

Capítulo 4
A FORMAÇÃO DO SISTEMA
INSTITUCIONAL PÚBLICO DO
TURISMO BAIANO

4 A FORMAÇÃO DO SISTEMA INSTITUCIONAL PÚBLICO DO TURISMO BAIANO

O conteúdo dos capítulos dedicados ao Sistema Institucional Público do turismo baiano (capítulos 4, 5 e 6) referidos à sua formação, à sua evolução e às tendências e perspectivas futuras, resulta da análise dos modelos de organização da administração pública turística, dos instrumentos de gestão, das principais realizações (identificação de conceitos e investimento e sua dimensão monetária), bem como das conclusões retiradas da pesquisa direta realizada com os agentes do turismo local.

Neste Capítulo 4 buscou-se abordar a formação do Sistema Institucional Público do turismo baiano, distinguindo-se três fases neste processo:

- Fase de implantação (1930–1962);
- Fase de transição (1963–1970);
- Fase de consolidação (1971-1990).

4.1. Fase de implantação: a institucionalização do turismo baiano (1930 a 1962)

Nesta longa fase – cerca de trinta anos -, a ação pública do turismo baiano sofre transformações, passando da condição de quase inexistente, à de institucionalizada, com intensidades distintas ao longo do processo de institucionalização, as quais possibilitam a distinção de dois períodos: o primeiro compreende desde a experiência pioneira da Secção de Turismo à implantação dos primeiros empreendimentos, e o segundo abarca os avanços a partir dos anos 50, com a organização do sistema municipal e a inclusão do turismo nos planos estaduais.

4.1.1. A experiência pioneira da Secção de Turismo e os primeiros empreendimentos privados

O sistema turístico baiano começou a ser delineado, ainda que nos seus traçados iniciais, já no principiar da década de 30, sob o comando da Prefeitura Municipal do Salvador. Nesse período, conforme informações prestadas, em entrevista direta¹, por Rego (2001), efetiva-se a primeira iniciativa governamental objetivando a institucionalização da atividade, com a criação da Secção de Turismo da Diretoria do Arquivo e Divulgação². Essa Secção, de pequeno porte, funcionava no Arquivo Público e possuía um quadro de pessoal restrito, composto por cerca de quatro ou cinco funcionários.

Os anos 30, cenário das primeiras tentativas de institucionalização do turismo baiano, constituem-se em um forte marco da decadência econômica e política do Estado da Bahia. Após a Revolução de 1930, denominada por Mariani (1997, p.64) como *Revolução Madrasta*, a Bahia, sem afinidade com o movimento que conduz Getúlio Vargas ao poder, devido ao espírito conservador e jurídico das suas elites e ao apoio que deu à chapa vitoriosa na eleição presidencial e liquidada pela Revolução, assiste ao declínio do seu prestígio político em escala nacional. Os reflexos da Revolução foram sentidos também na área econômica. Como enfatiza Mariani (1997, p.64), nesse período a economia baiana e, destacadamente, o seu comércio exterior ficam subjugados à vontade discricionária do Chefe do Governo e das forças que o apóiam, perdendo expressividade frente ao conjunto da nação.

A fase iniciada em 1930 conforma um cenário fortemente adverso para a Bahia, deixando as suas elites perplexas diante da degradação da economia estadual, o que enseja o surgimento da expressão *Enigma Baiano*. Como bem sinaliza Almeida (1997, p.47), a Bahia encontrava-se em desvantagem em relação a outras áreas do País. Valendo-se das suas receitas cambiais, o Estado, com uma economia sujeita à instabilidade dos mercados exteriores, passou a financiar importações essenciais à industrialização de outras regiões, às quais pagava preços mais elevados do que os cobrados pelos artigos importados.

¹ As informações obtidas em entrevistas diretas serão indicadas, de agora por diante, pelo nome do entrevistado seguido pela expressão "ED" e o ano. A relação dos entrevistados, com as respectivas datas das entrevistas, encontra-se na referência bibliográfica e no Anexo A.

² Embora a Bahiatusa (1981) tenha divulgado que se tratava de um Departamento de Turismo Municipal (DMT), Rego (ED/2001), afirma ter sido apenas uma pequena seção.

Descapitalizada e destituída de prestígio político, a Bahia não encontrou condições propícias para implementar uma ação governamental, de âmbito estadual ou municipal, direcionada aos setores tradicionais, como a agropecuária, ou modernos, a exemplo do turismo.

Conforme Guimarães (1966, p.32), na década de 30, no primeiro governo Getúlio Vargas, o economista Ignácio Tosta Filho criou um sistema de órgãos de fomento - que resultou na implantação do Instituto de Finanças e Economia da Bahia (IFEB), posteriormente Banco do Estado - e, mais tarde, no governo de Otávio Mangabeira, iniciou um estudo de modernização administrativa que nem sequer chegou a ser concluído, dadas as resistências das oligarquias baianas. A reunião de fatores tais como uma conjuntura econômica e política adversa, a resistência das conservadoras oligarquias locais a qualquer tentativa de modernização da estrutura administrativa do Estado e a precária estruturação da Secção de Turismo, contribuíram para que as ações dessa repartição pública, que se restringiam à Capital, fossem pouco expressivas. Segundo Rego (ED/2001), no ano de 1934 a Secção de Turismo promoveu a primeira intervenção governamental no Carnaval de Salvador³, reunindo o Poder Público e os representantes dos Fantoches, dos Inocentes e de outros clubes carnavalescos, e encarregando-se da decoração da cidade para a festa. Transformado, em 1953, em Diretoria Municipal de Turismo (DMT), durante o seu período de vigência o primeiro órgão municipal de turismo não se preocupou em realizar qualquer intervenção no espaço geográfico, concentrando-se no apoio a eventos significativos do calendário soteropolitano de festas populares, concedendo iluminação e decoração, e no fornecimento de informações sobre a cidade às poucas agências de viagem existentes.

A propósito dessas festas, é importante salientar que tais eventos populares, assim como o veraneio e as compras foram as principais motivações para que fluxos esporádicos, oriundos do interior do Estado, se dirigissem à Capital - procedentes, em geral, de localidades situadas no entorno metropolitano, a exemplo dos municípios do Recôncavo -, utilizando principalmente o transporte marítimo, como o *Vapor de Cachoeira*. Esse movimento, efetuado sem qualquer tipo de organização, já se verificava em finais do século XIX, portanto, antes da existência da Secção de Turismo (REGO, ED/2001).

³ Waldeloir não dispunha da data precisa da criação da Secção, mas acreditava que essa deveria ter sido criada na gestão municipal de Americano da Costa (1932 a 1936) ou Neves da Rocha (1938 a 1942). Por outro lado, possuía documentos que comprovam ter-se dado em 1934 a primeira intervenção municipal (através da Secção) no carnaval de Salvador. A considerar-se essa informação, fica excluída a possibilidade de criação da Secção no governo de Neves da Rocha, confirmando-se que isso ocorreu na gestão anterior.

Em que pese a tentativa de atuação desse organismo pioneiro, as ações públicas e privadas implementadas na atividade turística baiana na fase em análise não tiveram nenhum vínculo direto com o trabalho da repartição municipal. No âmbito do setor público registra-se, em 1937, com o Decreto de 10-12-37, no governo estadual de Antônio Dantas⁴, a implantação da estância Hidromineral de Itaparica. As estâncias existentes na Bahia – Itaparica, Olivença, Águas de Cipó e Caldas do Jorro – tornam-se, nesse período, elementos de motivação para o deslocamento de fluxos regionais. Já no setor privado, observa-se o despertar para as potencialidades do segmento hoteleiro. Assim, da visão empreendedora e arrojada do Comendador Bernardo Martins Catarino, detentor de um dos maiores patrimônios do Estado, resultou a concepção e construção, no último ano daquela década, do primeiro *hotel de luxo* de Salvador. Localizado na rua Chile, uma das áreas mais nobres da cidade à época, o Pálace Hotel foi edificado com material importado de outros países, a exemplo da louça sanitária, procedente da Inglaterra, e do cimento, oriundo da França. Seu projeto arquitetônico original previa a construção de um equipamento hoteleiro arrojado, contando cada andar não somente com quartos servidos por banheiros coletivos, mas também com uma suíte completa nos moldes atuais.

Contudo, deve-se pontuar que o Pálace não se constituiu, de fato, no primeiro empreendimento turístico privado implantado na Bahia e nem mesmo no primeiro equipamento de hospedagem de Salvador a oferecer um certo conforto. Os registros indicam caber ao Hotel Chile, de propriedade do Sr. Júlio Rodrigues, edificado na primeira década do Século XX, que se vangloriava de ter a preferência de Ruy Barbosa, o pioneirismo de tal iniciativa (CADENA, 2002). A participação do empreendimento privado no turismo baiano data do século XIX, quando a empresa Conde & Companhia, fundada em 1838, no município de Cachoeira, por Manoel José do Conde, o Visconde de Rosário, para atuar no segmento de importação e exportação de mercadorias, após adquirir experiência no agenciamento de navios de carga, passou a agenciar navios de passageiros (COVÊLLO, 1982, p. 42). A Conde, atuando no segmento do turismo exportativo, alcançou notoriedade no período, tendo sido a representante brasileira da *Panamerican Airways*, da *Nyrban* (Nova York - Rio de Janeiro - Buenos Aires) e das empresas *Lloyde Brasileiro*, *Companhia de Navegação da Europa*, *Companhia de Navegação da Costa*, dentre outras (CONDE, ED/2001).

⁴ O Coronel Antônio Dantas foi o 21º. Governador da Bahia. Foi nomeado interventor Federal para o Estado da Bahia com a implantação do Estado Novo e renúncia do Governador Juracy Magalhães (BAHIA, 1981a, p. 50).

A Conde, tradicional empresa do ramo de transportes de cargas, agente geral da *Panair* (subsidiária da *Panamerican*) no Brasil, iniciou as suas atividades no transporte de passageiros em 1875. Segundo Carvalho Filho (ED/2001), a Conde transportava mais cargas, por via aérea ou marítima, que passageiros. Esporadicamente recebia navios de turismo, mas não formatava pacotes de viagem nessa época. Em geral os passageiros eram negociantes, membros da alta sociedade baiana, que possuíam algum conhecimento da língua inglesa e francesa. Assim, a Conde só veio a se transformar, de fato, em uma agência de viagem (Agência Conde de Viagens e Turismo Ltda.), após desmembrar-se, em obediência à nova legislação nacional, da empresa de comércio exterior⁵, em 30 de maio de 1965, o que ocorreu concomitantemente à perda da representação da *Panair* do Brasil, que passou a ter sua própria agência de viagem em Salvador (CARVALHO FILHO, ED/2001; BRASIL, 2000).

O turismo desenvolvido no Estado até os anos 50 pode ser caracterizado como eventual, recebendo fluxos esporádicos. Entre os visitantes constavam celebridades, inclusive atores de *Hollywood*, que aqui aportavam vindos em cruzeiros marítimos efetuados em grandes transatlânticos norte-americanos, europeus e sul-americanos, como o *New Amsterdam* (terceiro maior navio do mundo no período, atracou pela primeira vez na Bahia em 1948, com 830 norte-americanos), o *Rotterdam*, navio holandês de turismo, o *Alcântara*, sul-americano, e o *Provence*, francês (INDIANOS..., 1960, p.3; QUATROCENTOS..., 1960, p. 3; TURISTAS..., 1960, p. 3).

Objetivando atender às demandas do fluxo de visitantes que eventualmente chegavam à Capital do Estado, a Agência Conde foi gradualmente se estruturando para atuar no segmento receptivo, não mais se concentrando exclusivamente na atividade exportativa. Dessa forma, chegou a lançar, em momento posterior, o primeiro guia turístico de Salvador, editado por uma empresa privada, com informações sobre roteiros básicos, praias e até mesmo sobre as cidades históricas situadas ao redor da Baía de Todos os Santos.

Sem retirar o pioneirismo da Conde Turismo no transporte de passageiros concomitantemente à atuação no comércio exterior, deve-se entretanto ressaltar que as primeiras atividades receptivas no Estado foram desenvolvidas pela Bahia Turismo, empresa criada em finais da década de 40, provavelmente em 1948, e sediada no bairro do Taboão.

⁵ A razão social da empresa Conde de comércio exterior passa a ser Conde Marítima e Comercial Ltda.

Tarquínio (ED/2001), primo de Amâncio Tarquínio (falecido), recorda-se ainda que a empresa foi fundada em finais da década de 40 e que, em 1951, efetuou o seu primeiro trabalho como guia da Bahia Turismo. Ele diz que já não existe documentação referente à empresa.

Embora de propriedade dos Tarquínio, família tradicional no Estado, a gestão da Bahia Turismo ficou sob a responsabilidade de Vera Wissing Andersen, dinamarquesa que chegara à Bahia, procedente de Belém do Pará, durante a II Guerra Mundial, acompanhando o seu marido, o engenheiro Niels Borge Wissing, contratado pela *Panair* para construir o aeroporto de Salvador. Inicialmente convidada a trabalhar na *United Service Organization*, organização que cuidava do bem-estar das tropas americanas, a Sra. Andersen aí adquiriu experiência na realização dos primeiros roteiros e atividades de lazer. Vera Andersen destacou-se pelo seu trabalho pioneiro na organização do turismo receptivo em Salvador, tendo mesmo exercido, juntamente com a sua filha, Lise Lima, ainda que em raras oportunidades, a atividade de guia, como quando aportaram em Salvador os turistas dos navios da empresa *Moore-Mc Cormack*.

À frente da Bahia Turismo, Vera Andersen conquistou o mercado norte-americano: tendo recebido um representante da *Thomas Cook* – maior agência de viagem em escala mundial no período –, demonstrou-lhe a capacidade local de oferecer atrativos que poderiam justificar a inserção de Salvador nos roteiros dos navios da companhia. Em um momento imediatamente posterior a esse contato, a Sra. Vera recepcionou o maior navio do mundo à época, o *Colônia*, com 1.500 passageiros, que então fazia a sua primeira viagem à Capital baiana.

Inicialmente pouco estruturado, compreendendo, em geral, um *tour* histórico na cidade, com visitas ao Pelourinho e Igreja de São Francisco, dentre outros atrativos, o receptivo em Salvador só veio a ganhar uma maior organização com o passar dos anos. Para essa evolução foi fundamental o trabalho de Vera Andersen, que possibilitou à Bahia Turismo abrir grandes frentes na atividade de agenciamento. A empresa passou a deter a representação da *American Express*, à época uma importante transportadora de passageiros, por via marítima, dos Estados Unidos para a Capital baiana, sendo também um agente da Companhia de Navegação Baiana. O trabalho pioneiro da dinamarquesa na elaboração e viabilização de

roteiros turísticos foi efetivamente reconhecido e valeu-lhe o título de *Cidadã da Cidade do Salvador* (LIMA, ED/2001; MAIA, ED/2001; CARVALHO FILHO, ED/2001).

Entretanto, apesar das iniciativas relatadas, o turismo na Bahia continuava a manter um caráter amadorístico na fase em análise. O primeiro aparato institucional tinha um âmbito de atuação muito restrito, inexistiam guias de turismo qualificados para a função de recepção e a hotelaria era pouco expressiva – o Pálace era o mais nobre representante do período – assim como os serviços de restaurante⁶. O acesso à Capital baiana dava-se sobretudo por via marítima e, em menor escala, por aviões, como os *Lockheed* (a princípio o *King Look Star*, com capacidade para 12 passageiros, e depois o *Constellation*, que podia transportar 44 pessoas), utilizados pela *Panair*, ou os da Transportes Aéreos Salvador (fundada em 1949), dentre outros. Deve-se também ressaltar a articulação entre Salvador e algumas regiões do interior do Estado (Litoral e Recôncavo), promovida pelas conexões da navegação flúvio-marítima (a vapor e a vela) com as ferrovias. Essa acessibilidade favorecia as atividades comerciais, sendo raramente demandada pelo turismo regional, ainda de pouca expressão no período (CARVALHO FILHO, ED/2001; SANTOS, 1998, p.61-87).

Na segunda metade dos anos 40, na gestão municipal de Helenauro Sampaio⁷, a Diretoria de Arquivo e Divulgação, pelo Decreto-Lei n.º 641, de 08 de abril de 1947, incorporou as atividades de estatística e passou a denominar-se Diretoria do Arquivo Divulgação e Estatística. Essa reestruturação é de significativa importância para a temática em estudo, uma vez que, entre as secções que compunham o órgão é incluída a Secção de Divulgação e Turismo, sendo previsto para a mesma um quadro de pessoal de cinco funcionários. A Secção de Turismo passou a ser dirigida por Albano Frederico Marinho de Oliveira (SALVADOR, 1947; COVÊLLO, 1982, p. 201).

Ainda no final dos anos 40, no âmbito das celebrações do Quarto Centenário da Cidade do Salvador, foi aí realizado um Colóquio Luso-Brasileiro. Para melhor atender aos participantes desse evento, dentre os quais destacavam-se os visitantes de nacionalidade portuguesa, a Prefeitura Municipal, sob a gestão de Wanderley Pinho⁸, organizou um curso prático de história da Bahia (ARAGÃO, ED/2001; LIMA, ED/2001), destinado ao grupo que

⁶ Os turistas que utilizavam os serviços dos *guias existentes*, quando faziam refeições fora dos navios dirigiam-se, normalmente, aos restaurantes do Pálace Hotel ou de Maria de São Pedro no Mercado Modelo (TEIXEIRA, ED/2001).

⁷ A gestão de Helenauro Sampaio compreendeu o período entre julho de 1946 e abril de 1947 (BAHIA, 1981a, p.89).

⁸ Prefeito de Salvador entre maio de 1947 e fevereiro de 1950 (BAHIA, 1981a, p. 89).

trabalharia como guia. Esse grupo, composto por senhoras da sociedade baiana - algumas das quais, posteriormente, passaram a exercer regularmente a atividade de guia de turismo ou buscaram atuar em outras, correlatas, casos de Petrolina Aragão, Vera Andersen, Lise Lima, dentre outras – foi constituído exclusivamente para tal finalidade, sendo desfeito após o seu término. Essa ação, de caráter emergencial, evidencia mais uma vez a inexistência de uma estrutura definida para o turismo de Salvador, condição que se mantém inalterada até começos da década de 50, momento em que a Prefeitura Municipal iniciou de modo mais efetivo o processo de institucionalização da atividade.

Mas ao passo em que até finais dos anos 40 o turismo de Salvador ainda não havia sido contemplado com qualquer tentativa de planejamento (vide síntese Quadro 11), a Capital baiana, como comentado brevemente, nasceu sob os auspícios do planejamento português, em pleno século XVI, que a idealizou enquanto uma cidade-fortaleza. A topografia do sítio no qual se desenvolveu a mancha urbana original possibilitou a constituição, na parte alta, de uma cidade castrense, fechada de muros e portas, ideal para a defesa e reclusão. Na parte baixa, a praia, o porto e as condições propícias à sua função de entreposto mercantil (TEIXEIRA, 1998, p. 16). Como comenta Sampaio (1999, p. 49), do ponto de vista urbanístico, Salvador assume gradualmente a passagem de cidade-fortaleza para cidade-portuária, entreposto de comércio internacional, ou “cidade da não-produção”, centrada no comércio e na burocracia colonial.

Ao longo da sua história a cidade sofreu uma série de intervenções descontínuas no seu espaço urbano. Ainda em inícios do século XVIII, em pleno “século de ouro da Bahia Colonial”, a Coroa Portuguesa buscou novamente planejar Salvador, elaborando o Plano de Fortificação da Capital do Brasil, o qual, entretanto, não foi cumprido (SAMPAIO, 1999, p. 48-60). Entre 1880 e 1930, quando o urbanismo passou a ser visto como questão de “filantropia, higienismo e objetivismo tecnocrático” e o espaço urbano não era considerado na sua totalidade e o seu planejamento dedicava-se às intervenções localizadas, Salvador vivenciou três “surtos” de intervenções pontuais: 1810 a 1818, de 1850 a 1890 e de 1900 a 1920. Estes, influenciados pela idéia da “salubridade, fluidez e estética”, objetivaram transformá-la em uma cidade mundial, civilizada, onde o europeu pudesse encontrar elementos próprios de referência (MAC-ALLISTER, 1997, p. 15).

Durante a era Vargas (1930-1950), o padrão urbano adotado reproduz o discurso

higienista e urbanístico criado nos países centrais desde o final do século XIX, e busca-se empregar formas e práticas urbanas que sintetizam o conceito de modernidade presente nos países então considerados como civilizados. Sob a influência das idéias desse período, foi instituído na Capital baiana, entre 1943-1950, o Escritório de Planejamento Urbano da Cidade do Salvador (EPUCS), que se propôs a corrigir os defeitos da cidade, mas que se caracterizou pela falta de uma base econômica regional que possibilitasse sustentar as transformações urbanas propostas (MAC-ALLISTER, 1997, p. 15). Sampaio observa que esta passagem do urbanismo de base higienista/sanitarista do século XIX para o urbanismo moderno de meados do século XX reflete as novas práticas do planejamento estatal que, tendo por foco as cidades dos países hegemônicos, interfere na “reestruturação do espaço regional e intra-urbano, demandando novas formas urbanas”. Essa transformação, ainda segundo Sampaio (1999, p. 30), que objetiva introduzir Salvador num “novo patamar de desenvolvimento (capitalista) urbano” ocorre concomitantemente às discussões locais travadas em torno do *Enigma Baiano*, comentado anteriormente.

O desenvolvimento urbano preconizado pelo EPUCS rompe com a antiga tradição médica e sanitarista do século XIX e inaugura localmente uma nova forma de pensar a cidade. As atenções já não se voltam, exclusivamente, para as questões pontuais, para a preocupação com os problemas imediatos; instaura-se uma visão prospectiva alimentada pelo otimismo do pós-guerra e pelas idéias do Estado do bem-estar social. Entretanto, as debilidades do governo municipal no enfrentamento de questões complexas, como a posse e o uso da terra, a sua incapacidade em obter os investimentos necessários à infra-estrutura concebida pela equipe responsável pelo planejamento⁹, terminam por “congelar as grandes diretrizes do Plano na sua dimensão social”, reduzindo-o às questões viárias (SAMPAIO, 1999, p.105).

As ações de planejamento urbano, instituídas até os anos 40 em Salvador, que, em essência, foram implementadas apenas parcialmente, não contemplavam proposições diretas para o turismo. Entretanto, cabe ressaltar que já se pode observar no EPUCS (ver SAMPAIO, 1999, p. 105), propostas para as áreas verdes, para recreação, além de uma série de outras proposições (redes de água, esgotos, sanitários, vias primárias e secundárias, educação, saúde, habitação) que, se implementadas, favoreceriam o turismo da Capital baiana, ainda que este fosse incipiente. Como visto, esta atividade era, até este momento, muito pouco expressiva na

⁹ A equipe do EPUCS foi coordenada pelo arquiteto Mário Leal.

cidade do Salvador e as ações a ela direcionadas (ver síntese Quadro 11), além de pontuais, se restringiam a um atendimento precário aos visitantes. Nos anos 50, comentados a seguir, a dinâmica do turismo deste espaço urbano é alterada e esta atividade passa a ser contemplada nos planos estaduais.

QUADRO 11

A institucionalização do turismo baiano dos anos 30 até finais da década de 1940

Acontecimentos de maior relevo	Âmbito de atuação
Implantação do primeiro organismo municipal de turismo da Bahia, na década de 30, a Secção de Turismo da Diretoria do Arquivo e Divulgação (DAD)	Municipal, gestão de Americano da Costa
Período de decadência econômica da Bahia – “Enigma Baiano”	
Turismo incipiente – amador	
Apoio a eventos do calendário de festas populares – informações sobre a cidade	
Implantação da Estância Hidromineral de Itaparica – 1937	Estadual, gestão de Antônio Dantas
Implantação de empreendimentos hoteleiros – Pálace (1939); circulação de grandes navios; primeiras atividades receptivas (agências Conde, Bahia Turismo, Kontik). Presença de visitantes estrangeiros	
Decreto-Lei n.º 641 (08/04/1947) – transformação da DAD em Diretoria do Arquivo Divulgação e Estatística (DADE) à qual foi atrelada a Secção de Divulgação e Turismo	Municipal, gestão de Helenauro Sampaio
Albano Marinho de Oliveira assume a direção da Secção de Turismo	
Realização do primeiro curso prático de História da Bahia	Municipal, gestão de Wanderley Pinho

Fonte: Elaboração própria com base em pesquisa direta.

4.1.2. Os avanços dos anos 50 – a organização do Sistema Municipal e a inclusão do turismo nos planos estaduais

Este item buscou abordar os avanços vivenciados pelo sistema municipal de turismo, enfocando as primeiras iniciativas direcionadas à capitalização e ao planejamento da atividade, bem como as ações dos organismos gestores do turismo de Salvador implantados nesta década, e do seu aparato de suporte. Foram também abordados aspectos relevantes para o turismo local, como os primeiros eventos de expressão e a constituição da Sociedade Amigos da Cidade, responsável pela realização de trabalhos envolvendo a parceria entre o poder público e a iniciativa privada, bem como a inserção da atividade turística nos planos estaduais confeccionados no período.

a) A preocupação com a capitalização e o planejamento da atividade turística

Com Percy Esteves Cardoso na gestão da Diretoria do Arquivo, Divulgação e Estatística, o poder público municipal deu início ao trabalho de fomento ao turismo e, para tanto, foi instituída a Taxa de Turismo, conforme publicações do *Diário Oficial da Bahia*, em 14/12 de 1951. Esse tributo, criado na gestão municipal de Oswaldo Veloso Gordilho e durante o governo estadual de Luiz Régis Pacheco (empossado em 31 de janeiro de 1951), com a Lei 242 do Código Tributário e de Rendas do Município de Salvador, destinava-se ao “desenvolvimento do turismo no município” (BAHIA, 1981c, p.1).

A Taxa de Turismo deveria incidir sobre passagens vendidas às pessoas que viajassem para fora do Estado, bem como sobre os pagamentos efetuados pelos hóspedes dos hotéis e pensões (5% do valor gerado). A responsabilidade pela sua arrecadação, a ser efetuada no ato da venda de passagens e juntamente com a conta de hospedagem, foi atribuída às pessoas físicas ou jurídicas, aos proprietários, concessionários ou arrendatários de veículos de transportes marítimos, aéreos ou terrestres, e aos proprietários ou arrendatários de hotéis e pensões.

Ressalte-se que a Bahia não foi pioneira, no Brasil, na implantação dessa taxa, instituída um ano antes no Rio Grande do Sul, com o objetivo de arrecadar recursos para a organização do turismo em Porto Alegre. Além de Salvador e de Porto Alegre, as cidades do Rio de Janeiro, Santos e Olinda também adotaram idêntica forma de tributação (BAHIA, 1981c, p.2; TAXA...,1950, p. 3; OLIVEIRA,1953b, p. 5).

Já estavam previstos, nesse momento, acordos entre a Prefeitura Municipal do Salvador, o governo da União e o do Estado e entidades autárquicas, para a arrecadação da taxa nos serviços de transportes dessas entidades. A Lei 242, que criou a Taxa de Turismo, compreendia ainda, no seu artigo 205, uma multa equivalente a um valor a ser calculado entre CR\$ 200,00 a CR\$ 1.000,00 - e o dobro na reincidência - para os casos de fraude no pagamento da taxa (BAHIA, 1981c, p.2). Essa modalidade de tributação vigorou na Capital baiana por mais de uma década, sendo abolida em decorrência das pressões dos empresários da atividade turística (OLIVEIRA, 1953b, p. 5; FLORES, 1993, p. 46-47; REGO, ED/2001).

Juntamente com o incremento do fluxo de visitantes nacionais, a Diretoria do Arquivo objetivava também um aumento na recepção de turistas estrangeiros. A Bahia permanecia recebendo grandes transatlânticos que faziam a linha da América do Sul, passando por cidades brasileiras como o Rio de Janeiro e Santos, a exemplo do *Alcântara* e do *Andes*¹⁰, pertencentes à Mala Real Inglesa; do francês *Bretance*¹¹, de propriedade da *Société Générale de Transports Maritimes à Vapeur*, de Marselha; do *Vera Cruz* e do *Serpa Pinto*, portugueses, e do *Argentina* e do *Uruguai*, ambos da frota da Boa Vizinhança. A permanência desses navios no porto de Salvador era, em média, de cerca de 5 a 9 horas, podendo estender-se por um período um pouco maior, tempo suficiente para que os visitantes realizassem um *tour* pela cidade. Os turistas estrangeiros já faziam-se também presentes no principal evento popular da Capital: o Carnaval. A Diretoria de Arquivo, Divulgação e Estatística, responsável pela assistência aos festejos¹², chegou a cogitar a participação de mil turistas norte-americanos no Carnaval de 1953 (OS TRANSATLÂNTICOS..., 1953, p.2; BRASIL, 1953, p.1)

Os transatlânticos, que aportavam com uma certa regularidade na Bahia – alguns até mensalmente¹³ – mantinham-se no destaque dentre os meios de acesso à Capital, observando-se que não eram utilizados exclusivamente pelos visitantes estrangeiros, embora esses fossem maioria¹⁴. Em inícios dos anos 50 também atracavam em Salvador navios de bandeira nacional, como o Pedro II. Este era utilizado pelo *Touring Club* do Brasil na promoção de excursões ao longo da costa brasileira, chegando até Manaus. Tais navios atraíam a população local, interessada em conhecer o equipamento e as atividades, a exemplo de exposições de livros, eventualmente promovidas a bordo.

O avião também era usado, se bem que em menor escala, em virtude do custo da passagem aérea e do temor que esse meio de transporte ainda despertava em boa parte das pessoas. Apesar de tudo isso, as companhias aéreas nacionais proliferaram nesse período. No

¹⁰ O roteiro seguido pelo “Andes”, navio inglês, geralmente incluía Buenos Aires, Montevideú, Santos, Rio de Janeiro e Inglaterra (O “ANDES”..., 1953, p. 2).

¹¹ O pacote “Bretance” dispunha de acomodações para 1.250 passageiros: 99 em primeira classe, 101 em classe turística, 850 em terceira classe, com camarote, e 200 em terceira classe, dormitório. Fazia o percurso Marselha-Salvador em 11 dias (NOVOS..., 1953, p. 2).

¹² Deve-se mencionar que, na gestão do prefeito Oswaldo Gordilho, o Carnaval era organizado por uma comissão instituída através de portaria, ficando sob o comando da Prefeitura. Registra-se também a participação dos Secretários de Administração e Finanças e Viação e Obras, do Diretor de Arquivo e Divulgação e dos diretores de Iluminação, Obras e Limpeza Pública (A PREFEITURA..., 1953, p. 10).

¹³ A exemplo do luxuoso transatlântico *Andes* que, fazendo a linha Inglaterra-Brasil, chegou a aportar mensalmente em Salvador (NOVOS..., 1953, p.2).

¹⁴ Há registros de que, por vezes, os residentes da cidade também embarcavam nesses paquetes, e não necessariamente para visitar outros países, podendo ter como destino final o Rio de Janeiro ou Santos.

ano de 1952, a empresa Transportes Aéreos Salvador divulgou matéria publicitária sobre vôos efetuados entre a Capital e as mais diversas cidades do interior do Estado:

A empresa fazia conexões entre a Capital e as seguintes localidades: Andaraí, Barra e Xique-Xique, Belmonte, Bom Jesus da Lapa, Carinhonha, Correntina, Guanambi, Itaberaba, Itacaré, Itambé, Itapebi, Ituberá, Jequié, Macaúbas, Miguel Calmon, Palmeira, Porto Seguro, Santa Maria da Vitória, Santana dos Brejos e Itabuna, sendo os vôos, no caso desta última cidade, diários (TRANSPORTE..., 1952, p.2).

Nesse ano, a viagem aérea entre o Rio de Janeiro e Salvador era efetuada, em aviões *Pulman*, em três horas e meia de vôo. No início de 1953 a *Panair* do Brasil adquiriu os aviões *Comet* que, conforme noticiou no jornal *A Tarde*, em matéria intitulada *Aviões a jato na linha Salvador-Rio*, iriam passar a fazer esse percurso em apenas uma hora e trinta e seis minutos (AVIÕES..., 1953, p.10). O transporte rodoviário, sobretudo para os residentes no interior, era outra forma de acesso à Capital no período¹⁵.

Ainda quando da existência da Diretoria do Arquivo, Divulgação e Estatística, já se observava em Salvador uma preocupação com a necessidade de um planejamento mais abrangente do turismo. Em 1953, o advogado, comentarista e diretor da Secção de Turismo, Albano Frederico Marinho de Oliveira, grande incentivador da idéia da criação da Diretoria de Turismo (SAMPAIO, ED/2001) como um organismo institucional direcionado especificamente ao incremento da atividade, efetuou uma análise da especialização dos atrativos turísticos em algumas localidades brasileiras. Nesse trabalho, divulgado pela imprensa da época, esse autor busca também salientar as dificuldades para o necessário trabalho de fomento à atividade turística na Capital baiana, uma vez que este núcleo urbano possuía uma ampla diversidade de atrativos, contrariamente a outros destinos em voga na época, como *Punta del Este*, no Uruguai, ou Santos, no litoral paulista. Essas cidades, detendo uma singularidade de atrações, viam o turismo crescer em *sentido vertical*, explorando a pouca variedade de atrativos existentes. Na Capital baiana, conforme a visão do comentarista, o turismo evoluía de *forma horizontal*, dada a multiplicidade de atrativos - fortes, igrejas antigas, ruas seculares, praias extensas (a faixa costeira entre Amaralina e Itapuã ainda não se encontrava preparada para a recepção de visitantes), variadas iguarias, vasta cultura popular, festas impregnadas de misticismo. Tudo isso dificultava a ação pública, uma vez que essa

¹⁵ No governo de Régis Pacheco – 31/01/1951 a 07/04/1955 – foram construídas várias rodovias e pavimentada, dentre outras, a Bahia-Feira (interligando a Capital ao município de Feira de Santana), facilitando o acesso a Salvador (BAHIA , 1981a, p. 63).

teria que abranger estratégias direcionadas a uma ampla oferta turística (OLIVEIRA, 1953a, p.5).

Na sua análise, Albano Oliveira propõe como primeiro passo para o planejamento a elaboração de um *cadastro* (hoje denominado inventário da oferta turística) e de um plano de reparo de cada atrativo. Naquele momento, já identificava o agrupamento geográfico dos atrativos: os da ordem tradicionalista estariam agrupados no centro da cidade – fortes, museus, igrejas antigas, festas tradicionais, como Senhor dos Navegantes, Reis, Nossa Senhora da Conceição; os atrativos naturais estariam situados na orla marítima e em meio à Baía de Todos os Santos (caso das ilhas). Foi então sugerida à municipalidade a divisão do município em Zonas Turísticas (com hotéis, balneários, clubes recreativos, transporte rápido e seguro) segundo seus atrativos, e que se procurasse dotá-las dos mais modernos requisitos de conforto e bem-estar. Recomendava ainda a posterior promoção de cada uma dessas zonas em outros estados e países e um programa de assistência aos turistas em visita à cidade, a ser implementado pelo organismo oficial (que atenderia ao visitante nacional, que, geralmente, permanecia alguns dias na Capital) ou pela iniciativa privada (direcionado ao turista estrangeiro, cujo tempo de permanência era de apenas algumas horas). Essa ação governamental, por fim, não deveria ser impeditiva ou resultar na atrofia da iniciativa privada; ao contrário, as estratégias adotadas pelo Governo, assim como os investimentos públicos direcionados ao turismo, deveriam objetivar o incremento da participação de empreendedores privados na atividade (ID., 1953a, p.5).

Na iniciativa privada, dentre o conjunto dos equipamentos edificados nessa fase em Salvador, merece uma ênfase especial o Hotel da Bahia. Os primeiros movimentos visando a sua edificação surgiram durante a gestão municipal de Wanderley de Pinho, quando se pretendia sanar as carências locais quanto à disponibilidade de hotéis de luxo na Capital baiana e, para isso, constituir-se uma sociedade anônima em parceria com a classe empresarial. O objetivo desta era subscrever o capital necessário à implantação do equipamento de hospedagem. A 9 de outubro de 1947 a Prefeitura Municipal do Salvador subscreveu dois milhões de cruzeiros para a compra do terreno, sendo o restante do capital subscrito originário da venda de ações à população. No ano seguinte, na assembléia geral dos acionistas do Hotel da Bahia S. A, o capital da empresa foi fixado em 15 milhões de cruzeiros; nessa mesma reunião, realizada em 7 de maio, procedeu-se à escolha da Diretoria e do Conselho Fiscal da sociedade, sendo eleitos para a Diretoria, Ernesto Simões Filho, Miguel

Calmon Sobrinho e Fernando Góes, e para o Conselho Fiscal, Pamphilo de Carvalho, Carlos Correia Ribeiro e Pedro Bacelar de Sá (COSTA; GALVÃO; SANTOS, 1996, p.9).

Edificado em um terreno outrora ocupado pela residência do Prof. Eduardo de Moraes, um palacete do século XIX, na esquina do Campo Grande com a Avenida Sete de Setembro (ID., 1996, p.10), o projeto arquitetônico do Hotel da Bahia, imponente e moderno, foi assinado por Lúcio Costa. Com sua construção objetivava-se atender às demandas locais por meios de hospedagem de alto padrão, para isso sendo previstos 180 apartamentos. Suas obras foram acompanhadas pessoalmente por Otávio Mangabeira, então governador do Estado, e foi inaugurado oficialmente em 24 de maio de 1952, já no governo de Regis Pacheco. Devido a algumas modificações no projeto arquitetônico, o capital subscrito inicialmente pela sociedade anônima foi aumentado para 30 e, depois, para 45 milhões. O Estado subscreveu 3 milhões no começo e, mais tarde, o montante correspondente ao acréscimo de recursos necessários. A Prefeitura Municipal doou o terreno e subscreveu outra parte do capital (O HOTEL..., 1960c, p.2).

O Hotel da Bahia teve como membros da sua diretoria, responsáveis pela sua construção, os empresários baianos Miguel Calmon e Fernando Góes, e foi erguido em terreno de propriedade municipal. Em grande parte financiado com recursos do governo do Estado, o empreendimento evidencia claramente a interferência dos Poderes Públicos municipal e estadual na atividade turística. Já em 1952 a concessão desse equipamento foi entregue ao Sr. Alberto Quatrini Bianchi, também proprietário de grandes hotéis em funcionamento no Rio de Janeiro e em Recife (O ARRENDAMENTO..., 1952, p.2; O HOTEL..., 1950c, p. 2; REGO, ED/2001; COSTA; GALVÃO; SANTOS, 1996, p. 20).

Dentre os acontecimentos vinculados à atividade turística na Bahia, que marcam a fase em que a Diretoria do Arquivo, Divulgação e Estatística encontrava-se à frente da gestão do turismo em Salvador, deve-se também ressaltar a abertura de dois hotéis no interior do Estado, nas estâncias hidrominerais de Itaparica¹⁶ (Grande Hotel de Itaparica, inaugurado, provavelmente, em 1953) e de Caldas de Cipó.

¹⁶ Nesse período, a travessia Salvador-Itaparica era feita pela Companhia de Navegação Bahiana, que colocava à disposição dos passageiros o navio *Mascote*, criticado pelo desconforto das suas acomodações (O MASCOTE..., 1952, p.2). Itaparica, porém, era um dos pontos de veraneio mais procurados da Bahia.

A estância hidromineral de Caldas de Cipó, às margens do rio Itapicuru, é a mais antiga do País. O hotel nela construído - Hotel de Cipó – cuja inauguração data de 1950 e contou com a presença do então presidente da República Getúlio Vargas, chegou a constituir-se em um grande chamariz para os ricos jogadores de todo o Brasil, que para ali afluíam atraídos pelo cassino, instalado em uma suntuosa hospedaria, dotada de salões monumentais, lustres de cristal, tapetes persas, etc. (BAHIA, 1986b). Embora inexistisse um organismo estadual voltado para o fomento do turismo, a construção desses dois hotéis balneários, realizada pelo governo do Estado, justificava-se pelo fluxo de pessoas que buscavam essas estâncias, motivadas pelas propriedades medicinais das suas águas.

b) Produtos da institucionalização: a Lei 398, o Conselho Municipal de Turismo e a Diretoria Municipal de Turismo

Outros feitos relevantes para o turismo da Capital, ainda na gestão municipal de Oswaldo Veloso Gordilho, que, como visto, instituiu a Taxa de Turismo em 1951, referem-se à isenção de impostos municipais para estabelecimentos de hospedagem (Lei 398 de 30/6/1953) e à implantação, com a Lei n.º 410, de 10 de setembro, sancionada nesse mesmo ano, do Conselho de Turismo da Cidade do Salvador e da Diretoria Municipal de Turismo (DMT). Conforme Bahia (1953), seria concedida aos hotéis do município de Salvador, “[...] pelo prazo de cinco anos, a isenção do pagamento de impostos municipais que incidissem sobre esse ramo de negócio e por quinze anos aos que se localizassem na zona compreendida entre Amaralina e Itapuã” (SALVADOR, 1953d).

Poderiam gozar dos favores dessa lei os hotéis existentes, em construção ou a serem construídos em Salvador. Ressalta-se, entretanto, que tal isenção só se aplicava aos estabelecimentos que contassem com: um mínimo de 90 quartos e apartamentos; instalações sanitárias em pelo menos 50% dessas unidades habitacionais; serviços de copa, cozinha e lavanderia, e instalações frigoríficas adequadas à sua capacidade. Estavam isentos do atendimento a essas condições aqueles que montassem ou explorassem “estabelecimentos de hospedagem em prédios construídos pelo Estado ou Município ou, para cuja construção, ambos ou um deles tenha contribuído com 50% dos recursos financeiros” (ID., 1953d). Buscava-se assim incrementar a oferta de meios de hospedagem no município,

destacadamente daqueles de grande porte, promover o arrendamento dos empreendimentos hoteleiros e similares construídos pelo Poder Público e fomentar a construção de hotéis na zona situada entre Amaralina e Itapuã, ainda completamente destituída desse tipo de equipamento.

O Conselho de Turismo da Cidade do Salvador e a Diretoria Municipal de Turismo tinham como objetivo central elaborar um plano de desenvolvimento para o turismo, o qual compreenderia intervenções no espaço geográfico de Salvador, com a constituição de zonas turísticas no município e a adequação dessas a finalidades primordiais, previamente estabelecidas. Essa idéia, como mencionado, originou-se das propostas de Albano Oliveira, que, apesar de não ter sido indicado para a direção geral da Diretoria Municipal, após a sua criação assumiu o cargo de diretor da Seção de Planejamento e Difusão, a qual, hierarquicamente, subordinava-se ao diretor-geral.

A Lei 410, que criou esses dois organismos, extinguiu a Seção de Divulgação e Turismo da Diretoria do Arquivo, Divulgação e Estatística, transferindo para a Diretoria Municipal de Turismo (DMT) a lotação dos cargos e da função gratificada que compunham a referida Seção. O organograma da DMT era representado por uma diretoria; por duas seções - Seção de Planejamento e Difusão e Seção de Assistência ao Turismo - diretamente subordinadas ao diretor-geral, e por alguns cargos vinculados às duas seções: três redatores, três assistentes de turismo, um projetista, um intérprete tradutor e um chefe de seção. Além do quadro fixo de pessoal, a DMT poderia dispor de pessoal extranumerário, “caso indispensável ao andamento dos serviços, admitido na forma da legislação em vigor” (ID., 1953d).

Para atingir os objetivos de aproveitamento das zonas turísticas estabelecidas e de articulação dos meios de transporte com as instalações de hospedagem e de recreio destinadas ao turismo no interior de cada uma das áreas a serem delimitadas, o Poder Público explicitou, na Lei 410, as possibilidades tanto de intervenção direta na atividade quanto de realização de parcerias com entidades que com a mesma se envolvessem. A parceria, nesse caso, dar-se-ia através da concessão – efetuada por concorrência pública e unicamente às empresas que satisfizessem às condições mínimas exigidas pelo Governo – do direito à exploração de hotéis, balneários, instalações e serviços destinados à hospedagem, ao transporte ou recreio de turistas, pelo Poder Público municipal, a empresas devidamente habilitadas nas zonas

turísticas e atuantes em regime de livre concorrência (SALVADOR, 1953d; BAHIA¹⁷, 1981a, p.2-3).

Refletindo a iniciativa governamental de travar parcerias com o setor privado, o Conselho de Turismo, presidido pelo Prefeito Municipal do Salvador, foi constituído por representantes dos mais diversos segmentos: governo do Estado; Prefeitura Municipal do Salvador; *Touring Club* do Brasil – Secção da Bahia; Associação Comercial da Bahia; Associação Baiana de Imprensa; Federação das Indústrias da Bahia; Federação do Comércio da Bahia; *Rotary Club* da Bahia; Sindicato dos Hoteleiros da Bahia; empresas de transporte aéreo; companhias de navegação marítima; empresas de turismo com atividade no Estado da Bahia; Associação Automobilística da Bahia e representação baiana na Comissão Nacional de Folclore (SALVADOR, 1953d).

As atribuições do Conselho, cujos membros tinham mandato de dois anos, com possibilidade de renovação, eram de vasta amplitude, compreendendo o “estudo de todos os problemas e questões que interessassem ao desenvolvimento do turismo no município do Salvador”. Conforme o artigo 10, da Lei 410 que o instituiu, no exercício da sua ampla função no turismo o Conselho deveria responsabilizar-se por propor ao Prefeito todas as providências e medidas necessárias para incrementar o movimento turístico e difundir a propaganda da cidade; opinar sobre matérias apresentadas pelo líder do poder executivo municipal; orientar e incrementar as atividades concernentes ao turismo do município; sugerir ou tomar medidas adequadas para proporcionar aos turistas melhores condições de transportes e de hospedagem; aprovar o plano de propaganda turística esboçado pelo órgão municipal de turismo; proteger e defender todo e qualquer interesse turístico local, invocando, quando necessário, a ajuda de outras autoridades e de particulares; sugerir medidas de proteção e valorização dos elementos da natureza, das manifestações culturais, das tradições e costumes, que constituíam atrações turísticas, e fiscalizar a aplicação da taxa de turismo, cujo produto deveria ser exclusivamente aplicado na execução do plano de desenvolvimento do município de Salvador. Como será visto adiante, o Conselho, apesar de ter sido criado no início da década de 50, só foi realmente instaurado quando da gestão de Carlos Vasconcelos Maia no Departamento Municipal de Turismo e Diversões Públicas (BAHIA, 1981a, p.5; SALVADOR, 1953d).

¹⁷ Deve-se observar que a Bahiatursa cita essa Lei como n.º 140 e o *Diário Oficial*, entretanto, a registra como Lei n.º 410.

Ao passo que o Conselho de Turismo foi idealizado como um organismo dotado de ampla representação pública e privada, a Diretoria Municipal de Turismo, que teve Antônio Loreiro de Souza, escritor cachoeirano, como o seu primeiro diretor, foi concebida como um órgão subordinado diretamente ao Gabinete do Prefeito. Esse organismo gestor do turismo municipal, pioneiro no Brasil (não mais uma simples seção), ao lado de Belo Horizonte e Recife (BONALD, 1978, p. 57), tinha por finalidade central o exercício das atribuições do Poder Municipal em matéria de turismo e a criação de escritórios ou postos de informações, nos âmbitos municipal e estadual. A Diretoria Municipal de Turismo foi estruturada de forma a atender às suas amplas funções, que abrangiam o planejamento, a execução, o fomento, a articulação e o controle da atividade turística.

Observe-se que, embora sendo um organismo da administração municipal, a Diretoria, conforme a lei de que se originava, além de preocupar-se com o turismo em Salvador seria também responsável pela criação de postos de informações fora do âmbito do município (SALVADOR, 1953d). Tal atribuição, entretanto, não chegou a ser assumida por esse órgão. Como será visto, o primeiro posto de informações turísticas instalado fora do município do Salvador foi produto de uma iniciativa de Carlos Vasconcelos Maia, quando este encontrava-se à frente do Departamento de Turismo e Diversões Públicas.

Para viabilizar economicamente a proposta de desenvolvimento do turismo, idealizada na primeira metade dos anos 50, a Prefeitura Municipal pretendia contar com os recursos oriundos da Taxa de Turismo e, também, disponibilizar a importância de CR\$ 400.000,00 (quatrocentos mil cruzeiros), a título de créditos especiais destinados ao projeto. Quanto ao trabalho de definição das zonas, ficaria a cargo de uma comissão que se constituiria um mês após serem criados o Conselho e a Diretoria, esta última devendo ser formada por representantes da Prefeitura Municipal, do Museu do Estado, da Diretoria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, do Instituto Histórico e Geográfico da Bahia e da Sociedade dos Engenheiros da Bahia (SALVADOR, 1953d; BAHIA, 1981a, p. 10).

Em 1954, torna-se realidade a primeira tentativa de constituição de um plano de desenvolvimento do turismo em Salvador, sendo produzido, pela empresa Dórea Associada, do publicitário João Dórea, o primeiro Plano Diretor de Turismo, o que colocava essa cidade na condição de pioneira, dentre as do País, na elaboração de uma política ordenada e oficializada para a atividade (BAHIA, 1981a, p.12). O plano foi lançado quando Valdemar

Angelin encontrava-se à frente da Diretoria Municipal de Turismo, sendo Hélio Machado¹⁸ prefeito da Capital, durante o III Congresso Nacional de Turismo¹⁹, em 1955, primeiro realizado em Salvador (FLORES, 1993, p. 53). As carências da atividade turística apontadas pelo plano eram enormes: dificuldades de acesso rodoviário; rede hoteleira restrita aos hotéis da Bahia, Meridional e Pálace; indisponibilidade de mão-de-obra especializada e ausência de qualquer programa orientado de treinamento (BAHIA, 1981a, p. 22).

Na sua gestão, Valdemar Angelin buscou promover uma organização estrutural do turismo de Salvador. Pernambucano²⁰, dotado de uma visão empreendedora, contou com a assessoria de João Dórea, profissional experiente e conhecedor das mais diversas localidades turísticas mundiais, tanto na realização desse Primeiro Plano Diretor de Turismo efetuado no Brasil como na implantação de algumas estratégias direcionadas à atividade.

Dentre as estratégias implementadas por Angelin ressalta-se a restauração, pela municipalidade, do Belvedere da Sé: ocupado até aquele momento por casas de *Rumba Dancing* (nas quais o público masculino encontrava-se com as então chamadas *Mariposas da Noite*²¹) passa a sediar a Diretoria Municipal de Turismo. Seguindo uma recomendação de João Dórea, Angelin buscou dar um caráter pitoresco à nova sede, encomendando uma estátua de sereia a Mário Cravo e colocando-a em uma fonte de pedra-sabão, com dois lagos e duas lunetas potentes, que permitiriam aos turistas apreciar Itaparica e a Baía de Todos os Santos. A idéia era transformar o monumento em um atrativo peculiar da Bahia, similar à Fonte do Trevo na Itália, onde os turistas depositam moedas para obter boa sorte.

No Belvedere foi montado um setor de pesquisas turísticas, que buscou levantar informações sobre a história da cidade e a cultura baiana. Foram produzidos folhetos mimeografados contendo dados relevantes sobre o turismo de Salvador. Ainda durante a gestão de Aristóteles Góes na Prefeitura Municipal, a Divisão de Estatística e Divulgação, que

¹⁸ Hélio Ferreira Machado foi o primeiro prefeito eleito de Salvador, governando a cidade de abril de 1955 a janeiro de 1959 (BAHIA, 1981a, p. 89).

¹⁹ Os primeiros Congressos Brasileiros de Turismo e, principalmente, os realizados entre 1956 e 1957, tiveram expressiva significação para a campanha promovida pela Confederação Nacional do Comércio, visando à oficialização do turismo em nível nacional. Cabe registrar que no IV Congresso Brasileiro de Turismo (1956) foi proposta, e aprovada unanimemente pelo plenário, a criação do Instituto Nacional de Turismo. Nesse mesmo ano, Juscelino Kubitschek, recém-empossado presidente da República, encaminhou mensagem ao Congresso Nacional, mostrando-se sensível ao pleito formalizado no IV Congresso (FLORES, 1993, p. 53).

²⁰ Segundo Rego (ED/2001), o Estado de Pernambuco já possuía uma certa organização no seu turismo e foi referência para algumas ações implementadas na Bahia.

²¹ *Mariposas da Noite*, *Odaliscas Baratas*: nomes dados, sobretudo por estudantes da época, às meretrizes.

permanecia sob a responsabilidade de Percy Cardoso, produziu o Mapa Turístico da Cidade do Salvador, desenhado pelo artista plástico Carlos Carneiro, com informações sobre atrativos históricos (como igrejas e fortes), manifestações populares, atrativos naturais (indicando a orla marítima, até o bairro da Pituba), dentre outros.

Percebendo a importância da qualificação da equipe que deveria atuar na Diretoria Municipal de Turismo, em 1954 Angelin promoveu um curso, que abordava inclusive a culinária local, com ilustres professores da área de história e cultura, tais como Luiz Monteiro, Carlos Ott, Hildegardes Viana, Alberto Marinho, Wanderley Pinho, dentre outros. Após a conclusão desse curso, os funcionários que obtiveram um maior aproveitamento foram escalados para repassar o conhecimento adquirido para algumas categorias diretamente vinculadas com o turismo, a exemplo de Waldeloir Rego, que chegou a dar aulas de cozinha tradicional, boas maneiras e história da cidade no curso direcionado aos taxistas. A preocupação era com a presteza na informação e com o bom tratamento dispensado ao visitante. A Diretoria chegou apenas a ministrar cursos para motoristas de táxi, embora a proposta original fosse mais abrangente, prevendo também outras categorias, como a guarda municipal. Quanto ao Plano Diretor propriamente, continha estratégias muito arrojadas para o período - a escassez de recursos e a pouca expressividade do turismo na economia estadual fizeram-no cair no ostracismo (REGO, ED/2001).

c) A participação da sociedade civil e o primeiro grande evento turístico privado

Apesar das dificuldades, decorrentes sobretudo das restrições financeiras, o turismo, nas proximidades de meados dos anos 50, já se constituía em uma atividade que efetivamente despertava o interesse e a atenção da sociedade soteropolitana, como evidenciam-no o apoio da imprensa, por exemplo, às ações desenvolvidas nesse âmbito, e a receptividade popular ao visitante. Confirma ainda essa consideração o fato de, no início do ano de 1954, mais precisamente, a 15 de janeiro desse ano, ter sido oficialmente criada a Sociedade Amigos da Cidade do Salvador, associação civil sem fins lucrativos, que tinha como finalidade central, segundo a sua ata de instalação,

[...] colaborar com os poderes públicos e iniciativas particulares no sentido não só de resguardar o patrimônio histórico, artístico e cultural da cidade, como também atender às necessidades essenciais de sua população, procurando fazer observadas as

normas fundamentais do urbanismo, incentivando o turismo e pregando o bem estar social (SALVADOR, 1953b).

Dentre os componentes da Sociedade, que se abrigava no Salão Nobre do Instituto Geográfico e Histórico da Bahia, podem-se salientar nomes como José Silveira, Otávio Mangabeira, Oscar Tarquínio Pontes, Walke Araújo e Adalício Nogueira (ID., 1953b).

A primeira ação da Sociedade dos Amigos da Cidade foi instituir o mês de janeiro como o *mês de turismo* e formar uma Comissão Central de Turismo, integrada por representantes das diversas classes e dos poderes públicos estadual e municipal, com a finalidade de promover a atividade. Assim, foi organizado um primeiro programa, com as parcerias dos setores público e privado, contemplando a realização de amostras do patrimônio artístico e histórico, das belezas naturais e das possibilidades econômicas da cidade. Essas amostras foram sediadas na Associação Comercial, na Bolsa de Mercadorias, nos Institutos de Cacau, Bahiano de Fumo, Mauá, dentre outros (TURISMO..., 1954, p. 3).

A segunda metade dos anos 50 foi, de fato, um período de grande efervescência na atividade turística. Juntamente com a Sociedade Amigos da Cidade, a Prefeitura Municipal também buscou incentivar a celebração das mais diversas festividades, a exemplo dos eventos populares. A tradicional Lavagem do Bonfim, que, sob a pressão das autoridades eclesiásticas, havia sido proibida, voltou a realizar-se - ainda que se restringindo a *lavagem* propriamente dita às escadarias - e, em 1954, contou com a presença, no seu cortejo, do Governador do Estado, Régis Pacheco, e do Prefeito da Capital, Aristóteles Góes. As festas populares passam então a ser organizadas por comissões instituídas pelo Poder Público, para essa finalidade (A LAVAGEM..., 1954a; A LAVAGEM..., 1954b).

Nessa mesma linha de promoção, vale mencionar um outro fato relevante da gestão de Angelin na Diretoria de Turismo: a realização do Baile do Galo Vermelho, primeiro grande evento de expressão nacional ocorrido na Bahia. Baile pré-carnavalesco, promovido pela iniciativa privada, contou com o apoio da Diretoria e o patrocínio do Banco Econômico, e realizou-se no Hotel da Bahia, no ano de 1956, no governo municipal de Hélio Machado, primeiro Prefeito eleito da cidade do Salvador e primeiro gerente da empresa de aviação Cruzeiro do Sul no Estado (REGO, ED/2001; CARVALHO FILHO, ED/2001). Para a promoção do Galo Vermelho, evento direcionado às classes de maior poder aquisitivo, foi criado um pomposo catálogo de divulgação, distribuído entre os mais ilustres representantes

da sociedade nacional. No baile, que se constituiu em um grande marco para o turismo baiano, estiveram presentes personalidades de destaque, como membros da família Matarazzo e Castro de Souza, e foram promovidas diversas atividades, a exemplo de um concurso de fantasia, cujo vencedor foi o carnavalesco Evandro Castro Lima (REGO, ED/2001; SAMPAIO, ED/2001)²². A instituição do Baile do Galo Vermelho foi uma das proposições do Primeiro Plano Municipal de Turismo, que assim buscava criar um evento carnavalesco capaz de competir com o Baile do Municipal do Rio de Janeiro - sua realização não ficou restrita ao ano de 1956, tendo-se repetido ainda durante alguns anos (COVÉLLO, 1982, p. 228).

Dentre os avanços do turismo em meados dos anos 50, tem-se também que registrar a construção de novos hotéis no núcleo outrora considerado como o centro da cidade do Salvador. Edificados em sua maioria por imigrantes oriundos da Galícia, no norte da Espanha²³, sobretudo da Província de Pontevedra, esses hotéis localizavam-se em áreas consideradas nobres, como a Avenida Sete de Setembro e o Largo Dois de Julho, casos dos hotéis Imperial e Democrata, ambos de propriedade do espanhol Jorge Amador Gayoso, residente na Capital baiana a partir de 1953 e empreendedor desde 1957 (NASCIMENTO, 2001, p.15).

Além da hotelaria, cabe ressaltar as transformações no agenciamento do turismo durante a década de 50. Nesse período, além da Bahia Turismo e da Conde (ainda não-registrada como agência), Salvador possuía as agências de turismo York (que mais tarde se fundiu com a Mercúrio formando a MercurioYork) e Cliper, dentre algumas outras pequenas unidades. A York promoveu, em 1950, um *pacote* para a Copa do Mundo no Rio de Janeiro, tendo sido esse um dos primeiros grupos organizados na Bahia especificamente para uma viagem de lazer. Com 44 pessoas, a excursão realizou-se sob a responsabilidade de Pedro Leal Carvalho Filho, à época também funcionário da Conde, empresa que viabilizou o transporte aéreo pela *Panair*. Deve-se observar que nesse mesmo ano a Bahia Turismo S.A organizou uma excursão - incluindo, como a anterior, passagem e hospedagem - de pessoas que queriam assistir ao Carnaval carioca. Cinco anos após a promoção desses *pacotes*, a Cliper, de propriedade de Pedro Leal Carvalho Filho e Adriano Neeser, começou a funcionar, aproveitando-se da realização do Congresso Eucarístico Nacional. Mais tarde, em

²² Tivemos a oportunidade de apreciar o catálogo de divulgação desse evento durante a entrevista com Rego, que possuía um exemplar.

²³ De acordo com Nascimento (2001, p.15), ainda hoje existem, em Salvador, mais de 40 hotéis pertencentes à colônia espanhola.

1958, a *Panamerican*, que possuía aviões denominados *Clipper* (Sistema *Flying Clipper*), moveu um processo contra a Cliper e essa empresa passou a denominar-se Agência Kontik de Viagens e Turismo Ltda. (CARVALHO FILHO, ED/2001).

Em 1959, quando a Bahia Turismo encerrou suas atividades, Vera Andersen, primeira organizadora do receptivo baiano como já visto, foi convidada a coordenar as ações do receptivo na agência de viagem Kontik, ocasião em que, pioneiramente, buscou divulgar em países europeus os hábitos, cultura, religião e gastronomia da Bahia. A Kontik foi o primeiro agente da *Air France* na Bahia e, após a admissão da Sra. Andersen, passou a deter a representação da *American Express*. Ainda em finais dos anos 50, depois de filiar-se à *International Air Transport Association* (IATA), a empresa de Neeser e Carvalho Filho perdeu a representação da *Air France*. À época, para que uma agência comercializasse passagens aéreas internacionais tinha que ser filiada à IATA, que, entretanto, não permitia ao agente manter a exclusividade de uma companhia aérea - esse deveria negociar com o conjunto de companhias existentes e não em regime exclusivo. Posteriormente, já em inícios dos anos 70, a Kontik foi comprada pelo hoje extinto Banco Econômico (CARVALHO FILHO, ED/2001).

d) A inserção do turismo no planejamento estadual

Ao tempo em que a Capital experimentava o surgimento de novos equipamentos, a institucionalização do turismo e a preocupação com o planejamento da atividade, a Bahia vivenciava o surgimento de uma nova mentalidade na área econômica, comandada pelo governo do Estado, sob a liderança de uma equipe ligada ao economista Rômulo Almeida. Esse grupo, dotado de uma nova visão administrativa e econômica, sofreu fortes resistências das tradicionais oligarquias baianas, o que não chegou a impedir que se concretizasse um amplo esforço de planejamento estadual, caracterizando um período e uma ação que ficaram conhecidos como das *Pastas côr-de-rosa* (GUIMARÃES, 1966, p. 32). Encerrava-se assim o período do *Enigma baiano*, marcado pela perplexidade, passividade e lamentação do Poder Público estadual relativamente à realidade econômica da Bahia, com a proposta de implantação de uma estrutura revolucionária, pautada em uma mentalidade e

conhecimentos não devidamente partilhados por grande parte das elites econômica e intelectual do Estado.

Além de sofrer resistências pelo seu caráter revolucionário, o grupo liderado por Rômulo Almeida defrontou-se com mais dois sérios problemas que dificultavam o alavancar do crescimento econômico da Bahia no período analisado: a carência de mão-de-obra qualificada - sobretudo de profissionais graduados na Ciência Econômica - para o desenvolvimento das novas proposições e a falta de percepção das elites locais para a necessidade do planejamento e da intervenção estatal.

Apesar dos obstáculos, o prestígio pessoal de Rômulo Almeida - membro do Partido Trabalhista Brasileiro, havia sido Deputado Federal, Ministro do governo Vargas e, naquele momento, assumia a pasta de Secretário da Fazenda e as atividades de planejamento do governo estadual de Antônio Balbino - e o apoio de figuras exponenciais, como o Governador do Estado, o Reitor Edgard Santos e representantes de grupos econômicos locais, fizeram com que as idéias do grupo frutificassem. Um dos grandes frutos do sistema nascente foi a criação da Comissão de Planejamento Econômico – CPE.

A CPE, criada, juntamente com o Conselho de Desenvolvimento Econômico da Bahia (CONDEB), pelo Decreto n.º 16.261, de maio de 1955, institucionalizou-se inicialmente como uma secretaria desse órgão, tendo sido transformada em fundação quatro anos depois, em janeiro de 1959. Suas principais funções concerniam ao planejamento, à coordenação e ordenamento dos empreendimentos econômicos do Estado. Ficavam também a cargo da CPE as atividades de elaboração de projetos e proposições para os setores público e privado, e de promoção, regional e nacional, das oportunidades oferecidas pelo Estado para a captação de novos empreendimentos (GUIMARÃES, 1966, p. 37-99).

Com a CPE, o Governo assumiu a sua função de promotor do desenvolvimento econômico por meio da intervenção direta, do fomento à elaboração e implantação de projetos propostos pela iniciativa privada e de uma programação indicativa para os recursos federais a serem aplicados na Bahia. Assim, buscava-se sobretudo a programação dos gastos do governo estadual, mas também empreender uma ação coordenada entre essa esfera de governo, o Poder Público federal e a iniciativa privada.

Diante da carência de informações sobre o Estado, a CPE partiu, inicialmente, para a realização de diagnósticos do quadro econômico local, o que resultou numa série de propostas: Programa de Recuperação Econômica da Bahia, a ser seguido por Antônio Balbino; Plano de Desenvolvimento da Bahia (PLANDEB), cuja elaboração iniciou-se no primeiro ano do governo de Juracy Magalhães, em 1959, e um plano trienal, para ser apresentado no primeiro governo de Lomanto Júnior, em 1964. (ID., 1966, p. 90-91).

O Programa de Recuperação Econômica da Bahia foi o mais bem-sucedido dentre os três esforços de planejamento mencionados, resultando na criação de diversas instituições, como a Companhia Hidroelétrica da Bahia (COELBA), Companhia Telefônica Autofinanciada (TEBASA), Companhia de Armazéns e Silos da Bahia (CASEB), e de organismos de fomento, a exemplo do Banco de Fomento do Estado, do Fundo de Alimentação e Sementes e do Fundo de Recuperação da Lavoura Cacaueira (ID., 1966, p. 91).

O Plano Trienal não chegou a ser concluído em razão do golpe militar de 1964. Já o PLANDEB, com estratégias definidas para o período 1960/1963, foi o mais ambicioso e completo: procurando somar os esforços do Estado ao da nascente Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE)²⁴, objetivava orientar os investimentos federais e disciplinar as inversões a serem efetuadas com recursos procedentes do governo estadual (ID., 1966, p. 92).

Com o novo planejamento instituído pela CPE, o turismo ampliou o seu raio de inserção na esfera governamental, passando, pela primeira vez, a ser incorporado às estratégias do governo do Estado, que, em 1958, o incluiu entre os capítulos do Programa de Recuperação Econômica da Bahia. Um ano depois, o turismo viria a ser um dos setores prioritários do PLANDEB, que buscou ressaltar as imensas possibilidades de Salvador nesse campo e recomendou a melhoria urgente das condições urbanísticas da Capital do Estado e a realização de um programa específico para essa atividade.

Não se pode deixar de registrar que essas estratégias traçadas pelo governo do Estado da Bahia para o turismo certamente foram reflexo das preocupações federais com a atividade no período. No ano de 1958, o presidente da República, Juscelino Kubitcheck, havia sondado o governo norte-americano sobre a possibilidade de concessão de um empréstimo de

²⁴ A SUDENE foi criada pela Lei n.º 3.692, de 15 de dezembro de 1959 (BAHIA, 1997b, p. 45).

US\$ 300 milhões para o Brasil. O então presidente dos EUA, Eisenhower, acreditando na importância do turismo como instrumento de paz e enriquecimento das nações, ao invés do empréstimo ofereceu uma ajuda técnica para que o Brasil organizasse e explorasse racionalmente o seu potencial turístico. Firmou-se assim um convênio entre a Confederação Nacional de Comércio (organismo incumbido pelo governo federal de conduzir o programa de cooperação) e a *International Cooperation and Administration*, de Washington, agência norte-americana responsável pelos programas de auxílio financeiro aos países com possibilidade de desenvolvimento turístico, e constituiu-se uma Comissão Mista²⁵, que, na oportunidade, idealizou um projeto denominado *Tourism Project for Brazil*.

O projeto resultante da parceria Brasil-EUA, em uma primeira fase, compreendeu a realização de um inventário da realidade do turismo brasileiro, em que se buscou levantar o potencial turístico do País e indicar as principais medidas a serem tomadas pela União, Estados e Municípios com vocação turística. A segunda fase do *Tourism Project for Brazil*, desenvolvida de junho a agosto de 1958, nos EUA, consistiu em uma extensa pesquisa para detectar as formas de despertar a atração do turista norte-americano pelo Brasil. A Comissão Mista previu ainda um plano de ação, a ser implementado em três anos, simultaneamente, no Brasil e nos EUA, e recomendou o estabelecimento de um órgão oficial de âmbito nacional para liderar a administração do turismo. Estava assim lançado o embrião para a constituição da Embratur, ocorrida oito anos após o início da parceria entre esses dois países (FLORES, 1993, p. 56-59). Entretanto, a Comissão Mista Brasil-Estados Unidos foi dissolvida pelo governo americano ainda nos anos 50, em represália à adoção de algumas medidas pelo governo brasileiro, entre as quais a instituição do monopólio estatal de petróleo.

Com base nas recomendações do *dossier* elaborado pela Comissão mista brasileiro-norte americana, o presidente Juscelino Kubitschek criou, no final de 1958, com o Decreto-Lei n.º 44.865, a Comissão Brasileira de Turismo (COMBRATUR)²⁶, órgão encarregado de tratar especificamente das questões pertinentes ao turismo. Esse início da

²⁵ Os representantes brasileiros na Comissão Mista foram Corinto de Arruda Falcão, presidente da Federação Nacional de Hotéis e Similares e do Conselho de Turismo da Confederação Nacional do Comércio; George Craddock, diretor da *Moore Mc Cormack* do Brasil e Oswaldo Goidanisch, diretor administrativo do *Touring Club* do Brasil no Rio Grande do Sul (FLORES, 1993, p. 56).

²⁶ O único trabalho que a COMBRATUR chegou a realizar foi o primeiro Mapa Turístico do Brasil. Inoperante, por falta de uma estrutura adequada, a Comissão foi extinta pelo presidente Jânio Quadros em fevereiro de 1962, e as atribuições do governo federal em relação ao turismo foram assumidas por uma Divisão de Turismo (lei 40.084/1961), no recém-criado Ministério da Indústria e Comércio (FLORES, 1993, p. 68).

oficialização do turismo na esfera federal trouxe reflexos para os estados brasileiros, tendo alguns deles procurado implementar os seus Conselhos Estaduais de Turismo, definir planos integrados para a atividade ou, mesmo, buscado instalar um órgão oficial de turismo ou ampliar as suas funções, no caso dos que já contavam com tal instituição. Nessa última situação podemos enquadrar o Rio Grande do Sul, pioneiro na constituição de um órgão estadual de turismo no Brasil: o Serviço Estadual de Turismo, implantado em 1950, pela Lei nº. 997 e que teve as suas atribuições ampliadas em 1958 (ID., 1993, p. 45 e 59-61).

Na Bahia, embora não tivesse sido criado um organismo gestor do turismo estadual nessa fase, o PLANDEB já entendia a atividade como um sistema integrado e passou a considerar como imprescindíveis ao seu desenvolvimento, em âmbito estadual, a formulação de estratégias, tanto diretas como indiretas. Recomendou, assim, dentre as principais ações: criação de um programa de educação para o turismo; implantação de novos hotéis, restaurantes, etc.; assistência direta ao turista e preservação e valorização do patrimônio turístico; melhoria do acesso viário, dos transportes, das comunicações e do abastecimento; desenvolvimento de estratégias específicas para o fomento da cultura e da melhoria das condições gerais de vida social; implantação de um programa especial de hotéis modestos para o interior do Estado, e concessão de financiamentos ao setor privado e organização administrativa, por meio de uma Comissão Estadual (subcomissão de Turismo, vinculada à Fundação CPE), encarregada da coordenação de medidas do âmbito estadual, a qual deveria estar articulada a órgãos federais e municipais de turismo (BAHIA, 1986a, p. 12).

Se as estratégias definidas pelo PLANDEB para o turismo estadual tivessem sido executadas seguindo o cronograma estabelecido - 1960 a 1962 -, a montagem do sistema turístico baiano poderia ter recebido um impulso ainda mais intenso nesse período. Entretanto, o PLANDEB foi derrubado, na Assembléia Legislativa, pela própria bancada governista. A não-aprovação do PLANDEB deveu-se, dentre outros fatores, ao temor das elites baianas - que não acreditavam naquele projeto moderno, de fomento a setores não-tradicionais no Estado, a exemplo do turismo e da indústria - e às resistências das secretarias estaduais, que se recusavam a fornecer informações, receosas da intervenção da CPE nas suas esferas de atuação.

A derrota do PLANDEB resultou na desorganização da própria CPE e, assim, no declínio da idéia de um planejamento baiano conduzido pela ação estatal. Deve-se pontuar,

contudo, que apesar da rejeição das elites locais, várias das propostas idealizadas pelo PLANDEB, para o turismo ou outros setores, foram gradualmente implementadas pelo governo de Juracy Magalhães (07/04/1959 a 07/04/1963) e sucessores, ainda que, em muitos casos, só muito posteriormente ao que fora previsto.

Para o turismo especificamente, o Programa de Recuperação Econômica da Bahia, anterior ao PLANDEB, previa um órgão próprio para orientar a atividade, o que, em realidade, não foi posto em prática. As estratégias do PLANDEB não foram executadas nesse momento e, embora esse plano já indicasse programas direcionados ao interior do Estado, como a construção de pequenos hotéis, entre finais dos anos 50 e meados da década de 60, as ações governamentais e a legislação em vigor restringiam-se a Salvador (GUIMARÃES, 1966, p. 93; BAHIA, 1986a, p. 23).

e) A promoção do fortalecimento institucional do turismo de Salvador pelo Departamento de Turismo e Diversões Públicas (DTDP)

Ao passo que os programas estaduais para o turismo alcançavam pouca ou nenhuma expressividade na fase em análise, a atuação municipal na atividade começava a tornar-se mais evidente, através de ações de *marketing*, de controle da rede de hospedagem, promoção de eventos culturais e de melhoria da infra-estrutura disponível. Esse processo intensificou-se com o fortalecimento institucional do turismo de Salvador, ocorrido na gestão municipal de Gustavo Fonseca²⁷, que, com a Lei N.º 912, de 4 de abril de 1959, criou a Secretaria Municipal de Educação e Cultura e a Secretaria Municipal de Saúde e Assistência Social. A gestão do turismo municipal, que até aí estava atrelada ao Gabinete do Prefeito, conquistou uma mais ampla abrangência, tendo-se extinguido a Diretoria Municipal de Turismo e criado o Departamento de Turismo e Diversões Públicas, vinculado à Secretaria de Educação e Cultura²⁸ (SALVADOR, 1959).

²⁷ Durante a gestão de Antônio Balbino (7/4/55 a 7/4/59), a cidade do Salvador teve duas administrações municipais: a de Hélio Machado, primeiro prefeito eleito desde a Revolução de 30 (abril de 1955 a janeiro de 1959), e a de Gustavo Fonseca (21 de fevereiro a 04 de março de 1959, Prefeito Interino) (BAHIA, 1981a, p. 89).

²⁸ A Secretaria Municipal de Educação e Cultura foi constituída pelos seguintes órgãos: Gabinete do Secretário; Serviço Geral de Administração; Departamento de Educação e Cultura e Departamento de Turismo e Diversões Públicas (SALVADOR, 1959).

A estrutura do Departamento de Turismo e Diversões Públicas (DTDP) passou a compreender a Secção de Administração; a Divisão de Assistência ao Turismo, formada pela Secção de Planejamento e pela Secção de Informação e Divulgação, e a Divisão de Diversões Públicas, composta da Secção de Expediente e da Secção de Fiscalização. Foram criados os cargos, em comissão, de Diretor de Departamento, Diretor de Divisão, Diretor de Serviço, Assistente, Assessor Técnico e Chefe de Secção. Para assumir a diretoria do DTDP a municipalidade designou o escritor – jornalista, cronista e contista - Carlos Vasconcelos Maia, de quem se pode dizer que imprimiu um novo dinamismo à atividade turística de Salvador²⁹.

À frente do Departamento Municipal de Turismo e Diversões Públicas, Carlos Vasconcelos Maia definiu três estratégias centrais para o seu plano de trabalho: criação de uma mentalidade turística; implantação de um parque hoteleiro e realização de cursos de aprendizado das profissões correlatas ao turismo.

Logo no seu primeiro ano de atuação o Departamento de Turismo e Diversões Públicas passou a defrontar-se com uma grande dificuldade, decorrente da escassez de recursos públicos destinados à atividade turística. O montante oriundo da arrecadação da Taxa de Turismo, que deveria financiar parte dos gastos dessa repartição pública, conforme estipulado pela Lei 242, não chegou a ser repassado para o organismo gestor do turismo municipal. As dificuldades financeiras, porém, não foram impeditivas para o trabalho do Departamento. Contando apenas com a verba destinada pelo Gabinete do Prefeito ao setor de Diversões Públicas, Carlos Vasconcelos, ainda em 1959, recuperou o Forte de São Marcelo – limpeza interna, possibilidades de atracação, restauração de vários cômodos, da portada, escudos –; efetuou exposições da Bahia em Porto Alegre e em São Paulo, com amostras de fotos, pintura popular, cerâmica, poesia, danças folclóricas, etc.; assinou uma carta-compromisso com a companhia *Loide Aéreo*, para criação de uma tarifa turística especial para a Bahia; orientou projetos para a implantação dos hotéis Iemanjá, na Pituba, Themis Hotel, na Praça da Sé, Hotel *Stella Maris*, em Itapuã (este último não chegou a ser construído integralmente e as suas ruínas foram demolidas no final da década de 90); promoveu palestras sobre o turismo na Faculdade de Filosofia, no *Rotary* e no *Lions*, e cerca de 12 exposições

²⁹ À gestão de Valdemar Angelin na Divisão Municipal de Turismo seguiram-se várias outras que, entretanto, não tiveram grande expressividade (REGO, ED/2001).

artísticas no Belvedere da Sé; organizou eventos populares, como os Bailes Pastoris, os Ternos de Reis, os Festejos Natalinos, a Lavagem do Bonfim; apoiou filmes e documentários sobre a Bahia, como *Matemática Zero*, *Amor Dez*, *Bahia de Todos os Santos*, entre outras ações (SALVADOR, 1960).

Carlos Vasconcelos contava, a seu favor, com alguns diferenciais que o auxiliaram na elaboração e, em alguns casos, na execução de projetos turísticos, apesar das restrições financeiras. Dentre esses diferenciais, destacava-se a sua experiência adquirida no trato das questões do turismo. Como foi visto, exerceu a função de guia nos primórdios dessa atividade em Salvador, o que lhe possibilitou conhecer as necessidades dos visitantes, bem como as carências e as potencialidades locais. Além disso, antes de assumir o Departamento ocupou os cargos de Diretor Cultural da Agência de Turismo NORTETUR (de 1956 a 1958) e de Conselheiro de Turismo na Federação do Comércio da Bahia, representando os agentes de turismo (1957 a 1959). Como escritor, já havia retratado, em diversas oportunidades, muitos aspectos da realidade local, presentes, a exemplo, na coletânea *Contos da Bahia* e no artigo *Feira de Água de Meninos*, ambos de 1951. Com uma visão arrojada para o período, Vasconcelos foi o primeiro mentor do hoje denominado turismo cultural, em um momento em que turismo e cultura eram vistos como fenômenos estanques, sem articulações expressivas que justificassem um tratamento em conjunto (DUMÊT, ED/2001)³⁰.

Dentre os elementos adicionais que favoreceram o trabalho de Vasconcelos Maia, pode-se mencionar o apoio técnico que recebeu de profissionais como Albano Marinho de Oliveira - funcionário do Departamento, coordenador do Curso de Tradição e História da Bahia e Diretor da Divisão de Assistência ao Turismo, cargo empossado em 1963³¹-, Lygia Sampaio e Waldeloir Rego, membros da sua equipe técnica, que, desde antes do período da Diretoria Municipal de Turismo, já lidavam com o planejamento turístico e com as atividades de treinamento e gestão municipal do turismo. Dessa forma, se a carência de uma equipe qualificada e numericamente mais ampla foi um dos entraves com que se defrontou o Departamento, torna-se ainda mais significativo o suporte prestado por Albano, Lygia e Waldeloir. Outro elemento facilitador do trabalho de Vasconcelos refere-se à sua rede de

³⁰ Eliana Dumêt, que também trabalhou com Vasconcelos Maia no DTDP.

³¹ Albano Frederico Marinho de Oliveira, apesar de participar ativamente do planejamento do DTDP, idealizando e coordenando ações fundamentais, como o curso de Tradição e História da Bahia, só ocupou oficialmente o comando da Divisão de Assistência ao Turismo em abril de 1963, no final do governo municipal de Virgildásio Sena (07/04/63 a 05/04/64, prefeito eleito), ao tempo em que Antônio Tourinho passou a comandar a Divisão de Diversões Públicas.

relações pessoais, que incluía artistas, intelectuais, imprensa baiana (composta à época por quatro jornais e três rádios), e empresários. A conjunção desses elementos lhe permitiu obter apoio para os mais distintos projetos, fomentar o *marketing* da Cidade, atingir um grande avanço na gestão municipal do turismo no Brasil e tornar a Bahia uma referência, nessa área, para outras localidades do País.

Contando assim com algumas facilidades e, ao mesmo tempo, com um certo número de dificuldades, Vasconcelos Maia implementou uma série de ações, que consolidou o caráter institucional do turismo e imprimiu um maior profissionalismo à atividade. Para respaldar as estratégias traçadas, logo no seu segundo ano no DTDP procedeu à instalação do Conselho de Turismo da Cidade do Salvador, criado pela Lei 410 desde 1953 e, até aquele momento, sem funcionalidade. Na tentativa de conferir expressividade a esse organismo, buscou nomes representativos nas entidades locais social, cultural e economicamente relevantes: Luiz Rogério de Souza, Secretário Municipal de Educação e Cultura, que o presidiu; o historiador Cid Teixeira, membro do Conselho por cerca de três anos, e, ainda, Fernando Conde, Hildegardes Viana, Arthur Ferreira, Jair de Brito, Guilherme Gomes, Arnóbio Covêllo, Lee Worlhey (COVÊLLO, 1982, p. 59). Nesse primeiro ano da década de 60, em cumprimento a duas das suas estratégias centrais - fortalecimento da rede hoteleira e realização de cursos de aprendizado - promoveu um Curso de Tradição e História da Bahia, incentivou a abertura de mais dois hotéis, considerados de grande porte para o período, o Excelsior, no Viaduto da Sé (de propriedade da Santa Casa da Misericórdia, foi construído pelo Poder Público estadual em terreno desapropriado pela Prefeitura e com doação inicial de R\$ 12 milhões de cruzeiros pelo governo do Estado), e o Plaza, no Corredor da Vitória (SALVADOR, 1961a, p.3).

Percebendo a inexistência, em Salvador, de correntes turísticas que garantissem a subsistência dos guias profissionais de turismo e verificando que, na prática, o que se via eram senhoras da sociedade baiana serem solicitadas para acompanhar as personalidades ilustres em visita à cidade, Vasconcelos, que idealizava criar na elite “uma vanguarda consciente dos valores autênticos da terra”, implantou o curso de Tradição e História da Bahia, que chegou a ser realizado três vezes e se direcionou às representantes das tradicionais famílias baianas. Com esse mesmo intuito de constituir uma mentalidade adequada ao desenvolvimento do

turismo, o DTDP iniciou, em 1960, já no governo estadual de Juracy Magalhães³² e na gestão municipal de Heitor Dias, um *Curso de Relações Humanas para Motoristas Profissionais*, dirigido por Albano Marinho de Oliveira e, concomitantemente, fomentou a constituição de um *Grupo de Colaboradoras do Turismo*. Composto por algumas alunas do Curso de Tradição e História, tinha por fim difundir a mentalidade turística, promovendo a manutenção das tradições populares, a exemplo da revalorização dos trajes típicos das baianas de acarajé.

Ressentindo-se da inexistência de um organismo de planejamento estadual do turismo e dotado de visão de fato empreendedora, Vasconcelos Maia buscou também o desenvolvimento do turismo intermunicipal, realizando convênios com autoridades locais dos municípios de Feira de Santana, Santo Amaro da Purificação, Candeias, São Francisco do Conde e Maragogipe. Com o apoio do Conselho de Turismo de Salvador, inaugurou uma nova modalidade de parceria com a iniciativa privada, definindo roteiros turísticos, que passaram a ser operacionalizados pela *Trabasa*. Essa empresa ficou responsável pelo fornecimento do serviço de receptivo, tanto na cidade do Salvador, como nos municípios do entorno metropolitano³³. Em Salvador, numa atitude radicalmente pioneira, procurou estimular roteiros não-tradicionais, divulgando não apenas os dotados de apelos paisagísticos, mas também aqueles de valor histórico: a Barragem do Rio do Cobre, a Cachoeira de São Bartolomeu, a Fonte dos Milagres, a Barragem de Ipitanga, o Cajazeira *Country* Clube, os Tanques da Mata Escura e do Lobato, e Pirajá, antes, fora dos roteiros oficiais e desconhecidos para parte expressiva da população baiana, começaram a ser vistos (SALVADOR, 1961a, p.4).

A busca da promoção dos atrativos da cidade e da qualidade na recepção dos visitantes foi outra preocupação do Departamento na gestão de Carlos Vasconcelos. No que se refere à promoção, o DTDP deu início a uma série de publicações, reclamadas pelos turistas e residentes, nas quais as informações eram acompanhadas de ilustrações do valioso acervo turístico local.

Para assegurar um padrão de receptividade e alcançar a qualidade na prestação dos serviços e no atendimento aos visitantes, o Departamento de Turismo ocupou-se

³² O governo estadual de Juracy Magalhães abrangeu o período de 7/04/1959 a 7/04/1963 (BAHIA, 1981a, p. 68).

³³ No Brasil, apenas o Rio de Janeiro já havia desenvolvido modalidade de parceria semelhante entre o Poder Público e a iniciativa privada, mais especificamente, com a empresa SATURIN (ID.,1961a).

diretamente, em diversas ocasiões, da recepção aos turistas no porto de Salvador, encarregou-se da organização do Carnaval, buscou restaurar festas do calendário baiano, como Santa Bárbara, Iemanjá, Natal (revivendo os Bailes Pastoris, Missa do Galo e apresentação do Presépio Vivo), Lavagem do Bonfim, Procissão Marítima de Nossa Senhora de Monte Serrat, preparou, sob a direção da folclorista Hildegardes Viana, espetáculos do folclore baiano para serem apresentados em diversos congressos (Fisiologia, Cancerologia, Anatomia, Ginecologia e Obstetrícia, Tribunal de Contas, dentre outros) e efetuou a inspeção dos hotéis e pensões. Deve-se registrar que o DTDP atuou ainda na proteção ao empresário do setor de hospedagem, registrando e investigando casos de crimes contra esse patrimônio (SALVADOR, 1961a, p. 5-7; VINTE..., 1960, p. 4).

No ano de 1960 registravam-se cerca de 878 estabelecimentos de hospedagem em Salvador: três hotéis de *primeira classe*; 23, de *segunda classe*; 53 pensões; 15 pensionatos; 19 hospedarias e 765 *Casas de Cômodo*. Estas últimas eram antigas residências de nobres e de famosos poetas, colocadas à disposição dos visitantes, mediante pagamento, a exemplo das antigas casas da rua do Paço, onde residiram D. João VI e Castro Alves. Dentre os hotéis de maior movimento aparecem, em ordem decrescente, o Hotel da Bahia, o Pálace Hotel, o Hotel Meridional, o Chile Hotel e o Hotel Brasil. A maior parte do fluxo compunha-se de visitantes nacionais (86,5%). No conjunto dos estrangeiros, procedentes de 52 nacionalidades, predominavam os americanos (22,7%), seguidos pelos portugueses (12,5%), italianos (9,7%) e alemães (9,1%), dentre outros (A BAHIA..., 1960, p. 3; TURISTAS..., 1960c, p.3; VINTE...,1960, p. 4).

Nesse período, a Capital baiana recebia anualmente cerca de 28.884 visitantes (dados de 1959), em grande parte ainda transportados por transatlânticos. Dentre esses destacavam-se o holandês *Rotterdam*, que, em 1960, quando da sua segunda visita a Salvador, trouxe 548 turistas, em sua maioria procedentes de Nova Iorque; o *Amazon*, que atracou na Bahia em princípios dos anos 60, com turistas oriundos da Índia; o *Gripsholm*, sueco, que aportou com cerca de 400 turistas em fevereiro de 1960, e os brasileiros, *Rosa da Fonseca e Ana Nery* (A BAHIA...1960, p. 3; TURISTAS...,1960c, p. 3, VINTE...,1960, p. 4).

Observa-se, entretanto, que o sistema turístico local, desde essa época, já começava a defrontar-se com alguns problemas. Na superestrutura turística³⁴ - equipamentos e serviços - verificavam-se insatisfações relativamente aos preços das diárias cobradas pela rede de hospedagem da Capital, mais elevados do que os incidentes nos meios de hospedagem de outras capitais do País, como o Rio de Janeiro, São Paulo, Belo Horizonte e Porto Alegre. Apesar da ação fiscalizadora da Inspetoria Municipal, vinculada ao Departamento de Turismo, os preços continuavam exorbitantes e, assim, verificava-se uma maior procura, por parte dos turistas, pelas Casas de Cômodo disponíveis, em detrimento dos hotéis (A BAHIA..., 1960).

Outro problema atravessado pelo turismo da Capital, em finais da década de 50 e inícios dos anos 60, refere-se à sua infra-estrutura e, mais especificamente, à questão da acessibilidade. A precariedade do aeroporto Dois de Julho, em Ipitanga, e a carência de rodovias, reforçavam o transporte marítimo e ferroviário – a ferrovia Rio-Bahia foi inaugurada em setembro de 1950 - como os meios de acesso mais factíveis à Capital baiana ou ao resto do Estado. Em relação ao transporte marítimo, as estatísticas divulgadas pela imprensa revelam que, em 1962, Salvador recebeu 1.304 navios, entre cargueiros, paquetes e iates de pequena cabotagem (totalizando 332 unidades), de grande cabotagem (440) e de longo curso (542) – (MAIS...,1963, p. 5).

Ainda no que se refere ao acesso a Salvador, a busca de soluções levou o Conselho Municipal de Turismo³⁵ a alcançar uma maior notoriedade frente à comunidade soteropolitana. Depois de dirigir-se ao Departamento de Aviação Civil (DAC, órgão da administração federal), pleiteando o aparelhamento do Aeroporto Dois de Julho, o Conselho ganhou maior relevo como órgão de fomento ao turismo local. Assim, atendendo ao Conselho Municipal de Turismo ainda em 1960, o DAC determinou a abertura de concorrência pública para substituição do mobiliário existente, pintura geral e decoração do prédio que servia à estação de passageiros do então Aeroporto Dois de Julho. Outras ações do Conselho, que mereceram divulgação no período, referem-se à sua tentativa de organizar, juntamente com os representantes do comércio, as barracas que proliferavam na cidade,

³⁴ A superestrutura turística, como definida por Beatriz Lage e Paulo César Milone, compreende os equipamentos e serviços turísticos em que estão incluídas as principais instalações de superfície, o conjunto de edificações, instalações e serviços indispensáveis ao desenvolvimento da atividade turística, a exemplo dos meios de hospedagem, alimentação, entretenimento, agenciamento, informações e outros serviços (LAGE; MILONE, 1991, p. 52).

³⁵ Além de ocupar a direção do DTDP, Vasconcelos Maia foi conselheiro de turismo no período entre 1960 e 1964.

sobretudo as da feira do Forte de São Pedro, da rampa do Mercado Modelo e da região das docas, e de disciplinar a ocupação urbana, combatendo as invasões (CONSELHO...,1960; TURISMO..., 1960a).

A presença da municipalidade no turismo se fazia notar pela atuação do Departamento e do Conselho Municipal, embora as ações promovidas por esses órgãos não fossem suficientes para solucionar as dificuldades vivenciadas pelo turismo de Salvador nessa fase. Como visto, essa atividade, ainda pouco expressiva no conjunto da economia baiana, apesar dos esforços do gestor visionário e empreendedor que tinha no seu comando, e do apoio de um grupo de intelectuais e artistas, não era considerada prioritária pela administração pública estadual e mesmo municipal. Assim, não faltavam elementos para as críticas que se faziam então, sobretudo na imprensa baiana. Além dos preços cobrados pela hotelaria, era bastante enfatizado o estado de deterioração dos atrativos da Capital, valendo lembrar o caso específico das denúncias relativas ao Dique do Tororó, cujo abandono foi noticiado pelo jornal de maior circulação estadual, ao mesmo tempo em que eram salientadas as promessas feitas pela municipalidade - e não-concretizadas - de recuperação desse patrimônio. As primeiras propostas de recuperação do Dique, bastante anteriores a esse período, datavam do século XIX³⁶. A administração Heitor Dias havia-se comprometido a incluí-lo nas suas estratégias de planejamento e a transformá-lo em um "parque de extraordinária beleza" (DIQUE..., 1960). Deve-se pontuar, contudo, que a preocupação com o patrimônio histórico já compunha a agenda da Fundação CPE, que, inspirada no modelo europeu, chegou a elaborar e encaminhar ao Congresso Nacional um Projeto-Lei que previa financiamento, através da Caixa Econômica Federal e outras entidades públicas de crédito, aos proprietários de imóveis tombados que desejassem conservá-los, recuperá-los e adaptá-los a certos fins utilitários (FÓRMULA..., 1960, p.3).

Embora sem conseguir concretizar projetos de grande amplitude, como o da recuperação do Dique do Tororó, o Departamento de Turismo e Diversões Públicas prosseguiu com o seu trabalho arrojado e pioneiro de fomento à atividade turística municipal, evidenciado, dentre outras ações, através do apoio concedido às mais diferentes expressões

³⁶ A primeira proposta de intervenção no Dique do Tororó foi feita em 1802, momento em que se cogitou a criação, nessa área, de um Jardim Botânico. A segunda, data de 1872, e a terceira, elaborada em 1898, compreendeu um projeto urbanístico contemplando um plano de aformoseamento do Dique, assinado pelo engenheiro Afonso Maciel. Essa última proposta foi publicada no *Jornal de Notícias* do Instituto Histórico em 25/11/1898 e lançada pela Comissão Central Executiva das Festas Centenárias do Descobrimento do Brasil (NOGUEIRA, 2001).

culturais. Assim, manifestações populares, folclóricas, religiosas, e o próprio Carnaval, podiam contar com essa repartição pública, que inclusive já havia instituído, desde o ano anterior, os concursos de trio elétrico e de decoração dos clubes sociais. Do mesmo modo, o DTDP apoiou a realização de filmes de longa metragem, como *Senhor dos Navegantes*, de Aloísio Carvalho, *Santo Módico* de Jacques Gibaud, *Sol Sobre a Lama*, de João Palma Neto, *Tocaia no Asfalto*, de Rex Schindler e David Singer, e a organização de documentários, como *Bahia sol e mar*, de Isaac Rosemberg, que recebeu os prêmios *Cidade de São Paulo* e o do Primeiro Festival de Cinema da Bahia. O Departamento participou ainda de um grande número de ações: lançamento do *Guia Turístico da Cidade do Salvador*, amplo roteiro de atrações turísticas e das festas folclóricas locais, reunindo também informações diversas sobre aspectos históricos, sociais, culturais e econômicos da Capital, divulgado no apêndice da lista telefônica veiculada pela empresa TEBASA; realização da primeira série de publicações sobre a Baía de Todos os Santos; abertura de novas rotas de turismo, como Salvador-Cacha-Pregos-Jaguaripe, a ser operada pela companhia de Navegação Baiana, e Salvador-Cachoeira, pela empresa de transporte rodoviário Rovapa; Encontro Mundial de Relações Públicas, patrocinado pela *Los Angeles Advertising Women*, em maio de 1962, na cidade de Los Angeles, EUA, etc. Nesse ano foi também ministrado o segundo curso de Relações Humanas para motoristas de táxi (CONSELHO...,1962, p.3; ROTEIRO..., 1962, p.7; SALVADOR...,1962, p. 4).

Ao Departamento coube também a tarefa de facilitar a tramitação dos documentos requeridos por outras repartições públicas - o que dificultava a aplicação dos benefícios concedidos pela Lei 398 de 30/06/1953 - de modo a assegurar a isenção de impostos, por dez anos, aos hoteleiros interessados na proposta implementada pela municipalidade e respaldada pelo governo do Estado. Essa estratégia, iniciada desde o começo da década de 60, propiciou a implantação de mais três pequenos hotéis na Capital: o Hotel Themis (na Praça da Sé, com 15 apartamentos); o Hotel Balneário Iemanjá (na praia da Pituba, com sete apartamentos) e o Hotel Colonial (cerca de 30 apartamentos).

A partir da gestão de Carlos Vasconcelos Maia no DTDP, tanto essa repartição como o seu diretor passaram a ser um referencial para diversas localidades brasileiras interessadas em promover o turismo. Inicialmente através desse organismo e, depois, de forma independente, Vasconcelos desenvolveu um trabalho de consultoria direcionado à organização e à promoção do turismo, contemplando temas como legislação turística,

incentivos fiscais para hotéis, mapas, roteiros, etc., tendo como clientela prefeituras de municípios baianos - Cachoeira, Candeias, Feira de Santana, Itaparica, Jaguaripe, Santo Amaro e São Francisco do Conde - e de outros estados - Aracaju, Belém, Belo Horizonte, Brasília, Congonhas do Campo, Fortaleza, Garanhuns, Olinda, Ouro Preto, Recife, Ribeirão Preto e Vitória do Espírito Santo. Em Salvador, o Departamento intensificou o trabalho de criação da mentalidade turística, promovendo discussões em torno das questões pertinentes à atividade e desencadeando campanhas de preservação arquitetônica desse núcleo urbano, dentre outras ações. O reconhecimento nacional do trabalho de Carlos Vasconcelos à frente do DTDP levou a Associação Brasileira de Imprensa a conceder-lhe o prêmio de "Personalidade do turismo nacional de 1962" (SALVADOR, 1963a).

Além dos avanços da ação municipal, da não-viabilização dos programas estaduais e da identificação de alguns problemas no turismo baiano, em grande medida restritos à Capital do Estado, cabe também destacar nessa fase, o maior aparelhamento da oferta turística da cidade do Salvador. Do conjunto dos equipamentos e infra-estrutura implantados, destacam-se: construção do Museu de Arte Moderna; reconstrução do Museu de Arte Sacra da Bahia (outubro de 1959); inauguração do Estádio da Fonte Nova (janeiro de 1951); restauração do calçamento do Pelourinho, pela Secretaria Municipal da Prefeitura, e ampliação do Porto de Salvador (ambos em julho de 1960); construção do Teatro Castro Alves; implantação dos cine-teatros Guarani e Jandaia (1955), em Salvador, e de dois cinemas na estância hidromineral de Itaparica (inícios dos anos 50), bem como a edificação dos empreendimentos hoteleiros mencionados anteriormente, dentre outros.

Como visto ao longo da rememoração dos fatos históricos dessa fase, sintetizados no Quadro 12, o Poder Público municipal, com o suporte, em alguns momentos, do governo do Estado, desempenhou papel crucial na constituição e promoção da oferta turística de Salvador, compreendendo-a como um conjunto formado pelos recursos naturais e histórico-culturais, pela infra-estrutura (equipamentos básicos) e pela superestrutura (equipamentos e serviços turísticos). O governo esteve presente nas mais diversas ações - desde a qualificação da mão-de-obra à implantação de equipamentos - sendo notória, inclusive para a imprensa local, a relevância das medidas governamentais no fomento à atividade turística nesse período. Segundo Borges (1961, p.9):

[...] a campanha por novos hotéis veio mostrar, mais uma vez, a importância do Estado no surgimento da iniciativa privada. Mesmo que essa participação se realize

sem capitais, e sim através de medidas no sentido de remover dificuldades institucionais, inclusive fiscais, e de criar facilidades e estímulos, como foi o caso da construção dos novos hotéis de Salvador.

QUADRO 12 Avanços do turismo baiano nos Anos 50

Fases		Âmbito de atuação
	Acontecimentos de maior relevo	
A preocupação com a capitalização e o planejamento da atividade turística	Lei 242 - criação da Taxa de Turismo (14/12/1951)	Municipal, gestão de Oswaldo Gordilho
	Primeiros folhetos promocionais da Diretoria de Arquivo Divulgação e Estatística – artista Carlos Carneiro; turismo permanece incipiente Apoio a eventos populares, com destaque para o Carnaval. Predominância do transporte marítimo, início das viagens aéreas e maior participação das viagens rodoviárias Veiculação das primeiras idéias de planejamento (divisão do município em Zonas Turísticas) – Albano Marinho de Oliveira	Municipal, gestão de Oswaldo Gordilho
	Primeiro roteiro turístico institucional de Salvador (1952) – Albano Oliveira (DADE – Secção de Turismo); primeiro guia bilingüe – Carlos Carneiro	Municipal, gestão de Oswaldo Gordilho
	Implantação do Hotel Caldas de Cipó (1950), do Hotel da Bahia (1952) e do Grande Hotel de Itaparica (1953)	Estadual, gestão de Otávio Mangabeira (1947 a 1951) e Régis Pacheco (1951 a 1955)
Produtos da institucionalização dos anos 50: a Lei 398, o Conselho Municipal de Turismo e a Diretoria Municipal de Turismo	Os primeiros congressos – início dos anos 50	
	Lei 398, de 30/06/1953 – de isenção de impostos municipais a estabelecimentos de hospedagem; Lei 410, de 10/09/1953, implantação do Conselho Municipal de Turismo e da Diretoria Municipal de Turismo (DMT). Antônio Loreiro de Souza – 1.º diretor da DMT.	Municipal, gestão de Oswaldo Gordilho
	Primeiro Plano Diretor de Turismo de Salvador (consultor João Dórea – Dórea Associados) – DMT (dirigida por Valdemar Angelin) Produção do Mapa Turístico de Salvador – Carlos Carneiro.	Municipal, gestão de Aristóteles Góes Municipal, gestão de Aristóteles Góes
	Primeiro Curso de Tradição e História – DMT, sob a direção de Angelin (1954); cursos para motoristas de táxi.	Municipal, gestão de Aristóteles Góes
Participação da sociedade civil e primeiro evento turístico privado de expressão	Criação da Sociedade Amigos da Cidade do Salvador (1954) e primeiro grande evento privado de expressão nacional – Baile do Galo Vermelho (1956). Construção de hotéis no centro da cidade (Imperial, Democrata, etc.)	
Inserção do turismo no planejamento estadual	Turismo inserido entre os capítulos do Programa de Recuperação Econômica da Bahia – Fundação CPE, 1958 Turismo: um dos setores prioritários do PLANDEB – 1959 – criação da Subcomissão de Turismo	Estadual, gestão de Antônio Balbino Estadual, gestão de Antônio Balbino
Fortalecimento institucional do turismo de Salvador	Lei n.º 912, de 04/04/1959 – implantação do DTDP – dirigido por Carlos Vasconcelos Maia. Fortalecimento institucional promovido pelo Departamento de Turismo e Diversões Públicas (DTDP) Vasconcelos Maia – gestor empreendedor e visionário: escassez de recursos e fomento ao <i>marketing</i> , a roteiros não-tradicionais, à qualificação da mão-de-obra, incentivo à hotelaria, às agências, à constituição dos organismos de classe, aos eventos populares, ao turismo cultural, à instalação do Conselho de Turismo; des. do turismo intermunicipal – a gestão turística de Salvador passou a ser referência nacional.	Municipal, gestão de Gustavo Fonseca
	Lei Municipal n.º 1.556, de 1959 – ampliação dos incentivos à hotelaria – iniciativa do DTDP Meios de acesso à Capital mais factíveis: transporte marítimo e ferroviário	Municipal, gestão de Heitor Dias

Fonte: Elaboração própria com base em pesquisa direta.

Pode-se ainda ressaltar que a marcante ação estatal deveu-se muito mais à visão empreendedora de alguns gestores públicos que à importância então alcançada ou prevista para o turismo na economia estadual ou mesmo municipal.

4.2. Fase de transição: constituição de elementos fundamentais para a mudança do modelo de desenvolvimento turístico – 1963-1970

Compreendendo um período inferior a uma década, esta fase é marcada pela implantação de uma nova acessibilidade, fundamental à expansão dos investimentos e do fluxo turísticos na Bahia; pelo fim da gestão municipal do turismo realizada de forma compartilhada com os artistas e a intelectualidade local, através do Departamento de Turismo e Diversões Públicas; pela criação do primeiro organismo estadual de fomento ao turismo, o Departamento de Turismo, e pela constituição da Empresa Brasileira de Turismo (Embratur), posteriormente transformada em Instituto Brasileiro de Turismo (Embratur) e da Bahiatursa, empresa gerida pelo governo do Estado, tendo por finalidade inicial promover a expansão da hotelaria baiana.

4.2.1. Impactos das estratégias de desenvolvimento do governo federal na gestão do turismo baiano

Os anos 60 despontaram trazendo novas possibilidades para o turismo estadual, decorrentes sobretudo das estratégias de política econômica traçadas para o País desde meados da década anterior. A implantação de uma infra-estrutura viária em âmbito nacional fazia parte dessas estratégias e, com sua montagem, que veio beneficiar a atividade turística, pretendia-se viabilizar o modelo de desenvolvimento industrial proposto para o Brasil, desde os anos 50, pelo governo federal. Para tanto, foi deflagrado no País um amplo esforço de constituição de grandes troncos longitudinais, ligando o mais importante núcleo econômico brasileiro com o Nordeste, e, em decorrência, com a Bahia, o Rio Grande do Sul e Minas Gerais. Dessa forma, garantiam-se o escoamento interno da produção industrial do Sudeste e a remessa das matérias-primas pelas demais regiões produtoras.

Em face dessa política, traçada em esfera nacional e orientada para o processo global de desenvolvimento, a Bahia - e o conjunto dos estados do Nordeste - foi contemplada com a construção e posterior asfaltamento do tronco rodoviário que passou a integrar esse Estado ao parque manufatureiro do eixo São Paulo-Rio de Janeiro: foi asfaltada a BR-116, a Rio-Bahia, em 1963, e realizaram-se crescentes inversões tanto na abertura como em melhorias, correção e revestimento de estradas federais, estaduais e municipais. Dentre os demais investimentos viários desse período, os que trouxeram impactos mais expressivos para a Bahia foram a BR-242 (Salvador-Brasília, inaugurada em 1968) e a BR-101, cuja conclusão foi efetuada já na fase seguinte, em 1972, ligando o Norte e o Sul do Brasil pelo litoral.

A nova acessibilidade, ao propiciar a integração dos distintos espaços do Brasil, possibilitou o surgimento e/ou expansão de alguns núcleos urbanos e contribuiu fortemente para o fomento do turismo baiano, sobretudo em áreas litorâneas beneficiadas pela implantação do novo tronco viário. Entretanto, para viabilizar o processo de integração produtiva nacional, expandindo a produção para áreas não-incorporadas ou parcialmente incorporadas ao modelo de desenvolvimento nacional, o governo central procurou implementar, por meio de políticas³⁷, um conjunto de estratégias que extrapolavam a questão da acessibilidade. Assim, foram feitos investimentos em comunicações, o que possibilitou uma maior integração inter-regional; concederam-se incentivos fiscais, que buscaram orientar as novas inversões privadas para o aproveitamento de vantagens comparativas associadas à disponibilidade de recursos naturais, e criaram-se agências federais destinadas a fomentar o desenvolvimento fora da região Sudeste e investiu-se diretamente nessas áreas por intermédio das empresas estatais.

Essas ações federais impactaram o Nordeste e, conseqüentemente, a Bahia. Dentre seus principais resultados destacam-se: a criação da Superintendência para o Desenvolvimento do Nordeste – Sudene – e do Banco do Nordeste; a concessão de incentivos fiscais; a concepção de um programa de modernização da agricultura e das indústrias tradicionais, os investimentos em infra-estrutura econômica e social. No que toca ao turismo baiano, a desconcentração dos investimentos federais, desencadeada a partir de meados dos anos 50, trouxe amplos impactos, não-restritos exclusivamente à cidade do Salvador, em que

³⁷ Essas políticas foram traçadas pelo governo central no Plano de Metas, elaborado na segunda metade dos anos 50, no Programa de Ação Econômica do Governo (PAEG), de 1964/66, e no II Plano Nacional de Desenvolvimento (II PND), de 1975/79 (QUEIROZ, 1998, p. 134).

pese esta ter sediado as maiores transformações. A nova rede viária permitiu que núcleos como Porto Seguro (cujo processo de expansão da atividade turística iniciou-se nos anos 70) e Ilhéus (em princípios da década de 80) fossem gradualmente alcançando uma maior expressividade na economia turística estadual, ao tempo em que o turismo baiano, em seu conjunto, adquiria um maior destaque no cenário nacional.

A ação estatal na atividade turística baiana também sofreu os reflexos desse movimento de desconcentração produtiva, observado em escala nacional. Assim, a fase iniciada em 1963 caracterizou-se pelos primeiros indícios do processo de institucionalização de uma gestão contínua do setor público estadual no turismo baiano. Apesar das intervenções pontuais anteriormente efetuadas, com a inclusão do turismo no Programa de Recuperação Econômica da Bahia e no PLANDEB e, ainda, com a criação da subcomissão de turismo da CPE, a institucionalização da gestão turística estadual só se fez viável a partir do momento em que a Bahia passou a dispor do aparato infra-estrutural condizente com uma mais ampla circulação de capitais – que, em parte, se constituíram em novos investimentos - e de pessoas nos espaços externos a Salvador, sobretudo nas áreas litorâneas.

Percebe-se que o modelo de planejamento implementado no País a partir dos anos 50, criando uma nova acessibilidade com a implantação de grandes troncos viários, foi fundamental para o turismo baiano. Os resultados desse planejamento e, sobretudo, a rede viária e as políticas de atração de grandes empreendimentos viabilizaram a passagem de um sistema turístico caracteristicamente endógeno - no qual identificavam-se majoritariamente a ação das iniciativas locais e a utilização de recursos próprios, ainda que as influências externas não estivessem totalmente ausentes - para um sistema exógeno, com a grande predominância do capital externo à região (MOLINA apud RODRIGUEZ GONZÁLES, 1998, p. 6).

4.2.2. Os avanços do último ano da gestão de Vasconcelos Maia

A criação do primeiro organismo estadual de fomento ao turismo, em meados dos anos 60, foi precedida por um conjunto de ações de caráter municipal, que abrangeram desde as ocorrências do último ano da gestão de Vasconcelos Maia no Departamento de Turismo e

Diversões Públicas até a extinção desse organismo e posterior implantação do Departamento Municipal de Certames e Turismo, logo transformado em Superintendência de Turismo da Cidade do Salvador (SUTURSA).

No seu último ano de funcionamento, o Departamento de Turismo e Diversões Públicas permaneceu empenhado em promover o turismo de Salvador. Para tanto, contou com a nova acessibilidade proporcionada pelo asfaltamento da Rio-Bahia, que permitiu um maior afluxo de visitantes ao Estado, oriundos de diversas localidades do País, e com a experiência adquirida pelos seus gestores ao longo dos anos de atuação no planejamento e na promoção da atividade.

Assim, enquanto o turismo baiano, como um todo, permanecia incipiente, gradualmente a atividade turística desenvolvida na Capital alcançava uma maior projeção nacional, graças ao trabalho do Departamento, que, por sua vez, enfrentava uma série de dificuldades. Com a nova gestão municipal de Virgildásio Sena (governo estadual de Lomanto Júnior), o Departamento foi transformado em uma autarquia, cabendo a Carlos Vasconcelos Maia o cargo de diretor geral; a Diretoria de Assistência ao Turismo foi assumida por Albano Marinho de Oliveira e a Diretoria de Diversões Públicas, por Antônio Castro Tourinho. Entretanto, mantiveram-se os antigos e principais entraves - inexpressiva dotação orçamentária e restrito quadro de funcionários qualificados - na nova autarquia, o que dificultou, mas não chegou a impedir sua atuação. Assim, diante dos empecilhos para a constituição de um amplo parque hoteleiro em Salvador, porquanto a lei de concessão de incentivos fiscais direcionava-se aos grandes empreendimentos, a autarquia conseguiu influenciar a municipalidade para a aprovação de uma nova lei (Lei Municipal n.º 1.556), mais ampla, que contemplava também os de menor porte (SALVADOR, 1964a, p. 3-4).

Essa lei favoreceria a instalação de novos empreendimentos e a recuperação de outros. Desse modo, surgiram o Hotel Caramuru (no Corredor da Vitória), o Hotel da Mouraria (ao lado do Hospital do Servidor Municipal) e o Hotel Salvador (rua da Ajuda) e foi restaurado o Hotel Oxumaré, ao tempo em que se projetavam o Hotel Xangô (na Pituba) e o Salvador Praia Hotel (em Ondina). Ainda em 1963, Carlos Vasconcelos pronunciou-se favoravelmente à implantação da Associação Brasileira de Hotéis, Secção Bahia (ABIH-Ba), entidade de classe, representativa dos interesses da hotelaria (ID., 1964a, p.6). Nesse mesmo ano o Hotel da Bahia foi transferido, mediante contrato de arrendamento, para a Companhia

Tropical de Hotéis, subsidiária do Grupo VARIG³⁸, que passou a administrá-lo (COSTA; GALVÃO; SANTOS, 1996, p. 20).

Buscou-se também incentivar, ainda que de maneira não tão ordenada e disciplinada como no caso da hotelaria, o surgimento de novos restaurantes, a melhoria dos existentes e o adequado funcionamento das agências de viagem. Foram inaugurados, nesse mesmo ano, a Taverna Romana (rua Grenfield), *La Bella Napoli* (rua Nova Paraíso), o Restaurante *Bernard* (ladeira da Gamboa), e restaurados o Jangadeiro e o *Chez Suzanne*, situados no Porto da Barra. A oferta de restaurantes exclusivamente de comida baiana estava restrita ao Maria de São Pedro (localizado no Mercado Modelo), cujas instalações, sobretudo sanitárias, eram, entretanto, bem precárias. Em relação ao apoio às agências, o Departamento atuou indicando guias diplomados pelo curso de Tradição e História da Bahia e até mesmo colocando o corpo de funcionários à disposição dessas agências. Em Salvador, nesse período, eram as seguintes as agências: Bahia Turismo, Conde, Trabasa (promotora de algumas atividades de receptivo, a exemplo da oferta de excursões marítimas), Marco Polo, Igrapiuna, Nortetur, Mercúrio York, Kontik e Mesblatur (SALVADOR, 1964a, p. 6-8).

Outra frente que o Departamento buscou conquistar, objetivando ampliar o fluxo de turistas, foi a de realização de congressos. Com sua ampla visão, Vasconcelos já os identificara como capazes de incrementar a receita da atividade e levava o DTDP a apoiar esses eventos, tanto na captação quanto na operacionalização (fornecendo roteiros para passeios, indicando guias, organizando espetáculos de arte popular). Em 1963, essa autarquia, com a intenção de evitar o acúmulo de congressos em determinados meses e, assim, de promover sua distribuição racional e contribuir para “um melhor rendimento econômico-financeiro da comunidade”, passou a coordená-los e controlá-los, assumindo plenamente a competência, que já era sua, de autorizar o calendário desses eventos. Nesse mesmo ano, Salvador sediou, além do já citado Congresso Nacional de Hotelaria, o do *Skal Club*, o de Cartografia, o da Associação Batista do Brasil, o de Cardiologia, o do Mundo Subdesenvolvido, o dos Estudantes de Jornalismo, o de Bandeirantes e o de Bancos (ID., 1964a, p. 9-10).

³⁸ Conforme Costa, Galvão e Santos (1996, p. 20), a Companhia Tropical de Hotéis assumiu o controle acionário do Hotel da Bahia em 1975.

Com todos esses esforços, em 1963 o incremento do fluxo turístico para Salvador foi expressivo, superando a capacidade receptiva local. Conforme noticiado pela imprensa (CENTO..., 1963, p.5) as excursões para a Capital chegaram a ser reduzidas em face das dificuldades de acomodações. A inauguração da Rio-Bahia, em maio de 1963, intensificou o uso do meio de transporte rodoviário para o acesso à Capital, o que se refletiu negativamente no movimento do transporte aéreo. Conforme dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), relativos ao decênio 1954-1963, o número de aeronaves em pouso no Aeroporto Dois de Julho, em 1954, correspondeu a 11.583, sendo o de decolagem equivalente a 11.580. Já em 1958 as aeronaves em pouso atingem 12.294 e as saídas, 12.298. Entretanto, em 1963 as baixas foram expressivas, com 8.664 aeronaves em pouso e 8.656 em decolagem (RIO-BAHIA..., 1964, p. 8.).

Ainda dentre os feitos expressivos do Departamento nesse seu último ano de funcionamento, merecem ser mencionados: o apoio à sinalização turística da cidade - promovida pelo *Touring Club*, contou com técnicos desse órgão público para a produção de mais de 300 setas ou painéis indicativos dos pontos de atração da Capital; o emplantamento das ruas, em parceria com a Sociedade Amigos da Cidade e com o apoio da Petrobrás - e a produção do Calendário das Festas Populares, Procissões e Congressos e de Cartões Postais em Cores e folhetos coloridos sobre a Bahia.

Além das ações mencionadas e de outras não-registradas³⁹, o Departamento e o intelectual Vasconcelos Maia esperavam ainda efetivar uma série de idéias e projetos, o que, entretanto, não foi possível. Dentre aqueles para os quais, de alguma forma, buscou-se viabilizar a implementação, podem-se citar o projeto do turismo ferroviário no Recôncavo, que promoveria passeios em trens equipados e aparelhados para viagens curtas entre algumas cidades dessa região, apresentado à companhia Leste Brasileiro; a exploração mais intensa de passeios de turismo e do esporte de pesca na Baía de Todos os Santos, trabalho iniciado na empresa Correia Ribeiro; os cursos de Relações Humanas, para motoristas, garçons e recepcionistas de hotel, e um complexo turístico para a Ponta de Nossa Senhora, na Ilha dos Frades, denominado Clube da Ponta de Nossa Senhora, para o qual chegou-se até mesmo a definir a composição societária (SALVADOR, 1964a, p.21-28; MAIA, 2001).

³⁹ Dados os limites deste estudo, não foi possível relatar todas as atividades desenvolvidas ou apoiadas pelo DTDP, conforme constam nos relatórios dos seus gestores.

4.2.3. O fim do Departamento de Turismo e Diversões Públicas (DTDP) e da gestão com ampla participação da intelectualidade e dos artistas

Essa forma de gestão do turismo, com ampla participação da intelectualidade e dos artistas baianos – segundo os diversos depoimentos e, sobretudo, o de Eliana Dumê, Vasconcelos discutia o turismo com intelectuais e artistas os mais diversos, como Jorge Amado, Caribe, Cid Teixeira - foi interrompida com as alterações ocorridas ao iniciar-se o ano de 1964. Logo em fevereiro, com a Lei n.º 1584/64, a Prefeitura Municipal extinguiu o Departamento Municipal de Turismo e Diversões Públicas e implantou uma nova entidade, autárquica, para a gestão do setor: o Departamento Municipal de Certames e Turismo. Com o golpe militar de 31 de março, o prefeito Virgildásio Sena foi cassado e, a seguir, foram demitidos os ocupantes de cargos de confiança da municipalidade, a exemplo de Carlos Vasconcelos Maia.

Quatro meses depois, com a Lei n.º 1.600, de 28 de julho de 1964, esse Departamento Municipal de Certames e Turismo foi transformado na Superintendência de Turismo da Cidade do Salvador (SUTURSA), uma nova autarquia municipal, e como tal, dotada de autonomia administrativa, técnica e financeira, diretamente subordinada ao Chefe do Executivo do Município de Salvador. A Secretaria de Educação, entidade centralizada do poder municipal, permaneceu com a responsabilidade do repasse dos recursos dotados para essa autarquia⁴⁰.

A Lei 1.600, que criou a SUTURSA, instituiu a transferência para o seu patrimônio de alguns imóveis pertencentes à municipalidade: o Belvedere da Sé, o Cine-Teatro Guarani, o restaurante Cacique e o Cassino Tabaris (BAHIA, 1986, p.13). Essa autarquia, tendo por atribuições a orientação e fomento do turismo de Salvador, pouco inovou nas suas estratégias, realizando, em larga escala, ações similares às desenvolvidas pelo Departamento de Turismo e Diversões Públicas.

As primeiras medidas da direção da autarquia municipal, sob a responsabilidade de Gumerindo Rocha Dórea, que manteve Antônio Tourinho na diretoria da Divisão de Diversões Públicas e Certames (cargo equivalente ao que ocupava no DTDP), foram

⁴⁰ Conforme o artigo 3º. da Lei 1.600, o Executivo ficou autorizado a fixar um auxílio orçamentário anual para essa atividade, até que a mesma se tornasse auto-suficiente (BAHIA, 1986, p.13; CARVALHO, ED/2001).

direcionadas para a organização de festas populares, realização do curso de Tradição e História da Bahia e para o resgate das tradições culturais do Estado, o que incluiu a padronização dos trajes das baianas de acarajé, dentre outras. Na sua atividade de organização do Carnaval, a SUTURSA responsabilizou-se pela ornamentação da cidade, auxílio às entidades carnavalescas e promoção dos concursos de trios elétricos, tendo recebido 30 milhões de cruzeiros em 1965 para essa finalidade. Também incentivou outros eventos populares, a exemplo dos Ternos e Ranchos de Reis (buscou regulamentar o concurso dos melhores Ternos e Ranchos), das festas natalinas (realizou, inclusive, concursos de presépios) e da celebração da passagem de ano. Para manter a tradição da indumentária das baianas de acarajé, a autarquia estabeleceu que elas só poderiam comercializar os seus produtos típicos trajadas *a rigor*, com bata, saia rendada, colares e balangandans. A título de ilustração, cabe ressaltar que, ao buscar reviver essa tradição, a SUTURSA teve que se defrontar com a resistência das chamadas baianas, que não se dispunham a circular pela cidade com as vestimentas tradicionais. Como forma de solucionar a questão, a autarquia franqueou uma das suas dependências para que as vendedoras de acarajé compusessem a indumentária, não necessitando sair das suas casas em trajes típicos (NORMAS..., 1965, p.11; TERNOS..., 1965, p.3; PREFEITURA..., 1965, p. 3; CARNAVAL..., 1965, p.2).

Dentre as atividades de mais ampla repercussão desenvolvidas pela Superintendência destaca-se o curso de Tradição e História da Bahia. Esse curso, similar aos oferecidos pelo DTDP, foi ministrado em quase todo o período de vigência desse organismo e, assim como os primeiros, não contava com o reconhecimento da Secretaria de Educação do Estado e não tinha o respaldo de nenhuma entidade educativa. Tratava-se de um meio para um aprendizado que traria um enriquecimento pessoal, mas sem caráter profissionalizante, suprimindo, ainda assim, a carência local por pessoas qualificadas para a atividade de guia de turismo. Dada a inexistência de um curso de formação de guias no Estado, aqueles que cursavam Tradição e História da Bahia na SUTURSA passavam a ser bastante requisitados, atendendo inclusive às agências de turismo e às demandas do Executivo municipal e estadual. A procura por esse curso era intensa, sendo observada até entre alguns agentes de viagem já atuantes no mercado. Ressalta-se que, diferentemente dos cursos formatados pela Diretoria ou pelo Departamento, o de Tradição e História ministrado pela SUTURSA não tinha mais como público-alvo as senhoras da sociedade baiana (CARVALHO, ED/2001). Tampouco se pode deixar de mencionar que, já em 1964, antes de ser destituído do cargo, Vasconcelos Maia havia dirigido correspondência ao Secretário de Educação informando-o da necessidade de

reformatar esse curso e direcioná-lo “àqueles que de fato queiram se dedicar à ocupação de guias e que não seja só extensivo ao sexo feminino, mas também ao masculino” (SALVADOR, 1964a, p. 25-26).

Apesar de ter iniciado suas atividades com ações pontuais voltadas para o ordenamento do turismo soteropolitano, logo no seu primeiro ano de funcionamento a autarquia foi muito criticada pela imprensa local. Veja-se, por exemplo, o comentário do jornalista Menezes (1965, p. 13) em *A Tarde*:

[...] a SUTURSA praticamente passou o ano de 1964 em brancas nuvens, pois nada digno de menção realizou. Ficou apenas nos planos mirabolantes e nas viagens de seu superintendente para o Rio de Janeiro, que bem poderia ser eleito como o turista do ano.

É ainda Menezes (1965, p.11), em uma outra edição desse diário, que refere um descontentamento geral da comunidade relativamente às ações da Superintendência, descontentamento que seria compartilhado inclusive pelas agências de turismo e estabelecimentos hoteleiros. Em sua crítica, argumentava que a entidade estava mais preocupada em ampliar o seu quadro de pessoal, cumprir o ciclo de festas populares, lançar editais regulamentando concursos e em “mirabolar planos irrealizáveis, esquecendo realmente o básico para o desenvolvimento do nosso turismo”. Ressaltava ainda que não se produzia material informativo e de divulgação da cidade e que os folhetos distribuídos pela SUTURSA eram criados e editados pela Mesblatur, uma agência de viagem. Já percebendo a amplitude do sistema do turismo, enfatizava a despreocupação desse organismo em fazer parcerias com outras instâncias da Prefeitura Municipal, tais como aquelas responsáveis pelos setores de limpeza urbana, iluminação, patrimônio histórico nacional, segurança, entre outros. Essa reportagem é ratificada pelas palavras de vários dos entrevistados para este trabalho, entre esses Waldeloir Rego e Lygia Sampaio, que ressaltaram o expressivo crescimento do efetivo municipal atrelado ao organismo gestor do turismo soteropolitano, quando da constituição da SUTURSA.

Outras críticas feitas pela imprensa referiam o desinteresse da SUTURSA pela produção de estatísticas relativas ao movimento turístico de Salvador (SUTURSA..., 1965b, p.2) e a própria atuação dessa autarquia na organização de festas tradicionais, como a passagem do ano. A respeito deste último ponto, pode-se ler, em Normas...(1965, p.11): “a SUTURSA, que decididamente não andou bem em 1964, iniciou muito mal o ano de 1965. Nem sequer providenciou a celebração da já tradicional missa do Ano Novo, na Praça da Sé”. Entretanto, é

possível que essas críticas reflitam um descontentamento, sobretudo por parte da imprensa, não exatamente com a atuação do órgão, mas com as mudanças no seu quadro de pessoal. O fato é que a saída de Vasconcelos, jornalista amplamente respeitado pelos mais diversos segmentos da sociedade e, destacadamente, pelos próprios meios de comunicação, artistas e intelectuais, não foi bem-aceita.

Enfim, considerando-se o divulgado na imprensa, a SUTURSA, além de não ter buscado uma inovação nas suas atividades, nem sequer conseguiu dar continuidade ao trabalho que vinha sendo realizado. A essa forma de atuação pouco expressiva da Superintendência – que, como sinalizado, pode ter sido avaliada com excessivo rigor pela imprensa - adicionava-se o despreparo do empresariado local no gerenciamento do turismo, resultando em uma conjuntura adversa para a atividade turística de Salvador. A esse respeito, registrava-se em Turismo... (1965, p. 5):

O turismo está declarado impossível em Salvador, Bahia [...] É a alta dos preços dos hotéis a razão principal dessa estranha e lamentável contradição entre a vontade do Governo e a do povo da cidade, ansiosos pela presença de visitantes estrangeiros, e o retraimento, a prevenção contra a boa terra. Os que aqui chegam, logo só têm uma preocupação: sair o mais depressa que podem. Não avisar lá fora aos que pensam em vir para que desistam da idéia...É tal a disparidade de preços entre a indústria hoteleira da Capital *bahiana* e a do Sul do país, que além de aborrecer a todos aqueles que deveriam sair satisfeitos de nossa terra, corremos ainda o risco de ver, cada vez mais, menos visitantes percorrendo nossas ruas, igrejas e praias [...] A rigor, não há na metrópole de Tomé de Souza um hotel de luxo. Esses estabelecimentos privilegiados não pagam impostos nem taxas. A Prefeitura faz empenho espontâneo em lhes criar condições favoráveis, estimulando-os e beneficiando-os.

Em pronunciamento à imprensa, o Sr. Gumercindo Dórea, superintendente, analisa os problemas, que, na sua visão, estavam impedindo o crescimento do turismo de Salvador, e argumenta:

[...] a cidade não possui hotéis acessíveis à classe média. As diárias dos hotéis não são nada convidativas, embora estes sejam de primeira categoria. Além disso, os objetos de uso pessoal e os *souvenirs*, lembranças da Bahia, restaurantes e tudo o mais que o turista precisa e gosta encontram-se por preços absurdos. Este sim, é dos fatores que impedem a ampliação, em nossa cidade, da maior fonte internacional, que é o turismo (CARESTIA..., 1966, p. 3).

Embora o superintendente não as tenha mencionado, um dos mais graves problemas vividos pela atividade e que chegaram a se constituir em um forte entrave ao seu crescimento foram as dificuldades enfrentadas pelo organismo gestor para desempenhar as suas funções de fomento ao turismo soteropolitano. Dentre essas dificuldades sobressaía a

escassez de verbas ou o inadequado direcionamento dos recursos disponíveis. Assim, segundo Salvador...(1966, p. 3), a não-liberação de uma verba prevista, orçada em CR\$ 200,00 milhões, impediu a SUTURSA de promover a ornamentação da cidade no Carnaval de 1966. Nesse ano, o vereador Arnaldo Matos, também através da imprensa, teceu severas críticas à administração de Gumercindo Dórea, dizendo que esta se caracterizava “pelos gastos excessivos e por nada produzir em prol do turismo” e que tinha tido acesso a uma declaração do diretor da Divisão do Ministério do Comércio e Indústria censurando a autarquia por não haver enviado fotografias da Capital para compor o *stand* do Brasil em exposições no exterior (CRÍTICAS...,1966, p. 3).

Além dos problemas já referidos, os reflexos da gestão municipal da cidade do Salvador – e não exclusivamente da SUTURSA –, nesse período, faziam-se sentir no completo despreparo da Capital para a recepção de visitantes. Em artigo intitulado *Cidade Maltratada*, o jornal *A Tarde* ressaltava que o Pelourinho, um dos mais belos conjuntos da arquitetura colonial no Brasil, estava fadado ao desaparecimento pela deterioração dos seus sobrados, questionando:

Mas como pensam em receber visitantes dessa maneira?! Turismo exige cidade bem tratada, com serviços públicos organizados e, senão todo o povo, ao menos determinadas classes para ele preparadas. Aqui é o que há. Temos o que mostrar. Mas tudo tão abandonado que faz pena ver [...] (CIDADE..., 1965, p. 4).

A insatisfação das pessoas relativamente à gestão do turismo nos primeiros momentos da atuação da SUTURSA não pode, entretanto, encobrir os avanços, ainda que pouco expressivos, obtidos por esse organismo. Com o intuito de trazer a Salvador uma parcela dos turistas em visita ao Rio de Janeiro, a autarquia firmou um convênio com as agências cariocas (o Rio era então o principal portão de entrada do Brasil e maior centro de recepção dos turistas nacionais, procedentes dos mais distintos estados) e instalou naquela cidade o escritório *Casa da Bahia*. Eventos foram também promovidos pela Superintendência, a exemplo do Congresso de Panificadores, que reuniu 600 participantes, entre brasileiros e estrangeiros, em Salvador. Ainda sob a responsabilidade dessa entidade, foram realizadas duas exposições de fotografias da Capital baiana no exterior, sendo uma em Paris e outra na Argentina (SUTURSA..., 1965b, p.2)

As dificuldades iniciais vividas pela SUTURSA, que conduziram à não-realização da maior parte dos planos traçados pela entidade, encontravam-se, em parte, atreladas ao pouco interesse do governo estadual pelo turismo nessa época; isso bem se evidencia no fato,

já mencionado, de não se terem realizado os planos da SUTURSA em 1965, não por falta de verbas, mas em virtude dessas não terem sido liberadas. Dentre os planos da Superintendência que não foram executados podem-se citar a restauração do Forte do Mar, da Ladeira do Pelourinho e ruas adjacentes; o embelezamento do Abaeté e sua transformação em Parque Turístico; a recuperação, dentre outros, do Farol da Barra e do Forte de Santa Maria; a instalação de uma feira de artesanato na Rua Carlos Gomes e a construção de 16 pontos de salvamento de banhistas entre Itapuã e Itapagipe.

Efetivamente, a Bahia, que havia saído da fase obscura do Enigma Baiano, estava se preparando para o *salto rumo à industrialização*, com a implantação do seu primeiro parque industrial – o Centro Industrial de Aratu (CIA) - e a elaboração do projeto para a instalação de um complexo petroquímico na Região Metropolitana do Salvador. Apesar de a atividade turística já encontrar-se contemplada no PLANDEB, no qual se previa a construção do CIA e do complexo petroquímico, e de esse plano ter, inclusive, proposto a localização dos parques industriais baianos no entorno metropolitano, de forma a preservar a Capital para essa atividade - estratégia também defendida no Plano Diretor do CIA -, as atenções direcionadas à indústria nascente terminaram por inibir o avanço do turismo nesse período.

A industrialização ocorrida no entorno da Capital, que, em um primeiro momento, inibe a expansão do turismo, propicia a que, a partir dos anos 60-70 Salvador vá deixando de ser uma cidade de um único centro, fragmentando-se em vários núcleos de concentração terciária. A cidade-portuária vai sendo transformada, de forma acelerada, em cidade-terciária, dotada de sub-centros especializados em atividades terciárias (Calçada, Liberdade, Barra, Pau da Lima, São Cristóvão, Camurugibe – Iguatemi), continuando a dar curso à sua “história de lócus da não-produção”, dado que esta permanece fora do seu território, nos centros industriais (SAMPAIO, 1999, p. 131).

A força dos novos movimentos especializados da economia industrial, ao passo em que promovem o processo de “desconcentração-concentrada” do espaço urbano da Capital, contribuem para o aprofundamento da exclusão social de grande parcela da sua população, intensificando a ocupação deste espaço ampliado pelas habitações populares e pelas invasões (SAMPAIO, 1999, p. 113-114). As ações de planejamento urbano desse período, em especial após 1964, conforme Sampaio (1999, p. 217), objetivam a implantação de vias, abrindo a estrutura urbana para o mercado imobiliário – afastando os impedimentos

legais - e propiciando investimentos maciços na infra-estrutura viária concebida pelo EPUCS (as avenidas de vale). A concepção original do EPUC, que previa, inclusive, desapropriações para projetos de interesse social, dentre os quais figuravam programas de lazer e recreação, não foi implementada. O desenvolvimento urbano-regional passa a ser capitaneado pelo Estado e direcionado para os interesses do “capital-industrial”.

No tocante ao turismo de Salvador observa-se ainda neste período, e, mais especificamente, em meados dos anos 60⁴¹, que este podia não contar (ou contar apenas parcialmente), com contribuições dos seus gestores públicos e privados e dos gestores e planejadores municipais para o pretendido incremento do fluxo turístico local, mas, como sinalizado, a nova acessibilidade proporcionada com a inauguração da rodovia Rio-Bahia⁴² possibilitava um expressivo crescimento no movimento de passageiros na recém-inaugurada⁴³ estação rodoviária da Capital, localizada próxima da Sete Portas. Durante o ano de 1964, o número de passageiros que embarcou ou desembarcou na Estação Rodoviária de Salvador totalizou 2 milhões e meio, procedentes de mais de 200 municípios ou cidades baianas, paulistas ou cariocas. O suporte infra-estrutural implementado criou as condições necessárias para a organização de excursões rodoviárias, destacadamente de caráter universitário, durante as férias escolares (SILVA, 2001, p.131). À época, existiam 43 empresas de ônibus operando na rodoviária da Capital, e nove ônibus efetuavam o trajeto diário entre esse centro urbano, o Rio de Janeiro e São Paulo (BAIANO..., 1965, p.14). Juntamente com o rodoviário, o transporte aéreo também cresceu, ao passo que a Bahia se tornava mais conhecida nacionalmente. Verifica-se, entretanto, que após o advento da Rio-Bahia, o transporte terrestre passou a ser um forte concorrente para a aviação comercial nacional, agravando as dificuldades que esta atravessava (AUMENTO..., 1965, p.16).

⁴¹ Nesse momento a Bahia estava sob o comando de Lomanto Júnior, político que a governou no período entre 07/04/1963 a 07/04/1967. Algumas das suas realizações tiveram um notável impacto sobre a atividade turística: restauração do histórico convento do Carmo e implantação, nesse equipamento, do Museu do Estado; reconstrução do Teatro Castro Alves; instalação do Museu de Feira de Santana; construção de mais de 3.000 kms de rodovias e pavimentação de cerca de 1.000 kms (inclusive a grande estrada asfáltica Feira de Santana – Juazeiro); ampliação da frota da Navegação Baiana, inclusive interligando os subúrbios ferroviários com o bairro de Itapagipe (BAHIA, 1981a, p. 72 - 76).

⁴² A Rio-Bahia, quando da sua inauguração, em 30 de maio de 1963, compreendia 1.657 km asfaltados.

⁴³ A primeira estação.

4.2.4. O trabalho paralelo do governo do Estado e da Superintendência de Turismo da Cidade do Salvador (SUTURSA)

Cerca de dois anos após a implantação da SUTURSA, cuja frágil atuação, como visto, evidenciou a reduzida atenção dispensada ao turismo pelos gestores públicos, verificou-se um retorno da preocupação com essa atividade, que volta a fazer parte do planejamento estadual. Esse retorno marca o início de um processo contínuo de institucionalização da gestão do turismo baiano pelo governo do Estado e dá-se em 1966, momento em que a Secretaria dos Assuntos Municipais e Serviços Urbanos (SAMSU) criou, com a Lei 2.321, de 11 de abril, publicada em 26/04/1966, um Departamento de Turismo. Esse organismo tinha por finalidade elaborar o Plano Estadual de Fomento ao Turismo e supervisionar e administrar as estâncias hidrominerais⁴⁴ (BAHIA, 1992, p. 23).

Com o Departamento de Turismo, dirigido a partir de 26/09/66 por Arnóbio Covêllo, ex-Diretor-Superintendente do *Touring Club* do Brasil, secção da Bahia (COVÊLLO, 1982, p. 60), a SAMSU passou a ter no fomento ao turismo uma das suas finalidades centrais. Além disso, responsabilizava-se também pela execução da política governamental de assistência aos municípios, no sentido de promover a elevação de seus níveis técnico e administrativo, e pelo desenvolvimento dos núcleos urbanos e do saneamento básico do Estado (BAHIA, 1986, p.14).

Incluído na estrutura da SAMSU como órgão da administração centralizada, o Departamento de Turismo foi estruturado em duas grandes divisões, a Divisão de Fomento ao Turismo e a Divisão de Estâncias Hidrominerais. Conforme o artigo 99 da Lei 2.321, de criação do Departamento, cabia à Divisão de Fomento ao Turismo as seguintes funções:

- propor medidas visando ao fomento do turismo no Estado;
- executar planos e programas de fomento ao turismo ou promover a sua execução;
- organizar e difundir guias anuais de festas e diversões públicas que tenham interesse turístico;
- organizar certames e feiras de amostras;
- oferecer sugestões para a realização periódica de competições esportivas, festas folclóricas e outros eventos artísticos;

⁴⁴ A supervisão administrativa a que se refere o artigo limita-se às estâncias propriamente ditas e em nenhum caso à área compreendida pelo Município, na forma do artigo 3º. da Lei estadual n.º 1.451, de 10 de agosto de 1961, salvo colaboração solicitada pelos Prefeitos de Câmaras Municipais (BAHIA, 1986, p. 14).

- realizar exposições em outros estados do país e no exterior visando à divulgação turística do Estado;
- manter serviços de informações turísticas no Estado ou fora dele;
- fazer publicar anualmente o guia do comércio hoteleiro do Estado, especificando as condições de conforto, higiene, preços e facilidades de acesso;
- estudar e propor planos de estímulo à construção de balneários, hotéis e casas de espetáculos;
- articular-se permanentemente com a Divisão de Estâncias Hidrominerais para a realização de programas em comum (BAHIA, 1986, p. 15).

Já o artigo 100 da mesma lei atribuiu as seguintes competências à Divisão de Estâncias Hidrominerais:

- supervisionar as administrações das estâncias hidrominerais, criadas em conformidade com o artigo 3º da Lei n.º 1.451, de 10 de agosto de 1961;
- estabelecer normas para elaboração dos planos e programas anuais de serviços das estâncias referidas no inciso anterior;
- articular-se com o Instituto de Urbanismo e Administração Municipal para a elaboração dos planos diretores de Urbanização das estâncias;
- opinar sobre as contas dos Administradores das estâncias e submetê-las à apreciação dos órgãos competentes (BAHIA, 1986, p. 15).

A criação do Departamento de Turismo, órgão da administração estadual, não atuou, porém, de modo a inibir as atividades da SUTURSA, que passou por uma série de transformações objetivando alcançar um maior dinamismo. No relatório de atividades da Superintendência no ano de 1967, o superintendente – Flávio Costa –, em documento dirigido ao então prefeito da cidade do Salvador – Antônio Carlos Magalhães - ressaltou ter encontrado a instituição em um “caos administrativo e financeiro bastante eloqüente”, bem evidente no atraso do pagamento do funcionalismo e na inexistência de um trabalho concreto direcionado para a captação de um maior fluxo de turistas (SUTURSA, 1968, p. 3).

Para disciplinar as atividades da Superintendência, a nova gestão buscou efetuar a transferência de 50 funcionários, considerados inativos, para outras repartições, e planejou tomar uma série de outras providências, que incluíam desde medidas relativas às festas populares até a proposta de implantação de infra-estrutura turística, confecção de mapa turístico e folhetos e, ainda, um projeto para o Pelourinho. Em relação às festas populares, tendo-se verificado que, nos três primeiros anos de atuação, a Superintendência se voltara para a realização de “um rosário de festas sem maior importância turística, ao invés de concentrar-se naquelas que merecem e devem ter o seu apoio⁴⁵”, tomou-se a decisão de

⁴⁵ De fato, em 1966, a autarquia tinha uma previsão de cinquenta mil cruzeiros novos para gastos com festas nos bairros, chegada de Papai Noel, concursos de músicas carnavalescas, dia do samba e outras manifestações, e apenas quinhentos cruzeiros novos para a Festa da Conceição – que alcançava grande repercussão popular -, somente quatro mil cruzeiros novos

limitar o número de eventos que poderiam obter o seu auxílio e estímulos, seguindo uma “escala de valores turísticos,” e de concentrar as maiores somas de recursos nas principais festas do ciclo baiano. Assim, foi formulado um plano para a aplicação dos recursos em cada um dos eventos selecionados, com vista à atração de turistas. Entretanto, em 1967, exceto pelos gastos com o pagamento do funcionalismo (correspondentes a 386 mil cruzeiros novos), os dispêndios com as festas populares ainda foram o item mais expressivo do montante de recursos mobilizados pela autarquia (166 mil cruzeiros novos ou cerca de 50% do total), deixando claro que a Superintendência continuava fortemente direcionada para os eventos populares (ID., 1968, p. 4-6).

No que concerne à infra-estrutura turística, a nova gestão da SUTURSA apontou a necessidade do seu planejamento, da sua organização e da realização de inversões, interrompida com a extinção do DTDP. Assim, no relatório de atividades de 1967, ressalta-se:

[...] na Bahia poucos pensaram e poucos ainda pensam na importância da infra-estrutura para o desenvolvimento da indústria turística...pensa-se muito em hotéis de luxo – que demandam investimentos altíssimos, mas não se constroem hotéis de classe média, tão necessários e muito mais baratos. Proliferam os novos restaurantes, mas o nível e a qualidade do serviço baixam sempre...Promovem-se festas o ano todo, mas a cidade não possui mapas turísticos, nem folhetos com roteiros e muito menos cartazes para a sua propaganda no país e no exterior (ID., 1968, p. 7).

Partiu-se então para a busca da criação de condições de financiamento pelos estabelecimentos oficiais de crédito, para hotéis de médio porte. Como produto dessa tentativa, inédita pelos resultados positivos, mas não pela forma (como visto a proposta de implantação de hotéis de médio porte constituía-se em uma das metas do DTDP, que tentou viabilizá-la com a revisão da Lei 398 de incentivos municipais), tem-se a criação, em 1968, pelo Banco de Desenvolvimento do Estado da Bahia, de uma linha de financiamento para o turismo, que, no entanto, só começaria a ser operada dois anos depois (ID., 1968, p. 7).

A implantação do suporte superestrutural necessário ao turismo baiano também recebeu o reforço da recém-criada Empresa Brasileira de Turismo (Embratur). Em 1966, o governo federal, percebendo que as atividades turísticas não podiam continuar restritas à Divisão de Turismo e Certames, órgão burocrático subordinado ao Departamento da Secretaria de Comércio do Ministério da Indústria e do Comércio, criou, com o Decreto-Lei

para a Procissão do Senhor dos Navegantes, e cerca de dez mil cruzeiros novos para o Ciclo do Bonfim – uma das mais importantes festas populares baianas, do ponto de vista da atração de fluxos turísticos (SUTURSA, 1968, p. 4).

n.º 55, de 18 de novembro, que definiu a Política Nacional de Turismo, o Conselho Nacional de Turismo (CNTur) e a Empresa Brasileira de Turismo (Embratur) (TRIGO, 2000, p.184). Cerca de um ano após a instituição do Decreto-Lei nº. 55, a SUTURSA, visando à implantação de hotéis na Capital, iniciou as negociações com a Embratur para captação de recursos procedentes das deduções do Imposto de Renda destinados ao turismo⁴⁶, de acordo com o art. 25 do decreto de criação da empresa nacional de fomento ao turismo. Já em 1968, a Embratur havia aprovado projetos de viabilidade de pelo menos três hotéis a serem construídos em Salvador: um, pertencente ao Sr. José Tjurs, com 350 apartamentos; outro, do grupo Othon, com 200 apartamentos, e um terceiro, do grupo Ferrareto, com 300 apartamentos (SUTURSA, 1968, p. 8). Contrariando a defesa inicial da SUTURSA de montar um parque hoteleiro de três estrelas, todos os hotéis cujos projetos foram aprovados pela Embratur eram de grande porte.

Uma outra preocupação do Superintendente Flávio Costa da SUTURSA era a recuperação do conjunto arquitetônico do Pelourinho. Objetivava-se transformá-lo em um grande centro cultural e turístico e buscou-se o apoio da UNESCO para intermediar a concessão de um financiamento internacional. A primeira exigência dessa organização foi o levantamento socioeconômico de todo o conjunto tombado pelo Patrimônio Artístico e Cultural – mais de mil imóveis -, logo atendida pela SUTURSA com a contratação de uma equipe de 12 pesquisadores, chefiados pelo professor Vivaldo da Costa Lima, para proceder ao estudo, que em sete meses foi realizado e encaminhado. Entretanto, os planos não foram adiante e essa foi mais uma dentre as tentativas malsucedidas de recuperação do Pelourinho.

Analisando-se as informações disponíveis para os dois anos posteriores à implantação do Departamento de Turismo, ao qual, como pôde-se ver, foi atribuído o trabalho de fomento ao turismo estadual e de gerenciamento das atividades das estâncias hidrominerais (exclusivamente das estâncias e não dos municípios em que estas se situavam), observa-se que esse órgão pouco atuou em áreas externas à Capital e que as suas ações direcionadas à cidade do Salvador, em muitos momentos, sobrepunham-se às da SUTURSA.

O maior feito das gestões estadual, de Luiz Viana Filho (1967-1971) e municipal, de Antônio Carlos Magalhães (13/02/1967 a 02/04/1970), no período de vigência do

⁴⁶ Com o Decreto-Lei nº. 55 o governo federal possibilitou a aplicação de parte do Imposto de Renda devido no financiamento de projetos turísticos.

departamento de turismo, foi a regulamentação da Fundação Patrimônio Artístico e Cultural da Bahia, uma sociedade civil, com personalidade jurídica própria e fins turísticos e culturais. À Fundação, criada com a finalidade central de “promover a restauração da zona do Pelourinho e transformação desse trecho da cidade num local reservado ao turismo e às atividades culturais” coube a função inicial de providenciar a “estabilização, restauração, conservação e aproveitamento condigno dos bens imóveis e móveis de interesse artístico e histórico, para fins de seu conhecimento, promoção e adequada utilização como centro turístico e de difusão cultural”. A estrutura administrativa da Fundação foi composta por dois órgãos: o Conselho Deliberativo, formado por 17 membros, de livre escolha do Governador do Estado, e a Comissão Executiva, integrada por um representante do governo do Estado e dois membros por esse indicados; um funcionário da SUTURSA, representando a Prefeitura Municipal; um, do Patrimônio Histórico, e um outro ainda, da Empresa Brasileira de Turismo (FUNDAÇÃO..., 1968, p. 3). Apesar de toda essa estrutura, a primeira restauração do Pelourinho, como será visto adiante, só foi viabilizada no primeiro governo estadual de Antônio Carlos Magalhães (BAHIA, 1981b, p. 95).

Cabe ainda registrar, dentre as ações do Departamento de Turismo do Estado, a realização, entre 28 e 29 de janeiro de 1967, do I Encontro Regional do Recôncavo para o Desenvolvimento do Turismo, do qual participaram prefeitos dos municípios de Cachoeira, São Félix, Feira de Santana, Candeias, Conceição do Almeida, Jaguaripe, Maragogipe, Santo Amaro, São Francisco do Conde e Vera Cruz, além dos representantes das estâncias hidrominerais. Objetivava-se com esse encontro, ocorrido durante a gestão de Arnóbio Covêllo (a partir de 1971 o Departamento passou a ser dirigido pelo jornalista Valfrido Moraes da Silva), estruturar o turismo no Recôncavo baiano e discutir as possibilidades de instalação de um departamento de turismo na cidade de Cachoeira (COVÊLLO, 1982, p. 31 e 202), o que também não se conseguiu efetivar na oportunidade.

4.2.5. Acontecimentos no transcurso da gestão da Sociedade por Ações Hotéis de Turismo da Bahia S/A - Bahiatursa

A decisão governamental de implantar uma empresa estadual de fomento ao setor hoteleiro, a então denominada Hotéis de Turismo do Estado da Bahia S/A (Bahiatursa), uma sociedade de economia mista de capital autorizado, vinculada à Secretaria dos Assuntos

Municipais e Serviços Urbanos, decorreu de uma ampla conjunção de fatores e não apenas do pouco dinamismo do Departamento de Turismo e da percepção governamental relativamente à necessidade dessa medida.

Relembrar que, desde a gestão de Carlos Vasconcelos Maia no DTDP, e mesmo antes, o turismo já era alvo de preocupações na Bahia, é essencial para que se perceba o contexto em que foi criada a Bahiatursa. Como bem sintetiza o livro *Salvador uma alternativa pós-industrial* (SUAREZ, 1990, p. 56), a intenção de inserir a atividade turística no planejamento estadual e de preservar o patrimônio natural e histórico de Salvador vem da época do Enigma Baiano, nos anos 50, quando se formulou uma primeira proposta industrial para a Bahia, sendo, portanto, anterior ao PLANDEB, elaborado em 1959. Em alguns momentos, de forma mais intensa, e, em outros, mais inexpressiva, desde as primeiras décadas do século passado, como foi mostrado até aqui, a atividade atraiu a atenção da intelectualidade, dos artistas e também dos políticos, em que pese ter sido contemplada de modo restrito pelos Poderes Públicos, principalmente pela esfera estadual, até o momento anterior à constituição da Hotéis de Turismo da Bahia S/A.

Entre os fatores que, reunidos, condicionaram a implantação da Bahiatursa, podem-se citar as novas diretrizes propostas pela Reforma Administrativa do Estado, de 1966, quando foi criada a Fundação de Planejamento que veio substituir a antiga Fundação Comissão de Planejamento Econômico (CPE), enfocando o planejamento estadual sob uma outra ótica, com a opção pelos planos microrregionais. A Bahia foi assim dividida em microrregiões-programa, cujo desenvolvimento deveria ser planejado de acordo com as prioridades estabelecidas pelo governo estadual. Nessa abordagem, inicialmente conferiu-se tratamento preferencial ao Recôncavo, por conter a maior densidade populacional do Estado – o que ensejou a criação do então Conselho de Desenvolvimento do Recôncavo (CONDER), atrelado à Fundação de Planejamento – e ao Nordeste baiano, por ser uma das regiões mais pobres da Bahia. Esta última proposta de planejamento, denominada PRODINOR, não chegou, entretanto, a ser formulada (BAPTISTA, 1979, p. 106).

A idéia da criação do Conselho de Desenvolvimento do Recôncavo originou-se de uma recomendação do relatório da missão organizada pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), em visita à Bahia. Integrada por técnicos do Instituto Latino-Americano de Planificação Econômica e Social (ILPES), da Organização Panamericana de

Saúde (OPS), da SUDENE e do Banco do Nordeste do Brasil, essa missão, além de sugerir a criação do CONDER, incluiu o turismo entre as atividades econômicas consideradas básicas para o Recôncavo e propôs que se realizasse um estudo com vistas à elaboração de um plano para essa atividade. Foram assim contratadas, pelo governo do Estado e através do CONDER, em fins dos anos 60, as consultorias da Consultoria Planejamento S.A (CLAN), pertencente a Rômulo Almeida, e da espanhola Oficina Técnica de Empresas e Ingeniería S.A (OTI), para que elaborassem o Plano de Turismo do Recôncavo (BAHIA, 1971).

A entrega do relatório final do CONDER só se efetuou no primeiro ano da década de 1970. O chamado Plano de Turismo do Recôncavo resultou, conforme os seus autores, em um:

[...] estudo baseado em diagnóstico analítico e sintético do turismo no Recôncavo baiano e destinado a produzir, *finalmente*, um planejamento turístico em termos gerais, sugestões de política, de organização e de natureza institucional para o setor (BAHIA, 1971, grifo nosso).

Os relatórios parciais desse plano, apresentados gradualmente, foram fundamentais para a implantação da Bahiaturisa e de parte expressiva das ações direcionadas pelo governo do Estado ao turismo baiano, desde o início da sua concepção, ainda na segunda metade dos anos 60 (CASTRO, ED/2001).

Assim, a reunião da conjuntura política, favorecendo estudos e planos, a implantação da rede viária interligando o País, e de outros elementos, já vistos anteriormente, resultou na criação de uma empresa direcionada ao incentivo de abertura de hotéis na Bahia, inclusive em áreas externas à Região Metropolitana. Observe-se ainda que a eleição de 1962 para o governo do Estado havia sido ganha por Lomanto Junior (07/04/1963 a 07/04/1967), um jovem vindo do interior para a Capital, que derrotou nas urnas o candidato da oposição, o jovem advogado Waldir Pires. Eleito governador por uma coligação de partidos, a vitória de Lomanto Júnior significou uma certa renovação política frente aos grupos tradicionais que comandavam o Estado, compostos por políticos como Juracy Magalhães e Antônio Balbino, mesmo considerando-se que o candidato vencido representava o que se podia, de fato, chamar de oposição. Logo no início do governo Lomanto Júnior, em 30 de maio de 1963, foram inaugurados os 1.657 quilômetros asfaltados da Rio-Bahia. O interior baiano passou a ter uma maior projeção, ao tempo em que, ao longo da BR-116 e em algumas cidade de maior relevo,

como Jequié e Conquista, surgiram empreendimentos hoteleiros (BAHIA, 1981b, p. 74; CASTRO, ED/2001).

Finalmente, pode-se atribuir à conjunção desses fatores - ao quais se somaram a criação da Embratur e do CNTur, que possibilitaram a implantação de organismos estaduais de fomento ao turismo e viabilizaram a concessão de incentivos para os empreendimentos hoteleiros - a implantação da Bahiatura, pela Lei Estadual 2.563, de 28/08/1968, com o propósito de construir e estimular a construção ou adaptação de hotéis, motéis e pousadas de interesse turístico. Em sua primeira fase de atividade – conforme registrado em ata da Assembléia Geral de constituição da entidade, de 14 de novembro de 1968 – priorizava-se reformar e ampliar as instalações e serviços do Grande Hotel de Itaparica e do Grande Hotel de Cipó. No entanto, o que se viu foi a construção de um hotel em Juazeiro, dotado de dois elevadores (uma novidade para a época, sobretudo no interior), 42 apartamentos e uma piscina pequena, o que custou aos cofres públicos a importância de Cr\$ 4 milhões e meio⁴⁷. Esse deslocamento deveu-se à interferência do então governador, Luiz Viana Filho, originário da região do São Francisco. Vale observar que o hotel de Itaparica não deixou de ser reformado, tendo-se aí também instalado um elevador (único a funcionar na Ilha). Já o de Cipó só foi reinaugurado no segundo governo de Antônio Carlos Magalhães (1979/83) (CASTRO, ED/2001). Voltando à Assembléia Geral, aí ficou também explicitado que as finalidades da Bahiatura não deveriam interferir nos poderes do Departamento de Turismo da mesma Secretaria (BAHIA, 1986, p. 23 e 71).

A primeira gestão da Bahiatura (de 1968 a 1971), a cargo de Antônio Carlos Porciúncula Moisés e Ademar Cardoso Linhares, cuidou, basicamente, da construção de hotéis. Ainda assim, não foram concluídas as unidades de Itaparica e Juazeiro, só finalizadas entre 1972 e 1973. Observe-se que, desde o início da gestão Porciúncula e Linhares, ainda em 1968, a Lei nº. 2.607 concedeu isenção de impostos estaduais a hotéis, motéis, pousadas e *campings* de interesse turístico. Até então, apenas o município, através da Lei 398, de 1953, e da sua revisão pelo DTDP, havia elaborado (ou promovido a sua readequação à realidade do mercado local) uma lei de incentivo ao setor de hospedagem baiano. Em 1970, a hotelaria foi beneficiada com a Resolução 18 do governo do Estado, pela qual o Banco de

⁴⁷ A título de comparação, o Hotel Vela Branca, construído pouco tempo depois pela iniciativa privada, na Pituba, com 50 apartamentos, dois andares, sem elevador e com piscina para adultos (25 metros) e infantil, custou Cr\$ 2 milhões e meio (CASTRO, ED/2001).

Desenvolvimento do Estado da Bahia (DESENBANCO) passou a participar do turismo, concedendo financiamento às atividades hoteleiras (CASTRO, ED/2001; BAHIA, 1998a, p. 70).

O propósito da Bahiatursa - promover a construção de hotéis -, condizia com as intenções declaradas pela Embratur, órgão que, como visto, chegou mesmo a influenciar na criação e no perfil assumido pela entidade baiana. Em pronunciamento à imprensa em 1970, o então presidente da empresa federal de fomento ao turismo, Joaquim Xavier, afirmou que, por determinação do Ministério da Indústria e Comércio, essa instituição iria tomar uma série de medidas para incrementar o turismo interno e a participação de estrangeiros nos investimentos brasileiros. Dentre essas, destacava como prioritária a implantação de equipamentos hoteleiros. A carência de hotéis na Bahia era expressiva no período, sobretudo em Salvador, onde a procura era mais elevada. No verão, a demanda por hospedagem superava a oferta, levando determinados locais públicos, como a Escola de Cadetes da Polícia Militar e residências particulares a hospedarem visitantes (CIDADE..., 1970, p. 3; TURISMO..., 1970b, p. 4). A carência local, porém, foi apenas em parte sanada com os recursos disponibilizados pelo financiamento da Embratur, que os canalizou, em grande medida, para as cidades do Rio de Janeiro e São Paulo (SUAREZ, 1990, p. 48-49). Entre 1969 e 1978, a Embratur e o Conselho Nacional de Turismo (CNTur) financiaram 1.018 projetos para o Brasil, sendo somente 48 da Bahia (4,7%), o correspondente a 9,8% do volume total de recursos liberados (BAHIA, 1980, p.71-72). Não se pode, contudo, deixar de mencionar que, desde a segunda metade dos anos 70 até a década de 80, foram instalados grandes hotéis em Salvador, que recorreram ao financiamento, a baixos custos, da Embratur, através do Fundo Geral de Turismo (FUNGETUR) (SUAREZ, 1990, p. 57).

Nesse ponto, torna-se necessário voltar a mencionar o Plano de Turismo do Recôncavo: embora direcionado para orientar as ações do governo do Estado, inclusive adotando a proposta de construção de hotéis, influenciou distintos segmentos da sociedade baiana. Dessa forma, já em 1969 a Universidade Federal da Bahia (UFBA), juntamente com a Universidade de São Paulo (USP), promovia um curso sobre o Recôncavo - Curso Integrado sobre o Recôncavo - em nível de pós-graduação e, logo depois, com base nas pesquisas efetuadas, a UFBA realizava, no Museu do Unhão, uma exposição tendo como tema central o Recôncavo. É no curso desse evento que o governo do Estado anuncia o tombamento da Casa de Comarca e Cadeia de São Francisco do Conde, construção do século XVIII, e a intenção de

preservar o acervo do Recôncavo e, ainda, que se estabelece uma parceria entre o Governo e a Universidade. Com essa parceria tinha-se em vista um plano mais amplo de promoção do crescimento do turismo na região, que incluía a organização de um roteiro turístico para a mesma, contendo cerca de dez possibilidades de distintas visitas. Cientes do acervo existente na antiga região líder da economia baiana e, ao mesmo tempo, da carência de locais de hospedagem dotados de algum conforto, Universidade e Governo sugeriram a montagem de hospedarias em alguns conventos, tais como: Cairu, São Francisco do Conde, Cachoeira (Convento do Carmo) e Santo Antônio do Paraguaçu (TURISMO...1970b, p. 4).

Efetivamente, pode se afirmar que em finais dos anos 60, inícios da década de 70, o Recôncavo foi concretamente evidenciado nas discussões travadas sobre o turismo baiano. Ainda que já estivesse em pauta a construção de um plano para essa região, envolvendo não exclusivamente o turismo, a perspectiva da conclusão da Br-101 e da implantação do *ferry-boat* (realizada em 1970) aguçava a preocupação com essa área, sobretudo por parte da intelectualidade local. Conforme Castro (ED/2001), o planejamento para o Recôncavo, além de envolver o turismo e resultar no Primeiro Plano de Turismo do Recôncavo, abarcou também um programa voltado para a agroindústria (aproveitamento dos Tabuleiros do Recôncavo, inclusive da Zona Fumageira, mas também a produção de hortifrutigrangeiros no entorno de Salvador) e um programa industrial (para a construção de grandes complexos industriais). Os projetos para o setor industrial e para a atividade turística foram gradualmente implementados, ainda que o primeiro tenha sido priorizado inicialmente, mas o do setor agroindustrial não chegou a sair do *papel*.

Quando do lançamento do Plano de Turismo do Recôncavo, em 1971, a Bahia contava com 44 empresas de turismo registradas na Embratur. Dessas, pelo menos 30 eram também agências e operadoras de turismo (BAHIA., 1980, p. 61) e concentravam-se sobretudo na Capital, que permanecia como a grande referência para o turismo no Estado. O fluxo turístico, em ascensão, chegava a Salvador principalmente através da rede rodoviária – logo seria inaugurada a BR-101, em 1972 – utilizando os ônibus das linhas regulares, mais acessíveis à classe média, os ônibus de excursões ou automóveis particulares. As viagens regulares por via marítima, de longo curso, diminuía visivelmente, mas a primeira capital do Brasil ainda situava-se dentre os núcleos urbanos nacionais de maior importância e interesse para o visitante estrangeiro, registrando-se, entre novembro de 1969 e janeiro de 1970, a chegada a Salvador de cerca de 6 a 7 mil turistas em excursões em pacotes estrangeiros. As

maiores reclamações dos visitantes continuavam a referir-se aos preços cobrados em Salvador, seja na hotelaria ou em outros serviços, como restaurantes, bares, táxis, e à qualidade dos serviços prestados. A mão-de-obra carecia de formação adequada e a cidade carecia de oferta de cursos para essa mão-de-obra diretamente vinculada à atividade turística, a exemplo de *maîtres*, garçons, polícia turística, etc. (PRIMAVERA..., 1970, p. 2; SALVADOR...,1970, p. 2; TURISTAS...1970, p.4).

Apesar de Salvador constituir-se no pólo hegemônico do turismo estadual, já em inícios dos anos 70 o interior começou, ainda que de forma bastante tímida, a demonstrar alguma representatividade na economia turística baiana, seja por atrair investimentos para a hotelaria, já comentados, seja por começar a ser divulgado o seu potencial. É nesse ano que, pioneiramente, Ilhéus, município baiano, faz-se presente em uma exposição nacional de turismo realizada em Brasília, aí ocupando um *stand* no pavilhão do Estado da Bahia (ILHÉUS...,1970, p. 10).

Entretanto, apesar de todo o empenho que os estudos, planos e medidas aqui comentadas evidenciam, verificavam-se poucas alterações na gestão da atividade, o que se devia, dentre outros fatores, à pequena importância assumida pelo turismo na economia estadual. Considerando a importância dessas formas de gestão, cabe mencionar a transformação da SUTURSA, pelo Decreto nº. 3.879 de 1º. de abril de 1970, de autarquia para entidade da administração indireta da Secretaria de Educação e Cultura, sob a supervisão do Secretário. O turismo passa à competência da Secretaria Municipal de Educação e Cultura, à qual é atribuída a finalidade de “exercer, orientar e coordenar as atividades do ensino elementar, preservar e divulgar o patrimônio histórico, cultural, administrativo e artístico do Município e promover as atividades de recreação, esportes e turismo”, e logo é instituído o Decreto Municipal 3.885, definindo a competência, finalidade e estrutura da SUTURSA, sem que nenhuma grande alteração se dê. Assim, a entidade permaneceu responsável pela gestão municipal do turismo, promovendo as festas populares e confeccionando folheteria e material promocional.

Como visto, na fase iniciada em 1963 a gestão do turismo baiano passou por transformações expressivas. Primeiramente, por intensas mudanças na gestão municipal, decorrentes do fim do Departamento de Turismo e Diversões Públicas e posterior criação da SUTURSA, o que levou a um certo retrocesso na administração do turismo da Capital. Em

seguida, pelo início de uma gestão contínua por parte do governo do Estado, impulsionada pela instituição da política nacional de turismo. São criados a Embratur e o Conselho Nacional de Turismo, o que resulta, na Bahia, na implantação do Departamento de Turismo, em 1966, e da Bahiatursa, em 1968, esta última direcionada ao fomento do setor hoteleiro.

Dentre as características que marcaram essa fase (síntese no Quadro 13) pode-se também pontuar o início da passagem de um modelo predominantemente endógeno para um modelo pautado em uma maior presença do capital externo à região. A participação de empreendedores estrangeiros no turismo baiano, se verificada desde os seus primórdios, principalmente no que toca à hotelaria, foi frágil durante muito tempo, uma vez que essa atividade não era capaz de motivar a inversão de grandes capitais na Bahia. Os investidores turísticos eram quase sempre empresários nacionais, baianos ou não, mas em geral residindo no Estado, que percebiam as possibilidades de lucro com a atividade turística e aplicavam os seus capitais em negócios de pequeno e médio porte.

A partir dos anos 1970, como será visto, o modelo de desenvolvimento nacional e as estratégias definidas pelo governo do Estado levam esse quadro a mudar de modo radical, ainda que gradualmente, o que não implicou uma redução da participação governamental na atividade. Ao contrário, essa participação tendeu a ser incrementada. Deve-se ainda pontuar que não existe um marco específico, data ou acontecimento único, no qual se possa localizar essa mudança de modelo de desenvolvimento do turismo. O que se pode dizer é que ela é produto de um conjunto de acontecimentos, que foram evidenciando a transformação que já começa a ser notória nos anos 80 e se torna ainda mais nítida a partir dos anos 90, quando intensificam-se as inversões externas à Bahia – nacionais e estrangeiras – no turismo baiano.

QUADRO 13

Fase de transição do turismo baiano – 1963-1970

Fases	Acontecimentos de maior relevo	Âmbito de atuação
Impactos das estratégias do governo federal na gestão do turismo	Construção de uma nova acessibilidade – Rio Bahia (1963), BR-242 Salvador Brasília (1968) – governo federal	
Avanços do último ano da gestão de Vasconcelos Maia	Vasconcelos Maia – apoio e organização de congressos, agências, constituição da ABIH (1963), etc.	
A extinção do DTDP e o fim da gestão com ampla participação da intelectualidade e dos artistas	Lei n.º 1.584, de fevereiro de 1964 – extinção do DTDP e implantação do Departamento Municipal de Certames e Turismo (DMCT) Lei n.º 1.600, de 27/07/1964 – transformação do DMCT em Superintendência de Turismo da Cidade do Salvador (SUTURSA) Retrocesso na gestão municipal de turismo – direção de Gumercindo Dórea na SUTURSA: ampliação do quadro de funcionários, continuidade do curso de Tradição e História da Bahia, turismo pouco dinâmico Implantação da Estação Rodoviária das Sete Portas (1963) – incentivo ao fluxo rodoviário.	Municipal, gestão de Virgildásio Senna Municipal, gestão de Nelson Oliveira
O trabalho paralelo do governo do Estado e da SUTURSA	Lei n.º 2.321, de 11/04/1966 – criação do Departamento de Turismo (DT), atrelado à Secretaria dos Assuntos Municipais e Serviços Urbanos. Objetivo do DT: elaborar o Plano Estadual de Fomento ao Turismo e supervisionar as estâncias hidrominerais – em 26/09/66 o DT passa a ser dirigido por Arnóbio Covêllo. Reestruturação administrativa da SUTURSA com Flávio Costa – 1966. Promoção de passeios pela Baía de Todos os Santos em parceria com a Cia. de Navegação Baiana Criação da Embratur e do Conselho Nacional de Turismo – governo federal, Decreto-Lei n.º 55, de 18/11/1966.	Estadual, gestão de Lomanto Júnior
A gestão da Hotéis da Bahia S A – Bahiatursa	Lei n.º 2.563, de 28/08/1968 – criação da Bahiatursa, com o objetivo de construir e estimular a implantação de empreendimentos de hospedagem Lei n.º 2.607, de 1968 – concede isenção de impostos aos meios de hospedagem Resolução 18, de 1970, pela qual o Banco de Desenvolvimento do Estado da Bahia (DESENBANCO) concede financiamento às atividades hoteleiras Decreto n.º 3.879, de 01/04/1970 – transformação da SUTURSA de autarquia para entidade da administração indireta da Secretaria de Educação e Cultura Decréscimo das viagens regulares por via marítima, de longo curso. Incremento das viagens rodoviárias.	Estadual, gestão de Luiz Viana Filho Estadual, gestão de Luiz Viana Filho Estadual, gestão de Luiz Viana Filho Municipal, gestão de Antônio Carlos Magalhães

Fonte: Elaboração própria com base em pesquisa direta.

4.3. O incremento da ação institucional: 1971 a 1990

Esta fase caracteriza-se pelo fortalecimento do Sistema Estadual do Turismo e pelo desmonte do aparato municipal de gestão do turismo de Salvador. Nesta, a Bahiatursa passa a assumir a condição de Empresa de Turismo da Bahia, agregando à sua antiga função

de fomento a hotelaria, a responsabilidade de executar a política de desenvolvimento do turismo estadual, ao tempo em que o organismo municipal de gestão do turismo é extinto. Ainda nesta fase são analisados os reflexos da crise nacional no turismo baiano e a contribuição de estudos realizados por organismos vinculados ao governo do Estado para com as ações que passam a ser implementadas pela gestão pública estadual iniciada no começo da década de 90.

4.3.1. O Sistema Estadual de Turismo na primeira metade da década de 70

Este item subdivide-se em duas partes: uma primeira, que objetiva analisar as idéias do Plano de Turismo do Recôncavo, documento que, embora não implementado, resultou em amplas contribuições para a gestão estadual do turismo, e uma segunda, onde se pretendeu analisar as transformações vivenciadas pelo sistema estadual de turismo neste período.

a) As idéias contidas no Plano de Turismo do Recôncavo

Manoel Castro assumiu a presidência da Bahiatursa em 1971, em um contexto extremamente favorável à economia nacional - no auge do Milagre Econômico - e baiana. Em reforço à estratégia do governo federal de promover a integração produtiva entre o núcleo mais desenvolvido do País e as regiões periféricas e seguindo a orientação do PLANDEB de implantar um modelo industrial capaz de tornar viável o processo de *desconcentração-concentrada* da economia nacional, a Bahia havia construído o Centro Industrial de Aratu e encontrava-se, em princípios da década de 70, projetando a constituição de um pólo petroquímico.

O projeto do pólo, como o Plano de Turismo do Recôncavo, encontrava-se sob o comando do economista Rômulo Almeida. Entretanto, só a proposta industrial foi efetivamente implantada, podendo-se mesmo dizer que esta inibiu a adoção integral, por parte do governo do Estado, das estratégias formuladas pela CLAN. Ainda assim a gestão de

Manoel Castro na Bahiatursa, em que pese não ter conseguido viabilizar o plano turístico em sua íntegra, tomou-o como o grande referencial para as ações a serem desenvolvidas pela empresa estadual de turismo.

O Plano de Turismo do Recôncavo foi idealizado logo após a criação da Embratur, em 1966, momento em que o governo federal revelou a intenção de utilizar-se também do turismo para fomentar o já comentado processo de desconcentração produtiva proposto para a economia brasileira. As diretrizes da política nacional de turismo desse período, contidas no Decreto-Lei n.º 55, de 18.11.1966, que criou o sistema nacional composto pela Embratur e pelo CNTur e os órgãos regionais de turismo, eram claras: o Poder Público deveria, mediante financiamentos e incentivos fiscais, canalizar para as diferentes regiões do País as iniciativas capazes de propiciar condições favoráveis ao desenvolvimento de empreendimentos turísticos (BAHIA, 1971).

Assim, o Plano de Turismo do Recôncavo foi pensado como uma contribuição para o plano que deveria ser elaborado pelo CNTur, “especialmente no estabelecimento da estratégia de melhoria do balanço de pagamento e de ampliação da capacidade de importar, para atender aos objetivos prioritários do desenvolvimento nacional” (ID.,1971). A idéia contida nesse esquema era que o turismo baiano poderia crescer, vindo a constituir-se em uma alternativa de viagem para os brasileiros que buscavam o exterior e em um atrativo para os turistas estrangeiros. Dessa forma, contribuiria para a obtenção de saldos positivos no balanço de pagamentos nacional.

Começou-se por realizar um inventário da oferta turística local, visando definir uma estratégia que deveria ser implementada em cinco anos e abranger o período da gestão estadual que se iniciaria em março de 1971 (ID.,1971). A CLAN e a OTI, responsáveis pelos estudos e pela formulação do plano, identificaram de imediato dois obstáculos à expansão do turismo internacional no Recôncavo: a inexistência de um aeroporto adequado ao pouso de aeronaves de grande porte, utilizadas nos vôos internacionais, e o alto custo para se chegar a Salvador, partindo-se dos EUA ou da Europa, diante do elevado preço das passagens aéreas e da falta de vôos fretados (*charter*). Considerando tais dificuldades, os planejadores optaram por direcionar as estratégias de fomento ao turismo para o segmento doméstico, promovendo prioritariamente o incremento do turismo interno, o que não os levou, entretanto, a excluir por

completo as possibilidades de exploração do turismo internacional, fundamental à atração de divisas.

Para efeito do Plano, o Recôncavo compreendia uma região formada por 38 municípios, tendo-se buscado formular uma política para a mesma cuja base fosse a cidade de Salvador, então o principal destino turístico do Estado. Esses municípios foram classificados da forma seguinte: Área Metropolitana de Salvador (AMS) (Salvador, Lauro de Freitas, Simões Filho, Candeias, Vera Cruz, São Francisco do Conde e Camaçari); Área de Exploração Petrolífera, não-incluída na AMS (Mata de São João, Catu e Pojuca); Área do Recôncavo, com os municípios que circundam a faixa litorânea da Baía de Todos os Santos (Amélia Rodrigues, Conceição do Jacuípe, Cruz das Almas, Dom Macêdo Costa, Governador Mangabeira, Jaguaripe, Muniz Ferreira, Nazaré, Salinas da Margarida, Santo Amaro, Santo Antônio de Jesus, São Felipe, São Gonçalo dos Campos, São Sebastião do Passé, Sapeaçu, Teodoro Sampaio, Terra Nova, Maragogipe e Coração de Maria); Áreas ou Núcleos Adjacentes, que se constituíam em pólos de segunda grandeza, próximos da Capital (Feira de Santana e Alagoinhas).

A análise das potencialidades desses municípios para a exploração do turismo nacional revelou uma também expressiva carência infra-estrutural, embora mais fácil de ser sanada. Em Salvador, localizava-se a quase totalidade dos meios de hospedagem disponíveis nessa região - 4 hotéis de 4 estrelas; 7 hotéis de 3 estrelas; 8 hotéis de 2 estrelas; 23 hotéis de 1 estrela e 34 hospedarias, correspondentes a 90% da oferta local – e concentravam-se os dois únicos hotéis considerados como *de turismo* pela Embratur, além de uns poucos meios de hospedagem de 2 e 3 estrelas, tidos, no período, como os mais demandados internacionalmente. Os centros de informações turísticas eram apenas dois, ambos da SUTURSA, e funcionavam no Aeroporto Dois de Julho e na sede do órgão municipal. Além disso, a Bahia não dispunha de postos de informação turística em nenhum dos grandes centros nacionais emissores de turismo.

Na visão do grupo liderado por Rômulo Almeida, o principal mercado concorrente do turismo da Capital era a cidade do Rio de Janeiro, que contava com as vantagens decorrentes da sua posição de *entroncamento internacional*. Enquanto isso, Salvador, o destino turístico de maior destaque da região do Recôncavo que se pretendia dinamizar, não somente estava fora desse circuito como, além de não dispor da infra-estrutura

básica, não contava com um setor privado organizado. Para completar, os organismos oficiais responsáveis pela gestão do turismo “sofriam carências funcionais sérias, não conseguindo, ao menos, efetuar uma promoção adequada deste destino” (ID., 1971).

Inicialmente, concluído o Plano de Turismo do Recôncavo, foi estabelecida uma estratégia baseada na exploração conjunta do turismo de lazer e das viagens culturais e de negócios, tendo-se sugerido um conjunto de ações integradas, abrangendo:

- em relação à infra-estrutura, um completo reordenamento urbano-turístico da Capital, incluindo a construção de aeroporto internacional; um planejamento físico-espacial direcionado ao desenvolvimento urbano das praias, com a instalação de um Centro de Turismo na orla marítima de Salvador, entre Piatã e Itapuã, e nas ilhas do Recôncavo;

- na área cultural, um planejamento visando à preservação das atividades existentes e ao estímulo às novas formas de manifestação cultural e folclórica. Essa proposta incluía o resgate e valorização dos mais diversos aspectos culturais, como a culinária baiana, o Carnaval, o cinema, o teatro, a música, a dança, e as artes plásticas;

- na superestrutura turística⁴⁸, a ampliação do parque hoteleiro, destacadamente dos equipamentos dirigidos à classe média e à juventude, como: albergues, *campings* e colônias de férias; elaboração de normas para classificação dos estabelecimentos hoteleiros e serviços turísticos complementares; formação profissional da mão-de-obra empregada no turismo; desenvolvimento de uma política de preços junto aos hotéis e demais estabelecimentos turísticos;

- em relação ao patrimônio histórico, a sua preservação e valorização;

- no segmento do turismo de negócios, a criação de condições para congressos, convenções e similares;

⁴⁸ Conceito que envolve os equipamentos e serviços diretamente vinculados à atividade turística (LAGE; MILONE, 1991, p. 52).

- na área de *marketing*, a promoção de campanhas, no País, para captação de turistas brasileiros e de estrangeiros, em visita a outros centros receptivos, nacionais, dentre outras ações (ID., 1971).

Devem-se ainda ressaltar, dentre as indicações do Plano, as de criação de um Conselho de Turismo e de uma empresa pública de iniciativa e investimento, capazes de desempenhar as funções típicas do Poder Público no tocante às atividades turísticas. À empresa caberia o papel de principal agente executor do plano turístico; ao Conselho, a função de adotar resoluções de política e de assessorar o Governo. Sugeriu-se ainda, para a constituição do suporte institucional, uma mais ampla participação dos municípios e do setor privado no programa turístico e nos órgãos de cúpula e gestão das atividades turísticas da área. No caso da iniciativa privada, foi também proposta a instituição de uma entidade dotada de personalidade jurídica de direito privado, destinada a promover a execução dos empreendimentos turísticos na área, em colaboração e complemento à ação dos empresários (ID., 1971).

Intencionava-se o desenvolvimento de um abrangente aparato institucional, envolvendo a participação de todos os agentes do turismo e compreendendo uma ampla parceria entre os setores público e privado. O Estado seria um agente promotor e facilitador, não devendo assumir integralmente a responsabilidade pela realização dos investimentos:

Não se pretende do Estado a aplicação de recursos líquidos vultosos. Os recursos do Estado, do município de Salvador e outros, poderão ser quase todos em bens imóveis, inclusive terrenos, que servirão de base para um programa de mobilização, pela própria empresa (de iniciativa e investimento), de recursos de outras fontes (ID., 1971).

Já ao setor privado foi indicada uma maior participação, “através do aproveitamento dos estímulos e incentivos destinados ao turismo, principalmente naqueles subsetores mais rentáveis e atraentes” (ID., 1971). Para que a iniciativa privada pudesse vir a assumir a liderança no processo de desenvolvimento turístico, a equipe chefiada por Rômulo Almeida considerou como imprescindível a constituição de consultorias para atuar junto nas empresas e nas associações dos empresários em prol de interesses comuns, tais como a formação de pessoal especializado, promoção da área, dentre outros.

O Plano não se restringiu, entretanto, a propostas para os setores público e privado,

tendo recomendado a participação de outros segmentos da sociedade civil. Entre esses estariam incluídas instituições como a igreja, as sociedades de cultura, as organizações sindicais e outras associações de profissionais que, de alguma forma, poderiam colaborar com o desenvolvimento turístico da região. Todo esse aparato era justificado pela visão de que era necessário trabalhar o turismo de forma integrada, envolvendo os segmentos políticos, econômicos, sociais e culturais, inter-relacionados com a atividade (ID.,1971).

Para viabilizar financeiramente o conjunto das estratégias definidas propôs-se um programa integrado de equipamentos e serviços, a ser financiado de modo articulado, flexível, de acordo com as diferentes fontes. Foi contra indicada a realização de um *projeto único* e proposta a elaboração de projetos parciais integrados (como a associação de um hotel a um centro turístico ou de um hotel a um centro cultural) para a obtenção de linhas de crédito capazes de suprir as necessidades individuais. Dentre os principais organismos financiadores cogitados estavam o Banco do Estado da Bahia (BANEB), o DESENBANCO e bancos de investimento internacionais, como o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e o Banco Mundial (BIRD). Para atrair o capital necessário à execução do Plano seriam concedidos, adicionalmente, incentivos federais, estaduais e municipais (ID., 1971).

O Plano de Turismo do Recôncavo, apesar de não ter sido implementado integralmente, exerceu grande influência nas sucessivas gestões turísticas que se seguiram à sua formulação, contribuindo para que, ainda que de forma assistemática, outros elementos, como o patrimônio histórico, natural e cultural, viessem a se constituir em objeto das preocupações dos gestores turísticos. Enfim, o Plano de Turismo do Recôncavo efetivamente contribuiu para a mudança da visão do turismo como indústria, visão que, entretanto, só viria de fato a ser consolidada em meados da década de 90.

b) A nova dinâmica do Sistema Estadual de Turismo Baiano na primeira metade dos anos 70

No primeiro ano do governo estadual de Antônio Carlos Magalhães, acatando as recomendações do PTR e em conformidade com a idéia da criação de coordenações,

preconizada pela Reforma Administrativa do Estado em 1966 (GAUDENZI, 1999, p. 107), foram criados, pela Lei n.º 2.930, de 15/05/71, na estrutura da Secretaria da Indústria e Comércio (SIC), o Conselho Estadual de Turismo (CETUR) e a Coordenação de Fomento ao Turismo (CFT). Esses órgãos passaram a atuar em parceria com a Bahiatursa, a qual também foi vinculada à SIC.

A subordinação hierárquica dos organismos gestores da atividade turística à Secretaria da Indústria e Comércio justificava-se pela própria forma como os administradores públicos percebiam o turismo. A Bahia estava vivenciando o auge da implantação de um modelo industrial, centralizador e autoritário, que não dava margem à consolidação de outras alternativas econômicas externas à própria indústria. O turismo era visto, nesse período, muito mais como um segmento do setor industrial, praticamente atrelado à indústria hoteleira, do que como uma atividade integrada, conforme o entendimento da CLAN. Assim, ainda que lhe fossem dadas muitas atribuições, os principais papéis do Sistema Estadual de Turismo eram os de fomento à implantação de equipamentos, sobretudo hoteleiros, e de suporte aos seus resultados financeiros, o que implicava formular políticas de sustentação da demanda.

O Sistema Estadual de Turismo passou, dessa forma, a partir de 1971, a ser composto por três órgãos: o Conselho Estadual de Turismo, a Coordenação de Fomento ao Turismo e a Bahiatursa. O antigo Departamento de Turismo foi extinto, em decorrência dessa reestruturação. Ao Sistema Estadual de Turismo foram atribuídas, legalmente, as funções de preservação do patrimônio (natural, histórico, cultural), desenvolvimento do potencial turístico baiano e expansão do setor de serviços e dos equipamentos turísticos, visando dotar o Estado dos requisitos necessários ao atendimento da demanda turística. Coube ainda a esse sistema recém-criado a responsabilidade pelo exercício da ação mercadológica, objetivando o incremento do fluxo turístico destinado à Bahia, em escala nacional e internacional (BAHIA, 1972, p. 2).

O CETUR, conforme definição do Decreto n.º 22.377, de 18/05/71, que dispôs sobre a sua organização e constituição, foi criado com a ampla finalidade de formular as diretrizes básicas e deliberar sobre a política estadual de turismo. A esse órgão competiam: a aprovação de convênio com entidades e organismos relacionados com o turismo e a concessão de incentivos, mediante o aceite do governador do Estado; a concessão de registros às empresas turísticas; a formulação de sugestões para os órgãos competentes visando à melhoria da infra-estrutura de interesse turístico; a remessa dos planos e

calendários turísticos ao Conselho Nacional de Turismo, para que fossem incluídos no plano turístico nacional, dentre outras. Com previsão de reunir-se mensalmente, o CETUR passou a contar com o apoio da Coordenação de Fomento ao Turismo no assessoramento técnico e nos serviços de secretaria. Ao Coordenador da CFT foi atribuído o cargo de Secretário Executivo do CETUR (BAHIA, 1986, p. 31-32).

Quanto à Coordenação de Fomento ao Turismo, o Decreto nº. 22.378, de 18/05/71, que dispôs sobre a sua competência, atribuiu-lhe as responsabilidades de: acompanhar as atividades de turismo do Estado; assessorar o Conselho Estadual de Turismo; coordenar pesquisas visando à promoção das oportunidades turísticas do Estado; emitir pareceres para apreciação final do CETUR; acompanhar e executar programas a cargo de órgãos e entidades relacionadas com o turismo; registrar atividades e empresas turísticas; orientar e assistir empresas privadas, dentre outras ações (ID., 1986, p. 32).

Dentro da estrutura do Sistema Estadual de Turismo, a Coordenação de Fomento foi assumida por Eliana Kértész, que trouxe para sua equipe, dentre outros, o economista Paulo Gaudenzi. Enquanto a Bahiaturisa, com Manoel Castro na liderança, assessorado por técnicos como Eliana Dumêt e o jornalista Eduardo Andrade, concentrava a sua atuação na área executiva, a CFT e o CETUR assumiram as funções de planejamento.

Tendo sido um dos consultores do PTR⁴⁹, Manoel Castro iniciou a sua gestão, já em 1971, recorrendo a esse plano, tomando-o como um amplo referencial para as suas ações. Economista, com alguma experiência na iniciativa privada, sobretudo na área financeira (havia gerenciado o *Citybank* e trabalhado no Departamento de Economia do BANEB), Castro pretendia imprimir um caráter empresarial à gestão do turismo na Bahia e transformá-lo em uma atividade lucrativa, com representatividade na economia.

No conjunto das primeiras ações de Manoel Castro à frente da Bahiaturisa destaca-se a promoção de uma reestruturação administrativa. Naquele momento, de plena expansão da economia baiana, os economistas e técnicos mais especializados quase sempre tinham como meta o trabalho no setor industrial ou em atividades correlatas. Não existia mão-de-obra, sobretudo técnicos de nível superior, formados ou qualificados para trabalhar com o turismo. Castro optou por constituir uma equipe composta por jovens universitários, conhecedores de

⁴⁹ O PTR teve vários consultores, dentre os quais, além de Manoel Castro, Waldeck Ornelas e Carlos Vasconcelos Maia.

outros idiomas e interessados em adquirir conhecimentos em uma área até então pouco explorada. Com raras exceções – caso de Eliana Dumêt, que, segundo seu próprio depoimento, inicialmente adotou muitas das idéias de Carlos Vasconcelos Maia⁵⁰ - os componentes desse grupo, planejadores e executores, que deram origem à elite turística do Estado⁵¹, não dispunham de conhecimento anterior sobre a atividade (DUMÊT, ED/2001; CASTRO, ED/2001).

Formada a equipe - posteriormente Castro a fortaleceria convidando economistas⁵² para compô-la - o novo gestor da Bahiatura iniciou um trabalho fortemente pautado nas recomendações do Plano de Turismo do Recôncavo. Ainda nos primeiros anos de gestão restauraram-se o Pelourinho, com recursos próprios do governo estadual, e, em Cachoeira, monumentos históricos; implantou-se o Sistema *Ferry-boat*; inaugurou-se a Estrada do Coco, o que possibilitou um maior acesso às praias de Lauro de Freitas e Camaçari; recuperou-se e ampliou-se o Aeroporto Dois de Julho e construíram-se dezenas de aeroportos no interior, e promoveu-se a revitalização de diversas manifestações populares, dentre outras ações (BAHIA, 1981, p. 93 e 95; BAHIA, 1972, p. 5; CASTRO, ED/2001).

Tendo por propósito promover, criar, melhorar e expandir os serviços básicos, além de estimular a maior participação da iniciativa privada, conforme sugestão do PTR, a Bahiatura subdividiu as suas ações em quatro tópicos principais: recepção, hospedagem, serviços diversos e recursos humanos. No âmbito da recepção, buscou pôr em funcionamento e expandir o Sistema de Informações, criando postos para esses serviços na BR-324, no aeroporto, na estação do *ferry-boat* e no Mercado Modelo. Para o atendimento nesses postos foram selecionados estudantes universitários, que passaram a utilizar folhetos, guias, mapas e roteiros turísticos como material de apoio. Ainda no serviço de recepção, a Bahiatura assessorou a realização de eventos e efetuou receptivos especiais para grupos particulares e governamentais; participou de feiras promocionais e exposições em diversos estados da nação e em outros países, como México, Itália, França, Inglaterra, EUA, Canadá e Colômbia;

⁵⁰ Ainda nessa entrevista, Eliana Dumêt (ED/2001) lembra que se buscou aproveitar muito da memória do DTDP, recorrendo-se a esse material para elaborar os primeiros projetos, como os postos de informações, os cursos de guia e as folheterias promocionais.

⁵¹ Dentre esses podem-se mencionar Érico Mendonça, Renato Sena, Sônia Marinho, Vera Spínola, Francisco Sena (CASTRO, ED/2001).

⁵² A exemplo de Dalva Santana, Marisa Baqueiro, Luiz Fernando Guerreiro, Ataliba Alberto (ID, ED/2001).

implantou escritórios em São Paulo e no Rio de Janeiro e, conjuntamente com a Embratur, organizou os primeiros vôos domésticos fretados para a Bahia (BAHIA, 1972, p. 5-18).

Na hospedagem, coube à Coordenação de Fomento ao Turismo a tarefa de estabelecer padrões de serviços e atendimento e fiscalizar o seu funcionamento, além de, pioneiramente no Brasil, promover a classificação dos estabelecimentos. Ressalte-se ainda que à Bahiaturisa se devem a conclusão e inauguração dos hotéis de Juazeiro e Itaparica e a busca de formas de implantar outras modalidades de hospedagem sugeridas no PTR. Assim, incentivava motéis e pousadas, ao tempo em que assumia diretamente a criação de *campings*. Inicialmente foram instalados dois *campings*, um em Salvador e outro em Vitória da Conquista e, posteriormente, uma terceira unidade em Prado, o que rendeu a Manoel Castro o título de *Homem do Camping do Ano*, em 1972. Em serviços diretos, além do apoio à hotelaria, a Bahiaturisa elaborou projetos econômico-financeiros para restaurantes, agências de viagem, bares, empresas de transporte e outros. Nos recursos humanos, responsabilizou-se pelo treinamento do quadro funcional, oferecendo cursos de Cultura Baiana e apoiando a participação em seminários e eventos relativos à área. Visando ao aperfeiçoamento do pessoal diretamente empregado na atividade, a estatal negociou com o SECS/SENAC a formação de mão-de-obra para hotéis e similares; efetuou, a pedido da ABIH, uma pesquisa pioneira sobre a mão-de-obra hoteleira de Salvador; desenvolveu convênios para treinamento de membros da Polícia Militar e credenciou guias de turismo, já atuantes nas agências, mediante teste de seleção.

Não se pode deixar de mencionar que, mesmo antes da implantação do Sistema Turístico Baiano em princípios da década de 70, a preocupação com o desenvolvimento da atividade turística já era uma realidade para alguns estados nordestinos. Do mesmo modo, também não se pode deixar de mencionar os reflexos dessa preocupação e das iniciativas geradas para a Bahia. Dessa forma, deve-se pontuar que, no ano anterior ao início da gestão de Manoel Castro na Bahiaturisa, os estados nordestinos, através da SUDENE e do Banco do Nordeste, haviam dado início a negociações⁵³ para a formação de um grupo regional destinado a promover o turismo nordestino. Para viabilizar essa proposta, esses dois organismos criaram, individualmente, um departamento de turismo e, juntamente com os

⁵³ Essas negociações foram sugeridas, em finais da década de 60, por um dos principais consultores do PTR, o iugoslavo Alexandre Djukitch.

governos dos estados envolvidos, constituíram a Comissão de Turismo Integrada do Nordeste - CTI-NE. Na Bahia, a presidência da comissão ficou a cargo da SUTURSA.

A proposta da CTI era dar ao Nordeste um tratamento conjunto nas questões de turismo:

O protocolo inicial fixava objetivos para o novo órgão, tais como integração promocional do turismo do Nordeste, representação dos seus interesses junto aos órgãos regionais e nacionais competentes, intercâmbio de experiências entre si e com a iniciativa privada ligada ao setor, integração dos sistemas receptivos da região e realização de estudos integrados de desenvolvimento e de incremento dos fluxos turísticos para o Nordeste e dentro dele (GAUDENZI, 1999, p. 185-186).

Essa iniciativa consistia, em essência, na proposição de um fórum para discussões dos problemas comuns do turismo nordestino – apesar das peculiaridades de cada estado – que giravam em torno de questões similares, a exemplo da falta de equipamentos urbanos adequados, da carência de recursos e de mão-de-obra qualificada para a atividade, etc.

A primeira ação de destaque da Comissão foi a campanha *Visite o Nordeste*, desencadeada em 1971. A campanha foi lançada em São Paulo, com um evento amplamente divulgado na imprensa e no *Trade* turístico nacional. Não se pode deixar de registrar a capacidade de mobilização desse pequeno grupo pioneiro e o apoio prestado ao mesmo pelo departamento de turismo da SUDENE e pelo Banco do Nordeste, sobretudo este último, concedendo financiamentos (CASTRO, ED/2001).

Já naquela época idealizava-se a constituição de um programa turístico para o Nordeste que contasse com o apoio dos Estados Unidos da América e o financiamento do Banco Interamericano de Desenvolvimento. Sabia-se que, desde 1968, o BID havia adotado uma política de atendimento de pedidos de empréstimo para projetos turísticos, especialmente daqueles mediados por planos oficiais e que se destinassem à infra-estrutura. Com essa visão, dirigentes das empresas de turismo dos estados da Bahia (no caso, Manoel Castro, presidente da Bahiatursa, em que pese a SUTURSA ter a representação da CTI-NE), Pernambuco e Ceará, reunidos com membros da SUDENE e do Banco do Nordeste, tomaram a decisão de realizar uma viagem aos EUA com o objetivo de ver de perto o que ali se fazia na área do turismo, no âmbito do programa Companheiros das Américas.

Contando com o apoio de Rômulo Almeida, além de ter ocupado os cargos já citados o economista havia sido membro da Associação Latino-Americana de Livre Comércio (ALALC), que intermediou as negociações com o governo americano, esse grupo, que posteriormente contou com a adesão de representantes de outros estados do Nordeste, teve a sua iniciativa imediatamente aceita. Os gestores turísticos nordestinos, acompanhados por um funcionário do Banco do Nordeste, Glauco Augusto Falcão, e por outro, da SUDENE, José Carlos Rigueira, passaram cerca de 45 dias nos EUA e no México, entre os meses de junho e julho de 1971, visitando os centros turísticos de maior destaque: Acapulco, Cancún, Flórida e Califórnia (a Disneylândia encontrava-se em construção) (BAHIA, 1971; CASTRO, ED/2001).

Essa viagem, além de ter proporcionado ao grupo um amplo aprendizado e a oportunidade de promoções conjuntas, como a participação coletiva em congressos internacionais, o intercâmbio de profissionais e a implantação de um portal na *American Society and Travel Agent* (ASTA), foi um marco para o início das negociações com o BID, o que, conforme Manoel Castro, contribuiu para a aprovação, por parte desse agente financiador, 30 anos depois, do Programa de Desenvolvimento Turístico do Nordeste (PRODETUR-NE). Em inícios da década de 70 a idéia de um projeto integrado para o turismo dessa região, além de ainda não estar consolidada e, portanto, de não contar com as condições concretas para obter financiamento de um organismo internacional, defrontava-se com fortes resistências dentro da própria SUDENE. A esse respeito afirma Castro (ED/2001): “O grupo de turismo da SUDENE era uma facção divergente, que acreditava nessa atividade e contrariava o senso comum existente dentro da Superintendência à época”.

As resistências ao turismo, porém, não estavam presentes apenas dentro da SUDENE. Como visto, na própria Bahia, de onde partiu a idéia inicial da constituição desse grupo, as atenções ao setor industrial inibiam as possibilidades de implantação integral do PTR e, conseqüentemente, o desenvolvimento da atividade turística, apesar dos avanços da gestão de Manoel Castro. Em 1972, também fundamentada em projeto da responsabilidade de Rômulo Almeida, a Bahia conseguiu concretizar uma aspiração antiga, oriunda das estratégias definidas pelo PLANDEB, derrotando o Estado de São Paulo e obtendo a autorização do governo federal para implantar um pólo petroquímico. A partir desse instante e ao longo da década de 70, o governo estadual dedicou-se, quase exclusivamente, à expansão industrial, relegando o turismo a um segundo plano (SUAREZ, 1990, p. 57).

O plano industrial do Complexo Petroquímico de Camaçari (COPEC), que contribuiu para que o turismo seja relegado a um segundo plano, reestrutura o território da Grande Salvador, com uma nova concentração industrial ao norte da cidade, encerrando o ideário de “cidade-industrial-linear” do CIA e dando margens a que a CONDER elaborasse diretrizes e políticas visando a consolidação do espaço denominado “Região Metropolitana do Salvador” (RMS) (SAMPAIO, 1999, p. 244-245). Por força do crescimento de Salvador e da indústria na sua periferia, de início a meados dos anos 70, foi produzida uma série de Planos Setoriais (voltados para saneamento, abastecimento d’água, poluição hídrica, construção civil e planejamento metropolitano), dentre os quais figurava o comentado Plano de Turismo do Recôncavo, o que não inibiu, contudo, as prioridades concedidas ao setor secundário.

Ainda nos anos 70, Salvador foi contemplada com duas outras propostas de reestruturação do espaço urbano-metropolitano: o Estudo de Uso do Solo e Transportes (EUST, de 1974/1975), também elaborado pela CONDER, buscou fixar as diretrizes em nível macro-espacial para a RMS, e o Plano de Desenvolvimento Urbano de Salvador (PLANDURB, de 1975/78), concebido pelo OCEPLAN, organismo da Prefeitura encarregado, no período, de definir as diretrizes espaciais em nível intra-urbano (SAMPAIO, 1999, p. 246). O PLANDURB elegeu como variável estratégica a questão ambiental, incluindo o meio natural e o meio construído, a circulação urbana e o transporte, com ênfase na distribuição espacial da população e do emprego (ID, 1999, p.255).

Preocupado em definir um “Modelo Físico-Territorial de Salvador”, com projeções que alcançavam o ano 2000, o PLANDURB compatibilizou um conjunto de estudos, envolvendo: Evolução Demográfica, Evolução Física-Urbana, Sítio Urbano, Imagem da Cidade, Áreas Verdes e Espaços Abertos, Infra-estruturas em Redes, Secundário, Terciário, Circulação e Sistema Viário (SAMPAIO, 1999, p. 257). Dentre esses, o trabalho sobre a Imagem Urbana da Cidade teve o mérito, do ponto de vista turístico, de pontuar os principais referenciais da cidade, onde muitos eram atrativos turísticos, através da realização de uma pesquisa com empresários, técnicos e comunidade sobre a imagem e a paisagem de Salvador (PEREIRA, ED/2004). Este trabalho, conforme Pereira, possibilitou uma leitura da cidade, dos impactos dos seus elementos referenciais nos grupos focais, norteando as áreas turísticas privilegiadas, nas quais se percebe a cidade, os seus referenciais. Pereira (ED/2004) chama a atenção para o fato de que esse plano, caso implementado, poderia evitar que parte

do patrimônio urbanístico de Salvador fosse destruído⁵⁴, preservando a cidade enquanto espaço diferencial e atrativo. Entretanto, como assinala Sampaio, em Salvador, os planos de natureza setorial, não necessariamente articulados ao urbanismo oficial, têm tido uma capacidade maior de intervir na reestruturação do espaço do que as propostas de desenho urbano (SAMPAIO, 1999, p. 290). No período do PLANDURB, a indústria era a tônica e os planos concebidos em prol dessa atividade, assim como os grandes projetos para esta formulados, foram, de fato, reestruturadores e configuradores do espaço urbano da cidade e do entorno metropolitano.

Nesse contexto de ampla efervescência e hegemonia do setor industrial, Manoel Castro, pretendendo dar um maior dinamismo ao turismo e às ações da Bahiatursa, propôs ao governador a extinção da SUTURSA, proposta que já se encontrava presente nas recomendações do PTR. Na defesa dessa decisão, os idealizadores do primeiro plano estadual de turismo argumentavam:

[...] é difícil negar a uma municipalidade como Salvador o interesse e a faculdade de ter um órgão próprio de turismo. Deve-se atentar, contudo, para o risco de duplicidade de esforços e desperdício de recursos. Numa fase inicial, considera-se conveniente centralizar tudo no Estado, absorvendo a parte válida da SUTURSA. A Prefeitura poderia, nesse caso, ter um órgão de recreações, festas e esportes, com sensibilidade turística. O tempo e a experiência indicarão política mais acertada a ser adotada, em etapa posterior, podendo incluir o restabelecimento do órgão metropolitano de turismo, com melhores condições operacionais (BAHIA, 1971).

Acatando as solicitações do presidente da Bahiatursa e as indicações da equipe chefiada por Rômulo Almeida, em 22 de fevereiro de 1973, pelo Decreto n.º 22.371, foi reorganizada a sociedade de economia mista Hotéis de Turismo do Estado S.A – Bahiatursa. A razão social desse organismo, uma entidade descentralizada vinculada à Secretaria da Indústria e Comércio, foi alterada para Empresa de Turismo da Bahia S.A – Bahiatursa – sendo mantido o mesmo regime jurídico.

Na nova condição de Empresa de Turismo da Bahia, a Bahiatursa passou a ter por objetivo “executar as atividades ligadas ao turismo no âmbito do Estado, em obediência às diretrizes básicas traçadas pelo Governo através do Conselho Estadual de Turismo”, competindo-lhe promover a construção e estimular a recuperação, reforma e ampliação de meios de hospedagem de interesse nitidamente turístico e executar a política de

⁵⁴ Graça Pereira cita, a exemplo, os visuais das cumeadas de Salvador, referenciados pelo prof. Heliodoro Sampaio, consultor do PLANDURB, que foram perdidos com a expansão urbana.

desenvolvimento turístico. Para o exercício dessas funções, a Bahiaturisa foi autorizada a criar subsidiárias. A estrutura do Sistema Estadual de Turismo permaneceu composta por essa empresa, pelo CETUR e pela CFT (BAHIA, 1971).

Na gestão municipal, em 30 de janeiro de 1973, era assinada a Lei n.º 2.459, autorizando a Prefeitura Municipal do Salvador (PMS) a subscrever ações da Bahiaturisa, sendo assim incorporados e transferidos a esta última os bens da SUTURSA. Posteriormente, em 22 de outubro desse mesmo ano, pelo Decreto n.º 4.516, a PMS extinguiu a Superintendência de Turismo da Cidade do Salvador e criou, como órgão integrante da Secretaria Municipal de Educação e Cultura, o Departamento de Folclore, Festas Populares, Certames e Esportes, sugerido pelo PTR, cuja direção foi inicialmente assumida por Antônio Tourinho. Os servidores da entidade extinta passaram a integrar o quadro da administração centralizada, alguns desses tendo sido convidados a compor o corpo de funcionários da empresa estadual de turismo, a exemplo do seu presidente, Herval Marques Pedreira, que passou a ser um dos diretores da Bahiaturisa (CASTRO, ED/2001; COVÊLLO, 1982, p. 202).

Fortalecida, inclusive em termos políticos⁵⁵, a Bahiaturisa prosseguiu com as suas realizações e com a sua meta de transformação do turismo em uma das principais atividades econômicas do Estado. Não fosse a radicalidade da concentração de esforços na atividade industrial, que se verificava naquele exato instante, e talvez o turismo já pudesse ter alcançado a projeção que veio a obter a partir dos anos 90. A idéia de Manoel Castro, novamente em conformidade com o PTR, era fomentar o segmento doméstico, mas também incrementar o fluxo de turistas estrangeiros e a receita proveniente destes últimos. O que se pretendia era atrair os norte-americanos, embora não se ignorasse o quanto esse mercado era atraído pelos países localizados nas proximidades dos EUA, destacadamente o México. Os núcleos turísticos mexicanos e, sobretudo, Acapulco, despontavam à época como as áreas não-européias de maior demanda, tanto por parte dos estadunidenses como pelos canadenses e europeus.

⁵⁵ A extinção da SUTURSA contrariava os interesses de Clériston Andrade, que pretendia manter o advogado Herval Pedreira, do seu circuito de relações pessoais, à frente da entidade. Essa decisão de Antônio Carlos Magalhães, atendendo a um pedido de Manoel Castro, rendeu-lhe uma inimizade de mais de dez anos, como revela o próprio Castro, com o falecido prefeito (CASTRO, ED/2001).

Faltava muito à Bahia para que pudesse vir a competir com roteiros internacionais, como os apresentados pelo México. Um dos principais problemas a aguçar as carências locais – além do custo de deslocamento – era a precária rede hoteleira que, apesar dos avanços, continuava pouco adequada às pretensões da empresa de turismo. Ciente dessa deficiência e, ao mesmo tempo, persistindo no intento de expandir o turismo para áreas externas à Capital, a Bahiaturisa reforçou a sua política de construir hotéis ou promover a construção desses equipamentos em áreas estratégicas para o turismo.

Tendo iniciado, desde 1971, a implantação de um hotel em Valença - suporte para a promissora área turística do Morro de São Paulo - de outro, em Barreiras - que ainda não despertava o interesse da iniciativa privada - e promovido a instalação dos primeiros equipamentos hoteleiros de Porto Seguro, conseguindo, neste último caso, atrair pioneiramente o hotel Vela Branca, a Empresa de Turismo da Bahia optou por manter a estratégia de investir apenas em regiões pouco atraentes para os empreendedores. No caso de áreas dotadas (ou potencialmente aptas) de um maior dinamismo a Bahiaturisa limitava-se à assessoria, chegando mesmo a desfazer-se de meios de hospedagem que poderiam ser adquiridos por investidores privados. Nesse período, o Governo vendeu o Hotel da Bahia, localizado em uma das áreas mais requisitadas de Salvador, à Companhia Tropical de Hotéis (1975); construiu a Pousada do Guerreiro em Cachoeira, intencionando dinamizar esse centro urbano do Recôncavo, e estimulou a construção de novas pousadas e *campings*. Buscava-se, com essa estratégia, acelerar a defendida participação do capital privado e, a partir dos empreendimentos de hospedagem, propiciar a captação de novos investimentos nos mais diversos segmentos do turismo.

Como resultado do trabalho da Bahiaturisa, a capacidade de hospedagem dos hotéis de turismo da Bahia saltou de 360 Unidades Habitacionais (UHs), em 1970, para 1.217 UHs em 1975, o que significou um crescimento de 253% no período. Nesses cinco anos, o Conselho Nacional de Turismo (CNTur) e a Embratur aprovaram 38 projetos hoteleiros para a Bahia, o que resultou na construção de 3.414 UHs (BAHIA, 1980, p. 59 e 72). Os avanços da hotelaria podem também ser atribuídos aos impactos da industrialização, nesse caso favoráveis à atividade turística. A demanda do segmento de negócios, impulsionado pela implantação dos complexos industriais, principalmente do COPEC, estimulou diversos empreendedores a recorrerem ao financiamento da Embratur para construção de hotéis, podendo-se dizer que esses novos empreendimentos marcam o início de uma participação mais acentuada do capital externo à região na atividade turística. São dessa fase os hotéis a seguir relacionados, classificados segundo os critérios então adotados pela Embratur: cinco estrelas - Salvador Praia Hotel (1973), Bahia Othon

Palace e Hotel Meridien Bahia (1975); quatro estrelas - Grande Hotel da Barra (1974), Hotel do Farol e Praiamar Hotel (1975); três estrelas - Porto Belo Ondina Praia e Hotel Praia de Armação (1973), Bahia Praia Hotel e Hotel Bahia do Sol (1974) e Barra Turismo Hotel (1975); duas estrelas - Amaralina Hotel (1975); uma estrela - Hotel Solar da Barra (1973) e Pituba Praia Hotel (1974).

Entretanto, a expansão da rede hoteleira em Salvador e, sobretudo, no interior do Estado, não estava acoplada a um planejamento mais específico de cada uma dessas localidades, o que resultou, posteriormente, em um crescimento desordenado da atividade turística em algumas áreas, com destaque para Morro de São Paulo e Porto Seguro. É necessário pontuar, porém, que o plano de desenvolvimento turístico para a região litorânea chegou a ser elaborado. Enquanto a Bahiatursa permanecia em atividades mais executivas, a Coordenação de Fomento ao Turismo - ainda sob o comando de Eliana Kértesz e dando continuidade ao planejamento estadual iniciado pela CLAN - contando com o apoio do governo francês e com a assessoria do geógrafo, também francês, François Benamour, conseguiu elaborar quatro projetos, incluindo os planos de desenvolvimento da Baía de Todos os Santos e das orlas de Salvador, Ilhéus e Porto Seguro. Foram identificados pontos turísticos e monumentos, obtendo-se um maior conhecimento do potencial baiano, e estabelecidos, para cada grande região, os tipos de equipamentos e atividades turísticas a serem implementados. Entretanto, como comentado em diversas oportunidades, o turismo não era uma prioridade do governo baiano, o que impediu a execução desse planejamento, o qual poderia ter evitado uma série de problemas futuros para essas localidades, como a ocupação desordenada do espaço urbano, a favelização, o agravamento das condições de saneamento.

Outra área que a Bahiatursa buscou fortalecer, inclusive contratando profissionais qualificados⁵⁶, foi o turismo histórico-cultural. Além da recuperação do Pelourinho, iniciada em 1971 - à qual se opôs boa parte dos artistas e intelectuais baianos, entre eles Jorge Amado, Caribé, Calazans, Carlos Bastos, etc., por discordarem do projeto a ser implantado - que resultou na reconstrução do conjunto arquitetônico ocupado pelo SENAC e na abertura do Hotel do Pelourinho, dentre outras intervenções, partiu-se para a realização de eventos que permitissem uma maior projeção da cultura do Estado, como o São João da cidade de Cachoeira - objeto de campanhas de *marketing* encomendadas às principais empresas de São

⁵⁶ Ressaltam-se, dentre esses, Eulámpia Reber, Enéias Guerra, Alex Chacon (CASTRO, ED/2001).

Paulo e do Rio de Janeiro - e a Feira da Bahia (BAHIA, 1974; CASTRO, ED/2001; DUMÊT, ED/2001).

A Feira da Bahia merece destaque dentre os eventos promovidos nesse período, por ter-se constituído na “mais ampla reunião das manifestações de arte e cultura popular da Bahia” (BAHIA, 1974) até ali realizada. Instalada no Palácio das Convenções do Parque Anhembi, em São Paulo, entre 21 e 29 de setembro de 1974, foi concebida como “uma iniciativa que deveria preencher, simultaneamente, objetivos de ordem cultural e turística” (ID., 1974) e compreendeu duas grandes esferas: a Programação de Espetáculos - música, dança, teatro, folclore, cinema e vídeos - e a Exposição Permanente - artes plásticas, arte sacra negra e arte popular. Contando com o co-patrocínio da Rede Globo, a feira foi amplamente divulgada pela televisão e demais meios de comunicação (ID., 1974).

Além dessas intervenções, foram feitos, entre 1973 e 1975, diversos estudos e executados vários projetos turísticos: diagnóstico com vistas à formação de um *pool* de agentes turísticos locais; inauguração da Central de Informações Turísticas no Belvedere da Sé; lançamento da revista *Viver Bahia*, com um plano editorial abrangendo a divulgação de eventos, serviços, cultura, história; e ampliação do programa de qualificação dos recursos humanos, com cursos direcionados para o pessoal interno e para a mão-de-obra direta (hoteleiros, garçons, *barman*, camareira, porteira, recepcionista) e indiretamente vinculada ao turismo (motorista de táxi, polícia militar e guarda de trânsito) - (ID., 1974).

Encerrando-se a análise da gestão dos organismos de fomento ao turismo estadual entre 1971 e 1975, é importante salientar-se que, ao contrário do preconizado pelo PTR, o Estado não reduziu a sua participação na atividade, permanecendo como o grande agente promotor e interventor direto. As tentativas de uma maior parceria com a iniciativa privada, em que esta assumisse o papel de indutora do crescimento turístico, estiveram sempre presentes no discurso e na documentação oficial, mas o principal agente empreendedor do turismo baiano continuou sendo o próprio Governo, ainda que procurando imprimir um caráter mais empresarial às suas intervenções. Nesse sentido, cabe ressaltar que os recursos próprios utilizados pela Bahiatursa, que correspondiam a 1% dos recursos financeiros empregados em 1971, passaram a responder por 25,4% dessa rubrica em 1974 (BAHIA, 1974). Essa mudança resultou da realização de convênios e da prestação dos mais diversos serviços por parte da Empresa de Turismo da Bahia, o que demonstra o caráter empresarial

que esta vinha assumindo, mas não que já se pudesse falar de uma retração do Estado na atividade.

4.3.2. A ampliação do Sistema Estadual de Turismo com a constituição de novas empresas

Neste item buscou-se analisar a ampliação vivenciada pelo Sistema Estadual de Turismo nos anos 70 com a constituição de duas novas empresas: a Empreendimentos Turísticos da Bahia S.A – EMTUR -, direcionada ao fomento à hotelaria e a Empresa Bahia Convenções S.A – Conbahia -, que tinha por finalidade viabilizar a construção de um centro de convenções em Salvador.

a) A Empreendimentos Turísticos da Bahia S.A - EMTUR

A estratégia da Bahiatursa de atrair empreendimentos hoteleiros para a Bahia funcionou na Capital e em algumas poucas localidades do interior, a exemplo de Porto Seguro. A maior parte dos municípios baianos dotados de potencial turístico permaneceu carente de meios de hospedagem e, assim, sem a mínima possibilidade de atração de fluxos expressivos de visitantes. Urgia mudar essa condição. Favorecendo a constituição de novos espaços turísticos e, assim, o aumento da oferta turística baiana, a desconcentração permitiria o incremento do fluxo e a redução da sazonalidade do turismo, o que poderia elevar o tempo de permanência média do visitante na Bahia e, conseqüentemente, incrementar a receita gerada pela atividade.

Diante dessa realidade, a Bahiatursa lançou, na gestão de Mário de Macedo Bittencourt, ocorrida entre 1975 e 1979, um programa de interiorização do turismo baiano, cuja proposta - aprovada em Assembléia Geral Extraordinária da empresa, em 11 de outubro de 1976 - era criar uma subsidiária com o objetivo de construir, ampliar, reformar e reconverter hotéis e outros meios de hospedagem no interior do Estado. Anteriormente a cargo da Empresa de Turismo da Bahia, essa atribuição foi transferida para a subsidiária,

Empreendimentos Turísticos da Bahia S.A. (EMTUR), criada em 23/12/1976, conforme consta no *Diário Oficial* da mesma data (BAHIA, 1986, p.38).

As atribuições da Emtur, na prática, foram além do fomento à hotelaria, abarcando a responsabilidade por dinamizar o turismo receptivo no interior do Estado. Para tanto, a subsidiária buscou promover, diretamente ou com ações de fomento, a construção de meios de hospedagem, mas também de outros equipamentos de recepção e lazer. A Emtur, uma sociedade anônima de capital autorizado, construída mediante um convênio firmado entre a Bahiatur e a Embratur, que foram os seus acionistas majoritários (em 1986 detinham, respectivamente, 58% e 40% das ações), foi dirigida, ao longo dos seus 11 anos de funcionamento, por Mário Bittencourt (76/77), Alberto Castro Lima e Luiz Carlos de Oliveira Gordilho (77/79) e Paulo Gaudenzi (79/87).

b) A Empresa Bahia Convenções S.A - Conbahia⁵⁷

Mantendo os propósitos de ampliar o tempo de permanência do visitante na Bahia, reduzir a sazonalidade do turismo e diversificar a oferta turística existente, objetivos que, dentre outros, também impulsionaram a criação da Emtur, o governo estadual decidiu implantar um centro de convenções em Salvador. Para isso, ainda em 1976 a Secretaria da Indústria e Comércio iniciou contratos com firmas de engenharia e, em 14 de julho de 1977, com a Lei nº. 3.575, a Assembléia Legislativa autorizou a criação de uma sociedade de economia mista, Centro de Convenções da Bahia S.A (Conbahia), posteriormente rebatizada com o nome de Bahia Convenções S.A (Conbahia), vinculada à estrutura dessa Secretaria de Estado. Pouco tempo depois, em 29 de novembro do mesmo ano, foi realizada a Assembléia Geral de constituição dessa empresa, que tinha por finalidade gerir o Centro de Convenções e Feiras da Bahia (BAHIA, 1998, p. 72).

Para a construção desse equipamento, inaugurado em 1979, foram utilizados recursos do governo do Estado, da Embratur, provenientes do depósito compulsório

⁵⁷ O histórico da constituição do Centro de Convenções foi feito com base na entrevista concedida por Paulo Gaudenzi a Jorge Antônio Santos Silva (1991). Essa fita foi-nos gentilmente concedida por Jorge Antônio.

recolhido, à época, daqueles que viajavam ao exterior⁵⁸; e, de forma quase simbólica, da iniciativa privada vinculada à petroquímica e ao *trade* turístico local.

Buscava-se, com o Centro de Convenções, oferecer condições adequadas à realização de congressos e feiras, eventos que possibilitariam, sobretudo nos períodos de baixa estação, a regularização das atividades hoteleiras e de prestação de serviços. Já indicada pelo Plano de Turismo do Recôncavo, a construção do Centro de Convenções justificava-se ainda mais com as transformações em curso em Salvador. Por um lado, o crescimento da rede hoteleira local na primeira metade dos anos 70 conduzia à necessidade de reforço na política de vendas do destino Salvador e de comercialização dos leitos. Por outro, a industrialização baiana na periferia da Capital - cujos primeiros movimentos remontam à criação da refinaria Landulfo Alves em Mataripe, em meados da década de 50 - e, principalmente, a expansão dessa atividade após a implantação do CIA e do COPEC levavam a economia local a um maior dinamismo, tornando-a, assim, mais atrativa para o segmento de negócios, congressos e convenções.

O desenvolvimento do setor industrial conduziu ao incremento de uma série de demandas por serviços públicos e privados, o que, por sua vez, desencadeou uma série de respostas, que resultaram, entre outros, na construção do Centro Administrativo e na expansão do corpo de funcionários do Estado; na aceleração da decadência do Centro Histórico e no surgimento de uma zona comercial e de serviços, de porte moderno, no entorno do primeiro *shopping center* de Salvador; na inauguração de uma nova estação rodoviária, localizada nas proximidades do *shopping* pioneiro, favorecendo uma mais ampla circulação de pessoas e capitais em direção ao vetor norte, para onde a cidade passou a expandir-se, e, também, no próprio crescimento da hotelaria, impactada com o avanço do segmento de negócios.

Esse conjunto de alterações efetivamente qualificou Salvador para a atração de atividades do segmento de eventos técnicos, científicos e empresarial/negócios, o que bem explica o acolhimento à proposta de um suporte infra-estrutural organizado e adequado como o Centro de Convenções - Conbahia. Como será visto adiante, entre 1979 e 1986 o uso do

⁵⁸ Forma de inibir os gastos de brasileiros em outros países e, desta forma, a saída de divisas da nação. Assim, diante do saldo negativo da conta turismo desde 1973, e de perspectivas de aumento desse *déficit* em 1976, o governo federal estabeleceu uma política de retração dos gastos de brasileiros no exterior, que começou a vigorar em junho de 1976, com o Decreto 1.470 (conhecido como a Lei dos Doze Mil) e com o comunicado GECAM n.º 313, que dificultavam a saída de brasileiros, assim como a própria remessa de recursos para pagamento de excursões no exterior (GAUDENZINI, 1999, p. 181).

Centro de Convenções foi intenso, tendo este equipamento absorvido quase quatro milhões de pessoas nos eventos aí realizados.

4.3.3. O Sistema Estadual de Turismo passa a ser uma referência nacional

Como uma atividade econômica de elevado coeficiente de elasticidade-preço e de elasticidade-renda da demanda⁵⁹, o turismo de todo o País sofreu uma retração no período de desaquecimento da economia nacional verificado após o chamado Milagre Econômico. Os aumentos do preço do petróleo em 1973 e em 1979, assim como, a partir deste último ano, o das taxas de juros internacionais, elevaram a dívida externa da nação. A pressão dos banqueiros estrangeiros e os acordos com o Fundo Monetário Internacional levaram o Governo a adotar uma política de ajustamento, desde 1981, que teve fortes implicações para a demanda agregada, desaquecendo-a. Em 1983, à medida que a recessão se agravava, o desemprego aumentava (CARDOSO, 1995, p. 53-55). A retração na renda mundial, aliada à elevação dos preços dos transportes, esta última impulsionada pela alta dos combustíveis, desaqueceu o mercado global de viagens, com reflexos diretos para o Brasil. Por um lado, houve perdas no tocante à entrada de estrangeiros no País (1,6 milhão em 1980 contra 1,3 milhão em 1981; 1,1 milhão em 1982 e 1,4 milhão em 1983) e, por outro, os brasileiros, com o seu poder aquisitivo reduzido, diminuíram as viagens ao exterior (o saldo da conta turismo apresentou-se positivo em toda a década de 80), sem, entretanto, incrementá-las internamente (Embratur, 2000, p. 13 e 177).

Na Bahia, o turismo, além de defrontar-se com as adversidades sofridas pela economia mundial e nacional, teve também que enfrentar a saturação do destino Salvador - praticamente o seu único centro turístico dinâmico - frente ao mercado doméstico e à concorrência com outros núcleos do Nordeste, principalmente Recife e Maceió. O alto custo de deslocamento, interna e externamente, levou o consumidor que viaja pelo Brasil a buscar novas alternativas dentro do País, recorrendo aos núcleos dotados de melhor competitividade, sobretudo no quesito preço.

⁵⁹ Os coeficientes de elasticidade-preço e elasticidade-renda da demanda medem a sensibilidade desta em relação, respectivamente, a uma variação nos preços ou na renda dos demandantes. Um elevado coeficiente de elasticidade significa uma grande sensibilidade do produto/serviço a essas flutuações (LEMOS, 1999, p. 73 a 78; LAGE; MILONE, 1991, Capítulo 4).

Mas, apesar dos possíveis impactos desses fatores exógenos ao Estado, as transformações econômicas atravessadas pela Bahia, sobretudo no que se refere à evolução do setor industrial na Região Metropolitana com o avanço da petroquímica, permitiram que, tal como crescia o PIB baiano (9,4% ao ano, entre 1975 e 1980 e 6% ao ano, entre 1975 e 1985), o turismo de Salvador, principal pólo estadual, também apresentasse uma evolução favorável nesse mesmo período (incremento médio anual no fluxo global de 5,8% entre 1975 e 1980, e de 5,5% entre 1975 e 1985) (QUEIROZ, 1997, p. 51).

Internamente, as mudanças observadas no quadro político foram mais um elemento a favorecer o crescimento do turismo baiano entre meados das décadas de 70 e 80. Em 1979, Antônio Carlos Magalhães assumiu o governo estadual pela segunda vez, dando continuidade à estratégia de expansão do turismo que ele implementara na sua primeira gestão, quando Castro encontrava-se à frente da Bahiatursa.

No mesmo ano em que tomou posse, o Governador unificou o comando político e administrativo das empresas estaduais de turismo - Bahiatursa, Emtur e Conbahia - que passaram a ter uma única presidência, assumida por Paulo Gaudenzi. Foram extintos o Conselho Estadual de Turismo e a Coordenação de Fomento ao Turismo e, nessa nova estrutura, a Bahiatursa teve ampliada as suas atribuições. Além de atuar como agente executivo, a estatal passou também a realizar ações de política e planejamento do turismo, este último ficando a cargo da sua Diretoria Executiva, enquanto a seu Conselho de Administração cabia o estabelecimento das diretrizes da política turística, até a atribuição do CETUR. As empresas componentes do Sistema Turístico Estadual permaneceram vinculadas à Secretaria da Indústria e Comércio, que se encontrava sob a administração de Manoel Castro.

Após a composição da nova estrutura, que objetivava possibilitar ao Sistema Estadual de Turismo (SET) uma “maior agilidade funcional e administrativa”, foram definidos cinco objetivos básicos quais sejam: incrementar o fluxo turístico; aumentar o tempo de permanência média do turista; ampliar o espaço turístico do Estado; reduzir a sazonalidade turística e preservar e valorizar o patrimônio turístico da Bahia (BAHIA, 1987, p. 14).

Esses objetivos acordavam-se às diretrizes para o turismo brasileiro estabelecidas pela Política Nacional de Turismo da Embratur, as quais, por sua vez, pautavam-se em três linhas centrais de atuação: desenvolver o turismo interno, estimular o turismo do exterior para o Brasil e preservar o patrimônio cultural e nacional do País. Entre as ações previstas para o desenvolvimento dessas linhas, podem-se citar a preparação de recursos humanos e as medidas de incentivo à hotelaria, às agências de viagens e às transportadoras turísticas (GAUDENZI, 1999, p.155-156).

Para o alcance do seu primeiro objetivo - aumento do fluxo turístico - a Bahiaturisa atuou em duas frentes: na consolidação dos mercados já existentes e na conquista de novos mercados no Brasil e no exterior. Para atingir essas metas buscou promover a melhoria dos serviços ofertados aos visitantes, elevando o padrão de qualidade dos equipamentos e qualificando a mão-de-obra, além de conceber um conjunto de ações específicas para a área de *marketing* e proceder, em parceria com a Prefeitura Municipal, à organização do Carnaval, maior evento popular da Capital.

No âmbito dos serviços foram implementados alguns projetos, como os de remanejamento e urbanização da orla marítima; modernização e aparelhamento do Aeroporto Dois de Julho, para aterrissagem de aeronaves de porte internacional; e implantação de novos postos de informações e de desenvolvimento de um programa sistemático de treinamento e formação da mão-de-obra (em nível operacional e gerencial). Procurou-se ainda incentivar a iniciativa privada a investir em serviços básicos, como hospedagem, agências de turismo, restaurantes, casas de espetáculo e de artesanato. A ação mercadológica direcionada à conquista de novos segmentos de mercados emissores propiciou as condições para a ocorrência de uma série de medidas: foi deflagrada a política de promoção e captação de vôos internacionais; criou-se o *slogan Bahia - Terra da Felicidade*; foram apoiadas ações como a instituição do *Air Pass*, para ser comercializado no exterior, e incentivadas a vinda de cruzeiros marítimos para a Bahia, a realização de vôos fretados e a participação em feiras e encontros comerciais promovidos no Brasil e em outros países; foi estimulada a venda de ações da CTI-NE (transformada em sociedade civil, desde a segunda metade dos anos 70, contando com um amplo quadro de sócios aliados⁶⁰) em prol da expansão do turismo na

⁶⁰ Dentre os sócios aliados da CTI/NORDESTE encontram-se órgãos de governo, transportadoras de turismo, agências de viagens (GAUDENZI, 1999, p. 185).

região⁶¹. O conjunto dessas ações exigiu que, entre os anos de 1976 e 1989, fossem investidos CZ\$ 755 milhões na atividade (ver Tabela 43).

TABELA 43

Investimentos realizados Empresa de Turismo da Bahia S/A – Bahiatur
1979/1986 (em CZ\$ mil a preços constantes de 1986)

Ano	Promoção	Restauração Palácio Rio Branco	Projeto Orla	Aeroporto	Outros Projetos	Total
1979	4.031,9				7.487,8	11.510,7
1980	3.580,3				6.096,2	9.676,5
1981	4.898,7				7.992,6	12.891,3
1982	6.827,9				10.241,9	17.069,8
1983	4.473,2				6.719,0	11.192,2
1984	10.308,9	1.700,6	16.428,7	45.207,2	6.792,6	80.437,8
1985	6.176,8	16.074,0	107.808,3	-	11.670,3	141.729,3
1986	1.610,0	9.264,2	456.819,4	-	3.155,9	470.849,4
Total	41.907,7	27.038,8	581.056,2	45.207,2	60.156,2	755.366,1

Fonte: Bahia, 1987, p. 27.

A partir de 1983, a Bahiatur assumiu um papel de coadjuvante na organização do Carnaval, tendo sido criado nesse ano, pelo Decreto Municipal nº. 6.985, o Grupo Executivo do Carnaval, ligado à Coordenação de Desenvolvimento Cultural da Prefeitura do Salvador. O grupo, composto por técnicos da Prefeitura e da Bahiatur, teve como atribuição inicial preparar as comemorações dos cem anos do Carnaval de Rua, completados em 1984. Nessa ocasião, a organização adquiriu um caráter mais profissional, sendo, pela primeira vez, comercializados espaços - os camarotes, localizados de modo a permitir que os foliões assistissem aos eventos - no Campo Grande, principal praça do circuito carnavalesco (BAHIA, 1998, p. 64).

Vale ressaltar que o Carnaval de 1980, ainda sob a organização direta da Empresa de Turismo da Bahia, foi um marco para a convergência de afoxés e trios elétricos, tendo tido conseqüências para a produção musical baiana que extrapolaram o período de duração dessa festa (RISÉRIO apud LOIOLA; MIGUEZ, 1996, p. 50). Esse movimento foi aguçado pelo advento das rádios FMs, também no começo da década de 80, o que abriu um canal para a veiculação do produto cultural local, e pela entrada da WR Produções, até ali uma empresa de

⁶¹ Paulo Gaudenzi foi presidente da CTI-NE no biênio 83/84 (BAHIA, 1987, p. 48).

propaganda, no mercado fonográfico⁶², produzindo e comercializando discos gravados na Bahia. Iniciava-se, assim, um processo de “exportação da cultura baiana”, que em muito contribuiu para fomentar a atividade turística (SUAREZ, 1990, p. 71).

Para o alcance do segundo e do terceiro objetivos, que visavam elevar o tempo médio de permanência do visitante e ampliar o espaço turístico, foi implementado o Programa Caminhos da Bahia, cuja estratégia era expandir o turismo para o interior do Estado, com vistas ao incremento do fluxo nacional ou regional, na direção das cidades de grande potencial turístico, localizadas principalmente nas proximidades da BR-101, rodovia de maior circulação de turistas em viagens domésticas com destino à Bahia. Entre as cidades inicialmente incluídas nesse programa promocional encontravam-se Ilhéus, Valença, Porto Seguro, Cachoeira, Itaparica, Lençóis, Caldas do Jorro, Cipó, Juazeiro, Paulo Afonso, Ibotirama e Jacobina. Posteriormente foram também contempladas outras cidades dotadas de potencial ou que representavam importante ponto de apoio para o turismo regional, como Uauá, Piritiba, Euclides da Cunha, Jiquiriçá, Camamu, Prado, Campo Formoso e Cícero Dantas. Para o sucesso do *Caminhos da Bahia* a atuação da Emtur foi fundamental, possibilitando a construção, reforma e ampliação de equipamentos turísticos nessas localidades (ID., 1990, p. 53).

Observe-se que, além de atuar nas cidades incluídas no projeto de desconcentração da atividade turística baiana, a Emtur também se voltou para a Capital do Estado, onde construiu o *camping* de Pituçu e restaurou fontes, chafarizes e o antigo prédio da Companhia de Navegação Baiana, no qual foi instalado o Terminal Turístico Marítimo da Baía de Todos os Santos. A Emtur responsabilizou-se ainda pela implantação do projeto Som e Luz para o Solar do Unhão, uma iniciativa cultural de lazer e animação da cidade do Salvador, e por investimentos na infra-estrutura de hospedagem e lazer de parte do Litoral Norte, área cortada pela Estrada do Coco.

No concernente ao esforço para reduzir a sazonalidade, quarto objetivo do Sistema Turístico Estadual, o Centro de Convenções desempenhou um importante papel, possibilitando, como previsto, a captação de fluxos de visitantes na baixa estação, atraídos pelos eventos nacionais e internacionais promovidos nesse equipamento. Entre 1979 e 1986

⁶² Ver entrevista de Wesley de Oliveira Rangel em Lima; Queiroz (1996, p. 40).

foram realizados 831 eventos no Centro de Convenções, entre internacionais, nacionais, regionais e locais, com um público estimado em 3.700.000 pessoas, o que resultou em uma média de 13,2 eventos mensais (Tabela 44). Dentre os projetos realizados para a comunidade local, que em geral captaram um público mais expressivo, respondendo por cerca de 90% do total de participantes no conjunto das atividades nesses oito anos, cabe ressaltar o Projeto Astral, uma alternativa de lazer para o verão baiano, envolvendo a apresentação de espetáculos de grande público com artistas nacionais da música popular brasileira.

TABELA 44
CONBAHIA - Ocupação do Centro de Convenções
Quantidade de eventos – mar.79 a dez./86

Ano	Eventos Internacionais		Eventos Nacionais		Eventos Regionais		Eventos Locais		Total	
	Q	Públi. Part.	Q	Público Part.	Q	Públi. Part.	Q	Público Part.	Q	Público Part.
1979	01	300	09	12.517	04	2.383	11	133.870	25	149.070
1980	02	1.300	03	12.700	07	3.240	16	221.890	28	239.130
1981	05	2.950	14	10.050	08	3.700	49	254.300	76	271.000
1982	06	1.900	26	22.400	09	6.450	65	494.900	103	525.650
1983	03	4.414	12	13.540	22	19.140	89	466.197	129	503.291
1984	03	2.600	25	26.200	16	7.680	96	649.095	140	685.575
1985	02	1.750	21	19.420	20	7.700	104	627.560	147	656.430
1986	10	7.600	23	20.000	40	21.400	106	661.090	179	710.090
Total	32	22.814	133	136.827	126	71.693	536	3.508.902	827	3.740.236

Fonte: Bahia, 1987, p. 27.

Tendo em vista o alcance do último objetivo - valorizar e preservar o patrimônio turístico - buscou-se resgatar as manifestações artísticas e culturais e recuperar monumentos arquitetônicos e históricos. Além dos projetos para a recuperação do Patrimônio Histórico de Salvador, totalizando 39 ações, que envolveram a restauração do Palácio do Rio Branco (que passou a sediar a Bahiatursa), intervenções no Solar do Unhão, Igreja da Graça, Convento do Desterro, Mont Serrat, foram aplicados recursos, com esta mesma finalidade, em Cachoeira e outras cidades do interior, como São Francisco do Conde, Santo Amaro, Porto Seguro, Juazeiro, Nazaré e Lençóis, em um total equivalente a 87 projetos (ID., 1987, p. 56).

O conjunto de atividades desencadeadas pelo Sistema Estadual de Turismo nas duas gestões contínuas de Paulo Gaudenzi (79/83, governo Antônio Carlos Magalhães e 83/87, governo João Durval) envolveu um montante total equivalente a CZ\$ 16 bilhões, procedentes de recursos diretos e de agências governamentais e financeiras. Dentre estas últimas, podem-se mencionar o Sistema Federal de Turismo (Embratur, Fungeur, Conselho

Nacional de Turismo), o Desenbanco, o Banco do Nordeste, as Secretarias de Estado, principalmente a da Indústria e Comércio, e até as Fundações, a exemplo da Roberto Marinho (ID.,1987, p. 35).

Essas ações e seus significativos resultados para o turismo conferiram uma expressiva notoriedade ao Sistema Estadual de Turismo e, destacadamente, à Bahiaturisa, que passou a ser um referencial no País e até mesmo no exterior, acumulando inúmeros prêmios nacionais e internacionais, em um total aproximado de 52 títulos, e procedendo à divulgação da Bahia em “53 países e em mais de 250 cidades do mundo” (GAUDENZI, 1999, p. 64). A intensidade com que a atividade turística evoluía nesse período é bem visível nos índices de crescimento apresentados por diversos indicadores, no comparativo dos resultados do ano de 1979 com os de 1986 (Tabelas 45 e 46).

Não se pode deixar de pontuar que esse esforço para o crescimento do turismo baiano atravessou dois momentos distintos da evolução da economia brasileira. O primeiro, foi o quadro de recessão nacional que se iniciou em princípios da década de 80 e se acentuou entre os anos 1983/1984: as leis salariais do governo Figueiredo, estabelecidas para atender à política de contenção dos gastos acertada entre o Brasil e o FMI, e a tentativa de redução dos índices inflacionários levaram ao achatamento dos salários médios, impactando negativamente a atividade turística nacional. O segundo, caracterizou-se pela euforia proporcionada pelo Plano Cruzado: ao estabelecer reajustes automáticos para os salários, sempre que a inflação acumulada, a partir da última correção salarial, atingisse um nível predeterminado, esse Plano possibilitou a expansão significativa da massa salarial em termos reais e, em consequência, o incremento das viagens efetuadas pelos brasileiros (CARDOSO, 1995, p. 55-56).

O crescimento do turismo baiano, nesse período de ampla oscilação da economia nacional, garantiu à Bahia a liderança dessa atividade na Região Nordeste. Salvador permaneceu, por extensão, como líder do turismo estadual e nordestino. O esforço de expansão do turismo para o interior do Estado, apesar de possibilitar uma mais ampla participação dos núcleos integrantes do programa Caminhos da Bahia na economia do turismo estadual – esses núcleos respondiam por 27,2% do número de visitantes, em 1979, e passaram a representar 34,9% em 1986 - não conseguiu retirar da Capital o papel de mais importante

centro turístico baiano. Esta metrópole continuou aglutinando a maior parte dos equipamentos, do fluxo e da receita, não só do turismo estadual como também do nordestino.

TABELA 45
Indicadores da evolução do turismo baiano 1979/1986

Indicador	Salvador			Caminhos da Bahia			Total		
	1979	1986	%79/86	1979	1986	%79/86	1979	1986	%79/86
Fluxo Global*	767.693	1.365.365	77,9	286.819	732.808	155,5	1.054.512	2.098.173	99,0
Oferta de <i>Camping</i>	01	03	200,0	07	20	185,7	08	23	187,5
Emprego Direto	12.336	21.044 **	70,6	826	1.236	49,6	13.162	22.280	69,3

Fonte: Bahia, 1987.

* Fluxo Global nos Meios de Hospedagem.

* Inclusive os apart-hotéis.

Conforme pronunciamento de Paulo Gaudenzi, quando da transmissão do seu cargo de Diretor-Presidente da Bahiatursa em 17/04/1987, o movimento de passageiros no Aeroporto Internacional Dois de Julho registrou, em 1986, um montante equivalente a 150 mil entradas e saídas a mais do que o do segundo aeroporto nordestino, localizado em Recife; os pernoites em Salvador, no mesmo período, superaram em 430 mil os da segunda cidade da região, e o fluxo turístico, no comparativo 85/86, superou o de qualquer outra cidade turística do Nordeste (GAUDENZI, 1999, p. 142). Tais dados ilustram bem o dinamismo alcançado pelo turismo baiano nesse período, do mesmo modo que o fato de, em 1984, ter a iniciativa privada se decidido a implantar a primeira faculdade de turismo do Estado. A Faculdade de Turismo da Bahia foi a segunda da região Nordeste, antecedida pela Universidade Católica de Pernambuco, que já oferecia um curso de turismo desde 1974 (TRIGO, 1999, p. 222).

Em 1986, último ano desse período da gestão de Gaudenzi na presidência do Sistema Estadual de Turismo, foi criada, pela prefeitura, a Empresa de Turismo de Salvador (EMTURSA), com a atribuição de executar, planejar e fomentar as atividades turísticas de Salvador e de coordenar a organização do Carnaval, sendo extinto o Grupo Executivo do Carnaval e criada uma Coordenação específica para essa festa (BAHIA, 1992b, p.83; BAHIA, 1998a, p. 66). Estava assim reestabelecida a gestão municipal do turismo da Capital, interrompida com o fim da SUTURSA em 1973. Mais uma vez eram seguidas as recomendações do Plano de Turismo do Recôncavo, que, ao sugerir a extinção da Superintendência, indicara a possibilidade de restabelecimento do órgão metropolitano de

turismo em uma etapa posterior, quando a atividade já estivesse mais consolidada (BAHIA, 1971).

TABELA 46
Indicadores da evolução do turismo de Salvador 1979/1986

Indicador	Salvador		
	1979	1986	%79/86
Meios de Hospedagem Classificados	26	42	61,5
Meios de Hospedagem Não-Classificados	88	136	54,5
Unidades Habitacionais Classificadas	2.551	3.918	53,6
Unidades Habitacionais Não-Classificadas	1320	3.576	170,9
Agências Registradas na Embratur	38	158	315,8
Passageiros em Vôos Domésticos e Internacionais*	493.398	666.080	35,0

Fonte: Bahia, 1987.

* Aeroporto Dois de Julho.

4.3.4. Impactos das mudanças políticas e econômicas na gestão do turismo baiano

No final desses oito anos da gestão de Gaudenzi na Bahiatura, a empresa lançou um conjunto de proposições para a continuidade do crescimento do turismo estadual. Essas proposições incluíam uma atuação sistemática em parceria com os governos dos demais estados – sobretudo do Nordeste – e com a Embratur. Visava-se, com isso, o alcance de vários objetivos: obter uma maior influência nas decisões relativas a investimentos turísticos e na definição de zonas de interesse para o turismo, política de promoções; posicionar a Bahia como liderança no Nordeste, com o fim de fomentar a atividade na região; constituir, na cidade de Cachoeira, um grande centro de treinamento da mão-de-obra diretamente relacionada com o turismo; promover o destino Bahia no Brasil e no exterior; ampliar os estímulos direcionados aos empresários interessados em investir em equipamentos de lazer e na infra-estrutura de serviços turísticos; desenvolver um trabalho em parceria com os governos municipais, estaduais e federal e com a iniciativa privada, tendo em vista a melhoria da infra-estrutura urbana e dos serviços; reformular a política de pousos e de preços das tarifas aéreas nacionais e internacionais, com a finalidade de tornar o produto Brasil -Bahia mais competitivo no mercado externo; incrementar o turismo de negócios no Estado e consolidar

centros no interior, com a expansão do programa Caminhos da Bahia (BAHIA, 1987, p. 60).

Uma série de adversidades, entretanto, dificultou o avanço da atividade turística baiana no fim dos anos 80. Sob uma nova administração estadual - governo Waldir Pires, de oposição ao grupo liderado por Antônio Carlos Magalhães - iniciada em 1987, a Bahiatursa incorporou o patrimônio da Emtur e Conbahia, extintas na oportunidade, absorvendo as funções desempenhadas por essas duas empresas e, assim, passando a gerir os hotéis e equipamentos do interior e a administrar o Centro de Convenções. A sede da Empresa Baiana de Turismo, até aquele momento situada no Palácio do Rio Branco, no Centro Histórico, foi transferida para o Centro de Convenções (BAHIA, 1998a, p. 71-72). A Secretaria de Estado à qual estava vinculada a atividade turística passou a denominar-se Secretaria da Indústria Comércio e Turismo. Entretanto, essas mudanças não contribuíram para que o turismo estadual alcançasse resultados positivos nesse período, tendo a Bahiatursa, inicialmente sob o comando de Sylvio Simões e, mais tarde, de Evandro Lisboa, se defrontado com um cenário adverso ao crescimento do turismo, tanto no âmbito interno quanto no externo. A conjuntura nacional recessiva desaquecera o mercado de viagens e, internamente, a retração da economia local freou possíveis investimentos direcionados ao fomento da atividade.

No intervalo entre 1985 e 1990, acompanhando o declínio verificado no quadro econômico nacional, sobretudo após o Plano Cruzado, a economia baiana vivenciou um desaquecimento expressivo. A taxa média de crescimento anual do Produto Interno Bruto (PIB) estadual, que havia atingido a marca de 9,4% entre 1975 e 1980, e de 6,0%, entre 1975 e 1985, como apresentado anteriormente, retraiu-se para 1,7% entre 1985 e 1990. Neste último período, em conformidade com o comportamento da economia estadual, o crescimento médio do fluxo turístico para Salvador declinou em 2,4% (ver Tabela 47). Esse resultado pode ser em parte explicado pelo impacto da retração sobre a renda dos brasileiros, o que, por sua vez, repercutiu sobre a demanda nacional por lazer e viagens a partir de meados dos anos 80, considerando-se que, em face da crise, boa parte dos consumidores turísticos prioriza gastos essenciais. O comportamento descendente da taxa de crescimento do fluxo turístico para a Capital pode ser justificado, adicionalmente, por fatores endógenos à Bahia. O declínio observado na indústria de transformação, principal setor produtivo do Estado – o crescimento médio do PIB industrial foi de apenas 0,8% entre 1985 e 1990 – teve reflexos diretos na atividade turística, contribuindo para o desaquecimento do segmento do turismo de

negócios, e indiretos, reduzindo a geração de impostos e levando ao enxugamento dos recursos públicos. Assim, diminuíram as inversões na infra-estrutura urbana e turística da Capital – pavimentação das vias, segurança pública, limpeza urbana, saneamento, sinalização turística, *marketing* turístico – suportes fundamentais ao desempenho do turismo (QUEIROZ, 1997, p. 55). No que se refere às despesas específicas da Bahiatursa com promoções turísticas, em 1990 os investimentos caíram, em termos reais, para 17,4% do total gasto em 1985 (Tabela 48).

TABELA 47
Taxa de crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) Bahia e do fluxo turístico de Salvador, Bahia – 1975/1990

Período	Crescimento do PIB* em %	Crescimento do Fluxo Turístico** (%)		
		Nacional	Internacional	Total
1975/80	9,4	6,0	4,0	5,8
1975/85	6,0	4,7	5,6	5,4
1980/85	2,8	4,8	7,1	5,0
1975/90	4,4	2,7	4,6	2,9
1980/90	2,0	0,9	4,5	1,2
1985/90	1,3	-2,8	1,9	-2,4

Fonte: Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia – SEI; Bahiatursa.

* *Dados fornecidos pela SEI.

** Dados fornecidos pela Bahiatursa.

TABELA 48
Evolução das despesas com promoções turísticas da Bahiatursa

Anos	Despesas em US\$ 1.000	Índice para 1985 = 100
1985	2.583	100,00
1986	2.288	88,58
1987	943	36,51
1988	873	33,80
1989	478	18,50
1990	450	17,42
1991	4.835	187,18
1992	8.149	315,48

Fonte: SICT/Bahiatursa, PRODETUR, 1992.

Esse cenário desfavorável ao turismo levou Salvador a apresentar, em 1990, o pior resultado, em termos de fluxo e receita turística, desde os anos de 1983 e 1984 (Tabela 49). Sem dúvida, a crise econômica teve papel fundamental no desaquecimento da atividade no País como um todo, mas a atuação dos organismos responsáveis pela gestão institucional do turismo na Bahia foi também pouco expressiva no período. Conforme Paulo Gaudenzi,

chegou-se mesmo a cogitar a extinção da Bahiatursa em 1990, tendo ele próprio, em pronunciamento à imprensa, defendido a manutenção da Empresa de Turismo da Bahia e referido “a existência de rumores indicando que além da extinção deste órgão as atividades do turismo no Estado seriam exercidas por um departamento na Secretaria da Indústria Comércio e Turismo” (CORREIO, 1990 *apud* GAUDENZI, 1999, p. 64). É importante observar que, apesar da inserção do nome turismo na sua sigla, a Secretaria da Indústria Comércio e Turismo, à qual o Sistema Estadual de Turismo continuava hierarquicamente subordinado, não possuía nem mesmo uma estrutura interna específica para a atividade (BAHIA, 1993, p. 75). Além disso, o retorno à condição de departamento, que vigorara até 1970, seria um retrocesso na gestão institucional do turismo no Estado.

Os problemas vivenciados pelo aparato institucional do Estado refletiram-se também na gestão municipal do turismo de Salvador. Nesse período, a EMTURSA esteve mais direcionada à organização do Carnaval e ao acompanhamento de projetos atrelados ao turismo desenvolvidos pela administração Mário Kértész na Prefeitura Municipal. Dentre esses, podem-se citar, em 1988, as obras da Casa do Olodum no Pelourinho, um projeto a cargo da arquiteta Lina Bo Bardi e sob a responsabilidade direta da Prefeitura Municipal do Salvador e da Fundação Gregório de Mattos. A recuperação da sede do bloco afro, entretanto, integrava um programa mais amplo de Recuperação do Centro Histórico, que não conseguiu se viabilizar completamente na oportunidade. As obras da Casa do Olodum foram concluídas em 1990, quando o músico americano Paul Simon financiou o restante da construção (GOTTSCHALL, 1996, p. 66).

Apesar de toda essa conjuntura desfavorável ao turismo, a Empresa de Turismo da Bahia organizou, ainda em 1988, duas atividades turísticas relevantes, objetivando uma maior captação de visitantes para a Bahia. A primeira refere-se ao *XII El Mercado*, o maior encontro de turismo da América Latina, realizado, pela primeira vez no Brasil, na cidade do Salvador. Esse evento reuniu mais de 700 agentes e operadores de viagem de todo o mundo, tendo incluído na sua programação uma ampla atividade de divulgação da cidade e localidades adjacentes. A segunda foi a promoção, pela Bahiatursa, de *workshops* em cinco municípios - Bauru, Campinas, São José dos Campos, São José do Rio Preto e Ribeirão Preto - do Estado de São Paulo, maior pólo emissor de turistas para a Bahia, visando à conquista de novos mercados, além dos tradicionalmente trabalhados (FUNDAÇÃO C., 1991, p. 37).

TABELA 49
Fluxo e receita global de turistas, segundo residência permanente - Salvador – 1981/1990

Ano	Número de Turistas			Receita Gerada (em US\$ Mil)		
	Nacionais	Estrang.	Total	Nacionais	Estrang.	Total
1981	784.752	39.398	824.150	138.188	14.595	152.783
1982	793.815	44.501	838.316	138.931	16.574	155.505
1983	898.756	60.804	959.560	155.413	22.643	178.056
1984	939.129	80.002	1.019.131	159.577	29.501	189.078
1985	993.730	90.203	1.083.933	167.928	33.063	200.991
1986	1.230.729	109.403	1.340.132	208.647	40.245	248.892
1987	1.122.912	101.501	1.224.413	189.672	37.195	226.867
1988	980.200	97.600	1.077.800	164.532	35.513	200.045
1989	1.034.998	117.523	1.152.521	168.225	45.969	214.194
1990	859.910	99.201	959.111	143.888	35.168	179.056

Fonte: Bahiatursa.

4.3.5. Subsídios à gestão estadual do turismo inaugurada em 1991

Nos últimos anos da administração estadual principiada em 1987, em meio ao desaquecimento verificado no turismo baiano, foram produzidos dois estudos para subsidiar o planejamento turístico da nova gestão a iniciar-se em 1991, nos quais já se traçavam diretrizes para a atuação pública nessa atividade.

O primeiro estudo, *Turismo em Salvador*, realizado pela Fundação Centro de Projetos e Estudos (CPE) e publicado em 1989, propunha-se a fornecer um perfil da atividade turística na Capital baiana e a indicar, “com base em propostas de estudiosos e empresários” (BURMAN; PROSERPIO, 1989, p. 11), ações necessárias para estimular o seu crescimento. Partindo do pressuposto de que a “atividade turística em Salvador não vinha crescendo de forma significativa, aproveitando pouco do desenvolvimento do turismo observado em nível mundial”, e considerando que a cidade dispunha de um parque hoteleiro bem equipado, com grande potencial de crescimento, mas que naquele instante apresentava uma taxa de ocupação baixa, uma vez que bastante sazonal, Burman e Proserpio fizeram as seguintes recomendações para os gestores públicos:

- Desenvolvimento de uma ação conjunta entre o governo do Estado e a iniciativa privada objetivando a conquista do mercado externo – as pesquisas efetuadas pela Bahiatursa constatavam ser o segmento de turistas estrangeiros o de mais elevado gasto médio

individual. Para tanto, fazia-se necessário ampliar os vôos internacionais diretos partindo de Salvador, que, então, ligava-se diretamente apenas a Frankfurt e Miami (vôos regulares com frequência de uma vez por semana); ofertar pacotes promocionais em vôos diretos especiais (*charters*) e a preços mais acessíveis; revisar as tarifas aéreas estabelecidas no país de forma a torná-las mais competitivas; intensificar a promoção no exterior.

- Realização de um trabalho com vistas ao incremento do mercado turístico em geral (segmentos doméstico e internacional); ampliação das promoções e exploração de novas áreas de emissão de turistas, abarcando mercados novos, como o japonês, que, em 1988, havia representado sete milhões de turistas em viagens internacionais por todo o planeta. Sugeriu-se também fomentar o turismo com finalidade esportiva, com destaque para o golfe.

- Incentivo à criação de novas e variadas opções de apoio ao turismo, complementares à estrutura hoteleira. Para tanto, foram propostos: promoção de espetáculos no Teatro Castro Alves, mediante parceria entre os setores público e privado, e de esportes e passeios na Baía de Todos os Santos; construção de uma marina, como estímulo aos eventos náuticos; diversificação dos demais serviços de apoio turístico, como restaurantes, informações turísticas, centros de artesanato, e implantação de um *Convention Bureau*, instância especializada na captação de grandes congressos e feiras, contando com a participação de todos os segmentos ligados ao turismo.

- Realização de um trabalho de conscientização da população sobre a importância do turismo; ampliação das oportunidades de treinamento; atualização dos técnicos do setor público envolvidos com o turismo e das empresas atuantes na atividade; e incentivo à melhoria do suporte urbano necessário ao crescimento turístico, a exemplo do sistema de limpeza pública, segurança e transportes (ID., 1989, p. 35-40).

O segundo trabalho, *Salvador uma Alternativa Pós-Industrial*, realizado pela Secretaria da Indústria Comércio e Turismo, em parceria com a Universidade Federal da Bahia (Mestrado em Administração Pública), constituiu-se em um esforço de planejamento que envolveu não apenas o turismo, mas a cultura, o lazer e a alta tecnologia. Concluída em 1990, a proposta da SIC/UFBA retomou algumas das indicações do Plano de Turismo do Recôncavo, lançadas inicialmente pela equipe liderada por Rômulo Almeida, e efetuou

novas proposições para essa atividade, construindo toda uma estratégia de ação governamental.

A equipe responsável pelo trabalho *Salvador Uma Alternativa Pós-Industrial*⁶³, identificando diferenças entre o momento da realização do PTR, na década de 70, quando as dificuldades para se atingir o mercado internacional impuseram que se priorizasse o turismo doméstico, e os anos 90, que estavam sendo iniciados, indicou o desenvolvimento dos mercados externo e interno como metas a serem perseguidas paralelamente. Nesse trabalho, reconhecendo-se a Região Nordeste como a grande privilegiada na expansão descentralizadora já vislumbrada para o turismo nacional, construiu-se um cenário para o ano 2000, com base em estimativas de 1990, no qual o Nordeste, que à época recebia 14% do fluxo de turistas que vinham ao Brasil, passaria a acolher 40% do total de visitantes da nação (SUAREZ, 1990, p. 67-69).

Relativamente à economia estadual, previu-se que, se essa conseguisse manter uma taxa de crescimento de 7% ao ano, o turismo chegaria em 2000 respondendo por 14,3% do PIB baiano e empregando 8,0% da população economicamente ativa. Foi ressaltada, entretanto, a necessidade de profundas transformações na atividade turística, considerada ainda incipiente no Estado. Propunha-se, em linhas gerais, transformar a Bahia em “um efetivo portão de entrada de porte internacional”, o que implicava um reordenamento de vôos internacionais e, assim, a ampliação do aeroporto Dois de Julho. Indicava-se, também, a interiorização do turismo baiano, tendo por bases o Recôncavo e as regiões de Cabrália-Porto Seguro, e de Lençóis, na Chapada Diamantina. Pretendia-se vincular o turismo rodoviário interno dessas três áreas baianas com Maceió (Alagoas) e fomentar o turismo nordestino, reforçando a Bahia como portão de entrada. Ainda dentro da estratégia de interiorização, foram cogitados um tratamento especial para a região do São Francisco e a construção de cassinos no Polígono das Secas; neste último caso, a concretização da proposta encontrava-se na dependência da liberação do jogo no País (ID., 1990, 69-70).

⁶³ A equipe, coordenada por Marcus Alban, professor do Mestrado em Administração Pública da UFBA e, à época, funcionário do Departamento da Indústria e Comércio da SICT, foi formada por Lúcia Aquino de Queiroz, naquele instante estudante do mestrado e funcionária do mesmo departamento, Maria Emília Ribeiro Galasso e Rosanita Ferreira Baptista, as duas últimas, naquele momento, funcionárias da Secretaria.

Ainda que a estratégia para o turismo baiano fosse de descentralização, contava-se com a possibilidade de que Salvador permaneceria como um expressivo pólo turístico estadual, agregando e distribuindo fluxos para o interior do Estado. Entretanto, para o exercício desse papel fazia-se necessário ampliar o potencial atrativo da Capital, através, dentre outros elementos, da concepção de uma nova *Política de Lazer e Cultura*. Essa política foi sistematizada em algumas linhas globais de ação, que compreendiam: reestruturação e ampliação do Centro de Convenções; implantação do projeto do parque do aeroclube, incluindo a construção de um equipamento urbano para grandes espetáculos; recuperação do Teatro Castro Alves; edificação de um grande centro de cultura e lazer nas proximidades do Bonfim; transformação do Liceu de Artes e Ofícios em uma escola aberta de arte; criação, no DESENBANCO, de linhas de crédito para empreendimentos de lazer e cultura; implantação da BA-099, ligando Salvador a Maceió pelo litoral, dentro de um plano de desenvolvimento turístico do Litoral Norte; elaboração de um plano de turismo e lazer náutico para a Baía de Todos os Santos, e implantação de parques ecológicos, como Abaeté e Praia do Forte, dentre outras (ID., 1990, p. 73-74).

O grupo da SICT/UFBA indicou ainda como imprescindíveis à implementação da sua proposta algumas modificações no aparato institucional público voltado para o planejamento e fomento do turismo na Bahia, entre as quais a constituição de um novo marco que congregasse, em “uma única secretaria forte”, não só as atividades ligadas ao turismo, à cultura e ao lazer - que deveriam se realizar de modo integrado - mas também aquelas relacionadas ao desenvolvimento urbano-ambiental (ID., 1990, p. 75-76).

Em síntese, podem-se identificar, ao longo dessas duas décadas (principais aspectos condensados no Quadro 14), movimentos cíclicos na gestão do turismo baiano. Assim, em atendimento às recomendações do BID, foi elaborado o primeiro planejamento estadual - o Plano de Turismo do Recôncavo - que incluiu entre suas proposições que se constituísse uma empresa gestora do turismo no Estado - até aquele momento a atividade estivera a cargo de um departamento - e se extinguisse o organismo encarregado de idêntica função na esfera municipal. A Bahiatursa, a princípio uma empresa voltada para o fomento à rede de hospedagem, sofreu efetivas transformações, passando a responder também pelas funções de promoção e planejamento; a SUTURSA, empresa gestora do turismo no município do Salvador, teve a sua extinção declarada.

A coincidência temporal entre a elaboração do primeiro plano turístico estadual e a expansão do setor industrial baiano freou os avanços do turismo, impedindo a viabilização integral do PTR. Entretanto, o modelo industrial teve alguns efeitos positivos relativamente à economia do turismo, possibilitando o avanço do segmento de negócios, ampliando a demanda turística (o fluxo turístico para a capital baiana apresentou crescimento de 62,6% se comparados os anos de 1981 e 1986) e atuando, juntamente com os incentivos fornecidos pela Embratur, como propulsor dos grandes hotéis que passaram a ser construídos no Estado, principalmente na orla de Salvador. Capitais externos foram atraídos para a Bahia e realizaram-se inversões turísticas, sobretudo na rede de hospedagem. A Emtur desempenhou papel expressivo na expansão de empreendimentos hoteleiros para o interior, assim como o Centro de Convenções para a captação do turismo de eventos, segmento também impulsionado pela industrialização.

A crise econômica nacional, deflagrada em princípios dos anos 80, e o desaquecimento do setor industrial local, verificado na segunda metade dessa década, inibiram o avanço do fluxo e dos investimentos turísticos na Bahia, assim como a ação dos organismos gestores, apesar da pequena trégua proporcionada pelo Plano Cruzado. A mudança no quadro político estadual acentuou esse cenário e levou a cogitar-se a extinção da Bahiatursa e a volta do Departamento de Turismo. Ainda durante o período de expansão da economia local, seguindo mais uma vez as recomendações do PTR, foi restabelecida a gestão municipal do turismo de Salvador, com a criação da EMTURSA, ao tempo em que a iniciativa privada constituía a primeira faculdade de turismo da Bahia, a FACTUR.

No decorrer de todo esse processo, o turismo esteve atrelado à Secretaria de Indústria e Comércio, que, em meados dos anos 80, incluiu o termo *turismo* na sua sigla, sem, entretanto, dispor de um setor/departamento responsável pela atividade. O Poder Público permaneceu como o principal agente promotor do turismo, embora o PTR recomendasse que o comando do processo passasse à iniciativa privada, com ampla participação de todos os segmentos sociais, inclusive dos organismos estaduais. A visão do turismo como indústria foi mantida, ainda que em alguns momentos outros elementos fossem incorporados ao planejamento da atividade.

Em meio à crise do turismo baiano foram realizados dois estudos visando subsidiar o planejamento estadual na gestão a ser iniciada em 1991, os quais, como será visto adiante, muito vieram a contribuir para a formulação das novas estratégias adotadas pelos gestores públicos,

principalmente daquelas originárias do governo do Estado.

QUADRO 14

O incremento da ação institucional no turismo baiano: 1971 a 1990

FASES	ACONTECIMENTOS DE MAIOR RELEVO	ÂMBITO ATUAÇÃO	DE
O Sistema de Turismo Estadual na primeira metade da década de 70	<p>O primeiro plano estadual de turismo – O Plano de Turismo do Recôncavo, de 1971. Valfrido Moraes da Silva assume a direção do DT.</p> <p>Lei n.º 2.930, de 15/05/1971 – criação, na estrutura da Secretaria da Indústria e Comércio (SIC), do Conselho Estadual de Turismo (CETUR) e da Coordenação de Fomento ao Turismo (CFT), órgão de planejamento; extinção do DT.</p> <p>A Bahiatursa, órgão executivo, passa a vincular-se à estrutura da SIC, ampliando suas funções com atuação nas áreas de recepção, hospedagem (pioneiramente inicia a classificação de hotéis), serviços diversos e recursos humanos – direção de Manoel Castro.</p> <p>Criação da campanha “Visite o NE” (1971), pela Comissão de Turismo Integrada do Nordeste – CTI-NE, implantada em 1970</p> <p>Decreto n.º 22.371, de 22/02/1973 – reorganiza a Hotéis da Bahia S A, Bahiatursa, alterando a sua razão social para Empresa de Turismo da Bahia S A – Bahiatursa, também vinculada à SIC. Permanecem a CFT e o CETUR.</p> <p>Decreto n.º 4.516, de 22/10/1973 – extingue a SUTURSA e cria, como órgão integrante da Secretaria Municipal de Educação e Cultura, o Departamento de Folclore, Festas Populares, Certames e Esportes.</p> <p>Fase de construção de grandes hotéis em Salvador e equipamentos de hospedagem no interior</p>	<p>Estadual, gestão de Antônio Magalhães</p> <p>Estadual, gestão de Antônio Magalhães</p> <p>Estadual, gestão de Antônio Magalhães</p> <p>Estadual, gestão de Antônio Magalhães</p> <p>Municipal, gestão de Clériston Andrade</p>	<p>Carlos</p> <p>Carlos</p> <p>Carlos</p> <p>Carlos</p> <p>de</p>
A ampliação do Sistema Estadual de Turismo com a constituição de novas empresas	<p>Criação da Empreendimentos Turísticos da Bahia S.A (Emtur) em 23/12/1976, na estrutura da SIC, com a finalidade de construir e promover a construção de hotéis no interior do Estado</p> <p>Lei n.º 3.575, de 14/07/1977 – autoriza a criação da sociedade de economia mista, a Bahia Convenções S.A (Conbahia), vinculada à SIC</p>	<p>Estadual, gestão de Roberto Santos</p> <p>Estadual, gestão de Roberto Santos</p>	<p>de</p> <p>de</p>
O Sistema Estadual de Turismo passa a ser referência nacional	<p>Unificação do comando político e administrativo das empresas estaduais de turismo – Bahiatursa, Emtur e Conbahia, sob a presidência de Paulo Gaudenzi; extinção da CFT e do CETUR - 1979.</p> <p>A Bahiatursa, além de agente executivo, assume as funções de planejamento</p> <p>Decreto Municipal n.º 6.985, de 1983 – criação do Grupo Executivo do Carnaval ligado à Coordenação de Desenvolvimento Cultural da Prefeitura do Salvador</p> <p>Criação do Programa Caminhos da Bahia pela Bahiatursa – interiorização do turismo – presidência de Paulo Gaudenzi</p> <p>Implantação da primeira Faculdade de Turismo da Bahia, 1984</p> <p>Criação da Empresa de Turismo de Salvador – EMTURSA; extinção do Grupo Executivo do Carnaval e implantação da Coordenação do Carnaval na estrutura da EMTURSA - 1986</p>	<p>Estadual, gestão de Antônio Magalhães</p> <p>Municipal, gestão de Mário Kértész</p> <p>Estadual, gestão de A. Carlos Magalhães</p> <p>Municipal, gestão de Mário Kértész</p>	<p>Carlos</p> <p>de</p> <p>de</p> <p>de</p>
Impactos das mudanças políticas e econômicas na gestão do turismo baiano	<p>Extinção da Emtur e Conbahia – 1987. A Bahiatursa, vinculada à Secretaria da Indústria Comércio e Turismo (SICT) incorporou o patrimônio e assumiu as funções desempenhadas por essas duas empresas</p> <p>Conjuntura nacional e local adversa ao turismo</p>	<p>Estadual, gestão de Waldir Pires</p>	<p>de</p>
Subsídios à gestão estadual do turismo inaugurada em 1991	<p>Confecção de trabalhos sugerindo diretrizes para o turismo baiano – Turismo em Salvador (Fundação CPE, 1989) e Salvador uma Alternativa Pós-industrial (SICT/UFBA, 1990)</p>	<p>Estadual, gestão de Nilo Coelho</p>	<p>de</p>

Fonte: Elaboração própria com base em pesquisa direta.