espécies de autonomia estatal que podem ser aplicadas à compreensão do processo de estabelecimento de políticas:

> Nordlinger desenvolve sua tese identificando três espécies de autonomia estatal. O tipo 1 de autonomia existe quando o Estado age sobre suas próprias preferências e estas divergem das preferências da sociedade; o tipo 2 de autonomia surge quando as preferências do Estado e da sociedade divergem e os funcionários públicos agem de forma a causar uma modificação nas preferências públicas; o tipo 3 descreve a situação em que preferências do Estado e da sociedade são não divergentes e é tão plausível afirmar que as preferências do Estado influenciaram aquelas da sociedade quanto vice versa.

A implementação de políticas públicas pelo estado pode ser analisada no âmbito do modelo *top-down* que, segundo Monteiro (2016, p.5) “caracteriza-se, por um lado, pela limitada e controlada discricionariedade do burocrata e, por outro, pelo seu viés organizacional.” A autora completa ainda que, apesar da hierarquização e centralização das decisões, os burocratas são ainda influenciados por suas disposições políticas que colocam abaixo uma suposta neutralidade e impessoalidade, favorecendo grupos específicos. Considerando a implementação do PRODETUR-NE na Bahia, o beneficiamento de grandes empreendimentos do setor hoteleiro segue como exemplo. Porém o Estado enquanto agente implementador de políticas não é um ator solitário, visto que existem outros setores participantes que atuam como executores e/ou beneficiários.

> Tanto as condições histórico-estruturais quanto as específicas que determinam direta e/ou indiretamente uma dada política pública, localizam-se no processo político que a circunscreve e se manifestam através de diferentes atores sociais. Os interesses são, portanto, a representação, no nível político, daquelas condições. A possibilidade de que se perpetuem ou sejam modificadas, é expressa na forma de demandas e através de grupos e/ou movimentos específicos da sociedade. (Lobato, 2006, p.302)

Os atores que além do Estado podem ser identificados no âmbito das políticas públicas de turismo no Brasil são diversos setores da iniciativa privada, Banco Interamericano de Desenvolvimento, Banco do Nordeste do Brasil, Organizações não-governamentais e a população das localidades-alvo das políticas. O município de Porto Seguro está inserido no polo turístico denominado Costa do Descobrimento e sua origem está intimamente relacionada à história da colonização brasileira. No entanto, o processo efetivo de ocupação de seu território começa com a abertura da rodovia BR 101 e de seu ramal, BR 367, que liga o município de Porto Seguro ao município de Eunápolis.

De acordo com o censo realizado pelo IBGE, na década de 1950 o contingente populacional era predominantemente rural, fato que mudou em 20 anos, com a implementação de infraestrutura viária. Na década de 1990, com os investimentos advindos do PRODETUR-NE, a cidade de Porto Seguro apresenta um crescimento populacional urbano acelerado. O desenvolvimento do turismo atrai para o núcleo urbano, tanto o contingente rural do próprio município, como populações de outras cidades, principalmente da região sul do estado, que passavam por uma grave crise econômica.

> Na década de 70, quando do início da ocupação turística, a sua população era de 33.108 habitantes, predominantemente rural. Porto Seguro contava, em 1974, com três hotéis, uma pousada e quatro pensões, contabilizando 344 leitos e registro de 30.131 visitantes. Já na década de 90, a cidade passaria a receber mais de 500 mil turistas/ano, e a população atingiria a marca dos 90.000 habitantes. (Pereira de Araújo, 2005).

O espaço urbano é, assim, produzido por agentes diversos, sendo o estado um agente multifacetado que assume diferentes funções nesse processo. De acordo com Santos (2008, p.76):

> Em uma zona pioneira, dotada de infra-estrutura incipiente, a ação do Estado pode ser fundamental. Ao Estado cabe criar fixos, precipuamente a serviço da produção ou do homem. Mas, os fixos atraem e criam fluxos. Desse modo, o subsetor governamental orienta os fluxos econômicos e humanos e determina a sua viabilidade e direção. Os fluxos também criam fixos na órbita do subsistema de mercado, sobretudo quando os fixos de origem pública são insuficientes para atender à demanda.

Porém, os agentes sociais que produzem o espaço urbano são, segundo Corrêa (2000), são, além do Estado e os grupos sociais excluídos, os proprietários fundiários e dos meios de produção, os promotores imobiliários. Tais agentes assumem por vezes, o papel de formuladores e/ou implementadores e/ou executores de políticas públicas: “No nível da formulação de políticas públicas, interagem mutuamente interesses diversos, representados por vários setores, entre eles o Estado” (LOBATO, 2006, p.304). Dessa forma, os fixos na

infraestrutura logística de Porto Seguro, compreendem além das estradas, os complexos hoteleiros que se instalaram tão logo os primeiros investimentos começaram a chegar. Nota-se que houve uma assimetria no acesso aos recursos de infraestrutura instalados.

Do município anteriormente dedicado às atividades do setor primário, produz-se a cidade cuja economia estaria fortemente ancorada no terceiro setor. Com a execução da primeira fase do PRODETUR-NE, que de política para o turismo tomou para Porto Seguro e região a vez de política urbana, ocorreu a instalação de equipamentos urbanos essenciais (saneamento básico e abastecimento de água). A parte baixa da cidade, de ocupação pioneira, foi a que recebeu melhorias significativas em infraestrutura e hoje concentra o fluxo de pessoas e de capital, firmando-se como centralidade tradicional no cenário urbano da cidade.

O desenvolvimento da atividade turística através das políticas de incentivo condicionou a ocupação e uso do solo urbano de forma que este fosse apropriado de diferentes formas. O atual modo de produção capitalista tem poder incisivo sobre a organização espacial das cidades e a cidade capitalista reflete as contradições das relações de poder evidenciadas nas formas de apropriação e uso do solo urbano. As relações de poder no caso específico que aqui analisamos, se estabeleceram entre os promotores de políticas e a população local. Esta última, ao mesmo tempo em que foi beneficiada pela infraestrutura produzida, se deparou na expansão territorial e populacional com os espaços de segregação que se tornaram os bairros periféricos da parte alta da cidade. Corrêa (2000, p.11), define o espaço urbano capitalista como "[...] um produto social, resultado de ações acumuladas através do tempo, e engendradas por agentes que produzem e consomem o espaço."

Para identificarmos os agentes, processos e resultados da atuação destes na produção do espaço urbano, é necessária a análise da paisagem urbana enquanto resultado da acumulação de tempos e técnicas, sendo, por isso, mais que a representação imediata dos processos, a expressão concreta dos fenômenos: "No espaço urbano, por exemplo, fundem-se os interesses do capital, a ação do Estado e a luta dos moradores como forma de resistência contra a segregação no espaço residencial e pelo direito à cidade." (CARLOS, 1999, p.26). Os diferentes interesses dos agentes envolvidos nas políticas públicas de turismo geraram formas específicas de exploração do potencial econômico da cidade de Porto Seguro. Paralela à ação do estado, os agentes imobiliários ocuparam espaços privilegiados ao longo da orla e sobre os platôs, nos bairros de prenome *outeiro.* Para Lefèbvre,

> O urbanismo dos promotores de vendas. Eles o concebem e realizam, sem nada ocultar, para o mercado, visando o lucro. O fato novo, recente, é que eles não vendem mais uma moradia ou um imóvel, mas sim urbanismo. Com ou sem ideologia, o

> urbanismo torna-se valor de troca. O projeto dos promotores de vendas se apresenta como ocasião e local privilegiados: lugar de felicidade numa vida cotidiana miraculosa e maravilhosamente transformada. [...].” (2001, p. 32).

O marketing turístico da região vende a ideia de paraíso e refúgio que já não corresponde ao período de turismo incipiente da década de 1970 quando Porto Seguro figurava manchetes de jornais anunciando seu potencial enquanto destino turístico promissor (ver Figura 5). No entanto, a paisagem natural cênica tornou-se um produto supervalorizado no mercado imobiliário da cidade e atrai cada vez mais visitantes.

Figura 5- Manchete do Jornal da Bahia



Fonte: Jornal da Bahia, 29 de março de 1974

Fonte: Jornal da Bahia, 1974 in ARAÙJO, 2005.

Embora as políticas implementadas tenham gerado transformações importantes no espaço urbano de Porto Seguro, a comunidade local não foi totalmente absorvida pelas benesses da atividade econômica impulsionada. Um dos fatores apontados, quando da avaliação dessas políticas, como entraves à diminuição da desigualdade social e do desemprego, está a baixa qualificação da mão-de-obra. Isso implica em dizer que as melhorias urbanas não necessariamente refletem em melhorias sociais, uma vez que a maior parte do capital produzido na cidade é absorvido pelos grandes empreendimentos. No caso do estado enquanto agente produtor - tanto do espaço urbano como - de políticas públicas, Lobato afirma que:

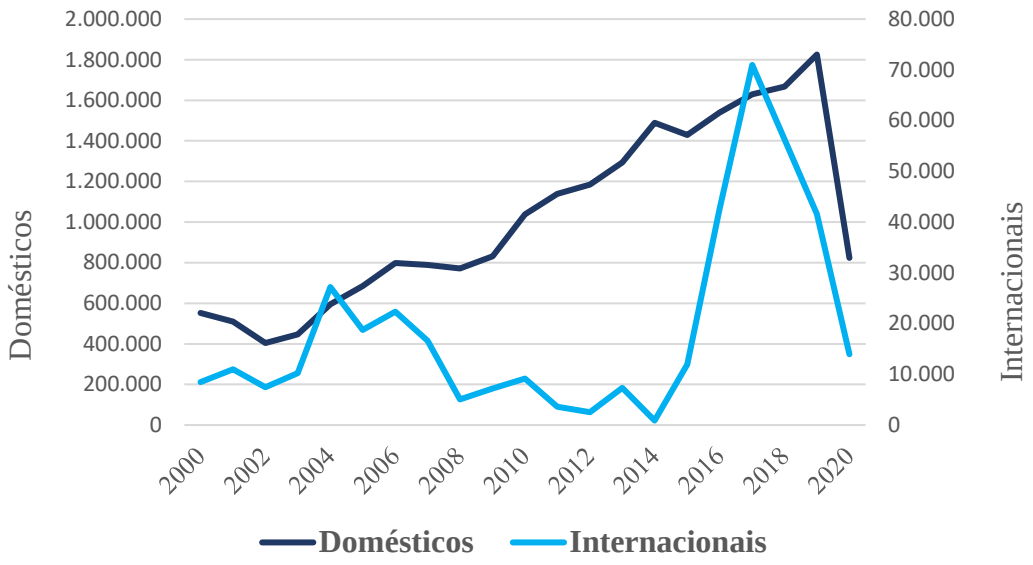
> Esse, no entanto, é aí tanto arena quanto também ator, a partir ou para onde são canalizadas demandas e onde não existe como entidade autônoma e homogênea. É arena quando, através do aparelho estatal, é poder constituído que possibilita a concretização institucional-legal de uma determinada política, assim como quando possui domínios diversos cuja apropriação total ou parcial favorece negociações no seu interior e fora dele. E é ator, tanto como constituição periódica de uma determinada hegemonia dirigente, quanto como hegemonia dominante. Enquanto essa é referida, no capitalismo, ao caráter estrutural de classes, aquela representa sua direção periódica. (2006, p.303)

O espaço urbano produzido em função das políticas públicas de turismo é também o palco de onde emanam novas demandas por outras políticas que atendam mais que aos interesses do estado capitalista. Compreender a produção do espaço urbano a partir da implementação de políticas públicas de turismo é compreender o papel do Estado enquanto produtor de ambos. Os percursos estabelecidos pelas políticas de turismo no Brasil caminharam para a descentralização de sua execução, mas mantiveram centralizados os processos de criação e implementação, fortalecendo o caráter "estadocêntrico" das referidas políticas. O turismo é um fenômeno sobretudo urbano, cidades são emissoras e outras cidades são receptoras dos fluxos de visitantes. Aí reside a importância de analisar o espaço produzido enquanto resultado desta atividade.

A cidade de Porto Seguro, por ser um importante destino turístico, a saber o segundo destino mais visitado depois da capital baiana, Salvador, está fortemente inserida no processo de (re)produção do capital, considerando que para a atividade turística o espaço torna-se mercadoria. "A organização territorial dos lugares turísticos não responde somente à lógica do lugar, do meio e da população local; ela é a reprodução dos atributos valorizados nos centros urbanos emissores (...)" (LUCHIARI, 1999, p.120).

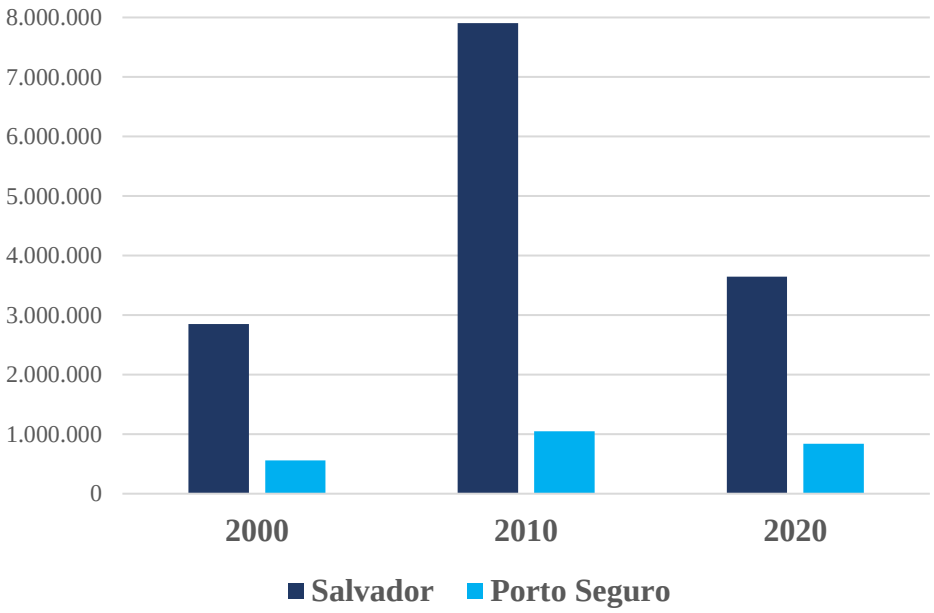
O fluxo de passageiros no Aeroporto de Porto Seguro no ano de 2019 alcançou a marca de 1.825.388 de embarques e desembarques em voos domésticos, superando os números dos anos anteriores. Em 2020, com a pandemia de coronavírus e as limitações impostas pelas regulamentações sanitárias houve uma queda expressiva no número de voos, o mesmo ocorreu em relação ao Aeroporto Internacional de Salvador no período indicado (ver Figuras 6 e 7). O setor de transportes e logística configura-se como importante serviço de suporte às atividades do turismo, cuja demanda implica na ampliação e instalação de infraestruturas rodoviárias e aeroportuárias, atraindo assim mais investimentos para as localidades atendidas.

Figura *6* - Número de embarques e desembarques domésticos e internacionais no Aeroporto de Porto Seguro-Bahia, entre os anos 2000 e 2020.



Fonte: Elaborado com dados da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), 2022.[17]

Figura *7* - Número de embarques e desembarques no Aeroporto Internacional de Salvador e no Aeroporto de Porto Seguro nos anos 2000, 2010 e 2020.



Fonte: Elaborado com dados da ANAC, 2022.

[17] Dados disponíveis em: https://www.gov.br/anac/pt-br

Enquanto muitos centros emissores se estabeleceram como lócus de produção, Porto Seguro vive em parte da mercantilização de seus recursos naturais, de sua paisagem e cultura. As políticas de turismo são políticas públicas que buscam promover não só o desenvolvimento de infraestrutura logística, como reduzir as disparidades regionais atendendo a localidades antes remotas e de difícil acesso e promovendo a integração e fortalecimento dos centros urbanos locais. A construção de um novo aeroporto na Costa do Descobrimento é um exemplo de política de investimento em infraestrutura que vai expandir as possibilidades de desenvolvimento na região, ampliando a capacidade de movimentação de pessoas e mercadorias, e atraindo mais investimentos que podem contribuir com a geração de emprego e renda. Por outro lado, alguns empreendimentos de impacto expressivo como neste caso, acabam estimulando a especulação imobiliária e outros processos decorrentes que podem deslocar parte da comunidade para locais de infraestrutura básica precária.

CAPÍTULO II - MÉTODO E PROCEDIMENTOS

2.1 Definição da metodologia

A escolha do método está intrinsecamente relacionada aos objetivos propostos pela pesquisa. Especificar os caminhos teóricos e metodológicos que se decide adotar é de suma importância para que os processos e resultados sejam compreendidos. Não há neutralidade do pesquisador na definição de um método, todo o contexto histórico e social em que este se insere exerce influência, ainda que de forma inconsciente, sobre sua decisão. A relação do pesquisador com a pesquisa é em si, dialética: "Com efeito, antes de influenciar a sociedade com suas pesquisas, o pesquisador é ele mesmo por elas influenciado. Vive cercado pelos interesses, pontos de vista, ideologias que animam a sociedade." (LAVILLE E DIONNE, 1999 p.60).

As metrópoles e os grandes centros urbanos protagonizam um acervo significativo de estudos e pesquisas nas universidades e institutos, no entanto a descentralização do processo de industrialização que começou a ocorrer nas últimas duas décadas no Brasil[18], impulsionou o desenvolvimento e crescimento econômico de vários núcleos urbanos localizados tanto no interior como no litoral do país, favorecendo inclusive a intensificação dos movimentos migratórios de retorno da população local que havia se deslocado em busca de oportunidades nas grandes cidades. Esse fenômeno contribuiu para elevar a categoria de muitas pequenas cidades aumentando o número de cidades médias no Brasil. Desta forma surge a necessidade de compreender melhor a dinâmica urbana e econômica desses novos núcleos que passam a compor o cenário urbano nacional.

Como cidade média, cuja economia baseia-se principalmente no turismo, Porto Seguro apresenta uma dinâmica econômica característica desta atividade envolvendo a exploração e mercantilização da natureza, dos espaços construídos e dos símbolos históricos e culturais, além de contar com a oscilação dos fluxos de consumidores em decorrência do caráter sazonal do turismo. Um outro quesito importante característico do espaço urbano turístico é a fragmentação do mesmo induzida pela desigual distribuição de renda e alocação de capital.

Para responder à pergunta orientadora desta pesquisa que indaga de que forma o circuito econômico do turismo condiciona a produção dos espaços públicos na cidade de Porto Seguro foram selecionadas como local de estudo as praças do Relógio e da Bandeira. Restringir-se a

[18] Ver SABOIA, J. Desconcentração industrial no Brasil nos anos 90: um enfoque regional. Disponível em: http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/3413.

esses espaços públicos partiu do entendimento do que CORRÊA (2000, p.36) define como processo espacial, "[...] um elemento mediatizador que viabiliza que os processos sociais originem as formas espaciais." O processo espacial tomado para a delimitação desses espaços é o de centralização, cuja forma espacial resultante é a área central. (idem, p.37).

A pesquisa, de caráter exploratório e descritivo, cujos resultados pressupõem para a análise uma abordagem dialética com perspectiva crítica, considerou que o espaço urbano, objeto desse estudo é compreendido, a partir dos critérios propostos por Corrêa (2000), como um espaço simultaneamente fragmentado e articulado, reflexo e condicionante social. Além da definição de um percurso teórico foram delimitadas as técnicas de observação direta e indireta com aplicação de questionário aos comerciantes que atuam nas praças, com o objetivo de selecionar o objeto de pesquisa e coletar dados sobre o mesmo. As limitações impostas pelo contexto de pandemia influenciaram nos processos de coleta de dados desta pesquisa, uma vez que o comércio havia a pouco retomado suas atividades[19] com a flexibilização dos mecanismos de controle do coronavírus.

2.2 Procedimentos

Após a delimitação do espaço onde a pesquisa seria realizada foram realizadas três incursões aos locais, uma em cada turno do dia, com o objetivo de observar sistematicamente os fluxos de pessoas nos diferentes períodos, fazer o registro fotográfico e inventariar o número de estabelecimentos comerciais e trabalhadores ambulantes que circulavam em cada momento. Os dados demográficos e econômicos foram coletados nas bases de dados disponibilizadas pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Foi realizada uma pesquisa documental junto à Superintendência de Concessões da Prefeitura Municipal, com fins de confirmar o inventário obtido em campo comparando-o com os registros dos comerciantes cadastrados. Para a seleção da amostra sobre a qual foram aplicados os questionários, inicialmente foi realizada a delimitação do público-alvo através dos registros obtidos junto à Prefeitura, restringindo-o aos comerciantes das praças e de seu entorno, e a partir daí foram definidos os critérios de inclusão e de exclusão para os grupos de comerciantes que responderam ao questionário da pesquisa:

[19] Em outubro de 2020, o município de Porto Seguro reabre o comércio com a autorização de atuação dos trabalhadores ambulantes mediante recadastramento e sob a garantia de manutenção de medidas preventivas ao contágio por coronavírus.

Critérios de inclusão:

- Ser proprietário(a) de comércio fixo ou ambulante atuando em uma ou em ambas as praças de forma legalizada, com cadastro atualizado e autorização obtida junto à Superintendência de Concessões, e/ou,
- exercer uma das seguintes atividades características do turismo (conforme Classificação Nacional de Atividades Econômicas – CNAE): hotéis e similares, restaurantes e similares, agências de viagens e similares, e/ou
- exercer atividade de comércio de artigo de vestuário e/ou souvenir que utilizem nomes, imagens ou façam referência explícita aos destinos turísticos localizados no município de Porto Seguro.

Critérios de exclusão:

- Não possuir cadastro e autorização para o exercício da atividade comercial, e/ou
- exercer atividades que não se relacionem de forma direta com o turismo, e/ou
- ser comerciante ambulante sazonal (atua apenas durante o verão ou apenas em eventos públicos).

O projeto desta pesquisa foi submetido ao Conselho de Ética em Pesquisa da Universidade Federal do Sul da Bahia[20] e recebeu parecer favorável à sua execução em fevereiro do ano de 2021.[21]

O questionário de pesquisa, elaborado na forma de escala Likert de cinco níveis, foi aplicado em campo e também disponibilizado em formato de formulário via aplicativo de mensagens aos comerciantes que afirmaram não poder responder naquele momento específico uma vez que estavam em horário de trabalho. Esse modelo de questionário foi escolhido considerando a facilidade de compreensão que apresenta para o respondente e pela possibilidade de contemplar parte dos cenários de respostas possíveis evitando a prolixidade de uma resposta a perguntas diretas abertas. O objetivo do questionário foi o de identificar a existência de possíveis conflitos entre comerciantes, entre estes e o poder público, e entre comerciantes e o público que frequenta as praças. Foi considerada a divisão dos segmentos de comércio em lojistas, proprietários de barracas e/ou tripés, ambulantes e proprietários de *food-trucks*. A opção pela aplicação de questionários justifica-se pelos seguintes motivos:

1º A maior parte dos dados que era preciso obter com os questionários eram de natureza objetiva.

[20] Certificado de Apresentação de Apreciação Ética - CAAE nº 39143620.6.0000.8467

[21] Parecer nº 4.537.901

2º Considerando uma das vantagens apontadas por Gil (1999, p.122), o questionário "não expõe os pesquisadores à influência das opiniões e do aspecto pessoal do entrevistado."
3º Os questionários poderiam ser entregues impressos e pessoalmente.
4º O questionário poderia ser disponibilizado por link via aplicativos de mensagens ou endereço eletrônico.
O Termo de Consentimento Livre e Esclarecido -TCLE[22] foi entregue junto com o questionário a cada entrevistado, em duas vias, sendo uma delas recolhida a assinatura e ficado em posse da pesquisadora. Em alguns casos o TCLE foi lido para o entrevistado de forma a esclarecer os objetivos da pesquisa, explicar as implicações legais acerca de possíveis prejuízos de em função da mesma, e assegurar o resguardo da identidade do participante.

Os questionários desta pesquisa foram submetidos a 25 comerciantes, dos quais 21 foram aplicados in loco pela pesquisadora em três datas momentos distintos do dia: sexta-feira à noite (18h às 21h), sábado pela manhã (10h às 12h) e domingo à tarde (15h às 17h). Dez questionários foram disponibilizados via link do Google Formulários aos comerciantes que alegaram não poder responder naquele momento, uma vez que estavam em horário de trabalho e disponibilizaram contato de telefone recebendo de imediato o link. Destes últimos foram devolvidas apenas 4 respostas, totalizando 25 respostas ao questionário dessa pesquisa. Os respondentes com idade entre 36 e 55 anos representaram 68% da amostra, entre 18 e 35 anos, 24%. A faixa etária entre 56 e 65 anos foi verificada em apenas duas respostas ao questionário.

Tabela *3* - Número de respostas ao questionário por segmento comercial.

Segmento	**Nº de respondentes**
Ambulante	7
Quiosque	3
Food-truck	5
Lojista	5
Total	25

Fonte: Dados da pesquisa

Os itens do questionário[23] que foram formulados com base na escala Likert de cinco pontos compreendem um conjunto de questões que abordam infraestrutura das praças, público atendido pelo comércio local, público que frequenta as praças, participação dos comerciantes

[22] Ver ANEXO B
[23] Ver Anexo A.

nos processos de tomada de decisões acerca do espaço público e situações que interferem negativamente e que favorecem as atividades do comércio local.

As questões que compõem o questionário de pesquisa buscam responder ao objetivo específico de identificar e analisar as tensões entre comércio formal e informal e seu efeito na produção dos espaços públicos da cidade de Porto Seguro, os itens relacionados à infraestrutura das praças foram elaborados considerando que o Estado na instância do poder público municipal é responsável direto pela instalação e manutenção do espaço público e dos equipamentos que o compõem, portanto compreender se este papel está sendo desempenhado de forma satisfatória para um grupo que explora economicamente desse espaço e de sua infraestrutura pode indicar um caminho para a compreensão da relação entre as partes. Inicialmente o questionário coleta dados como idade, para compor a faixa etária dos comerciantes - apenas a título de informação complementar, também o bairro onde cada comerciante reside, esta última informação comporia uma cartografia de origem desses trabalhadores com o intuito de verificar o grau de fragmentação do espaço nesse sentido. No entanto, os dados obtidos mostraram uma concentração das residências dos comerciantes no centro da cidade e em bairros do entorno. Os itens do questionário foram codificados em uma escala de 1 a 5 (ver quadro 1), para que fossem então tratados em software livre de programação estatística[24] e sintetizados visualmente em uma escala gráfica com a seguinte configuração:

Quadro 1 - Codificação das respostas de acordo com a escala Likert.

CÓDIGO	GRAU DE CONCORDÂNCIA	GRAU DE FREQUÊNCIA
1	Discordo totalmente	Nunca
2	Discordo parcialmente	Ocasionalmente
3	Indiferente	Raramente
4	Concordo parcialmente	Frequentemente
5	Concordo totalmente	Muito frequentemente

Fonte: Elaboração própria.

[24] O software R Studio foi utilizado para tratar os dados obtidos através dos itens constantes no questionário elaborados com a escala Likert de cinco pontos.

CAPÍTULO III - DINÂMICAS ECONÔMICAS E A PRODUÇÃO DOS ESPAÇOS PÚBLICOS NA CIDADE DE PORTO SEGURO

3.1 A produção e o consumo no/do espaço público

Pensar a cidade enquanto totalidade implica considerar todas as dimensões da vida urbana, o que inclui a dimensão econômica. A partir da compreensão dos processos que levam à formação do espaço urbano, é possível identificar uma complexa dinâmica de produção e reprodução do capital que é geralmente sintetizada em ciclos de produção, circulação e consumo de bens e serviços; neste ciclo, o espaço urbano se torna, ele mesmo, um produto. A divisão do trabalho dentro da cidade tem como consequência a fragmentação do espaço urbano; um aspecto importante desta fragmentação é a diferença de renda entre as pessoas, o seu comportamento de consumo, e a hierarquia dos setores econômicos que acaba definindo o perfil da mão de obra requisitada.

O espaço urbano é fragmentado e hierarquizado de acordo com a sua especialização econômica e inserção no meio técnico científico e informacional. Dentro da cidade se conectam de formas mais ou menos eficientes os fragmentos territoriais, que são consequência dos diferentes tipos de uso do solo e da quantidade de capital aplicado e produzido em cada parcela do espaço. Os meios de transporte, a acessibilidade, a rede de internet e telefonia, o movimento de pessoas, informações e mercadorias são os meios que articulam os fragmentos do espaço urbano.

A dinâmica fragmentação-articulação permite inferir que os espaços da cidade que funcionam como pontos de união desses fragmentos são os espaços públicos: neles estão os pontos de ônibus, as áreas verdes, o banco para o descanso, o ponto de encontro e o momento de pausa. A produção desses espaços está relacionada à produção e reprodução das relações sociais e espaciais que ocorrem nas cidades e o consumo nos espaços públicos depende dos serviços e equipamentos disponíveis, da renda do consumidor e da disposição do mesmo em despender de sua renda para consumir.

A noção de espaço público aparece geralmente em oposição à de espaço privado, no entanto a dinamicidade dos espaços públicos urbanos e das relações socioespaciais que se dão neles conferem ao termo múltiplos sentidos que vão variar conforme a época e os campos de estudos que sobre ele se debruçam. É certo que o limite entre o público e o privado tem se tornado cada vez mais tênue e difuso, o espaço público não é tão somente o espaço físico que está sob domínio público, muitos espaços privados mantém áreas de acesso livre:

> Certos espaços com um estatuto jurídico ou gestão privada são, de facto, espaços públicos, entradas de edifícios, cafés, centros comerciais, gares de transportes, parques de diversões, temáticos, estádios de futebol etc., no sentido de que o seu uso é praticamente livre para todos, mas, reciprocamente, muitos destes domínios públicos não são acessíveis a todos, porque o seu direito de uso é condicionado pelo pagamento de entradas, por exemplo, ou reservado aos seus residentes.
> (MATOS, 2010 p.19)

Existem ainda os espaços públicos institucionais onde o livre acesso não exime o público das formalidades e burocracias que lhes são inerentes, por exemplo "[...] as repartições públicas governamentais em todas as suas instâncias, hospitais e locais militares como sendo alguns dos principais exemplos de espaços atrelados ao Estado." (LOBODA, 2009 p.35).

De acordo com Serpa (2004), o espaço público é em si o espaço da ação ou da possibilidade da ação política. A dimensão abstrata do espaço público pode ser considerada dentro do que Arendt[25] e Habermas[26] (2010;1962) chamam de esfera pública. Existem relações sociais e espaciais que só ocorrem dentro dessa esfera de vida pública, que para Arendt não pode ser dissociada de vida política. O espaço público enquanto materialidade espacial é um domínio contido na esfera pública, Borja (2003) afirma que além da dimensão material o espaço público é o lugar onde a sociedade encontra representação e expressão política. Para SERPA,

> É a esfera pública que nos reúne na companhia uns dos outros, mas é ela também que evita que colidamos uns com os outros. O difícil em ter de suportar a sociedade de massa não é tanto a quantidade de gente que ela abarca, mas o fato de que o mundo perdeu literalmente a força de juntar essa imensa quantidade de indivíduos, dialeticamente relacionando-os e separando-os, como o fazia em passado recente (2011, p.36).

Nas cidades contemporâneas a dimensão simbólica do espaço público é cotidianamente ressignificada através dos diversos usos que se alternam ou se sobrepõem sobre o mesmo. Lugar de encontro, de manifestação política, de práticas desportivas, comércio, visitação, e para alguns apenas lugar de passagem, os espaços públicos remodelam-se junto à cidade.

O espaço público existe sob normas de convivência e seu uso pressupõe a prática de uma etiqueta social que promova uma relação amistosa entre os cidadãos que o frequentam. Sob a administração do poder público institucionalizado, "as ordenanças cívicas cada vez mais numerosas estabelecem as estruturas dentro das quais o movimento do cidadão pode se desenvolver. Câmeras de vigilância, ou espaços de trânsito privatizados, limitam a aparência

[25] ARENDT, H. A Condição Humana. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2010.

[26] HABERMAS, Jürgen. Mudança Estrutural da Esfera Pública: investigações quanto a uma categoria da sociedade burguesa. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1984 [1962].

de possíveis conflitos em espaços públicos." (LACAMBRA e DiMONTE, 2016 p.128, tradução nossa)[27]. Apesar de mediado pelo estado, Rizzo afirma que: "O espaço não é simplesmente o domínio do Estado que o administra, ordena e controla (representações do espaço), mas é sempre uma interação dinâmica e fluida entre o local e o global, o individual e o coletivo, o privado e o público, e entre a resistência e dominação." (2005, p.13, tradução nossa)[28]. É nos espaços públicos que se manifesta a vida da cidade, portanto suas configurações físicas e simbólicas variam conforme diversas forem as realidades urbanas em que os mesmos se inserem.

Na dinâmica econômica urbana, os espaços públicos são geralmente apropriados para atividades de lazer e recreação, atividades comerciais, e circulação de pessoas e mercadorias. Essas atividades que envolvem o uso dos espaços públicos urbanos são também atividades de consumo desses espaços. O valor de uso dos espaços públicos é definido pelo conjunto de atividades ali desenvolvidas que, por sua vez, dependem de infraestrutura e/ou equipamentos que estejam disponíveis. Dessa forma, um banco ou a sombra de uma árvore podem influenciar na maneira como aquele espaço será apropriado e/ou consumido. Outros fatores estruturais devem ser considerados, tais como segurança, iluminação e acessibilidade. Esses fatores reunidos são decisivos quando se trata do consumo do espaço, pois tanto a circulação como a permanência das pessoas no espaço público podem ser por eles determinadas.

O espaço público é produto, e também é lócus de produção: Produto a partir dos fatores que juntos determinam a sua construção, e espaço de produção de acordo com as formas de uso e de consumo que nele se estabelecem. Ao considerar as atividades comerciais que ocorrem nos espaços públicos urbanos é possível compreender os aspectos relacionados ao consumo dos mesmos e suas características. Nos espaços públicos turísticos pode ser encontrada uma diversidade de produtos e serviços comerciais, estes tanto atendem como criam necessidades para o público que está geralmente na prática de atividades de lazer.

Vendedores ambulantes e lojas de comidas, bebidas e souvenirs formam um grupo comercial que tem o mesmo público-alvo: o turista. Harvey (2005, p.28), diz que no caso da

---

[27] "Las cada vez más numerosas ordenanzas cívicas establecen los marcos en los que se puede desarrollar el movimiento ciudadano. Cámaras de vigilancia, o espacios de tránsito privatizados, limitan la aparición de los posibles conflictos en el espacio público." (LACAMBRA e DiMONTE, 2016 p.128)

[28] El espacio no es simplemente el dominio del Estado que lo administra, ordena y controla (representaciones del espacio), sino siempre dinámica y fluida interacción entre lo local y lo global, lo individual y lo colectivo, lo privado y lo público, y entre resistencia y dominación. (RIZZO, 2005 p.13)

cidade turística o que é comercializado é o que se produz, mercadoria ou serviço, através do uso da terra e de seus recursos e não a terra em si. Todos esses atores, comerciantes e consumidores, no ato de consumo no espaço, consomem e produzem o próprio espaço, corroborando com o que diz Cruz, para quem o turismo é a atividade econômica que consome espaço: "(...) Esse consumo se dá através do consumo de um conjunto de serviços, que dá suporte ao fazer turístico" (1999, p.14).

Enquanto atividade que se desenvolve em escala global, o turismo tem a bastante tempo participado direta ou indiretamente do processo de produção do espaço urbano dos lugares. Marcadamente em países periféricos, a turistificação dos territórios foi, e tem sido utilizada como ferramenta de indução do crescimento econômico através da exploração das paisagens e cultura locais e consequente desenvolvimento de núcleos urbanos para manter a infraestrutura básica necessária à prática do turismo: hospedagem e lazer.

Os países de urbanização tardia desenvolvem e vivenciam a atividade turística de forma distinta dos países centrais, os de urbanização pioneira. De acordo com Cruz (1998, p.37) os núcleos urbanos, como acontece em muitas cidades nos países centrais, podem ser preexistentes ao desenvolvimento do turismo e neste caso "[...] podem ser incorporados, espontaneamente, ao circuito das localidades turísticas [...]", ou podem ainda "[...] induzir o desenvolvimento do turismo, caso esta incorporação espontânea não ocorra [...]". No litoral brasileiro é muito comum que ocorram casos em que a atividade turística precede o processo de constituição do núcleo urbano, caso em que a cidade de Porto Seguro, Bahia é dada como exemplo por Cruz (1998).

Alguns trabalhos de pesquisa, no âmbito das ciências humanas e sociais, têm contribuído para a análise e construção do conhecimento acerca da complexa interação entre turismo e espaço urbano. Complexa porque o turismo se manifesta enquanto fenômeno urbano e social, e vive através da exploração de bens subjetivos a despeito da materialidade de suas consequências. Ao analisar as implicações sociais do projeto de refuncionalização da zona portuária da cidade do Rio Janeiro, Santos e Elicher (2013), apontam importantes questões acerca da turistificação da cidade, que já é reconhecida como destino internacional, e atentam-se para um contexto de consolidação da cidade como receptora de grandes eventos esportivos, - tais como as Olimpíadas que ocorrerão em 2016 - : "Para tanto, a cidade obedece a um movimento maior, que é da competição entre os lugares, sob a pretensa promoção do desenvolvimento, cujo objetivo primeiro é atender às novas demandas de turistas interessados em consumir os eventos esportivos e a cidade." (SANTOS E ELICHER, 2013, p. 662).

A transformação dos espaços públicos urbanos com vistas a atender o mercado do turismo é uma prática que se mostra comum em muitos países da América Latina; geralmente essas transformações são planejadas e patrocinadas pelo Estado e por agentes privados interessados na reprodução do capital que acompanha a produção do espaço urbano: "Trata-se de um pacto que ao final das contas dá maior visibilidade ao lugar a fim de que se atraiam os investidores privados." (SANTOS E ELICHER, 2013, p. 664).

As parcerias público-privado são comuns quando envolvem a atividade turística: uma atividade que se baseia sobretudo no consumo das paisagens e que tem levado os lugares a homogeneização dos espaços a ela destinada requer que estes sejam previamente estruturados para que se implementem as estruturas e/ou práticas que darão o retorno do capital investido. HIERNAUX E GONZALEZ, destacam que: "Para os nossos países, é claro que um interesse empresarial só pode ter êxito se for precedido de uma intervenção estatal destinada a regular o funcionamento dos centros históricos." (2014, p.61, tradução nossa)[29] . Essa intervenção estatal baseada principalmente em mudanças na infraestrutura urbana tem atuado em muitos casos em que a transformação dos lugares implica na exclusão dos moradores locais.

> O que não se discute é a maneira como estas novas áreas incorporarão as necessidades gerais da população por novas áreas de lazer e entretenimento, já que se trata de áreas que tendem a possuir um caráter elitizado de acesso. O que acontece de fato é o desenvolvimento de um projeto que a priori é pensando para atender a uma nova demanda por habitação de uma classe já favorecida da sociedade. Além disso, o lazer é pensado para aqueles que irão morar nestas áreas, os novos residentes, e os turistas que certamente visitarão a cidade na época dos grandes eventos. (SANTOS e ELICHER, 2013 p. 669)

As intervenções em espaços públicos com vistas a atender à demanda do turismo são apoiadas por argumentos comuns ainda que em contextos sociais e urbanos diferentes, Baños Francia (2014) analisa a relação entre turismo, identidade e espaço público a partir de três intervenções urbanas realizadas em espaços públicos da cidade de Puerto Vallarta, México:

> Nas três intervenções, destaca-se o protagonismo do marketing turístico na montagem dos novos objetos construídos, relegando as experiências e aspirações dos moradores, que não foram contemplados para a implementação das referidas políticas de turismo, decididas na esfera governamental, sob o argumento do benefício social das obras e destinação de recursos milionários para sua execução. Com isso, a percepção pública de desapropriação foi reforçada no cotidiano do espaço urbano, com ações de benefício para os "turistas" em detrimento da população local. (2014, p.494, tradução nossa)[30]

[29] "Para nuestros países, es evidente que un interés empresarial solo puede tener éxito si es precedido por una intervención estatal destinada a regular el funcionamiento de los centros históricos."

[30] "En las tres intervenciones destaca el papel protagónico de la mercadotecnia turística en el ensamblaje de los nuevos objetos construidos relegando las vivencias y aspiraciones de los residentes, quienes no fueron

Nesse caso, a reestruturação dos espaços públicos, para oferecê-los como produto, com o objetivo de relançar a cidade de Vallarta no circuito turístico, não buscou manter a identidade do lugar em nome da homogeneização que atende tão somente aos interesses do chamado turismo de massa. "Essa nova leitura faz parte das tendências globais de simular espaços que geram paisagens homogêneas e garantem a realização do imaginário do turista contemporâneo."[31] (2014 p. 492).

Ao propor transformações nos espaços públicos dentro de um circuito turístico, os agentes envolvidos precisam construir um ideal no imaginário da população local buscando convencê-la de que as intervenções propostas trarão benefícios a todos. Para isso, fazem uso de todo um aparato de marketing que veicula simulacros de um plano urbano/urbanístico nos meios de comunicação com cenários fictícios.

A criação de um itinerário turístico na cidade de Rosário, na região central da Argentina, consistiu no uso e reestruturação dos espaços públicos de forma a se submeter ao processo de hegemonização dos espaços do turismo, e os instrumentos discursivos utilizados para validar esse processo foram analisados por Vera et al. (2016, p.202, tradução nossa)[32] que afirmam: "O espaço público é um ambiente privilegiado para investigar as transformações materiais urbanas, a configuração dos imaginários e representações sobre a cidade e os novos modos de vida que operam no limiar".

Através da análise dos recursos discursivos utilizados ao longo dos anos para validar as intervenções nos espaços públicos da cidade e os autores consideraram investigar os significados que o Estado ou poder político atribuem a esses espaços e como eles são imaginados no contexto do planejamento urbano: "É delineada a ideia de um espaço público de qualidade, capaz de sustentar benefícios ambientais e tornar-se um instrumento de requalificação e hierarquização de determinados pontos da cidade."(VERA et al., 2016 p.204,

considerados para la implementación de dichas políticas turísticas, decididas en la esfera gubernamental, bajo el argumento del beneficio social de las obras y destinando fondos millonarios para su ejecución. Con esto, se reforzó la percepción ciudadana de despojo en la vivencia cotidiana del espacio urbano, con acciones de beneficio para los "turistas" en detrimento de la población local."

[31] "Esta nueva lectura se inscribe en las tendencias globales por simular espacios que generen paisajes homogéneos y aseguren el cumplimiento de los imaginarios de los turistas contemporáneos." Caso paradigmático de *disneyficação.*

[32] "El espacio público resulta un escenario privilegiado para indagar las transformaciones urbanas materiales, la configuración de imaginarios y representaciones sobre la ciudad y los nuevos modos de vida que operan en los umbrales."

tradução nossa)[33], esses fragmentos urbanos privilegiados consistem em áreas que devem ser integradas ao circuito turístico, "Esses componentes levantam a ideia de planejamento e construção do espaço público que é executado por fragmentos e partes da cidade, sem uma ideia subjacente de totalidade, (...)." (VERA et al., 2016 p.204, tradução nossa)[34].

A reestruturação dos espaços públicos às margens do rio Paraná, consolidou a imagem da cidade de Rosário como destino turístico. É importante considerar que os espaços públicos urbanos, ainda que em cidades turísticas, continuam sendo espaços de exercício da cidadania, e são os espaços onde as práticas sociais entre os residentes devem ocorrer de forma mais efetiva.

> O espaço público é o lócus onde a relação entre residência e turismo pode ser tensa. A diagramação de circuitos, roteiros e locais planejados para o turista afeta o estilo de vida do próprio citadino, que ao se apropriar deles muitas vezes passa pela experiência de ser turista em sua cidade (VERA et.al., 2016, p.210, tradução nossa)[35]

A reestruturação e/ou criação de espaços públicos com o objetivo de atrair turistas não é realidade de todos os lugares onde predomina essa atividade econômica, a exemplo de Cancún, no México, onde o turismo de praia é priorizado e a criação de espaços públicos foi relegada a segundo plano no projeto urbano. Ferreira e Ferreira apontam que os espaços públicos de Cancún consistem em:

> Os parques e áreas esportivas pouco utilizadas pela população como locais de encontro social, e que apresentam grande deterioração na infraestrutura e manutenção; e as praias que mais frequentemente excluem a população local por hotéis particulares para oferecer uso exclusivo aos turistas. (2015, p. 66, tradução nossa)[36]

A escassez de espaços públicos apropriados pela população local gerou problemas relacionados à falta de identificação dos moradores com os poucos espaços existentes.

As autoras analisaram a zona desportiva e o parque municipal e as praias públicas. A infraestrutura desportiva foi considerada insuficiente para atender o contingente populacional e suas condições de precárias infraestruturas repeliam os moradores. A degradação também foi constatada no parque da cidade que se tornaram áreas perigosas onde a prática de delitos era

---

[33] "Se bosqueja la idea de un espacio público de calidad, capaz de sostener beneficios ambientales y de constituirse en una herramienta para la recualificación y la jerarquización de ciertas partes de ciudad."

[34]" Estos componentes plantean la idea de una planificación y construcción del espacio público que se ejecuta por fragmentos y partes de la ciudad, sin una idea de totalidad subyacente, (...)."

[35] "El espacio público es el locus donde se pueden tensar las relaciones entre residencia y turismo. La diagramación de circuitos, itinerarios y lugares planificados para el turista repercute en el estilo de vida del propio habitante de la ciudad que al apropiarse de ellos muchas veces tiene la experiencia de ser turista en su ciudad."

[36] Los parques y zonas deportivas poco usados por la población como lugares de encuentro social, y que muestran un gran deterioro en la infraestructura y mantenimiento; y las playas que con mayor frecuencia excluyen a la población local por los hoteles privados para ofrecer al uso exclusivo a los turistas.

recorrente: “Como mostra o referido planejamento em três décadas, as políticas públicas não consideram importante o cuidado e a criação do espaço público na cidade. Os poucos espaços dedicados a parques e áreas esportivas ficam abandonados e escuros, cheios de mato.” (FERREIRA e FERREIRA, 2015 p.78, tradução nossa)[37]. Mesmo as praias públicas, em comparação com as que estavam sob domínio da zona hoteleira, não possuíam infraestrutura que pudesse atender a toda a população.

O urbano produzido, para o turismo e pelo turismo, tem cores, luzes e formas pensadas para atender a uma demanda que não é local e nem permanente. No entanto, mesmo essa demanda flutuante, não fixa, sazonal, também produz o espaço urbano por onde passa, através de suas práticas socioespaciais. “A produção que realiza pode ser tanto material, como quando adquire um edifício e o transforma em residência temporária, como simbólica quando marca o espaço a partir dos seus interesses, do seu estilo de vida, etc.” (HIERNAUX e GONZALEZ, 2014 p.63, tradução nossa)[38].

As residências para temporada fazem parte do crescimento físico do espaço urbano, geralmente são construídas em áreas privilegiadas da cidade, refletindo a fragmentação do uso do solo urbano. Varajão e Diniz (2014), em seu trabalho sobre turismo e produção do espaço em Lavras Novas, distrito de Ouro Preto, Minas Gerais, investigou a evolução do uso do solo ao longo de quatro décadas e concluiu que a produção do espaço urbano se deu diametralmente ao crescimento populacional. Ou seja, houve expansão do espaço físico promovida pela urbanização turística, mas não houve aumento populacional correspondente:

> Comparando o crescimento populacional com a expansão da área construída do núcleo urbano, constata-se que o aumento da população que era de 681 habitantes em 1991 (VIEIRA FILHO, 2005) e 922 em 2010 (IBGE, 2010) ficou muito atrás do aumento das construções, que se multiplicou em 3,4 vezes. Estes dados corroboram a hipótese de que a expansão urbana de Lavras Novas se deu em função do turismo, principalmente a partir de construções, como estabelecimentos de hospedagem e de restauração, voltadas para uma população flutuante em detrimento de funções residenciais que seriam destinadas à população fixa. (VARAJÃO e DINIZ, 2014 p.86)

A produção do espaço urbano, pelo e para o turismo, em diferentes contextos, parte de ações e processos por vezes distintos, mas sempre direcionados a atender os anseios do capital.

---

[37] “Como dicha planeación en tres décadas muestra, la política pública no considera importante el cuidado y la creación de espacio público en la ciudad. Los escasos espacios dedicados a parques y zonas deportivas quedan abandonadas y oscuras, llenas de maleza.”

[38] La producción que realiza puede ser tanto material, como por ejemplo cuando él adquiere una construcción y la transforma en residencia temporal, como simbólica cuando marca el espacio a partir de sus intereses, su estilo de vida, etc.

No entanto, mesmo nessas realidades distintas há pontos que coincidem e que podem ser considerados consequências do processo de produção: a apropriação do espaço público é uma atividade indispensável à prática do turismo e pode levar à elitização dos espaços e exclusão da população local. Os processos de transformação dos lugares, com inserção e substituição de infraestrutura, são geralmente patrocinados pelos acordos entre agentes públicos e privados que dão prioridade ao turista e que contribuem para a especulação imobiliária e conversão da paisagem urbana em mercadoria através de um processo de homogeneização dos espaços, dotando-os de estruturas correspondentes às de outras partes do mundo, em detrimento da valorização da identidade local.

A esse processo de homogeneização dos espaços pode-se tratar sob a perspectiva da disneyficação, termo mencionado por Harvey (1996)[39] ao abordar a questão do reencantamento com a natureza, onde a experiência com a mesma é convertida em mercadoria tornando-se objetivo do processo de mercantilização e disneyficação que consiste em manipular o espaço de forma a torna-lo aprazível, escondendo os conflitos ali existentes e modificando ou criando novos símbolos históricos e culturais sobre os já existentes tendo em vista atender às expectativas e anseios de um público-consumidor é uma forma de aniquilar a identidade dos lugares e garantir a expansão do capital.

A apropriação dos espaços públicos pelo turismo não implica necessariamente em que outros espaços serão criados para os residentes locais, mas sim que estes deverão compartilhar suas práticas nos mesmos, que são convertidos em espaços de consumo, destinados a atender um público efêmero cujas práticas sociais ali serão determinadas por seu poder aquisitivo. Para GONZÁLEZ et.al (2019) o espaço onde coexistem a atividade turística e o cotidiano local pressupõe diferentes práticas de uso e vivência do mesmo, "transformando os papéis tradicionais tanto da população residente quanto do espaço local."[40] (2019, p. 53).

[39] "But here we hit another problem: re-enchantment with nature is already a consumer item and a central aim of the commodification and Disneyfication of our experience of nature." (HARVEY, 1996 p.99) em: HARVEY, D. Justice Nature and the Geography of Difference. Oxford: Blackwell, 1996.

[40] "[...] la realidad socioespacial se presenta difusa, los espacios del turismo como los de la vida cotidiana se entretejen danto lugar a nuevas prácticas mixtas de uso y vivencia del espacio, transformando los roles tradicionales tanto de la población residente como del espacio local." González, Rodrigo; Merlos, Melisa y Contreras Moris, Florencia (2019). ***Post turismo en clave territorial. Una indagación teórica desde el diálogo posmodernidad-territorialidades*.** Aportes y Transferencias, 17(2), 49-64. ISSN 1669-8479

3.2 O lugar da praça e as praças do lugar

Da ágora grega aos espaços gradeados das grandes metrópoles, as praças sempre estiveram presentes no cenário urbano. Suas formas e funções variam no espaço e no tempo, e o seu caráter de espaço público é redefinido à medida em que novas formas de gestão e apropriação são desenvolvidas. A praça aparece ao longo da história das cidades e se estabeleceu desde o seu surgimento, enquanto importante espaço para as relações sociais, econômicas, políticas e culturais. Comumente associada à ideia de amenidade ambiental e de lazer ou descanso (Robba e Macedo, 2002 p.16-17), a praça pública pode ser definida a partir de diversas perspectivas, parece ser consenso, no entanto, de que se trata de um espaço aberto, de acesso livre, onde podem ser encontrados equipamentos básicos que contribuam para a permanência das pessoas a depender dos seus interesses. Quanto à etimologia:

> O termo 'praça' deriva do latim platea – rua larga –, designando na linguagem coloquial do Brasil um tipo particular de espaço público urbano – uma forma arquitetônica aberta. Pode-se observar o sentido comum nas línguas neolatinas, nas quais o termo 'praça pública' designa um lugar descoberto, uma área livre cercada de edificações e emoldurada por suas fachadas, as quais estabelecem os limites e, ao mesmo tempo, contêm as aberturas para o espaço exterior (VAZ, 2010, p. 233).

Presente em todas as cidades brasileiras, dos menores núcleos urbanos às grandes metrópoles, "nas cidades ocidentais elas são mesmo imprescindíveis, em face ao papel que desempenham na vida social das diversas sociedades nas quais se inserem [...]" (BOVO, 2009, p.109). Nas cidades brasileiras, as praças são elementos fundamentais no tecido urbano, muitas tornaram-se ao longo da história, espaços simbólicos, onde podem ser encontrados monumentos e/ou placas que exaltem algum acontecimento histórico importante e assim, contribuam para manter viva, na medida do possível, a memória da cidade (Caldeira, 2007 p.93). Vaz (2010, p.233) afirma que a função da praça deriva do uso que dela é feito na maior parte do tempo. Não há subversão de função em relação ao uso econômico das praças, historicamente elas se constituíram em muitos lugares como espaços de trocas comerciais, abrigaram e abrigam feiras livres e eventos diversos. A questão que se impõe é de que forma o uso econômico das praças, enquanto espaços públicos, pela atividade turística se relaciona com a produção das mesmas.

Constituídas como centralidades, nas cidades turísticas, as praças da região central podem estar incluídas nos roteiros de passeios como atrativos em si mesmas, fazendo parte da proposta de turismo urbano, ou como espaços de circulação dentro dos trajetos previamente definidos pelas agências de turismo ou pelos próprios turistas. Neste processo vivencia-se a dimensão espacial da praça, suas formas e os movimentos que compõem a sua paisagem. A

praça pública possui uma dimensão simbólica, marcando desde as experiências individuais às coletivas: os folguedos infantis, o primeiro encontro, a reunião entre amigos, o passeio em família, a festa, o discurso, as manifestações políticas e as lutas dos diversos grupos sociais. A praça é a vitrine da cidade, nela o que se expõe mostra-se a todos. Na praça da cidade turística os moradores e os turistas compartilham e compõem a sua simbologia de formas diferenciadas, uma vez que para um grupo ela é o espaço do cotidiano e para outro uma exceção à rotina.

As formas como o espaço das praças surgem variam nos diferentes cenários urbanos. Pode uma rua ou um largo, pelas formas de uso tornarem-se praças ou pode o planejador incluir no seu projeto urbanístico a construção desses espaços em locais a serem desapropriados. A praça pública é território, e como tal nela se dão as disputas explícitas e veladas da vida urbana: o banco que por segundos não pode ser ocupado, a sombra da árvore nos dias de sol, o espaço para expor mercadorias, a quadra de esportes. Alguns conflitos podem ser mediados por regulamentações quanto ao uso do espaço, outros são resolvidos no silêncio da civilidade compulsória e outros ainda nas concessões amistosas entre os lados.

3.3 Praça da Bandeira

No centro da cidade de Porto Seguro várias praças compõem a cena urbana, mas apenas duas delas estão inseridas no circuito econômico do turismo de forma efetiva: a praça da Bandeira e a praça do Relógio. Situadas a menos de um quilômetro de distância uma da outra (Figura 8), as duas praças diferem-se quanto às suas origens e processos de ocupação, no entanto, ambas participam da economia do turismo polarizando no centro da cidade o fluxo de turistas e concentrando uma gama de atividades comerciais voltadas para esse público. São lojas, quiosques, restaurantes, bares, barracas e automóveis comerciais – os foodtrucks – que constituem o atrativo, principalmente noturno para o turismo urbano na cidade. Além disso, muitas festividades ocorrem no entorno das duas praças, que fazem parte inclusive do circuito do carnaval de rua, dos festejos juninos e das festas de final de ano.

Figura *8* - Localização das praças da Bandeira e do Relógio no Centro da cidade de Porto Seguro-Bahia.



Fonte: Google Earth, 2022. Elaboração própria.

A praça da Bandeira (Figuras 9 e 10), situada na confluência entre a avenida Portugal e a rua São Pedro, tendo à Leste a Passarela do Descobrimento e a vista da foz do rio Buranhém, é rodeada por casarios de arquitetura de estilo colonial, dos quais em sua maioria é feito uso misto: residencial e comercial. O espaço onde hoje está a praça fazia parte da chamada Ponta de Areia, uma larga faixa de praia que ocupava o local e que antes da construção do cais se estendia até a área de embarque nas balsas para o distrito de Arraial d'Ajuda. Várias atividades comerciais se desenvolvem no entorno da praça, que é ocupado por 6 restaurantes, 4 lojas de roupas e acessórios de moda praia, 1 empório de artigos regionais (cachaça, pimentas, doces e outros), 1 loja de artigos de sex shop, 1 sorveteria, 1 bar e 1 brechó. A circulação na avenida Portugal é vetada aos veículos automotores, o que faz com que 2/4 do entorno da praça da Bandeira seja uma calçada que é ocupada por mesas dos restaurantes e por carrinhos de vendedores ambulantes.

Sobre a praça instalam-se duas barracas que comercializam pequenos artigos artesanais e por vezes artistas ambulantes estendem no chão uma lona e expõem à venda as suas pinturas e entalhes em madeira. Eventualmente a praça é ocupada por exposições artísticas, mostras de eventos de instituições como o Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial - SENAC. É no entorno da praça que as pessoas permanecem, ocupando as mesas dos restaurantes e visitando as lojas. O espaço arborizado da praça promove um conforto ambiental nos dias de calor e o pequeno coreto localizado em seu centro - resquício da época em que o prédio da prefeitura municipal funcionava no entorno - em conjunto com o casario em volta aludem às praças das pequenas cidades.

Com o desenvolvimento da atividade turística, os prédios residenciais foram cedendo seus pátios, salas e garagens para atividades comerciais e se tornaram construções de uso misto. Muitos comerciantes têm sua residência no fundo das lojas ou sobre elas. Algumas fachadas estreitas, ao serem adentradas se abrem em largas salas e quintais. Durante o dia a praça é ocupada por poucas pessoas, e predomina o ir e vir dos transeuntes em direção às balsas ou ao centro da cidade; no período noturno o seu entorno se agita com a abertura dos bares e restaurantes, bem como a instalação de barracas e chegadas de carrinhos de ambulantes.

Figura 93 - Praça da Bandeira vista a partir da entrada da Rua Portugal.



Fonte: Acervo próprio.

Figura *10* - Praça da Bandeira vista a partir da Rua São Pedro



Fonte: Acervo próprio.

A praça da Bandeira passará em 2022 pela maior intervenção urbanística a qual já foi submetida, o projeto noticiado pela Prefeitura Municipal prevê transformações que extinguirá de vez o ar interiorano da praça. O processo de transformação das praças do centro da cidade de Porto Seguro faz parte de um conjunto de ações que promovem uma homogeneização da paisagem inserindo a área que vai da balsa, passando pela Passarela do Descobrimento e praças localizadas nas imediações, seguindo em direção à orla Norte da cidade. Essas intervenções paisagísticas incluem a revitalização do píer municipal, da praça Manoel Carneiro, praça da Bandeira, praça do Relógio, Avenida 22 de Abril e Avenida Beira-Mar (Rodovia BR-367).

> Os espaços, que hoje se encontram ociosos e degradados, vão ser transformados em áreas culturais, de lazer e convivência. De acordo com os projetos arquitetônicos e paisagísticos, as novas praças contarão com palco cultural, novas barracas para venda de artesanato, estacionamento público, novos pisos, iluminação, pinturas, calçada com piso tátil, bancos, local para exposições artísticas, entre outras novidades. A maioria das árvores serão preservadas e integradas ao projeto e novas serão plantadas também. (Assessoria de Comunicação da Prefeitura Municipal de Porto Seguro – ASCOM/PMPS, 2022)[41]

[41] Disponível em: https://portoseguro.ba.gov.br/noticia/prefeitura-inicia-revitalizacao-de-pracas-no-final-da-passarela Acesso em: 28 Ago 2022.

3.4 Praça do Relógio

A Praça do Relógio (Figuras 11 e 12) é um marco no centro da cidade. Bastante conhecida e frequentada por turistas e moradores, é o espaço que restou após a demolição do antigo Clube 22 de Abril. O nome Praça do Relógio faz referência ao relógio que foi instalado no local em 31 de dezembro de 1997, para a contagem regressiva do aniversário de 500 anos do Brasil em 22 de abril do ano 2000. Situada no circuito de grandes eventos, como o CarnaPorto e o São João Elétrico, ela centraliza a vida noturna do centro com música ao vivo e apresentações de dança. A área de mais de 4 mil metros quadrados possui espaço com quiosques, canteiros, e um espaço aberto livre onde sazonalmente montam-se feiras de livros, feiras de plantas e feiras agroecológicas. Diferente do que ocorre na Praça da Bandeira, onde o entorno é mais aproveitado que o espaço da praça em si, a Praça do Relógio é contornada por vias de acesso, onde é possível os veículos fazerem o caminho do centro para a orla e cidade alta. Ao lado de uma das vias, em frente à Praça, há um pequeno shopping, uma escola, farmácias, lojas de vestuário e souvenir, hotéis e restaurantes, além de barracas de artesanato local.

Em 2008 foi executado, pelo poder público municipal, um projeto de revitalização da Praça do Relógio e a estrutura comercial sobre a praça passou a ser composta por oito quiosques nos quais funcionam restaurantes e bares, dois quiosques para comércio de artigos de vestuário, brinquedos e itens regionais, três caixas eletrônicos, uma banca de jornal e uma administração. Há, também na praça, um ponto de moto táxi e dois banheiros que podem ser utilizados gratuitamente pelos clientes dos quiosques e sob pagamento de taxa para as demais pessoas que não estejam consumindo no espaço. Uma segunda intervenção na praça, no ano de 2015, substituiu os quiosques de madeira por construções de alvenaria, retirou os toldos e guarda-sóis e instalou pergolados de madeira com cobertura de fibra de coco. Um extremo da praça é ocupado por canteiros gramados com algumas árvores rodeados por assentos de cimento.

A Praça do Relógio fica em frente à foz do Rio Buranhém e do Píer Municipal, de onde partem as escunas que saem para passeios turísticos no Parque Marinho do Recife de Fora, Caraíva, Trancoso, Coroa Vermelha e demais localidades litorâneas. Ocasionalmente se reúnem na praça grupos de movimentos sociais para reuniões e protestos, e por vezes é possível ver alguns grupos religiosos promovendo rodas de apresentações e orações. Ao longo do dia, estudantes ocupam as mesas dos quiosques enquanto esperam a abertura dos portões da escola e o transporte escolar. Um dos quiosques funciona no período da manhã para atender ao pequeno público matinal.

Figura *11* - Praça do Relógio a partir da Avenida Getúlio Vargas.



Fonte: Acervo próprio.

Figura *12* - Área arborizada da praça do Relógio.



Fonte: Acervo próprio.

3.5 Os agentes produtores da praça pública

Enquanto elemento centralizador da vida urbana na maior parte das cidades, a praça expõe uma pequena síntese do cotidiano da comunidade. Ela é a categoria de espaço público que se faz presente nos mais diversos cenários urbanos ao redor do mundo, em formas e funções variadas. Uma praça não surge senão da vontade de socialização ou de exposição estética de civilidade, através do controle de elementos naturais como plantas, por meio da jardinagem, ou da água, com a instalação de fontes. Considerando a vontade espontânea ou consciente do compartilhamento da vida social, pode-se dizer que a produção da praça pública precede a sua construção material. Antes da forma, há a demanda pelas funções que podem ser designadas ao espaço; a praça pública é, portanto, produto das vontades individuais e coletivas, privadas e institucionais, de viver e ver a urbanidade.

No processo de produção das praças públicas vários agentes podem ser identificados; a forte presença dos comerciantes nas praças da Bandeira e do Relógio, em Porto Seguro, infere que eles são, junto com os turistas, moradores e o poder público municipal, os produtores desses espaços; a este último agente pertence o poder de regulamentação do uso das praças e a execução de melhorias na infraestrutura das mesmas. É a ação do Estado, na instância do município, que propicia as condições necessárias para a reprodução do capital nos espaços das praças públicas.

O comércio nas praças da área central da cidade dá suporte ao turismo urbano em Porto Seguro, oferecendo alternativas ao circuito das cabanas de praias. É importante ressaltar, que esse comércio realizado nas praças públicas, embora atenda também aos moradores, é formado por atividades características do turismo e dispõe de mercadorias e serviços voltados sobretudo aos visitantes. O número de comerciantes ambulantes, donos de barracas e donos de tripés, cadastrados na Prefeitura Municipal, que possuem concessão para exercer suas atividades era de quinhentos e vinte pessoas até o mês de novembro de 2020, quando os dados foram coletados.

Em todo o município são aproximadamente três mil trabalhadores cadastrados. Em períodos de alta temporada, muitos ambulantes vindos de outra cidade atuam ilegalmente em Porto Seguro, o que exige, da Secretaria de Desenvolvimento Urbano, a fiscalização para identificar esses trabalhadores que não possuem cadastramento. No cadastro de contribuintes, os comerciantes que atuam no Centro da cidade são divididos em grupos de acordo com a dimensão de sua atividade, o que define o valor da taxa a ser paga, e são listados por local de atuação. Quanto à localização estão divididos em dois grupos: um grupo que atua na Passarela

do Descobrimento, via que está situada entre as praças do Relógio e da Bandeira, e outro grupo que atua na Avenida 22 de Abril, - imediações da praça do Relógio.

A concessão para uso comercial dos espaços das praças pode ser requerida junto à Prefeitura Municipal de Porto Seguro, na Superintendência de Concessões. Para tal, os interessados devem apresentar a documentação pessoal, descrição dos produtos comercializados, laudo da vigilância sanitária (no caso de venda e manipulação de alimentos), e pagar uma taxa anual. Embora a Assessoria de Comunicação da Prefeitura Municipal liste, quando da chamada para recadastramento, a necessidade de cadastro de pessoa jurídica, o CNPJ, na Superintendência de Concessões essa regra é flexibilizada. A taxa paga anualmente dá aos comerciantes o direito de uso e circulação em espaço previamente definido.

Nos períodos festivos, como carnaval e réveillon, é cobrada dos comerciantes uma taxa extra que varia entre R$100 e R$300. Importante salientar que os lojistas devem pagar os tributos impostos pela legislação brasileira e estão isentos das taxas de concessão. A taxa de concessão varia conforme a modalidade de negócio e é atualizada todos os anos com base no Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo Especial (IPCA-E)[42].

Tabela *4* - Taxa de concessão paga por categoria em R$.

CATEGORIA	2019	ALÍQUOTA %	AJUSTE	2020
Ambulante	77,74	3,91	3,04	80,78
Barraca	134,28	3,91	11,02	292,97
Food-truck	526,92	3,91	20,60	547,52
Quiosque	927,50	3,91	36,27	963,77
Towner	290,57	3,91	11,36	301,93
Tripé[43]	141,36	3,91	5,53	146,89

Fonte: Superintendência de Concessões da Prefeitura Municipal de Porto Seguro.

O número de comerciantes cadastrados varia anualmente. De acordo com os dados da Superintendência, ao longo do ano de 2020, devido à pandemia e seu consequente impacto econômico no turismo da cidade, alguns trabalhadores cancelaram ou transferiram suas concessões para outras pessoas. A maior parte dos bens e serviços oferecidos pelas categorias listadas na tabela está concentrada no setor de alimentos, bebidas e artesanato, enquanto os

[42] O IPCA-E foi criado no ano de 1991, é divulgado trimestralmente representando o acumulado trimestral do IPCA – 15. Esses índices são produzidos pelo Sistema Nacional de Índices de Preços ao Consumidor (SNIPC).

[43] Os tripés são armações de ferro ou alumínio, com medidas de 1.10mX50cm, que são carregados até o local, montados e desmontados após o término do expediente comercial.

lojistas atuam principalmente na oferta de produtos de vestuário e pacotes de passeios turísticos. Períodos de baixa temporada ou chuvas prolongadas, e o atual contexto de pandemia, impactam diretamente na vida desses comerciantes, assim como na economia local.

CAPÍTULO IV - DINÂMICAS ECONÔMICAS DO TURISMO NA PRAÇA PÚBLICA.

4.1 Resultados e discussão

Espaços designados como locais turísticos são geralmente, de forma intencional e/ou planejada, produtos cujo valor simbólico e material é sobreposto por seu potencial em produzir capital. As praças públicas na cidade turística quando localizadas em eixo potencialmente atrativo passam a reunir as condições necessárias para que as relações de produção e consumo possam ali ocorrer por vezes competindo com a função social daquele espaço dentro da cidade. Lefèbvre (2006) afirma que além de produto, o espaço é também produtor na medida em que se torna suporte às atividades econômicas e sociais que nele ocorrem. As praças da Bandeira e do Relógio por sua localização privilegiada dentro do circuito turístico, em relação às outras praças do centro da cidade de Porto Seguro, concentram os fixos e fluxos - a densidade de estabelecimentos comerciais e a circulação de pessoas - que dão suporte e compõem o turismo urbano. O poder público municipal é, em conjunto com o comércio local, um dos agentes que produzem os espaços públicos e exerce um papel que pode ser definido como de 'gestor empreendedor'. Harvey (2005) traz para a discussão o chamado empreendedorismo urbano, uma forma de governança que está associada ao capitalismo tardio:

> "[...] normalmente o novo empreendedorismo urbano se apoia na parceria público-privada, enfocando o investimento e o desenvolvimento econômico, por meio da construção especulativa do lugar em vez da melhoria das condições num território específico, enquanto seu objetivo econômico imediato (ainda que não exclusivo)". (p.174).

A ação conjunta entre comércio e prefeitura na organização e produção dos espaços pressupõe parceria, diálogo e participação plena na tomada de decisões, no entanto, apesar da existência de uma associação comercial, e de uma câmara do comércio, a pesquisa não apresentou indícios significativos da participação direta dos comerciantes, sejam eles lojistas, proprietários de barracas ou ambulantes, nos processos de tomada de decisões: apenas três lojistas responderam que fazem parte de uma Câmara de Lojistas ou Associação.

A ausência de uma participação efetiva dos diversos segmentos da sociedade nas intervenções sobre o espaço público recai sobre o que Santos e Elicher (2013), Baños Francia (2014) e Ferreira e Ferreira (2015) apontaram como problemática nos processos de reestruturação urbana de espaços públicos nas cidades do Rio de Janeiro (Brasil), Porto Vallarta e Cancún (ambas no México): a elitização do acesso aos espaços públicos, o protagonismo do

marketing turístico nas orientações das intervenções e o domínio dos interesses privados em detrimento dos anseios públicos expressos pela população residente.

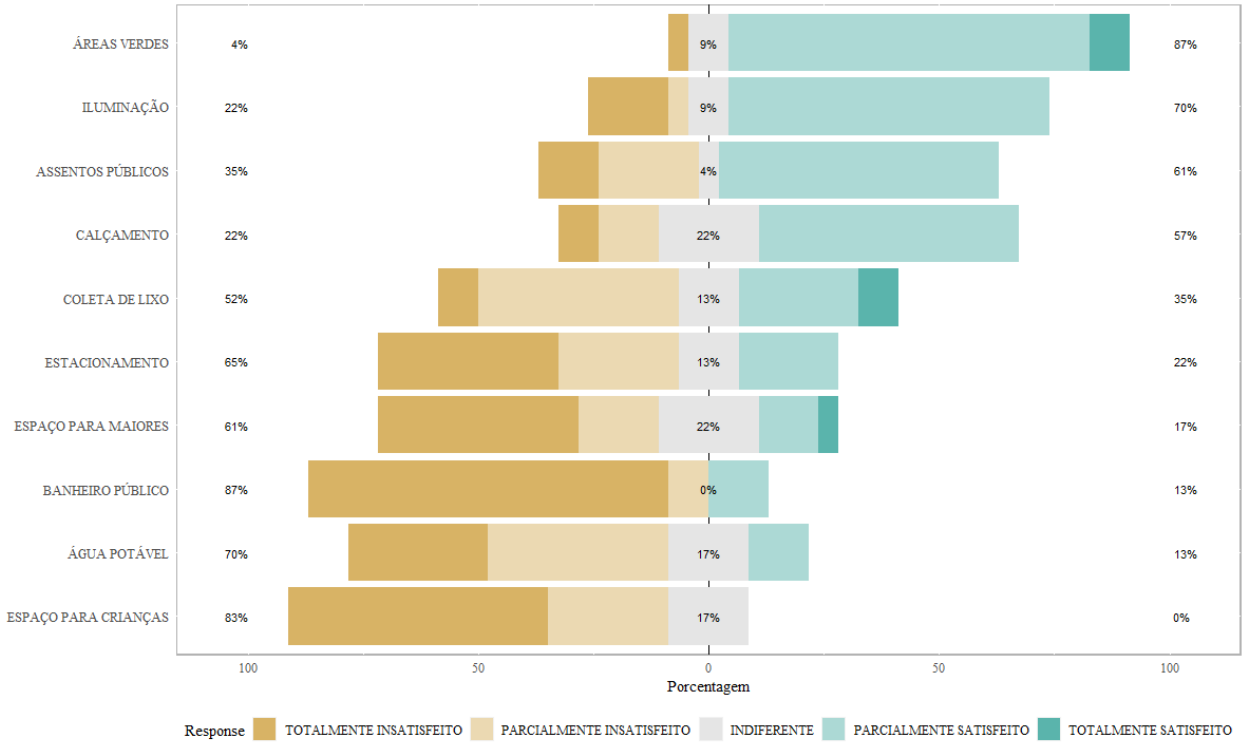
A associação a um órgão de participação coletiva que regulamente a atividade comercial é uma das condições para o funcionamento do comércio das praças, logo pressupõe-se que todas as categorias de comerciantes possuam filiação a um órgão representante. A negação acerca dessa informação pode indicar que por vezes essa participação nas tomadas de decisão fica limitada às lideranças desses grupos. A não participação direta dos grupos de comerciantes nos processos decisivos que interferem diretamente no espaço por eles ocupado vão refletir em diversas questões importantes ao desenvolvimento de suas atividades. Os comerciantes locais, por usufruírem economicamente das praças tem interesse particular quanto à manutenção e melhoria da infraestrutura das mesmas. Desta forma compreende-se que a participação dos comerciantes nas tomadas de decisão que interferem diretamente no seu local de trabalho é fundamental. As obras de melhoria realizadas nas praças da Bandeira e do Relógio apresentam propostas diferentes considerando as particularidades de cada uma, enquanto na praça da Bandeira as intervenções estruturais procuram causar o mínimo impacto na paisagem como a manutenção do calçamento e pintura do coreto e dos bancos de concreto, na praça do relógio é possível visualizar as mudanças provocadas por novas construções e substituição de materiais das estruturas pré-existentes. A praça da Bandeira tem sua origem ligada à formação de um núcleo residencial; a praça do Relógio foi construída com a finalidade específica de atender às demandas do comércio e turismo.

Enquanto uma busca aparentar a permanência do passado da cidade, a outra submete-se ao novo sempre que a demanda é apresentada. As atribuições do poder público municipal tornam quase ilimitadas as suas possibilidades de intervenção e decisão sobre a gestão e produção do espaço urbano. Para Rizzo (2005), o Estado pode além de promover e controlar as transformações físicas no espaço público com a implementação de infraestrutura, regular o uso do solo e das atividades ali desenvolvidas através de leis e demais instrumentos de controle administrativo, o que confere enfim a este agente, o Estado, o poder de inclusão, exclusão e segregação social e econômica. O Plano Diretor Municipal Participativo de Porto Seguro - PDMP, sancionado em 2019[44], apresenta como um dos eixos de estruturação urbana a "organização e regulamentação do uso de diversas áreas do município cujas atividades econômicas causam impacto sobre a organização do espaço público, a exemplo da Passarela do Descobrimento."[45] (2019, p.12) Incluem-se aí as praças da Bandeira e do Relógio que se

[44] Lei Nº1511/19.
[45] Capítulo IV, Art. 18, Inciso I.

encontram na abrangência da área citada no inciso. Considerando que a infraestrutura das praças é um aspecto fundamental para as atividades comerciais que ali ocorrem, foram feitas perguntas acerca de um conjunto de itens que compõem esse quesito. À Prefeitura Municipal, cabe a instalação e manutenção de infraestrutura, a manutenção das áreas verdes, a disponibilização de serviços públicos essenciais e o ordenamento do trânsito no entorno das praças com o intuito de dispor boas condições de trabalho e lazer nesses espaços. No que concerne às duas praças, os dados obtidos através dos questionários indicam um maior grau de satisfação em itens como áreas verdes e iluminação enquanto itens como espaços de convivência adequados para crianças e para adultos, banheiro público e água potável estão entre os que apresentaram um maior percentual de insatisfação (Figura 13). A infraestrutura do espaço das praças é implementada e mantida pelo poder público municipal, principal agente produtor desses espaços.

Figura *13* – Percentual de Satisfação quanto à Infraestrutura das Praças.



Fonte: Dados da pesquisa, 2021.

Os equipamentos disponibilizados devem atender a moradores, turistas e comerciantes locais de forma que possam ser garantidos alguns elementos básicos para a utilização desses espaços públicos, tais como a acessibilidade, a segurança e o lazer. Esses elementos básicos são o que Cruz (1996, p.35) define como objetos introduzidos no espaço pelo turismo, objetos estes

“definidos pela possibilidade de permitir o desenvolvimento da atividade em concordância com os objetivos que os engendram”. A carência de espaços e equipamentos adequados para o lazer das crianças é apontada por 83% dos participantes da pesquisa, isso interfere diretamente nos tipos de serviços e produtos que serão oferecidos pelo comércio local, uma vez que grupos familiares com menores de idade podem buscar outros espaços da cidade que contemplem estes.

Espaços de lazer que atendam a todas as faixas etárias, mencionados no PDMP (2019) como um eixo de estruturação urbana, são necessários em ambas as praças que embora muito bem atendidas por bares e restaurantes é nítida a falta de equipamentos simples de lazer gratuito para as crianças e mesmo alternativas às mesas dos bares no caso dos adultos. Quando categorizados os dados do quesito infraestrutura, a concordância entre os comerciantes é maior nos seis primeiros itens (áreas verdes, tráfego de pessoas, trânsito de veículos, iluminação, assentos públicos e calçamento); enquanto os outros itens mostram graus variáveis de convergência na satisfação dos indivíduos, ao tratar por exemplo do item água potável, a totalidade dos lojistas assinalaram a opção “indiferente” em suas respostas.

Em razão da própria estrutura de cada estabelecimento comercial, a forma como cada segmento comercial dispõe de recursos básicos é variável. Os lojistas têm acesso a banheiro privativo e água potável, logo a disponibilidade ou ausência desses recursos fora do estabelecimento não é um fator relevante para os mesmos. O contrário ocorre no caso dos ambulantes e demais estruturas comerciais móveis que contam apenas com a infraestrutura disponível no espaço público.

O conjunto de elementos básicos de infraestrutura configura o que Cruz chama de “objetos-suporte” (1996, p. 35), estes são, segundo a autora, a base necessária para inserção de objetos técnicos no espaço turístico, dentre esses objetos-suporte estão o saneamento básico e a energia elétrica, por exemplo. O fato é que fora o espaço das praças enquanto base física para o comércio e demais atividades, são os próprios comerciantes que disponibilizam uma estrutura básica de lazer para turistas e moradores, estrutura esta que consiste em mesas, cadeiras e em alguns dias apresentações de música ao vivo.

O item banheiro público, que apresentou elevado grau de insatisfação entre a maior parte das categorias de comerciantes, foi considerado parcialmente satisfatório por 63% dos proprietários de barracas. A despeito do momento em que os dados foram coletados, - em um contexto de pandemia, o item “Tráfego de Pessoas” apresentou um dos maiores graus de satisfação entre todas as categorias. É de se esperar que o movimento de transeuntes seja elevado nos locais estudados, uma vez que estes estão situados em posição privilegiada: a praça da Bandeira, dentro do acesso que liga a Passarela do Descobrimento às balsas que dão acesso

ao distrito de Arraial d'Ajuda e a praça do Relógio que ocupa grande área de contorno que dá acesso para quem vem da Avenida dos Navegantes em direção à orla norte da cidade, além de estar situada entre um pequeno shopping e o píer municipal.

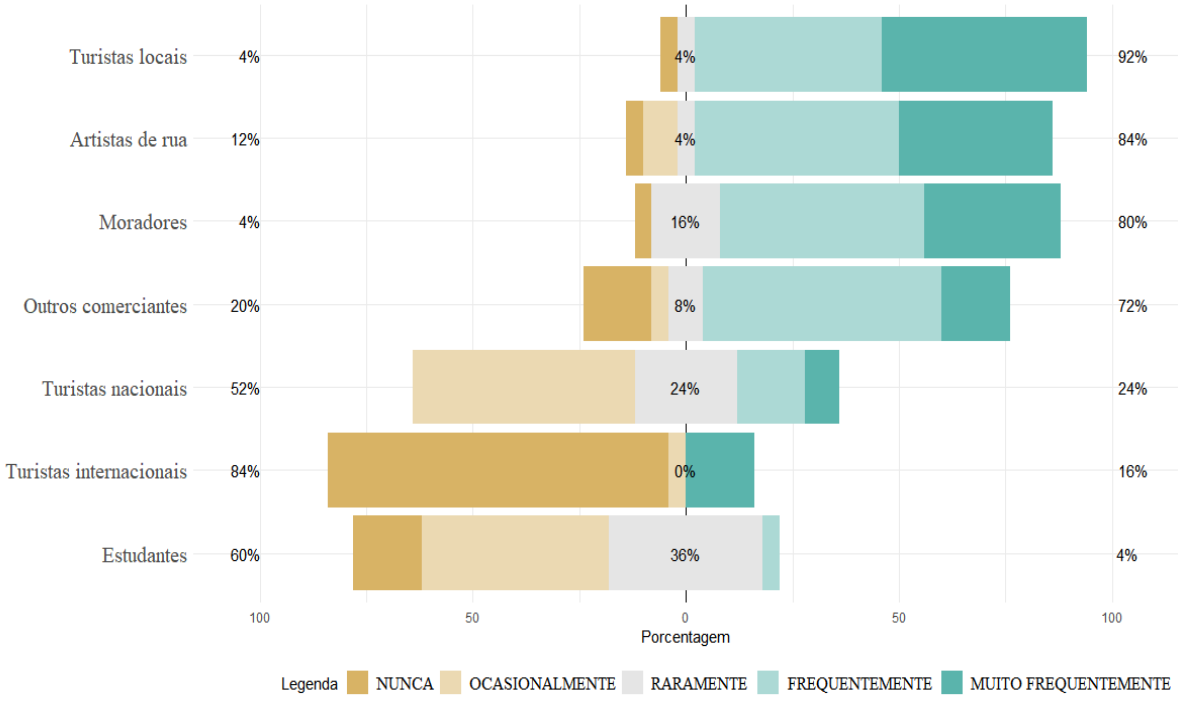
Os itens calçamento e assentos públicos foram mais mal avaliados entre os trabalhadores ambulantes e proprietários de tripés, enquanto entre os lojistas o item coleta de lixo foi considerado insatisfatório pela totalidade dos respondentes. A infraestrutura das praças não foi avaliada de forma direta na pesquisa, todas as inferências sobre a mesma foram feitas com base nas respostas dos comerciantes ao questionário aplicado, a partir daí foi possível verificar a convergência de respostas que apresentaram variação mínima de discordância entre elas partindo do entendimento de que as respostas representam a opinião de cada respondente.

As praças são mais movimentadas no período noturno, apontado como o momento do dia que mais beneficia a todos os comerciantes. É no final do dia, geralmente após um roteiro de passeios diversos, que os turistas procuram fora dos hotéis e pousadas locais onde possam comer, beber e fazer compras. Parte do comércio nas praças começa a funcionar a partir das 17 horas. Restaurantes e bares começam a abrir as portas e dispor mesas e cadeiras ao longo da calçada ou sobre o espaço da praça, as barracas começam a ser montadas, o fluxo de ambulantes aumenta e os *food-trucks* começam a estacionar. O movimento de turistas para permanência nesses espaços começa a se intensificar à noite confirmando o perfil do turismo praticado em Porto Seguro que está longe de ser sustentado por atrativos do espaço urbano, cuja estrutura funciona como apoio às atividades diversas que são realizadas ao longo do dia nos distritos, nas praias, nas barracas à beira-mar e na cidade histórica. Assim a praça se estabelece durante o dia enquanto local de encontro dos grupos em excursão, como parte do caminho que leva de um lugar a outro, como local de espera ou ponto de referência.

O gráfico da Figura 14 mostra a frequência de atendimento a determinados grupos dentre os quais turistas locais (vindos de outras cidades do estado da Bahia), artistas de rua, moradores, estudantes e outros comerciantes que formam a maior parcela do público atendido pelos comerciantes; é importante considerar que o município de Porto Seguro é um dos destinos turísticos mais visitados do Brasil, de tal forma é possível inferir que o contexto de pandemia em que a pesquisa foi realizada possa ter enviesado as conclusões dos respondentes sobre o tema e consequentemente as suas respostas. A suspensão de alguns voos e as restrições de acesso a alguns destinos e atrações turísticas, em função da pandemia de coronavírus, contribuíram para a baixa demanda entre os anos de 2020 e 2021. Dados da Secretaria de

Turismo do Estado da Bahia[46], mostram que o fluxo de passageiros no Aeroporto de Porto Seguro de janeiro a maio de 2021 apresentou uma queda de 4,46% em relação ao mesmo período no ano de 2020. No período de janeiro a maio de 2022, o fluxo de passageiros no Aeroporto Internacional de Porto Seguro foi de 59,92% em relação ao ano anterior mostrando que a atividade turística está passando por um processo de recuperação.

Figura *14* - Frequência de grupos atendidos pelo comércio local.



Fonte: Dados da pesquisa, 2021.

Vários são os grupos sociais que frequentam as praças do Relógio e da Bandeira. Esses grupos possuem intenções e interesses diversos, muitos dos quais sequer condizem com a estrutura disponível nesses espaços. Os grupos de moradores se dividem em vários segmentos: trabalhadores do comércio local, transeuntes, idosos, jovens estudantes, pessoas em situação de rua, grupos de religiosos, artistas de rua dentre outros, esses segmentos interagem entre si e com o espaço, são parte da paisagem da praça e não podem ser desconsiderados. Na praça do Relógio os quiosques que funcionam durante o dia servem de apoio aos estudantes e trabalhadores na espera da entrada em seus locais de atividade, assim como na saída das mesmas

[46] Os fluxos de passageiros no Aeroporto Internacional de Porto Seguro no período de janeiro a maio dos anos 2020, 2021 e 2022 foram respectivamente: 534.066, 510.258 e 816.030 (SETUR-BA, 2022).

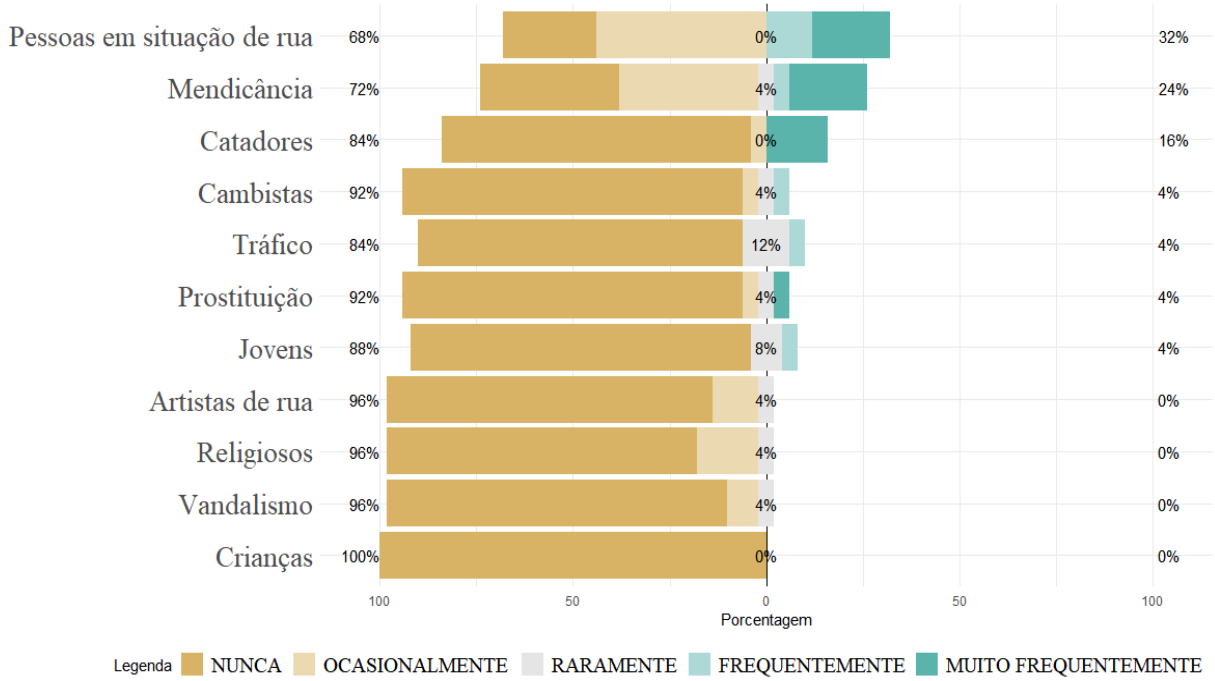
após o expediente. Esses espaços servem também de suporte aos turistas que aguardam os serviços de guias ou param para fazer uma refeição, o que por vezes é também atividade dos trabalhadores do entorno.

A praça da Bandeira, cujo entorno é que dispõe das atividades comerciais de forma mais estruturada, com lojas, restaurantes e bares, apresenta a mesma situação observada na praça do Relógio no caso dos grupos que costumam atrapalhar com maior frequência o comércio local. Ao contrário da praça do Relógio, a praça da Bandeira não é um ponto de encontro ou de espera no período do dia, mas principalmente um local de passagem. Parte do comércio não funciona durante o dia, sendo possível encontrar opções de alimentação e bebidas a partir das 18 horas. Pode-se, no entanto, adquirir itens de moda praia e outros tipos de vestuário ao longo do dia. A praça, frequentada por idosos e passagem para os transeuntes não dispõe no momento da realização da pesquisa de mais do que quatro assentos de cimento dispostos nas extremidades do espaço. No período noturno, quando o fluxo de pessoas é intensificado esses diversos grupos partilham em alguns momentos do mesmo espaço interagindo de formas mais diretas.

A maneira como cada grupo usufrui dos serviços oferecidos na praça está vinculado ao seu poder aquisitivo: os que podem arcar com as despesas de ocupar uma mesa em um dos quiosques consumindo além de comes e bebes o couvert artístico e os que fazem um lanche adquirido nas barracas e *food-trucks* ocupando os bancos de cimento da praça. Entre os que estão a consumir nas praças circulam os que dela consomem: pessoas na prática da mendicância, catadores, artistas de rua e por vezes outros grupos que circulam invisíveis a formalidade e legalidade. Diante deste quadro foi questionada a frequência com que a presença de cada grupo interfere negativamente nas atividades de comércio nas praças (ver Figura 15). As pessoas em situação de rua e a prática da mendicância foram apontados como os quesitos que mais frequentemente interferem negativamente nas atividades do comércio local. Mendigos e catadores costumam circular entre as mesas pedindo comida e/ou dinheiro e antecipando o recolhimento de latas vazias respectivamente.

No geral, a análise das respostas indica que em relação a este quesito o comércio trabalha com fluidez em ambas as praças, como se nenhum grupo atrapalhasse o status quo da atividade. Os itens mendicância, pessoas em situação de rua e catadores foram os mais apontados por ambulantes, proprietários de tripés e de barracas, como que os que muito frequentemente interferem nas atividades do comércio. Lojistas e proprietários de food trucks assinalaram a opção “nunca” para todos os itens listados. A categorização dos dados não mostrou divergências significativas acerca da frequência com que determinados grupos podem atrapalhar de alguma forma o comércio local.

Figura *154* - Frequência com que determinados grupos interferem no comércio local.



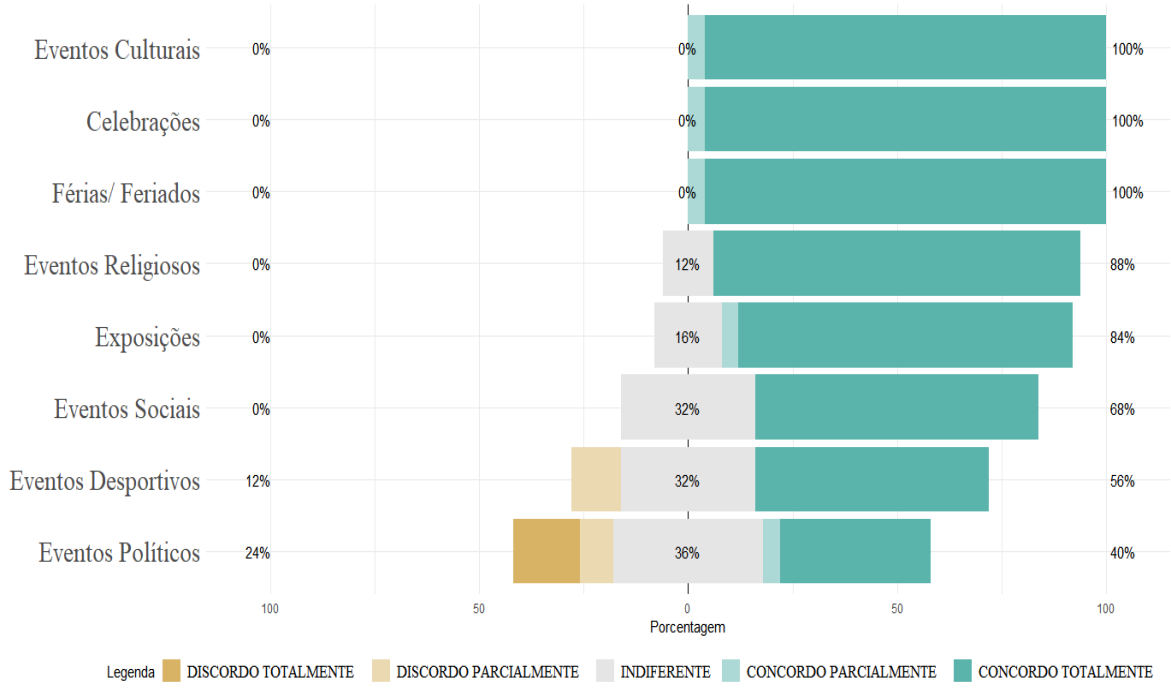
Fonte: Dados da pesquisa, 2021.

São diversos os fatores que se constituem em atrativos nas praças públicas. Esses fatores de atração são importantes para delimitar o público que frequenta os espaços. Antes de citar alguns desses elementos atrativos é preciso salientar que um espaço aberto, de livre circulação de pedestres onde é possível também parar e permanecer em meio ao movimento dos automóveis nas vias urbanas do centro da cidade, é um atrativo. Mas, importa que certas amenidades estejam presentes e disponíveis para que se prolongue o tempo de permanência das pessoas caso estas escolham ficar ali. As praças objeto dessa pesquisa possuem um atrativo principal que é o comércio. Faltam amenidades ambientais que as tornem mais atrativas enquanto um espaço público em si mesmas.

A manutenção de um fluxo de pessoas circulando e consumindo nas praças ao longo do ano está condicionada à sazonalidade da atividade turística, mas recebe o reforço esporádico dos eventos públicos - carnaval, festejos juninos e réveillon - e das atividades culturais e comerciais que se instalam por curto período de tempo no centro da cidade – feiras de livros, feiras de flores e mostras culturais em geral. Esses períodos festivos aumentam o fluxo de turistas e moradores nas praças propiciando o encontro e o compartilhamento dos espaços por ambos os públicos e beneficiando o comércio local.

No questionário os comerciantes puderam indicar o grau de concordância quanto aos benefícios diretos dos eventos que ocorrem na cidade. As respostas ao questionário apontaram que os eventos listados (Figura 16) influenciam positivamente no movimento do comércio local. Eventos culturais, celebrações, férias e feriados são os que culminaram em 100% de concordância entre os comerciantes.

Figura *16* - Eventos que favorecem o comércio local.



Fonte: Dados da pesquisa, 2021.

Eventos que demoram um intervalo maior para acontecer, como é o caso dos eventos políticos e dos eventos desportivos, foram os que mais apareceram como aqueles que menos favorecem o comércio. Para os comerciantes locais, os eventos são oportunidades de negócios, Santos e Elicher (2013) dão destaque ao potencial que os eventos têm de atrair investimentos, provocar transformações nos espaços, - uma vez que é necessário criar uma estrutura que dê suporte à realização dos mesmos e propiciar a reprodução do capital. Os grandes eventos, ainda que não ocorram na área física das praças públicas, incluem-nas no processo de produção e consumo de capital e espaço. Na ocorrência de eventos, novos comerciantes podem ser cadastrados pela Superintendência de Concessões para atuar como ambulantes e instalar

barracas, é válido relembrar que mesmo os comerciantes já cadastrados devem pagar taxa extra para atuar nesses eventos.

Os eventos desportivos, a exemplo das maratonas e campeonatos de futebol regional, não abrangem diretamente os espaços das praças, assim como os eventos festivos relacionados a feriados religiosos, mas incrementam o fluxo de moradores e visitantes nas áreas centrais da cidade e nas praias. Porto Seguro tem dois feriados importantes para a comunidade católica, que atraem romeiros de outras cidades fazendo com que ocorra um incremento do consumo no comércio local e na atividade turística de forma geral, já que muitos visitantes aproveitam a oportunidade de usufruir de alguns atrativos turísticos da cidade. Esses feriados religiosos culminam nas festas de Nossa Senhora d'Ajuda, em 15 de agosto, no distrito de Arraial d'Ajuda; e nas festas de Nossa Senhora da Pena, em 08 de setembro, na cidade histórica de Porto Seguro.

4.2 Conflitos e tensões econômicas nas praças públicas

Conceber um espaço público pacificado em uma sociedade capitalista exige um esforço de pesquisa e imaginação pois, a produção do espaço público urbano bem como o seu processo de reprodução pressupõe conflito. Em um primeiro momento esse conflito é ambiental e está relacionado à apropriação e subjugação da natureza para que seja transformada em espaço urbano, a partir daí se seguem os conflitos explícitos ou velados de ordens social, cultural, política, econômica, dentre outros que disputam o terreno físico e simbólico das praças. Fato é que os conflitos estão embutidos no espaço público pelo poder personalizado e institucionalizado do capital.

Os conflitos que permeiam a praça pública são protagonizados pelos agentes que a produzem e consomem, estes atuam principalmente de maneira que os embates de qualquer natureza resultem em benefício do agente hegemônico (Corrêa, 2000). Particularmente, o espaço produzido pelo turismo é resultado e palco de conflitos: "a produção do espaço pelo turismo é resultado do embate múltiplo e concomitante de interesses diferenciados entre turistas e residentes e do trabalho que deste embate é resultado." (SANTOS e ELICHER, 2013 p.662).

Para identificar os conflitos presentes nas praças do Relógio e da Bandeira, o questionário aplicado abordou questões que abrangem as relações entre os comerciantes, entre estes e o poder público municipal, e também entre comerciantes e público que frequenta as praças. A praça é resultado primeiro do monopólio estatal que a instala e promove como espaço

público, Corrêa (2000), afirma que o papel de provedor de serviços públicos desempenhado pelo Estado faz com que as reivindicações da população urbana sejam direcionadas a atuação do mesmo, o autor reitera ainda que o Estado não está isento de conflitos, antes disso, age marcadamente dentro de relações conflituosas e assume um lado em todas elas. Sobre a infraestrutura das praças, conforme já apresentado na Figura 13, infere-se que os conflitos existem entre comerciantes e Estado, este no caso, na instância do poder público municipal. A insatisfação com os elementos precários, ou a falta dos mesmos, tais como banheiros públicos e espaços adequados para crianças, por exemplo, pressupõem a existência de conflito entre os dois agentes em função da demanda não atendida e a ausência do poder público.

Quando o Estado está envolvido diretamente no conflito a saída para a resolução do mesmo se insere em um âmbito legal, onde são necessários o diálogo e participação dos segmentos da sociedade nas discussões e processos decisórios sobre o espaço. Perguntados se estabelecem diálogo junto ao poder público sobre as políticas urbanas de forma geral, os comerciantes responderam majoritariamente que nunca ou raramente. Proprietários de quiosques na praça do Relógio foram os únicos a responder que ocasionalmente participam das políticas públicas urbanas, no entanto quando precisaram dar um exemplo desta participação, citaram apenas as obras de substituição das estruturas dos quiosques que ocorreu no ano de 2008. Sobre o diálogo e participação nas políticas que são específicas para os espaços públicos 80% dos respondentes disseram que nunca houve ou nunca participaram.

É quase unânime entre os comerciantes a opinião de que todos os segmentos sociais se beneficiam do comércio desenvolvido nos espaços das praças do Relógio e da Bandeira. Por constituir parte do núcleo antigo da cidade, a região central sempre foi uma área de comércio intenso nas imediações do cais e da balsa que faz a travessia para Arraial d'Ajuda, abrangendo as praças do Relógio e da Bandeira. De acordo com Souza (2021), na então praça do Relógio funcionava a feira livre da cidade que foi sendo realocada para outras áreas conforme o processo de urbanização turística ocorria ao longo das décadas de 60 e 70. A valorização fundiária e imobiliária com a abertura de novos estabelecimentos comerciais e de hospedagens voltados a atender o público visitante transformou os espaços públicos modificando aspectos indesejáveis na paisagem, tais como o esgoto à céu aberto e entulhos da própria feira livre, do destino turístico que era anunciado pela imprensa no período. O comércio que então, beneficia quase que totalmente a cidade e ainda às cidades vizinhas, segundo os comerciantes, seria o comércio que hoje atende principalmente às demandas dos visitantes.

Os comerciantes foram questionados quanto às regulamentações aplicadas pela Prefeitura às atividades de comércio nas duas praças, nove das respostas discordaram quanto à

razoabilidade das exigências (taxas e documentação), a maioria dos respondentes acham que as medidas de regulamentação para o comércio nas praças são justas para todos os segmentos. Sobre a ocupação do solo no espaço das praças, no caso pelos proprietários de quiosques, barracas e tripés, a pesquisa não apontou conflito quanto à dimensão do espaço ocupado, todos os respondentes discordaram da afirmação de que os estabelecimentos fixos e móveis ocupavam demasiado espaço nas praças. Sobre a concorrência entre os diversos segmentos de comércio e a existência de conflitos entre os mesmos as respostas obtidas apontaram a existência de concorrência principalmente entre os comerciantes ambulantes e barracas. A não especificação no questionário de quais seriam os conflitos possíveis pode ter limitado a obtenção de respostas sobre o quesito, uma vez que a maioria dos respondentes discordaram quanto à existência dos mesmos.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A produção da praça pública no centro da cidade turística envolve diversos segmentos da sociedade, no entanto a pesquisa desenvolvida neste trabalho evidenciou a atuação direta do Estado na produção das praças do Relógio e da Bandeira. Valendo-se de seu poder regulador, o Estado impõe sobre o local a lógica global de reprodução do capital garantindo principalmente o domínio do privado sobre o público e sobretudo colocando o turismo enquanto atividade econômica balizadora das transformações impostas a estes terrirórios. A partir da análise das respostas obtidas através do questionário foi possível inferir que a atuação dos comerciantes das praças está submetida aos desígnios do poder público, que se impõe como um agente hegemônico na produção daqueles espaços. Os conflitos velados na suposta amistosidade das relações que se estabelecem entre comerciantes e os demais agentes que produzem a praça pública se expressam nas diferentes formas de ocupação do espaço, ainda que sejam quase inexpressivas a concorrência e insatisfação quanto às regulamentações impostas ao comércio, apontada por alguns poucos comerciantes.

As praças enquanto produtos da urbanização turística do município de Porto Seguro, vem sendo moldadas para atender à lógica desta atividade econômica que se impõe sobre elas moldando-as, transformando-as estruturalmente, descaracterizando-as a cada intervenção urbanística proposta, criando novos símbolos e retirando-lhes a identidade. Desta forma, as praças e suas imediações, vão se tornando produtos triviais para um consumo de massa, como cópias de tantas outras praças de cidades turísticas sob o jugo do capital.

As praças são espaços de consumo onde ambulantes, lojistas, barraqueiros e demais segmentos do comércio disputam moradores e principalmente visitantes em missão de lazer; estes são consumidores e também produtores das praças públicas. Considerando que o comércio nas praças faça parte do circuito inferior da economia do turismo, funcionando principalmente como atividades suporte ao circuito superior – composto principalmente pelos complexos hoteleiros e de lazer, é possível caracteriza-lo dentro da atual configuração dos circuitos da economia urbana onde mesmo o chamado circuito inferior pressupõe o mínimo de formalização uma vez que, para atuar ali, o comerciante deve se submeter às regras, taxações e exigências documentais impostas pela prefeitura municipal que possui a prerrogativa de agente ordenador e regulador dos espaços públicos. É possível então, se falar em níveis de formalidade dentro do circuito inferior da economia.

O espaço das praças é fragmentado entre os seus ocupantes e esses fragmentos se distribuem condicionados ao potencial de cada segmento em produzir capital, assim delimita-

se o espaço dos ambulantes, dos *food-trucks*, dos lojistas, diferenciam centímetro a centímetro as barracas dos tripés. Há lugares de privilégio nas praças: os que nela consomem e os que dela consomem, visitantes, moradores e trabalhadores; os que ocupam lugares às mesas e os que circulam entre elas pedindo dinheiro e comida. Essa fragmentação do espaço, ainda que simbólica, pressupõe conflito.

Para tentar equilibrar a atuação dos agentes produção do espaço público é necessário estimular a participação direta de todos os segmentos da sociedade, elaborando instrumentos de comunicação mais eficientes e garantindo a construção coletiva dos projetos que atingem a todos que vivem e sobrevivem desses espaços. A velocidade com que as transformações estruturais e econômicas são impostas aos lugares turísticos torna relevante que mais pesquisas sejam desenvolvidas com vistas a compreender e resguardar as histórias e memórias que garantam a efetiva construção e manutenção da identidade desses espaços e direcione as ações que no presente se efetivem em benefício de todos e não de uma minoria detentora de recursos e poderes que transformam o cotidiano do permanente em produto para o efêmero.

REFERÊNCIAS

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

ARAUJO, C.P. Um Porto Seguro para os próximos 500 anos. In: **Bahia análise & dados**. [s.l.]: [s.n.], 2005.

ARENDT, H. **A condição humana**. Tradução de Roberto Raposo. 11. ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2010.

ATLAS BRASIL. **Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil**. Disponível em: http://www.atlasbrasil.org.br/ Acesso em: 05 jun. 2020

BAHIA. **Lei nº 6.812 de 18 de janeiro de 1995**. Cria a Secretaria da Cultura e Turismo, introduz modificações na estrutura organizacional da Administração Pública Estadual e dá outras providências. Diário Oficial. Salvador – Bahia, 19 jan. 1995. Disponível em: https://governo-ba.jusbrasil.com.br/legislacao/85414/lei-6812-95. Acesso em: 15 out. 2020.

BAÑOS FRANCIA, J. A. Turismo, identidad y espacio público en Puerto Vallarta, México. Apuntes sobre tres intervenciones recientes. PASOS. **Revista de Turismo y Patrimonio Cultural**, vol. 12. n. 2. enero-abril, 2014, p. 491-498. Disponível em: https://www.redalyc.org/pdf/881/88130205001.pdf. Acesso em: 16 jul. 2020.

BARRIOS, S. A Produção do Espaço. In: SOUZA, Adélia de e SANTOS, Milton (org.). **A Construção do Espaço**. São Paulo: Nobel, Coleção Espaços, 1986.

BISPO, A.S. **Dimensões da prática do turismo na cidade de Porto Seguro e os reflexos na vida da população residente**. Dissertação (Mestrado). Porto Seguro, UFSB, 2019.

BORJA, J. **La ciudad conquistada**. Madrid: Alianza Editorial, S.A., 2003.

BOVO, M. C. **Áreas verdes urbanas, imagens e uso**: um estudo geográfico sobre a cidade de Maringá-PR. (Tese de Doutorado em Geografia) Faculdade de Ciências e Tecnologia - UNESP - Presidente Prudente, 2009.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Plano Nacional de Turismo 2007 – 2010**. Brasília: Ministério do Turismo, 2007.

CALDEIRA, J.M. **A praça brasileira.** Trajetória de um espaço urbano: origem e modernidade. Tese (Doutorado). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas – UNICAMP. Campinas, 2007.

CANCELA, F. **De projeto a processo colonial: índios, colonos e autoridades régias na colonização reformista da antiga capitania de Porto Seguro (1763-1808)**. Tese (Doutorado) Salvador, UFBA, 2012.

CARLOS, A.F.A. Dinâmicas urbanas na metrópole de São Paulo. In: LEMOS. A.I.G de; ARROYO, M.; SILVEIRA, M.L. **América Latina**: cidade, campo e turismo. p.75-88 CLACSO, Conselho Latino Americano de Ciências Sociais: São Paulo. Dezembro, 2006. Disponível em: http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/edicion/lemos/04alessand.pdf Acesso em: 14 out. 2019.

CARLOS, A.F.A. **O Espaço Urbano**: Novos Escritos sobre a Cidade. São Paulo: Labur Edições, 2007.

_____. **Os caminhos da reflexão sobre a cidade e o urbano**. São Paulo: Edusp, 1994.

_____. **A Cidade**. 4ª Ed. – São Paulo: Contexto, 1999.

CARNEIRO, R. N. **Os dois circuitos da economia urbana nos países subdesenvolvidos hoje**. Mossoró: EDUERN, 2018.

CARVALHO, C.R. **Uma abordagem geográfica do turismo em Porto Seguro**. Dissertação (Mestrado) – Universidade de São Paulo-USP: São Paulo, 2008.

CATAIA, M.; SILVA, S. Considerações sobre a teoria dos dois circuitos da economia urbana na atualidade. **Boletim Campineiro de Geografia**, v. 3, n. 1, p. 55-75. Campinas, 2013.

CENSO DEMOGRÁFICO 2010: características da população e dos domicílios: resultados do universo. In: IBGE. Sidra: sistema IBGE de recuperação automática. Rio de Janeiro, 2011a. Disponível em: https://censo2010.ibge.gov.br/sinopse/index.php?uf=29 . Acesso em:18 jun. 2019.

COOPER, C. **Turismo Contemporâneo**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2011

CORRÊA, R. L. **Espaço Urbano**. 4ª Edição, São Paulo: Editora Ática, 2000.

CRUZ, R.C.A. Políticas de turismo e construção do espaço turístico-litorâneo do Nordeste do Brasil. In: Amália Inês Geraiges de Lemos. (Org.). **Turismo**: impactos sócio-ambientais. 1ed. v. 1, p. 263-272. São Paulo: Hucitec, 1996.

_____. **Política de turismo e (re) ordenamento de territórios no litoral do Nordeste do Brasil**. Tese (Doutorado). Departamento de Geografia. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo, 1999.

_____. **Política de turismo e território**. 2 ed. São Paulo: Contexto, 2001.

_____. O turismo no espaço – o espaço do turismo: reflexões acerca da participação do turismo na produção do espaço urbano brasileiro. Raega - **O Espaço Geográfico em Análise**, [S.l.], v. 2, dez. 1998. Disponível em: https://revistas.ufpr.br/raega/article/view/17997/11729. Acesso em: 17 jul. 2020.

DAMIANI, A.L. Cidades médias e pequenas no processo de globalização: apontamentos bibliográficos. In: GERAIGES, A. I. L.; ARROYO, M. ; SILVEIRA, M. L. (Org). **América Latina**: cidade, campo e turismo. São Paulo: CLACSO, 2006.

DE ANGELIS, B.L.D.; et al. **Praças**: História, Usos e Funções. Paraná: Fundamentum:2005.

EMBRATUR. **Lei de Acesso à Informação**. História. Disponível em: http://www.embratur.gov.br/lai_embratur_secom/opencms/menu/embratur/historia.html. Acesso em: 20 nov. 2019.

FERREIRA, A.P.S.; FERREIRA, A.C. El espacio público en la ciudad de Cancún frente al proyecto turístico. URBS. **Revista de Estudios Urbanos y Ciencias Sociales**. v.5., n. 2. p. 65-80 2015. Disponível em: http://www2.ual.es/urbs/index.php/urbs/article/view/cazal_sosa. Acesso em: 23 jun.2020.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 5.ed. São Paulo: Atlas, 1999.

González, R.; Merlos, M.; Moris, F. **Post turismo en clave territorial. Una indagación teórica desde el diálogo posmodernidad-territorialidades**. Aportes y Transferencias, v.17. n. 2. 2019. Disponível em: http://nulan.mdp.edu.ar/id/eprint/3304 acesso em 05 abr 2021

HAM, C. e HILL, M.: **The policy process in the modern capitalist state. Harvester Wheatsheaf**, 2. ed. Londres, 1993. Tradução: Renato Amorim e Renato Dagnino Adaptação e Revisão: Renato Dagnino.

HARVEY D. **Justice, Nature and the Geography of Difference**. Oxford: Blackwell, 1996.

_____. A Arte como renda: globalização e transformação da cultura em commodities. In: Desígnio: **Revista de Arquitetura e do Urbanismo**. São Paulo: Annablume, 2005. n. 4.

HENRIQUE, W. **O Direito à Natureza na Cidade**. Ideologias e Práticas na História. Tese (Doutorado) – Universidade Estadual Paulista: Rio Claro, 2004.

HIERNAUX, D.; GONZALEZ, C. I. Turismo y gentrificación: pistas teóricas sobre una articulación. **Revista de Geografía Norte Grande**, n. 58, p. 55-70. Santiago, 2014. Disponível em: https://www.redalyc.org/pdf/300/30031739004.pdf. Acesso em: 12 jul. 2020.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Enciclopédia dos municípios brasileiros**. Volume XXI. Rio de Janeiro: IBGE, 1958. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=227295. Acesso em: 12 ago.2020.

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Panorama do município de Porto Seguro**. Disponível em: https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ba/porto-seguro/panorama. Acesso em: 25 out.2020.

LACAMBRA, I.; Di MONTE P. **Burguer City**. Repercusiones de los modos de producción en la ciudad contemporánea DEARQ - Revista de Arquitectura / Journal of Architecture, n. 19. diciembre, 2016, pp. 124-131 Universidad de Los Andes Bogotá, Colombia. Disponível em: https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=341651104007 Acesso em: 13 jun 2020.

LA VILLE C., DIONNE J. **A construção do saber** – manual de metodologia da pesquisa em ciências humanas. Belo Horizonte, Editora UFMG , 1999, 340 p

LEFEBVRE, H. **A produção do espaço**. Trad. Doralice Barros e Sérgio Martins (do original: La production de l'espace. 4 ª éd. Paris: Éditions Anthropos, 2000.

_____. **A Revolução Urbana**. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.

_____. **O Direito à Cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

LOBATO, L. Algumas considerações sobre a representação de interesses no processo de formulação de políticas públicas. In: **Políticas públicas**; v. 2. coletânea / Organizadores: Enrique Saravia e Elisabete Ferrarezi. – Brasília: ENAP, 2006.

LOBODA, C. R. Espaço público e práticas socioespaciais: uma articulação necessária para análise dos diferentes usos da cidade. **Caderno Prudentino de Geografia**, v. 1, n. 31, p. 32–54, 2020. Disponível em: https://revista.fct.unesp.br/index.php/cpg/article/view/7439. Acesso em: 5 jun. 2021.

LUCHIARI, M. T. D. P. **O lugar no mundo contemporâneo**: turismo e urbanização em Ubatuba-SP. 1999. 218p. Tese (doutorado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Campinas, SP. Disponível em: http://www.repositorio.unicamp.br/handle/REPOSIP/280255. Acesso em: 24 jul. 2019.

MATOS, F. L. de. Espaços públicos e qualidade de vida nas cidades - O caso da cidade Porto / Public spaces and quality of life in cities - the case of Porto. Observatorium: **Revista Eletrônica de Geografia**, v. 2, n. 4, 2018. Disponível em: https://seer.ufu.br/index.php/Observatorium/article/view/44194. Acesso em: 9 set. 2022.

MONTEIRO, L.M. Modelo "Top Down": Uma reflexão sobre a implementação de políticas públicas e a participação dos gestores governamentais. **Revista gestão organizacional**, v. 9, n. 3, 2016. Disponível em: https://bell.unochapeco.edu.br/revistas/index.php/rgo/article/view/3253 Acesso em: 30 nov. 2019.

MONTENEGRO, M. R. **Globalização, trabalho e pobreza no Brasil metropolitano**. O circuito inferior da economia urbana em São Paulo, Brasília, Fortaleza e Belém. São Paulo: FFLCH. Originalmente apresentada como tese de doutorado, Universidade de São Paulo, 2012.

OMT - Organização Mundial do Turismo. **Introdução ao Turismo**. São Paulo: Roca, 2001.

PORTO SEGURO. **Lei nº 1511, de 20 de agosto de 2019**. Aprova o Plano Diretor Municipal Participativo de Porto Seguro. Porto Seguro, 2019. Disponível em: https://www.acessoinformacao.com.br/ba/portoseguro Acesso em: 25 jul. 2022.

Prefeitura inicia revitalização de praças no final da passarela. Porto Seguro, 2022. Disponível em: https://portoseguro.ba.gov.br/noticia/prefeitura-inicia-revitalizacao-de-pracas-no-final-da-passarela Acesso em: 28 Ago 2022.

RAFFESTIN, C. **Por uma geografia do poder**. São Paulo: Ática, 1993.

RIZZO, P.A. El espacio público urbano, entre la disputa y la dominación. In: **Boletín De Estudios Geográficos** n. 100. 2005 Disponível em: https://bdigital.uncuyo.edu.ar/objetos_digitales/5520/001rizzo-beg-100.pdf Acesso em: 15 jun. 2020.

ROBBA, F.; MACEDO, S. S. **Praças brasileiras**. Public Squares in Brazil. São Paulo: Edusp/Impressa Oficial do Estado, 2002.

ROCHA, L. B. **A região cacaueira da Bahia – dos coronéis à vassoura-de-bruxa** : saga, percepção, representação – Ilhéus : Editus, 2008.

SABOIA, J. Desconcentração industrial no Brasil nos anos 90: um enfoque regional. **Pesquisa e Planejamento Econômico (PPE)**, Rio de Janeiro, v. 30, n. 1, p. 69-116, abr. 2000. Disponível em: http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/3413. Acesso em: 16 jun. 2020.

SANTOS, J. Estrutura e estruturação urbana: reflexões para a análise geográfica. In: **Revista Terra Livre**, n. 30, São Paulo: AGB, 2008a, p. 59-82. Disponível em: https://agb.org.br/publicacoes/index.php/terralivre/article/view/489/0. Acesso em: 30 jul. 2020.

SANTOS, M. **A natureza do espaço**: Técnica e Tempo. Razão e Emoção, São Paulo, Hucitec, 1996.

_____. **Espaço e Método**. 4. Ed. São Paulo: Nobel, 1997 (coleção espaços)

_____. **Espaço e Sociedade**: Ensaios. 2ª ed. Petrópolis: Vozes, 1982. 156p.

_____. **O espaço dividido**: os dois circuitos da economia urbana. 2ª ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

_____. **O Espaço do Cidadão**. 4ª Ed. São Paulo: Nobel, 1998 (coleção espaços)

SANTOS, T.M.B.B.; ELICHER, M.J. Turismo e Produção do Espaço na Cidade do Rio de Janeiro. **Turismo em Análise**. Vol. 24, n. 3, dezembro 2013. 674 p.

SECRETARIA DE AVIAÇÃO CIVIL DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. **Aeroporto De Porto Seguro categoria V, Análise De Gestão Aeroportuária**. Santa Catarina: LABTRANS/UFSC, 2016. Disponível em: https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/centrais-de-conteudo/relatorio-de-gestao-sbps-porto-seguro-20160531-vrs1-0-pdf/view Acesso em: 28 jul.2022.

SECRETARIA DE TURISMO DO ESTADO DA BAHIA. **Principais indicadores de desempenho do turismo no estado da Bahia** - 2019/2020/2021/2022. Disponível em: http://www.observatorio.turismo.ba.gov.br/wp-content/uploads/2022/06/Desemprenho-do-Turismo-QRCode._Acesso em: 28 jul. 2022.

SERPA, A. Espaço público e acessibilidade: notas para uma abordagem geográfica. **Revista GEOUSP – Espaço e Tempo**, n.15, p.21-37. São Paulo, 2004.

_____. **O espaço público na cidade contemporânea**. 1.ed. São Paulo: Editora Contexto, 2011.

SMITH, N. **Desenvolvimento Desigual**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1988.

SOUZA, J. R. **E a feirinha do estádio?**: os impactos do projeto modernizador e as narrativas sobre a feira livre em Porto Seguro na década de 2000. Dissertação (Mestrado). Porto Seguro, UFSB, 2021.

SPÓSITO, M. E. B. A urbanização da sociedade: reflexões para um debate sobre as novas formas espaciais. In: DAMINIANI, A.L.; CARLOS, A.F.A.; SEABRA, O.C.L. (orgs). **O Espaço no Fim de Século**: a nova raridade. São Paulo: Contexto, 1999.

TRINDADE, G. A. Aglomeração Itabuna-Ilhéus: rede urbana regional e interações espaciais. Ilhéus-BA: Editus, 2014.

VARAJÃO, G.F.D.C.; DINIZ, A.M.A. Turismo, produção do espaço e urbanização: evolução do uso e ocupação do solo de Lavras Novas, Ouro Preto-MG. **Caderno de Geografia**, v.24, n.42, 2014.

VAZ, N. P. **La place publique comme espace de communication** - La place publique centrale de Florianópolis au Brésil et la place parisienne. Saarbrücken: Editions Universitaires Europeennes (EUE), 2010.

VERA, P.; ROLDÁN, D.P.; PASCUAL, C.M. La construcción escenográfica de la ciudad. Espacio público, turismo e itinerarios en Rosario (Argentina) - Chasqui. **Revista Latinoamericana de Comunicación**. n.130, diciembre 2015 - marzo 2016 (Sección Monográfico, pp. 199-219) Disponível em: https://revistachasqui.org/index.php/chasqui/article/view/2552/pdf. Acesso em: 30 jul.2020.

WIRTH, L. O Urbanismo como Modo de Vida. - tradução de Marina Corrêa Truherz In: SIMMEL, G.; PARK, R.E.; WEBER, M.; WIRTH, L.;CHOMBART DE LAUWE, P.H. **O Fenômeno Urbano**. Otávio Guilherme Velho (org) Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1967.

ANEXOS

ANEXO A - Questionário

QUESTIONÁRIO DE PESQUISA SOBRE:

O CIRCUITO ECONÔMICO DO TURISMO E A (RE)PRODUÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO NA CIDADE DE PORTO SEGURO, BAHIA.

Prezado(a) colaborador(a), este questionário que tem por objetivo identificar os conflitos existentes no uso dos espaços públicos. Por favor, responda todas as questões com honestidade. Caso tenha dúvida sobre qual opção escolher em alguma questão, assinale a que lhe parecer mais apropriada.

NOME (OPCIONAL):_____ Bairro:_____

IDADE:_____

SEGMENTO: ( )Ambulante ( )Barraqueiro/Quiosque ( )Lojista ( )Tripé ( )Food Truck

Indique o quanto você está satisfeito(a) ou insatisfeito(a) em relação a cada um dos itens abaixo no que diz respeito à praça onde você trabalha:

	Totalmente Insatisfeito(a)	Parcialmente Insatisfeito (a)	Indiferente	Parcialmente Satisfeito (a)	Totalmente Insatisfeito(a)
Iluminação					
Áreas verdes					
Coleta de lixo					
Disponibilidade de assentos públicos					
Água potável					
Banheiro público					
Calçamento					
Tráfego de pessoas					
Trânsito de veículos					
Estacionamentos					
Espaços para crianças (jogos, etc.)					

Espaços para maiores.					

Indique o quanto você concorda ou discorda em relação a cada uma das afirmações abaixo no que diz respeito às relações comerciais neste local:

	Discordo Totalmente	Discordo Parcialmente	Indiferente	Concordo Parcialmente	Concordo Totalmente
As regulamentações aplicadas pelo poder público municipal são justas para todos os segmentos comerciais (ambulantes, barraqueiros e lojistas).					
Não há concorrência entre lojistas e barraqueiros.					
Não há concorrência entre barraqueiros e ambulantes.					
Não há concorrência entre lojistas e ambulantes.					
Os preços praticados pelos três segmentos comerciais (ambulantes, barraqueiros e lojistas) não promovem concorrência desleal.					
O espaço ocupado pelas barracas é maior do que deveria.					

As regulamentações do poder público municipal favorecem o segmento lojista.					
As regulamentações do poder público municipal favorecem o segmento do comércio ambulante.					
As regulamentações do poder público municipal favorecem o segmento das barracas.					
Não existem conflitos entre os três segmentos comerciais que atuam nas praças.					

Quanto ao grau de organização ou defesa corporativa de seu setor:

Participa/Possui filiação:	SIM	NÃO
Cooperativa		
Sindicato		
Associação		
Câmara de comércio		

	Muito Frequentemente	Frequentemente	Ocasionalmente	Raramente	Nunca
Estabeleço diálogo com o poder público em relação às políticas urbanas.					

Estabeleço diálogo com o poder público em relação às políticas para os espaços públicos.					
Participo/participei em alguma proposta para melhorar / desenhar /promover os espaços públicos (praças). *					

Para conhecer o grau/alcance de diálogo ou participação nas políticas públicas:

*Caso tenha participado em alguma proposta, descrever aqui:

Para conhecer suas relações (benefícios e tensões) com outros grupos sociais na praça

O desenvolvimento da atividade comercial nos espaços públicos tem benefícios para que setores da sociedade:

	Discordo Totalmente	Discordo Parcialmente	Indiferente	Concordo Parcialmente	Concordo Totalmente
Comerciantes					
Turistas					
Moradores					
Toda a cidade se beneficia					
Cidades vizinhas se beneficiam					
O Estado se beneficia					

Quais são os grupos que mais beneficiam as suas atividades comerciais?

	Muito Frequentemente	Frequentemente	Ocasionalmente	Raramente	Nunca
Turistas internacionais					

Turistas nacionais					
Turistas locais					
Moradores da cidade					
Artistas da rua					
Estudantes					
Outros comerciantes					

Quais são os grupos/atividades que mais prejudicam as suas atividades comerciais?

	Muito Frequentemente	Frequentemente	Ocasionalmente	Raramente	Nunca
Crianças					
Jovens praticando esportes					
Vândalos					
Prostituição					
Mendigos					
Moradores de rua					
Tráfico					
Cambistas					
Religiosos					
Artistas de rua					
Catadores de lixo					

Quais horários do dia impactam mais no benefício de sua atividade?

	Discordo Totalmente	Discordo Parcialmente	Indiferente	Concordo Parcialmente	Concordo Totalmente

Manhã					
Meio-dia					
Tarde					
Noite					

Eventos/períodos que beneficiam as suas atividades comerciais:

	Discordo Totalmente	Discordo Parcialmente	Indiferente	Concordo Parcialmente	Concordo Totalmente
Férias/ Feriados					
Celebrações					
Exposições					
Eventos culturais					
Eventos desportivos					
Eventos Sociais					
Eventos políticos					
Eventos religiosos					

ANEXO B - Termo de Consentimento Livre e Esclarecido

Convidamos o (a) Sr (a) para participar da Pesquisa O CIRCUITO ECONÔMICO DO TURISMO E A (RE)PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO DE PORTO SEGURO, BAHIA, sob a responsabilidade da pesquisadora Gleise Silva Alves, a qual pretende analisar a relação existente entre o circuito econômico do turismo e a produção dos espaços públicos na cidade de Porto Seguro. Sua participação é voluntária e se dará por meio de respostas a um questionário objetivo. Os riscos decorrentes de sua participação na pesquisa são: divulgação involuntária de dados confidenciais registrados neste Termo, ocupar demasiadamente o seu tempo, constrangê-lo de alguma forma com a abordagem ou durante a resposta ao questionário. Caso uma dessas vivências ocorra, serão asseguradas a sua privacidade e a confidencialidade de sua identidade, o/a Sr (a), terá a garantia de que pode optar por não responder alguma questão que lhe cause constrangimento de qualquer espécie, poderá também optar por receber e responder o questionário em formato digital via e-mail ou smartphone para responder em privacidade. Se o/a Sr (a) aceitar participar, as respostas obtidas por esta pesquisa poderão contribuir para orientar futuras Políticas Públicas para os espaços públicos urbanos de Porto Seguro e também para dar suporte a pesquisas posteriores. Se depois de consentir a sua participação o/a Sr. (a) desistir de continuar participando, tem o direito e a liberdade de retirar seu consentimento em qualquer fase da pesquisa, seja antes ou depois da coleta dos dados, independente do motivo e sem nenhum prejuízo a sua pessoa. O/a Sr (a) não terá nenhuma despesa e também não receberá nenhuma remuneração referente a esta pesquisa. Entretanto, caso o/a Sr. (a) tenha alguma despesa decorrente desta pesquisa será totalmente ressarcido/a pelo pesquisador/a responsável. A pesquisadora responsável compromete-se a conduzir a pesquisa em acordo à Resolução nº 466 de 12/06/2012, que trata dos preceitos éticos e da proteção aos participantes da pesquisa. Os resultados da pesquisa serão analisados e publicados, mas a sua identidade não será divulgada, uma vez que será guardada em sigilo. Para qualquer outra informação, o (a) Sr (a) poderá entrar em contato com o/a pesquisador/a no seguinte endereço: Rua General Freitas, 56, CEP: 45810-000, Bairro Centro , pelo telefone 73 991806969, ou poderá entrar em contato com o Comitê de Ética em Pesquisa da Universidade Federal do Sul da Bahia – CEP/UFSB, Avenida Getúlio Vargas, nº 1732 A, Bairro Monte Castelo, Teixeira de Freitas, Bahia, CEP - 45996-108, Teixeira de Freitas, Bahia, telefone – 3291-2089. O e-mail do CEP/UFSB é: cep@ufsb.edu.br.

CONSENTIMENTO PÓS–INFORMAÇÃO

Eu,_____, fui informado sobre o que a pesquisadora quer fazer e porque precisa da minha colaboração, e entendi a explicação. Por isso, eu concordo em participar da pesquisa, sabendo que não vou ganhar nada e que posso sair quando quiser. Este documento é emitido em duas vias originais, as quais serão assinadas por mim e pelo/a pesquisador/a, ficando uma via com cada um de nós.

_____

Assinatura ou impressão datiloscópica do/da participante da pesquisa

_____

Assinatura do Pesquisador responsável

Data: _____/ _____/ _____

APÊNDICES

Apêndice A - Foto simulação da praça da Bandeira após processo de revitalização



Fonte: ASCOM/PMPS, 2022.

Apêndice B - Praça da Bandeira fechada para realização das obras de revitalização



Fonte: ASCOM/PMPS, 2022.

Apêndices C e D - Praça da Bandeira em obras





Fonte: ASCOM/PMPS, 2022.

Apêndice E - Passarela do Descobrimento, na altura da praça da Bandeira.



Fonte: ASCOM/PMPS, 2022.