

---

## Turismo e segregação socioespacial: o caso de Porto Seguro-Bahia

### Tourism and socio-spatial segregation: the case of Porto Seguro-Bahia

### Turismo y segregación socioespacial: el caso de Porto Seguro-Bahia

Lavínia Fragas de Oliveira <sup>1</sup> <https://orcid.org/0000-0003-1289-6388>

---

<sup>1</sup> Universidade Estadual de Santa Cruz, Ilhéus, Bahia, Brasil, [laviniafragas157@gmail.com](mailto:laviniafragas157@gmail.com)

---

Recebido em: 21/05/2022

Aceito para publicação em: 29/10/2022

---

#### Resumo

A cidade é produzida por todos, contudo, a mesma não é consumida igualmente. Partindo dessa premissa, buscou-se através deste artigo discutir o espaço urbano da cidade de Porto Seguro-Bahia e o papel da atividade turística na segregação socioespacial muito presente neste território. Para atingir o objetivo proposto, foi realizada uma revisão bibliográfica acerca das temáticas: espaço urbano, segregação socioespacial, turismo e urbanização de Porto Seguro. Visando entender a partir de que momento a cidade passa a ser organizada em espaços turísticos e não turísticos, e quais os fatores que influenciaram na fragmentação desse espaço.

**Palavras-chave:** Turismo; Segregação socioespacial; Espaço urbano; Urbanização; Ensino de Geografia.

---

#### Abstract

The city is produced by everyone, however, it is not consumed equally. Based on this premise, this article sought to discuss the urban space of the city of Porto Seguro-Bahia and the role of tourism in the socio-spatial segregation very present in this territory. To achieve the proposed objective, a bibliographic review was carried out on the following themes: urban space, socio-spatial segregation, tourism and urbanization in Porto Seguro. Aiming to understand from what moment the city starts to be organized in tourist and non-tourist spaces, and what factors influenced the fragmentation of this space.

**Keywords:** Tourism; Socio-spatial segregation; Urban space; Urbanization; Geography teaching.

---

### Resumen

La ciudad es producida por todos, sin embargo, no se consume por igual. Con base en esa premisa, este artículo buscó discutir el espacio urbano de la ciudad de Porto Seguro-Bahia y el papel del turismo en la segregación socioespacial muy presente en este territorio. Para lograr el objetivo propuesto, se realizó una revisión bibliográfica sobre los siguientes temas: espacio urbano, segregación socioespacial, turismo y urbanización en Porto Seguro. Con el objetivo de comprender a partir de qué momento la ciudad comienza a organizarse en espacios turísticos y no turísticos, y qué factores influyeron en la fragmentación de este espacio.

**Palabras clave:** Turismo; Segregación socioespacial; Espacio urbano; Urbanización; Enseñanza de la geografía.

---

### Introdução

A cidade é estudada por várias áreas do conhecimento, como a geografia, urbanismo, sociologia, história, e dentre outras áreas. O que levanta o seguinte questionamento: Porque há tanto interesse em estudar a cidade?

Sim, é com a finalidade é entendê-la e melhor planejá-la. Mas para além disso, Corrêa (2004, p. 5) responde que esse interesse que há em estudá-la, é porque, é na cidade que vive grande parte da população, que há os maiores investimentos do capital, e também porque a cidade é lugar de conflitos sociais.

Pode-se dizer ainda que a cidade existe hoje, “é um reflexo tanto de ações que se realizam no presente como também daquelas que se realizaram no passado e que deixaram suas marcas impressas nas formas espaciais do presente” (Corrêa 2004, p.8). O que a coloca como objeto rico de estudo, abrindo margens para a análise e estudo sob várias vertentes.

Sendo assim, o objetivo deste artigo é discutir o espaço urbano de Porto Seguro, analisando o papel da atividade turística na segregação socioespacial. Para atingir o objetivo, foram realizadas pesquisas bibliográficas, analisando o processo de

urbanização para entender como ocorre a fragmentação da cidade em espaços turísticos e não turísticos.

O presente artigo está dividido em quatro seções, iniciando com uma revisão de literatura acerca das temáticas: espaço urbano, turismo e segregação socioespacial. Em seguida, será apresentado as características histórico-geográficas do município de Porto Seguro. Nos resultados e discussões, será analisado o processo de urbanização local, objetivando de entender a contribuição da atividade turística no processo de segregação existente no município. E por fim, o artigo trará um tópico falando sobre o conteúdo de segregação socioespacial aplicada ao ensino médio.

### **Espaço urbano**

Segundo Corrêa (1989, p.9), o espaço urbano é "fragmentado, articulado, reflexo e condicionante social, a cidade é também o lugar onde as diversas classes sociais vivem e se reproduzem". O espaço urbano é fragmentado na medida que a cidade reproduz o modo de produção capitalista, isso porque, o salário definirá o local de ocupação, e o usufruto da cidade pelos seus habitantes. E também é articulado, pois o trabalhador é parte importante no processo de produção capitalista, mesmo que o seu papel seja reduzido no discurso da classe dominante.

O espaço urbano é composto pelo uso diverso da terra urbanizada. Estando a organização espacial da cidade pautada na forma de uso e ocupação variado que é feito do espaço. Para Carlos (2009, p. 23), esses diferentes usos do solo urbano fazem da cidade, um lugar heterogêneo, pois a cidade "se constrói e se reproduz de forma desigual e contraditória".

O espaço urbano é produzido e consumido pela ação articulada dos agentes sociais, os quais fazem e refazem a cidade de acordo com o interesse de determinado agente. No livro "Espaço Urbano" de 1989, Corrêa identifica quais são os agentes sociais e como eles atuam no espaço. Os agentes são: os proprietários dos meios de produção, os proprietários fundiários, os promotores imobiliários, o Estado e os grupos sociais excluídos.

E sobre a ação desses agentes no espaço, Corrêa (1989, p. 11), escreve:

Inclui práticas que levam a um constante processo de reorganização espacial que se faz via incorporação de novas áreas ao espaço urbano, densificação do uso do solo, deterioração de certas áreas, renovação urbana, relocação diferenciada da infra-estrutura e mudança, coercitiva ou não, do conteúdo social e econômico de determinadas áreas da cidade.

Os agentes produtores podem atuar em conjunto e/ou separadamente, mas também podem entrar em conflito, na produção e reprodução do espaço urbano. E mesmo com o passar do tempo e que as formas e funções espaciais mudem, o espaço continuará fragmentado e articulado. Isso porque, como Corrêa (1989, p. 11) pontua: “a ação destes agentes é complexa, derivando da dinâmica da acumulação de capital, das necessidades mutáveis das relações de produção e dos conflitos de classes que dela emergem”.

### **Espaço urbano turístico**

A atividade turística é considerada tanto um setor econômico, quanto uma indústria sem chaminés. Para além de uma atividade econômica, Silva (2009, p.7) caracteriza o turismo como “uma prática social, o que lhe confere a capacidade de permear e penetrar em diferentes temáticas presentes na atualidade”. Nessa mesma linha, Bispo (2020) coloca o turismo como um fenômeno social com dimensões econômicas, sociais, políticas, ambientais e culturais.

Silva (2009, p.8) ainda define essa atividade como:

(...) movimento espacial de uma ou mais pessoas do lugar de residência permanente em direção a outro lugar em que sejam visitantes ou hóspedes, onde devem permanecer por um período mínimo de 24 horas. É um deslocamento voluntário e temporário.

Vale salientar que esse movimento espacial pode ser por motivos variados, sendo os mais comuns: lazer, negócios, saúde e congressos, mas também, pode ter outras razões.

O termo “cidade turística” é empregado nas localidades cuja economia está baseada no turismo. Nessas cidades há elementos culturais, bens e serviços que atraem visitantes. Além de haver toda uma adaptação da cidade a fim de captar mais e mais turistas. Transformando assim, a cidade num ambiente agradável para o turista, o que muitas vezes leva a padronização dessas cidades turísticas, pois há a instalação de redes hoteleiras, empresas do ramo alimentício, de traslado, entre outros. Tudo isso para que o turista sinta familiaridade e conforto nesses ambientes.

O turismo se apropria do espaço e o consome. As paisagens, a cultura local, a culinária, as construções, a história, se tornam mercadoria, juntamente com o espaço que passa ter valor de troca. Havendo dessa forma, uma valorização dos elementos constitutivos de determinado espaço. Silva (2009, p. 2) destaca que o turismo é simultaneamente “produto e produtor de espaço, na medida em que se apropria dos lugares impondo-lhes novas dinâmicas, novos usos aos objetos existentes”.

O turismo intervém no espaço através da instalação de bens e serviços para melhor atender as necessidades do turista, empregando mão de obra local, reformando estruturas antigas (prédios, casarões e símbolos históricos), desenvolvendo, também, “atividades culturais, melhorias na infraestrutura urbana e de serviços, e da formatação de roteiros e atrações” (BISPO, 2020 p 23).

Bispo (2020, p. 23) também explica que:

A relação entre o turismo e o espaço urbano gera um processo denominado turistificação que, de forma simplificada, pode ser entendido como o processo de transformação de uma área específica da cidade em função do turismo, seja para o turismo ou pelo turismo.

E essa turistificação citada por Bispo, cria ambientes comerciais que muitas vezes estão em desacordo com a cultura local, acarretando em conflitos sociais que são muito presentes no espaço urbano da cidade turística. Esses conflitos, são decorrentes da produção do espaço como mercadoria, em que o valor de uso é substituído pelo valor de troca. Promovendo assim, a “elevação de preços de produtos, serviços e bens imóveis, o que pode prejudicar a população residente

enquanto beneficia os empreendedores turísticos” (MURTA 2008 apud BISPO, 2020 p.24).

A turistificação promove efeitos contraditórios nos espaços turísticos no sentido de:

- Geração de empregos e aumento da receita durante a alta temporada. Contudo, devido a adaptação do espaço em função do turismo, pode ocorrer a falta de diversificação de atividade econômica, havendo a dependência somente do turismo, o que é prejudicial à medida que nos períodos de baixa temporada a população sofre com a falta de empregos;
- Incentivo a preservação da história local, que serve como fator atrativo. No entanto, pode haver o processo de aculturação pela presença temporária de turistas em pequenas localidades, além da padronização desses ambientes turísticos por causa da instalação de franquias de redes hoteleiras, alimentícias, e etc.
- Na questão ambiental, existe o discurso de preservação, mas na prática existe a superexploração e degradação ambiental, através do desperdício de água, liberação do esgoto no mar e rios, trilhas e/ou construções em Áreas de Preservação Permanente. Em áreas costeiras ocorre a pesca irregular de espécies marinha, e etc.
- Na infraestrutura, ao mesmo tempo que existe um melhoramento, essas obras tendem a afastar o residente da posição de consumidor dos centros e espaços voltados para o turismo. Isso porque, a melhora na infraestrutura leva ao encarecimento dessas zonas, coagindo o morador a habitar e consumir outros locais da cidade, segregando-o espacialmente. Restringindo assim, a permanência dos residentes nesses ambientes a condição de trabalhador apenas.

### **Segregação socioespacial em espaços turísticos**

A segregação socioespacial pode ser entendida como um processo que separa as classes sociais em diferentes espaços da cidade. Villaça (2001, p. 142) explica ainda, que “a segregação é um processo segundo o qual diferentes classes ou camadas sociais tendem a se concentrar cada vez mais em diferentes regiões gerais ou conjuntos de bairro da metrópole”.

A segregação espacial está intrinsecamente ligada à desigualdade social. Sendo a segregação espacial resultado da produção do espaço urbano pelos agentes sociais. Cujas produções estão assentadas na reprodução do modelo de produção capitalista, levando a existência de classes sociais antagônicas, que coexistem e produzem a cidade que conhecemos.

Apesar da produção do espaço ser coletiva, o consumo é desigual. E a cidade como materialidade histórica construída, reflete na paisagem os conflitos urbanos e essa dinâmica espacial segregada em que há um privilegiamento dos agentes produtores capitalistas durante o uso e ocupação do solo urbano. Sendo o Estado, assim como os outros agentes sociais capitalistas, um agente importante na manutenção da desigualdade social, pois é o Estado, o responsável pela criação e execução da legislação vigente, obras de infraestrutura urbana, regulação das relações de trabalho, dentre outras atribuições.

A cidade adquire status de mercadoria, sendo amplamente consumida por quem pode pagar e nisso os centros urbanos passam a ter predominantemente valor de troca. Resultando no uso e ocupação dessas áreas “valorizadas” por pessoas de classe alta, enquanto que as pessoas de menor renda ficam relegadas a lugares afastados do centro. Ademais, as áreas habitadas por essa classe dominante é dotada de infraestrutura, enquanto que nos bairros populares a infraestrutura tende a ser precária.

Vale ressaltar que o melhoramento da infraestrutura urbana leva ao encarecimento da terra urbanizada, e quando isso acontece, a população local de

menor renda acabam sendo coagidos a migrar para outros espaços que o seu salário pode custear.

Em especial nas cidades turísticas a segregação socioespacial é decorrente também do processo de turistificação, pois o turismo se concentra em determinadas áreas da cidade, tornando a “rota turística” mais valorizada. A rota turística, tende a ser espaços em que é possível visualizar a presença marcante do Estado, agindo em conjunto com os agentes capitalistas, investindo nesse espaço. Levando ao que Rodrigues (2007, p. 76) nos elucida ao dizer que “quanto mais espaço urbano se produz mais elevado é o preço da terra urbanizada e mais evidente a expulsão dos trabalhadores para áreas menos “urbanizadas””.

Sendo assim, a segregação na cidade turística não ocorre somente na organização espacial da cidade, mas também impacta nas ambiências de lazer do residente. Uma vez que os espaços de lazer localizados na rota turística, são locais caros, e infelizmente nem todos tem condições de consumir tais ambientes, acarretando na fragmentação da cidade em locais turísticos e não turísticos, tanto na questão da moradia, quanto na questão do lazer.

### **Município de Porto Seguro**

A origem de Porto Seguro está intrinsecamente ligada à história do Brasil. Isso porque, em 21 de abril de 1500, o Monte Pascoal foi avistado pelas embarcações portuguesas comandada por Pedro Álvares Cabral. O monte está localizado a 62 km ao sul do atual município de Porto Seguro. E no dia seguinte (22/04/1500) desembarcaram em terras que posteriormente passaram a se tornar brasileiras. Sendo 22 de abril considerado o dia do Descobrimento do Brasil, e feriado municipal em Porto Seguro. (IPHAN, 2014)

Em 1502, Porto Seguro se tornou uma das feitorias instaladas na costa brasileira, E nos primeiros 30 anos, o litoral brasileiro, é usado apenas para exploração da mão de obra indígena e da árvore pau-brasil. Posteriormente, Porto Seguro se torna uma das 14 capitâneas, e Pero do Campo Tourinho é o primeiro



capitão donatário dessa porção de terra. Em 1534, Porto Seguro ganhou o status de vila, chamada de Porto Seguro.

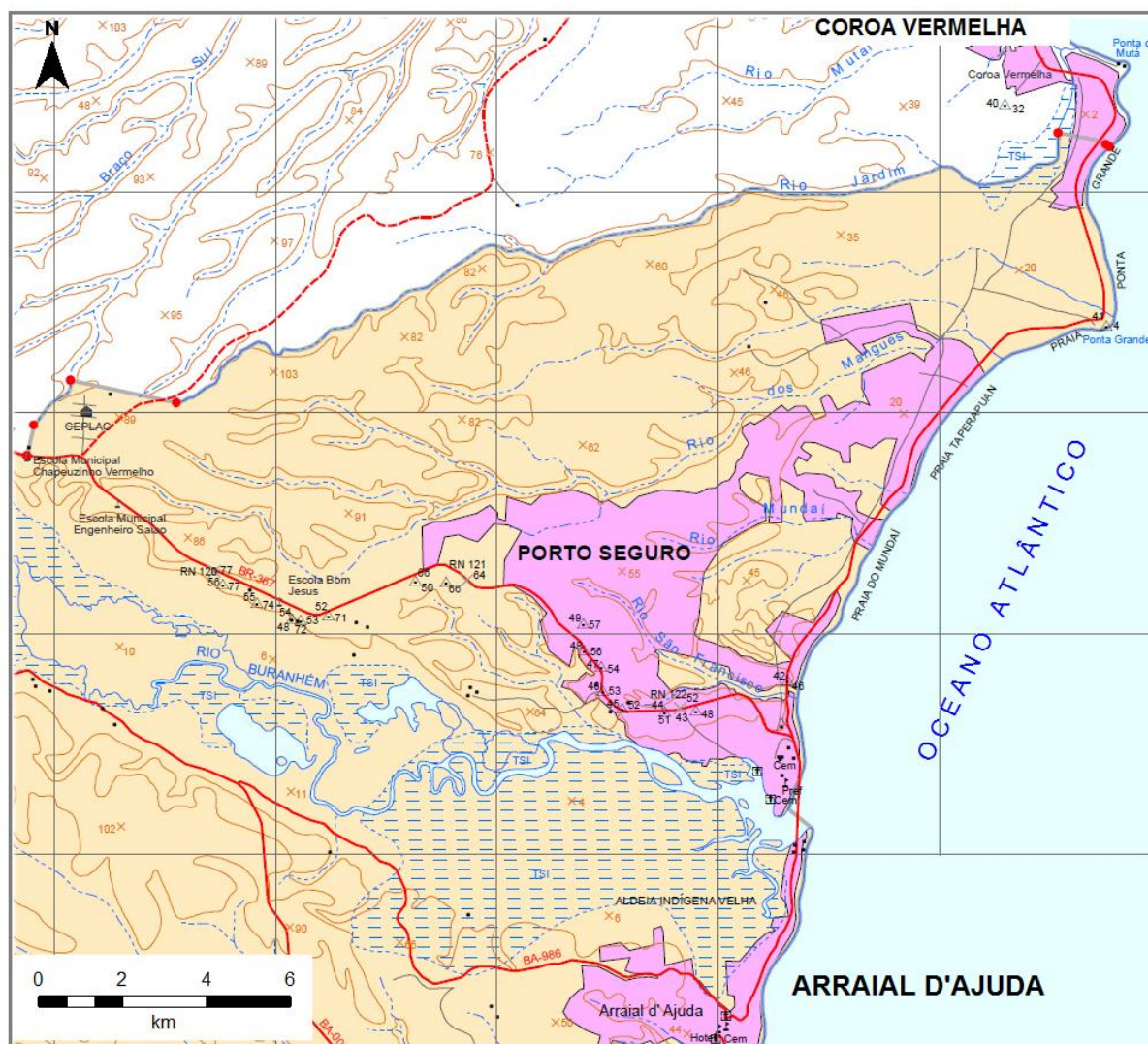
Durante o século XVII e parte do século XVIII, a capitania de Porto Seguro não se desenvolveu, entrando em crise pela falta de um comando fixo. Quando o sistema de capitanias hereditárias se prova ineficiente, cria-se o sistema de governos gerais, tendo a Bahia como sede. Nisso são criadas vilas, distritos e estradas. E Porto Seguro, em 1795, passa a se tornar um distrito. A economia do período colonial nessa capitania era baseada na extração e comercialização do pau-brasil. (IPHAN, 2014)

A sua emancipação ocorreu em 1891, quando deixa de ser uma vila e conquista status de cidade, através da Revolução Independente. Ao longo desses mais de 500 anos de história, Porto Seguro vai perdendo e ganhando território ao longo dos séculos. Como é o exemplo da atual cidade de Santa Cruz Cabrália, a qual já foi anexada como distrito e desmembrada do território de Porto Seguro algumas vezes.

Com relação a atual divisão territorial, o município é composto por 5 distritos: Porto Seguro (sede); Arraial D'Ajuda; Caraíva; Trancoso; e Vale Verde. Faz limite com os municípios de Eunápolis, Santa Cruz Cabrália, Itabela, Itamaraju e Prado.

De acordo com o IBGE (2020), o município está localizado no extremo sul da Bahia, na latitude 16°26'58", e longitude 39°03'52". Sua extensão territorial é de 2.285,734 km<sup>2</sup>. Compondo a região intermediária de Ilhéus-Itabuna, e a região imediata de Eunápolis-Porto Seguro. O bioma que perpassa o município é a Mata Atlântica. Na hierarquia urbana (IBGE, 2018) é classificado como um Centro Sub-regional A (3A). E sua região de influência é Eunápolis, cujo município é a Capital Regional C (2C). Na rede urbana tem função turística.

Mapa 1 – Localização da Cidade de Porto Seguro



Fonte: SEI BAHIA (2019),

Até a década de 1980, Porto Seguro era uma pequena cidade, eminentemente rural (tabela 1). E é somente a partir de 1990, que a população urbana ultrapassa a rural, e cresce exponencialmente nas décadas seguintes. Isso está relacionado à implantação de rodovias, na década de 1970, como a BR 101 e BR- 367, melhorando o acesso à cidade e ao investimento no turismo local.

**Tabela 1-** Dados da população do município de Porto Seguro entre os anos de 1970-2021

População do município de Porto Seguro (1970-2021)				
	População Total (Habitantes)	População Urbana	População Rural	Densidade Demográfica

1970	33.108	3.588	29.520	-
1980	46.300	5.725	40.575	-
1990	34.661	23.315	11.346	-
2000	95.721	79.619	16.102	-
2010	126.929	104.078 (82%)	22.851 (18%)	52,70 hab/km <sup>2</sup>
2021 (estimado)	152.529	-	-	-

Fonte: IBGE (2021); organizado pela autora (2021)

Outro ponto é que em 1973, Porto Seguro é declarada como Patrimônio Histórico e Artístico do Brasil pela Unesco. É conhecida nacionalmente como Terra Mãe do Brasil, e também como Costa do Descobrimento, devido à história local. O turismo é a principal atividade turística econômica do município, explorando essa imagem como atrativo para fomentar tal atividade econômica.

Alguns dos conflitos urbanos que essa cidade sofre são:

- A instalação da monocultura do eucalipto no município, a qual leva a perda de biodiversidade, concentração e encarecimento do preço da terra, inibição da produção de alimentos, e também êxodo rural, acarretando no processo de urbanização desordenada, gerando a favelização, ocupação desordenada do tecido urbano e violência urbana;
- Especulação imobiliária sobre terras indígenas, e também invasão dessas terras para o cultivo do eucalipto;
- Degradação ambiental, devido ao uso e ocupação de Áreas de Preservação Permanente, por grupos empresariais hoteleiros, donos de barracas de praia, condomínios, e etc;
- Alagamentos, devido ao problemas com escoamento da água da chuva;
- População em situação de rua, principalmente nos bairros Baianão e Centro.

A cidade é dividida em cidade alta e cidade baixa, estando localizada na parte baixa da cidade a rota turística e na parte alta, a maior parte da população. O centro

comercial do município está localizado no bairro Baianão, sendo amplamente consumido pela população residente, principalmente pelas pessoas de menor renda.

Já o bairro Centro, é o centro da cidade, e é dominado por estabelecimentos comerciais voltados para o varejo e também de entretenimento, o que é característico do centro de cidades turísticas como aponta Fainstein (1999) ao dizer o centro das cidades turísticas “tende a ser dominado por instalações comerciais de varejo e instalações de entretenimento, em lugar de escritórios administrativos.”

### **Resultados e Discussão**

Para entender a atual divisão da cidade em espaços turísticos e não turísticos, é necessário compreender como ocorreu urbanização na localidade e os fatores que levam a fragmentação dos espaços de acordo com a renda.

Pode-se dizer que o processo de urbanização do município foi intensificado com a construção da rodovia BR-367. Isso porque, por volta de 1970, Porto Seguro ainda era um pequeno município, eminentemente rural, como mostra a tabela 1, em que cerca de 40.575 pessoas habitavam a zona rural, contra 5.725 na zona urbana. A economia local era baseada na agricultura e na pesca.

Antes da implantação da rodovia, as estradas que davam acesso ao município estavam em estado precário, dificultando o desenvolvimento de atividades comerciais. Na década de 1970, é construída a BR-367 e também a BR-101, ligando Porto Seguro a Eunápolis, melhorando assim, o acesso à cidade.

A década de 1970 é marcada também por investimentos no turismo local, por parte do Estado, em termos de infraestrutura e atrativos turísticos para fomentar essa nova atividade econômica. Por volta de 1975, é aprovado um plano para desenvolvimento da infraestrutura para atividade turística, elaborado pelo Instituto de Urbanismo e Administração Municipal (IURAM). Todavia, esse plano não foi implantado com efetividade e a cidade cresce desordenadamente e sem uma infraestrutura básica, para se ter uma ideia, até o ano de 1971 a cidade não contava

com um sistema de abastecimento de água encanada. Outro órgão que atuava na cidade, era o Iphan que devido ao recém reconhecimento de Porto Seguro como monumento nacional, tinha que participar de quaisquer intervenções na infraestrutura urbana da cidade.

No final dos anos 1980, a atividade turística no município se expandiu, incidindo diretamente sobre o crescimento populacional. Na década de 1990, o número da população urbana ultrapassou a rural, triplicando na década seguinte (2000). Outro ponto que levou ao crescimento populacional local, é a inserção da indústria de celulose na região, que por ser uma monocultura extensiva, não emprega tanta mão de obra e também, degrada o solo, impedindo a plantação de outras culturas, levando assim, ao êxodo rural. A crise cacaueteira, também impacta nesse crescimento populacional, uma vez que, por causa da praga vassoura-de-bruxa e dentre outros fatores, induziu as pessoas a migrarem e se instalarem em Porto Seguro e arredores.

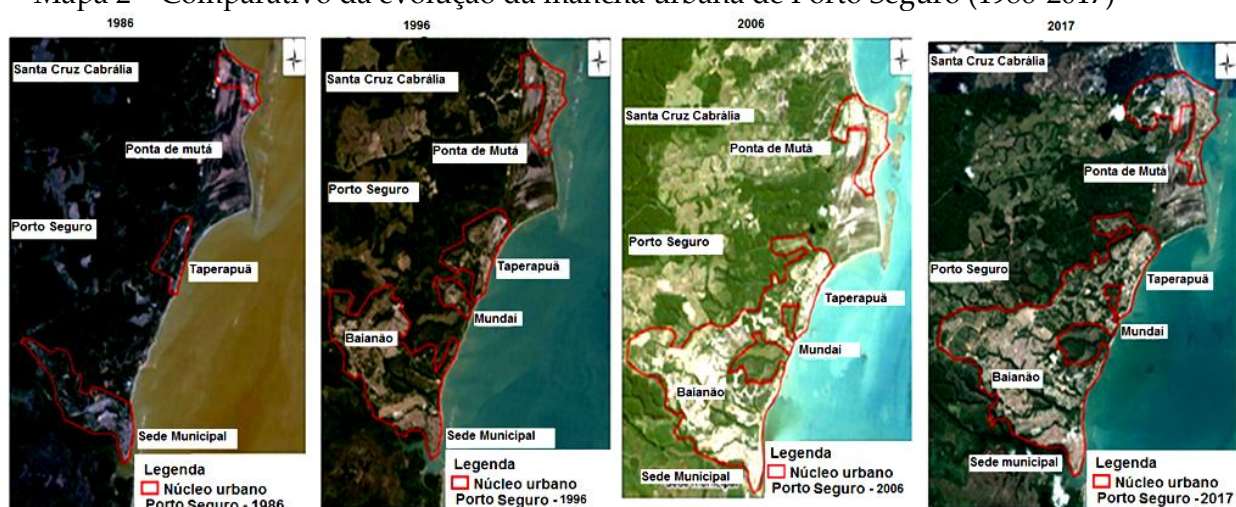
Em contrapartida a isso, o número total de habitantes decresce, devido ao desmembramento de Eunápolis que até 1988 era parte do município de Porto Seguro. Contudo, a cidade de Porto Seguro, não estava preparada para receber esse novo contingente populacional vindos por causa do êxodo rural, turismo e crise cacaueteira, e isso levou a ocupação desordenada da sede de Porto Seguro, principalmente nas áreas de preservação, como é o exemplo dos manguezais próximo ao centro, que até os anos 2000 era ocupado por várias favelas.

Essas favelas foram removidas pelo Programa de Ação e Desenvolvimento do Turismo da Bahia, que tinha o objetivo de recuperar a área de manguezal na foz do rio Buranhém, ocupada irregularmente desde a década de 1970, e localizada onde atualmente é parte do centro. O programa criou o bairro Vila Vitória para as pessoas da favela, e ficou pronto em meados da década de 2000. Essas pessoas migraram também para outros bairros do complexo Frei Calixto, formando novas favelas longe do centro e da rota turística.



Com a inserção do turismo na economia local, ocorreu a valorização dos imóveis, melhora na infraestrutura central acarretando no aumento do preço da terra urbanizada e especulação imobiliária. Dessa forma, coagindo os moradores do centro a venderem suas casas e se mudarem para outros locais periféricos, acentuando a segregação socioespacial. Nesse processo de venda, as casas do centro que antes tinham função de moradia, passaram a ter função comercial e hoje é ocupada por restaurantes, lojas e pousadas.

Mapa 2 – Comparativo da evolução da mancha urbana de Porto Seguro (1986-2017)



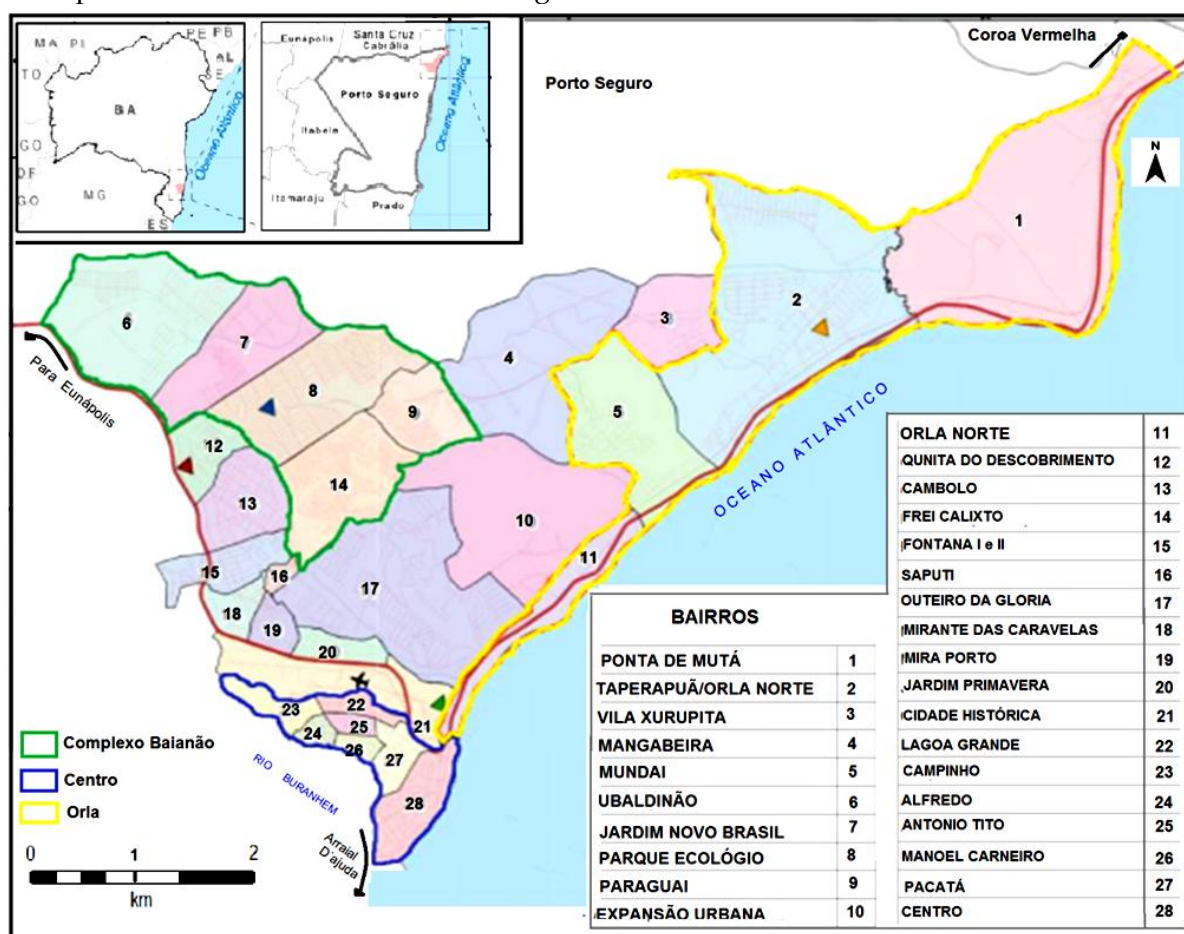
Fonte: Santos, 2017

No comparativo (mapa 2), é possível observar a evolução da mancha urbana da cidade ao longo dos anos. A faixa litorânea faz parte da rota turística, enquanto que à medida que vai adentrando o continente, as áreas de favelização do município ficam visíveis na paisagem. O complexo Baianão, por exemplo, foi formado pela ocupação de pessoas vindas por causa da crise cacaueteira, e desde a sua formação (1990) até os dias atuais o bairro é visto como local de moradia da classe trabalhadora. Diferentemente, a orla é a área de praia, e lá estão localizados os condomínios de alto padrão (local de moradia dos residentes de maior renda), os hotéis, restaurantes e complexos de lazer (barracas de praia e casas de show).

A inserção do turismo na economia local, levou ao crescimento da cidade em termos de população, de expansão da mancha urbana (mapa 2) e incremento da infraestrutura urbana em locais específicos. Ao mesmo tempo que contribui bastante

com a segregação socioespacial, a partir do momento que a cidade se fragmenta em áreas turísticas e não turísticas. Levando as pessoas de menor renda a se concentrarem nas áreas afastadas do centro, ao mesmo tempo que as pessoas com maior poder aquisitivo usam e ocupam o centro, a orla e os distritos da cidade. No mapa de bairros da cidade (mapa 3) é possível observar, circulado de azul e amarelo, a orla e o centro, os quais constituem a rota turística. O restante compõem a zona não turística.

Mapa 3 - Bairros da cidade de Porto Seguro



Fonte: Adaptado de Pereira (2017)

O turismo teve papel importante na produção do espaço que temos hoje na cidade, afetando diretamente na produção e consumo do espaço pelos residentes. Pode-se citar por exemplo, a geração de empregos, algo que é muito comum em cidades turísticas. Contudo, muitos desses empregos são informais e/ou precários, além de temporários. Sendo essa insegurança de renda, uns dos fatores responsáveis

por contribuir com a segregação socioespacial, pois as pessoas não têm condições de usufruir do espaço central da cidade da mesma forma que o turista ou o residente de maior renda, ficando assim, relegadas as áreas afastadas do centro e longe da rota turística, ocupando bairros como Baianão, Vila Valdete, Vila Vitória, Casas Novas, Paraguai, dentre outros.

Portanto, o turismo impacta diretamente na vida das pessoas do município de Porto Seguro, a partir do momento que o Estado investe na infraestrutura das áreas turísticas, o que torna essas áreas mais caras, inviabilizando o consumo desses espaços pelos residentes de menor renda. Expressando, dessa forma, o domínio do sistema capitalista de produção sobre as relações sociais, culturais, ambientais e econômicas, gerando e mantendo desigualdades socioespaciais.

### **Segregação Socioespacial Aplicado ao Ensino de Geografia**

A segregação socioespacial é um conteúdo que apresenta potencialidades para ajudar o aluno a entender o espaço em que vive e os processos que levaram à produção de um espaço tão desigual. Por isso, é importante planejar essa aula previamente, considerando o contexto social dos educandos, adaptando dessa maneira, a forma de ensinar e avaliar. E ao adaptar a prática pedagógica à realidade do aluno, será possível trazer exemplos cotidianos e nisso dotar de significado o conteúdo. Isso porque, “todo ser vivo aprende na interação com o seu contexto: aprendizagem é relação com o contexto” (GADOTTI, 2003, p. 48).

Pensando nisso, segue abaixo uma sugestão de sequência didática para o 3º ano do ensino médio:

1º Passo: Trabalhar inicialmente a temática segregação socioespacial de maneira conceitual, numa aula expositiva dialogada.

2º Passo: Após dar a base conceitual, propor uma atividade de identificação do conteúdo no cotidiano dos estudantes.



Dessa forma, os alunos se reunirão em grupos de 4 pessoas cada, e irão construir um painel de fotos, identificando no caminho que eles fazem de casa até a escola, exemplos de que demonstram esse processo de segregação socioespacial no cotidiano. E compartilhará com a turma o painel, explicando o motivo da escolha das imagens e debatendo as causas e os agentes que levaram à formação desses espaços diferentes na sua cidade.

Concomitante a essa atividade, os alunos escreverão uma redação dissertativo-argumentativo individual com a temática “Segregação socioespacial: é possível superá-la?”. Essa segunda atividade visa incentivar o aluno a refletir sobre o uso e ocupação desigual do espaço urbano, pensando em formas e ações para superar o problema.

Portanto, busca-se através dessas atividades trabalhar o conteúdo de forma continuada, estimulando os alunos a identificar aspectos do cotidiano, e relacioná-los com o assunto trabalhado em sala de aula. E ao contextualizar o conteúdo, o professor procura dar sentido ao que está sendo ensinado, isso porque, o que aprendemos precisa significar algo para nós, e durante a vida escolar dos alunos, eles recebem uma enxurrada de informações, mas geralmente não há identificação, ele não vê sentido.

Sendo assim, é imprescindível que o professor relacione o conteúdo com a realidade, mais especificamente, associando-os com a realidade do educando. Pois como explica Gadotti no seu livro “A boniteza de um Sonho”, nós aprendemos para viver, então o que aprendemos são ferramentas, são possibilidades de poder. E essas ferramentas que podem ser utilizadas na realidade, no cotidiano.

### **Considerações finais**

A cidade não é consumida igualmente, devido a desigualdade expressiva que existe no Brasil, levando a fragmentação do espaço, onde determinadas áreas da cidade serão ocupadas por pessoas de menor renda. Já outras áreas serão amplamente consumidas por pessoas com maior poder aquisitivo, geralmente essas

áreas são as mais valorizadas monetariamente, tendo um custo de vida caro, que não é acessível a todos. E no caso das cidades turísticas, o centro e os espaços de lazer serão amplamente consumidos por turistas e pessoas de maior renda, restando ao nativo frequentar tais espaços apenas na condição de trabalhador.

Este artigo, buscou estudar o espaço urbano de Porto Seguro e entender a partir de que momento a cidade fragmentou-se em espaços turísticos e não turísticos, e qual o papel do turismo nisso. Ao longo da pesquisa constatou-se que a segregação nesse território vem desde o início da colonização portuguesa sobre essa porção de terra. Ao dividir o todo o litoral brasileiros em capitânicas hereditárias, concentrando grandes extensões de terras nas mãos de poucas pessoas, as quais eram estrangeiras e exploravam a mão de obra local.

A instalação da indústria de celulose acarretou no êxodo rural e na ocupação desordenada do espaço, assim como a crise cacaueteira levou as pessoas a migrarem e se instalarem em Porto Seguro e arredores na busca de fugir da crise e em busca de oportunidades. Concomitantemente a isso, temos a inserção do turismo como atividade econômica, num município que até a década de 1970 tinha a sua economia baseada na agricultura e na pesca.

Analisando o processo de urbanização, percebeu-se que o Estado teve grande papel na produção desse espaço desigual que temos hoje na cidade, ao investir na atividade turística cedendo áreas vazias ao setor imobiliário e de construção a fim de impulsionar o turismo no local. O Estado investiu também em infraestruturas na área central e na rota turística, instalação de equipamentos e atrativos para beneficiar os empreendedores turísticos. Mas isso foi às custas do trabalhador, os quais foram coagidos a migrarem para as áreas longe do centro, e em áreas ambientalmente sensíveis à ocupação humana, como a ocupação de mangues e encostas.

E com os investimentos em infraestruturas para o turismo, o centro valorizou, encarecendo o preço dessa terra urbanizada, tornando inviável a permanência dos residentes nesses locais na condição de morador. Transformando assim, a forma de uso e ocupação espaço, o qual deixa de ter valor de uso, adquirindo valor de troca.

Esse processo de produção de um espaço fragmentado se intensificou na década de 1970, e permanece até os dias atuais impactando a vida das pessoas, sobretudo da parcela mais pobre da população.

## Referências

- BISPO, A. S. **Dimensões da prática do turismo na cidade de Porto Seguro e os reflexos na vida da população residente**. 2020. 114 f. Dissertação (Mestrado em Estado e Sociedade) – Programa de Pós-Graduação em Estado e Sociedade, Universidade Federal do Sul da Bahia, Porto Seguro, 2020.
- CARLOS, A. F. A. **A cidade**. 8ª Ed. 2ª reimpressão São Paulo: Contexto, 2009.
- CORRÊA, R. L. **O Espaço Urbano**. São Paulo, Ática, 1989.
- FONTES, E. O. **Desigualdades regionais no extremo sul da Bahia: desafios e oportunidades**. Anais da Associação dos Geógrafos Brasileiros. v. 1, p. 420-430, 2005.
- GADOTTI, M. **Boniteza de um sonho: Ensinar e aprender com sentido**. Novo Hamburgo: Feevale, 2003.
- IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/ba/porto-seguro/historico>>. Acesso em: 05 dez. 2021.
- IPHAN –História - Porto Seguro . 2014. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/1402/>> Acesso em: 05 dez. 2021.
- IPHAN – Conjuntos Urbanos Tombados. Porto Seguro . 2014 <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/1402/>> Acesso em: 05 dez. 2021
- PEREIRA, A. **O cotidiano do trabalhador e a espacialidade da cidade mercadoria**. 2017. Tese, (Doutorado em Geografia) Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas- Universidade do Estado de São Paulo, São Paulo , 2017.
- RODRIGUES, A. M. **Desigualdades socioespaciais – a luta pelo direito à cidade**. Cidades 2007; 4(6):73-88.
- ROSCOCHE, L. F. **Turismo urbano e a segregação socioespacial: revisitando problemáticas**. VII Seminário de Pesquisa em Turismo do Mercosul (Turismo e Paisagem: relação complexa). Novembro. Universidade de Caxias do Sul, RS. 2012.
- SANTOS, J. S; MATOS, B. V. **Porto Seguro: processo de urbanização, as novas espacialidades, desenvolvimento e turismo**. In: I Simpósio Cidades Médias e Pequenas da Bahia, 2009, Salvador. Anais do I Simpósio Cidades Médias e Pequenas da Bahia - Produção de usos do espaço em médias e pequenas cidades da Bahia: teorias, metodologias e experiências. Salvador, 2009. v. 1.

SILVA, M. R. **O Turismo e a Produção do Espaço**. In: 12 EGAL - Encuentro de Geógrafos de América Latina, 2009, Montevideo. Caminando en una América Latina en transformación, 2009.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. 2 ed. São Paulo: Studio Nobel; FAPESP: Lincoln Institute, 2001.

---