



UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ
INSTITUTO DE CIÊNCIAS DO MAR
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS
MARINHAS TROPICAIS

TATIANE RODRIGUES CARNEIRO

PLANEJAMENTO TURÍSTICO NA ZONA COSTEIRA:
PERCEPÇÃO DE IMPACTOS SOCIOAMBIENTAIS NA ROTA DAS EMOÇÕES

FORTALEZA

2022

TATIANE RODRIGUES CARNEIRO

PLANEJAMENTO TURÍSTICO NA ZONA COSTEIRA:
PERCEPÇÃO DE IMPACTOS SOCIOAMBIENTAIS NA ROTA DAS EMOÇÕES

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Marinhas Tropicais da Universidade Federal do Ceará, como requisito parcial para obtenção do título de Doutora em Ciências Marinhas Tropicais. Área de concentração: Análise de impactos ambientais da região costeira.

Orientador: Prof. Dr. Fábio de Oliveira Matos.

FORTALEZA

2022

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação
Universidade Federal do Ceará
Biblioteca Universitária

Gerada automaticamente pelo módulo Catalog, mediante os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

- C291p Carneiro, Tatiane Rodrigues.
Planejamento turístico na zona costeira: percepção de impactos socioambientais na Rota das Emoções /Tatiane Rodrigues Carneiro. – 2022.
277 f. : il. color.
- Tese (doutorado) – Universidade Federal do Ceará, Instituto de Ciências do Mar, Programa de Pós-Graduação em Ciências Marinhas Tropicais, Fortaleza, 2022.
Orientação: Prof. Dr. Fábio de Oliveira Matos.
1. Turismo. 2. Planejamento Turístico. 3. Rota das Emoções. 4. Meio Ambiente. 5. Percepçõesocioambiental. I. Título.

CDD 551.46

TATIANE RODRIGUES CARNEIRO

PLANEJAMENTO TURÍSTICO NA ZONA COSTEIRA:
PERCEPÇÃO DE IMPACTOS SOCIOAMBIENTAIS NA ROTA DAS EMOÇÕES

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Marinhas Tropicais da Universidade Federal do Ceará, como requisito parcial para obtenção do título de Doutora em Ciências Marinhas Tropicais. Área de concentração: Análise de impactos ambientais da região costeira.

Apresentada em: 07/07/2022

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Fábio de Oliveira Matos (Orientador)
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Prof. Dr. David Leonardo Bouças da Silva
Universidade Federal do Maranhão (UFMA)

Profa. Dra. Thays Regina Rodrigues Pinho
Universidade Federal do Maranhão (UFMA)

Profa. Dra. Luana Lima Bandeira Araújo
Governo do Estado do Ceará

Profa. Dra. Juliana Barroso de Melo
Universidade Federal do Ceará (UFC)

Aos meus pais, Tônico e Selma, e irmã,
Teiliane, por me mostrarem que através dos
estudos podemos mudar o mundo.

Ao meu esposo, Pacífico Neto, por seu amor e
conselhos que tanto me ajudaram nos
momentos mais difíceis.

AGRADECIMENTOS

O presente trabalho foi realizado com o apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001.

A Deus, por sempre estar ao meu lado, sendo meu abrigo e proteção; a força que me sustenta em meio aos desafios.

À Maria, minha mãezinha do céu, por interceder por mim e sempre guiar meus passos.

Ao meu esposo, Pacífico Neto, por seu auxílio nas pesquisas de campo em Jericoacoara e por seu amor, paciência e conselhos.

Aos meus pais, por toda sua dedicação e amor em todos os momentos de minha vida.

Ao meu orientador, professor Fábio, por sua disponibilidade, atenção, paciência, auxílio e conselhos valiosos durante a realização deste trabalho.

Aos professores do doutorado, por compartilharem seus conhecimentos, tão importantes para meu crescimento profissional e acadêmico.

Aos colegas que fiz ao longo do doutorado, por dividirem angústias e ansiedades, medos e dúvidas, que me fizeram crescer ao longo da realização deste trabalho.

Ao amigo Tiago, pelos incentivos de sempre, por sua amizade e por confiar em mim, mesmo quando nem eu mesma acredito.

À amiga Ana Lourdes, por seu valioso auxílio com as pesquisas de campo em Barreirinhas e por sua amizade.

À Rosângela e sua filha, Clara, pelo valioso auxílio com as pesquisas de campo em Parnaíba.

À articuladora do escritório regional norte SEBRAE, Suilany Teixeira, pela disponibilidade em responder à entrevista, tão relevante para esta pesquisa.

Ao presidente do Conselho Comunitário de Jericoacoara, Amarildo Marques, pela disponibilidade em responder à entrevista.

Ao presidente da Associação de Guias de Barreirinhas, Josiel, pela disponibilidade em responder à entrevista.

Aos gestores de Jijoca de Jericoacoara, Parnaíba e Barreirinhas, pela disponibilidade em responder às entrevistas, tão importantes para esta pesquisa.

Aos moradores e turistas de Jericoacoara, Parnaíba e Barreirinhas, por sua disponibilidade em responder aos questionários que foram essenciais para a elaboração desta pesquisa.

E a todos que, direta ou indiretamente, contribuíram para a construção deste trabalho.

RESUMO

O turismo é uma atividade econômica capaz de gerar impactos positivos a uma localidade, mas também pode gerar impactos negativos quando não é realizado da maneira adequada, ou seja, partindo-se de um planejamento que envolva as comunidades tradicionais, os turistas e os gestores. A Rota das Emoções, objeto de estudo da presente pesquisa, é uma rota turística cuja proposta é que o turista conheça, em uma mesma viagem, três Estados do nordeste brasileiro e três principais atrativos turísticos, a saber: no Ceará, a vila de Jericoacoara; no Piauí, o Delta do Parnaíba; e no Maranhão, os Lençóis Maranhenses. Desta forma, este estudo busca analisar a relação existente entre o planejamento turístico e a percepção de impactos socioambientais na zona costeira da Rota das Emoções, identificar os principais impactos socioambientais presentes nos principais destinos da Rota, conhecer a percepção dos moradores, turistas e gestores dos principais destinos da Rota das Emoções acerca do turismo ali realizado, bem como compreender como o planejamento e as políticas públicas voltadas para turismo estão relacionados à percepção de impactos socioambientais da zona costeira da Rota das Emoções e propor alternativas sustentáveis para o planejamento integrado do turismo na zona costeira da Rota das Emoções. A pesquisa é predominantemente qualitativa com viés quantitativo e dividiu-se em quatro etapas: i) realização de levantamento bibliográfico e documental; ii) realização de pesquisa de campo com observação *in loco* e aplicação de 303 questionários, assim divididos: 150 questionários aplicados aos moradores (50 foram aplicados aos moradores da vila de Jericoacoara, 50 aos de Parnaíba e outros 50 aos de Barreirinhas), 150 questionários aplicados aos turistas (50 aos turistas da vila de Jericoacoara, 50 aos de Parnaíba e outros 50 aplicados aos de Barreirinhas) e 3 questionários aplicados aos gestores (um com o gestor da vila de Jericoacoara, um com o gestor da Parnaíba e um com o gestor de Barreirinhas); iii) tabulação dos dados obtidos em campo; e iv) elaboração dos resultados. Como resultados pode-se afirmar que os moradores da vila de Jericoacoara, de Parnaíba e de Barreirinhas, na sua maioria, percebem como importante a preservação do meio ambiente, e que o principal benefício do turismo para a sua localidade é a geração de empregos e renda para os moradores; porém, segundo eles, ainda há muito o que melhorar no que tange a qualidade ambiental nos três destinos, uma vez que a educação ambiental foi apontada como forma para melhorar a qualidade ambiental nessas localidades. Já no que tange os turistas, pode-se afirmar que os da vila de Jericoacoara possuem um bom conhecimento acerca do turismo sustentável e, apesar de considerarem o turismo na vila bom, ainda entendem que ali não ocorre de forma ideal, apontando as falhas encontradas, como a falta de ações de educação ambiental por parte dos moradores. Em relação ao conhecimento da Rota das Emoções, a maioria ainda não conhece, mas se mostrou interessada em visitar. Já os turistas de Parnaíba e Barreirinhas percebem a importância do meio ambiente para o turismo e têm certo grau de conscientização ambiental, mas que ainda precisa ser melhorado por meio de campanhas de educação ambiental. Eles, na sua maioria, já tinham ouvido falar da Rota das Emoções, ainda que não conheçam ela de forma completa, denotando que a Rota precisa de maior integração e planejamento. Ao final foram apresentadas algumas propostas sustentáveis para a integração dos destinos da Rota das Emoções.

Palavras-chave: Turismo. Planejamento turístico. Meio ambiente. Rota das Emoções. Percepção socioambiental.

ABSTRACT

Tourism is an economic activity capable of generating positive impacts on a locality, but it can also generate negative impacts when it is not carried out properly, that is, based on planning that involves traditional communities, tourists and managers. The Rota das Emoções, object of study of the present research, is a tourist route whose proposal is that the tourist knows, in the same trip, three states of the Brazilian northeast and three main tourist attractions, namely: in Ceará, the village of Jericoacoara; in Piauí, the Parnaíba Delta; and in Maranhão, the Lençóis Maranhenses. Thus, this study seeks to analyze the relationship between tourism planning and the perception of socio-environmental impacts in the coastal zone of the Rota das Emoções, to identify the main socio-environmental impacts present in the main destinations of the Route, to know the perception of residents, tourists and managers of the main destinations of the Rota das Emoções about the tourism carried out there, as well as understanding how the planning and public policies aimed at tourism are related to the perception of socio-environmental impacts of the coastal zone of the Rota das Emoções and proposing sustainable alternatives for the integrated planning of tourism in the region. coastal area of the Route of Emotions. The research is predominantly qualitative with a quantitative bias and was divided into four stages: i) carrying out a bibliographic and documentary survey; ii) conducting field research with on-site observation and application of 303 questionnaires, divided as follows: 150 questionnaires applied to residents (50 were applied to residents of Jericoacoara, 50 to Parnaíba and another 50 to Barreirinhas), 150 questionnaires applied to tourists (50 to tourists from the village of Jericoacoara, 50 to those from Parnaíba and another 50 applied to those from Barreirinhas) and 3 questionnaires applied to managers (one with the manager of the village of Jericoacoara, one with the manager of Parnaíba and one with the manager of Barreirinhas); iii) tabulation of data obtained in the field; and iv) elaboration of results. As a result, it can be said that the residents of the village of Jericoacoara, Parnaíba and Barreirinhas, for the most part, perceive the preservation of the environment as important, and that the main benefit of tourism for their locality is the generation of jobs and income for residents; however, according to them, there is still much to improve in terms of environmental quality in the three destinations, since environmental education was identified as a way to improve environmental quality in these locations. Regarding tourists, it can be said that those from the village of Jericoacoara have a good knowledge of sustainable tourism and, despite considering tourism in the village to be good, they still understand that it does not occur there in an ideal way, pointing out the flaws found. , such as the lack of environmental education actions by the residents. Regarding the knowledge of the Rota das Emoções, most of them still don't know it, but they were interested in visiting it. On the other hand, tourists from Parnaíba and Barreirinhas perceive the importance of the environment for tourism and have a certain degree of environmental awareness, but that still needs to be improved through environmental education campaigns. Most of them had already heard about the Route of Emotions, even though they do not know it completely, denoting that the Route needs greater integration and planning. At the end, some sustainable proposals were presented for the integration of the destinations of the Route of Emotions.

Keywords: Tourism. Tour planning. Environment. Route of Emotions. Socio-environmental perception.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Distâncias dos principais destinos da Rota	24
Figura 2 - Vila de Jericoacoara em 1984	26
Figura 3 - Delta do Parnaíba.....	28
Figura 4 - Município de Barreirinhas e rio Preguiças	29
Figura 5 - Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses.....	29
Figura 6 - Representação dos principais conceitos da pesquisa	40
Figura 7 - Duna do pôr do sol.....	81
Figura 8 - Lagoa do Paraíso.....	81
Figura 9 - Lagoas interdunares	82
Figura 10 - Mangue Seco	82
Figura 11 - Cavalo-marinho	83
Figura 12 - Praça de Jericoacoara.....	84
Figura 13 - Pedra furada	84
Figura 14 - Praia de Jericoacoara	85
Figura 15 - Praia da Preda do Sal	85
Figura 16 - Lagoa do Portinho.....	86
Figura 17 - Porto das Barcas e Parque das Ruínas	87
Figura 18 - Museu do Mar do Delta do Parnaíba	87
Figura 19 - Ilha do Caju.....	88
Figura 20 - Revoada dos Guarás no Delta do Parnaíba.....	88
Figura 21 - Rio Preguiças e sua orla.....	89
Figura 22 - Mandacaru	89
Figura 23 - Farol de Mandacaru	90
Figura 24 - Praia de Caburé.....	90
Figura 25 - Lagoa Azul.....	91
Figura 26 - Lagoa Bonita.....	91
Figura 27 - Lagoa do Peixe.....	92
Figura 28 - Lagoa da Esperança	92
Figura 29 - Aumento de visitação nas UC's federais	94
Figura 30 - Placa acesso restrito a veículos autorizados na entrada da vila	99
Figura 31 - Final de tarde na duna do pôr do sol.....	100
Figura 32 - Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses.....	102
Figura 33 - Veículos dentro do Parque Nacional de Jericoacoara.....	112
Figura 34 - Esgotos lançados na via	113
Figura 35 - Turistas no final da tarde na duna do pôr do sol.....	113
Figura 36 - Construções na vila de Jericoacoara	114
Figura 37 - Ocupação da faixa de praia por restaurantes	115
Figura 38 - Empreendimentos hoteleiros na vila de Jericoacoara.....	115
Figura 39 - Descaraterização da paisagem em Jericoacoara (antes/depois).....	116
Figura 40 - Barraca e restaurante dentro da Lagoa do Paraíso	117
Figura 41 - Lixo na praia da Pedra do Sal e na Lagoa do Portinho.....	119
Figura 42 - Lixo nas ruas do entorno do Porto das Barcas.....	119
Figura 43 - Barracas de praia e outras construções na praia da Pedra do Sal	120
Figura 44 - Embarcações no Delta do Parnaíba	121

Figura 45 - Processo de periferização em Barreirinhas	123
Figura 46 - Comércio e serviços no centro de Barreirinhas	123
Figura 47 - Vazamento de esgoto para o rio Preguiças	124
Figura 48 - Cobertura de saneamento na Beira Rio e na periferia de Barreirinhas	124
Figura 49 - Construções nas margens do rio Preguiças	125
Figura 50 - Massificação do turismo no PNLN	125
Figura 51 - Carros transitando e estacionados sobre as dunas de Barreirinhas	126
Figura 52 - Manifestação em defesa do meio ambiente em Jericoacoara	131
Figura 53 - Praça em Parnaíba	133
Figura 54 - Porto das Barcas e seus atrativos	133
Figura 55 - Natureza do Delta do Parnaíba	134
Figura 56 - Bares e restaurantes na Beira Rio	135
Figura 57 - Praças de Barreirinhas	135
Figura 58 - Placa incentivando a preservação do meio ambiente	136

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 - Localização da Rota das Emoções	22
Mapa 2 - Localização da área de estudo	24
Mapa 3 - Localização das principais Unidades de Conservação da Rota das Emoções	96
Mapa 4 - Parque Nacional de Jericoacoara	98
Mapa 5 - Localização do PNLN	101
Mapa 6 - APA e RESEX do Delta do Paranaíba.....	104

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Naturalidade dos moradores.....	158
Gráfico 2 - Motivações que levam os residentes a gostar de morar na vila	158
Gráfico 3 - Principal atrativo da Rota na opinião dos moradores que a conhecem.....	159
Gráfico 4 - Qual a sua opinião acerca do turismo em Jericoacoara, por quê?.....	159
Gráfico 5 - Impactos positivos do turismo	160
Gráfico 6 - Impactos negativos do turismo	160
Gráfico 7 - Na sua opinião, o turismo em Jericoacoara é sustentável? Justifique.....	161
Gráfico 8 - Principais alterações ao longo dos anos na vila de Jericoacoara	162
Gráfico 9 - Como você avalia as políticas públicas de turismo na vila? Justifique.	163
Gráfico 10 - O que pode ser feito para melhorar a qualidade ambiental em Jericoacoara	164
Gráfico 11 - Naturalidade dos Moradores de Parnaíba	166
Gráfico 12 - Motivações que levam os residentes a gostar de morar em Parnaíba	166
Gráfico 13 - Principal atrativo da Rota na opinião dos moradores de Parnaíba.....	167
Gráfico 14 - Qual a sua opinião acerca do turismo em Parnaíba, por quê?.....	167
Gráfico 15 - A importância do turismo para a economia local	168
Gráfico 16 - Impactos positivos do turismo	168
Gráfico 17 - Impactos negativos do turismo	169
Gráfico 18 - Na sua opinião, o turismo em Parnaíba é sustentável? Justifique.....	169
Gráfico 19 - Principais alterações ao longo dos anos em Parnaíba	170
Gráfico 20 - Como você avalia as políticas públicas de turismo em Parnaíba? Justifique. ...	171
Gráfico 21 - O que pode ser feito para melhorar a qualidade ambiental em Parnaíba	172
Gráfico 22 - Naturalidade dos Moradores de Barreirinhas	174
Gráfico 23 - Motivações que levam os residentes a gostar de morar em Barreirinhas	174
Gráfico 24 - Principal atrativo da Rota na opinião dos moradores de Barreirinhas.....	175
Gráfico 25 - Qual a sua opinião acerca do turismo em Barreirinhas, por quê?.....	175
Gráfico 26 - A importância do turismo para a economia local	176
Gráfico 27 - Impactos positivos do turismo	176
Gráfico 28 - Impactos negativos do turismo	177
Gráfico 29 - Na sua opinião, o turismo em Barreirinhas é sustentável? Justifique.	177
Gráfico 30 - Principais alterações ao longo dos anos em Barreirinhas	178
Gráfico 31 - Você sabe o que é o voucher digital barreirinhas?.....	179
Gráfico 32 - Você concorda com a privatização do PNLN? Justifique.....	179
Gráfico 33 - Como você avalia as políticas públicas de turismo em Barreirinhas? Justifique.	180
Gráfico 34 - O que pode ser feito para melhorar a qualidade ambiental em Barreirinhas	181
Gráfico 35 - Porque decidiu visitar a Vila de Jericoacoara?	184
Gráfico 36 - Qual é o principal atrativo turístico de Jericoacoara?	184
Gráfico 37 - Você já ouviu falar da Rota das Emoções?.....	185
Gráfico 38 - Você conhece a Rota das Emoções?.....	185
Gráfico 39 - O que mais chamou a atenção na rota?.....	186
Gráfico 40 - Justifique sua resposta.....	186
Gráfico 41 - Impactos positivos do turismo em Jericoacoara	187
Gráfico 42 - Impactos negativos do turismo em Jericoacoara.....	188
Gráfico 43 - Na sua opinião, o turismo realizado em Jericoacoara é sustentável?.....	188

Gráfico 44 - Justifique sua resposta.....	189
Gráfico 45 - Quais as principais alterações percebidas ao longo dos anos?.....	190
Gráfico 46 - Você concorda com a taxa de turismo sustentável?.....	190
Gráfico 47 - Na sua opinião, os turistas respeitam o meio ambiente?.....	191
Gráfico 48 - Qual a sua opinião sobre as políticas públicas de turismo em Jericoacoara?	191
Gráfico 49 - O que poderia ser feito para melhorar a qualidade ambiental da vila.....	192
Gráfico 50 - Porque decidiu visitar Parnaíba?.....	194
Gráfico 51 - Qual é o principal atrativo turístico de Parnaíba?	194
Gráfico 52 - Você já ouviu falar da Rota das Emoções?.....	195
Gráfico 53 - Você conhece a Rota das Emoções?	195
Gráfico 54 - O que mais chamou a atenção na rota?	196
Gráfico 55 - Justifique sua resposta.....	196
Gráfico 56 - Impactos positivos turismo em Parnaíba	197
Gráfico 57 - Impactos negativos do turismo em Parnaíba	198
Gráfico 58 - Na sua opinião, o turismo realizado em Parnaíba é sustentável?.....	198
Gráfico 59 - Justifique sua resposta.....	199
Gráfico 60 - Quais as principais alterações percebidas em Parnaíba ao longo dos anos?.....	200
Gráfico 61 - Na sua opinião, os turistas de Parnaíba respeitam o meio ambiente?.....	200
Gráfico 62 - Qual a sua opinião sobre as políticas públicas de turismo em Parnaíba?	201
Gráfico 63 - O que poderia ser feito para melhorar a qualidade ambiental em Parnaíba.....	202
Gráfico 64 - Porque decidiu visitar Barreirinhas?	204
Gráfico 65 - Qual é o principal atrativo turístico de Barreirinhas?	204
Gráfico 66 - Você já ouviu falar da Rota das Emoções?.....	205
Gráfico 67 - Você conhece a Rota das Emoções?	205
Gráfico 68 - O que mais chamou a atenção na rota?	206
Gráfico 69 - Justifique sua resposta.....	206
Gráfico 70 - Impactos positivos do turismo em Barreirinhas.....	207
Gráfico 71 - Impactos negativos do turismo em Barreirinhas.....	208
Gráfico 72 - Na sua opinião, o turismo realizado em Barreirinhas é sustentável?.....	208
Gráfico 73 - Justifique sua resposta.....	209
Gráfico 74 - Quais as principais alterações percebidas em Barreirinhas ao longo dos anos?	209
Gráfico 75 - Você concorda com a privatização do PNLM?	210
Gráfico 76 - Concorda com a concessão do PNLM? Justifique.....	210
Gráfico 77 - Na sua opinião os turistas de Barreirinhas respeitam o meio ambiente?	211
Gráfico 78 - Qual a sua opinião sobre as políticas públicas de turismo em Barreirinhas?	212
Gráfico 79 - O que poderia ser feito para melhorar a qualidade ambiental em Barreirinhas .	213

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Etapas metodológicas da pesquisa	36
Quadro 2 - Locais visitados e aplicação de questionários	37
Quadro 3 - Síntese das unidades geomorfológicas da planície costeira do Piauí.....	74
Quadro 4 - Quadro resumo das características ambientais.....	78
Quadro 5 - Unidades de Conservação mais visitadas de 2019	95
Quadro 6 - Parques Nacionais mais visitados em 2019	95
Quadro 7 - População da Vila de Jericoacoara.....	98
Quadro 8 - Aspectos positivos e negativos do turismo	129
Quadro 9 - Perfil Socioeconômico dos Moradores na Vila de Jericoacoara.....	157
Quadro 10 - Perfil Socioeconômico dos Moradores de Parnaíba.....	165
Quadro 11 - Perfil Socioeconômico dos Moradores de Barreirinhas.....	173
Quadro 12 - Perfil Socioeconômico dos turistas na Vila de Jericoacoara.....	182
Quadro 13 - Perfil Socioeconômico dos turistas em Parnaíba	193
Quadro 14 - Perfil Socioeconômico dos turistas em Barreirinhas.....	203
Quadro 15 - Diagnóstico do município de Jericoacoara através da matriz SWOT	221
Quadro 16 - Diagnóstico do município de Parnaíba através da matriz SWOT.....	222
Quadro 17 - Diagnóstico do município de Barreirinhas através da matriz SWOT	223
Quadro 18 - Propostas sustentáveis para a integração dos destinos da Rota das Emoções....	225

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	17
1.1	Objetivos.....	20
1.2	A Rota das Emoções: localização e delimitação da área de estudo.....	21
2	REFERENCIAL TEÓRICO-METODOLÓGICO	30
2.1	Metodologia.....	30
2.1.1	<i>A Teoria das Representações Sociais</i>	<i>31</i>
2.1.2	<i>A Teoria da Complexidade e da Racionalidade</i>	<i>33</i>
2.1.3	<i>Classificação da pesquisa</i>	<i>35</i>
2.2	Referencial teórico.....	38
2.2.1	<i>Turismo e Planejamento Regional.....</i>	<i>40</i>
2.2.2	<i>Desenvolvimento sustentável e turismo</i>	<i>46</i>
2.2.3	<i>Impactos na zona costeira e percepção ambiental</i>	<i>56</i>
3	CARACTERIZAÇÃO AMBIENTAL DA ROTA DAS EMOÇÕES.....	68
3.1	Caracterização ambiental dos principais municípios que compõem a Rota das Emoções	68
3.1.1	<i>Jijoca de Jericoacoara</i>	<i>69</i>
3.1.2	<i>Parnaíba</i>	<i>72</i>
3.1.3	<i>Barreirinhas</i>	<i>75</i>
3.1.4	<i>Quadro Resumo das Características ambientais da área de estudo</i>	<i>78</i>
4	O TURISMO E OS PRINCIPAIS IMPACTOS SOCIOAMBIENTAIS NA ROTA DAS EMOÇÕES	80
4.1	Os principais atrativos turísticos da Rota das Emoções	80
4.1.1	<i>Jijoca de Jericoacoara</i>	<i>80</i>
4.1.2	<i>Parnaíba</i>	<i>85</i>
4.1.3	<i>Barreirinhas</i>	<i>88</i>
4.2	O turismo nas Unidades de Conservação da Rota das Emoções.....	92
4.2.1	<i>O turismo no Parque Nacional de Jericoacoara</i>	<i>97</i>
4.2.2	<i>O turismo no Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses</i>	<i>100</i>
4.2.3	<i>O turismo na APA e RESEX do Delta do Parnaíba.....</i>	<i>103</i>
4.3	Os principais impactos socioambientais do turismo na Rota das Emoções	107
4.3.1	<i>Impactos negativos do turismo na Rota das Emoções</i>	<i>108</i>
4.3.1.1	<i>Vila de Jericoacoara.....</i>	<i>112</i>
4.3.1.2	<i>Parnaíba</i>	<i>118</i>
4.3.1.3	<i>Barreirinhas</i>	<i>121</i>
4.3.2	<i>Impactos socioambientais positivos gerados pelo turismo</i>	<i>127</i>
4.3.2.1	<i>Vila de Jericoacoara.....</i>	<i>130</i>
4.3.2.2	<i>Parnaíba</i>	<i>132</i>
4.3.2.3	<i>Barreirinhas</i>	<i>134</i>

5	POLÍTICAS PÚBLICAS DE TURISMO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL	137
5.1	Políticas públicas de turismo: alguns conceitos e aspectos relevantes.....	137
5.2	As Políticas Públicas de Turismo no Brasil.....	140
5.2.1	<i>Os Planos Nacionais de Turismo</i>	142
5.2.1.1	Plano Nacional de Turismo (2003-2007)	142
5.2.1.2	Plano Nacional de Turismo (2007-2010)	143
5.2.1.3	Plano Nacional de Turismo (2013-2016)	145
5.2.1.4	Plano Nacional de Turismo (2018-2022)	146
5.3	As Políticas Públicas de Turismo no Nordeste.....	147
5.3.1	<i>Os Programas Regionais de Desenvolvimento do Turismo</i>	148
5.4	Políticas de turismo de base local e regional	152
6	O TURISMO E A PERCEPÇÃO AMBIENTAL NA ROTA DAS EMOÇÕES	156
6.1	A percepção dos moradores.....	156
6.1.1	<i>A percepção dos moradores da Vila de Jericoacoara</i>	156
6.1.2	<i>A percepção dos moradores de Parnaíba.....</i>	165
6.1.3	<i>A percepção dos moradores de Barreirinhas.....</i>	172
6.2	A PERCEPÇÃO DOS TURISTAS DA ROTA DAS EMOÇÕES	182
6.2.1	<i>A percepção dos turistas da Vila de Jericoacoara</i>	182
6.2.2	<i>A percepção dos turistas de Parnaíba</i>	192
6.2.3	<i>A percepção dos turistas de Barreirinhas</i>	202
6.3	A percepção dos gestores	214
7	PROPOSTAS SUSTENTÁVEIS PARA O PLANEJAMENTO INTEGRADO DO TURISMO NA ROTA DA EMOÇÕES	220
7.1	Propostas para a integração dos destinos da Rota das Emoções	220
	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	226
	REFERÊNCIAS	231
	APÊNDICES	247
	APÊNDICE A	248
	APÊNDICE B.....	250
	APÊNDICE C	253
	APÊNDICE D	256
	APÊNDICE E.....	259
	APÊNDICE F.....	261
	APÊNDICE G	263
	APÊNDICE H	265

ANEXOS	268
ANEXO A.....	269
ANEXO B.....	271
ANEXO C.....	272
ANEXO D.....	274
ANEXO E.....	275

1 INTRODUÇÃO

O turismo é um fenômeno complexo que envolve múltiplos atores, usos e interesses; desta feita, faz-se necessário cada vez mais a realização de um planejamento adequado, que busque compreender como esses agentes percebem a atividade turística, bem como influenciam e são influenciados por ela.

Conforme Beni (2020), o turismo é um fenômeno *multi*, *inter* e transdisciplinar na sua formação superior e na gestão pública. Além dessas características, temos que considerar ainda a transversalidade e a intersetorialidade. Desse modo, os estudos acerca do turismo e suas diversas facetas devem buscar a interdisciplinaridade, bem como uma visão sistêmica, a fim de uma melhor compreensão deste fenômeno, ao mesmo tempo tão complexo e tão presente no cotidiano da maioria das pessoas.

O turismo está sujeito a vetores de transformação de diferentes origens. Atualmente, o desenvolvimento das sociedades revela novos padrões e tendências de consumo tendo em vista a mudança dos valores da sociedade, da família, das inovações tecnológicas e globalização. Ou, ainda, resultados das adaptações necessárias, assim como das mudanças climáticas, da retração da economia, das convulsões sociais, da imigração em massa, da instabilidade política, da insegurança nos modais de transportes, nos riscos meteorológicos e geológicos, adventos epidêmicos e pandêmicos, terrorismo e, mais recentemente, decorrente de um significativo aumento da demanda internacional (BENI, 2020).

Assim pode-se afirmar que os padrões de consumo e desenvolvimento do turismo estão diretamente relacionados aos aspectos socioambientais e influenciados por ele. Atualmente, o mundo passa por uma de suas maiores crises sanitárias do século, e o turismo, por conseguinte, atravessa uma de suas maiores crises mundiais. Cabe aos gestores, aos empresários do setor e a sociedade em geral se reinventar e criar novas formas de fazer turismo em meio ao isolamento social que nos é imposto pela pandemia do Coronavírus.

Neste momento de tantas incertezas, o planejamento adequado da atividade turística em curto, médio e longo prazos pode ser o diferencial entre o sucesso e o declínio dos destinos ao redor do planeta. Assim, compreende-se que a presente pesquisa se torna mais relevante dentro desta nova realidade imposta pelas contingências, reforçando a importância do planejamento turístico, o qual deve ser a base do desenvolvimento do turismo de todas as localidades.

O turismo é uma atividade econômica capaz de gerar impactos positivos a uma localidade, ao mesmo tempo em que também é potencial geradora de impactos negativos

quando não é planejado do modo adequado, que seria envolvendo as comunidades tradicionais, os proprietários dos meios de produção e o Estado.

O planejamento turístico apropriado deve levar em conta as necessidades e as potencialidades de cada lugar e gerar uma série de benefícios para a sociedade e meio ambiente. No entanto, quando não há o referido planejamento à luz das questões socioambientais, denota-se o agravamento de situações de vulnerabilidade. A área do presente estudo encontra-se inserida na zona costeira, espaço marcado pela vulnerabilidade ambiental em razão de sua constante dinâmica e dos usos ali estabelecidos. Assim, quando exposto ao uso inadequado, as zonas de costa tornam-se facilmente suscetíveis à degradação.

A Rota das Emoções, objeto desta investigação, consiste em um roteiro integrado de turismo, o qual faz parte do Programa de Regionalização do Turismo (PRT) lançado em abril de 2004, sendo uma política pública de âmbito territorial a partir do Plano Nacional de Turismo (PNT) 2003-2007. O referido plano foi proposto tendo como finalidade “explicitar o pensamento do governo e do setor produtivo e orientar as ações necessárias para consolidar o desenvolvimento do turismo” (BRASIL, 2003) por meio da diversidade ambiental e cultural do país.

Para o Nordeste, o PNT surge sob a ótica de promover a segmentação da atividade turística através de uma gestão descentralizada, com a formação dos fóruns estaduais de turismo e o encaminhamento de estudos de roteiros que busquem ir para além dos grandes aglomerados urbanos do Sul e do Sudeste do país.

É nesse sentido que a Rota das Emoções é moldada, possuindo um território de mais de 600 km de extensão entre as cidades litorâneas de Barreirinhas (MA) e Jericoacoara (CE) (os dois extremos da Rota em sentido estreito) e de quase 1200 km entre São Luís e Fortaleza (a Rota em sentido largo), envolvendo ao todo 14 municípios dos estados do Ceará, Maranhão e Piauí.

Esta Rota é um conhecido destino turístico desde os anos 1990, sendo composta por três destinações turísticas: Jericoacoara, Delta do Parnaíba e Lençóis Maranhenses. Assim, configura-se como polo atrativo de turismo no Brasil, sendo um dos principais roteiros localizados no ambiente litorâneo nordestino, o qual foi eleito, em 2009, o melhor roteiro turístico do país pelo Ministério do Turismo e alcançou o terceiro lugar no 1º Prêmio Nacional de Turismo em 2018, na categoria monitoramento e avaliação do turismo.

O grande fluxo de turistas que ali chega altera, por conseguinte, o modo de vida da população, podendo ser de cunho positivo (gerando emprego e renda), mas também podendo

gerar alterações nas tradições locais, por meio de processos de aculturação, especulação imobiliária, entre outros.

Para fins da presente pesquisa, trabalhou-se com as três principais destinações turísticas da Rota das Emoções, a Vila de Jericoacoara, no Ceará; o município de Parnaíba, no Piauí; e o município de Barreirinhas, no Maranhão. Destaca-se a presença de Unidades de Conservação da natureza nestes três destinos, o que demonstra a importância ambiental da área de estudo. Dessa forma, é importante compreender os impactos socioambientais presentes naquela região, bem como o planejamento turístico para a área, e conhecer a percepção de turistas, moradores e gestores acerca do tipo de turismo realizado nos principais destinos da Rota das Emoções.

A presente pesquisa debruça-se sobre os principais municípios da Rota do ponto de vista turístico, concentrando-se nos seguintes agentes: turistas, moradores e gestores, a fim de compreender a percepção de cada um deles acerca do turismo que é realizado em cada um dos municípios, para nortear a compreensão geral acerca da percepção socioambiental destes agentes acerca da Rota das Emoções como um todo.

Destaca-se que ao analisar a percepção de diferentes agentes a presente tese inova e apresenta a importância da participação de cada um deles para o planejamento sustentável adequado do turismo na Rota das Emoções, forçando a importância da participação social e também teorias que apoiam a realização do planejamento de baixo para cima, onde a comunidade e os diversos agentes locais são inseridos e ouvidos.

Nesse sentido, o desenvolvimento desta pesquisa seguiu quatro etapas metodológicas a fim de facilitar a introdução e aprofundamento do debate acerca da temática apresentada. Na primeira etapa, foi realizada análise de aporte teórico mediante pesquisa bibliográfica, seguida de material documental; na segunda etapa, realizaram-se observações e a aplicação de 303 questionários *in loco*, a fim de coletar dados, assim divididos: 150 questionários aplicados aos moradores (50 foram aplicados aos moradores da vila de Jericoacoara, 50 aos de Parnaíba e outros 50 aos de Barreirinhas), 150 questionários aplicados aos turistas (50 aos turistas da vila de Jericoacoara, 50 aos de Parnaíba e outros 50 aplicados aos de Barreirinhas) e 3 questionários aplicados aos gestores (um com o gestor da vila de Jericoacoara, um com gestor de Parnaíba e um com gestor de Barreirinhas); na terceira etapa, foi realizada a tabulação dos dados obtidos através da aplicação dos questionários; e na quarta etapa, foi realizada a análise dos dados coletados *in loco* e a elaboração dos resultados.

No transcorrer desta pesquisa, foram trabalhados conceitos como: turismo, meio ambiente, planejamento, planejamento turístico, turismo sustentável, desenvolvimento sustentável, impacto ambiental, zona costeira, percepção e percepção ambiental.

A presente pesquisa foi dividida em sete capítulos, no primeiro capítulo foram apresentados os objetivos geral e específicos, a localização da Rota das Emoções e a delimitação do objeto de estudo. No segundo capítulo foi apresentado o referencial teórico-metodológico da pesquisa, com destaque a metodologia adotada e para os principais conceitos abordados na tese, no terceiro capítulo foi apresentada a caracterização ambiental da Rota das Emoções, no quarto capítulo foram identificados os principais tipos de turismo presentes na Rota das Emoções, as principais unidades de conservação presentes na Rota das Emoções e os principais impactos socioambientais presentes nos principais destinos da Rota.

No quinto capítulo foram apresentadas as principais políticas públicas de turismo e desenvolvimento regional presentes na Rota das Emoções, no sexto capítulo foram apresentadas as percepções dos moradores, turistas e gestores da Rota das Emoções e por fim, no sétimo capítulo foram apresentadas propostas sustentáveis para o planejamento integrado do turismo na Rota das Emoções.

1.1 Objetivos

São objetivos da presente pesquisa:

- **Objetivo Geral**

Analisar a relação existente entre o planejamento turístico e a percepção de impactos socioambientais na zona costeira da Rota das Emoções.

- **Objetivos Específicos**

- ✓ Identificar os principais impactos socioambientais presentes na zona costeira da Rota das Emoções;
- ✓ Conhecer a percepção de impactos socioambientais de turistas, moradores e gestores na zona costeira da Rota das Emoções;
- ✓ Compreender como o planejamento e as políticas públicas voltadas para turismo estão relacionados à percepção de impactos socioambientais da zona costeira da Rota das Emoções;

- ✓ Propor alternativas sustentáveis para o planejamento integrado do turismo na zona costeira da Rota das Emoções.

1.2 A Rota das Emoções: localização e delimitação da área de estudo

A Rota das Emoções é um roteiro integrado de turismo que já é conhecido no meio turístico desde os anos de 1990; no entanto, anos depois passou a integrar o Programa de Regionalização do Turismo – Roteiros do Brasil, que foi lançado em abril de 2004. Este programa constitui-se em uma política pública em âmbito territorial, a partir do Plano Nacional de Turismo 2003-2007 que determinou como macro programa a “Estruturação e Diversificação da Oferta Turística”.

Esse roteiro surge como eixo temático específico do Plano de Desenvolvimento Sustentável da Região Turística do Meio-Norte (PDSRT). Nesse sentido, o destaque da Rota das Emoções para a regionalização do turismo se dá pela importância de três atrativos principais, a saber: Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses, que reúne dunas de areia com lagoas de água transparente e deslumbrantes; Delta do Parnaíba, o terceiro maior delta oceânico do mundo; e Parque Nacional de Jericoacoara, uma combinação de dunas, mangues e lagoas (BRASIL, 2012).

De acordo com o PNT 2003-2007 (2003, p.37):

A oferta do produto turístico brasileiro tem se caracterizado pela pouca diversidade. Muito do que se tem hoje, colocado para comercialização é dentro de um número restrito de segmentos e em algumas regiões brasileiras. Estruturar e aumentar esta oferta, colocando no mercado, novos produtos de qualidade, compatíveis com diversidade cultural e contemplando as diferentes regiões brasileiras se constitui um grande desafio. Tendo como fundamental a participação dos governos estaduais e de parceiros estratégicos do setor privado, realizaremos um consistente planejamento e executaremos as ações necessárias para estruturar e qualificar os Roteiros Turísticos Integrados que serão constituídos pelos municípios organizados em consórcios. O fortalecimento dos segmentos turísticos dar-se-á a partir da normatização e ordenamento destas práticas, objetivando torná-las competitivas no mercado internacional, principalmente no que tange aspectos de qualidade e segurança.

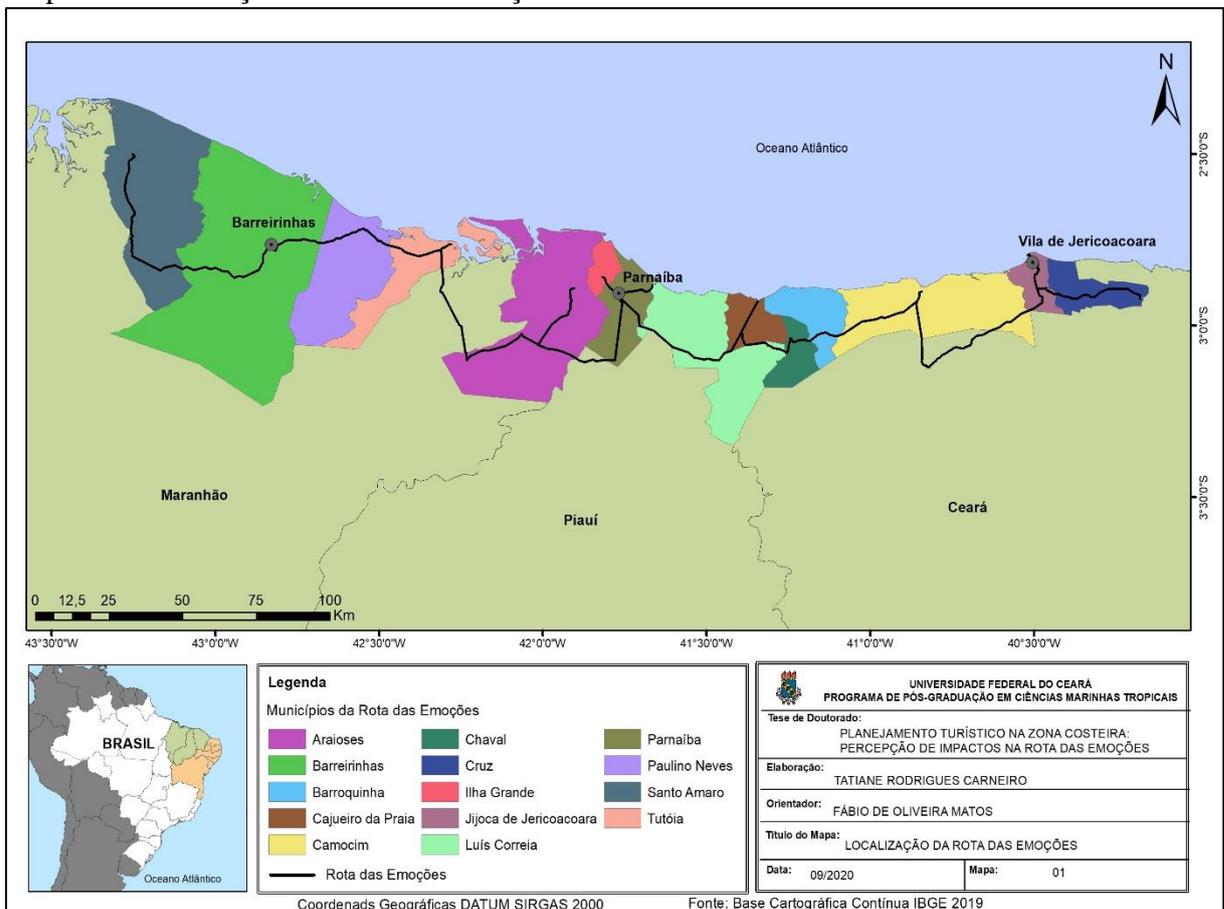
Ainda conforme o Plano Nacional de Turismo 2003-2007 (2003, p.38), são objetivos do Programa de Estruturação e Diversificação da Oferta Turística:

Aumentar o número de produtos turísticos de qualidade colocados para comercialização; diversificar os produtos turísticos; diversificar os produtos turísticos contemplando nossa pluralidade cultural e diferença regional; diminuir as desigualdades regionais, estruturando produtos em todos os estados brasileiros e Distrito Federal; aumentar o fluxo de turistas nacional e internacional, aumentar o tempo de permanência do turista internacional com um leque maior de serviços ofertados.

O Programa de Regionalização do Turismo busca apoiar a gestão, a estruturação e a promoção do turismo no País, de forma regionalizada e descentralizada. Para tanto, foram criados roteiros turísticos integrados e aliando os atrativos turísticos de estados vizinhos, a fim de aumentar seu potencial de oferta turística. Desta forma, surge a Rota das Emoções, um roteiro turístico que engloba 14 municípios de 3 estados brasileiros – Ceará, Piauí e Maranhão –, visando aumentar o fluxo turístico nestes destinos.

O roteiro integrado da Rota das Emoções possui um território de mais de 600 km de extensão entre as cidades de Barreirinhas - MA e Jericoacoara - CE (os dois extremos da Rota em sentido estreito) e de quase 1200 km entre São Luís - MA e Fortaleza - CE (a Rota em sentido largo). Fazem parte da Rota das Emoções 14 municípios dos estados do Ceará, Piauí e Maranhão, a saber: Barroquinha (CE), Camocim (CE), Chaval (CE), Cruz (CE), Jericoacoara (CE), Cajueiro da Praia (PI), Ilha Grande (PI), Luís Correia (PI), Parnaíba (PI), Araiões (MA), Barreirinhas (MA), Paulino Neves (MA), Santo Amaro (MA) e Tutóia (MA) (Mapa 1).

Mapa 1 - Localização da Rota das Emoções



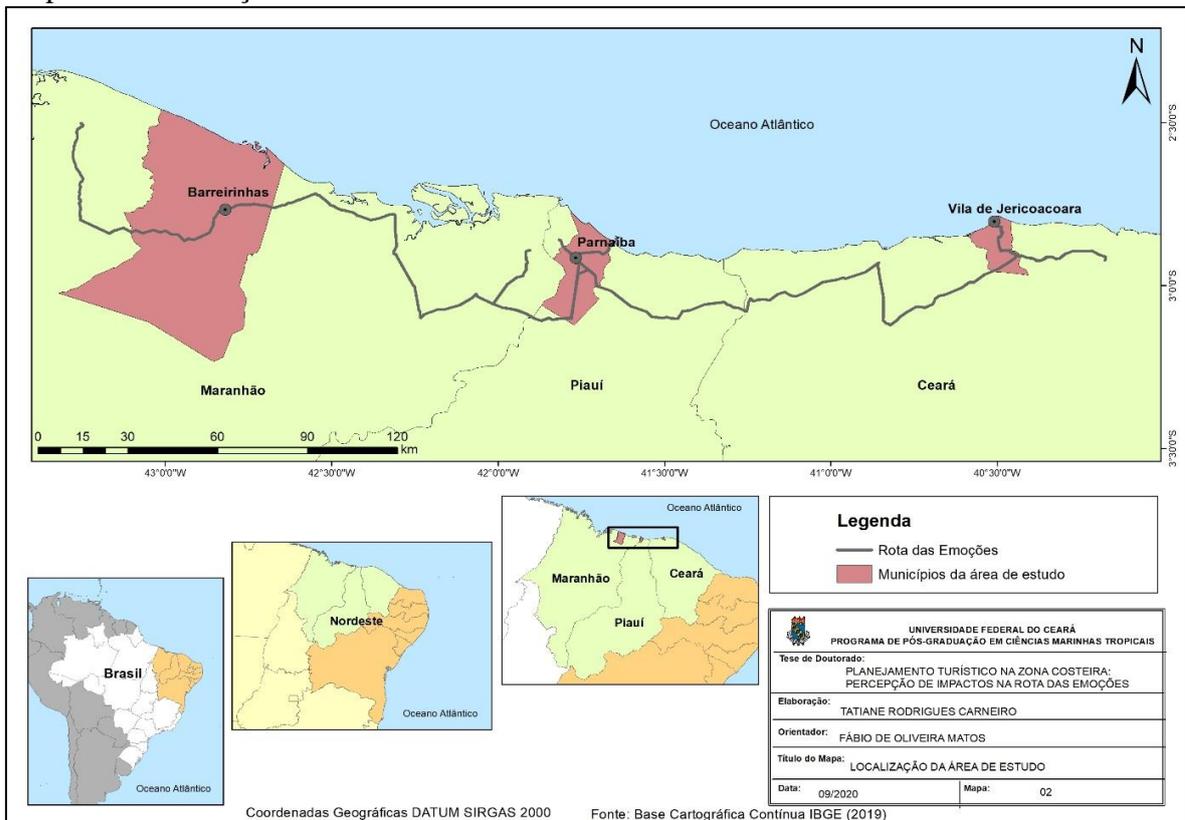
Fonte: Elaborado pela autora (2020).

Neste estudo, trataremos da zona costeira dos principais municípios do ponto de vista turístico: Jijoca de Jericoacoara (CE), Parnaíba (PI) e Barreirinhas (MA). Segundo dados do Ministério do Turismo (2008), em 2007, o Ministério do Turismo investiu R\$ 231,3 milhões para a estruturação da atividade turística nos três estados. Essa rota é composta por três grandes destinos turísticos: Jericoacoara, Delta do Parnaíba e Lençóis Maranhenses, e configura-se como grande polo atrativo de turismo no Brasil. Localizada no ambiente litorâneo, foi eleita, em 2009, o melhor roteiro turístico do país pelo Ministério do Turismo. Os investimentos na Rota das Emoções não param e, em 2016, os governos dos três Estados (Ceará, Piauí e Maranhão) assinaram mais um acordo com o Ministério do Turismo na ordem de 53 milhões de reais para promover a Rota e fortalecer o turismo naquela região (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2016).

De acordo com o jornal Diário do Nordeste de 13 de dezembro de 2018 (Anexo A), o programa de Monitoramento da Reputação dos Destinos da Rota das Emoções, desenvolvido pelo Sebrae, ficou em terceiro lugar no Prêmio Nacional de Turismo 2018 na categoria Monitoramento e Avaliação de Turismo. Conforme entrevista fornecida pela articuladora do Sebrae na região Norte, Suilany Teixeira, ao referido jornal, a premiação é um reconhecimento ao trabalho que vem sendo desenvolvido pelo Sebrae no território da Rota das Emoções, baseado na metodologia de Destinos Turísticos Inteligentes. De acordo com Suilany, o Sebrae vem buscando, juntamente com os empresários, levar a inovação para o ambiente da Rota das Emoções e este Programa de Monitoramento da Reputação é um exemplo disso.

A seguir, é apresentado o mapa de localização da área de estudo (Mapa 2) a fim de melhor compreender a delimitação da área estudada.

Mapa 2 - Localização da área de estudo



Fonte: Elaborado pela autora (2020).

Conforme se pode observar no Mapa 2, a Rota das Emoções apresenta uma grande extensão; desta forma, para fins da presente pesquisa optou-se pela realização de recorte espacial da mesma. A seguir, na Figura 1, pode-se observar as distâncias entre os principais destinos da Rota das Emoções.

Figura 1- Distâncias dos principais destinos da Rota



Fonte: Elaborada pela autora.

A partir da Figura 1, pode-se inferir que os principais destinos da Rota das Emoções, objeto de estudo da presente pesquisa, encontram-se distantes das capitais dos Estados aos quais pertencem, bem como das demais capitais que compõem a Rota. A distância de São Luís aos Lençóis Maranhenses, localizados no município de Barreirinhas, é 272 km; já a distância entre Fortaleza e Jericoacoara é 287 km, e a distância entre Teresina e o Delta do Parnaíba é de 330 km. Destaca-se ainda que a distância entre Jericoacoara e o Delta do Parnaíba é de 227 km e entre o Delta do Parnaíba e os Lençóis Maranhenses é de 400 km.

De acordo com dados do Plano Estratégico de Desenvolvimento do Turismo Regional da Rota das Emoções (2014), 80% dos turistas que visitam a Rota das Emoções chegam através de Fortaleza, 18% através de São Luís e apenas 2% através do Delta do Parnaíba. Isso denota que a maioria dos turistas inicia a Rota através de suas extremidades.

A seguir, iremos apresentar os principais municípios que compõem a Rota das Emoções e são objeto de estudo desta pesquisa, a saber: Jijoca de Jericoacoara, no Ceará; Parnaíba, no Piauí; e Barreirinhas, no Maranhão.

O município de Jijoca de Jericoacoara, conforme dados do IPECE (2017), está localizado no norte do Estado do Ceará e a 300km à oeste da capital Fortaleza; possui coordenadas geográficas 2°47'37" S e 40°30'47" W. São Municípios limítrofes, ao norte, Cruz e oceano atlântico; ao sul, Camocim e Bela Cruz; à leste, Bela Cruz e Cruz; e à oeste, Camocim. No total, possui uma área absoluta de 204,8 km² e está localizado a uma altitude média de 22m.

A partir de Fortaleza, o acesso ao município pode ser realizado pelas rodovias federais BR 116 e BR 220, pela rodovia estadual CE-85 até Itapipoca e, em seguida, pela CE-179 até alcançar o município de Jijoca de Jericoacoara. De Jijoca de Jericoacoara à vila de Jericoacoara, o acesso se dá por trilhas não pavimentadas e utilizando preferencialmente veículos de tração e *buggies*.

Desde junho de 2017, Jericoacoara conta com um aeroporto, o Aeroporto Regional Ariston Pessoa, que, por questões ambientais, está localizado no município vizinho, Cruz, na localidade de Cajueirinho, na CE 085, a aproximadamente 30km da vila de Jericoacoara; isso facilitou bastante o acesso ao município. Duas companhias aéreas operam voos regulares para o aeroporto de Jericoacoara partindo de São Paulo, Campinas, Belo Horizonte e Recife. Chegando ao aeroporto pode-se alugar um veículo para chegar até a vila.

As companhias aéreas ainda não oferecem regularmente voos diretos do aeroporto de Fortaleza para o de Jericoacoara; contudo, de acordo com reportagem do Jornal O Povo de 29 de outubro de 2018, a companhia aérea Gol passou a ofertar voos diretos de Fortaleza a

Jericoacoara nos períodos de alta estação (entre dezembro e fevereiro) desde dezembro de 2018, facilitando assim, o deslocamento de turistas para aquela localidade e, por conseguinte, para a Rota das Emoções.

O município de Jijoca de Jericoacoara possui, como principal atrativo turístico, a vila de Jericoacoara. Esta vila, até o ano de 1985, era apenas uma aldeia de pescadores (Figura 2), quando foi descoberta pelos turistas. Jericoacoara possui praias de enseada e mar calmo, bem como ventos fortes, o que é um atrativo para a prática de kitesurf.

Figura 2- Vila de Jericoacoara em 1984



Fonte: www.cearanobre.blogspot.com

De acordo com Ferreira (1997), há pouco mais de 20 anos, a energia elétrica passou a ser provida na vila por uma rede subterrânea, substituindo os geradores que iluminavam apenas alguns pontos da aldeia de Jericoacoara. A praia foi declarada Área de Proteção Ambiental (APA) em 1984 e, desde 2002, foi transformada em Parque Nacional (PARNA) – uma Unidade de Conservação de Proteção Integral, com área de 8.416 hectares, tendo sido redimensionada em 2007 para 8.850 hectares. O Parque Nacional de Jericoacoara está localizado em parte do território dos municípios de Jijoca de Jericoacoara, Cruz e Camocim, no litoral oeste do Ceará. A gestão do parque é de responsabilidade do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio); devido a isso, é proibida a construção de rodovias e estradas, assim como qualquer tipo de pavimentação. Assim, ao andar pelas ruas da vila, temos areia em toda sua extensão; para muitos, este é um dos principais atrativos da localidade, oferecendo um ar rústico e bucólico para a vila.

A vila de Jericoacoara é internacionalmente conhecida por suas belezas naturais, atraindo turistas de todo o mundo durante o ano todo; ela possui infraestrutura hoteleira e de restaurantes para atender a todos os públicos, desde os mais simples, aos mais sofisticados.

O segundo município objeto de estudo da presente pesquisa é Parnaíba, localizado no Estado do Piauí. De acordo com dados da Prefeitura Municipal de Parnaíba (2019), o referido município é o segundo mais populoso do Estado. Configurando-se como um dos quatro municípios litorâneos do Piauí, e apresenta as seguintes coordenadas geográficas: Latitude de 2° 54' 18" S, Longitude de 41° 46' 37" W; possui uma área de 436 km². Apresenta como limítrofes, ao norte, o oceano Atlântico; ao sul, Buriti do Lopes; à leste, Luís Correia; e à oeste, Ilha Grande do Piauí. Parnaíba está localizada a aproximadamente 318 km da capital do Estado, Teresina e nome desse município, na língua tupi-guarani, significa "rio de águas barrentas", para referir-se ao Rio Parnaíba.

Os principais acessos ao município são pela BR-343, partindo de Teresina, e BR-222 e BR-343, partindo de Fortaleza. Parnaíba conta com um aeroporto, o Aeroporto Internacional Prefeito Dr. João Silva Filho, que recebe voos regulares e está a 8 km do centro da cidade. De acordo com a INFRAERO (2019), o Aeroporto Internacional de Parnaíba, movimenta anualmente a média de 10.561 passageiros, 1.306 voos e 8.471 kg de carga aérea. Diariamente, passam pelo aeroporto 78 pessoas, entre o pessoal que trabalha no aeroporto e os passageiros. No aeroporto, a única companhia aérea que opera é a Azul Linhas Aéreas Brasileiras.

O principal atrativo turístico de Parnaíba é o Delta do Parnaíba (Figura 3), localizado entre os estados do Maranhão e Piauí e formado pelo Rio Parnaíba, que tem 1.485 km de extensão. O Delta do Parnaíba abre-se em cinco braços, envolvendo 73 ilhas fluviais: sua paisagem apresenta dunas, mangues e ilhas fluviais. É um raro fenômeno da natureza que ocorre também no Rio Nilo, na África, e em Me Kong, no Vietnã. Sua configuração se assemelha a uma mão aberta, onde os dedos representam: Barra de Tutoia, Barra do Caju, Barra do Igarapu, Barra das Canárias e Barra da Melancieira, que se ramificam, formando um grandioso santuário ecológico.

O Delta do Parnaíba constitui-se em uma Área de Proteção Ambiental, a APA do Delta do Parnaíba, que é uma Unidade de Conservação federal com área de 309.594 hectares; foi criada por decreto em 28 de agosto de 1996. A APA está localizada nos Estados do Ceará, Piauí e Maranhão, e sua gestão é de responsabilidade do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio).

Figura 3 - Delta do Parnaíba



Fonte: www.ana.com.br

O terceiro município objeto de estudo da presente pesquisa é Barreirinhas, conhecida por ser a porta de entrada para os lençóis maranhenses, e possui uma área de 3.026,540 km², conforme dados do IBGE (2017). Possui uma área urbana de aproximadamente 1.097 hectares, está a 253 km da Capital São Luís, e situa-se na Mesorregião do Oeste Maranhense e na Microrregião da Baixada Oriental.

A denominação “Barreirinhas”, segundo os antigos moradores, teve sua origem devido às paredes de barro (argila) existentes às margens do Rio Preguiças, às vezes ladeadas por dunas de areia, e que foram denominadas, popularmente, de “barreirinhas”. Este termo já era utilizado na região desde o final do século XVII.

O principal acesso ao município partindo de São Luís é pela BR-135, BR-402 e MA-225; são aproximadamente quatro horas de viagem. O município pertence à mesorregião do Norte Maranhense e à microrregião dos lençóis maranhenses. Possui como municípios limítrofes Paulino Neves, Santana do Maranhão, Santa Quitéria do Maranhão, Primeira Cruz, Belágua e Santo Amaro do Maranhão.

De acordo com o Guia do Turismo do Brasil (2019), a cidade de Barreirinhas teve um crescimento bastante acelerado em razão do surgimento dos bairros Canequinho, Cebola e Aeroporto. Barreirinhas é uma cidade pacata e acolhedora, que ao longo dos anos se transformou rapidamente em um polo turístico de renome internacional.

A cidade de Barreirinhas (Figura 4) é cercada pelas águas escuras do Rio Preguiças, que corta toda a região e forma diversas praias de água doce com faixas de areia curtas, onde os moradores locais costumam visitar durante os finais de semana.

Figura 4 - Município de Barreirinhas e rio Preguiças



Fonte: Prefeitura municipal de Barreirinhas (2020).

O principal atrativo turístico do município de Barreirinhas são os lençóis maranhenses (Figura 5), com suas paisagens desérticas e suas lagoas. Ali encontra-se mais uma Unidade de Conservação, o Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses (PNML), que foi criado em junho de 1981 e ocupa uma área de 155 mil hectares, dos quais 80 mil são constituídos de dunas livres e lagoas interdunares. O parque abrange três municípios maranhenses, Barreirinhas, Santo Amaro e Primeira Cruz. O PNML é visitado o ano inteiro por turistas do Brasil e do exterior.

Figura 5 - Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses



Fonte: ICMBio (2020).

2 REFERENCIAL TEÓRICO-METODOLÓGICO

A pesquisa é fruto das observações do cotidiano: a partir destas observações, o pesquisador percebe problemas e busca analisá-los, a fim de melhor compreender o mundo que o cerca; para tanto faz-se necessário o emprego da ciência e de metodologias científicas.

De acordo com Ander-Egg (1978, p. 28), a pesquisa é um procedimento reflexivo sistemático, controlado e crítico, que permite descobrir novos fatos ou dados, relações ou leis, em qualquer campo do conhecimento. A pesquisa, portanto, é um procedimento formal, com método de pensamento reflexivo, que requer um tratamento científico, e se constitui no caminho para conhecer a realidade ou para descobrir verdades parciais. (MARKONI e LAKATOS 2003, p. 155)

Para a melhor compreensão da presente pesquisa, faz-se necessária uma discussão acerca do método adotado, bem como dos principais conceitos que permeiam a presente tese.

2.1 Metodologia

A pesquisa científica emerge da necessidade de resolver problemas que encontramos no cotidiano e que nos inquietam enquanto pesquisadores e cidadãos. Desta forma, a fim de responder a um determinado problema, a pesquisa científica se distingue de outras categorias pela técnica utilizada, bem como pelo método aplicado. O método é o caminho a ser percorrido, demarcado, do começo ao fim, em que estarão inseridos o cunho metodológico e as etapas a serem cumpridas, e serve de guia para o estudo do problema (DEMO, 2007).

Neste estudo, partiu-se do seguinte questionamento inicial: Como a percepção de impactos socioambientais de turistas, moradores e gestores pode influenciar o planejamento turístico enquanto política pública de desenvolvimento regional? A partir deste questionamento, foi proposta a seguinte hipótese de trabalho: Para que o planejamento turístico potencialize os benefícios na Rota das Emoções, faz-se necessário conhecer a percepção e respeitar os interesses dos vários atores envolvidos – turistas, moradores e gestores.

Desta forma, a presente pesquisa buscou analisar a relação existente entre o planejamento turístico e a percepção de impactos socioambientais na zona costeira da Rota das Emoções. Para tanto buscou-se conhecer a percepção ambiental de turistas e moradores dos principais atrativos turísticos da Rota das Emoções. Os estudos que se baseiam na percepção ambiental propõem que não seja estudada tão somente a relação entre homem e meio ambiente, mas também que as perspectivas em pesquisas científicas, sociais ou políticas sejam elucidadas

através da utilização deste conceito (PACHECO e SILVA, 2007). Desse modo, auxiliando a promoção da sensibilização e a compreensão do meio ambiente a partir do desenvolvimento de um sistema de percepção (FAGGIONATO, 2009).

A percepção ambiental é a precursora do sistema que estimula a conscientização do sujeito em analogia às realidades ambientais contempladas (MACEDO, 2000). Merleau-Ponty (1999) afirma que a análise não é realizada sobre o que as pessoas percebem dos espaços, mas como os espaços são percebidos pelas pessoas.

Esta pesquisa baseia-se nas teorias das representações sociais (REIGOTA, 2007), na medida em que propicia, a partir do desvelamento da subjetividade de um dado grupo, a compreensão em profundidade de uma faceta da relação tão complexa homem-meio ambiente. Isso a partir do universo de significados que os sujeitos constroem na sua relação com o mundo, bem como na teoria da complexidade da racionalidade ambiental de Leff (2002).

A seguir abordaremos de forma sucinta um pouco mais acerca das teorias que permeiam a base conceitual desta pesquisa.

2.1.1 A Teoria das Representações Sociais

A Teoria das Representações Sociais (TRS) surgiu com a obra do psicólogo romeno Serge Moscovici, que, na década de 1960, em sua Tese de Doutorado, buscou redefinir os problemas da psicologia social a partir do conceito de Émile Durkheim de representação coletiva. Este considerou as representações coletivas como a síntese de elementos dispersos no meio social, que remetem à natureza supra individual do homem e manifestam o ideal coletivo que tem origem na religião (PINHEIRO FILHO, 2004).

Anos mais tarde, Moscovici (2005) enfatiza que os fatores externos, quer sejam de caráter individual quer sejam de caráter social, têm influência direta na compreensão do ambiente, e são resultados de sucessivas gerações, pois, durante séculos, o conhecimento científico foi visto como verdade absoluta. Todavia, no século XX, epistemólogos passaram a acreditar que a construção social da realidade dependia tanto do conhecimento científico como daquele advindo do senso comum, pois o objetivo é compreender o ser social. Esse conhecimento levou Moscovici a caracterizar práticas cotidianas como representação social.

No Brasil, em 1994, Reigota lançou uma coletânea de artigos intitulada *Meio Ambiente e Representação Social*, na qual discute importantes aspectos relacionados à educação ambiental, aos principais problemas ambientais da América Latina e às implicações da representação social do meio ambiente na prática pedagógica. O autor verificou que as

representações sociais do meio ambiente e da educação ambiental eram ainda embrionárias, já que os dados foram coletados entre 1991 e 1993, quando as discussões ambientais recebiam menor ênfase ou, mesmo, divulgação menos efetiva.

Ao defender o conceito de meio ambiente como uma representação social, Reigota (2007) o considera como um lugar determinado para um conhecimento aprofundado ou percebido por meio das próprias experiências cotidianas. Ainda de acordo com este autor, ao abordar questões ambientais, é necessário dialogar a respeito de culturas do conhecimento e origens diversas e não transmitir conhecimento como algo pronto, mas sim construir conhecimentos constituindo-se em uma educação política empenhada em formar cidadãos que transformam suas realidades.

No campo ambiental, a teoria das representações sociais tem um valor incontestável na busca da compreensão das dinâmicas sociais. Uma vez que ela nos possibilita conhecer os processos cognitivos e simbólicos que norteiam as práticas direcionadas ao mundo que nos rodeia. Quando nos voltamos para a compreensão humana sobre o meio ambiente, a qual é de grande complexidade, a teoria das representações sociais possibilita compreender os comportamentos direcionados ao meio ambiente. Desta feita, os problemas sociais podem ser tratados de uma forma mais direcionada. A representação permite que as pessoas possam ajustar-se ao ambiente social e material, pautando suas ações em uma atividade de construção mental e social do mundo real (JODELET, 1996).

As relações dos indivíduos com o meio ocorrem a partir da representação que cada um elabora do ambiente, formadas por seus valores, expectativas e preferências. A atuação sobre o ambiente é influenciada tanto por relações individuais que se estabelece com o meio, quanto pelos valores sociais que possui em relação ao ambiente. As representações assumem o papel de organizar e estruturar o real em um sistema cognitivo coerente que permite que a pessoa possa entender o mundo e atuar sobre ele. As características pessoais, as experiências passadas e presentes na relação com o ambiente, incluindo a cultura e a antecipação do que possa acontecer no futuro determinam esse sistema (MOSER *et. al.*, 2005).

No campo ambiental, o estudo das representações sociais permite compreender como objetos do campo material, social ou ideal são compreendidos e formam os conhecimentos que servirão de base para a interpretação da realidade sobre a qual se pautarão as ações. As representações sociais relacionadas aos objetos de estudo próprios da psicologia ambiental permitirão conhecer as percepções e concepções dos sujeitos sociais sobre o ambiente físico e os problemas ambientais, tendo em conta as dimensões simbólicas e culturais da vida coletiva e individual, que servem de base para as experiências cotidianas em relação ao

ambiente (JODELET, 1996). Nesta perspectiva, se inserem a maior parte dos trabalhos sobre o modo como o sujeito representa o ambiente, relacionando-o com sua história, suas experiências, seus afetos ou mesmo de sua competência ambiental.

Ao se estudar representações sociais, deve-se ter em mente que a realidade social institui o sujeito individual e que elas emergem expressando a subjetividade do campo social e sua capacidade de construir saberes. No entanto, como construções particularizadas deste campo, não devem ser reduzidas a um conjunto em que as partes são as representações individuais, tendo em vista que as mediações acabam por gerar saberes como representações sociais. Estas, coletivamente, transcendem a produção individual e são, elas mesmas, também mediações sociais.

Pode-se concluir que a importância de conhecer as representações sociais de aspectos ambientais reside no fato de que a representação social do ambiente traduz o modo como se dá a relação do sujeito com seu entorno. Elas constituem o eixo entre os contextos ambiental e social, e evidenciam as relações da pessoa com o ambiente, que ocorrem de acordo com sua função social. As representações sociais determinam as condições nas quais as pessoas percebem e se relacionam com as situações concretas (MOSER *et al.*, 2005).

Assim esta teoria é pertinente para a presente pesquisa, pois busca conhecer a percepção de moradores e de turistas acerca do turismo realizado na Rota das Emoções, entendendo cada indivíduo com suas particularidades, história de vida, cultura. Como consequência, compreende-se também as visões diferenciadas de apreender uma mesma realidade, bem como facilitando a compreensão acerca da forma que estes compreendem os problemas ambientais existentes na área em estudo.

2.1.2 A Teoria da Complexidade e da Racionalidade

A construção de uma racionalidade ambiental implica transformação de conceitos e métodos das ciências e dos campos disciplinares do saber, de valores e de crenças sociais. Tais transformações ideológicas e epistêmicas têm implicações na análise de processos complexos que colocam em jogo os interesses de diferentes grupos de poder em relação à apropriação dos recursos naturais; interesses institucionais de uma administração pública setorializada; e interesses disciplinares associados à identificação e à apropriação de um saber dentro do qual se desenvolvem as carreiras científicas e profissionais (CEMBRANEL, 2015).

Muitos são os interesses envolvidos na zona costeira, quer sejam interesses de grupos locais, da administração pública, turistas, entre outros. Nesse contexto, a Teoria da

Complexidade e da Racionalidade pode auxiliar na compreensão destes diferentes pontos de vista e de interesses, auxiliando a encontrar pontos de equilíbrio para a melhor gestão desta área.

Considerando que o meio ambiente não é, inicialmente, um resultado da ação humana, mas, com o tempo torna-se tal por fazer parte dessas relações humanas, usar ou preservar algum bioma torna reconhecidos os ecossistemas pela sociedade. A racionalidade ambiental traz, para a sociedade, a necessidade de preservar e de recuperar determinados locais (SPANIOL *et al.*, 2013; LEFF, 2002).

Os conceitos de natureza e sociedade são absorvíveis de diversas maneiras e, ao mesmo tempo, transversais aos múltiplos conhecimentos científicos. Sua integração corrobora com a ideia da racionalidade ambiental pelos vieses de estratégia conceitual e da relação entre sociedade e natureza (FLORIANI, 2004; SPANIOL *et al.*, 2013).

A partir da racionalidade, pode-se definir os melhores usos da natureza, sempre levando em consideração que as alterações impostas a esta serão sentidas em maiores ou menores proporções por todos. Assim, caso cada um de nós utilizarmos os recursos naturais de forma consciente e responsável, garantindo a sua permanência para as presentes e futuras gerações.

O princípio da sustentabilidade surge no contexto ambiental como um limite que reorienta o processo civilizatório da humanidade. A crise ambiental surge questionando a racionalidade e os paradigmas teóricos que impulsionaram e legitimaram o crescimento econômico, negando a natureza.

O saber ambiental reafirma o ser no tempo e o conhecer na história; faz renascer o pensamento utópico e a vontade de liberdade em uma nova racionalidade na qual se unem o rigor da razão e os excessos do desejo, a ética e o conhecimento, o pensamento racional e a sensualidade da vida. Criando, assim, mundos de vida, construindo novas realidades e abrindo o curso da história para um futuro sustentável (LEFF, 2002).

A sustentabilidade ecológica emerge como um critério normativo para a reconstrução da ordem econômica, como uma condição para a sobrevivência do homem e um suporte para se alcançar um desenvolvimento duradouro, questionando, assim, as próprias bases da produção. Para restabelecer novas relações organizacionais, a sociedade precisa constituir um espaço interativo, aberto ao diálogo e pautado em abordagens macroambientais, buscando o crescimento das pessoas, além do desenvolvimento de cidadãos e consumidores, para que a pluralidade de teoria ganhe respaldo frente à consistência das práticas de qualidade de vida (LEFF, 2002).

O desenvolvimento duradouro a que se refere Leff (2002) é justamente o desenvolvimento sustentável: para que este possa se tornar uma realidade, faz-se necessário o diálogo entre os diferentes agentes, a fim de garantir a qualidade socioambiental dos mais diversos espaços. Quando tratamos da zona costeira não é diferente, ao contrário, como já citado, este espaço é *locus* de muitos conflitos e interesses diversos, demandando, assim, uma maior racionalidade ambiental.

A complexidade tem sido utilizada para entender as estruturas e os processos organizacionais, evoluindo das teorias clássicas organizacionais. No contexto organizacional e social, as mudanças são explicadas através dessa teoria, desafiando as proposições convencionais sobre estabilidade natural, equilíbrio, processos lineares e predictibilidade (TORRES, 2005).

A complexidade ambiental não leva apenas à necessidade de aprender fatos novos, mas também cria uma nova pedagogia, que implica reapropriação do conhecimento desde o ser do mundo e do ser no mundo, partindo-se do saber e da identidade que se criam e se incorporam ao ser de cada indivíduo e cada cultura. Este aprender o mundo se dá através de conceitos e categorias por meio dos quais codificamos e significamos a realidade, a partir de formações e elaborações discursivas que constituem estratégias de poder para a apropriação do mundo. Desta forma, toda aprendizagem implica uma reapropriação subjetiva do conhecimento, o que implica, sobretudo, numa transformação do conhecimento a partir do saber que constitui o ser (LEFF, 2009).

Dessa forma, pode-se dizer que, a partir da complexidade, têm-se novas formas de apropriação do conhecimento através de novos conceitos e categorias que, por sua vez, implicam em formas diferenciadas de apreensão dos conhecimentos, alterando assim a forma como os indivíduos percebem o mundo que os cercam. Daí emerge a importância da teoria da complexidade e da racionalidade ambiental para a presente pesquisa, uma vez que se busca compreender a percepção de turistas e moradores dos principais atrativos turísticos da Rota da Emoções, bem como propor alternativas para um melhor planejamento turístico da Rota.

2.1.3 Classificação da pesquisa

A presente pesquisa é qualitativa e partilha-se do pressuposto de Minayo (1992) de que a pesquisa qualitativa responde a questões muito particulares, preocupando-se com um nível de realidade que não pode ser quantificado. Isto é, este tipo de estudo trabalha com o universo de significados, motivos, aspirações, crenças, valores e atitudes, o que corresponde a

um espaço mais profundo das relações, dos processos e dos fenômenos que não podem ser reduzidos à operacionalização de variáveis.

Godoy (1995, p. 62) ressalta a diversidade existente entre os trabalhos qualitativos e enumera um conjunto de características essenciais, capazes de identificar uma pesquisa deste tipo: 1) O ambiente natural como fonte direta de dados e o pesquisador como instrumento fundamental; 2) O caráter descritivo; 3) O significado que as pessoas dão às coisas e à sua vida como preocupação do investigador; 4) Enfoque indutivo.

Para a obtenção dos dados, utilizou-se de pesquisa bibliográfica, documental com a utilização de fontes primárias e secundárias e a pesquisa de campo.

A pesquisa bibliográfica é um apanhado geral sobre os principais trabalhos já realizados, revestidos de importância, por serem capazes de fornecer dados atuais e relevantes relacionados com o tema. O estudo da literatura pertinente pode ajudar a planificação do trabalho, evitar publicações e certos erros, e representa uma fonte indispensável de informações, podendo até orientar as indagações (MARCONI; LAKATOS, 2003, p. 158).

Ainda conforme Marconi e Lakatos (2003, p. 159), os principais tipos de documentos são:

a) Fontes Primárias - dados históricos, bibliográficos e estatísticos; informações, pesquisas e material cartográfico; arquivos oficiais e particulares; registros em geral; documentação pessoal (diários, memórias, autobiografias); correspondência pública ou privada etc. b) Fontes Secundárias - imprensa em geral e obras literárias.

O desenvolvimento desta pesquisa seguiu quatro etapas metodológicas a fim de facilitar a introdução e o aprofundamento do debate acerca da temática apresentada, como podemos observar no Quadro 1:

Quadro 1 - Etapas metodológicas da pesquisa

1ª Etapa	2ª Etapa	3ª Etapa	4ª Etapa
Pesquisa bibliográfica	Observações e aplicação de questionários <i>in loco</i> aos moradores, turistas e gestores na Vila de Jericoacoara, em Barreirinhas e em Parnaíba	Tabulação de questionários	Análise de dados coletados <i>in loco</i> para a produção dos resultados.

Fonte: Elaborado pela autora.

A pesquisa teve início com a busca de material bibliográfico mediante a utilização de livros, dissertações, teses e artigos dos quais foram aproveitadas algumas teorias, como as já citadas anteriormente, e conceitos essenciais à construção desta tese, tais como: turismo, meio ambiente, planejamento turístico, turismo sustentável, impacto ambiental etc. Na pesquisa documental, foram realizados levantamentos nos arquivos das prefeituras e dos estados e órgãos ambientais.

Ao longo da pesquisa, foram realizadas visitas à vila de Jericoacoara, no estado do Ceará; ao delta do Parnaíba, nos estados do Piauí e Maranhão; e aos Lençóis Maranhenses, no Maranhão. Em seguida, foram realizadas entrevistas exploratórias com a aplicação de questionários junto as populações residentes, aos turistas e aos gestores, visando compreender a relação da população com o turismo e com o meio ambiente, bem como a relação dos turistas com a população local e com o meio ambiente, e conhecer como pensam os gestores da área de estudo sobre o turismo e meio ambiente.

O Quadro 2, a seguir, apresenta detalhadamente as visitas e a aplicação dos questionários.

Quadro 2 - Locais visitados e aplicação de questionários

Locais visitados	Jijoca de Jericoacoara - Vila de Jericoacoara (Ceará)		Parnaíba – Delta do Parnaíba (Piauí)		Barreirinhas - Lençóis Maranhenses (Maranhão)	
Período	24 a 31 de agosto de 2019		26 de agosto a 01 setembro de 2021		20 a 26 de agosto de 2021	
Questionários	Moradores	50	Moradores	50	Moradores	50
	Turistas	50	Turistas	50	Turistas	50
	Gestores	01	Gestores	01	Gestores	01

Fonte: Elaborado pela autora.

Os questionários aplicados foram submetidos e aprovados pelo comitê de ética da Universidade Federal do Ceará através da Plataforma Brasil, sob registro de número 18459219.6.0000.5054. Foram compostos de perguntas abertas e fechadas, padronizadas ou estruturadas. Após a coleta de todos os dados necessários, documentos, fotografias, periódicos, livros, monografias, dissertações, teses, entre outros, foi realizada uma análise apurada para a escolha do material a ser utilizado, etapa essencial na construção da pesquisa, pois espera-se que o acervo selecionado possa fundamentar a tese de forma coerente e concisa.

Nesta pesquisa, foram aplicados 303 questionários ao total, sendo 150 com moradores (50 com moradores da Vila de Jericoacoara, 50 com moradores da cidade de Parnaíba, 50 com moradores da cidade de Barreirinhas), 150 com turistas (dos quais 50 foram realizados na Vila de Jericoacoara, 50 em Parnaíba e outros 50 em Barreirinhas) e 3 com gestores dos três destinos turísticos, a fim de melhor compreender a percepção ambiental de cada um dos atores envolvidos no processo. As entrevistas foram realizadas em agosto de 2019 e agosto de 2022.

Destaca-se ainda que todos foram aplicados *in loco* pela autora e mais três colaboradores, devidamente orientados, um em cada um dos destinos, com moradores, turistas e gestores, à exceção do secretário de turismo e meio ambiente de Jijoca de Jericoacoara, para quem o questionário foi enviado através de e-mail e recebeu-se posteriormente as respostas em por incompatibilidade de horários para a aplicação do questionário de forma presencial. Após a aplicação dos questionários, foi conduzida a tabulação dos dados obtidos e, por fim, foram elaborados os resultados.

2.2 Referencial teórico

O turismo é uma das atividades econômicas que mais se desenvolve no mundo todo e, no Brasil, não é diferente. Graças a suas dimensões continentais, o Brasil possui uma enorme variedade de paisagens e de atrativos turísticos para os mais diversos tipos de turistas, desde o turismo de sol e praia, passando pelo ecoturismo, turismo cultural, turismo de eventos e negócios, turismo de aventura, turismo de pesca, entre tantos outros.

Devido a suas potencialidades para um local, é pertinente discutirmos sobre o planejamento adequado desta atividade para as localidades onde se desenvolve, pois sabe-se que o turismo pode se desenvolver de forma positiva ou negativa e, de forma geral, estes resultados estão diretamente associados a um planejamento adequado ou não.

No caso da área de estudo, trata-se de uma rota turística oriunda de um programa de regionalização do turismo que engloba três estados de uma mesma região brasileira, em uma mesma viagem: Ceará, Piauí e Maranhão. Logo, esses estados devem trabalhar em conjunto para a promoção do destino Rota das Emoções. Daí emerge a necessidade da compreensão acerca dos conceitos de região e de regionalização.

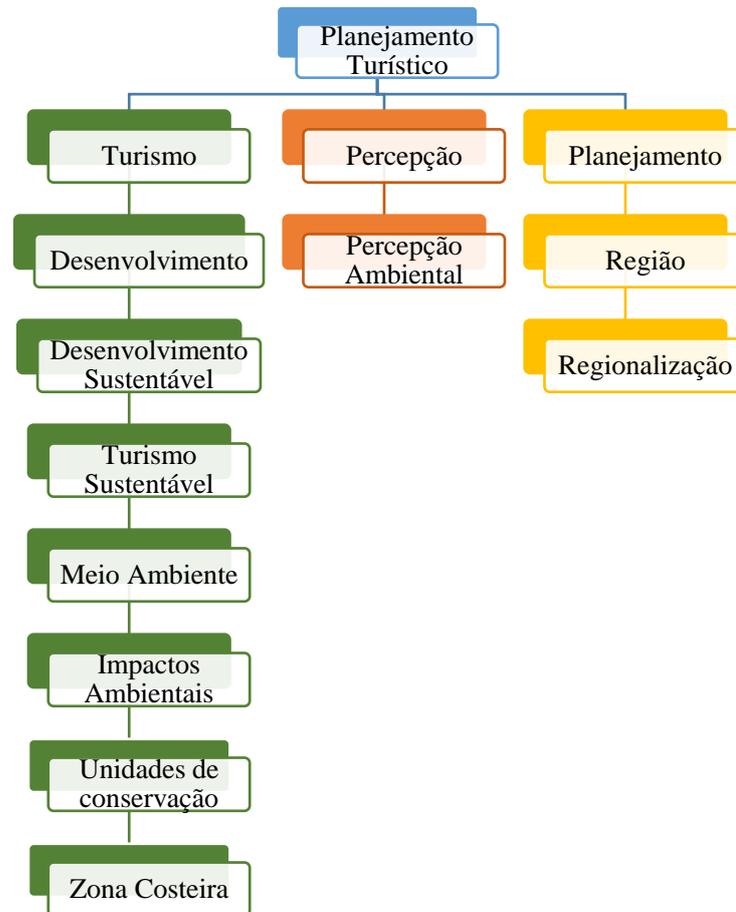
O turismo está diretamente associado à noção de desenvolvimento das localidades onde se instala, mas é preciso discutir que tipo de desenvolvimento ele está gerando e se este, de fato, está melhorando a qualidade de vida da população local, bem como gerando impactos positivos para o ambiente como um todo. Daí emerge a necessidade da discussão acerca do desenvolvimento sustentável, o qual busca desenvolver uma localidade, mas levando em consideração a sociedade, a economia e o meio ambiente. Este desenvolvimento deve ser almejado como forma de preservar o meio ambiente e garantir que o turismo se desenvolva por longos períodos em uma localidade, reduzindo-se, assim, os impactos negativos gerados pelo turismo. Principalmente quando se trata de atrativos turísticos localizados em Unidades de Conservação da natureza, áreas que por lei devem ser preservadas.

Tendo em vista que os recursos naturais são atrativos turísticos por excelência, em especial quando se trata de locais de grande beleza cênica, como é o caso da Rota das Emoções – permeada por atrativos naturais e localizada na zona costeira, ambiente naturalmente vulnerável –, estes atrativos naturais, uma vez degradados, levarão ao afastamento dos turistas em busca de novas aéreas atrativas.

Em meio a isso, faz-se necessária a compreensão de como os turistas e moradores percebem o turismo e o planejamento turístico realizado na Rota das Emoções, com ênfase nos principais destinos turísticos: Jericoacoara, Delta do Parnaíba e Lençóis Maranhenses. Portanto, para fins de uma melhor compreensão do objeto de estudo, é pertinente a discussão dos conceitos de turismo, planejamento, planejamento turístico, região, regionalização, desenvolvimento, desenvolvimento sustentável, turismo sustentável, meio ambiente, impactos ambientais, Unidades de Conservação, zona costeira, percepção e percepção ambiental.

Para fins didáticos buscou-se realizar a integração dos principais conceitos da presente pesquisa em formato de um esquema, a fim de auxiliar na compreensão destes e suas relações entre si. Este esquema é apresentado na Figura 6, a seguir.

Figura 6 – Representação dos principais conceitos da pesquisa



Fonte: Elaborado pela autora.

2.2.1 Turismo e Planejamento Regional

Atualmente, a definição mais aceita de turismo é a da Organização Mundial de Turismo (OMT, 2001, p. 38), a qual afirma que turismo é:

o conjunto de atividades que as pessoas realizam durante suas viagens e estadas em lugares diferentes ao de seu entorno habitual, por um período de tempo consecutivo inferior a um ano, com o objetivo de lazer, negócios ou outros motivos, não relacionados com uma atividade remunerada no lugar visitado. Importante assinalar que o turismo compreende todas as atividades dos visitantes, tanto de turistas como de excursionistas.

De acordo com a OMT, fazem parte do turismo uma série de atividades realizadas pelos turistas, que se deslocam pelas mais diversas motivações, como lazer ou negócios, desde que não exerçam atividade remunerada no local de destino. Por sua vez, conforme De La Torre (1992), o turismo é abordado enquanto fenômeno social que gera múltiplas inter-relações de importância social, econômica e cultural.

Castilho (1999, p.16) enfatiza as múltiplas dimensões do turismo, revelando seu caráter complexo que envolve diversos agentes e interesses ao longo do seu desenvolvimento:

Por ser uma prática sócio espacial inerente à sociedade contemporânea, muito complexa e multifacetada, o turismo constitui também um fenômeno complexo e multifacetado definido constantemente e concomitantemente pelas suas dimensões: econômica, dimensão do aumento e da distribuição de rendas, promovido pelo crescimento e pela diversificação do número de empregos; cultural, dimensão inerente ao sistema de valores e ao estilo de vida; social, mecanismo de integração social; ideológica, mecanismo de manutenção, com reformulação de práticas de poder da ordem social estabelecida pelo capitalismo; política, intervenções do Estado nos seus mais variados estilos de gestão nas suas mais variadas instâncias político-administrativas e espacial, produto e meio de produção, consumo, organização e controle do espaço e da sociedade.

Compreende-se o turismo como essa atividade que envolve múltiplos interesses de vários agentes e, desta forma, ele pode reforçar o caráter segregador dos espaços onde se desenvolve, mas também pode servir para fortalecer economias e culturas locais, assim como estreitar laços entre os residentes.

Segundo Coriolano (2006), o turismo reproduz a organização desigual dos territórios capitalistas e é absorvido de diferentes formas pelas culturas e modos de produção de cada lugar. O turismo está inserido na nova dinâmica de acumulação do capitalismo, respondendo às crises globais, submetendo o Estado e colocando-se à favor do mercado, a pesar de que, aos poucos, a sociedade venha descobrindo novas formas de também se beneficiar economicamente dele ou a partir dele.

Entende-se, assim, que a atividade turística apresenta oportunidades e gargalos: por um lado gera uma série de benefícios, mas, por outro, uma série de impactos, como nos diz Coriolano (2007, p.19):

O turismo usa e apropria-se da natureza ou ambientes naturais e de ambientes produzidos como cidades, vilas, comunidades, gerando impactos, que podem ser discutidos como uma questão de (in) sustentabilidade social e ambiental. Esta (in) sustentabilidade é produzida pela contradição capitalista, que no turismo toma forma de impactos socioambientais, desequilíbrios sócio espaciais, especulação imobiliária, ocupação de áreas vulneráveis, descaracterizações ambientais e paisagísticas, atividades com ciclos de vida muito curtos, dentre outros. Mas, apesar disso não se pode negar o importante significado espacial, social e econômico que o turismo provoca nas sociedades modernas.

Por isso o turismo necessita de um planejamento adequado a fim de reduzir os seus impactos negativos e maximizar os positivos. Desta forma, faz-se necessária a compreensão do que seria planejamento.

De acordo com Maximiano (2004, p. 131), "...planejamento é o processo de tomar decisões sobre o futuro. As decisões que procuram, de alguma forma, influenciar o futuro, ou

que serão colocadas em prática no futuro, são decisões de planejamento(...)”. Dessa forma, entende-se que planejar é pensar no presente sobre decisões que serão postas em prática no futuro; é se antever aos possíveis problemas e ameaças a fim de maximizar os resultados alcançados.

Conforme Barretto (1991), o planejamento é uma atividade bastante dinâmica, não é estática, e possui muitos fatores concomitantes que necessitam ser analisados e coordenados para se alcançar um objetivo possível e satisfatório. É um processo que precisa ser constantemente revisado após se alcançar os objetivos traçados inicialmente. Nessa perspectiva, planejamento é a organização sistemática de um conjunto de ideias e decisões, de forma integrada. Consiste na definição de objetivos, ordenação dos recursos materiais e humanos, na determinação de métodos, tempo, indicação de localização espacial; é uma ação que está voltada para o futuro.

O planejador deve sempre estar voltado para o futuro desejado e deve ordenar suas ações para que possa alcançá-lo. O planejamento deve estar dividido em curto, médio e longo prazo, e deve ser revisado constantemente para garantir o sucesso de seus objetivos, pois ele varia conforme a realidade onde está inserido. Cada local se apresenta de forma única e, como tal, deve ser planejado de forma individualizada. Destaca-se que o planejamento não é estático e pode ser alterado sempre que necessário. Assim, apreende-se que o planejamento será diferenciado de acordo com as características de onde está inserido e também de acordo com as experiências vivenciadas em cada local. Logo, podemos dizer que não há fórmulas prontas de planejamento.

Sem ele, dificilmente uma localidade turística poderia se tornar sustentável a longo prazo, uma vez que o planejamento adequado busca o desenvolvimento das potencialidades do lugar a fim de adequar oferta e demanda com o uso adequado dos recursos e promover o envolvimento da comunidade na socialização dos benefícios gerados pela atividade turística. Então, o planejamento seria fundamental para um desenvolvimento equilibrado das localidades, garantindo-se o uso adequado dos recursos físicos, culturais e sociais, evitando que o turismo destrua as suas bases de sustentação.

Conforme Ruschmann (2001), a finalidade do planejamento turístico está em ordenar as ações humanas sobre uma localidade turística, bem como direcionar a construção de equipamentos e facilidades de forma adequada, evitando efeitos negativos nos recursos que possam destruir ou afetar sua atratividade. O planejamento turístico também está vinculado a uma transformação previamente orientada pelos interesses da comunidade.

Planejar implica uma intervenção que deve ter base racional, que permita a transformação de uma determinada região conforme os interesses e necessidades de desenvolvimento da comunidade (MEDEIROS, 2003). Portanto, entende-se que os anseios da comunidade devem ser ouvidos e respeitados ao longo do processo de planejamento, para que esta se sinta parte integrante deste e para que o planejamento seja realizado de forma colaborativa, o que possibilita uma maior possibilidade de sucesso.

Corroborando com esta ideia, Barretto (1991) afirma que, no caso do turismo, urge a necessidade de sistematizar e adaptar o movimento turístico ao destino e, ainda, atender às expectativas da demanda, contemplando os direitos dos moradores no que se refere à urbanização, meio ambiente, cultura e relações sociais. Desta forma, pode-se inferir que os direitos dos residentes devem ser respeitados e previstos ao longo do planejamento turístico, de modo a garantir que a comunidade local seja representada e se beneficie dos impactos positivos gerados pelo turismo em determinada localidade.

Para determinar qual o melhor método a ser aplicado na elaboração de um planejamento de um destino turístico, é necessário que se considere a área de abrangência do mesmo. O planejamento do destino é usado para referenciar esse processo desenvolvido para uma região geográfica que possua elementos, como instalações, atrativos, infraestrutura e profissionais, suficientes para atrair visitantes e para a realização de atividades turísticas, podendo ter abrangência internacional, nacional, regional ou local (OMT, 2003b).

A decisão de planejar é motivada por diversas necessidades conjunturais e estruturais, nos mais diversos setores. O planejamento turístico é base para o sucesso e para a longevidade da atividade turística em um destino; ele precisa levar em consideração os interesses dos agentes envolvidos, turistas, empreendedores, gestores e comunidade local. Destacam-se, dentre eles, os gestores, uma vez que, na maioria dos destinos turísticos, o planejamento turístico é fruto de políticas públicas voltadas para o setor.

Cruz (2000) salienta que o ordenamento do desenvolvimento da atividade turística, deve ser feito por meio da política, e deve anteceder os planos de turismo, já que a política é um conjunto de diretrizes e ações do poder público.

Conforme Barreto, Burgos e Frenkel (2003, p. 33):

No turismo, o papel das políticas públicas deveria ser o de propiciar o desenvolvimento harmônico dessa atividade. Cabe ao Estado construir a infraestrutura de acesso e a infraestrutura básica urbana - que também atende à população local - e promover uma superestrutura jurídico-administrativa (secretarias e similares) cujo papel é planejar e controlar os investimentos que o estado realiza - que permitem o desenvolvimento da iniciativa privada, encarregada de construir os equipamentos e prestar os serviços - retornando na forma de benefícios para toda sociedade.

Desse modo, cabe a discussão acerca de uma política pública específica para a área em estudo, que é o Programa de Regionalização do Turismo. Este programa está embasado em recomendações da Organização Mundial de Turismo e foi adotado pelo Ministério do Turismo (MTur) em 2004. Essa política está focada no desenvolvimento regional, dando maior protagonismo às Unidades da Federação. O Programa de Regionalização do Turismo trabalha a convergência e a interação de todas as ações desempenhadas pelo MTur com estados, regiões e municípios brasileiros. Seu objetivo principal é o de apoiar a estruturação dos destinos, a gestão e a promoção do turismo no País.

Assim, faz-se necessário compreender um pouco melhor acerca do que é a regionalização e, para isso, precisamos compreender o que seria essa região. No decorrer do tempo, várias foram as abordagens dos termos “região” e “regionalização”. Vamos nos ater primeiramente ao conceito de região.

Ao longo da evolução do pensamento geográfico, o conceito de região sempre foi de grande polêmica na geografia e a sua abordagem ora aparece com maior destaque, ora se mostra menos significativa, chegando até a ser questionada a sua seriedade e existência.

As discussões acerca do conceito de região remontam a antes do surgimento da ciência geográfica. Ao longo de cada período histórico, a região é conceituada de forma diferenciada. A região para Haesbaert (2010) é baseada no binômio *arte-fato*, no qual a região não é simplesmente tratada como um “fato”, nem como um mero “artifício”; o autor propõe tratar a região como um “arte-fato”, tomada na imbricação entre fato e artifício e, de certo modo, enquanto ferramenta política.

A região constituiria “um constructo intelectual e que, como tal, poderia variar em sua delimitação de acordo com os objetivos do pesquisador” (HAESBAERT, 1999, p.18). Assim sendo, a região passa a ser entendida como uma criação do intelecto, moldada de acordo com os objetivos dos pesquisadores. Fruto dessa dinamicidade, a espacialidade regional também não se encontra estacionada, apresentando-se sempre com novas releituras do processo de expansão/redução dos seus limites (MATOS, 2013).

Pode-se afirmar, então, que a região se molda conforme os interesses daqueles que a delimitam. No Brasil, o IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) é o responsável pela divisão regional do Brasil, que consiste no agrupamento de Estados e Municípios em regiões com a finalidade de atualizar o conhecimento regional do país e viabilizar a definição de uma base territorial para fins de levantamento e divulgação de dados estatísticos. Essa divisão consiste em cinco regiões: Norte, Nordeste (onde está localizado o objeto de estudo), Centro-Oeste, Sudeste e Sul. No entanto, além desta regionalização, existem outras, como as

regiões geoeconômicas, que são a Amazônia, o Nordeste e o Centro-Sul. Os critérios adotados para a delimitação dessas três regiões foram os aspectos naturais e, principalmente, as características socioeconômicas.

De acordo com as pesquisas de Lencioni (2005), o estudo da região se constitui num dos campos mais relevantes para o avanço do conhecimento geográfico, e a noção de região também é um consenso, encontrando seu reconhecimento por estar ligada aos estudos regionais e disputada pelas mais variadas disciplinas.

O conceito de região é de grande importância para a compreensão e desenvolvimento da ciência geográfica. Para Diniz e Batella (2005, p.60):

Neste sentido, a região pode ser entendida com um recorte político-administrativo que, apesar de ter uma certa autonomia no plano local, está subordinada política e economicamente a um poder central. Esta estratégia vem sendo empregada há vários séculos, tendo a suas primeiras manifestações sido registradas ainda nos impérios romano e persa. Tais impérios encontravam-se divididos em regiões ou unidades territoriais de ação e controle, denominadas, respectivamente, regiões satrâpias. [...] Nota-se portanto que ao longo da história, a ideia de região vem sendo empregada como instrumento de ação e controle, na organização, estruturação e administração de territórios militarmente conquistados ou sob a dependência político-administrativa de um poder central

Partindo-se do conceito de região, entendida como um termo permeado de interesses políticos e econômicos, surge então o conceito de regionalização. Ribeiro (2004) propõe a regionalização a partir da compreensão de dois processos distintos: a regionalização como fato e a regionalização como ferramenta. A regionalização como fato não depende da ação do presente, ela depende da reconstrução ao longo da história de vários processos que movimentam e, ao mesmo tempo, limitam a ação hegemônica. Logo, a regionalização é vista como fato da dinamicidade da disputa de poder presente nos diferentes modos de apropriação do território.

Para a autora, a regionalização está intrinsecamente ligada à disputa de poder, expressando-se na apropriação do território. Já a regionalização, como ferramenta:

[...] sempre sustentou a ação hegemônica. [...] Nos movimentos do presente, a *região como ferramenta* é disputada pelo Estado, pelas corporações e pelos movimentos sociais, sendo também contestada nos conflitos territoriais, relacionados à afirmação, em diferentes escalas, de novos sujeitos e novas redes sociais [...] (RIBEIRO, 2004, p.196) (*grifo do autor*).

Ainda de acordo com Ribeiro (2004, p. 200), “o ato de regionalizar, compreende a institucionalização de fronteiras e limites na busca de programar uma ação específica: analítica, política, econômica, social”. Isso é o que se observa na Rota das Emoções, pois muitas questões

conflituosas são colocadas de lado para a criação de um roteiro turístico integrado com base na regionalização criada para fins econômicos.

Conforme Richard (2014, p.11):

a regionalização corresponde a impor ou reforçar o nível regional como nível de representação, de administração e de ação em um dado Estado. Isso equivale a institucionalizar porções do espaço nacional e concentrar a esse nível a concepção e eventualmente a implementação de políticas setoriais. Regionalizar assume portanto dois sentidos: dividir as parcelas do espaço nacional, visto que nós consideramos que essas porções constituem espaços de ação mais pertinentes; delimitar parcelas de espaço homogêneas; dar competências às instituições regionais.

Nesse sentido, regionalizar é dividir parcelas do território com objetivo específico, visando atender interesses previamente estabelecidos, tal qual se observa na Rota das Emoções: estados diferentes, com características particulares, se unem a partir da égide de um planejamento regional de turismo.

O papel do Estado na composição de políticas de turismo deve ser o de determinar as prioridades, a criação de normas e a administração de recursos e estímulos. Então, o governo dará as diretrizes e proverá as facilidades, através, sobretudo, das políticas de turismo, sejam elas municipais, regionais, ou mesmo nacionais. Em suma, turismo é uma atividade que requer a intervenção do Estado, que, do ponto de vista econômico, representa uma atividade plurissetorial, necessitando de coordenação e planejamento de seu desenvolvimento, que só podem ser promovidos pelo poder público.

Desta forma, a presente pesquisa busca discutir acerca do planejamento regional, a partir do qual três estados do Nordeste do Brasil se unem para promover um roteiro integrado de turismo onde os visitantes irão conhecer os principais atrativos turísticos destes estados e disfrutar de uma experiência turística diferenciada.

Em meio às discussões sobre região e regionalização emergem questões acerca do desenvolvimento, desenvolvimento sustentável e turismo sustentável, que serão abordados no tópico a seguir.

2.2.2 Desenvolvimento sustentável e turismo

O desenvolvimento deve ser visto como um processo complexo de mudanças e transformações, tanto no que tange a ordem econômica, a política, quanto a humana e social. Assim, desenvolvimento nada mais é que o crescimento – incrementos positivos no produto e na renda – transformado para satisfazer as mais diferentes necessidades do ser humano, tais

como: saúde, educação, habitação, transporte, alimentação, lazer, dentre outras (OLIVEIRA, 2002).

Conforme se pode perceber, no conceito de desenvolvimento está inserida a noção de crescimento, mas também a ideia de incrementos positivos para a sociedade; este diferencial é justamente o que distancia este conceito do tão propalado crescimento, o qual almeja apenas dados, e não a melhoria da qualidade de vida da população e redução da vulnerabilidade social e ambiental.

Sachs (2002) apresenta a importância da natureza e da essencialidade de encontrar harmonia entre o processo produtivo, o qual fosse capaz de incorporar a natureza como valor. Nessa perspectiva, a natureza, como valor, se impõe, uma vez que os recursos são retirados da natureza e frequentemente não tem esta dimensão de valoração dos recursos ambientais.

Para Nusdeo (2005), o desenvolvimento envolve uma série infundável de modificações de ordem qualitativa e quantitativa, de tal maneira a conduzir a uma radical mudança de estrutura da economia e da própria sociedade. Essas mudanças quantitativamente expressas revelam alterações de natureza qualitativa, inclusive de ordem psicológica, cultural e política. Assim sendo, as alterações de ordem quantitativa gerariam, por sua vez, alterações de ordem qualitativa na vida das pessoas, melhorando sua qualidade de vida e não apenas melhoria de índices.

Corroborando com as ideias de Nusdeo, Miller (2007) afirma que o desenvolvimento econômico é a melhoria dos padrões de vida dos seres humanos proporcionada pelo crescimento econômico.

Por sua vez, Dantas (2014) esclarece que o desenvolvimento baseado no crescimento produziu exclusão social em decorrência da concentração de renda e da degradação ambiental; em função da incessante busca de matérias-primas para a produção. Segundo o autor, por meio da tecnologia, buscava-se produzir mais em menor tempo, pois o crescimento econômico se importava apenas com o aumento do PIB (Produto Interno Bruto), ou seja, somente a medição do aspecto econômico era relevante.

Este modelo de desenvolvimento econômico mostrou-se insuficiente para garantir a qualidade de vida das presentes e futuras gerações, bem como a qualidade dos recursos ambientais e o crescimento econômico a longo prazo, tendo em vista que os recursos estavam se tornando escassos.

A crise ambiental se torna evidente nos anos 1960, refletindo-se na irracionalidade ecológica dos padrões dominantes de produção e consumo, e marcando os limites do crescimento econômico. Desta maneira, inicia-se o debate teórico e político para valorizar a

natureza e internalizar as “externalidades socioambientais” ao sistema econômico. Nesse processo crítico, surgiram as estratégias do ecodesenvolvimento, promovendo novos tipos de desenvolvimento fundados nas condições e potencialidades dos ecossistemas e no manejo prudente dos recursos (SACHS, 1982).

A partir da década de 60, com a escassez dos recursos, inicia-se a busca por um novo modelo de desenvolvimento, iniciando-se pelo ecodesenvolvimento até chegar ao desenvolvimento sustentável. O ecodesenvolvimento é um conjunto de princípios que busca a harmonia entre desenvolvimento humano e meio ambiente de modo que as gerações futuras possam usufruir as mesmas benesses da geração atual (CMMAD, 1988).

O ecodesenvolvimento lança as primeiras bases para o conceito de desenvolvimento sustentável, pois, pela primeira vez, introduz-se a ideia de preservar os recursos tendo em vista as necessidades das gerações futuras; isso leva a um grande avanço na proteção ao meio ambiente e aos recursos naturais.

Ignacy Sachs (1982) emprega os conceitos de “Ecodesenvolvimento” e “Desenvolvimento Sustentável” como sinônimos, apontando cinco dimensões interconectadas de sustentabilidade: social (voltada para a redução da pobreza e para a organização social), econômica (relativa à manutenção da capacidade produtiva dos ecossistemas), ecológica (relacionada à preservação dos recursos naturais enquanto base da biodiversidade), espacial (voltada para uma configuração rural-urbana equilibrada) e cultural (referente ao respeito pelas especificidades culturais, identidades e tradições das comunidades locais) (SACHS, 1993, p. 24-27).

Estas dimensões da sustentabilidade serão *a posteriori* incorporadas na definição de desenvolvimento sustentável; todavia, destaca-se o avanço do pensamento para a época, como resposta aos problemas ambientais que o mundo vinha enfrentando, principalmente depois da Revolução Industrial. Esta impôs um crescimento econômico desordenado e uma exploração irracional dos recursos naturais, acarretando, na década de 60, grandes desastres ambientais, até então sem precedentes, pois até a década de 60 os recursos naturais eram encarados como infinitos.

Conforme Leff (2007, p.16):

O discurso do desenvolvimento sustentável foi sendo legitimado, oficializado e difundido amplamente com base na Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e o Desenvolvimento, celebrada no Rio de Janeiro em 1992. Mas a consciência ambiental surgiu nos anos 60 com a Primavera Silenciosa de Rachel Carson e se expandiu nos anos 70, depois da Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente Humano, celebrada em Estocolmo, em 1972. Naquele momento é que

foram assinalados os limites da racionalidade econômica e os desafios da degradação ambiental ao projeto civilizatório da modernidade.

Na década de 1970, em 1972, acontece a primeira grande conferência mundial para discutir questões relacionadas ao meio ambiente, na Suécia, em Estocolmo: um marco para a questão ambiental. A pedido do Secretário-geral das Nações Unidas, em 1984, foi criada a Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento para avaliar os avanços dos processos de degradação ambiental e a eficácia das políticas ambientais para enfrentá-los. Depois de três anos de estudos, deliberações e audiências públicas, a Comissão publicou suas conclusões num documento intitulado *Nosso Futuro Comum* (CMMAD, 1988), também conhecido como *Informe Brundtland*.

Esse relatório reconhece as disparidades entre as nações e a forma como elas se acentuam com a crise da dívida dos países do Terceiro Mundo. Também busca propor uma política de consenso capaz de dissolver as diferentes visões e interesses de países, povos e classes sociais, acerca do desenvolvimento. O desenvolvimento sustentável foi definido como “um processo que permite satisfazer as necessidades da população atual sem comprometer a capacidade de atender as gerações futuras” (LEFF, 2007, p.19).

Então, o conceito de desenvolvimento sustentável surge pela primeira vez em 1987, no Relatório *Nosso Futuro Comum*, o qual oferece uma visão renovada à questão ambiental versus desenvolvimento, buscando garantir recursos para as presentes e futuras gerações. Conforme o referido relatório, desenvolvimento sustentável é o desenvolvimento que satisfaz as necessidades presentes, sem comprometer a capacidade das gerações futuras de suprir suas próprias necessidades.

No entanto, é apenas na década de 1990 que temos um grande avanço em termos de preservação do meio ambiente com a Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e o Desenvolvimento, também conhecida como ECO-92. Esta foi a maior e mais significativa conferência mundial sobre o meio ambiente e aconteceu na cidade do Rio de Janeiro, no ano de 1992. Seu legado foi uma série de documentos; dentre eles, destaca-se a Agenda 21, que pode ser definida como um instrumento de planejamento para a construção de sociedades sustentáveis, em diferentes bases geográficas, e que concilia métodos de proteção ambiental, justiça social e eficiência econômica.

A definição de desenvolvimento sustentável não se refere a salvar a natureza, mas à internalização de estratégias, agregando, assim, novos recursos para permitir o crescimento econômico e a prosperidade compartilhada por todos (BARTER; RUSSELL, 2012). O termo desenvolvimento sustentável refere-se a uma série de processos e práticas que envolvem ação

e tem foco na melhoria da qualidade da vida humana (WCED, 1987; BLEWITT, 2008; UNSGHLPS, 2012). Desse modo, fornece-se uma visão de longo prazo “[...] para erradicar a pobreza, reduzir a desigualdade e tornar o crescimento inclusivo, e produção e consumo mais sustentável” (UNSGHLPS, 2012, p. 6). Portanto, salienta-se que, ao emprego do conceito, está associado o ato de agir, indicando que a sobrevivência da humanidade não pode ser terceirizada; as atitudes estratégicas que auxiliam nesta sobrevivência devem partir dos próprios humanos, ou seja, de cada um de nós.

O desenvolvimento sustentável, para Moffatt (2007), significa que a sustentação de uma atividade ou processo garante que o sistema funcione por longo prazo. Outros compreendem a ideia de que, no futuro, a vida seja mais saudável do que no presente (BLEWITT, 2008). Bañon Gomis *et al.* (2011) define-o como uma forma habitual de agir; por consequência, as pessoas devem ter a intenção de evitar efeitos deletérios para os domínios ambientais, sociais e econômicos, consistente com uma relação harmoniosa que propicie uma vida promissora.

Conforme pode-se observar, muitas são as definições de desenvolvimento sustentável, com os mais diversos enfoques, quer seja a relação mais harmoniosa com o meio ambiente, o pensamento a longo prazo nas futuras gerações, ou o desenvolvimento aliado ao crescimento econômico. Devido a essa multiplicidade de interpretações que, por vezes, acabam tornando este um conceito fluido, uma vez que se adequa às necessidades de quem o define, ele sofre várias críticas.

De acordo com as ideias de Rodriguez e Silva (2009, p.74):

Várias foram as críticas que sofreu esta concepção de desenvolvimento sustentável. Para alguns, é uma utopia axiomática, fácil de entender e aceitar teoricamente, mas para colocá-la na prática, continua sendo uma meta inalcançável. Para outros é uma concepção de moda das correntes neoliberais que propõem algumas mudanças remediáveis e cosméticas, mas que em sua essência não procuram qualquer mudança estrutural do sistema. Por outro lado, do ponto de vista da operacionalização parece muito difícil difundir-se a ideia de relacionar três formas de entender o desenvolvimento sem um eixo conceitual que articule e aglutine os elementos constituintes.

Desta forma, observa-se que o conceito de desenvolvimento sustentável está longe de ser compreendido e aceito enquanto unanimidade entre os pesquisadores. Conforme Tudela (1996), poderíamos falar em diferentes níveis de sustentabilidade do desenvolvimento. Por desenvolvimento, não se entenderia um ou outro estado final, mas o processo e a transição para cultivar graus de racionalidade crescente governados por um projeto cultural e abraçaria os aspectos naturais, econômicos e políticos.

Apesar da ausência de consenso sobre o conceito destes termos, existe a aceitação geral em relação à busca do equilíbrio entre as necessidades do ser humano e o meio ambiente, e em entender suas complexas dinâmicas de interação para aprofundar e ampliar seu significado (BARBOSA; DRACH; CORBELLA, 2014). Outro aspecto de consenso sobre os termos é que eles representam algo positivo e bom (BAÑÓN GOMIS *et al.*, 2011). As diversas discussões atreladas aos termos sustentável, sustentabilidade e desenvolvimento sustentável ocorreram visando à obtenção do bem-estar humano em longo prazo, por meio da gestão do sistema ambiental humano (ADAMS, 2006; SEAGER, 2008).

Ao mesmo tempo que a conscientização ambiental cresceu, o turismo também se desenvolveu de forma muito rápida. O turismo tem como matéria-prima principal os recursos naturais e, muitas vezes, a utilização destes recursos não é feita de forma a garantir a preservação dos mesmos; afinal, eles garantem a continuidade do turismo numa determinada localidade. Assim, emerge a discussão acerca do turismo sustentável.

A expressão turismo sustentável começa a ser usada a partir dos anos 1980, passando assim a incorporar e considerar as implicações do Relatório de Brundtland em suas próprias atividades. Nessa época, as expressões “turismo verde” e “questões verdes” eram comumente utilizadas (SWARBROOKE, 2000).

Em 1982, a OMT e o PNUMA divulgaram a Declaração sobre Turismo e Meio Ambiente, na qual expressavam a convicção de que o desenvolvimento das atividades de férias e tempo livre, combinadas com uma saudável gestão do meio ambiente, são elementos essenciais e interdependentes de um rico processo de desenvolvimento, do qual o Homem deve se beneficiar. Logo, entendendo-se como única forma de turismo aceitável aquela que melhora, protege e salvaguarda o meio ambiente. Na declaração em questão, afirmavam ainda que a satisfação das exigências para o desenvolvimento do turismo não poderia prejudicar os interesses sociais e econômicos das populações, do meio ambiente, e, principalmente, dos recursos naturais que são a atração por excelência do turismo (DIAS, 2003).

Desta feita, observa-se que turismo deve buscar a sustentabilidade, salvaguardando os recursos naturais, sem prejudicar os interesses das comunidades, e gerando benefícios econômicos para as localidades onde se desenvolve. No ano de 1992, o Conselho mundial da Indústria de Viagens e Turismo (WTTC), a Organização Mundial do Turismo (WTO) e o Conselho da Terra uniram esforços para realizar um estudo sobre a Agenda 21 e desenvolver um plano de ação para o turismo, que foi denominado Agenda 21 para a Indústria de Viagens e Turismo, publicado pela OMT em 1994 (IRVING, 2002).

A primeira Conferência Mundial sobre Turismo Sustentável aconteceu no ano de 1995, na Espanha, em Lanzarote, e veio preencher uma lacuna que existia no setor turístico no que se referia aos princípios elencados na Eco 92, além das recomendações da Agenda 21. A Carta de Turismo Sustentável de Lanzarote é um marco na definição do turismo sustentável: ela possui 18 artigos e o primeiro deles estabelece que o desenvolvimento turístico deverá fundamentar-se em critérios de sustentabilidade. Isto é, “deverá ser suportável ecologicamente a longo prazo, viável economicamente e equitativo desde uma perspectiva ética e social para as comunidades locais.” (OMT, 2008)

Anos mais tarde, em 1999, foi divulgado o Código Mundial de Ética do Turismo que, em seu artigo 3º, faz referências explícitas ao turismo como fator de desenvolvimento sustentável. O ano de 2002 foi declarado pela Organização das Nações Unidas como o Ano Internacional do Ecoturismo. Ele foi celebrado em Québec, Canadá, de 19 a 22 de maio de 2002, durante a Conferência Mundial do Ecoturismo, na qual foi divulgada a Declaração de Québec sobre o Ecoturismo.

Conforme documento da OEA (1997), os elementos chave da sustentabilidade do turismo são, entre outros, a satisfação das necessidades dos visitantes e das comunidades que os recebem, e a proteção e o melhoramento do atrativo turístico para o futuro por ser parte de um recurso econômico nacional. O relacionamento entre os turistas, as comunidades anfitriãs, os atrativos e o meio ambiente compreendem um conjunto bastante complexo de elementos interativos. Cada um deve manter sua própria continuidade em simbiose com os demais para que se desenvolva uma relação que seja benéfica e positiva para todos (DIAS, 2003).

O desenvolvimento do turismo sustentável atende às necessidades dos turistas de hoje e das regiões receptoras, ao mesmo tempo que protege e amplia as oportunidades para o futuro e é visto como um condutor ao gerenciamento de todos os recursos. Isto de tal forma que as necessidades econômicas, sociais e estéticas possam ser satisfeitas sem desprezar a manutenção da integridade (OMT, 2003, p. 24).

Segundo Rabary (1988, p. 87):

Para o turismo ser sustentável no sentido social e cultural, deve ser desejado pelos habitantes locais e deve ser percebido com benefício para a maioria da população local, não apenas para uma elite. Ele deve proporcionar empregos para os qualificados assim como para os sem qualificação e gerar oportunidades para os avanços sociais e econômicos.

Assim, entende-se que o turismo sustentável deve ser aquele que é bem visto pela comunidade local, e não apenas pelos gestores e empreendedores; é um turismo que, de fato, socializa os benefícios e não apenas os impactos negativos da atividade, incluindo a

comunidade local, a qual vê-se como parte importante para o desenvolvimento dessa atividade. Uma vez que a comunidade é incluída, aumentam-se as chances de que o turismo se desenvolva de forma sustentada; uma vez que o turista percebe quando é bem-vindo de fato, isso contribui para potencializar sua experiência no local.

Conforme Beni (2004), o turismo sustentável, em sua grande abrangência, envolve a compreensão dos impactos turísticos; a justa distribuição dos custos e benefícios; a geração de empregos locais tanto diretos como indiretos; o incentivo ao desenvolvimento de negócios lucrativos; a entrada de capital e a diversificação da economia local; a interação com todos os setores e segmentos da sociedade; o desenvolvimento tanto estratégico quanto logístico de meios de transporte; o encorajamento ao uso produtivo de terras até então tidas como marginais (turismo no espaço rural); e as subvenções para os custos de conservação ambiental.

Swarbrooke (2003) acredita que é preciso começar a ver o turismo sustentável como parte de um sistema mais amplo de desenvolvimento sustentável; um sistema aberto, no qual cada elemento afeta os demais. Compreende-se muito bem que o turismo sustentável é uma ferramenta poderosa no auxílio à realização do desenvolvimento sustentável, agindo como catalisador para o crescimento de pequenos negócios e fornecendo mercado para a produção agrícola e artesanal.

O turismo sustentável seria, então, uma forma de se alcançar o desenvolvimento sustentável em uma localidade, como é o caso daquelas presentes na Rota das Emoções, onde busca-se desenvolver o turismo sustentável quer por meio de práticas, quer por meio de ações institucionais, como a cobrança de taxas, no caso da Vila de Jericoacoara.

Urge esclarecer que a sustentabilidade não pode ser encarada com um estado ideal, praticamente utópico; ela deve ser concebida como um processo de mudança qualitativo conforme os postulados da Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento (1988 – Nosso Futuro Comum), os quais norteiam o desenvolvimento turístico até os objetivos efetivamente alcançáveis (DIAS, 2003).

Ressalta-se que o desenvolvimento do turismo sustentável em uma localidade não exclui a existência de um turismo de massas, por exemplo, uma vez que os princípios da sustentabilidade devem ser o objetivo principal de qualquer espaço ou produto turístico, em qualquer de seus estágios evolutivos. Eles não se restringem exclusivamente ao turismo tido como alternativo, como o ecoturismo ou o turismo rural. Pode-se afirmar, inclusive, que o turismo sustentável deve ser mais buscado nos destinos já consolidados, tendo em vista que estes estão mais sujeitos à pressão e aos impactos negativos, e onde a continuidade do turismo

dependerá diretamente das ações positivas e equilibradas voltadas ao desenvolvimento sustentável daquela região.

Partindo-se destes pressupostos, tem-se que todos os tipos de turismo devem buscar a sustentabilidade, a fim de garantir a permanência da atividade turística nos mais diversos locais, uma vez que a matéria-prima do turismo é o meio ambiente e nenhum turista quer visitar uma localidade cujo meio ambiente esteja degradado.

Assim, emerge mais um conceito basilar para esta pesquisa, o conceito de meio ambiente. De acordo com o art. 225 da CF (1988): Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

O meio ambiente é entendido como um direito de todos; portanto, ele precisa ser preservado e defendido por cada um de nós, com o intuito de que tanto esta quanto as próximas gerações possam ter acesso a um meio ambiente equilibrado. Certamente, a defesa do meio ambiente não é algo simples, mas deve envolver um esforço coletivo.

De acordo com a resolução CONAMA 306 de 2002: “Meio Ambiente é o conjunto de condições, leis, influencia e interações de ordem física, química, biológica, social, cultural e urbanística, que permite, abriga e rege a vida em todas as suas formas”. Conforme essa definição o conceito de meio ambiente seria algo bastante amplo e que está relacionado com a vida e todas as suas interações.

Conforme a ISO 14001 de 2004 (ABNT, 2015), meio ambiente é a “circunvizinhança em que uma organização opera, incluindo-se ar, água, solo, recursos naturais, flora fauna, seres humanos e suas inter-relações.”

A norma ISO (*International Organization for Standardization*) é a Organização Internacional de Normalização que reúne inúmeros especialistas com o objetivo desenvolver parâmetros internacionais. Estes devem atender diferentes demandas globais e se basear em aspectos relevantes para o mercado; dentre as diversas normas, está a NBR ISO 14001, a qual trata da gestão ambiental.

Na norma ISO (ABNT, 2015), podemos observar os vários elementos da natureza, bem como o Homem e suas inter-relações; assim, nos deparamos com o caráter complexo e dinâmico do meio ambiente que tanto é fruto das relações que nele se inserem, quanto agente de caráter resiliente. Ademais, ele, a longo prazo e quando sofre alterações de qualquer natureza, sempre volta a busca por um novo ponto de equilíbrio.

O meio ambiente concebido, inicialmente, como as condições físicas e químicas, juntamente com os ecossistemas do mundo natural, e que constitui o habitat do homem, também é, por outro lado, uma realidade com dimensão do tempo e espaço. Essa realidade pode ser tanto histórica (do ponto de vista do processo de transformação dos aspectos estruturais e naturais desse meio pelo próprio homem, por causa de suas atividades) como social (na medida em que o homem vive e se organiza em sociedade, produzindo bens e serviços destinados a atender “as necessidades e sobrevivência de sua espécie” (EMÍDIO, 2006, p.127).

Emídio nos apresenta o meio ambiente com suas condições físico-químicas, mas também uma dimensão tempo-espaço, onde aparece a noção histórica e social do meio ambiente. Essas noções são essenciais para a compreensão do meio ambiente ao longo do tempo, partindo do pressuposto de que o Homem é um ser social e age em sociedade, buscando o domínio da natureza para a satisfação de suas necessidades presentes e futuras.

Corroborando como esta visão, Mendonça (2002, p.148) nos diz que “o meio ambiente atualmente em voga é propalado na perspectiva que engloba o meio natural e o social”. Sendo assim, o ser humano está diretamente inserido nas relações que envolvem os aspectos de primeira e segunda natureza. Não se deve separar os elementos físico-naturais dos elementos humano-sociais quando se trata da questão ambiental, pois estes a constituem e a transformam como um todo.

Ramos (2010, p. 83) coloca:

Seja como for, a visão atual de natureza, potencializada pela tecnologia, herdou o projeto de dominação assentado no dualismo homem-natureza, na qual a última é instrumentalizada em benefício do primeiro. Em outras palavras, universalizou-se a postura – que se tornou dogma – de transformar o conhecimento da natureza em instrumento de domínio da mesma.

Desta forma, temos que o conhecimento da natureza vem sendo utilizado a serviço de sua dominação. O ser humano busca conhecer a natureza para utilizá-la e atender as suas necessidades, não estando preocupado com o meio ambiente em si, mas sim em satisfazer suas necessidades a curto e longo prazo. Logo, pode-se dizer que o domínio da natureza não está relacionado com a preocupação intrínseca com a mesma, mas com a busca por garantir que o recurso natural continue gerando lucro e propiciando as condições para a qualidade de vida das atuais e futuras gerações.

Desta feita, a relação do ser humano com o meio ambiente gera uma série de impactos ambientais, que devem ser minimizados a fim de garantir a preservação do meio ambiente e a qualidade de vida da população. Assim, emerge a necessidade de discussão acerca do conceito de impacto ambiental, o qual será apresentado na seção a seguir.

2.2.3 Impactos na zona costeira e percepção ambiental

É relevante a discussão dos conceitos de impacto ambiental, zona costeira e percepção ambiental, uma vez que estes também são conceitos basilares desta pesquisa. Os impactos ambientais são mais perceptíveis em ambientes mais sujeitos à vulnerabilidades, como é o caso da zona costeira, ambiente onde se localiza o objeto de estudo da presente pesquisa. Este é um ambiente naturalmente suscetível a várias pressões e ponto de disputa de vários atores com interesses diferentes, o que torna pertinente a compreensão acerca da percepção destes atores. Dessa forma, emerge a necessidade da discussão acerca da percepção e da percepção ambiental.

Segundo a resolução do CONAMA, nº 001, artigo 1º:

Considera-se impacto ambiental qualquer alteração das propriedades físicas, químicas e biológicas do meio ambiente, causada por qualquer forma de matéria ou energia resultante das atividades humanas que, direta ou indiretamente, afetam: I – a saúde, a segurança e o bem-estar da população; II – as atividades sociais e econômicas; III – a biota; IV – as condições estéticas e sanitárias do meio ambiente; V – a qualidade dos recursos ambientais (CONAMA, 1986).

Nessa perspectiva, impacto ambiental também é definido pela NBR ISO 14.001, segundo a qual ele consiste em qualquer modificação do meio ambiente, adversa ou benéfica, que resulte, no todo ou em parte, dos aspectos ambientais da organização (ABNT, 2015).

Portanto, entende-se impacto ambiental como as alterações sofridas pelo ambiente, sejam positivas ou negativas, resultantes da ação humana direta ou indireta e que afetem desde a saúde humana até a qualidade dos recursos ambiente. Isto é, parte-se do pressuposto que, para haver impacto ambiental, deve estar presente a ação humana e a modificação de aspectos sociais, culturais ou ambientais.

Conforme Lima-e-Silva (2002, p. 133), impacto ambiental é:

[...] qualquer alteração no ambiente causada por atividades antrópicas. Pode ser negativo, quando destrutivo ou degradador dos recursos naturais, ou positivos quando regenerador de áreas e/ou funções naturais anteriormente destruídas. Um impacto ambiental potencial é aquele que ainda não aconteceu, mas cuja possibilidade existe em decorrência do funcionamento normal ou acidental, de uma determinada atividade.

De forma geral, a maioria das pessoas tende a relacionar impactos a algo negativo; porém, esta definição incorpora as palavras positivo e negativo relacionando-se à natureza do impacto; conseqüentemente, temos que impacto tanto pode estar relacionado a algo bom como a algo ruim.

Sendo um processo permanente, o impacto ambiental é ao mesmo tempo produto e produtor de novos impactos. Conforme Coelho (2001, p. 24-25):

Impacto ambiental é, portanto, o processo de mudanças sociais e ecológicas causado por perturbações (uma nova ocupação e/ou construção de um objeto novo: uma usina, uma estrada ou uma indústria) no ambiente. Diz respeito ainda à evolução conjunta das condições sociais e ecológicas estimuladas pelos impulsos das relações entre forças externas e internas à unidade espacial e ecológica, histórica ou socialmente determinada. É a relação entre sociedade e natureza que se transforma diferencial e dinamicamente. Os impactos ambientais são escritos no tempo e incidem diferencialmente, alterando as estruturas das classes sociais e reestruturando o espaço.

Pode afirmar assim que o impacto ambiental é um processo de mudanças contínuo, uma vez que suas consequências podem ser percebidas a curto, médio e longo prazo, tanto pela sociedade como pelo ambiente. Mesmo sendo resiliente e buscando novos pontos de equilíbrio após sofrer alterações, o meio ambiente demanda um determinado tempo para o reestabelecimento do novo equilíbrio. Sabe-se também que os impactos são percebidos diferentemente por grupos sociais distintos, sendo geralmente mais impactados os menos abastados.

Ainda conforme Coelho (2001, p. 25):

[...] Impacto ambiental é indivisível. No estágio de avanço da ocupação do mundo, torna-se cada vez mais difícil separar impacto biofísico de impacto social. Na produção dos impactos ambientais as condições ecológicas alteram as condições culturais, sociais e históricas e são por elas transformadas.

Em ressonância, entende-se os impactos ambientais como Coelho, uma vez que, dificilmente, podemos separar o físico, o biológico e o social, tendo em vista a complexidade da relação sociedade - natureza, principalmente quando estamos tratando dos impactos decorrentes da atividade turística.

Nesse sentido, o turismo moderno, caracterizado por fenômeno de massas, causa variados efeitos nas comunidades e nas localidades onde se instala. Em geral, os pesquisadores concentram os seus estudos sobre o olhar econômico do turismo e da recreação nas localidades turísticas. Estes normalmente consideram a geração de divisas, a importância e as características do gasto feito pelos turistas, a geração de emprego e o papel do turismo como agente de desenvolvimento regional. Contudo, é evidente que a atividade turística gera outras consequências, principalmente ambientais, sociais e culturais (CASASOLA, 2003).

Conforme Ruschmann (2008, p.34-35):

O rápido crescimento do turismo, a partir dos anos 50, resultou na degradação ambiental de inúmeros recursos turísticos em todo o mundo. Os indicadores apontam um crescimento contínuo da atividade, de cerca de 4% a 5% ao ano, e,

consequentemente, os impactos sobre o meio ambiente também se intensificam. Esse risco, reconhecido atualmente pela maioria dos governos dos países receptores de turistas faz com que se tomem iniciativas que proporcionem tanto uma evolução dos aspectos favoráveis do turismo como a proteção ambiental.

A partir da década de 1950, com o rápido crescimento do turismo a nível mundial, esta atividade passa a gerar uma série de impactos para as localidades receptoras, tanto positivos – como geração de emprego e renda, e melhoria das condições de vida das populações residentes – quanto negativos ao ambiente – como a poluição das águas, poluição sonora, maior produção de lixo etc. O aumento destes impactos negativos vem gerando, nas localidades receptoras, uma maior preocupação com a proteção ambiental, a fim de resguardar os recursos naturais que por vezes são o principal atrativo turístico dos destinos, como acontece com a área em estudo.

Neste sentido, Dias (2005, p. 100) afirma que os estudos dos efeitos do turismo no meio ambiente começaram a ser intensificados na segunda metade da década de 1970, em função do crescimento do turismo de massas e de vários problemas causados pela atividade turística. Isso fez soar um alerta mundial, apontando para a possibilidade de que seu crescimento poderia ser insustentável do ponto de vista ambiental.

A partir dos estudos sobre os efeitos do turismo no meio ambiente, surge o alerta para os impactos negativos desta atividade que, até então, era vendida como uma indústria sem chaminés; uma indústria limpa que gerava retorno rápido sem produzir impactos ao ambiente. Conforme Bartholo Junior *et al.* (2005, p. 18), “O rótulo da ‘indústria limpa’ é demonstrado como falacioso: o turismo gera impactos no meio natural em que estiver alocado, na cultura de comunidades e povos”. O exercício do turismo provoca impactos ambientais positivos e negativos, envolvendo o ambiente natural, o ambiente transformado e o ambiente sociocultural; no entanto, o ambiente natural é mais vulnerável aos impactos ambientais negativos do turismo.

Conforme Ruschmann (2008, p.34):

Os impactos do turismo referem-se a gama de modificações ou à sequência de eventos provocados pelo processo de desenvolvimento turístico nas localidades receptoras. As variáveis que provocam os impactos têm natureza, intensidade, direção e magnitude diversas; porém os resultados interagem e são geralmente irreversíveis quando ocorrem no meio ambiente natural.

Quando abordamos os impactos do turismo em uma localidade, muitas são as variáveis envolvidas neste processo. Destaca-se que, no que tange os impactos ao meio ambiente, estes muitas vezes são irreversíveis ou demoram tempo superior à escala humana para se recuperarem. Isso resulta em sua alteração para as presentes e futuras gerações,

comprometendo severamente o ambiente e, por conseguinte, a atividade turística na localidade impactada.

Ainda segundo Ruschmann (2008, p.36):

Considerando que o turismo é uma atividade dinâmica e que os impactos e suas consequências mudam constantemente – como consequência das modificações dos objetivos, tanto dos turistas como das comunidades receptoras das flutuações nos processos relacionados com a economia, o meio ambiente e com as mudanças tecnológicas – o seu monitoramento periódico torna-se uma necessidade imprescindível.

A autora nos apresenta a necessidade de um constante monitoramento da atividade turística nas localidades onde se instala, visando garantir a sustentabilidade a longo prazo desta atividade, tendo em vista seu caráter dinâmico e que os interesses de turistas e moradores vão se alterando com o passar o tempo. Dessa forma, será possível garantir que os impactos positivos sobressaiam os negativos.

Em relação aos impactos positivos do turismo, eles decorrem do fato de esta atividade poder subsidiar os custos de conservação do ambiente (BELTRÃO, 2001). Outros impactos positivos são a conservação da herança cultural, o fortalecimento da identidade cultural e o intercâmbio intercultural (DIAS, 2005).

Além disso, muitos são os impactos positivos do turismo, deste a melhoria da qualidade de vida dos residentes, passando pelas trocas culturais, fortalecimento da cultura local, geração de novos postos de trabalho, melhoria de infraestrutura das comunidades, melhoria na prestação de serviços essenciais, até o incremento de equipamentos de lazer e culturais etc.

Os principais impactos ambientais negativos do turismo são: poluição e contaminação de cursos de água e de praias; poluição atmosférica, visual e sonora; desmatamento, distúrbios à vida selvagem e perda de biodiversidade; congestionamento; compactação, erosão e perda de fertilidade do solo; danos a monumentos, sítios arqueológicos, lugares e construções históricas; choques culturais; transformação dos valores e condutas morais; difusão de epidemias; sexo, crime e mercantilização da cultura (DIAS, 2005).

Ainda conforme Dias (2005, p. 100): “[...] uma lista dos impactos ambientais provocados pelo turismo será sempre incompleta pela diversidade de efeitos que a atividade provoca no meio ambiente, daí a necessidade de monitoramento permanente”. Estes impactos negativos do turismo podem e devem ser reduzidos a partir de um planejamento adequado desta atividade, atendendo aos critérios de sustentabilidade e ouvindo os agentes envolvidos, a fim

de construir um modelo local eficiente que potencialize as benesses geradas pelo turismo e reduza os impactos negativos.

Os efeitos negativos do turismo podem ser evitados ou atenuados através de planejamento turístico integrado, que considera aspectos tradicionais do planejamento (de mercado, econômicos, financeiros, técnicos e de coordenação do território) e planejamento ecológico, que inclui aspectos ambientais (CASASOLA, 2003).

Destaca-se que os impactos ambientais gerados pela atividade turística são ainda mais severos quando estes ocorrem em áreas naturais protegidas como as que serão abordadas ao longo desta pesquisa. Os principais atrativos turísticos da zona costeira da Rota das Emoções são o Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses, em Barreirinhas-MA, APA do Delta do Parnaíba, em Paranaíba-PI, e o Parque Nacional de Jericoacoara, em Jijoca de Jericoacoara - CE. Em meio às áreas naturais protegidas brasileiras, destacam-se as Unidades de Conservação; logo, faz-se necessária a discussão acerca do conceito das Unidades de Conservação.

No mundo, as áreas naturais protegidas surgem com os primeiros Parques Nacionais nos Estados Unidos, ainda no século XIX. Elas apresentam uma série de modalidades e são importantes mecanismos para a efetivação da proteção ambiental e da conservação da natureza.

Segundo o *Manual de planificación de sistemas nacionales de áreas silvestres protegidas em America Latina*, os Sistemas Nacionais de Áreas Protegidas são:

Um conjunto de espacios naturales protegidos, de relevante importância ecológica y social pertenecientes a la nación que ordenadamente relacionadas entre si y a través de su protección y manejo, contribuyen al logro de determinados objetivos de conservación, y a su vez al desarrollo sostenido de la nación. (MOORE; ORMAZÁBAL, 1988, p. 2)

Estas áreas naturais protegidas são as precursoras das nossas Unidades de Conservação aqui no Brasil; são espaços naturais protegidos da ação humana indiscriminada e predatória, visando garantir o desenvolvimento sustentável.

O movimento de Parques Nacionais foi criado por pessoas que acreditavam que os lugares mais selvagens e bonitos do mundo deveriam ser protegidos, como fios de ouro na tapeçaria da cultura humana; esses pioneiros foram impelidos pela urgência e paixão. Eles constataram as ameaças aos lugares selvagens chegando através de várias formas – das madeiras, das minerações, das estradas, dos reservatórios. Por trás de tudo, a arrogância do ser humano, que tratava a vida selvagem como algo sem valor em comparação ao mundo artificial construído como parte dos sistemas econômicos humanos (IUCN, 1994).

Estas primeiras áreas naturais protegidas foram eleitas por sua excepcional beleza e relevância ambiental, com o objetivo de garantir que esses espaços continuassem assim para as presentes e futuras gerações.

Uma Unidade de Conservação é definida como “uma superfície da terra ou mar consagrada à proteção e manutenção da diversidade biológica, assim como dos recursos naturais e dos recursos culturais associados e manejada através de meios jurídicos e outros eficazes (IUCN, 1994, p. 185).

As Unidades de Conservação são áreas especialmente protegidas do território com vistas à sua conservação e preservação da ação predatória humana. No Brasil, a lei que instruiu estas unidades é a Lei nº 9.985 de julho de 2000, que estabelece critérios e normas para criação, implantação e gestão das unidades de conservação.

O desenvolvimento do turismo em áreas naturais deve ser regido pelas normas e diretrizes emanadas deste documento, uma vez que ele regulamenta as atividades nos locais onde serão praticados e desenvolvidas atividades de lazer e contemplação relacionadas ao turismo alternativo, em particular, o ecoturismo (DIAS, 2003).

De acordo com a Lei nº 9.985 de 2000, em seu art. 2º, inciso I:

Entende-se por unidades de conservação o espaço territorial e seus recursos ambientais, incluindo as águas jurisdicionais, com características naturais relevantes, legalmente instituído pelo Poder Público, com objetivos de conservação e limites definidos, sob regime especial de administração, ao qual se aplicam garantias adequadas de proteção.

As unidades de conservação são instituídas pelo poder público que designa determinados órgãos para sua gestão. No caso das presentes na área em estudo, o órgão responsável pela gestão destas unidades é o ICMBio (Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade).

Por definição, as unidades de conservação estão inseridas em sistemas ecológicos, culturais e econômicos mais amplos e devem interligar-se ao desenvolvimento de sua região, tanto para obter reconhecimento público como para possibilitar a construção de alianças em seu favor (HAUFF e MILANO, 2002).

Milano (2001) ressalta que a existência de objetivos diversos de conservação pode gerar conflitos, o que determina a necessidade de tipos diferentes de áreas protegidas, ou seja, de categorias de manejo. Além disso, não apenas o arranjo conceitual se faz necessário, mas também uma distribuição no espaço capaz de possibilitar a representatividade geográfica ao

conjunto. Desse modo, cada área protegida é unidade de um sistema maior de conservação, ou seja, constitui uma unidade de conservação.

O plano de manejo é o documento que vai embasar a gestão de cada, tendo em vista os mais diversos interesses sobre estes espaços. No caso específico da área em estudo – o Parque Nacional de Jericoacoara, a Área de Proteção Ambiental do Delta do Paranaíba e o Parque Nacional do Lençóis Maranhenses –, todas as unidades possuem plano de manejo. Entretanto, esta infelizmente não é a realidade da maioria das unidades de conservação brasileiras, o que dificulta a delimitação dos usos e a gestão destes espaços.

As unidades de conservação devem ser locais especiais de proteção e salvaguarda dos recursos, principalmente quando se encontram em um ambiente tão instável e vulnerável como a zona costeira. Desta forma, emerge a necessidade da discussão de mais um conceito, o de zona costeira.

De acordo com o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro II (1997), zona costeira é:

[...] o espaço geográfico de interação do ar, do mar e da terra, incluindo seus recursos ambientais, abrangendo as seguintes faixas: Faixa Marítima - é a faixa que se estende mar adentro distando 12 milhas marítimas das Linhas de Base estabelecidas de acordo com a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, compreendendo a totalidade do Mar Territorial.

Faixa Terrestre - é a faixa do continente formada pelos municípios que sofrem influência direta dos fenômenos ocorrentes na Zona Costeira, a saber: a) os municípios defrontantes com o mar, assim considerados em listagem desta classe, estabelecida pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE); b) os municípios não defrontantes com o mar que se localizem nas regiões metropolitanas litorâneas; c) os municípios contíguos às grandes cidades e às capitais estaduais litorâneas, que apresentem processo de conurbação; d) os municípios próximos ao litoral, até 50 km da linha de costa, que aloquem, em seu território, atividades ou infra-estruturas de grande impacto ambiental sobre a Zona Costeira, ou ecossistemas costeiros de alta relevância; e) os municípios estuarinos-lagunares, mesmo que não diretamente defrontantes com o mar, dada a relevância destes ambientes para a dinâmica marítimo-litorânea; e f) os municípios que, mesmo não defrontantes com o mar, tenham todos seus limites estabelecidos com os municípios referidos nas alíneas anteriores.

Esta definição de zona costeira, a qual delimita esta área como sendo a interação dos ambientes marinho, terrestre e aéreo, é a definição mais aceita atualmente. Esta definição retirou dos estados e municípios a possibilidade de delimitação de suas Zonas Costeiras tendo em vista as peculiares de seus ecossistemas, uma vez que esta área especial já foi definida levando em consideração não mais o componente ambiental, mas sim os limites políticos dos denominados “municípios litorâneos”, segundo a tipologia acima referenciada.

Desta forma, o critério de delimitação técnica baseada na definição de cada ecossistema, nos respectivos planos estaduais e municipais, é deixado de lado. Daí, passa-se a

adotar um critério definidor objetivo e uniforme para todo o país, tanto para a faixa marítima quanto para a faixa terrestre, e os critérios ambientais são substituídos pelo critério da divisão político-administrativa (MORAES, 2007).

Segundo dados do Ministério do Meio Ambiente (2002):

A Zona Costeira brasileira é uma unidade territorial, definida em legislação específica para efeitos de gestão ambiental, que se estende por 17 (dezesete) Estados e abriga mais de 400 (quatrocentos) Municípios, distribuídos do norte equatorial ao sul temperado do país.

Pode-se definir a zona costeira brasileira, como uma faixa de transição onde, dinamicamente, estão interagindo três grandes sistemas: o oceânico, o atmosférico e o continental. Esta faixa apresenta quase 7.400 km de extensão e largura que varia de 70 a 480km. A parte emersa ocupa pouco mais de 5% do território nacional e abrange 512 dos 4.493 Municípios brasileiros, onde vivem aproximadamente 39 milhões de habitantes, com uma densidade demográfica de 87 hab./km² (índice 5 vezes superior à nacional) (MACHADO, 2002).

Desta feita, pode-se concluir que a zona costeira é uma das áreas mais densamente povoadas do território nacional. Soma-se a isso o fato de que esta área já é naturalmente vulnerável e a pressão populacional incrementa os impactos socioambientais negativos observados nesta porção do território. Logo, é imperativo o planejamento adequado destes espaços, tendo em vista os diferentes agentes e interesses envolvidos, sendo o turismo apenas mais uma pressão exercida sob estes espaços. Assim, fazem-se cada vez mais pertinentes estudos que se debruçam sobre esta temática e busquem compreender as dinâmicas existentes nestes espaços, bem como a percepção dos atores envolvidos.

Ademais, considerando todas as questões anteriormente postas, o próprio conceito de zona costeira gera uma série de discussões e controvérsias, o que compromete a adequada gestão destes espaços, bem como a implementação de políticas públicas a nível municipal, estadual ou federal. As definições de zona costeira e sua delimitação são bastante polêmicas, conforme nos diz Moraes:

[...] a precisa delimitação do que seria a “zona costeira” de um país é tema que suscita polêmica em termos internacionais. Quando a perspectiva se afasta do formalismo das definições abstratas do tipo “zona de interação dos meios terrestres, marinhos e atmosféricos vê-se que a questão não permite uma só resposta pois tal tema remete a uma variedade de situações deveriam ser complementadas numa boa definição. (MORAES, 2007, p. 29)

Além dos problemas relacionados à sua definição, os múltiplos usos da zona costeira também constituem fator que agrava a pressão por estes espaços, dificultando sua adequada proteção e salvaguarda deste ambiente tão vulnerável.

No que importa aos vetores de ocupação, o litoral pode ser definido como uma zona de usos múltiplos, pois em sua extensão é possível encontrar variadíssimas formas de ocupação do solo e a manifestação das mais diferentes atividades humanas. Defronta-se na zona costeira brasileira, desde a presença de tribos quase isoladas até plantas industriais de última geração, desde comunidades vivendo de um modo de vida mais tradicionais até metrópoles dotadas de toda modernidade que lhes caracteriza. (MORAES, 2007, p. 31)

Esses múltiplos usos exigem políticas adequadas e voltadas ao desenvolvimento sustentável dessa região, que é tão disputada e considerada nobre. Para Dantas (2010, p. 10), “o espaço litorâneo se transforma em mercadoria nobre, justificando modificações socioespaciais a implicar na ocupação do território por novos atores e expulsão gradativa dos habitantes tradicionais”.

Desta forma, pode-se inferir que, a partir do momento que o ambiente litorâneo se transforma em mercadoria, ele passa a ser alvo de estratégias para o desenvolvimento regional, tornando-se objeto da intervenção do poder público. É preciso que a intervenção do mesmo seja positiva tanto para a população quanto para o meio ambiente; caso contrário, se não houver um planejamento adequado, a atividade turística pode causar mais danos. Isto é, aumentando o nível de vulnerabilidade socioambiental de uma localidade ao invés de gerar benefícios socioambientais, como a conservação ambiental, a melhoria dos índices de desenvolvimento econômico e a qualidade de vida para as comunidades tradicionais costeiras das localidades onde se desenvolve.

Assim sendo, o planejamento turístico é necessário, bem como é preciso conhecer como pensam os diversos atores dessas regiões acerca dos diversos usos ali existentes. A percepção emerge como mais um conceito altamente relevante para a pesquisa.

Enquanto Durkheim (2009) interpreta a percepção como um modo de representação social, Tuan (1980) nos diz que ela é a resposta dos sentidos aos estímulos ambientais (percepção sensorial), bem como a atividade mental resultante da relação com o ambiente (percepção cognitiva), que traduz o espaço vivido e o espaço construído sob a ótica de quem o vivencia.

Quando tratamos da percepção, precisamos estar atentos aos estímulos e experiências sensoriais, pois é através dos sentidos que o indivíduo apreende a realidade posta. Esta, por sua vez, terá uma representação e um significado diferente para cada indivíduo,

partindo-se do pressuposto que cada ser carrega consigo suas memórias e sua cultura, que se refletem na sua forma de perceber o mundo ao seu redor.

De acordo com Fernandes *et al.* (2018), cada indivíduo percebe, reage e responde diferentemente às ações sobre o ambiente em que vive. As respostas ou manifestações decorrentes são resultado das percepções individuais e/ou coletivas, dos processos cognitivos, e dos julgamentos e expectativas de cada pessoa.

Cada ser carrega consigo uma bagagem de conhecimentos e vivências únicas; desta forma, ele vai perceber, reagir e agir de formas diferentes a estímulos externos. Assim sendo, as respostas a uma mesma situação ou os julgamentos acerca de determinados temas serão distintos para indivíduos diferentes; daí a complexidade da ação humana e a pertinência de estudos que explorem esta área do conhecimento.

As percepções que um indivíduo tem sobre o ambiente em que está inserido são frutos de sua experiência de vida; porquanto, a forma como ele vê o mundo é bastante pessoal, mesmo que permeada pelas experiências do grupo no qual esteja inserido.

Percepção, de acordo com Chauí (2000, p. 154):

[...] é assim uma relação do sujeito com o mundo exterior e não uma reação físico-fisiológica de um sujeito físico-fisiológico a um conjunto de estímulos externos (como suporia o empirista), nem uma idéia formulada pelo sujeito (como suporia o intelectualista). A relação dá sentido ao percebido e ao percebedor, e um não existe sem o outro. O mundo percebido é qualitativo, significativo, estruturado e estamos nele como sujeitos ativos, isto é, damos às coisas percebidas novos sentidos e novos valores, pois as coisas fazem parte de nossas vidas e interagimos com o mundo. O mundo percebido é um mundo intercorporal, isto é, as relações se estabelecem entre nosso corpo, os corpos dos outros sujeitos e os corpos das coisas, de modo que a percepção é uma forma de comunicação que estabelecemos com os outros e com as coisas.

É a partir da percepção que o indivíduo apreende o mundo e dá significados a ele, estes significados vão estar relacionados ao sentido que ele dá a lugares, coisas, pessoas e acontecimentos. Desta feita, cada ser guarda uma maneira particular de entender o mundo que o rodeia.

Soulé (1997) aponta que o envolvimento com o meio ambiente é fundamental no entendimento de como a mente percebe a natureza. O fato de cada indivíduo possuir uma “lente” própria lapidada por sua cultura, educação e temperamento faz com que as percepções sejam as mais diversas possíveis, o que permite o compartilhamento do mesmo ambiente de modo pacífico.

Assim sendo, a forma como o ser humano percebe a natureza também está intimamente relacionada com a sua lente própria de avaliação, que, por sua vez, está ligada à

forma como ele conhece e experimenta o mundo, à sua classe social, às suas experiências e à sua educação e cultura.

Já a percepção ambiental, segundo Fernandes (2003), pode ser conceituada como sendo uma tomada de consciência do ambiente pelo ser humano, ou seja, o ato de perceber o ambiente no qual se está inserido, aprendendo a proteger e a cuidar do mesmo. Em concordância, o conceito de percepção ambiental apresentado por Del Rio e Oliveira (1999) é o entendimento de que constitui um processo mental de interação do indivíduo com o ambiente, por meio de mecanismos perceptivos propriamente ditos e, principalmente, cognitivos.

A percepção está diretamente relacionada com a cognição, e para a percepção ambiental não é diferente: quando o indivíduo percebe o ambiente onde vive, ele cria um sentimento de pertencimento e cuidado com ambiente. Então, ele cria uma consciência ambiental que permite a salvaguarda dos recursos ali existentes.

Nesse sentido, a percepção ambiental é a precursora do sistema que estimula a conscientização do sujeito em analogia às realidades ambientais contempladas (MACEDO, 2000). Merleau-Ponty (1999) afirma que a análise não é realizada sobre o que as pessoas percebem dos espaços, mas sobre como os espaços são percebidos pelas pessoas.

Pacheco e Silva (2007) apresentam a percepção ambiental como um conceito permeável entre a psicologia e a geografia; essa aproximação da psicologia às ciências ambientais é extremamente útil, e até indispensável, como forma de promover a escuta da complexidade dos valores e das expectativas das comunidades inseridas num determinado ambiente.

Silva (2008) fundamenta a base conceitual de percepção ambiental na Geografia Humanística que, desde o final da década de 1960 e início dos anos 1970, realizou um resgate e uma nova maneira de valorizar as percepções dos indivíduos e considerá-las nas diversas formas de exploração dos espaços e das paisagens. A Geografia Humanística reflete de forma crítica acerca dos fenômenos geográficos, a fim de alcançar o melhor entendimento sobre os seres humanos e suas condições de vida. Nesse ínterim estão, inevitavelmente, os sentimentos e as ideias sobre o espaço e lugar, cuja busca do entendimento do mundo humano se dá por meio do estudo das relações das pessoas com a natureza.

A valorização da percepção dos indivíduos é condição *sin ne qua non* para se conceber uma análise mais profunda acerca dos modos de vida de uma sociedade e as formas de apreensão da realidade, com vistas à uma intervenção e uma melhor compreensão acerca dos processos existentes em determinados espaços. Logo, ela atua como uma das principais ferramentas para auxiliar o planejamento dos espaços, principalmente quando se tratam de

destinações turísticas em espaços ambientalmente vulneráveis, como é o caso da área em estudo.

Para Ferrara (1993), a percepção ambiental é compreendida como sendo a operação exposta da lógica da linguagem que organiza os signos expressivos dos usos e hábitos de um lugar. Compreender e contextualizar o Homem dentro de seu ambiente físico, de sua história e de sua percepção sobre o ambiente, fornece informações fundamentais sobre o uso de recursos ambientais, principalmente em se tratando de melhoramento de técnicas de manejo, conservação e aprimoramentos científicos.

Assim sendo, espera-se que, a partir da compreensão da percepção de diferentes agentes na Rota das Emoções, seja possível propor alternativas sustentáveis e adequadas às demandas destes agentes, buscando a promoção do desenvolvimento sustentável nestas localidades.

Nesse contexto, De Paula, Silva e Gorayeb (2014) afirmam que a realização de estudos de percepção ambiental possibilita, por parte dos planejadores e gestores, o conhecimento das expectativas da população envolvida, suas necessidades, limitações e potencialidades do que pode ser realizado naquele ambiente. É nesse sentido que se faz necessário ampliar as percepções acerca do ambiente em que se vive e atua. Ainda conforme De Paula, Silva e Gorayeb (2014, p. 515), “o estudo da percepção ambiental é fundamental para que se possa compreender as relações entre o meio social e a natureza; expectativas, satisfações e insatisfações, julgamentos e condutas da sociedade”.

Desta feita, estudar a percepção e a percepção ambiental são a base para compreender a visão dos diferentes atores que estão presentes na zona costeira da Rota das Emoções, seus anseios, e experiências, bem como angústias e sugestões. Isso possibilita entender como as políticas públicas voltadas para o turismo e o meio ambiente naquela região estão sendo aplicadas e efetivadas práxis cotidiano.

3 CARACTERIZAÇÃO AMBIENTAL DA ROTA DAS EMOÇÕES

Para fins de uma maior compreensão do objeto de estudo, é pertinente compreender as características ambientais da região onde se insere, no caso, a zona costeira da Rota das Emoções. A seguir, serão apresentadas as características ambientais dos principais municípios que compõem a Rota.

3.1 Caracterização ambiental dos principais municípios que compõem a Rota das Emoções

A área de estudo está inserida na zona costeira, ambiente bastante vulnerável em razão de suas características ambientais; quando este ambiente é exposto ao uso inadequado, torna-se facilmente degradado e insustentável. O litoral brasileiro, em função de sua grande extensão, abrange os mais variados tipos de sistemas costeiros, como praias arenosas, falésias ígneas e sedimentares, estuários, dunas e manguezais (TESSLER; GOYA, 2005) .

O ambiente costeiro, segundo Florenzano (2008), caracteriza-se por mudanças espaciais e temporais resultantes da diversidade de feições geomorfológicas e geológicas de uma determinada área. Ainda segundo a autora, esse dinamismo costeiro é oriundo da interação complexa dos processos deposicionais e erosivos, a citar: ação das ondas, correntes de marés, correntes litorâneas, e os fluxos de sedimentos advindos do sistema fluvial, além das ações antrópicas, estas responsáveis por mudanças significativas na paisagem natural dos ambientes.

Além disso, o litoral é um ambiente diferenciado, principalmente por possuir um caráter de interface dos oceanos com os continentes. Justamente por essas características de interface, os ambientes costeiros recebem intensos fluxos de matéria e energia que acentuam a ação dos processos morfogenéticos. Os referidos processos, nas feições litorâneas, são muito intensos em virtude da ação dos processos de transporte, acumulação e erosão que atuam fortemente na área (SANTOS, 2016).

Nesse contexto, as regiões litorâneas correspondem a um dos sistemas de maior complexidade ambiental por posicionarem-se como faixas limítrofes entre os continentes e os oceanos, respondendo à interação dos agentes terrestres, oceânicos e atmosféricos. Assim, constitui uma das áreas de maior troca de matéria e energia no Sistema Terra. A dinâmica própria das zonas costeiras possibilita a interação entre diversos fatores e a organização de ecossistemas que apresentam dinâmicas específicas de funcionamento, com diversos níveis de fragilidades naturais associados à permanência de seu equilíbrio (OLIVEIRA, 2019).

As zonas costeiras e as praias arenosas oceânicas merecem atenção especial em temas relativos à gestão ambiental, pois constituem espaços altamente ocupados, utilizados e modificados pelo ser humano. Dentre elas, as praias e estuários foram os primeiros ambientes a serem ocupados com o crescimento demográfico mundial. Cerca de dois terços da população mundial vivem na zona costeira, numa estreita faixa adjacente à costa, o que corresponde a menos de 15% da superfície terrestre. Apesar de ocupar essa pequena porção da superfície terrestre global, ela detém significativa importância social, econômica e ambiental nestas regiões (HOEFEL 1998, SOUZA *et al.* 2005).

Como consequência da distribuição das aglomerações humanas ao longo das áreas costeiras, a presença e a intervenção desses agentes antrópicos é cada vez mais efetiva na organização desses ambientes, a ponto de não se encontrarem mais áreas livres de vestígios de sua conduta irracional para com o equilíbrio e para a qualidade do ambiente terrestre. Mesmo nas regiões mais longínquas da superfície de nosso planeta, constata-se as consequências decorrentes da ação do ser humano (OLIVEIRA, 2019).

Assim, faz-se necessário conhecer as principais características ambientais da área em estudo, a fim de melhor compreender as vulnerabilidades socioambientais presentes neste ambiente.

3.1.1 Jijoca de Jericoacoara

A planície costeira de Jericoacoara é representada por um conjunto de unidades morfológicas diretamente relacionadas com os componentes meteorológicos locais e regionais. A ação dos ventos, a sazonalidade das precipitações pluviométricas e a insolação atuam na dinâmica de transporte de sedimentos; formação de lagoas costeiras; e comportamento ecodinâmico da fauna e flora da planície costeira de Jericoacoara (MEIRELES, 2001).

Os ventos na região Nordeste do Brasil são regidos pela presença de um forte ciclo temporal definido por um período anual. Ademais, as mudanças ocorridas nesse sistema climático estão agregadas às variações da ZCIT (Zona de Convergência Intertropical), uma vez que esta controla os ventos. A ZCIT é uma zona ou região marcada pela confluência dos ventos alísios de Nordeste e Sudeste; por conseguinte, ela corresponde a uma intensa nebulosidade e baixa pressão atmosférica, ocasionando muita chuva (ZANELLA, 2005).

A variação anual da precipitação pluviométrica é controlada pelo movimento da ZCIT, principal sistema sinótico responsável pela quadra chuvosa no Estado do Ceará, que, dependendo da sua posição e tempo, pode provocar chuvas intensas. Com um regime

pluviométrico variável, todavia, as precipitações ocorrem no primeiro semestre, distribuindo-se entre os meses de março e maio (BRANDÃO, 1995).

Em termos de caracterização, o regime pluviométrico de Jijoca de Jericoacoara é do tipo tropical, com a estação chuvosa concentrada em cinco meses consecutivos. Ela geralmente começa no mês de fevereiro, com os valores máximos frequentemente associados aos meses de fevereiro, março e abril (ZANELLA, 2005).

O vento, por sua vez, apresenta-se como um importante componente da dinâmica da paisagem natural, principalmente na migração dos campos de dunas e aporte de areia para a planície de aspersão eólica. As direções predominantes dos ventos nessa planície litorânea são de SE, ESSE, E e NE, e as médias de velocidade chegam a superar os 4 m/s nos meses de estiagem (segundo semestre do ano) (MEIRELES, 2001).

A hidrologia da planície costeira de Jericoacoara está diretamente vinculada à água subterrânea. As lagoas interdunares representam o afloramento do lençol freático na planície de aspersão eólica durante o período de maior precipitação, mas podem, em alguns casos, estar relacionadas com a rede de drenagem, onde são precariamente incorporadas. Nesse contexto, as dunas móveis e fixas são importantes para a manutenção das áreas de recargas do aquífero. Já na área do serrote, o aquífero instala-se nas rochas fissuradas do embasamento cristalino e aflora em ressurgência no sopé (ARRUDA, 2007).

Os principais domínios morfológicos encontrados no município são planície litorânea, tabuleiros pré-litorâneos e planície fluviomarinha. (IPECE, 2017). A seguir vamos conhecer melhor cada um deles.

Segundo Ab'Saber (1969), a planície litorânea está inserida na faixa de Formações Pioneiras Litorâneas, onde dominam os processos morfogênicos de origem eólica. De acordo com Freire *et al.*(1998), a planície litorânea do Ceará teria se originado pelo suprimento de areias provenientes da erosão de falésias da Formação Barreiras e outras áreas interiores, bem como pelas variações do nível relativo do mar durante o Quaternário.

Conforme Souza (1999), planície litorânea no Ceará é o conjunto de ecossistemas formados pelas dunas, planície fluviomarinha, faixa praial, falésias, cordões litorâneos, zonas estuárias e plataforma continental até 10 a 20m. Desta maneira, pode-se afirmar que a planície litorânea apresenta uma intensa dinâmica e está sujeita a ações eólicas, marinhas, fluviais e pluviais com o predomínio das primeiras.

De acordo com Silva (1998), os tabuleiros pré-litorâneos constituem a forma de relevo da superfície da Formação Barreiras, sendo entrecortados pelas planícies fluviais, que determinam as áreas de interflúvios, intercaladas entre os cursos d'água. Eles possuem

altimetria variável de 80 a 100 metros até o nível de base, na linha de costa, às vezes, aflorando com cotas maiores próximo à praia, formando as falésias.

Conforme Tricart (1977), os tabuleiros pré-litorâneos apresentam-se como ambientes estáveis de baixa vulnerabilidade. Essa superfície apresenta-se recortada por vales fluviais, dando uma forma tabular, daí a origem do nome.

Assim, pode-se dizer que os tabuleiros pré-litorâneos constituem superfícies planas que se encontram na transição das terras altas com a frente de marinha, sendo interrompida pelos estuários dos rios que atingem o litoral e penetram cerca de 40km no interior do continente. A planície flúvio-marinha é caracterizada pela intensa troca de água doce e água salgada, o que propicia o desenvolvimento do manguezal, berçário de várias espécies da vida aquática e terrestre e responsável pelo equilíbrio dos ambientes do seu entorno (ARAÚJO; FREIRE, 2007).

Essas planícies correspondem a ambientes que ocorrem no baixo curso dos rios e que se estendem até o litoral, alterando a continuidade da costa. Os sedimentos que constituem estas planícies são essencialmente argilosos de coloração escura, produzidos pela decomposição da matéria orgânica resultante de um ambiente misto, ou seja, de ações marinhas e fluviais (MOURA, 2009).

Em relação aos solos encontrados em Jijoca de Jericoacoara, eles são Neossolos, Organossolos, Planossolos, Argissolos e Gleissolos, de acordo com o Sistema Brasileiro de Classificação de Solos (EMBRAPA, 2018).

Conforme o plano de manejo do Parque Nacional de Jericoacoara, Jijoca de Jericoacoara está totalmente inserida na bacia hidrográfica do Coreaú. Podem ser citadas como drenagens significativas na região, os córregos do Paraguai e do Mourão. Outros corpos d'água importantes na região são o riacho Giriú e riacho Doce; córregos dos Salvianos e da Forquilha; e as lagoas de Jijoca e das Pedras.

A vegetação do município de Jijoca de Jericoacoara apresenta, de modo geral, um complexo vegetacional da zona litorânea composto por vegetação rasteira e arbustiva. Esse tipo de vegetação compreende a planície litorânea, muitas vezes nas dunas, servindo como fixadora, classificada como vegetação pioneira de dunas, onde são encontrados os bredinhos-da-praia *Iresine portulacoides*, bredo-da-praia *Scaevola plumieri*, pinheiro-da-praia *Remirea marítima* e capim-da-praia *Panicum racemosum*. Nessa faixa litorânea, são encontrados também os manguezais, vegetação com grande poder de regeneração e exclusivos de ambientes salobros (área de influência fluviomarinha). Um exemplo de espécie do manguezal é o mangue

vermelho, espécie arbórea típica desses ambientes (INSTITUTO CHICO MENDES DE CONSERVAÇÃO DA BIODIVERSIDADE, 2019).

Logo após a faixa litorânea, são encontradas espécies de Mata de Tabuleiro, sendo as principais o croatá *Bromelia karatas*, a catanduva *Piptadenia moniliformis*, o jatobá *Copiaba coriácea*, entre outras. A vegetação de restinga se encontra logo após a Mata de Tabuleiro e caracteriza-se por uma vegetação mais arbustiva com algumas espécies arbóreas, em alguns pontos com vegetação típica de Cerrado e Caatinga, encontradas no município de Jijoca de Jericoacoara (INSTITUTO CHICO MENDES DE CONSERVAÇÃO DA BIODIVERSIDADE, 2019).

3.1.2 Parnaíba

O clima no município de Parnaíba é controlado pela proximidade do Equador e do Atlântico Sul anticiclone, e pela Zona de Convergência Intertropical - ZCIT (NIMER, 1979, citado por HESP *et al.*, 2009). Esta situação conduz um importante interanual sazonal e variação do regime de precipitação.

A Zona de Convergência Intertropical (ZCIT) é a área de confluência de NE e SE ventos alísios, e sua influência é geralmente associada a seus deslocamentos sazonais em relação ao Equador. Ela muda para o sul durante o verão e outono do hemisfério sul, e ao norte durante o inverno austral; ademais, exerce um controle significativo sobre as chuvas e regimes eólicos da planície costeira piauiense (NIMER 1979 citado por HESP *et al.*, 2009).

De acordo com a Fundação CEPRO (1996), o litoral do Piauí sofre influência de um clima tropical úmido, com chuvas de verão, e tropical úmido com chuvas de verão, prolongando-se até o outono de acordo com a classificação de Köppen.

Conforme Cavalcanti (1996), a planície costeira do Piauí possui índices elevados de precipitação pluviométrica, tratando-se de uma área privilegiada; porém, ao longo do ano, é bastante irregular. Desse modo, as chuvas dividem o ano em dois períodos distintos: o período chuvoso, que se inicia em dezembro e se prolonga até abril ou maio, com precipitações de grande intensidade e com máxima de 298.4mm no mês de março; e o período seco, que corresponde aos meses de junho até novembro, quando as precipitações são esparsas, alcançando a mínima de 1.1 mm no mês de setembro.

Portanto, Parnaíba apresenta essas características climáticas decorrentes da atuação da Massa de ar Equatorial Atlântico Norte, da Zona de Convergência Intertropical (ZCIT), das

Linhas de instabilidade, Complexos Convectivos de Mesoescala, Brisa Marítima e Brisa terrestre (FERREIRA;MELLO, 2005).

As unidades geomorfológicas que compõem a área em estudo, conforme RADAMBRASIL (1981), compreendem os relevos de agradação, onde predominam os processos deposicionais. Estes, por sua vez, podem ser do tipo continental (planície fluvial) ou litorâneo (planície costeira, planície flúvio-marinha, planícies Colúvio-Aluvio-Marinhas, e planícies flúvio-lagunares), e em relevos de degradação (Tabuleiro), onde predominam os processos erosivos, além de restingas.

Primeiramente, as planícies fluviais, compostas por planícies de inundação, terraços fluviais e leques aluvio-coluviais, tratam-se de superfícies sub-horizontais, com gradientes suaves e convergentes em direção aos canais-troco. Elas correspondem às áreas nas proximidades do rio Parnaíba e Igarapé, com relevo plano resultante da acumulação fluvial, e sujeitas a inundações periódicas. Além disso, apresentam as melhores condições de solos e de disponibilidade hídrica (RADAMBRASIL, 1981).

Já nas planícies flúvio-marinhas, podem ser identificados os Terrenos Argilosos Orgânicos de fundo de baías ou enseadas, ou Deltas dominados por marés; esta unidade está localizada em áreas onde há influência das oscilações da maré. Assim, a planície flúvio-marinha desenvolve-se da combinação de processos continentais e marinhos cujos agentes fluviais, terrestres e oceânicos propiciam a formação de um ambiente lamacento, encharcado, úmido, rico em matéria orgânica e com vegetação de mangue. Além disso, possui terrenos muito mal drenados com padrão de canal bastante meandantes e divagantes, bem como a presença de superfícies de aplainamento e pequenas sob influência de refluxo de mares (RADAMBRASIL, 1981).

Em seguida, as planícies colúvios-aluvio-marinhas, podendo ser identificados os Terreno Argilo-Arenosos das baixadas, superfícies subhorizontais com gradiente suave e convergente à linha de costa, de interface com os sistemas deposicionais continentais (processos fluviais e de encostas) e marinhos; terrenos mal drenados com padrão de canal meandantes e divagante. Caracterizam-se também pela presença de superfície de aplainamento e pequenas colinas ajustadas ao nível de base das baixadas (RADAMBRASIL, 1981).

Finalmente, nas planícies flúvio-lagunares, encontram-se os Terrenos Argilosos Orgânicos de Paleolagunas Colmatadas: superfícies planas, de interface com os sistemas deposicionais continentais e lagunares; terrenos muito mal drenados, com lençol freático subaflorante (RADAMBRASIL, 1981).

Por sua vez, os tabuleiros litorâneos são a unidade geomorfológica de maior ocorrência na área de estudo, compreendendo áreas com relevo relativamente plano e suave ondulado. A forma de relevo é suavemente dissecada, com extensas superfícies de gradientes extremamente suaves ou colinas tabulares, com topos planos e alongados e vertentes retilíneas nos vales encaixados em “forma de U”, resultantes da dissecção fluvial recente. A densidade de drenagem é muito baixa, com padrão de drenagem paralelo. O predomínio de amplitudes topográficas inferiores a 50m e gradientes muito suaves, com sedimentação de colúvios e alúvios (RADAMBRASIL, 1981).

Quadro 3- Síntese das unidades geomorfológicas da planície costeira do Piauí

Unidade	Tipo	Unidades Geomorfológicas
Planície Costeira	Relevo de Agradação	Praia atual
		Dunas fixas, Dunas móveis, Planície flúvio-marinha, Superfície de deflação.
		Planície flúvio-lascustre, Flúvio-lagunar
		Planície de Inundação
		Recife
Tabuleiro	Relevo de Degradação	Tabuleiro Costeiro

Fonte: Elaborado pela autora com base em dados de RADAMBRASIL (1981).

De acordo com Cabral *et al.* (2019), foram identificadas as seguintes ordens de solos completos na área estudada: Cambissolos, Espodossolos, Gleissolos, Planossolos, Neossolos e Vertissolos. Tal classificação foi elaborada de acordo com os critérios estabelecidos pelos SiBCS (EMBRAPA, 2018).

Os recursos hídricos superficiais gerados no estado do Piauí estão representados pela bacia hidrográfica do rio Parnaíba, a mais extensa dentre as 25 bacias da Vertente Nordeste. Esta ocupa uma área de 330.285 km², o equivalente a 3,9% do território nacional, e abrange o estado do Piauí e parte do Maranhão e do Ceará (CPRM, 2004).

A composição hidrográfica está representada principalmente pelo rio Parnaíba que, próximo à costa, se distribuem em vários canais, constituídos por rios, riachos, igarapés, áreas de inundação e lagoas. Devido à baixa energia desses cursos de água e ao favorecimento dos processos deposicionais, ela propicia a ocorrência de formações sedimentares (SOUSA, 2015).

A Bacia do Rio Parnaíba, no Piauí, é dividida em nove sub-bacias, as quais somam-se a sub-bacia litorânea, com cursos d'água permanentes, lagoas naturais perenes (com volume superior a 10 milhões de m³) e disponibilidades artificiais, como lagos e açudes, dentre os quais

destaca-se o Lago da Boa Esperança. O rio Parnaíba, por sua vez, de 1.485 km de extensão, sofre a influência das marés até cerca de 90 km a montante de sua foz. Deságua no mar através de cinco braços, formando o Delta (CPRM, 2004).

A vegetação presente no município de Parnaíba desenvolve-se na praia, dunas, manguezal, ao longo dos cursos de água e nos tabuleiros, estas apresentam diferenciações decorrentes das variações na composição edáfica e profundidade do lençol freático. A citar, algumas espécies pioneiras de estrato herbáceo (gramíneas), vegetação litorânea de porte arbóreo arbustivo e herbáceo arbustivo, vegetação de mangue, altamente especializada, suportando elevado nível de salinidade, vegetação ciliar, principalmente carnaúbas que se encontram fortemente alteradas.

De acordo com RADAMBRASIL (1981), as coberturas vegetais encontradas na área em estudo são: Espécies pioneiras de estrato herbáceo (gramíneas), vegetação litorânea de porte arbóreo arbustivo e herbáceo arbustivo, vegetação de mangue, altamente especializada, suportando elevado nível de salinidade e vegetação ciliar.

3.1.3 Barreirinhas

O Estado do Maranhão localiza-se na faixa de transição entre o clima equatorial e tropical, estando a porção Nordeste do Estado situada na faixa equatorial e o restante na zona tropical. Segundo a classificação de Köppen, o clima da zona costeira maranhense é tropical chuvoso com verões quentes e úmidos. Ocorrem duas estações (seca e chuvosa) bem definidas: as maiores variações de temperatura se dão entre o dia e a noite em comparação com as variações de sazonalidades (FUNDAÇÃO DE APOIO E DESENVOLVIMENTO DA UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO, 2003).

Como toda região de clima tropical, a área de estudo está submetida a um regime anual regular de chuvas que apresenta grande sazonalidade, padrão este de grande importância, pois a precipitação é amplamente reconhecida por muitos pesquisadores como a variável climatológica mais importante na região tropical.

O clima úmido favorece os altos índices pluviométricos, que variam entre 1.600 e 1.800mm ao ano, caracterizando duas estações bem definidas: o período de secas e o período de chuvas (INAGRO, 2008). A estação chuvosa perdura entre os meses de janeiro e julho, e concentra 88% das precipitações anuais. Esse período serve de reabastecimento para as lagoas pluviais dos Lençóis, levando a entender o mês de julho como período de alta temporada para a visitação, em decorrência da cheia e do período de férias escolares.

O município de Barreirinhas apresenta temperaturas elevadas durante todo o ano, com máximas de 32°C e mínimas de 22°C. Essas temperaturas elevadas favorecem o turismo do tipo sol e praia, muito praticado na região nordeste do Brasil. Em relação aos ventos, durante os meses de dezembro a abril, a ZCIT (Zona de Convergência Intertropical) desloca-se no sentido meridional, quando se verifica a presença dos alísios de NE. No período de julho a novembro, a referida zona desloca-se para o norte, afastando-se do Equador, quando os alísios de sudeste/este se tornam mais efetivos (CARVALHO *et al.*, 2006). Além deste fenômeno meteorológico, o clima do Nordeste Brasileiro apresenta anos de estiagens severas e chuvas intensas devido também à ocorrência dos fenômenos El Niño e a La Niña.

O relevo da região é composto por dunas móveis e fixas elaboradas nos depósitos arenosos das planícies litorâneas. Essa região contém também planícies flúviomarinhas com rias, praias, lençóis de areia, pontais, cordões e terraços arenosos, planícies de deflação e dunas Barcanas e Parabólicas, além de superfícies estruturais pediplanadas com extensas áreas ordenadas em rochas sedimentares com amplos vales interplanálticos pedimentados e dissecados pela retomada de erosão recente (BRASIL, 1973; SANTOS, 2007).

O relevo da área é típico de região de dunas, com a maioria das altitudes concentradas entre 1,0 e 3,0 m, ou seja, amplitudes de 2,0 m (76,9 % das altitudes tiveram valores entre 1,0 e 3,0 m, 2,3 % inferiores a 1,0 m e 22,2 % superiores a 3,0 m). Os picos apresentam as maiores altitudes, enquanto as regiões interdunares as menores altitudes. O modelo permitiu a identificação das principais feições morfológicas típicas de dunas zonas de praia, tais como os perfis planos horizontais e inclinados da face de praia emersa, pequenas dunas em formação, depressões e elevações, além de feições morfológicas em erosão. (COSTA *et al.*, 2017)

Neste setor da planície costeira maranhense, tem-se o maior registro de dunas costeiras do Brasil desenvolvidas ao longo do Quaternário (GONÇALVES *et al.*, 2005), onde são reconhecidas gerações de dunas fósseis fixadas pela vegetação e dunas atuais, relativamente próximas a linha de costa, que em determinados locais avançam sobre as mais antigas.

A área de estudo, de acordo com a publicação do projeto Radam (BRASIL, 1973) e Maranhão (2003), encontra-se localizada na unidade geomorfológica dos Lençóis Maranhenses. A referida unidade compreende uma extensa área no litoral oriental maranhense caracterizada pela presença de significativos campos de dunas (fixas e móveis), restingas, lagoas, ilhas e algumas áreas de manguezal. À retaguarda desta unidade, tem-se a planície sublitorânea de Barreirinhas, denominada Superfície Maranhense com Testemunhos (MARANHÃO, 1984), que se apresenta como uma zona de transição entre os chapadões

sedimentares (tabuleiros dissecados) e a planície costeira. A gênese do campo de dunas livres e fixas, segundo o MMA (1996), Muehe (1998), MMA/IBAMA (2003) e Santos *et al.* (2005) está intimamente relacionada à seleção dos sedimentos devido à retrogradação dos depósitos sedimentares da Formação Barreiras e consequente alargamento da plataforma continental, devido às transgressões marinhas ocorridas desde o Pleistoceno associadas ao aporte de sedimentos fluviais oriundos dos principais rios, a exemplo do Parnaíba e Preguiças.

A dinâmica costeira atual está representada, segundo Gonçalves (1997), pelo encontro dos agentes dinâmicos: clima, deriva litorânea, regime de marés e correntes fluviais. Conforme Gonçalves *et al.* (2005) e Santos *et al.* (2005). A planície costeira em análise representa uma área receptora de sedimentos provenientes da deriva litorânea, carreados ao longo da costa nordeste com substancial incremento na foz do rio Parnaíba, da plataforma interna (recoberta com areias, com a ocorrência de dunas subaquáticas) pelas ondas e da carga (arenosa) retrabalhada pelas drenagens locais.

Assim, considerável parte destes sedimentos são depositados na praia (dissipativa com largura de até 500 m), a qual está submetida a um regime de mesomaré (2 a 4 m), ficando exposta diariamente à ação eólica durante dois ciclos a cada 12 horas. Em virtude dessas características a planície costeira oriental do Maranhão possibilita o desenvolvimento dos maiores campos de dunas costeiras do Brasil, como em nenhum outro estado brasileiro (GONÇALVES *et al.*, 2005).

A área abrangida pelo município de Barrerinhas apresenta uma considerável rede hidrográfica com pequenos rios que deságuam em direção ao PARNA dos Lençóis Maranhenses. O rio Preguiças é o principal curso d'água do município de Barrerinhas. Navegável o ano todo, caracteriza-se como a principal via de ligação entre os povoados de Atins, Mandacaru, dentre outros e a sede municipal. (MMA/IBAMA,2003)

Trata-se de uma baixada litorânea, com linhas de praias e restingas, dunas móveis e fixas, tabuleiros e planícies flúvio-marinhas. Por isso a influência das marés se manifesta quilômetros adentro, e pode ser percebida pela água salobra do rio Preguiças. Nas margens deste rio, ao longo de seus 20 quilômetros de extensão, fixam-se temporariamente famílias inteiras, nômades, que vêm em busca de fartura em forma de peixes. O Rio Preguiças corta o Parque Nacional, dividindo-o em Grandes e Pequenos Lençóis, e é muito utilizado para navegação de pequenas e médias embarcações. Nesse ambiente está toda uma riqueza de vegetação onde se destacam buritizais, cajueirais e coqueirais, juntamente com os encantos do Rio Preguiças que corta a cidade com a complementação dos manguezais e a beleza de praias e dunas intercaladas por lagoas, formadas pela água da chuva. O Rio é fonte de economia e

diversão, dele saem os peixes para o alimento e o comércio da população ribeirinha (INAGRO, 2008).

Portanto, o rio Preguiças, muito utilizado para a prática da atividade turística, é o principal rio da região dos Lençóis Maranhenses e do município de Barreirinhas e a origem de seu nome é atribuída ao fato de suas águas correrem preguiçosamente até a foz. A região apresenta a combinação de elementos característicos de áreas litorâneas, com praias, dunas, mangues e sol a maior parte do ano. Essas características são muito propícias para a prática da atividade turística, pois se tornam atrativas principalmente pela diversidade e naturalidade da paisagem (PIRES, 2002). Isto é, a configuração física da região proporciona elementos diversificados e essencialmente naturais (como florestas ladeadas por praias e rios), que formam paisagens únicas e, que se tornam atrativas, ao turismo, exatamente por sua singularidade.

Os solos ali encontrados conforme os critérios estabelecidos pelos SiBCS são: Neossolos, Organossolos, Plintossolos, Latossolos e Luvisolos. (EMBRAPA, 2018) A vegetação é característica de regiões litorâneas com dunas, restingas e manguezais. Verificam-se florestas herbáceo-arbustivas, esclerofilas e psamófilas das dunas anteriores. (INAGRO, 2008) A vegetação apresenta características distintas por ter influência de diversos fatores dentre eles as feições topográficas, a drenagem fluvial e o uso e ocupação do solo (FEITOSA, 2005 apud SOUZA, 2007). A composição vegetacional se configura por espécies do cerrado, campo cerrado, Amazônia e da caatinga.

3.1.4 Quadro Resumo das Características ambientais da área de estudo

A seguir é apresentado um quadro resumo (Quadro 05) com as características ambientais dos Municípios de Jijoca de Jericoacoara, Parnaíba e Barreirinhas, a fim de melhor compreendermos as características ambientais da área em estudo.

Quadro 4 – Quadro resumo das características ambientais

	Jijoca de Jericoacoara	Parnaíba	Barreirinhas
Clima	Tropical Quente Semiárido Brando	Tropical alternadamente úmido e seco	Tropical úmido
Pluviosidade	826,8mm/ano	1384 mm/ano	1623mm/ano
Temperaturas Médias	26° a 28°C	22° a 32°	22° a 32°
Período Chuvoso	Janeiro a maio	Janeiro a maio	Janeiro a julho
Domínios Geomorfológicos	Planície Litorânea, tabuleiros pré-litorâneos e planície fluviomarinha	Faixa de praia e dunas, planície fluviomarinha, planície fluvial,	Dunas arenosas, planície de deflação.

		tabuleiros pré-litorâneos e macicos residuais.	
Solo	Neossolos, Organossolos, Planossolos, Argissolos e Gleissolos	Cambissolos, Espodossolos, Gleissolos, Planossolos, Neossolos e Vertissolos	Neossolos, Organossolos, Plintossolos, Latossolos e Luvisolos.
Bacia Hidrográfica	Coreaú	Parnaíba	Preguiças
Vegetação	Cerrado, Complexo Vegetacional da Zona Litorânea e Floresta Perenifolia Paludosa Marítima	Mangues, restingas, caatinga arbustiva	Mangues, restingas, cerrado e caatinga.

Fonte: Adaptado de Ipece (2017)/ Embrapa(2020)/Radam Brasil(1981)/ Inagro(2008)/ Meireles (2001)/ Zanella (2005)

4 O TURISMO E OS PRINCIPAIS IMPACTOS SOCIOAMBIENTAIS NA ROTA DAS EMOÇÕES

O turismo é uma atividade econômica capaz de gerar uma série de impactos quer positivos quer negativos, ao longo deste capítulo iremos apresentar os principais impactos socioambientais presentes na área em estudo. No entanto, para que possamos melhor compreender estes impactos, faz-se necessário conhecer um pouco mais acerca dos principais tipos de turismo presentes na Rota das Emoções. Além disso também é pertinente entender como que o turismo se desenvolve dentro das unidades de conservação da natureza ali presentes.

4.1 Os principais atrativos turísticos da Rota das Emoções

A Rota das Emoções é uma rota turística na qual pode-se observar a presença de muitos atrativos turísticos, dispersos em toda a extensão da Rota, ou seja, pelos 14 municípios pertencentes a ela. Para fins desta pesquisa, a seguir, serão apresentados os principais atrativos da área em Estudo, a vila de Jericoacoara, no município de Jijoca de Jericoacoara no Ceará; o município de Parnaíba, no Piauí; e o município de Barreirinhas, no Maranhão.

4.1.1 Jijoca de Jericoacoara

De acordo com a Prefeitura Municipal de Jijoca de Jericoacoara (2019), o município possui 17 atrativos turísticos, destes descreveremos os principais a seguir: a Duna do pôr do sol (Figura 7) é considerada uma das atrações turísticas mais importantes de Jericoacoara, é um acidente geográfico localizado no interior do Parque Nacional de Jericoacoara, todos os dias turistas e moradores se reúnem em seu topo para apreciar o pôr do sol de frente ao mar.

Figura 7- Duna do pôr do sol



Fonte: Arquivo pessoal (2019)

Outro atrativo turístico bastante relevante é a Lagoa de Jijoca, também conhecida como Lagoa do Paraíso (Figura 8), é formada pelo barramento dos Córregos do Paraguai e do Mourão, que se deu em decorrência da migração de dunas móveis na planície costeira. Com 57 km de perímetro, as peculiaridades ambientais da Lagoa de Jijoca, como suas águas doces, mornas e cristalinas e sua areia clara, além das diferentes espécies animais e da vegetação diversificada presente no local, a tornam refúgio biológico de grande valor. Tais peculiaridades fizeram com que seu entorno fosse definido como Área de Proteção Ambiental (APA da Lagoa de Jijoca). O fluxo de turismo nacional e internacional é constante e as redes de tucum armadas dentro d' água são um diferencial que é muito valorizado pelos seus visitantes.

Figura 8- Lagoa do Paraíso



Fonte: Arquivo pessoal (2019)

Outro importante atrativo são as Lagoas Interdunares (Figura 9), que são lagoas em tons azuis e esverdeados que se formam na estação chuvosa entre os recôncavos das dunas barcanas na área do Parque Nacional criando uma paisagem exuberante que atrai a atenção dos turistas que por ali passam.

Figura 9- Lagoas interdunares



Fonte: Arquivo Pessoal (2019)

Mangue Seco (Figura 101) é um pequeno povoado de pescadores onde residem cerca de 200 famílias assentadas pelo INCRA (Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária) localizado a cerca de 5 km da praia de Jericoacoara.

Figura 10- Mangue Seco



Fonte: Setur Ceará (2018)

No caminho de Jijoca de Jericoacoara para a vila, existe a Praia de Mangue Seco onde o Rio Guriú se encontra com o mar e forma uma lagoa salgada que serve de abrigo para

cavalos marinhos, conhecida como “Gamboa”. Lá, é realizado o Passeio Ecológico do Cavalo Marinho que é feito de canoa pelo mangue, ecossistema que é um berçário natural pela riqueza de alimentos e calmaria de suas águas. A vegetação tem raízes escoras e respiratórias que produzem um emaranhado na lama onde vivem caranguejos e marias-farinhas. Em suas águas, vivem os cavalos marinhos (Figura 11), ameaçados de extinção no mundo todo. Para preservá-los, nunca são apanhados com as mãos, somente em recipientes que evitem o contato com sua pele, sendo devolvidos ao seu habitat natural logo em seguida. (PREFEITURA MUNICIPAL DE JIJOCA DE JERICOACOARA, 2019)

Figura 11- Cavalo marinho



Fonte: Prefeitura Municipal de Jijoca de Jericoacoara (2019)

Destaca-se também enquanto importante atrativo da Vila a Praça de Jericoacoara (Figura 12). Foi inaugurada em 2012, a Praça Edvá Esmerino da Silva possui todas as características do lugar, com os bancos no centro todos em formato de canoas, além de dois quiosques cobertos de palha, a praça é bastante arborizada e está estrategicamente rodeada de bares, restaurantes e lojinhas de artesanato, tornando-se, assim, um dos principais pontos de encontro e de referência na vila. O local é bastante frequentado principalmente no final da tarde e noite pelos turistas.

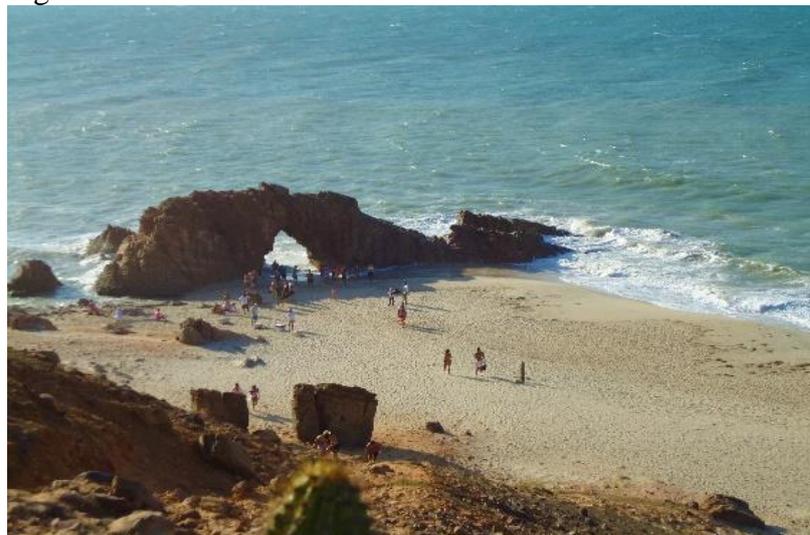
Figura 12- Praça de Jericoacoara



Fonte: Arquivo pessoal (2019)

A Pedra furada (Figura 13) é certamente a atração turística mais famosa e visitada em Jericoacoara, é um arco esculpido pela ação das ondas. O arco fica situado na região rochosa de Jericoacoara. A faixa de praia tem início após a Praia da Malhada, a primeira a leste da vila, já fora da enseada. No mês de julho, o sol se põe por trás do furo da pedra, o que atrai muitos turistas neste período. A praia de Jericoacoara (Figura 14) é formada por dunas de cerca de 30m de altura que mudam de cor ao longo do dia, jangadas e pequenas lagoas. As águas são rasas e os ventos constantes, que fazem da praia da vila uma das mais procuradas pelos praticantes do kitesurf (PREFEITURA DE JIJOCA DE JERICOACOARA, 2019)

Figura 13 - Pedra furada



Fonte: Arquivo Pessoal (2019)

Figura 14 - Praia de Jericoacoara



Fonte: Arquivo pessoal (2019)

4.1.2 Parnaíba

Dentre os principais atrativos turísticos de Parnaíba pode-se destacar a Praia da Pedra do Sal (Figura 15), que é a única praia situada na cidade de Parnaíba, localizando-se a 15 km da sede do município, se encontra na Ilha Grande de Santa Isabel, ilha fluvial do Delta do Parnaíba. O acesso está disponível pela rodovia PI-116.

Figura 15 - Praia da Preda do Sal



Fonte: Arquivo pessoal (2021)

A Pedra do Sal é dividida em duas partes: o lado Manso e o lado Bravo. O lado Manso tem poucas ondas, é de baixa movimentação e boas condições para pescaria e descanso.

O lado Bravo é útil para esportes radicais como surf e asa delta. A praia apresenta uma bela paisagem natural, destacando-se os rochedos e o pôr-do-sol, que atrai muitos visitantes todos os finais de tarde.

A Lagoa do Portinho (Figura 16) é outro atrativo de Parnaíba e está localizada na divisa entre Parnaíba e Luís Correia e o seu acesso se dá através da rodovia BR-343 onde o motorista segue até a estrada que leva à lagoa. No local, existe uma colônia de férias que dispõe de hospedagem, alimentação, entretenimento, além de passeios de barco. Durante os finais de semana os restaurantes promovem shows de forró e de samba.

A lagoa do Portinho é ideal para prática de esportes como o windsurfe e kitesurf. Cercada por dunas que se movimentam com a ação do vento, o local é ideal para o lazer e a prática esportiva. Passeios de barco, caminhada pelas dunas são algumas das atividades que podem ser realizadas pelo visitante. Os atrativos mais procurados por turistas e visitantes são o passeio de banana *boat* que proporciona uma viagem refrescante pelas águas cristalinas da lagoa através de um bote inflável em formato de banana, puxado por uma lancha.

Figura 16- Lagoa do Portinho



Fonte: Arquivo pessoal (2021)

O Porto das Barcas (Figura 17a) é outro importante atrativo de Parnaíba e fica localizado na ponte que liga o continente à Ilha Grande de Santa Isabel, às margens do rio Igarauçu. O local é porta de entrada para o Delta do Parnaíba concentrando diversas agências e pousadas além de lojas de artesanato, contando ainda com um posto de polícia, bares, restaurantes e amplo estacionamento. Percorrendo-se o Porto das Barcas, pode-se observar as ruínas, um espaço que guarda importantes momentos da história do Piauí (Figura 17b), em um ambiente rústico com ruas estreitas e prédios históricos que complementam a paisagem do local.

Figura 17 - Porto das Barcas e Parque das Ruínas



Fonte: Arquivo pessoal (2021)

Ainda no Porto das Barcas, outro atrativo turístico inaugurado a pouco tempo, em julho de 2021 é o Museu do Mar do Delta do Parnaíba (Figura 18). Um museu totalmente dedicado ao mar, ao homem do mar e à história do litoral Piauiense. É um espaço rico em cultura e conhecimento onde o visitante pode conhecer um pouco mais acerca da cultura e do litoral de Parnaíba. No interior do museu há exposições permanentes e espaços interativos onde o público pode ouvir o barulho mar, além de uma biblioteca dedicada ao tema.

Figura 18- Museu do Mar do Delta do Parnaíba



Fonte: Arquivo pessoal (2021)

Outro importante atrativo do Delta do Parnaíba é a Ilha do Caju (Figura 19) localizada entre o Maranhão e o Piauí e a 50 km da cidade de Parnaíba ela é considerada uma das mais bonitas do Delta, sendo a mais conservada e a terceira maior da região. A Barra do Caju é uma Reserva Particular de Patrimônio Natural e possui mangues, dunas, matas, campos

e alagados de água salgada. Lá, é possível observar a revoada dos Guarás (Figura 20), um dos principais atrativos da região, o acesso ao local pode ser realizado saindo de Parnaíba através de lancha rápida leva em torno de uma hora e meia de viagem.

Figura 19- Ilha do Caju



Fonte: Arquivo pessoal (2021)

Figura 20 - Revoada do Guarás no Delta do Parnaíba



Fonte: Arquivo pessoal (2021)

4.1.3 Barreirinhas

Um dos principais atrativos turísticos de Barreirinhas é o rio Preguiças (Figura 21), que tem esse nome pelo fato da grande presença dos animais na região. Em alguns pontos do rio pequenas faixas de areia formam prainhas de água doce. A orla montada em frente ao Rio

Preguiças reúne diversos bares e restaurantes da idade e possui um pequeno porto para embarque e desembarque de carga e passageiros.

Figura 21 - Rio Preguiças e sua orla



Fonte: Arquivo pessoal (2021)

Outro atrativo é Mandacaru (Figura 22), uma vila de pescadores que possui um farol de 54 metros de altura que permite uma bela visão das dunas, manguezais, palmeiras e cajueiros espalhados pela região. O Farol (Figura 23) foi construído em 1940 e possibilita uma vista panorâmica de Mandacaru, Atins, Caburé, Rio Preguiças e dos Lençóis Maranhenses.

Figura 22 - Mandacaru



Fonte: Arquivo pessoal (2021)

Figura 23 - Farol de Mandacaru



Fonte: Arquivo pessoal (2021)

A praia de Caburé (Figura 24) é outro atrativo de Barreirinhas e sua área faz parte de uma região apelidada de Pequenos Lençóis, a península possui uma pequena estrutura hoteleira às entre o Rio Preguiças e o Oceano Atlântico.

Figura 24 - Praia de Caburé



Fonte: Arquivo pessoal (2021)

As lagoas interdunares são os atrativos mais lembrados pelos turistas quando se trata da região dos lençóis maranhenses. A seguir serão apresentadas as suas principais lagoas.

A lagoa azul (Figura 25) é a mais conhecida de todas e também a mais profunda, com até 3m de profundidade e tons de azul turquesa.

Figura 25 - Lagoa Azul



Fonte: Arquivo pessoal (2021)

A lagoa bonita (Figura 26) tem longa extensão e sua água é azul como as do Caribe, para se chegar até ela é preciso fazer uma caminhada até o topo de uma duna de 30 metros de altura.

Figura 26 - Lagoa Bonita



Fonte: Arquivo pessoal (2021)

A lagoa do peixe (Figura 27) é uma das poucas que não secam e se mantém com água o ano inteiro, com tons um pouco mais escuros devido à vegetação.

Figura 27 - Lagoa do Peixe



Fonte: www.nerdsviajantes.com

A lagoa da esperança (Figura 28) também é uma das poucas que não seca e diferentemente das outras não é cercada por dunas tendo apenas um paredão de areia de um lado e do outro o mangue.

Figura 28- Lagoa da Esperança



Fonte: Google Imagens

4.2 O turismo nas unidades de conservação da Rota das Emoções

A unidades de conservação da natureza são áreas especialmente protegidas por legislação específica e onde se espera que haja um maior grau de proteção da fauna e flora locais. De acordo com o Ministério do Meio Ambiente, as unidades de conservação (UC) são

espaços territoriais, incluindo seus recursos ambientais, com características naturais relevantes, que têm a função de assegurar a representatividade de amostras significativas e ecologicamente viáveis das diferentes populações, habitats e ecossistemas do território nacional e das águas jurisdicionais, preservando o patrimônio biológico existente.

No Brasil as unidades de conservação da natureza são regulamentadas pela Lei nº 9.985 do ano de 2000, que criou o Sistema Nacional de Unidades de conservação que é o conjunto de unidades de conservação (UC) federais, estaduais e municipais o qual é composto por 12 categorias de UC. Os objetivos específicos desse sistema se diferenciam quanto à forma de proteção e usos permitidos: aquelas que precisam de maiores cuidados, pela sua fragilidade e particularidades, são as unidades de conservação de proteção integral; aquelas que podem ser utilizadas de forma sustentável e conservadas ao mesmo tempo são as unidades de conservação de uso sustentável.

Conforme o Sistema Nacional de Unidades de conservação, as unidades de conservação de proteção integral são cinco: Parque Nacional, Reserva Ecológica, Estação Ecológica, Monumento Natural e Refúgio de Vida Silvestre. Já as unidades de conservação de uso sustentável são sete: Área de Proteção Ambiental, Área de Relevante Interesse Ecológico, Floresta Nacional, Reserva Extrativista, Reserva de Fauna, Reserva de Desenvolvimento Sustentável e Reserva Particular de Patrimônio Natural.

As Unidades de conservação (UC's) são mundialmente consideradas como uma estratégia chave para a conservação da biodiversidade e a prestação de serviços ambientais. O turismo é um serviço ambiental cultural que pode apoiar a gestão das UC e também oferecer benefícios econômicos para as comunidades locais. Assim sendo, o reconhecimento da importância do turismo na geração de receitas para a gestão da UC vem crescendo, apesar disso, a conservação dessas áreas ainda tem sofrido constantemente restrições orçamentárias por parte dos governos (EAGLES, 2002; THAPA, 2013)

Destaca-se que o turismo é uma indústria independente que impacta vários setores da economia local e os gastos dos visitantes estimulam a criação de empregos e atividades empresariais. Muitas UC's estão localizadas em regiões rurais e remotas onde os impactos econômicos dos gastos de visitantes geram fontes alternativas de renda e redução da pobreza para as comunidades locais (EMERTON *et al.*, 2006; FERRARO; MERLIN, 2014).

Os impactos econômicos positivos da visitação às UC's também são usados para melhorar a opinião pública e o apoio à UC. Os visitantes gastaram cerca de R\$ 2 bilhões em 2017 nos municípios de acesso às UCs. A contribuição total desses gastos para a economia nacional foi de cerca de 80 mil empregos, R\$ 2,2 bilhões em renda, R\$ 3,1 bilhões em valor

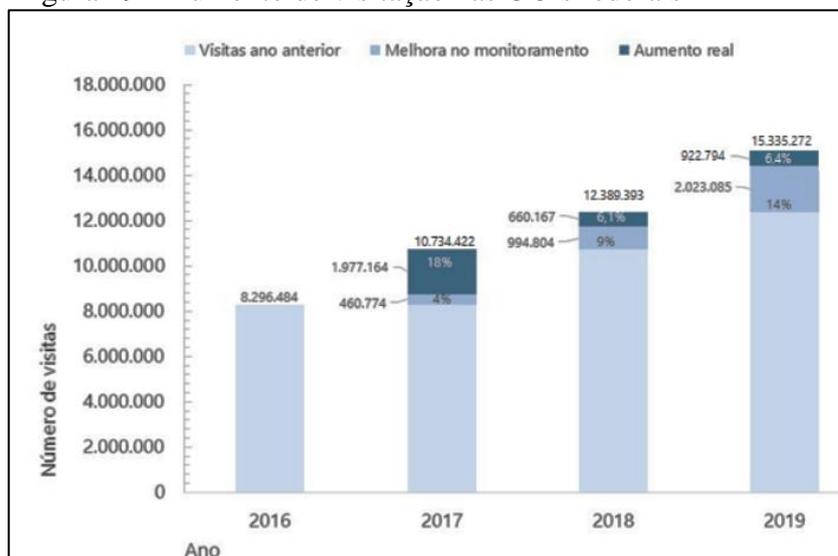
agregado ao PIB e R\$ 8,6 bilhões em vendas. (ICMBio, 2018). Os impactos econômicos do turismo afetam diretamente a gestão das UCs e os empreendimentos turísticos, mas afetam também, indiretamente, outros tipos de negócios e comunidades locais.

Os resultados destacam a importância do turismo nas UCs e nas regiões adjacentes. Os turistas que visitam UCs gastam dinheiro nas localidades do entorno, gerando emprego e renda nas economias locais. Em média, em 2017, os visitantes locais gastaram R\$ 77,85 por visita, e os visitantes não-locais R\$ 235,95. Os visitantes locais gastaram mais dinheiro em refeições, transporte local e atividades. Os não locais gastaram mais em hospedagem, refeições, combustível e atividades. (ICMBio, 2018)

A visitação em unidades de conservação federais ultrapassou 15 milhões de visitas em 2019 (15.335.272), um recorde histórico. Houve um aumento de 20,4% no número de visitas (2.945.879) em relação a 2018 (12.389.393), sendo 6,4% (922.794) devido ao aumento real da visitação e 14% (2.023.085) à melhora no esforço de monitoramento (ICMBio, 2020)

A seguir, é apresentado entre 2016 e 2019 do aumento real de visitação (Figura 29) nas unidades de conservação federais.

Figura 29 - Aumento de visitação nas UCs federais



Fonte: ICMBio (2020)

Destaca-se que as UCs que até o ano de 2018, os Parques Nacionais despontavam no cenário das UCs federais como os tipos de UCs mais visitadas, já no ano 2019 este cenário se altera. Apesar de que as UCs que recebem mais visitantes foram o Parque Nacional da Tijuca e o Parque Nacional do Iguaçu, verifica-se que cinco entre as dez unidades mais visitadas foram

de outras categorias. A seguir, pode-se observar nos quadros 5 e 6 as dez UC's mais visitadas em 2019 e os dez parques nacionais mais visitados do Brasil em 2019.

Quadro 5 - Unidades de conservação mais visitadas de 2019

Classificação	Unidades de conservação Nacionais	
1	Parque Nacional da Tijuca	2.953.932
2	Parque Nacional do Iguaçu	2.020.358
3	Área de Proteção Ambiental de Petrópolis	2.000.000
4	Parque Nacional de Jericoacoara	1.322.883
5	Reserva Extrativista Marinha Arraial do Cabo	966.357
6	Monumento Natural do Rio São Francisco	713.400
7	Parque Nacional da Serra da Bocaina	697.964
8	Área de Proteção Ambiental de Fernando de Noronha	643.916
9	Parque Nacional Marinho de Fernando de Noronha	613.259
10	Área de Proteção Ambiental da Costa dos Corais	314.705
	Total	12.246.773

Fonte: ICMBio (2020)

Quadro 6 - Parques Nacionais mais visitados em 2019

Classificação	Parques Nacionais	
1	Parque Nacional da Tijuca	2.953.932
2	Parque Nacional do Iguaçu	2.020.358
3	Parque Nacional de Jericoacoara	1.322.883
4	Parque Nacional da Serra da Bocaina	697.964
5	Parque Nacional Marinho de Fernando de Noronha	613.259
6	Parque Nacional de Brasília	251.521
7	Parque Nacional de Aparados da Serra e Serra Geral	224.507
8	Parque Nacional da Serra dos Órgãos	196.230
9	Parque Nacional da Chapada dos Guimarães	183.592
10	Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses	151.786
	Total	8.616.032

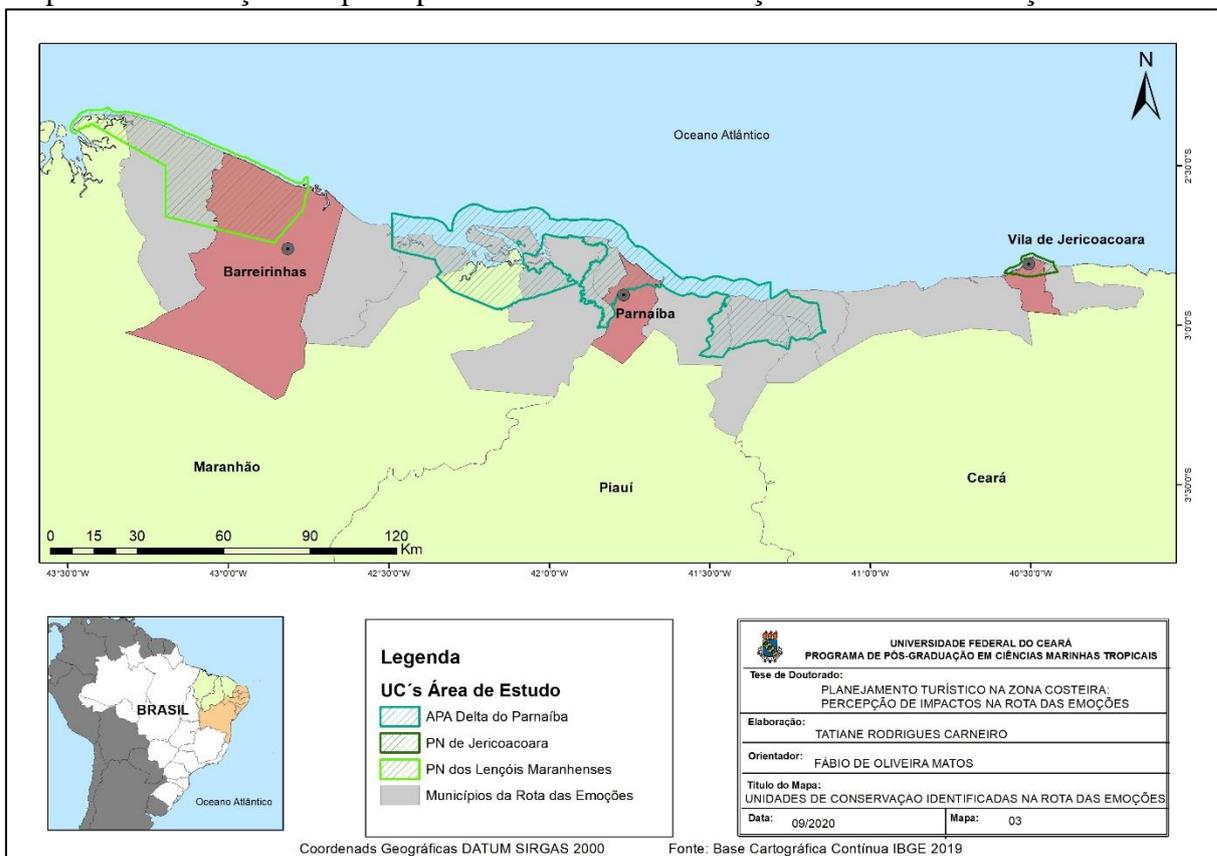
Fonte: ICMBio (2020)

Destaca-se que, na classificação geral de UC's federais, o Parque Nacional de Jericoacoara aparece em 4º lugar como unidade mais visitada do Brasil em 2019 e quando a classificação leva em consideração apenas os parques nacionais a sua posição sobe para terceiro

lugar nacional de visitação e o Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses aparece em 10º lugar. Comprovando-se o elevado potencial turístico das unidades de conservação presentes na área em estudo.

As principais unidades de conservação da Rota das Emoções são: o Parque Nacional de Jericoacoara, no Ceará, o Delta do Parnaíba no Piauí e Maranhão e o Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses no Maranhão (Mapa 3). Estas unidades de conservação possuem suas particularidades, as quais serão apresentadas a seguir e partilham de grande potencial turístico atraindo grande número de visitantes anualmente.

Mapa 3 - Localização das principais unidades de conservação da Rota das Emoções



Fonte: Elaborado pela autora (2020)

Apesar dos impactos positivos gerados pelas Unidades de conservação, também existem os impactos negativos, como os conflitos de uso, muitas vezes as unidades de conservação são criadas sem a participação da comunidade que se vê excluída dos benefícios da sua criação, em muitos casos os usos são alterados e a comunidade se vê até mesmo proibida de acessar áreas onde antes ela retirava seu sustento, desta forma a falta de participação da comunidade local na criação das UC's gera uma série de conflitos que tendem a se agravar com o advento do turismo nestas áreas.

Outra questão que merece destaque no que tange as Unidades de conservação no Brasil é a precarização da gestão e fiscalização, infelizmente, cada vez mais comum por parte dos órgãos ambientais que se encontram com quadros reduzidos de funcionários, além da ausência de condições adequadas para realização do seu trabalho.

Nos últimos anos com a justificativa de melhoria para as unidades de conservação federais, o governo está privatizando várias unidades de conservação federal, dentro deste pacote de privatizações encontram-se o Parque Nacional de Jericoacoara e o Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses. O Decreto de nº 10.147 publicado em 3 de dezembro de 2019 inclui no Programa de Desestatização do Governo Federal os Parques Nacionais dos Lençóis Maranhenses, de Jericoacoara e de Foz do Iguaçu, unidades de conservação que serão concedidas à iniciativa privada para prestação de serviços de visitação, com previsão de custeio de ações de apoio à conservação, proteção e gestão.

4.2.1 O turismo no Parque Nacional de Jericoacoara

O Parque Nacional de Jericoacoara está localizado no Estado do Ceará, no município de Jijoca de Jericoacoara e foi criado em fevereiro de 2002. Possui uma área de 8.850 hectares. O PARNA de Jericoacoara tem, como objetivo, proteger amostras dos ecossistemas costeiros, assegurar a preservação de seus recursos naturais e proporcionar pesquisa científica, educação ambiental e turismo ecológico (ICMBIO, 2020).

Até os anos 1980 o local era praticamente desconhecido pelos turistas. Ali, existia apenas uma pequena vila de pescadores que registrava uma perda de população entre os anos de 1980 e 1989 (Quadro 7). Conforme dados de Fonteles (2004), com a criação da APA de Jericoacoara em 1984 houve um aumento no número de turistas e a partir daí observa-se um retorno dos moradores da vila, provavelmente atraídos por oportunidades de trabalho proporcionadas pelo turismo no local.

Nos anos 1990, registra-se um aumento no número de moradores da vila e desde então a população vem crescendo até os dias atuais que conta com aproximadamente 3.000 habitantes de acordo com os dados da Associação de Moradores da Vila de Jericoacoara. A população flutuante da vila também vem aumentando exponencialmente nos últimos anos, o que está diretamente relacionado com o incremento do número de visitantes que a vila vem recebendo. Destaca-se que a maioria dos visitantes é atraída pelas belezas naturais presentes na unidade de conservação ali existente. O PARNA de Jericoacoara é a unidade de conservação

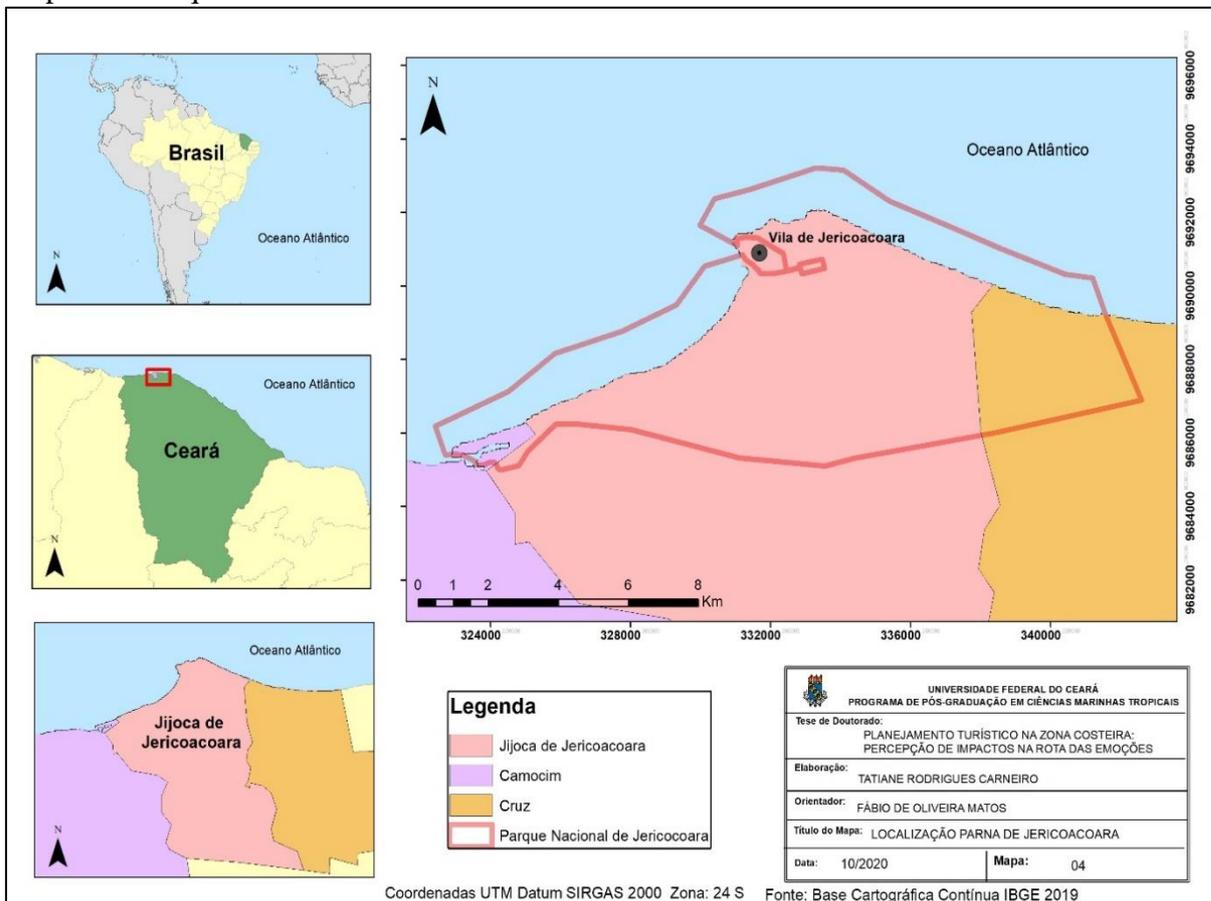
mais visitada da Rota das Emoções, tendo recebido apenas no ano de 2019 cerca de 1.322.883 turistas conforme dados do ICMBio (2020).

Quadro 7 - População da Vila de Jericoacoara

Ano	População Nativa (Baixa Estação)
1980	731
1984	580
1989	650
1993	818
2003	1.605
2006	2.328

Fonte: GALVÃO (1995) / FONTELES (2004)

Mapa 4 – Parque Nacional de Jericoacoara



Fonte: Elaborado pela autora (2020)

Conforme pode-se observar no Mapa 4, a área do parque exclui a área urbana da vila de Jericoacoara, pois juridicamente não é permitida a residência em parques nacionais. A área da vila corresponde atualmente a 0,78 km² delimitados por uma poligonal cujo perímetro mede 3.525,33 metros e é uma Área de Proteção Ambiental.

Conforme o SNUC, uma área de proteção ambiental permite certo grau de ocupação humana e tem como objetivo básico, além da proteção da diversidade biológica, disciplinar o processo de ocupação e assegurar a sustentabilidade do uso dos recursos naturais. (FONTELES E SILVA, 2006)

Para chegar ao Parque, o turista precisa pagar a chamada taxa de turismo sustentável que deve ser paga antes da entrada na vila ou também pode ser paga emitindo-se um boleto no site da prefeitura de Jijoca de Jericoacoara. A taxa custa R\$ 5,00 por turista, por dia de permanência da vila. Desta forma o turista deve informar quantos dias pretende ficar ali e a taxa é então emitida.

A circulação de veículos na vila é restrita aos veículos autorizados (Figura 30); desta forma se o turista for de veículo próprio deverá deixá-lo em um dos estacionamentos autorizados que ficam em Jijoca de Jericoacoara e na entrada da vila. O estacionamento também é cobrado por dia de permanência do veículo. Para chegar até a vila, o turista tem as opções de veículos 4x4 e as chamadas jardineiras. A partir da sede de Jijoca o turista o turista transita por cerca de 19 km passando pelo parque em áreas onde a circulação é permitida.

Figura 30 - Placa acesso restrito a veículos autorizados na entrada da vila



Fonte: Arquivo pessoal (2019)

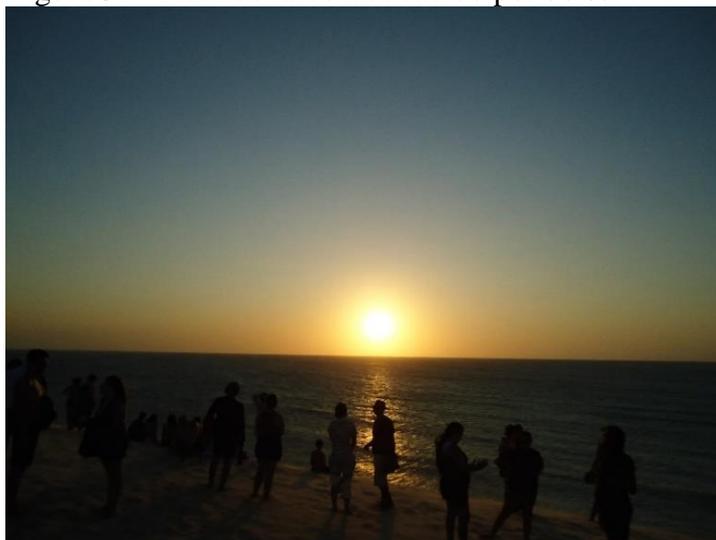
O Parque possui diversos atrativos turísticos, os quais incluem desde a prática de esportes radicais em belas praias e lagoas até a contemplação de monumentos naturais. Partindo-se da vila de Jericoacoara os turistas podem realizar vários passeios nos quais podem conhecer o Serrote, a Pedra Furada, a duna do pôr do sol, a praia de Jericoacoara entre outros atrativos.

Na vila o turista pode contratar passeios de *buggy* diretamente nas agências locais. Os principais são o do litoral leste e do litoral oeste. Ambos são passeios que duram em média 5 a 6 horas. No passeio do litoral leste o turista é levado a conhecer o serrote, a pedra furada, a árvore da preguiça, as lagoas interdunares, a Lagoa Azul e a Lagoa do Paraíso.

No passeio pelo litoral oeste, o turista é levado a conhecer as ruínas da antiga vila da Tatajuba, o Mangue seco, pode fazer um passeio de canoa pelo mangue do rio Guriú e observar os cavalos marinhos que são encontrados naquela localidade, além do passeio pelas dunas que pode ser com ou sem emoção de acordo com a opção do visitante.

Além desses passeios, o Parque Nacional e Vila de Jericoacoara abrigam uma enseada cuja praia está voltada para o poente, o que proporciona um belo espetáculo ao fim do dia, pois possibilita que turistas e moradores contemplem diariamente o espetáculo do Sol se pondo sobre o mar (Figura 31).

Figura 31 - Final de tarde na duna do pôr do sol

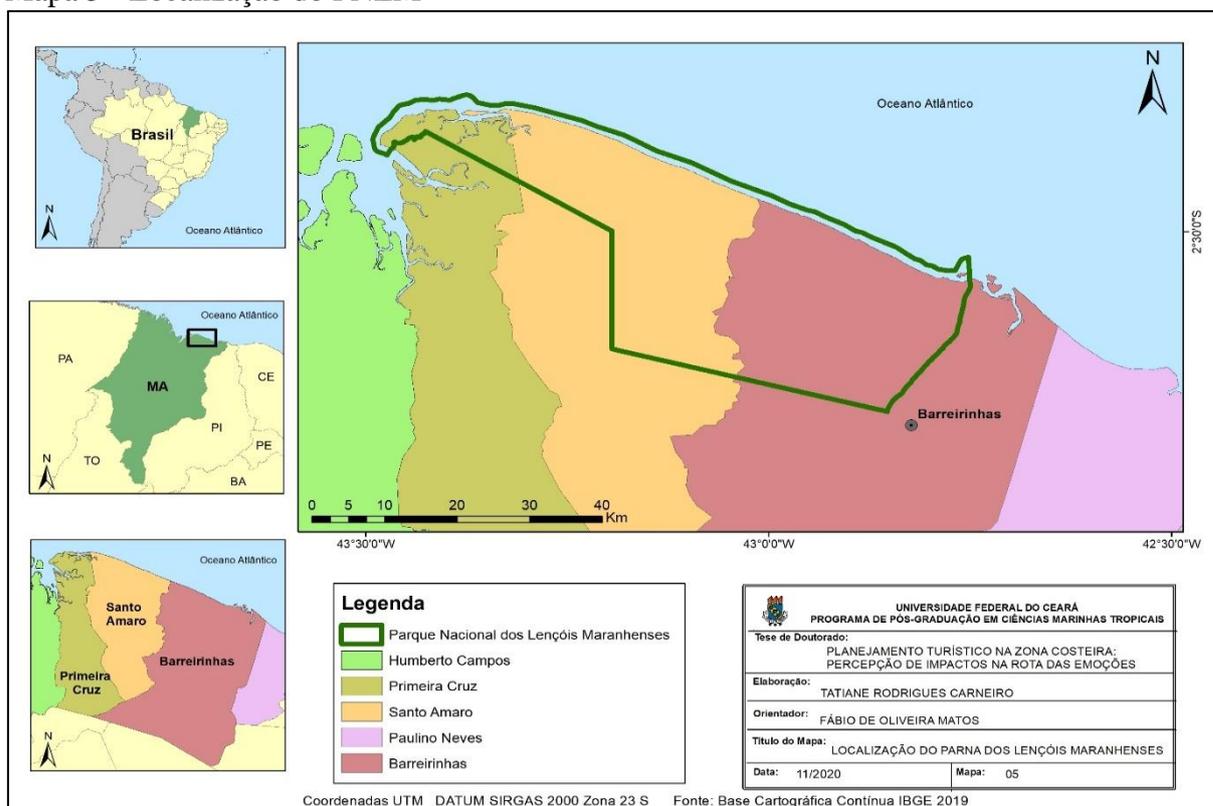


Fonte: Arquivo pessoal (2019)

4.2.2 O turismo no Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses

O Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses (PNML) (Mapa 5) está localizado no Estado do Maranhão, nos municípios de Barreirinhas, Santo Amaro e Primeira Cruz. Ele foi criado em junho de 1981 e possui uma área de 155 mil hectares. (ICMBio, 2020)

Mapa 5 - Localização do PNLM



Fonte: Elaborado pela autora (2020)

Os principais acessos ao PNLM são através dos aeroportos com voos comerciais mais próximos, o de São Luiz/MA e Parnaíba/PI. As principais cidades que dão acesso ao Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses são Barreirinhas e Santo Amaro do Maranhão, mas há acesso também por Humberto de Campos e Primeira Cruz. O acesso ao Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses a partir de Barreirinhas começa com a travessia do rio Preguiças de balsa. Daí em diante apenas veículos com tração 4x4 seguem viagem. Para acessar o PNLM por Santo Amaro é necessário percorrer a rodovia MA-402. A cidade fica a menos de 2 km do Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses, que pode ser acessado a pé ou em veículos traçionados.

Inserido no bioma costeiro marinho, com ecossistemas de mangue, restinga e dunas, o PNLM abriga em seu interior aproximadamente 90.000 ha de dunas livres e lagoas interdunares de água doce, além de grandes áreas de restinga e de costa oceânica. A faixa de dunas avança, a partir da costa, de 5 a 25 km em direção ao interior. Na região, encontra-se a nascente do rio Preguiças, que corta o parque até a sua foz, no oceano Atlântico.

O Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses (Figura 32) é o principal destino indutor do turismo no Estado do Maranhão e abriga ecossistemas diversos e frágeis como a restinga, o manguezal, e um campo de dunas que ocupa 2/3 da área total da unidade, sendo seu principal atrativo devido a formação de lagoas interdunares que se formam no período chuvoso

da região que é de fevereiro a maio. Desta forma o melhor período para visitar o parque vai de maio a setembro, mas a unidade de conservação está aberta todos os dias de 8h às 18h.

Figura 32- Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses



Fonte: Arquivo pessoal (2021)

No Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses o visitante pode realizar caminhadas, observar a fauna, fazer piquenique nas áreas abertas à visitação, tomar banho nos lagos, praticar esportes náuticos, realizar passeios de bicicletas entre outras atividades. (ICMBio, 2020)

Conforme dados do ICMBio (2020), o PNML foi o décimo Parque Nacional mais visitado do país em 2019 com 151.786 visitantes. No ano de 2018 foi implantado em Barreirinhas, cidade conhecida por ser principal porta de entrada do Parque, o Voucher Digital que é um sistema que utiliza pulseiras eletrônicas que são entregues aos visitantes pelas agências de turismo credenciadas, a fim de monitorar os atrativos mais procurados e gerar dados para o turismo na unidade de conservação. Tal projeto rendeu o Prêmio de Prefeito empreendedor para o prefeito de Barreirinhas. Destaca-se que o voucher não é pago, ele é a emissão da nota fiscal dos passeios oferecidos na cidade. Atualmente, no entanto, não há mais a entrega de pulseiras aos turistas, há apenas o controle de entrada nos principais atrativos do PNLM.

A Portaria do ICMBio nº 199/2017 e o Plano de Manejo do Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses são responsáveis pelas principais normas de visitação. Os serviços de transporte e condução de visitantes devem ser realizados por veículos, condutores de veículos e condutores de visitantes credenciados. Os veículos devem ser identificados por adesivos com logomarca do Parque Nacional e os condutores devem portar crachás de identificação.

A seguir são apresentadas algumas normas para a visitação do parque conforme o ICMBio:

- ✓ Não é permitido o transporte de visitantes ou a realiza o de passeios com veículos particulares.
- ✓ é proibido a venda, porte e consumo de bebidas alcoólicas e drogas ilícitas no Parque Nacional.
- ✓ é proibido o trânsito de veículo motorizado sobre o campo de dunas livre.
- ✓ é proibido fazer fogueiras, ascender churrasqueiras ou fogareiro.
- ✓ é proibido a entrada de animais domésticos.
- ✓ é proibido entrar no Parque Nacional em quadriciclos, motos, bugres, bem como realizar enduros e/ou rallys.

Os passeios duram em média 4 horas e não há em todo o percurso locais para comercializa o de alimentos e/ou bebidas, portanto o visitante deve levar lanches leves e bastante água para se hidratar durante os passeios.

Atualmente não há a cobrança de ingresso para visitar o parque nacional, as agências e operadoras de turismo credenciadas cobram valores referentes aos seus serviços.

4.2.3 O turismo na APA e RESEX do Delta do Parnaíba

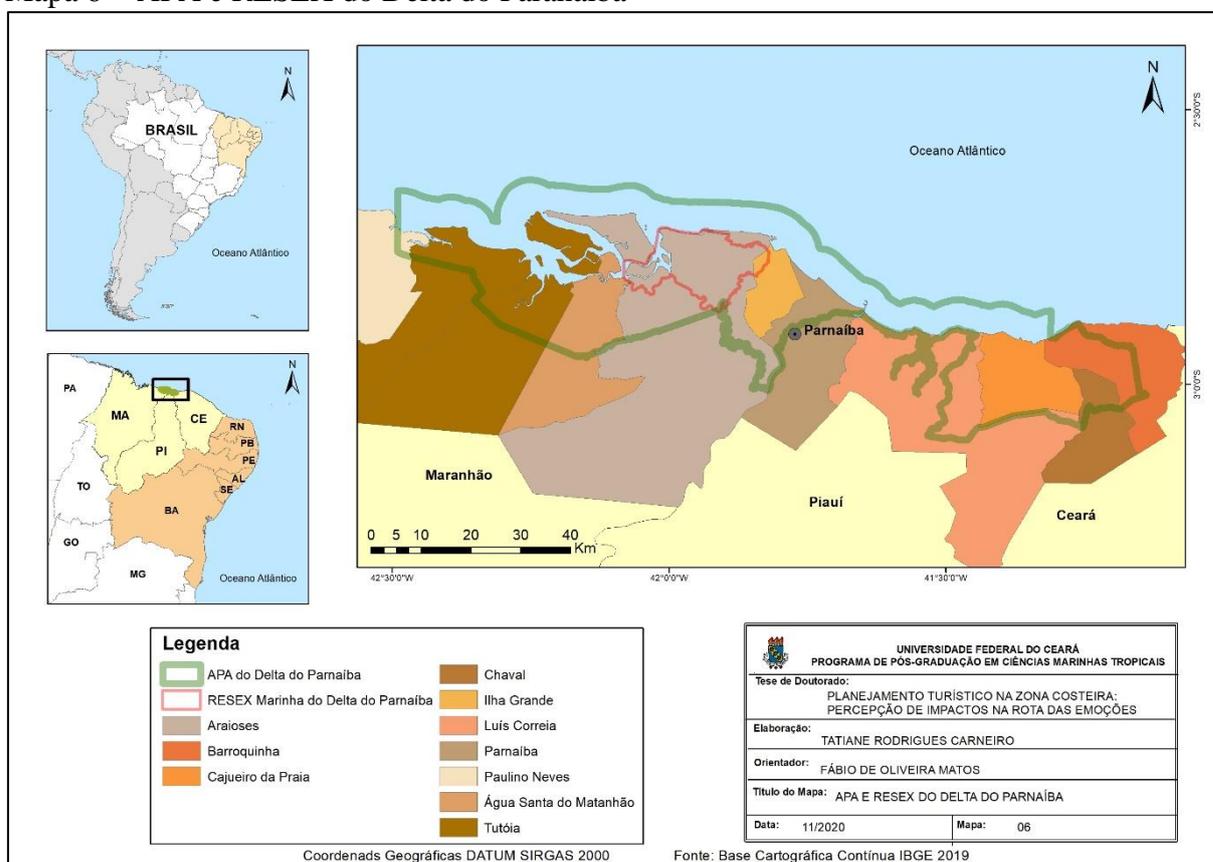
A  rea de Prote o Ambiental (APA) Delta do Parnaíba (Mapa 6) foi criada em agosto de 1996, possui uma área de extensão de 307.590,51 hectares e abrange três estados do Nordeste, Piauí, Maranhão e Ceará, percorrendo todo litoral Piauiense. A APA abrange 10 municípios: Tutoia, Paulino Neves, Araioses e  gua Doce no Maranhão, Ilha Grande, Parnaíba, Luís Correia e Cajueiro da Praia no Piauí, Chaval e Barroquinha no Ceará.

A Reserva Extrativista (RESEX) Marinha do Delta do Parnaíba (Mapa 6) possui uma área de 27.022,07 hectares e foi criada pelo Dec. s/n  de 16 de novembro de 2000. Sua gestão está a cargo do ICMBio. A RESEX   uma UC de uso sustentável e está localizada nos municípios de Araioses no Maranhão e Ilha Grande no Piauí. Abrange algumas ilhas do Delta do Parnaíba, com desta para a ilha das Canárias, a segunda maior do delta, com povoados (Canárias, Passarinho, Caiçara, Torto e Morro do Meio) e aproximadamente 3.000 habitantes. A maioria dos moradores se dedica à pesca e à agricultura em pequena escala.

[...] a região do Delta do Parnaíba, foi considerada uma área potencial a ser protegida. Em 1990, a região já havia sido considerada de interesse ecológico. Em 1996, foi criada a Área de Proteção Ambiental do Delta do Parnaíba e, no ano 2000, sobreposta a APA, foi criada a Reserva Extrativista Marinha do Delta do Parnaíba (MATTOS; IRVING, 2003, p. 24)

Conforme nos apresenta Mattos e Irving (2003) as UC's estão sobrepostas na área do Delta do Paranaíba, reafirmando a importância ambiental desta área que é considerada o maior delta das Américas e possui grande singularidade ambiental devendo, assim, ser preservada.

Mapa 6 - APA e RESEX do Delta do Paranaíba



Fonte: Elaborado pela autora (2020)

A Área de Proteção Ambiental e a Reserva Extrativista são tipos de UC de uso sustentável diferentemente dos Parques Nacionais anteriormente apresentados que, por sua vez, são unidades de proteção integral, tal diferenciação relaciona-se aos usos permitidos em cada uma das categorias de proteção. Enquanto que nas UC's de proteção integral são áreas mais restritas admitindo apenas o uso indireto de recursos, como pesquisas científicas, educação ambiental e turismo, nestas unidades não é permitida a habitação humana.

Na APA e na RESEX Marinha do Delta do Parnaíba são permitidas a agropecuária, atividade industrial desde que sejam compatíveis com as diretrizes de gerenciamento e conservação da unidade, bem como é permitida a existência de núcleos populacionais urbanos e rurais.

O Delta do Parnaíba, único delta das Américas e também único com formação em mar aberto, divide-se em cinco braços, envolvendo 73 ilhas fluviais. Representando, especificamente, as cidades de Parnaíba, Buriti dos Lopes, Luís Correia, Cajueiro da Praia e Ilha Grande, o Delta apresenta uma infinidade de belezas naturais que vão das peculiaridades da fauna ao atrativo da flora (ICMBIO, 2009).

De acordo com BRAGA, GONÇALVES e SILVA (2018), a topografia da região bem como a profundidade do rio é determinante para a escolha da atividade a ser desenvolvida, intimamente ligada ao tipo de embarcação que é possível se navegar. Os dois roteiros mais comercializados pelo turismo na região são o passeio em embarcação para até 80 pessoas com destino à Foz do rio Parnaíba e o passeio de lancha para observação dos Guarás que começa a se popularizar. (SANTOS *et al.*, 2019)

Conforme apresentado anteriormente a observação dos guarás é um dos principais atrativos para os turistas que visitam o Delta, a chamada revoada dos guarás é realizada em lanchas rápidas inicia-se às 14h e termina por volta das 18h30. O passeio inicia-se no porto dos Tatus, seguindo até a baía do Caju e Ilha dos guarás. Durante o passeio os turistas podem mergulhar no Morro do Meio, onde é realizada uma parada, também podem realizar rápida caminhada sobre as dunas da baía do Caju e por fim podem apreciar a revoada dos guarás ao pôr do sol. Os guarás são aves típicas dessa região que aos finais de tarde retornam para a ilha, procurando a copa das árvores para passar a noite. O fenômeno atrai a atenção de turistas devido a cor peculiar das aves.

Outro atrativo turístico do Delta é a Baía das Canárias. O passeio até a baía dura, em média, quatro horas. Sai do porto do Tatus e segue para a praia dos Poldros. O turista pode conhecer como se faz a cata do caranguejo, além de poder avistar animais como jacarés, macacos e garças pardas e brancas.

No trajeto até a praia dos poldros é realizada uma parada na 4ª foz do rio Parnaíba onde se pode contemplar uma pororoca, que é o encontro das águas do rio com as águas do mar. Em seguida há uma parada em um povoado de pescadores na qual o turista pode conhecer a Ilha das Canárias, a segunda maior ilha do Delta. A última parada é feita nos chamados “Pequenos Lençóis do Piauí”.

A RESEX Marinha Delta do Parnaíba tem mais de 2.900 famílias que vivem nas ilhas que ficam dentro ou nos seus limites, cujo objetivo é proteger os meios de vida; a cultura dessas populações; assegurar o uso sustentável e a proteção de sua rica e complexa riqueza biológica, genética e de ecossistemas, caracterizada por manguezais, restingas, caatinga litorânea, carnaubais, dunas, praias e lagoas, que abrigam uma fauna rica e diversificada, algumas ameaçadas de extinção como o peixe-boi marinho, tartarugas marinhas, mero, cavalo marinho e aves costeiras migratórias e residentes (ICMBio, 2018).

Conforme dados apresentados por Galeno (2019) além da pesca, observa-se ali também a cata do caranguejo, bem como os moradores das cinco comunidades (Canárias, Passarinho, Caiçara, Torto e Morro do Meio) praticam outras atividades tradicionais (cata de mariscos, ostra, agricultura familiar, artesanato, turismo de base comunitária). Tendo outras duas importantes cadeias produtivas locais como a retirada do pó carnaúba e a castanha de caju, que apesar da forte importância econômica local, são comercializadas individualmente, ou seja, sem uma organização produtiva formal que atualmente vem buscando um fortalecimento organizacional das mesmas.

Acerca da relação dos moradores com a Unidade de Conservação: 96% os entrevistados demonstraram interesse em permanecer no território pela segurança familiar, pela tranquilidade e pelos laços familiares e com o território, embora apontem a dificuldade 551 de permanência devido às limitadas possibilidades de desenvolvimento profissional, à escassa obtenção de renda e às limitações das atividades produtivas e extrativistas. De fato, o principal problema levantado foi a falta de emprego, especialmente pelos jovens que representam 46% das pessoas que vivem na RESEX e que são a primeira geração que está tendo acesso à educação formal. 98% das pessoas acima de 35% são iletrados, (ICMBio, 2015).

Neste sentido, Galeno (2019, p. 551) afirma que:

[...] o turismo de base comunitária é um caminho para o fortalecimento e empoderamento das comunidades que estão em áreas protegidas de uso sustentável, pois conforme foi apresentado, a referida região tem importantes riquezas socioambientais chaves para desenvolvimento do TBC, situação que após o levantamento de 2014 vem sendo efetivada pelos comunitários como alternativa, complemento de renda para essas famílias da unidade de conservação, através da implementação de projetos e ações para Turismo de Base Comunitária – TBC.

Apesar de perceber que o turismo de base comunitária é o caminho ideal para a RESEX do Delta do Parnaíba, Galeno (2019) aponta que infelizmente este ainda não é o tipo de turismo que se desenvolve predominantemente naquela localidade, tendo em vista que não envolve a comunidade tradicional.

Pode-se afirmar que o turismo se inicia na região do Delta do Parnaíba, realizado por agências/empresas do município de Parnaíba, tendo como principal atração o passeio tradicional ao Delta do Parnaíba em embarcações de grande porte (definição local) com capacidade média de 60 (sessenta) pessoas seguindo um roteiro que contempla a apreciação de igarapés, espécies nativas da fauna e flora, paradas para banho e alimentação. Apesar da tripulação dessas embarcações ser formada por moradores das comunidades, estas são meras espectadoras desta atividade, sendo muitas vezes exploradas com pagamento de baixo “salários”, acúmulo de lixo deixado pelos turistas, danos à fauna, ocasionado pelo barulho do som alto dentro das embarcações (SOARES; GALENO; ROS, 2013).

Desde então, pode-se dizer que o fluxo de visitação à região do Delta teve considerável crescimento de turistas nos últimos 10 anos após o estímulo dado pelo roteiro “Rota das Emoções” que une e promove os destinos de Lençóis Maranhenses, Delta do Parnaíba e Jericoacoara, eleito no ano de 2009 como melhor roteiro integrado do Brasil pelo Ministério do Turismo (SOARES; GALENO; ROS, 2013).

Todavia, a atividade turística ocorre em toda extensão do Delta do Parnaíba ao passo que 80% dos atrativos encontram-se dentro do território da RESEX Marinha do Delta do Parnaíba, que fica no lado maranhense, tendo a participação das comunidades tradicionais nessa atividade como ainda incipiente. (GALENO, 2019)

O Delta do Parnaíba recebe cerca de 100.000 (cem mil) visitantes anuais, sendo que as comunidades já demonstraram o interesse em desenvolver atividades relacionadas ao turismo para complementação de renda, mas estão às margens do turismo realizado na região que vale ponderar, vem acontecendo de maneira desordenada, sendo algo que precisa ser disciplinado, com foco nas comunidades tradicionais e seus modos de saberes e fazeres, pois o Delta do Parnaíba é vendido e promovido na sua maior parte de campanhas de divulgação, marketing e promocional como um santuário de vida selvagem, lugar único e intocável e isso não é verdade. (GALENO, 2019)

Destaca-se que se faz necessário repensar o turismo em todas as unidades de conservação, visando a participação e a inclusão das comunidades locais, bem como ao uso adequado dos recursos naturais, função primordial quando da criação destas unidades, quer sejam elas de uso sustentável ou proteção integral.

4.3 Os principais impactos socioambientais do turismo na Rota das Emoções

A atividade turística como já temos discutido ao longo dos capítulos anteriores é uma atividade econômica que pode gerar muitos impactos positivos para as localidades onde se desenvolve, porém, também pode ser agente potencializador negativo tanto em relação à sociedade como ao meio ambiente.

Segundo Ruschmann (2000, p. 34), os impactos “[...] são consequência de um processo complexo de interação entre os turistas, as comunidades e os meios receptores. Muitas vezes, tipos similares de turismo provocam diferentes impactos, de acordo com a natureza das sociedades nas quais ocorrem”. Esses podem ser positivos ou negativos, sendo considerados como positivos os que trazem benefícios para a comunidade receptora e negativos os que causam estragos para a localidade e sua população.

A seguir serão apresentados os principais impactos socioambientais positivos e negativos gerados pelo turismo na Rota das Emoções.

4.3.1 Impactos negativos do turismo na Rota das Emoções

O turismo é uma das principais atividades econômicas do mundo e, por conseguinte, se desenvolve, muitas vezes, de maneira inadequada sem o planejamento adequado, o que gera uma série de impactos socioambientais. O litoral se destaca por ser um dos alvos principais de tais práticas, uma vez que são espaços naturalmente vulneráveis e, ao mesmo tempo, altamente atrativos para os visitantes, esta fórmula acaba por torna-lo alvo constante de impactos socioambientais negativos, conforme afirmam Coriolano (2007, p. 31):

O turismo litorâneo é um dos segmentos mais dinâmicos e vulneráveis a diversos impactos. De um lado a fragilidade do ecossistema, do outro o fato de ter sido intensamente explorado e ocupado, resultando num estágio altamente agredido...Os espaços litorâneos foram ocupados por habitações, segundas residências, redes hoteleiras, pousadas, unidades residenciais, aglomerados urbanos e *resorts*, que são meios de hospedagem turísticos mais recentes. O uso de espaços litorâneos pelo turismo no que diz respeito a áreas naturais protegidas tem causado impactos que precisam ser contidos, controlados.

A Rota das Emoções, área de estudo da presente pesquisa, estando inserida no ambiente litorâneo não está imune a tais processos, desta forma o turismo vem gerando impactos socioambientais para atender a demandas do capital, que, por sua vez, reduz o meio ambiente e a população a coadjuvantes, esquecendo-se que a atividade turística sobrevive da interface com a sociedade e o ambiente.

Dantas (2007, p. 23) reflete acerca da lógica de ordenação do território que se concentra na zona paralela à costa e “[...] transforma as zonas de praia em mercadoria nobre, dado que implica na modificação radical da paisagem litorânea”.

Em conformidade com esta lógica de valorização, as cidades litorâneas nordestinas são transformadas em pontos de recepção e de distribuição do fluxo turístico, colocando os espaços litorâneos de todos os municípios do estado sob a dependência direta das capitais e sem a mediação de outros centros urbanos intermediários. Grosso modo, significa lógica de dominação paralela à zona de praia, prolongando-se sobre o litoral e baseada no aeroporto [...] (DANTAS, 2007, p. 23).

Muitas das cidades litorâneas nordestinas estão configuradas de tal modo que são independentes de suas cidades vizinhas, estando ligadas à capital por questões de logística, fato que, geralmente, causa impactos negativos à economia das cidades vizinhas a esses grandes polos receptores e de atração turística, uma vez que as receitas geradas, muitas vezes não são distribuídas com as localidades vizinhas, que por sua vez, compartilham apenas dos impactos socioambientais, como a poluição do solo e dos recursos hídricos, a especulação imobiliária, o aumento no fluxo de veículos nas estradas, pressão sob os serviços básicos como iluminação pública, abastecimento de alimentos e etc.

No que tange o turismo litorâneo, este representa uma das mais importantes práticas marítimas modernas, responsável por induzir o planejamento e desenvolvimento econômico em zonas costeiras. As atividades turísticas vêm contribuindo desde o século XX para o reordenamento do litoral, com valorização dos espaços litorâneos e reconfiguração das comunidades aí presentes (PEREIRA, 2012).

O turismo quando se instala em uma localidade, modifica os modos de vida da comunidade local, em geral quando se tratam de comunidades litorâneas que vivem da pesca, agricultura e outras atividades de subsistência estas passam a desenvolver atividades voltadas para a atividade turística. Os pescadores, passam a ser utilizar suas embarcações para realização de passeios com os turistas, como as jangadas, os catamarãs. As mulheres, em geral passam a produzir e vender artesanato, o comércio se volta à demanda dos turistas, com a criação de lojas de *souvenirs* para atender a demanda crescente por lembranças do local visitado, criam-se passeios, em geral em veículos motorizados como *buggys*, quadriciclos ou veículos de tração animal como charretes etc.

As atividades econômicas vão sendo modificadas para atender a demanda crescente, num primeiro momento a população muitas vezes percebe isso como algo positivo, mas com o passar do tempo, principalmente quando o turismo entra em declínio, a comunidade

receptora sobre com os impactos negativos gerados pela mudança de atividades, uma vez que há uma diminuição no fluxo de turistas.

Quando as diferenças culturais entre os residentes e os turistas de países e regiões mais prósperos são muito acentuadas, pode acontecer de a cultura e os costumes locais serem explorados para satisfazer o visitante à custa do orgulho e da dignidade da população local. As danças tradicionais e o artesanato artístico cedem lugar a imitações baratas para satisfazer às necessidades do visitante e para proporcionar ao residente um rendimento com menor esforço possível (ARCHER e COOPER, 2001, p.93).

Entende-se que não deveria existir conflitos entre meio ambiente e turismo tendo em vista que o primeiro depende do segundo, porém o interesse capitalista muitas vezes cria e difunde este antagonismo, o que pode ocasionar danos irremediáveis ao ambiente e comprometer seriamente o potencial turístico das localidades. O que ocorre, na maioria das vezes, é que o ambiente natural conservado é vendido como mercadoria, que como tal é consumido, destruído e descartado.

Quando o turismo não se desenvolve de maneira adequada nas localidades ele acaba tendo um ciclo de vida curto, em pouco tempo ele atinge seu grau de saturação e acaba gerando rejeição pelo destino.

Os termos atualmente conhecidos: saturação e rejeição ao turismo nas destinações ("overtourism" e "turismofobia") surgem e estão diretamente relacionados com a evolução de práticas pouco sustentáveis do turismo de massas contemporâneo em alguns destinos turísticos, em sua maioria na Europa. [...] Na última década foram registradas evidências de desconfortos sociais produzidos pela saturação da atividade turística, em especial na Europa, que recebe quase 60% do tráfego turístico mundial, aproximadamente 600 milhões de turistas por ano. Desde então, estamos assistindo a uma proliferação de diferentes formas de protestos deste desconforto e insatisfação social. (BENI, 2020)

Beni afirma que no sistema de turismo, apesar de o conceito de sustentabilidade ser largamente utilizado pelas comunidades acadêmicas, empresarial em menor escala e governamental, durante muito tempo ele ficou atrelado apenas ao meio ambiente. Mais recentemente, a cultura a sociedade e a economia também têm sido consideradas elementos indispensáveis à construção do conceito. (BENI, 2020)

Destaca-se, assim, a importância da relação sociedade-natureza para o desenvolvimento e manutenção do turismo em uma localidade, uma vez que haja um desequilíbrio nessa relação o turismo tende a entrar em declínio, potencializando-se, assim, os impactos negativos provocados por esta atividade. Desta forma, o planejamento adequado e que

envolva a comunidade, bem como os gestores e empresários, além do terceiro setor, se faz necessário para o pleno desenvolvimento e a para a longevidade do turismo nas áreas receptoras.

Coriolano e Vasconcelos (2007) destacam que o litoral passa a ser incorporado como espaço de ócio, como recurso, implicando na classificação de atividades econômicas que o transformam em mercadoria capaz de ser consumida ou usada. Passa-se, assim, a vender o sol, o mar, o verde e também as terras litorâneas, sendo o turismo uma outra forma de acumulação capitalista.

Desta feita, o litoral passou a ter valor de uso e valor de troca, sendo mais instrumento da acumulação capitalista do qual o homem faz uso a fim de maximizar suas riquezas, muitas vezes sem a devida preocupação com o ambiente e a comunidade receptora, o que causa uma série de impactos socioambientais.

A seguir serão enumerados alguns destes impactos:

- ✓ Erosão;
- ✓ Poluição hídrica pela descarga de detritos;
- ✓ Poluição do ar por emissão de veículos;
- ✓ Poluição sonora devido o transporte de turistas e suas atividades;
- ✓ Poluição visual causada pela instalação de estacionamentos, acúmulo de lixo e outros detritos, construções que descaracterizam a paisagem;
- ✓ Poluição dos solos;
- ✓ Perturbação de hábitos de reprodução dos animais;
- ✓ Pisoteamento e danos à vegetação pelo fluxo de pessoas e veículos;
- ✓ Mudança na extensão ou na natureza da cobertura vegetal por sua remoção ou para facilitar acessos e atividades para os turistas;
- ✓ Destruição de reservas de vida selvagem;
- ✓ Destruição de habitats como dunas e mangues;
- ✓ Construções na beira de rios lagos e mares;
- ✓ Perda da biodiversidade;
- ✓ Introdução de doenças e espécies exóticas;
- ✓ Diminuição da camada de ozônio;
- ✓ Mudanças climáticas;
- ✓ Mudança de hábitos e costumes da população local;
- ✓ Transformações econômicas;
- ✓ Descaracterização cultural da população local;

- ✓ Aumento da violência;
- ✓ Especulação imobiliária;
- ✓ Aumento de conflitos socioambientais;
- ✓ Aumento no número de subempregos;
- ✓ Aumento no trânsito de veículos;

A seguir serão apresentados os principais impactos negativos encontrados em cada uma das principais destinações da Rota das Emoções.

4.3.1.1 Vila de Jericoacoara

Percorrendo as ruas da vila de Jericoacoara, observa-se uma série de impactos causados pela atividade turística naquela localidade. O acesso a vila é feito com carros de tração 4x4 que passam por cima das dunas do Parque Nacional de Jericoacoara diariamente, várias vezes por dia (Figura 33)

Figura 33 – Veículos dentro do Parque Nacional de Jericoacoara



Fonte: Arquivo Pessoal (2019)

Ao chegar na vila percebe-se um fluxo de veículos dentro da vila, são buggys com turistas saindo ou retornando de passeios, outros trazendo os turistas que chegam ou levando os que vão embora além de veículos de transporte de mercadorias para abastecimento do comercio local. Este trânsito nas vias que, muitas vezes, são estreitas gera impactos socioambientais, pois o ambiente é poluído quer seja pelo barulho gerado pelos veículos, quer seja pela poluição

gerada pela queima de combustíveis, além disso o solo torna-se compactado e as pessoas são expostas a riscos de acidentes, não podendo andar despreocupadas pela vila, descaracterizando, assim, o espaço que deveria ser de tranquilidade e sossego.

Percorrendo-se as ruas da Vila observa-se esgotos lançados nas vias de forma irregular (Figura 34), apesar da vila ter rede esgoto, muitas residências e estabelecimentos comerciais não estão ligados à rede de esgoto e o elevado número de turistas eleva a população flutuante da vila, principalmente durante os feriados, finais de semana e períodos de alta estação, gerando uma sobrecarga no sistema. Além disso, também pode-se observar águas acumuladas pelas ruas marginais da vila.

Figura 34 - Esgotos lançados na via



Fonte: Arquivo pessoal (2019)

Todos os dias turistas e moradores se reúnem em cima da duna do pôr do sol para apreciar o fim de tarde (Figura 35) gerando impactos para a duna, que ao longo dos anos vem sofrendo um processo de erosão, além de estar se deslocando para mais próximo do mar. Segundo estudos de Silveira *et al.* (2019) a Duna do Pôr do Sol apresenta dados que confirmam a existência de um forte processo erosivo com perda de área dunar significativa no intervalo de 1975 a 2018.

Conforme Silveira *et al* (2019, p. 8):

Levando em conta que a largura média atual da duna do Pôr do Sol é de 170 metros, distância entre a linha de barlavento e de sotavento (solapada pelas ondas em marés altas), e imaginando um cenário em que nenhuma intervenção seja feita para reverter o quadro de diminuição da área da duna, podemos afirmar que, em menos de 20 anos, a duna do Pôr do Sol terá mergulhado inteiramente no mar, desaparecendo do cenário icnográfico da Vila de Jericoacoara.

Figura 35 - Turistas no final da tarde na duna do pôr do sol



Fonte: Arquivo pessoal (2019)

Outro impacto que se pode observar na vila de Jericoacoara são as construções (Figura 36) que estão presentes na vila e que, muitas vezes, não respeitam o limite de pavimentos e interferem na dinâmica de circulação dos ventos, bem como, geram impactos visuais, entre outros tipos de impactos.

Figura 36 - Construções na vila de Jericoacoara



Fonte: Arquivo pessoal (2019)

Na faixa praial de Jericoacoara também pode-se observar a presença de restaurantes (Figura 37). Apesar de não haver barracas ali (os turistas podem alugar cadeiras e guarda-sol, bem como comprar bebidas diretamente dos vendedores ambulantes que ficam estrategicamente posicionados próximos às cadeiras) pode-se observar muitos estabelecimentos instalados na faixa de praia, gerando uma série de impactos, lançamento de esgotos nos corpos

hídricos, gerando impactos para a circulação dos ventos na vila, aumentando a temperatura na vila, gerando poluição visual, entre outros.

Figura 37 - Ocupação da faixa de praia por restaurantes



Fonte: Arquivo pessoal (2019)

A especulação imobiliária é outro impacto que pode ser observado na vila de Jericoacoara, tendo em vista que antes da chegada do turismo o local era uma pequena vila de pescadores como tantas outras no litoral nordestino, sem energia elétrica, vivendo a partir da pesca e da agricultura de subsistência. Com a chegada dos turistas que resolveram ali se estabelecer e criar seus empreendimentos (Figura 38), os moradores mais antigos foram vendendo suas casas para os novos moradores e investidores, acabaram, então, se afastando do mar.

Figura 38 - Empreendimentos hoteleiros na vila de Jericoacoara



Fonte: Arquivo pessoal (2019)

Atualmente, a vila possui grande especulação imobiliária, e é ocupada por grande número de estrangeiros os quais, na sua maioria, são donos de hotéis, pousadas, restaurantes, bares e lojas. O valor da terra é elevado e, na maioria das vezes, os moradores não podem pagar por ela, tendo que pagar o aluguel que cada vez é mais alto, fazendo com que os trabalhadores morem nas cidades vizinhas e realizem o movimento pendular. Outra opção é dividir o aluguel, a fim de reduzir as despesas e ainda continuar vivendo na vila.

Outro impacto que se pode observar na vila de Jericoacoara está relacionado ao acúmulo de lixo nas ruas mais afastadas do centro da vila. Percorrendo a vila percebe-se que as ruas e becos turísticos, onde, em geral, os turistas circulam como a rua principal onde localiza-se praça principal, o beco do forró, os becos com as lojinhas e restaurantes são em geral bastante limpos, mas quando se afasta do centrinho da vila e se chega aos bairros mais afastados onde a comunidade reside, observa-se que há acúmulo de lixo nas calçadas e que ao contrário do que acontece nas ruas principais o caminhão do lixo não passa diariamente.

A descaracterização da paisagem na vila (Figura 39) é outro impacto que se pode observar, uma vez que antes da chegada dos turistas a vila era uma habitada apenas pela comunidade local, atualmente é um dos principais destinos dos turistas brasileiros e estrangeiros, muitos fixaram residência ali. A vila mudou muito, hoje há muitos hotéis, pousadas, restaurantes, lojinhas de artesanato e *souvenirs*. A vila cresceu e se desenvolveu, hoje há energia elétrica, muitas construções que descaracterizam o ambiente de tal forma que a atual vila de Jericoacoara pouco ou em nada se parece com antiga vila de pescadores.

Figura 39 - Descaraterização da paisagem em Jericoacoara (antes/depois)



Fonte: <https://www.jeri.org.br/acervo-jeri/> e arquivo pessoal (2019)

Outro impacto que se pode observar acontece na Lagoa no Paraíso, onde observa-se a descaracterização da paisagem com a presença restaurantes dentro da Lagoa (Figura 40) gerando uma série de impactos desde a poluição dos recursos hídricos, passando pela alteração

de habitats e perturbação da fauna, bem como a modificação dos espaços para atender a demanda dos turistas. Ao longo da lagoa existem várias barracas e restaurantes onde o turista pode descansar nas redes instaladas dentro da lagoa ou realizar passeio de barco ou caiaque.

Figura 40 - Barraca e restaurante dentro da Lagoa do Paraíso



Fonte: Arquivo pessoal (2019)

O aumento da violência é outro impacto que pode ser percebido com o avanço do turismo na vila de Jericoacoara, muitos moradores relatam que antes do turismo a vila era um local bastante tranquilo e não havia perigo e nem violência, há aproximadamente 10 anos, com o aumento expressivo do número de turistas também observa-se um aumento no uso de drogas e entorpecentes e a chegada de facções criminosas na vila, o que é bastante negativo tanto para a população local como para os turistas que buscam um lugar seguro para descansar e se divertir.

Outro impacto observado na vila é o aumento dos conflitos socioambientais, uma vez que se aumenta a demanda pelos recursos, é natural que haja uma maior tensão entre os vários agentes. De lado há a população nativa da vila que muitas vezes é saudosa da antiga vila e dos costumes tradicionais outrora vividos, muitas vezes não concorda com os atuais usos da vila e gostaria de retornar ao passado, onde a vida corria de forma mais lenta e em contato mais direto com a natureza.

De outro lado existem os moradores mais recentes que, em geral, são antigos turistas que resolveram fixar residência na vila e tem sua atividade econômica voltada essencialmente para a prática turística e ensinam por desenvolvimento e pelo aumento do fluxo de turistas na vila. De outro lado, há os turistas que querem desfrutar do ambiente natural e diferenciado oferecido pela vila, mas demandam uma série de serviços e equipamentos turísticos para satisfazerem suas necessidades, tais como pousadas, hotéis, restaurantes, bares, lojas de artesanatos, transporte, etc.

Outros interessados naquele espaço são os gestores que buscam desenvolver a localidade a fim de gerar receitas para agregar nas contas municipais e estaduais, a quem interessa o aumento do fluxo de turistas, mas que nem sempre refletem acerca do planejamento da atividade turística nas localidades.

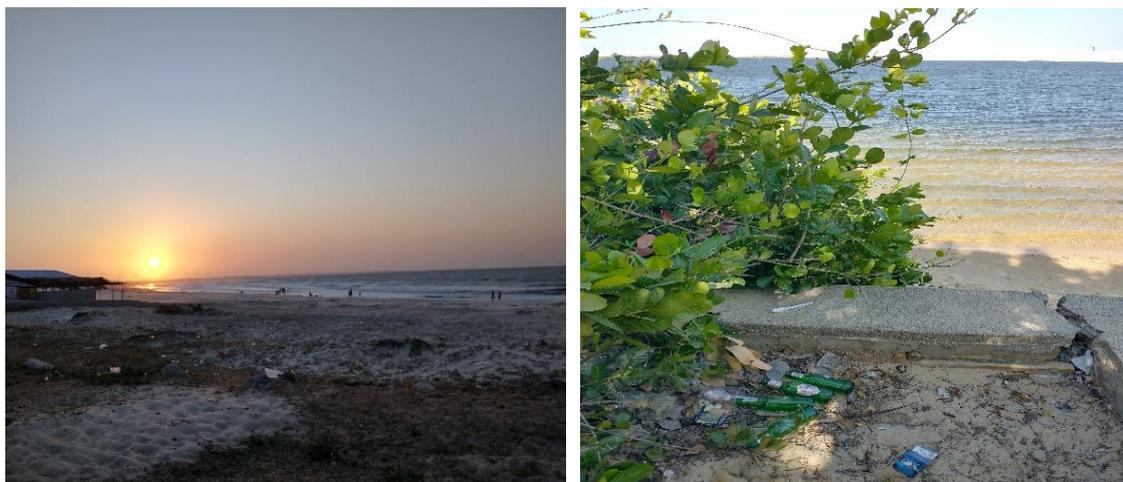
Destaca-se que em meio a tantos agentes com interesses muitas vezes opostos, encontra-se o meio ambiente que deveria ser protegido por todos de acordo com os termos do art. 225 da Constituição, mas infelizmente, nem sempre é o que acontece, e quando se trata de uma de relevante interesse ambiental, como uma unidade de conservação, os custos socioambientais acabam sendo maiores à medida que o meio ambiente é desrespeitado e degradado e destaca-se que o meio ambiente é a matéria prima do turismo por excelência, dificilmente o turista volta a visitar espaços ambientalmente degradados.

4.3.1.2 Parnaíba

Parnaíba é um dos quatro municípios litorâneos do Estado do Piauí e como tal apresenta grande pressão sobre seus recursos naturais, pressão essa que se torna maior devido a vulnerabilidade do litoral. Além disso ali encontra-se parte da APA do Delta do Parnaíba, uma área de proteção ambiental de relevante importância ambiental, devendo, assim, ser protegida e resguardada.

Quando se trata de área de interesse ambiental como a que está localizada na área de estudo, a APA do Delta do Parnaíba, torna-se pertinente enfatizar impactos ocorridos em ambientes naturais. O lixo e resíduos sólidos tornam-se problemas graves a seguir pode-se observar lixo na praia da Pedra do Sal e na lagoa do Portinho (Figura 41). Uma vez depositados nos ambientes naturais, como as praias e lagoas, degradam a aparência física além de muitas vezes causar a morte de algumas espécies, além disso, com o passar do tempo, os visitantes se afastam do local, o qual torna-se desvalorizado por conta da poluição.

Figura 41 - Lixo na praia da Pedra do Sal e na Lagoa do Portinho



Fonte: Arquivo pessoal (2021)

O lixo também é uma problemática presente nas ruas no entorno do Porto das Barcas, um dos principais atrativos turísticos da cidade de Parnaíba, conforme se pode observar na Figura 42, a seguir, fato que demonstra que muito ainda precisa ser feito no que tange a educação ambiental na cidade de Parnaíba, pois espaços degradados além de gerar impactos para a população local ainda afastam os turistas.

Figura 42 - Lixo nas ruas do entorno do Porto das Barcas



Fonte: Arquivo pessoal (2021)

Além do lixo, existe também o problema da destinação dos esgotos provenientes das instalações como as barracas de praia, pousadas e residências que se encontram localizadas na faixa praial da praia da Pedra do Sal (Figura 43) gerando, por sua vez, também poluição visual.

Figura 43 - Barracas de praia e outras construções na praia da Pedra do Sal



Fonte: Arquivo pessoal (2021)

Ainda no que tange aos impactos socioambientais negativos do turismo em Parnaíba destaca-se o aumento da violência na cidade, uma vez que um destino se torna mais conhecido do ponto de vista turístico, passa a receber pessoas de todas as partes e isso gera também o aumento da violência que foi apontado pelos moradores como uma das alterações observadas na cidade de Parnaíba ao longo dos anos.

Outro tipo de impacto que se pode apontar é o aumento da poluição, seja do ar e da água, pois com o aumento do fluxo turístico temos o aumento no trânsito da de veículos na cidade. Além disso, também se observa um aumento no número de embarcações (Figura 44), causando maiores possibilidades de poluição das águas através do combustível dos barcos, lanchas e catamarãs e causando perturbações para a fauna local, que pode sofrer alterações em seu ciclo de vida. Assim, a perda da biodiversidade, assim como, a diminuição da camada de ozônio, também são impactos gerados pelo do turismo em âmbito local e global. Implicando, conseqüentemente, na perda do potencial turístico, ou seja, o turismo tanto contribui para a degradação ambiental como é afetado por ela.

Figura 44- Embarcações no Delta do Parnaíba



Fonte: Arquivo pessoal (2021)

Outro impacto que podemos destacar em Parnaíba está relacionado à especulação imobiliária, a qual eleva o valor da terra e afasta a comunidade local para a periferia. Parnaíba possui altas taxas de urbanização e densidade demográfica. Conforme pode-se observar em campo, essa especulação tem levado a um afastamento da comunidade local para áreas periféricas, ficando mais próximo ao centro as áreas mais destinadas a comércios e serviços, como pousadas, restaurantes e hotéis.

Também pode-se observar o aumento dos conflitos socioambientais, principalmente na praia da Pedra do Sal, onde coexistem a comunidade local, os empreendedores e os gestores, cada um dos grupos possui interesses e reivindicam o uso do espaço litorâneo. Os empreendedores querem linhas de crédito para financiamento de seus empreendimentos, sejam hotéis, pousadas, restaurantes, barracas de praia, a comunidade local deseja um espaço mais bem cuidado com mais infraestrutura e limpeza, os gestores desejam maior fluxo de turistas para gerar mais receitas e auxiliar na requalificação dos espaços.

Destaca-se que a praia atualmente encontra-se bastante suja e degradada, as barracas, pousadas, hotéis e restaurantes apresentam pouca infraestrutura, falta saneamento, investimento, requalificação da estrada de acesso, educação ambiental, capacitação, entre tantos outros aspectos a serem observados a fim de garantir uma requalificação para aquela praia, a única pertencente ao município de Parnaíba.

4.3.1.3 Barreirinhas

Nas últimas décadas o município de Barreirinhas tem recebido um fluxo turístico crescente o que promoveu novas dinâmicas socioeconômicas e espaciais, na municipalidade, em grande parte, devido à sua proximidade ao PNLM o que ampliou a sua visibilidade turística.

O setor de serviços turísticos expandiu-se e a cidade de Barreirinhas vem recebendo vários investimentos em infraestrutura urbana e de saneamento. Até então, as comunidades que ali habitavam, viviam em relativo isolamento, uma vez que o acesso fluvial impunha longos períodos de viagem. Outrora pacata, a cidade transformou-se, em duas décadas, em um polo turístico que atrai turistas nacionais e estrangeiros. (PINHO; DANTAS; SANTOS, 2019)

Os autores ainda afirmam que:

O aumento do fluxo turístico, em Barreirinhas, foi motivado por dois eventos. O primeiro, em 1981, foi a criação do PNLM, que promoveu em maior escala a divulgação das belezas naturais do local. E, o segundo, em 2002, a conclusão das obras da rodovia MA-225 que faz a ligação entre a capital e Barreirinhas, e que facilitou o acesso ao município. (PINHO; DANTAS; SANTOS, 2019)

Como impactos da atividade turística no município destaca-se a modificação de sua configuração socioeconômica. As comunidades locais estão deixando as práticas tradicionais ligadas ao primeiro setor e estão dedicando-se ao turismo, artesanato de buriti e construção civil. Dentre as principais atividades relacionadas ao turismo local destacam-se: toyoteiros, condutores de embarcações diversas, artesãos, condutores de turismo, donos de restaurantes, pousadas, agências de viagens e de veículos para transporte de turistas. (PINHO; DANTAS; SANTOS, 2019)

Conforme Carvalho (2007, p. 61) “o turismo pode alterar também hábitos de consumo e formas de produzir passadas de geração a geração”. Destarte pode-se dizer que o turismo altera os modos de vida das comunidades receptoras e também altera a cultura dessas comunidades que tendem a modificar-se para se adequar aos interesses e necessidades dos turistas. Tal realidade pode ser observada em Barreirinhas, gerando uma série de impactos naquela localidade.

Dentre os principais impactos socioambientais negativos do turismo em Barreirinhas destaca-se a especulação imobiliária que resulta na chamada periferação da cidade (Figura 45). Pode-se observar que a comunidade local está cada vez mais se afastando do centro, onde pode-se perceber grande quantidade de comércios e serviços voltados tanto para a população local, como para os turistas.

Nas regiões periféricas da cidade, onde vive a maioria da população local, as ruas não são pavimentadas, percebe-se a presença de lixo, a falta de saneamento, entre outros problemas relacionados à ocupação irregular destes espaços.

Figura 45 – Processo de periferização em Barreirinhas



Fonte: Arquivo Pessoal (2021)

A seguir pode-se observar o contraste das ruas mais afastadas com as ruas do centro, que estão cada vez mais voltadas ao comércio e prestação de serviços, como bancos, pousadas, restaurantes e agências de viagens (Figura 46), atraindo fluxo de população das cidades vizinhas e muitos turistas. No centro, diferente da periferia, as ruas são pavimentadas e limpas, observa-se a presença de lixeiras nas praças, uma realidade bem diferente da experienciada pelos moradores da cidade.

Figura 46 - Comércio e serviços no centro de Barreirinhas



Fonte: Arquivo pessoal (2021)

Outro impacto que se pode destacar é o assoreamento do rio Preguiças e sua contaminação. Conforme relatado por moradores mais antigos da região, o rio está se tornando mais raso em alguns pontos o que gera a necessidade de abertura de novos caminhos para a passagem das embarcações. No que tange a poluição das águas do Preguiças pode-se observar que muitos bares e restaurantes localizados na Beira Rio lançam seus esgotos de forma irregular

no rio, não sendo raro o transbordamento de caixas de esgoto localizadas na Beira Rio, lançando os rejeitos diretamente no rio (Figura 47). Tal situação causa muitos prejuízos tanto pelo mal cheiro que afastava clientes e turistas como pela poluição do rio.

Figura 47 - Vazamento de esgoto para o rio Preguiças



Fonte: Arquivo Pessoal (2021)

Pode-se destacar, conforme dados do IBGE (2017), que o município apresenta apenas 15.7% de domicílios com esgotamento sanitário adequado. Enquanto nas ruas mais centrais observa-se a presença de saneamento, ainda que deficiente, nas mais afastadas os esgotos são lançados na via pública, gerando impactos para a população e para o meio ambiente, como a poluição do solo e dos recursos hídricos, mal cheiro e doenças para a população.

Figura 48 - Cobertura de saneamento na Beira Rio e na periferia de Barreirinhas



Fonte: Arquivo pessoal (2021)

Outro impacto que se pode destacar em Barreirinhas é a presença de construções às margens do rio Preguiças (Figura 49), muitas destas construções são pousadas, hotéis que se instalam às margens do rio e geram impactos como a poluição do rio, a descaracterização da paisagem, alteração do habitat de animais, entre outros.

Figura 49- Construções nas margens do rio Preguiças



Fonte: Arquivo pessoal (2021)

A massificação turística nos atrativos turísticos (Figura 50) gera, por sua vez, uma série de impactos como a exploração dos recursos naturais, alteração das paisagens, alteração do modo de vida de animais e da população local, sobrecarga de rede de abastecimento de água, energia elétrica e de abastecimento de alimentos, entre outros.

Figura 50 - Massificação do turismo no PNLM



Fonte: Arquivo pessoal (2021)

Outros impactos presentes naquela região são relacionados à erosão costeira, ressacas do mar, secas e estiagens, enchentes, alagamentos e inundações costeiras, desertificação, temperaturas extremas, epidemias, infestação de insetos e pragas. Observa-se, por outro lado, que as dunas dos Lençóis Maranhenses “[...] vêm sofrendo modificações rápidas e intensas, promovendo assim, problemas socioambientais” (GASTÃO, 2010, p. 03).

As mudanças climáticas também estão relacionadas aos impactos que podem ser observados naquela região, uma vez que o principal atrativo turístico são as lagoas interdunares que dependem diretamente da estação chuvosa e do volume das chuvas, uma vez que no período das secas elas também perdem grande quantidade do seu volume de água, ou mesmo secam. A depender das alterações do clima da região pode-se perder um dos principais atrativos turísticos daquela localidade.

Outro impacto presente na região é o avanço do nível do mar, que atualmente torna as comunidades vulneráveis por habitarem espaços próximos à beira-mar, como já ocorre na comunidade de Atins e em Caburé. O PNLM, por sua vez, pode perder grande parte de sua atratividade turística, a partir da possível perda de biodiversidade e possível alteração das dinâmicas de vento e chuva que interferem na formação das lagoas e das dunas. (PINHO; DANTAS; SANTOS, 2019)

O tráfego intenso de veículos sobre as dunas é outro impacto presente em Barreirinhas e é imagem recorrente ao longo dos passeios para lagoas, conforme se pode observar na Figura 51 a seguir:

Figura 51 - Carros transitando e estacionados sobre as dunas de Barreirinhas



Fonte: Arquivo pessoal (2021)

4.3.2 Impactos socioambientais positivos gerados pelo turismo

Em termos sociais, a atividade turística em regiões menos desenvolvidas pode oferecer meios para manter um nível de atividade econômica suficiente, evitando a migração de pessoas para áreas mais desenvolvidas de um país.

É importante reconhecer que os efeitos do turismo também podem ser positivos. Neste aspecto é relevante retomar a definição de impacto ambiental apresentada pela NBR ISO 14.001, segundo a qual, consiste em qualquer modificação do meio ambiente, adversa ou benéfica, que resulte, no todo ou em parte, dos aspectos ambientais da organização. (ABNT, 2015).

Assim sendo, o turismo também pode gerar uma série de impactos positivos às localidades onde se desenvolve, principalmente, quando ele é planejado adequadamente e quando este planejamento é participativo, envolvendo todos os agentes direta e indiretamente relacionados com esta atividade.

A seguir serão enumerados alguns dos principais impactos positivos do turismo:

- ✓ Contribuições financeiras com origem na atividade turística;
- ✓ Melhorias na qualidade de vida da comunidade local;
- ✓ Aumento da consciência ambiental;
- ✓ Proteção e preservação do meio ambiente;
- ✓ Geração de empregos;
- ✓ Educação ambiental;
- ✓ Desenvolvimento local;
- ✓ Construção de equipamentos;
- ✓ Melhorias no fornecimento de serviços para população local;
- ✓ Melhorias em áreas de recreação;
- ✓ Fortalecimento do sentimento de pertencimento da população local;
- ✓ Aumento da valorização cultural;
- ✓ Facilita a comunicação e entendimento entre os diversos povos;

Neste interim, Dias (2003) destaca que alguns dos principais impactos positivos gerados pelo turismo são as contribuições financeiras, o aperfeiçoamento do planejamento e gerenciamento ambiental, o aumento da consciência ambiental, a proteção e a preservação do meio ambiente, a geração de empregos alternativos e o estabelecimento de medidas de controle.

Destaca-se enquanto um dos principais impactos positivos do turismo nas comunidades receptoras os benefícios econômicos trazidos por essa atividade, uma vez que o aumento no fluxo de turistas leva a um aumento na arrecadação dos municípios, bem como um incremento na renda da população local que passa a realizar atividades voltadas para o turista.

Quanto aos efeitos econômicos do turismo, Lage e Milone (1998) mencionam quatro fatores importantes, são eles: o emprego, a balança de pagamentos, o efeito multiplicador e o governo. Naquilo que tange a geração de emprego, essa consiste em uma das consequências mais notórias do turismo.

Outro impacto positivo do turismo que se pode destacar é relacionado com a valorização cultural das localidades turísticas, uma vez que o turista busca conhecer a cultura local e suas representações, esta passa a ser mais valorizada. Neste sentido Ruschman (2008, p.51) afirma que “o artesanato, a gastronomia, as tradições, a história, a arquitetura e as atividades de lazer” são responsáveis pela atração de turistas. Muitos turistas buscam através da gastronomia familiarizarem-se, para se sentirem integrados com a cultura local, levando a que determinados pratos de um destino mantenham suas raízes. A teórica destaca, ainda, que com o desenvolvimento do turismo “os monumentos e prédios com valor histórico, diante de seu potencial de atratividade, passam a receber as atenções dos governos e até de instituições privadas, que os restauram e conservam”. (RUSCHMANN, 2008, p.53).

O patrimônio artístico, estético e cultural passa a ser mais valorizado e até mesmo preservado tanto pelos moradores como pelos governantes que percebem a sua influência para a atração de turistas nas localidades, e não é diferente na área de estudo, apesar de o turismo ser fortemente marcado pelo contato com a natureza, as cidades de Parnaíba, Barreirinhas e a vila de Jericoacoara também experimentam essa valorização cultural de seu patrimônio material e imaterial.

O meio ambiente, atrativo turístico por excelência, também passa a ser mais preservado a partir da percepção por meio de moradores, gestores e empreendedores que fazem necessária a sua preservação para que o turismo se desenvolva e continue evoluindo, desta forma quando planejando adequadamente, o turismo ajuda a despertar a conscientização ambiental da população local, que passa agir enquanto fiscalizadora tanto dos turistas como dela própria, além de exigir medidas das instâncias governamentais no que tange a proteção e salvaguarda dos recursos ambientais. Na área em estudo destaca-se por se tratar de área de relevante interesse ambiental com a presença de unidades de conservação da natureza como é o caso da APA do Delta do Parnaíba, da RESEX do Delta do Parnaíba e dos Parques Nacionais

de Jericoacoara e dos Lençóis Maranhenses, assim sendo, não faltam motivos para que a população se envolva na preservação desses espaços.

O desenvolvimento local é outro impacto positivo relevante gerado pelo turismo na área de estudo. Destaca-se que a área estudada se localiza na região nordeste do Brasil, historicamente menos desenvolvida economicamente do que outras regiões do país. De acordo com dados do IBGE (2010) o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH)¹ dos 14 municípios pertencentes a rota das emoções varia de 0,500 a 0,687. Destaca-se que a maioria dos municípios apresenta IDH médio de 0,545. Para fins de comparação o IDH do Ceará é 0,723, do Piauí é 0,703, do Maranhão é 0,683. Conforme pode-se observar, em termos gerais, o IDH dos municípios pertencentes a rota das emoções está muito aquém dos estados aos quais pertencem, identificando, assim a existência de grande vulnerabilidade social nesta região.

A partir da atividade turística esses municípios tem experimentado certo nível de desenvolvimento local a partir da melhoria de infraestruturas, como estradas de acesso, iluminação pública, áreas de lazer e recreação, serviços de saúde, melhorias no saneamento básico, entre outras.

A partir do desenvolvimento local a população residente experimenta também outro impacto positivo que é a melhoria de sua qualidade de vida, pois há mais renda, há mais empregos e, oportunidades para jovens que antes tinham que sair do município em busca de melhores condições de vida, passam a ver um futuro promissor na localidade onde residem.

Destaca-se que para que o turismo em uma localidade desenvolva com ênfase nos impactos positivos é primordial a existência de um planejamento adequado e participativo, onde todos os agentes envolvidos sejam ouvidos e tenham seus direitos respeitados, caso contrário, os impactos negativos serão ressaltados e poderão, inclusive, ocasionar o declínio do turismo.

Smith (1989, p. 109) faz uma seleção de fatores custo – benefício do turismo, conforme destacado a seguir no Quadro 8.

Quadro 8 - Aspectos positivos e negativos do turismo

Aspectos Positivos	Aspectos Negativos
<u>Econômicos</u> Influxo de dinheiro Efeito multiplicador	<u>Econômicos</u> Sazonalidade Vazamento econômico Imigração de estrangeiros como mão-de-obra Custo de segurança para balancear o crime Perda

¹ O Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) é uma medida resumida do progresso a longo prazo em três dimensões básicas do desenvolvimento humano: renda, educação e saúde. Quanto mais próximo de 1 melhor o índice de desenvolvimento.

Indústrias de serviços com trabalho intensivo Melhor infraestrutura: estradas, água, esgotos, aeroportos, recreação. Gastos dos residentes com o uso de atrações criadas pelo desenvolvimento	de rendimentos devido a crises econômicas externas/terrorismo
<u>Sociocultural</u> Ampliação da perspectiva social Preservação de laços familiares Mobilidade incrementada Apreciação do patrimônio e da identidade étnica Estímulo do folclore; criação de museus	<u>Sociocultural</u> Coca-colalização Perda da identidade cultural na comunidade global Transformação dos turistas em “coisas” Deterioração de sítios históricos devido ao uso exagerado Medo de terrorismo e crime Simplificação da cultura
<u>Ambientais</u> Conscientização da necessidade de conservação Estabelecimento de marcas ecológicas Conscientização dos limites dos recursos globais Estabelecimento dos limites de uso de terras	<u>Ambientais</u> Custos de preservação Transformação de parques nacionais e zoológicos Perda das áreas selvagens Poluição Uso exagerado do habitat devido a febre do ecoturismo

Fonte: Smith (1989)

4.3.2.1 Vila de Jericoacoara

Dentre os impactos positivos gerados pelo turismo na vila de Jericoacoara pode-se destacar a geração de emprego e renda como sendo o principal apontado pelos moradores, conforme veremos nos resultados que serão apresentados nos capítulos seguintes. Destaca-se que a principal atividade econômica dos moradores da vila está relacionada à atividade turística, quer seja direta ou indiretamente. Os homens que antes viviam da pesca e agricultura atualmente são bugueiros, motoristas, barqueiros, guias, garçons, barman, cozinheiros, músicos, enquanto as mulheres são artesãs, que vendem seus produtos nas lojas de artesanato, vendedoras, recepcionistas, arrumadeiras, faxineiras, guias, cozinheiras, entre outras.

A ampliação da perspectiva social é outro impacto positivo que se pode observar na vila, uma vez que anteriormente os jovens não podiam viver ali, por falta de perspectiva, hoje eles podem estudar e se capacitar e voltar para suas casas e viver próximos a suas famílias e ao mesmo tempo com boas oportunidades de emprego e melhoria de vida deles e de suas famílias.

Muitas são as oportunidades que o turismo oferece, por isso muitas pessoas são atraídas para as localidades turísticas como é o caso da Vila de Jericoacoara, onde muitos

moradores de cidades próximas realizam diariamente o movimento pendular, saindo de suas localidades para trabalhar na vila e retornando ao final do dia para suas residências.

A melhoria dos equipamentos de serviços e infraestrutura é outro impacto positivo relevante que se pode observar na vila de Jericoacoara, pois nos últimos anos o local se transformou de uma pequena vila de pescadores em um dos destinos nacionais e internacionais mais procurado do Brasil e isso se refletiu na infraestrutura de serviços e equipamentos ali presentes. Hoje é possível encontrar vários tipos de hotéis, desde os mais luxuosos até as mais simples pousadas, bem como é possível fazer uma refeição com várias opções de culinária internacional, além de serviços de internet, energia elétrica, abastecimento de água, entre outros que tanto atendem aos turistas quanto a população local.

A valorização do patrimônio natural é outro impacto positivo da atividade turística, pois a medida que a população local percebe que o turista valoriza as belezas naturais do lugar, os moradores passam a ver os recursos naturais de forma diferenciada, buscando sua preservação e, por conseguinte, sua valorização.

Quando a comunidade local começa a ver os recursos naturais de forma diferenciada temos um outro impacto positivo do turismo na vila que é o aumento da conscientização ambiental, onde os moradores passam a defender o meio ambiente, pois entendem que ele é a matéria prima do turismo e se aquele ambiente se encontrar degradado será prejudicial tanto para a natureza, como para a economia. Na Figura 52 a seguir pode-se observar uma manifestação de moradores em defesa do meio ambiente registrada durante a visita de campo.

Figura 52 - Manifestação em defesa do meio ambiente em Jericoacoara



Fonte: Arquivo pessoal (2019)

A preservação ambiental é, por conseguinte, mais um impacto positivo da atividade turística, quando ela é realizada de forma planejada e coerente com os interesses da comunidade e do meio ambiente. É o que Rabahy (1988) chama de turismo sustentável, aquele que deve ser desejado pelos habitantes locais e deve ser percebido com benefício para a maioria da população local.

Outro impacto positivo do turismo é a geração de receita para o município, uma vez que todos os produtos e serviços geram impostos para o município e para o Estado, então, uma vez que a vila de Jericoacoara é um dos destinos mais procurados do Brasil, o fluxo de receita gerado é significativo.

4.3.2.2 Parnaíba

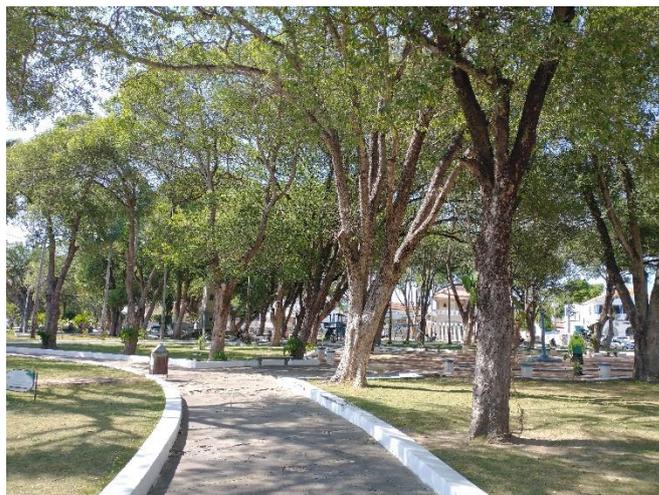
A atividade turística ainda está em processo de desenvolvimento no município de Parnaíba, ao contrário do que se observa nos dois outros destinos indutores da Rota das Emoções, onde o turismo já se encontra consolidado. No entanto, pode-se observar que ele já gera uma série de impactos positivos para a cidade.

Inicialmente destaca-se a valorização do patrimônio natural e cultural da cidade. O turista ao chegar na cidade tem um olhar diferenciado sobre os recursos naturais e culturais, o que leva a uma maior valorização por parte da comunidade local que passa a valorizar tal patrimônio, fato que se reflete num maior sentimento de pertencimento ao lugar que se observa em Parnaíba.

O único município com saída para o mar do Piauí releva grandes belezas naturais e relevante patrimônio cultural, aliando estas duas vocações turísticas e como forma de valorizar a cultura local foi inaugurado o Museu do Mar, que é um espaço destinado a cultura do homem do mar e apresenta a história do litoral piauiense. É um espaço que pode ser visitado tanto por turistas como por moradores e auxilia na valorização cultural e no fortalecimento do pertencimento dos moradores.

Outro ponto que se pode destacar como impacto positivo do turismo em Parnaíba é a melhoria de equipamentos e serviços. Observa-se que a maioria das praças do município são limpas e bastante arborizadas (Figura 52), bem como há uma boa rede hoteleira, com presença de pousadas e hotéis bem estruturados para receber o turista. Também há muitos bares e restaurantes que atendem aos turistas e moradores.

Figura 53 - Praça em Parnaíba



Fonte: Arquivo pessoal (2021)

A reforma do Porto das Barcas (Figura 54) é outro exemplo da melhoria de equipamentos trazida pelo turismo, apesar de poder ser utilizado tanto por visitantes como pela população local, certamente é um impacto positivo do turismo em Parnaíba, pois agrega ao patrimônio cultural da cidade e ainda auxilia no fortalecimento do pertencimento dos moradores. O local, reinaugurado, após reforma, em julho de 2021, abriga uma série de bares, restaurantes, uma pousada, lojas de artesanato, o parque das ruínas, o museu do mar e a Federação do Comércio de Parnaíba, além de dispor de atracadouro onde é possível fazer passeios de catamarã que é um restaurante flutuante.

Figura 54 - Porto das Barcas e seus atrativos



Fonte: Arquivo pessoal (2021)

A preservação do meio ambiente é outro impacto ambiental positivo que se pode observar na cidade de Parnaíba, uma vez que um dos seus principais atrativos são naturais, o

delta do Parnaíba (Figura 55), é um recurso natural e como tal precisa ser preservado a fim de que o turismo continue se desenvolvendo na região. Vários são os passeios comercializados para conhecer o delta e suas belezas, em comum todos eles tem o contato com a natureza e a possibilidade de observação destes atrativos naturais, como por exemplo o passeio de barco pelo delta, onde o turista navega pelo rio e pode ver mangues e toda a vegetação característica daquele ambiente, outro passeio é a revoada dos guarás, ao qual já nos referimos anteriormente, onde o principal atrativo é assistir ao voo dos pássaros de cor singular e característica. O turista ainda pode fazer um safari noturno onde pode encontrar jacarés e outros animais exóticos.

Figura 55 - Natureza do Delta do Parnaíba



Fonte: Arquivo Pessoal (2021)

A geração de empregos é outro impacto positivo do turismo na cidade de Parnaíba, pois o turismo possibilita a criação de muitos empregos diretos e indiretos, como de guias de turismo, pilotos de barcos e lanchas, garçons, empresários, cozinheiros, artesãos, guias de museus, vendedores, entre outros.

4.3.2.3 Barreirinhas

No tange aos impactos positivos do turismo no município de Barreirinhas, destaca-se a melhoria de equipamentos e serviços voltados para a atividade turística, mas que também podem ser utilizados pelos moradores da cidade, tais como restaurantes, bares, pousadas, hotéis, com ênfase para a avenida Beira Rio (Figura 56) que é um dos principais atrativos turísticos da cidade, onde pode-se encontrar muitas opções de bares e restaurantes, é que tanto turistas como moradores vão todas as noites para apreciar a vista do Rio Preguiças, encontrar pessoas, jantar e lanchar.

Figura 56 - Bares e restaurantes na Beira Rio



Fonte: Arquivo pessoal (2021)

A melhoria de infraestrutura urbana é outro impacto positivo que se pode ressaltar em Barreirinhas, tendo em vista que a cidade vem crescendo muito ao longo dos anos, impulsionada especialmente pela atividade turística. A presença dos turistas leva o Poder Público a adaptar seu comportamento às novas necessidades. Não são mais aceitas falhas no fornecimento de água, luz, rede de esgoto e o recolhimento do lixo. É necessário que a localidade tenha boa pavimentação e sinalização. Em Barreirinhas, não é diferente, observa-se a presença de praças (Figura 57), ruas asfaltadas, saneamento básico em algumas localidades, limpeza urbana, entre outros aspectos.

Figura 57 - Praças de Barreirinhas



Fonte: Arquivo pessoal (2021)

A valorização do patrimônio natural é outro impacto positivo presente na cidade de Barreirinhas, percebe-se que os moradores valorizam e se preocupam com a natureza, em especial com o Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses, que é apontado como um dos

principais atrativos turísticos de Barreirinhas tanto pelos moradores como pelos turistas. A preservação do meio ambiente também merece destaque, pois tanto dentro da cidade de Barreirinhas, como nos principais atrativos turísticos é possível encontrar placas orientando os turistas e moradores a não jogar lixo no chão e preservar o ambiente (Figura 58), bem como a presença de lixeiras é bastante recorrente ao caminharmos pela cidade. Pontua-se que ao longo da visita ao Parque Nacional não se observou nenhum tipo de lixo.

Figura 58 - Placa incentivando a preservação do meio ambiente



Fonte: Arquivo pessoal (2021)

O turismo também tem proporcionado a crescente profissionalização da comunidade, que vem se qualificando para atuar no trade turístico, uma vez que são muitas as oportunidades de trabalhos ligados ao turismo, desde guias de turismo, recepcionista de pousadas e hotéis, garçons, vendedores, condutores de veículos e embarcações, entre outros. Com isso os jovens passam a ter opção de emprego na sua cidade, não mais tendo que se deslocar para cidades vizinhas, ou mesmo para a capital em busca de melhores condições de vida.

A melhoria da qualidade de vida dos moradores pode ser apresentada, inclusive, como mais um impacto positivo, atrelado à geração de empregos, que promove uma melhoria significativa na qualidade de vida. Se antes da chegada do turismo as principais atividades econômicas locais estavam relacionadas a atividades de pesca e agricultura, sem muitas oportunidades para os jovens, com a chegada do turismo o município de Barreirinhas passa a ser um espaço de economia diversificada, com comércio e serviços variados, melhorando a vida da população local e de cidades próximas, que não precisam mais se deslocar para a capital para realizar uma série de serviços. Atualmente a cidade conta com serviço de bancos, lotéricas, comércio variado incluindo franquias de lojas nacionalmente conhecidas.

5 POLÍTICAS PÚBLICAS DE TURISMO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Ao iniciar este capítulo é relevante a retomada do pensamento de Cruz (2000) acerca do ordenamento do desenvolvimento da atividade turística, o qual deve ser feito por meio da política, que deve anteceder os planos de turismo, já que a política é um conjunto de diretrizes e ações do poder público.

Desta forma, ao longo deste capítulo serão apresentadas algumas definições de políticas públicas de turismo, em seguida, um breve histórico acerca das principais políticas públicas de turismo no Brasil e no Nordeste, com uma apresentação em linhas gerais dos principais Planos Nacionais de Turismo a fim de que possamos compreender o surgimento do Programa de Regionalização do Turismo, a partir do qual surge o Roteiro Integrado da Rota das Emoções, objeto de estudo da presente pesquisa.

5.1 Políticas públicas de turismo: alguns conceitos e aspectos relevantes

Conforme Santos (2012, p. 5) “Políticas públicas são ações geradas na esfera do Estado e que têm como objetivo atingir a sociedade como um todo ou partes dela. ” Assim, podemos perceber que podem haver políticas públicas voltadas para grupos específicos da sociedade, a fim de garantir a igualdade de direitos a todos.

Segundo Caldas (2008, p. 5):

[...] as Políticas Públicas são a totalidade de ações, metas e planos que os governos (nacionais, estaduais ou municipais) traçam para alcançar o bem-estar da sociedade e o interesse público. É certo que as ações que os dirigentes públicos (os governantes ou os tomadores de decisões) selecionam (suas prioridades) são aquelas que eles entendem serem as demandas ou expectativas da sociedade, ou seja, o bem-estar da sociedade é sempre definido pelo governo e não pela sociedade.

Destacam-se das palavras de Caldas (2008) que é papel do Estado promover o bem-estar da população e cabe a ele também decidir como alocar os recursos e decidir quais as prioridades, uma vez que os recursos são limitados.

A Política Pública, segundo Dias e Matos (2012) está inserida no campo de estudo da Ciência Política, e está relacionada às decisões tomadas pelo governo com vistas ao atendimento das necessidades coletivas. Além de buscar atender as necessidades das populações, as políticas públicas também surgem com o objetivo de solucionar, ou amenizar os conflitos gerados em virtude das inúmeras diferenças existentes na própria sociedade.

Conforme Saravia (2011, p. 93) as políticas públicas são um fluxo de decisões públicas, orientado a manter o equilíbrio social ou a introduzir desequilíbrios destinados a modificar essa realidade. Desta feita, as políticas públicas devem auxiliar na manutenção do equilíbrio social, bem como na redução das disparidades econômicas e sociais, pois cabe ao Estado a tomada de decisões visando o bem-estar de toda a população.

Ao definir políticas públicas, Dias (2003, p.121) afirma que elas constituem um “conjunto de ações executadas pelo Estado, enquanto sujeito, dirigidas a atender às necessidades de toda a sociedade”. São formadas por “linhas de ação que buscam satisfazer ao interesse público e têm que estar direcionadas ao bem comum”. Desta forma, as políticas públicas refletem o pensamento e a ação do governo em prol do bem da coletividade.

Nesse sentido, as Políticas Públicas surgem como uma forma de gerir os problemas e as demandas coletivas “através da utilização de metodologias que identificam as prioridades, racionalizando a aplicação de investimentos e utilizando o planejamento como forma de se atingir os objetivos e metas predefinidos” (DIAS e MATOS, 2012, p. 14).

Assim, pode-se dizer que a sociedade possui as mais diversas demandas e para atendê-las deve-se estabelecer prioridades e racionalizar os investimentos, uma vez que as necessidades coletivas deverão ser atendidas com os recursos limitados que o Governo dispõe.

As políticas públicas estão cada vez mais relacionadas a todos os campos da vida social, incluindo-se aí o turismo que vem ganhando cada vez mais relevância dentro das políticas públicas, uma vez que é uma atividade socioeconômica capaz de gerar, a curto e médio prazos, impactos positivos para uma localidade quando é planejado adequadamente.

Destaca-se que as Políticas Públicas de turismo brasileiras são relativamente recentes. Como explicam Candiotto e Bonetti (2015), apenas a partir da década de 1990 é que o setor passa a ser exaltado como um vetor de desenvolvimento. Há indicativos de que os estudos ainda são pontuais, bem como são poucos os grupos de pesquisas dedicados ao tema específico das políticas públicas em turismo (HALL & JENKINS, 2004; LOHMANN & PANOSSO NETTO, 2008).

Apesar de recente, as políticas públicas de turismo são de grande relevância no contexto econômico. Conforme notícia veiculada no site do ministério do turismo em março de 2019 (ver anexo E), um estudo do Conselho Mundial de Viagens e Turismo (WTTC, na sigla em inglês) evidencia benefícios do setor para a economia e a geração de empregos no Brasil. Segundo a pesquisa, elaborada pela consultoria britânica Oxford Economics, a contribuição ao Produto Interno Bruto (PIB) cresceu 3,1% em 2018, totalizando US\$ 152,5 bilhões (8,1%). Na

medição anterior, de 2017, o turismo respondia por 7,9% das riquezas nacionais, apesar da injeção superior de divisas (US\$ 163 bilhões).

Dados mais recentes publicados pelo IBGE com base na Pesquisa Anual de Serviços e nos dados atualizados com as variações da Pesquisa Mensal de Serviços recentemente divulgada pela Agência Brasil em 21 de fevereiro de 2022, afirmam que o turismo cresceu 12% em 2021, apesar de ainda estar abaixo da movimentação pré-pandemia, os dados revelam o início da recuperação do setor que foi um dos mais atingidos pelos efeitos da pandemia de Covid-19. Conforme pode-se observar na reportagem (Anexo xx) o crescimento é referente ao ano de 2020.

A importância do turismo para a economia brasileira vem crescendo ao longo dos anos e este crescimento vem incentivando o governo a criar programas para auxiliar este crescimento e garantir que ele seja realizado a fim de promover cada vez mais benefícios tanto para a economia quanto para a sociedade.

Como afirma Beni (2003, p.101), para que haja o fortalecimento da atividade turística devemos entender por política de turismo o conjunto e fatores condicionantes e de diretrizes básicas que expressam os caminhos para atingir os objetivos globais para o turismo do país, determinando as prioridades da ação executiva, supletiva ou assistencial do Estado.

Devemos assim fazer um levantamento das potencialidades e prioridades da localidade, para posteriormente estabelecer metas e objetivos alinhados à política nacional de turismo, pois a política pública é de fundamental importância para a decisão do futuro do setor turístico no país. Dessa forma, a política pública nada mais é que o vetor de direcionamento do processo de planejamento, sendo um instrumento e resposta do poder público aos efeitos negativos do desenvolvimento (CRUZ, 2000, p. 33).

Segundo Hall (2004), para que haja o desenvolvimento satisfatório das políticas públicas de turismo é preciso avaliar e monitorar as ações, no setor de turismo. Avaliação e monitoramento são fundamentais na medida em que:

- ✓ Avaliam o grau de necessidades políticas e intervenções do governo;
- ✓ Possibilitam o teste de hipóteses referentes ao funcionamento do processo, a natureza dos resultados e a eficiência dos programas;
- ✓ Especificam sobre resultados e impactos da política;
- ✓ Medem a eficiência e relação custo-benefício das políticas e planos de turismo em termos dos recursos financeiros, humanos e de capital.

Assim, as políticas públicas de turismo precisam ser constantemente revistas e reavaliadas a fim de garantir a sua efetividade, bem como precisa atender as demandas diferenciadas dos diferentes atores envolvidos às particularidades de cada localidade onde se desenvolve, tendo em vista que cada lugar possui características e potencialidades próprias que devem ser respeitadas ao longo do processo de planejamento turístico pelas políticas públicas voltadas a cada região.

5.2 As Políticas Públicas de Turismo no Brasil

No Brasil, o planejamento da atividade turística é bastante recente, datam da década de 1930 as primeiras normatizações referentes ao turismo nacional, visando a regulamentação das agências de viagens. No entanto, somente em 1966 foi promulgado o Decreto-lei nº 55 (atualmente revogado) que definiu as bases para a primeira Política Nacional de Turismo, criou a Empresa Brasileira de Turismo (EMBRATUR) e o Conselho Nacional de Turismo, este decreto é visto como um grande avanço para as Políticas Públicas de Turismo no Brasil. Trata-se do primeiro instrumento legal, no Direito positivo brasileiro, de regulação e intervenção na vida social, política e econômica. O Artigo 1º conceitua política nacional de turismo:

Art. 1º. Compreende-se como política nacional de turismo a atividade decorrente de todas as iniciativas ligadas à indústria do turismo sejam originárias de setor privado ou público, isoladas ou coordenadas entre si, desde que reconhecido seu interesse para o desenvolvimento econômico do país (BRASIL, 1966).

Araújo e Taschner (2011) apontam algumas lacunas nesta definição de política nacional de turismo, como não mencionar a importância da participação de múltiplos atores sociais vinculados ao turismo, e não enfatizar a necessidade de articulação entre as atividades de interesse turístico, com a possibilidade de iniciativas ditas isoladas, apesar de saber que sua falta contraria a noção de política pública.

Os investimentos em infraestrutura urbana a partir da década de 1960 contribuíram para a ocupação e para o desenvolvimento turístico da zona costeira. Em meados da década de 1970, a concepção reformista do II Plano Nacional de Desenvolvimento (PND), refletiu “novos interesses econômicos e funcionais ao processo de acumulação, favorecendo a concentração de atividades e serviços turísticos nos grandes centros urbanos hegemônicos, particularmente Rio de Janeiro e São Paulo”. (CAVALCANTI; HORA, 2002, p. 61).

Na década de 1990 o turismo passa a ser visto como um importante setor da economia, de modo que surgem novas normas e programas com o objetivo de expandir a oferta

turística no Brasil. Assim, o turismo no Brasil passou a ter uma notável importância com relação às políticas públicas setoriais.

No ano de 1991, foi promulgada a Lei n. 8.181/91, que estabeleceu a Política Nacional de Turismo, definida como o conjunto de diretrizes e normas integradas para o desenvolvimento do setor e, reestruturou a EMBRATUR, que passou a ser denominado Instituto Brasileiro de Turismo, tornando-se uma autarquia especial com o objetivo de formular, coordenar, executar e fazer executar a Política Nacional de Turismo (PNT) (BAHIA *et al.*, 2004).

Em 1992, a EMBRATUR lança o Programa Nacional de Municipalização do Turismo - PNMT, com objetivo de descentralizar as ações de planejamento político e incentivar os municípios a elaborar os seus planos de desenvolvimento. Este programa visava envolver a comunidade e pequenos e médios empresários na organização do planejamento do turismo a nível municipal. Neste período podemos observar a descentralização controlada das políticas federais. (CORIOLANO, 1998)

Anos mais tarde, em 1996, é publicada a Política Nacional de Turismo – Diretrizes e Programas 1996/1999 que foi concebida pelo Ministério da Indústria, do Comércio e do Turismo, através da EMBRATUR e é considerada a primeira política pública de turismo efetivamente estabelecida no Brasil que engloba o turismo em toda sua complexidade. Ela dá origem ao primeiro Plano Nacional de Turismo, o qual será melhor explanado nos tópicos seguintes.

É também na década de 1990 que surge o primeiro grande Programa de apoio ao desenvolvimento do turismo, denominado de Programa Regional de Desenvolvimento do Turismo (PRODETUR). Este programa foi gerenciado pelo EMBRATUR e pela Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE) e contou com o financiamento do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). Este programa foi responsável por investimentos em infraestrutura (aeroportos, rodovias, etc.) em várias capitais da região Nordeste. A concentração dos investimentos no Nordeste foi justificada pelo potencial turístico da região, sobretudo por suas praias, bem como pelas dificuldades econômicas e sociais históricas presentes no Nordeste brasileiro.

À nível nacional, a criação do Ministério do Turismo (MTur), no ano de 2003, pode ser citada como um marco recente dos investimentos na organização e administração da atividade turística. O Ministério do Turismo nasceu com a missão de desenvolver o turismo, como atividade econômica com papel relevante na geração emprego e renda, de forma

sustentável, proporcionando inclusão social. Neste mesmo momento a EMBRATUR é transformada em uma instituição responsável pela comercialização do turismo no exterior.

Após a criação do Ministério do Turismo, surgem os Planos Nacionais de Turismo os quais mudaram o foco do turismo no país, que até então estava focado nos municípios, passando a focar na região, através do Programa de Regionalização do Turismo.

A seguir iremos apresentar os principais planos e programas de turismo a nível nacional e com ênfase na região Nordeste, pois é onde se localiza o objeto de estudo da presente pesquisa.

5.2.1 Os Planos Nacionais de Turismo

No Brasil, há registros da formulação de cinco planos nacionais de turismo (PNT), sendo referentes aos períodos: 1992-1996; 2003-2007, 2007-2010; 2013-2016 e, por fim, 2018-2022. Destaca-se que o PNT (1992-1996) não se efetivou na prática. (VILELA E COSTA, 2020). Uma vez que o plano de 1992 não se efetivou, não trataremos sobre ele. A seguir serão apresentados os planos partindo de 2003 até 2022.

5.2.1.1 Plano Nacional de Turismo (2003-2007)

O Plano Nacional de Turismo – Diretrizes e Programas 2003-2007, foi lançado pelo governo federal em abril de 2003, contendo objetivos, diretrizes, metas e programas para a atividade, vigorando de 2003 até 2007. Este plano corresponde aos primeiros anos do Governo Lula e está estruturado em sete macro programas estratégicos que, por sua vez, resultariam em propostas de ações. As principais bandeiras se concentravam no desenvolvimento econômico sustentável, na inclusão social e na gestão descentralizada. (LANZARINI E BARRETO, 2014).

Um dos principais diferenciais desse plano foi a criação do Ministério do Turismo, durante sua vigência, o qual foi de grande relevância para o planejamento e organização do turismo tanto à nível nacional quanto internacional. Já na mensagem inicial do referido plano é possível visualizar, de modo geral, o que se pretendia com a sua elaboração naquele momento buscando construir o turismo com esforços coletivos por meio da interação entre os setores público e privado e com a visão compartilhada dos processos:

o Plano Nacional deve ser o elo entre os governos federal, estadual e municipal; as entidades não governamentais; a iniciativa privada e a sociedade no seu todo. Deve ser fator de integração de objetivos, otimização de recursos e junção de esforços para

incrementar a qualidade e a competitividade, aumentando a oferta de produtos brasileiros nos mercados nacional e internacional (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2003, p. 06).

Na criação da proposta do plano, houve participação de dirigentes estaduais de turismo, de entidades não governamentais e representantes do setor privado, período em que foram reformulados o Conselho Nacional do Turismo e os Fóruns Estaduais, para estabelecer a permanente comunicação com as necessidades advindas das regiões, municípios e destinos turísticos.

Destaca-se também que foi durante a vigência deste PNT que teve início o Programa de Regionalização do Turismo, ressaltando a importância da regionalização para a atividade turística e com a finalidade da interiorização e segmentação turística e também a desconcentração de renda, seguindo a metodologia de descentralização dos processos políticos. Outras prioridades apresentadas neste plano foram, a segurança pública; a sustentabilidade dos patrimônios natural e cultural; a atuação do turismo como meio de valorização social e satisfação individual com políticas de lazer; a qualificação profissional do setor; a inserção no mercado internacional; os investimentos em marketing e as políticas de facilitação para entrada de estrangeiros.

As principais críticas a esse plano referem-se ao fato de que os seus objetivos estavam mensurados de forma quantitativa, fato que dificultava uma melhor estruturação do setor turístico, principalmente no que tange a qualidade na prestação dos serviços e também no que tange à esfera social.

Noia et al. (2007) criticaram o diagnóstico do PNT 2003-2007 que, segundo os autores, era superficial. Além da ausência de dados fundamentais, como o PIB do turismo brasileiro, o diagnóstico considerava o país como um todo, contrariando a lógica de regionalização proposta.

Apesar das críticas, o Plano Nacional de Turismo 2003-2007 deixa o legado da criação de inúmeros empregos diretos, do aumento do consumo de viagens de baixa temporada, do aumento da entrada de divisas estrangeiras e investimentos públicos, diversifica a oferta turística brasileira. No entanto, um balanço retroativo do Plano Nacional de Turismo 2007-2010 revela que metas do plano anterior não são plenamente alcançadas.

5.2.1.2 Plano Nacional de Turismo (2007-2010)

Ao analisar o Plano Nacional de Turismo 2007-2010 pode-se afirmar que ele é instrumento de ação estratégica, planejamento e gestão, que tem o turismo como atividade indutora de desenvolvimento e geração de emprego e renda, com a missão de apresentar a política nacional de turismo consolidada e sistemática, dando continuidade às ações desenvolvidas até então pelo Ministério do Turismo e pela EMBRATUR.

Araújo (2012) observou que o Plano Nacional de Turismo 2007-2010 não apenas abrange ações do plano que o antecedeu, dando-lhe continuidade, o que é considerado fato raro, em se tratando de políticas públicas brasileiras, como também as revigora, dando relevância e aprofundamento à política adotada e implementada, entre os anos 2003 e 2006.

O referido plano traz como prioridade o fortalecimento do mercado interno, alcançável pelas vias de produção, com a criação de novos postos de trabalho, ocupação e renda; e de consumo, com a absorção de novos turistas do mercado interno (BRASIL, 2007).

Para Lanzarini e Barreto (2014), o Plano Nacional de Turismo 2007-2010, como política de integração regional, traz a proposta de criar novos espaços e arranjos produtivos locais para atrair público maior, com a produção de territórios turísticos abrangentes e ampliação da diversidade de oferta de lugares com atividade turística incipiente.

Conforme Vilela e Costa (2020) o plano trata de assuntos não previstos anteriormente, como a questão da acessibilidade a portadores de necessidades especiais, com modificações importantes na sua metodologia, apresentando um detalhamento mais completo dos seus macroprogramas.

São metas do Plano Nacional de Turismo 2007-2010: realização de 217 milhões de viagens no mercado interno; criação de 1,7 milhão de novos empregos e ocupações; estruturação de 65 destinos turísticos, em padrão de qualidade internacional e geração de 7,7 bilhões de dólares em divisas. Destaca-se que o referido plano propõe enfatizar ações, em destinos turísticos selecionados, a fim de que se constituam indutores do desenvolvimento do turismo regional e da roteirização turística, gerando modelos para segmentos turísticos e referências de sucesso para demais destinações turísticas brasileiras, conforme mapeamento apresentado pelo Programa de Regionalização do Turismo – Roteiros.

Entre os macroprogramas, destaca-se a Regionalização Turística, que confere novo status à regionalização do turismo, sendo elevado à condição de macroprograma. A regionalização constitui base territorial do Plano Nacional de Turismo 2007-2010, com os programas: Programa de Planejamento e Gestão da Regionalização; Programa de Estruturação dos Segmentos Turísticos; Programa de Estruturação da Produção Associada ao Turismo; e Programa de Apoio ao Desenvolvimento Regional do Turismo. (ARAÚJO, 2017)

Destaca-se ainda que o Macroprograma de Regionalização busca organizar o setor e deixa claro o papel norteador do PRODETUR, como agente de financiamento e provisão de infraestrutura. No PNT 2007-2010, o Prodetur Nordeste avança para Prodetur Nacional, ao sair do escopo do Nordeste, e busca crédito no BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento) para execução da fase do Prodetur Nordeste e desenvolvimento do Prodetur Sul - Mato Grosso do Sul, Paraná, Rio Grande do Sul e Santa Catarina -, Prodetur JK - Centro-Oeste e parte do Sudeste-, e Proecotur - Amazônia Legal. (ARAÚJO, 2017)

Acerca das críticas ao referido plano, Vilela e Costa (2020) afirmam que mesmo com as diferenças contextuais entre os PNT's 2003-2007 e 2007-2010, foi possível observar como alguns problemas se repetem. São eles:

ausência ou insuficiência de dados e sistema de informações turísticas; deficiência na qualificação profissional e na qualidade dos serviços; regulamentação inadequada, sobreposição dos dispositivos legais e legislação descolada da evolução do turismo; ausência ou insuficiência na oferta e no acesso ao crédito; e deficiência na infraestrutura geral e de apoio ao turismo. Esta similaridade dos problemas indica que não foram registrados avanços no saneamento deles, de um período (2003-2007) para o seguinte (2007-2010). Fato que carece de uma comprovação empírica, ausente nos documentos consultados. (VILELA e COSTA, 2020, p. 122)

5.2.1.3 Plano Nacional de Turismo (2013-2016)

O PNT 2013-2016 foi lançado após um intervalo de três anos e corresponde ao primeiro mandato do Governo Dilma. O discurso público passa a ser “o turismo fazendo muito mais pelo Brasil’ cujo ideário de desenvolvimento continua a demarcar uma atividade que amplia suas fronteiras pelo aumento de consumo e expansão de infraestrutura” (LANZARINI e BARRETO, 2014, p. 207).

É importante ressaltar que a partir de 2011 a política nacional passa a priorizar a melhoria de infraestrutura, em especial, de acesso e esportiva visando aos grandes eventos que o Brasil receberia nos anos seguintes: Copa das Confederações, em 2013; Copa do Mundo FIFA, em 2014; Olimpíadas e Paralimpíadas do Rio de Janeiro, em 2016.

Conforme Araújo (2018, p. 58):

planos e projetos são trabalhados pelo Ministério do Turismo, com ações de capacitação e aperfeiçoamento de recursos humanos e infraestrutura urbana, com o Plano de Aceleração do Crescimento (PAC); além de ações de marketing nacional e internacional, por meio do Plano Cores do Brasil e do Plano Aquarela, respectivamente. Espera-se, assim, criar condições necessárias para que tais eventos consolidem o Brasil como destino turístico mundial. Preparação de eventos constitui, ao mesmo tempo, desafio e oportunidade de consolidação e reconhecimento do turismo como fator de desenvolvimento socioeconômico para o País, e construção do

novo patamar de qualidade dos territórios e da rede de cidades, particularmente no que se refere à acessibilidade e à mobilidade urbana.

Este é o contexto de criação deste novo PNT, que possuiu como base o documento referencial intitulado Turismo no Brasil 2011-2014. No que tange à gestão, as diretrizes que norteiam o desenvolvimento do turismo brasileiro são a geração de emprego e empreendedorismo; participação e diálogo com a sociedade; incentivo à inovação e ao conhecimento; e regionalização, como abordagem territorial e institucional para planejamento.

Este PNT tem como principal diretriz o investimento em infraestrutura de acesso e esportiva, em função dos megaeventos que estavam por vir. Há de se ressaltar que esta proposta também foi questionada por manifestações populares realizadas contra a Copa do Mundo de 2014. (VILELLA e COSTA, 2020)

Neste plano foram estabelecidas as seguintes metas: aumentar para 7,9 milhões chegadas de turistas estrangeiros ao país; aumentar para US\$10,8 bilhões a receita, com o turismo internacional, até 2016; aumentar para 250 milhões o número de viagens domésticas até 2016; elevar para 70 pontos o índice médio de competitividade turística nacional, até 2016; aumentar para 3,6 milhões ocupações formais do setor de turismo, até 2016 (BRASIL, 2013).

O plano ampliou a participação de estados e municípios, na formulação de políticas de turismo, por meio do Programa de Regionalização do Turismo, com elaboração de diagnóstico completo das potencialidades e problemas das regiões turísticas do país, para ajudar as cidades no posicionamento de destino competitivo.

5.2.1.4 Plano Nacional de Turismo (2018 - 2022)

O PNT 2018-2022, foi lançado em março de 2018, durante o Governo Temer e marcou os 15 anos de criação do Ministério do Turismo. Ele foi publicado um ano após o pacote de medidas Brasil+Turismo, documento que buscava elencar ações consideradas como “imprescindíveis e urgentes” para o turismo nacional. O plano foi estruturado em quatro grandes seções: Diagnóstico do turismo no mundo e no Brasil; Metas Globais para o Turismo no Brasil; Diretrizes e Linhas de Atuação. (VILELLA e COSTA, 2020)

Diferente dos planos anteriores, o PNT 2018-2022 não apresenta uma seção para os objetivos. No entanto, na mensagem de apresentação a finalidade principal do plano é expressa como “ordenar as ações do setor público, orientando o esforço do Estado e a utilização dos recursos públicos para o desenvolvimento do turismo” (MTUR, 2018, p. 15). O que revela finalidades ainda mais genéricas do que aquelas previstas nos planos anteriores.

O PNT 2018-2022 sugere preocupação em imprimir uma nova identidade, evitando se vincular com os planos anteriores. Entretanto, como visto principalmente no conjunto de intervenções, não há rupturas expressivas no que foi proposto. Nota-se que a regionalização permanece como uma diretriz e a gestão descentralizada assume o caráter de iniciativa. Apesar de não ser claramente indicado, houve um esforço por vincular o plano 2018-2022, em sua formulação, com o “Brasil + Turismo”, um pacote de medidas lançado em 2017.

Neste plano, o incentivo à inovação permanece, e aparece, pela primeira vez nos planos, a intenção de se definir qual será o posicionamento estratégico do Brasil como produto turístico. Outras duas iniciativas de destaque são a vinculação do planejamento turístico ao setor de segurança pública e a proposta de estimular o desenvolvimento de destinos turísticos inteligentes. Observa-se que a inovação começa a aparecer com mais força nos dois últimos PNT's. No entanto, permanece o desafio de vencer os gargalos recorrentemente mencionados.

Este plano continua apresentando os grandes números do turismo no país e globalmente, assim como o desempenho em indicadores econômicos. Permanece a análise territorial que considera todo o Brasil e não as regiões turísticas. Contudo, os documentos não trazem claramente quais os problemas identificados e, novamente, se aqueles dos planos anteriores foram sanados ou minimizados.

Ademais, este plano apresenta um grande desafio, que é a necessidade de desenhar políticas públicas adequadas para enfrentar um novo cenário, diante da recente pandemia da COVID-19. As políticas públicas que estão sendo propostas buscam reduzir o contágio, especialmente por meio do isolamento social, ao mesmo tempo em que almejam minimizar os efeitos econômicos da pandemia no turismo.

Dentre os impactos para a atividade turística tem-se a expectativa de queda de 20% a 30% nas chegadas de turistas internacionais para 2020, o que resultará em um declínio de, aproximadamente, US\$ 300-450 bilhões nas receitas geradas pelo turismo (OMT, 2020). No Brasil, conforme estudo da Fundação Getúlio Vargas (FGV, 2020), estima-se que sejam perdidos R\$ 116,7 milhões no biênio 2020-2021, considerando que as atividades turísticas demorem até 12 meses para se reequilibrarem economicamente. Neste cenário, emerge a necessidade de políticas públicas específicas para o setor.

5.3 As Políticas Públicas de Turismo no Nordeste

Após uma breve explanação sobre as políticas públicas nacionais de turismo ao longo dos últimos anos, é pertinente a discussão acerca das políticas públicas de turismo voltadas para a região nordeste, onde estão localizados os estados e municípios pertencentes ao objeto de estudo da presente pesquisa, a Rota das Emoções.

5.3.1 Os Programas Regionais de Desenvolvimento do Turismo

Merece especial destaque o Programa de Regional de Desenvolvimento do Turismo (PRODETUR) que foi criado na década de 1990. Tendo iniciado as suas atividades oficialmente em 1994 com o PRODETUR I, sendo finalizado em 2005, amplia as suas áreas de atuação nos Estados em 2002 com o PRODETUR NE II que finaliza em 2010 e em 2008 entra na terceira fase sob a denominação de PRODETUR Nacional. Apresentaremos cada um deles a seguir.

O PRODETUR I foi executado pelo Banco do Nordeste Brasil S/A (BNB), em parceria com o Governo Federal, os governos estaduais e o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), visando a implantação de investimentos em infraestrutura turística em todos os estados da região Nordeste.

O PRODETUR I incide territorialmente em áreas da região Nordeste a partir das ações de “planejadores”, os gestores estaduais, os quais percebem a dimensão regional relevante para o planejamento territorial como afirmam Bullon (1997), Palomeque (2001), Silva (2001) Coriolano (2006) e valorização dos lugares turísticos e promoção dos atrativos.

A dimensão territorial do turismo é concebida e viabilizada pelo PRODETUR ao implementar em destinos turísticos infraestrutura básica, denominada geograficamente de fixos urbanos, tais como estradas pontes, viadutos, aeroportos, rodovias, construções que alocados em espaços contribuem para o aumento do movimento de pessoas, mercadorias e capitais ou seja, promovem os fluxos. Planos e projetos turísticos, urbanísticos e ambientais são contemplados nas ações de políticas do PRODETUR e requerem parcerias interinstitucionais, considerando a abrangência do turismo. (BARBOSA e CORIOLANO, 2016, p. 256)

É pertinente destacar o cenário no qual o Nordeste estava inserido no momento da criação do PRODETUR/NE I. Na década de 1990, o Nordeste figurava como a região mais pobre do país apresentando sérios problemas como o forte número de desempregados, a falta de saneamento básico, altas taxas de analfabetismo e metade de sua população estava vivendo abaixo da linha de pobreza. (ARAÚJO, 2018, p. 105)

Neste contexto, o PRODETUR/NE I passa a promover a estruturação espacial da atividade turística do Nordeste com a implantação de infraestrutura básica nos destinos turísticos escolhidos, conforme exposto por Barbosa e Coriolano (2016), contando com um

investimento de US\$ 700 milhões. Esse valor foi investido em aeroportos, estradas, ampliação e melhoramento dos serviços de abastecimento de água e tratamento de esgoto, tendo sido instalados mais de 700 quilômetros de rede de água e mais de 1.000 quilômetros de coletas de esgotos, além da pavimentação de quase 1.000 quilômetros de vias rodoviárias (BID, 2011).

A área de abrangência do PRODETUR/NE I são os polos turísticos da região: Costa do Descobrimento, Chapada Diamantina, Litoral Sul, Costa do Descobrimento e Salvador e Entorno na Bahia; Costa da Dunas no Rio Grande do Norte; Costa das Piscinas na Paraíba; Costa dos Arrecifes em Pernambuco; Costa dos Corais em Alagoas; Costa dos Coqueiros em Sergipe; Costa do Sol no Ceará; Costa do Delta no Piauí; São Luís e entorno no Maranhão.

Uma das características principais deste programa foi o fato de possibilitar a exploração da atividade turística de forma planejada e sistêmica no Nordeste brasileiro, não sendo apenas um programa de obras ou simples concessão de crédito. Destaca-se que durante a fase I privilegiou-se a infraestrutura em saneamento básico, administração de resíduos sólidos, proteção e recuperação ambiental, transporte e recuperação de patrimônio histórico.

O planejamento da atividade turística é destacado como a união entre as esferas política, econômica e social por Barbosa e Coriolano (2016, p. 262):

As ações do PRODETUR no Nordeste representam a fusão entre o político, o econômico e o territorial, uma vez que o programa age territorialmente sobre os Estados implantando infraestrutura básica e turística nos principais destinos turísticos, em especial, em metrópoles e áreas litorâneas, espaços com imensas potencialidades para o crescimento das demandas. O que permite a instalação de empreendimentos e equipamentos turísticos que garantem a produção ampliada do capital, em espaços anteriormente estigmatizados pelos descasos sociais e políticos sendo considerado um espaço excluído.

Assim, observa-se o planejamento adequado da atividade turística pode ajudar a superar um histórico de exclusão e marginalização de determinados espaços, como é o litoral nordestino, que passou de espaço marginalizado, para espaço disputado de lazer e turismo pelas elites nacionais e até internacionais convertendo-se nos últimos anos em um dos espaços mais visitados pelos turistas no Brasil.

Conforme Paiva (2014, p. 97):

De um modo geral, o programa permitiu a institucionalização de bancos de dados e informações que delinearam diagnósticos, bastante úteis tanto para o monitoramento dos projetos privados como para os gestores darem rumos mais precisos à fase II do programa.

Paiva (2014) destaca como características negativas do programa, em sua primeira fase, a não adoção de macro estratégias, a não obrigatoriedade quanto à criação de conselhos

de turismo e a não consolidação dos polos, além da concessão de financiamentos a projetos sem o rigor técnico necessário.

Conforme relatório do TCU o foco dos investimentos da primeira fase do programa voltou-se a redução do déficit da infraestrutura turística nos Estados nordestinos, e foi cumprido. No entanto, as ações de engenharia do PRODETUR/NE I também provocaram consideráveis impactos negativos ao meio ambiente, em razão da inadequação dos trabalhos de execução sem controle dos impactos das obras. Assim, foram estabelecidos novos critérios de controle com o objetivo de proporcionar melhores resultados para a segunda fase do Programa (TCU, 2003)

Desta feita, na segunda etapa do PRODETUR, cada polo turístico elaborou o seu Plano de Desenvolvimento Integrado de Turismo Sustentável - PDITS, avaliado pelo BID, e onde foram definidas novas estratégias: participação popular através dos Conselhos de Turismo e realização de audiências públicas para discussão dos projetos; subcomponentes para fortalecimento institucional de municípios – voltados para o fortalecimento da capacidade de gerenciamento administrativo, fiscal, ambiental, cultural e de turismo e subcomponentes para a capacitação profissional. O que de certa forma acata as sugestões e demandas dos que criticam a proposta de turismo para o Estado, acusando ser de cima para baixo.

As negociações da segunda fase do PRODETUR/NE foram sucedidas por estratégias mais racionais em substituição às anteriores, que muitas vezes se baseavam em tentativas de acerto e erro. Para a continuidade do programa foram disponibilizados US\$ 800 milhões. Obras infraestruturais, saneamento, transportes, urbanização, proteção ambiental e do patrimônio histórico e cultural, projetos de capacitação profissional e fortalecimento institucional dos estados e municípios são metas a serem alcançadas.

No PRODETUR/NE II, a execução da política continua sendo pelo BNB, mas com a cooperação do Ministério do Turismo, órgão que foi criado em 2003. No que tange a sua abrangência, este apresenta semelhanças em relação à primeira fase, ampliando a área de influência territorial, passando a englobar toda a área pertencente ao chamado Polígono das Secas, incluindo, portanto, o Vale do Jequitinhonha (Minas Gerais) e Capixaba do Verde e das Águas (Espírito Santo).

Embora a intenção inicial do PRODETUR/NE II fosse abranger os nove Estados nordestinos, o norte de Minas Gerais e o Espírito Santo, apenas seis Estados participaram efetivamente do programa. Tal situação foi justificada pelo BID (2012) como tendo sido ocasionada por questões relacionadas às condições prévias para contratação dos subempréstimos entre o BNB e os Estados.

Acerca das metas pode-se afirmar que na sua maioria foram alcançadas e superadas ao final do PRODETUR/NE II, no entanto, novos impactos negativos foram constatados. No que tange aos impactos positivos podemos destacar o crescimento de 51% de empregos diretos no turismo, entre 2004 e 2010 tais como alojamento e alimentação para o conjunto dos polos turísticos. Ressalta-se que o Vale do Jequitinhonha cresceu 75%, o polo do Piauí com aumento de 80% nos empregos ligados ao turismo; o aumento na participação do Produto Interno Bruto de Serviços no PIB Total, que atingiu 71% na Região Nordeste em 2011; e o crescimento da movimentação nas capitais que receberam recursos do Programa, que chegou a 29.599.300 passageiros em 2011 (BID, 2012).

Os impactos positivos influenciaram sobremaneira a continuidade do programa. Dessa forma, no Relatório de Término de Projeto do PRODETUR/NE II em 2012, são apresentados interesses e condições de avanços da política, pensando-se em uma terceira fase de atuação, inicialmente programada apenas para a região Nordeste e, posteriormente, efetivada numa escala nacional, sob a denominação de PRODETUR Nacional. Pode-se constatar que o sucesso do turismo na região Nordeste passou a incomodar outras regiões, as quais pressionam politicamente, fazendo com que o PRODETUR deixasse de ser regional, passando a ser nacional. (BARBOSA e CORIOLANO, 2016)

No ano de 2008, o MTUR lança, em parceria com o BID, o PRODETUR Nacional cuja área de atuação passa a ser o território brasileiro. A linha de financiamento é iniciada em 2010 com recursos de US\$ 1 bilhão. Nesta fase do programa, os Estado do Ceará, Pernambuco e Rio de Janeiro destacam-se como pioneiros na capacidade de apresentação de projetos para captar investimentos e incentivos. Além dos repasses do programa diretos aos estados, o Banco mantém operação com o governo federal para a consolidação de políticas nacionais de turismo na gestão pública cooperativa e descentralizada (BID, 2011).

É importante ressaltar que o PRODETUR Nacional foi iniciado no período de preparação para os megaeventos esportivos da Copa das Confederações, em 2013; Copa Mundial da FIFA, em 2014 e as Olimpíadas no Rio de Janeiro, em 2016. Alguns projetos que já estavam em execução e outros em fase inicial foram financiados pelo BID com impacto direto em cidades-sede do Mundial tais como: Fortaleza, Natal, Recife e Salvador ou em destinos turísticos próximos a estas cidades, com investimentos de mais de US\$ 400 milhões (BID, 2011).

Desta forma, pode-se afirmar que o PRODETUR Nacional teve significativa importância na construção de infraestrutura nacional para receber os megaeventos esportivos que o Brasil sediou, com destaque para as cidades sede destes eventos.

Conforme Barbosa e Coriolano (2016, p. 256):

Na fase nacional o Ministério de Turismo busca fortalecer a Política Nacional de Turismo e consolidar a gestão turística de modo democrático e sustentável, alinhando investimentos regionais, estaduais e municipais a um modelo de desenvolvimento turístico nacional, buscando geração de emprego e renda, em especial para a população dos núcleos receptores de turismo. Assim, nessa fase o programa atinge áreas em todos os Estados do Brasil, apoiando o financiamento de projetos turístico voltando-se para atenção à cinco focos: estratégia de produto turístico, estratégia de comercialização, fortalecimento institucional, infraestrutura e serviços básicos e gestão ambiental, com financiado pelo BID. Faz necessário, entretanto interesse político e uma básica organização gerencial para garantir a realização das propostas cumprindo as condições determinadas pelo programa.

De acordo com as palavras de Barbosa e Coriolano, nesta fase o programa buscou desenvolver o turismo de modo a gerar emprego e renda principalmente para os núcleos receptores, fazendo com que os investimentos chegassem nas mais diversas localidades em todo o território nacional. Os Estados passaram a redefinir seus polos de turismo e acrescentaram novas áreas, a fim de receber investimentos do BID.

Destaca-se a valorização do litoral nesta nova etapa do programa, assim como houve nas anteriores, apesar de incluir outros espaços do território nacional, como áreas de serranas, o agreste, o sertão, entre outros.

A importância conferida ao turismo como atividade econômica dinamizadora de desenvolvimento, no contexto regional, nacional e internacional, motivou o Estado brasileiro a investir na estruturação da atividade turística no País, sendo o PRODETUR a articulação política e promotora do turismo no Brasil, principalmente, no Nordeste. (BARBOSA e CORIOLANO, 2016)

5.4 Políticas de turismo de base local e regional

A seguir serão apresentadas as principais políticas de turismo em âmbito local e regional. Iniciaremos tratando do Programa Nacional de Municipalização do Turismo (PNMT).

O PNMT surge nos anos 90, em meio à valorização do desenvolvimento local sustentável através das políticas públicas, e isso implica que o envolvimento das comunidades nas fases de planejamento e de decisão das ações públicas. Desse modo, começa a ser alterada a estratégia de fazer políticas públicas de “cima para baixo”; em vez disso, adota-se um enfoque participativo. Os municípios passaram a ter mais autonomia política, administrativa e financeira. E, em contrapartida, eles assumiram mais responsabilidades na

execução de programas, e, também, na formulação de políticas direcionadas à promoção do desenvolvimento econômico e social. (BRASIL, MTUR, 2007)

O PNMT buscava, conforme Oliveira (2008, p. 189):

O envolvimento e a participação dos agentes locais quanto ao importante papel do turismo como instrumento de crescimento e de geração de empregos nas localidades com potencial turístico, capacitando a comunidade envolvida no processo de municipalização para explorá-lo de modo planejado. Também constituíram metas do PNMT o estabelecimento das relações entre os órgãos públicos e a iniciativa local, e a expansão da infraestrutura dos municípios.

Este programa estava estruturado em cinco princípios: descentralização, sustentabilidade, parcerias, mobilização e capacitação. Outro aspecto de grande relevância para a execução do PNMT foi a formação da rede de colaboradores – municipais, estaduais e nacionais – a qual agregou pessoal técnico do poder público, da iniciativa privada e das instituições de ensino técnico e superior, a fim de compartilhar propostas e responsabilidades. Destaca-se que essa composição estava de acordo com os princípios da descentralização e de uso de parcerias estabelecidos pelo Programa. (BRASIL, MTUR, 2007)

Com o PNMT ficou provado que o turismo planejado em conjunto com a comunidade cria condições para o surgimento da autoestima, do orgulho e da cidadania, conjunto indispensável à Nação (Diretrizes do PNMT, 1994). A partir do PNMT evidenciou-se a importância da participação popular na gestão do turismo, pois quando a comunidade participa e se sente parte deste processo de planejamento, aumentam-se as chances de que o turismo se desenvolva de forma positiva para todos os envolvidos, pois o turista se sentirá acolhido e desejado, a comunidade, valorizada e ouvida, os empresários obterão retorno de seus investimentos e o poder público obterá impostos que deverão ser revestidos em prestação de serviços para toda a comunidades, gerando-se, assim, um ciclo virtuoso.

Além de ser um programa de governo, o PNMT transformou-se em um movimento nacional, capaz de mobilizar agentes, atuar e promover mudanças, unir pessoas e instituições e produzir resultados. Não restam dúvidas de que experiência da municipalização gerou resultados efetivos e favoreceu o conhecimento empírico, ou seja, aprender com as lições da prática diária. Essa experiência ensinou, sobretudo, a conduzir um processo de ampliação das ações de alcance e abrangência regional. Nesse sentido, mobilizaram-se grupos sociais e agentes econômicos para a formulação do Programa de Regionalização do Turismo – Roteiros do Brasil. (BRASIL, MTUR, 2007)

O Programa de Regionalização do Turismo (PRT) surge a partir da integração entre as esferas municipal e regional. Se durante o PNMT o foco eram os municípios, com o

Programa de Regionalização do Turismo, os municípios passaram a interagir com outros municípios vizinhos pertencentes à mesma região turística, não agindo mais de forma isolada. A partir do PNT 2003-2007 é apresentado o Programa de Regionalização do Turismo – Roteiros do Brasil, o qual é proposto a partir do macroprograma 4 – Estruturação e Diversificação da oferta turística.

Conforme Araújo (2018, p. 92):

A partir deste programa, a atividade turística no Brasil ganha novos rumos. Criado com o propósito de descentralizar a atividade turística nas diversas regiões do país, o programa se transforma em uma ferramenta para a diversificação do espaço e da oferta turística, tornando-se um meio de consolidação para a criação e o auxílio dos roteiros turísticos já existentes, tendo como principal objetivo a integração e a organização dos atrativos, serviços turísticos e principalmente de infraestrutura.

Desta feita, propõem-se uma maior integração entre os atrativos turísticos que passam a serem vistos e comercializados como roteiros ainda que pertencentes a municípios e até mesmo Estados diferentes, fazendo com que estes municípios e Estados trabalhem em conjunto para a promoção e comercialização destes roteiros turísticos.

A partir do PNT 2007-2010 esse Programa ganha maior relevância, consolidando-se como estruturante e transversal, sendo elevado à categoria de macroprograma neste PNT. Destaca-se que mesmo após receber o status de Macroprograma, o PRT mantém suas diretrizes e continua sendo chamado de Programa, uma vez que já é assim identificado em todo o território nacional. (BRASIL, MTUR, 2007)

O processo da regionalização aplicou um novo modelo de desenvolvimento do turismo no Brasil, buscando a integração de municípios, fortificando as regiões e criando Roteiros Turísticos. O planejamento regional é uma forma de minimizar alguns fatores econômicos e sociais historicamente relegados em determinadas regiões.

Segundo Bahl (2000, p. 17) a região turística poderia ser considerada como:

uma região alicerçada em elementos naturais e nos provenientes da intervenção humana evidenciados na existência de um legado cultural, equipamentos e instalações que associados aos fluxos turísticos poderiam acarretar equilíbrios e desequilíbrios, podendo até se consolidar em regiões previamente estabelecidas.

Neste sentido, foram sendo criados roteiros turísticos inseridos nas regiões turísticas. Conforme dados do Ministério do Turismo (2020) que destaca a mais recente atualização do Mapa do Turismo Brasileiro, realizada em 2019, existem no Brasil, 333 regiões turísticas instituídas, o que abrange um total de 2694 municípios regionalizados.

Demonstrando, assim, a diversidade de atrativos turísticos distribuídas por todo o território nacional.

A partir desta nova proposta para o turismo regional, no ano de 2005, surge a “Rota das Emoções”, criada em parceria entre os governos estaduais do Ceará, Piauí e Maranhão e também pelo Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (Sebrae). Inicia-se, então, um projeto piloto de regionalização turística, que buscava além da priorização das atividades turísticas e culturais, o segmento de serviços entre áreas litorâneas dos três estados. Também conhecida como “CEPIMA”, essa Rota caracteriza-se pelo uso das belezas naturais como produto turístico, onde os investimentos e as ações estão voltados principalmente para o litoral (ARAÚJO, 2018).

No contexto de regionalização do turismo, cria-se em 2009, o Plano de Desenvolvimento Sustentável da Região Turística (PDSRT) do Meio-Norte brasileiro que integra municípios dos estados do Ceará, Piauí e Maranhão. O plano é estratégia do Governo Federal e do Ministério da Integração Nacional para implantar programas regionais de desenvolvimento, pelas regiões com baixo patamar de renda per capita e fragilidades econômicas, porém com potencial turístico privilegiado (BRASIL, 2012)

A finalidade do plano é transformar a região pelo processo de planejamento integrado e sustentável e construção de estratégias de intervenção pelas políticas públicas. O Plano do Meio-Norte busca integrar noventa municípios, valorizar o patrimônio natural e sociocultural, viabilizar a atividade turística na região e elevar a qualidade de vida de residentes, com baixo, senão pior, índice de desenvolvimento humano (IDH) do País. Para demonstrar a situação, o plano apresenta o Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM), nos anos 1991 e 2000, dos municípios. No ano 2000, nenhum município apresenta IDHM superior a 0,70 e somente os de Parnaíba (0,674) e Ubajara (0,657) apresentam índice acima de 0,65. Seis municípios tem o IDHM abaixo de 0,50 (BRASIL, 2012).

Neste contexto de regionalização que está inserido o objeto de estudo desta tese, a Rota das Emoções, cm destaque para os principais destinos indutores. A seguir serão apresentados os principais resultados da presente pesquisa realizada com moradores, turistas e gestores da Rota das Emoções.

6 O TURISMO E A PERCEPÇÃO AMBIENTAL NA ROTA DAS EMOÇÕES

Conhecer a percepção ambiental dos moradores da Rota das Emoções é etapa primordial para a realização de um planejamento turístico alinhado aos interesses dos agentes envolvidos. Desta feita, a partir da compreensão de como estes agentes percebem o turismo realizado, pode-se propor alternativas sustentáveis para a prática de um turismo sustentável naquela região.

A percepção ambiental é hoje, um tema recorrente que vem colaborar com a consciência e prática de ações individuais e coletivas, desse modo, o estudo da percepção ambiental é de tal relevância para que se possa compreender melhor as relações entre o homem e o ambiente, suas expectativas, suas satisfações e insatisfações, julgamentos e condutas. (PACHECO E SILVA, 2007)

6.1 A percepção dos moradores

A seguir será apresentada a percepção dos moradores da Vila de Jericoacoara, de Parnaíba e de Barreirinhas acerca do turismo realizado nestas localidades, bem como a sua percepção ambiental acerca da Rota das Emoções. Para tanto, foram entrevistados 150 moradores (50 em cada uma das três localidades).

A percepção socioambiental é imprescindível para compreender como pensam os agentes envolvidos, no estudo em questão, os moradores da Vila de Jericoacoara, do município de Parnaíba e de Barreirinhas. Os moradores foram entrevistados a fim de possibilitar a análise de suas percepções acerca do turismo e meio ambiente na Rota das Emoções, uma vez que são parte importante do processo de construção do planejamento turístico e, inegavelmente, são aqueles que mais sentem os impactos socioambientais gerados pelo turismo em suas localidades. Desta feita, a seguir, iremos apresentar e analisar os resultados obtidos em campo.

6.1.1 A percepção dos moradores da Vila de Jericoacoara

Inicialmente será apresentada a percepção dos moradores da Vila de Jericoacoara, no Ceará. Foram aplicados 50 questionários entre os dias 24 e 31 agosto de 2019.

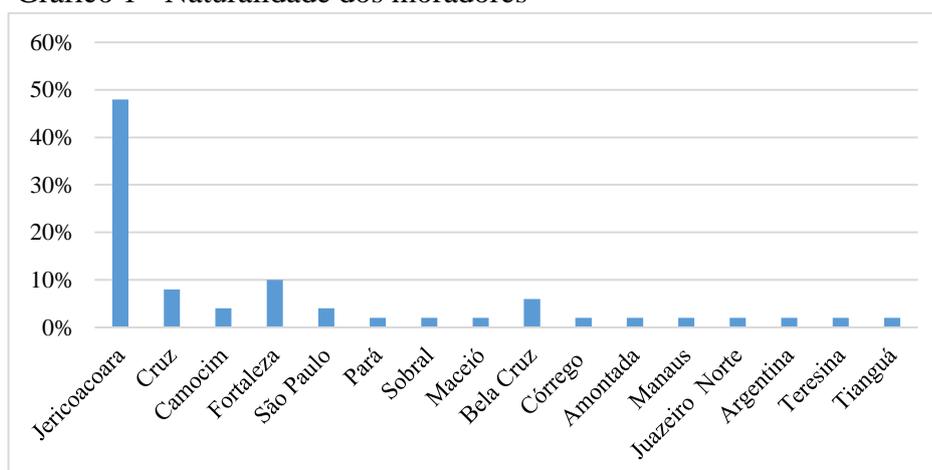
A seguir será apresentado um quadro resumo (Quadro 13) com o perfil socioeconômico dos entrevistados:

Quadro 9 - Perfil Socioeconômico dos Moradores na Vila de Jericoacoara (50 questionários)	
Sexo 44% feminino 56% masculino	Tempo de Moradia 12% - menos de 1 ano 26% - 1 a 5 anos 10% - 6 a 10 anos 4% - 11 a 15 anos 2% - 16 a 20 anos 20% - 21 a 30 anos 26% - mais de 30 anos
Faixa Etária 20% - 16 a 25 anos 30% - 26 a 35 anos 20% - 36 a 45 anos 24% - 46 a 55 anos 6% - Acima de 56 anos	Escolaridade 18% - Ensino Fundamental Completo 24% - Ensino Fundamental Incompleto 26% - Ensino Médio Completo 18% - Ensino Médio Incompleto 8% - Ensino Superior Completo 2% - Ensino Superior Incompleto 2% - Pós-graduação 4% - Analfabetos
Renda 26% - até 1 SM 60% - 1 a 3 salários 12% - 4 a 6 salários 2% - acima de 6 salários	Profissão 2% - Administrador 2% - Analista de Sistemas 4% - Aposentado 4% - Artesão 2% - Babá 10% - Bar man 8% - Bugueiro 4% - Charreteiro 8% - Dona de casa 6% - Empresário 10% - Garçom 4% - Gerente 2% - Motorista 2% - Músico 2% - Operador de caixa 2% - Pedreiro 6% - Pescador 2% - Serviços Gerais 16% - Vendedor

Fonte: Levantamento de campo (2019)

Quando questionados acerca de onde nasceram, 46% responderam ter nascido na própria vila de Jericoacoara, 10% nasceu em Fortaleza, 8% em Cruz, 6% em Bela Cruz, 4% em Camocim, outros 4% em São Paulo, 2% no Pará, 2% em Sobral, 2% em Maceió, 2% em Córrego, 2% em Amontada, 2% em Manaus, 2% em Juazeiro do Norte, 2% na Argentina, 2% em Teresina e 2% em Tianguá. Destaca-se a presença de moradores vindos de diversas regiões do país com destaque para a região Nordeste (Gráfico 1).

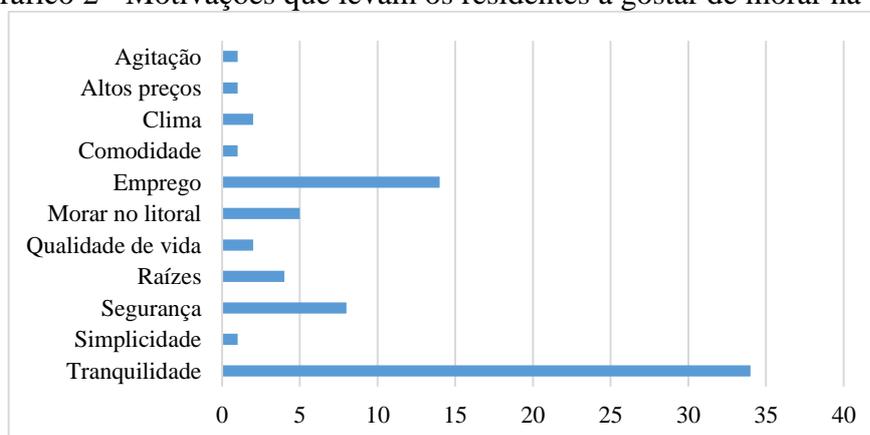
Gráfico 1 - Naturalidade dos moradores



Fonte: Levantamento de campo (2019)

Quando questionados se gostavam de morar na Vila de Jericoacoara a maioria dos entrevistados, 96%, afirmou que sim enquanto apenas 4% disse que não. A seguir foi solicitado aos entrevistados que justificassem sua resposta e poderiam responder mais de um item, a maioria dos entrevistados afirmou que gosta de morar na vila por causa da tranquilidade e das oportunidades de emprego. (Gráfico 2)

Gráfico 2 - Motivações que levam os residentes a gostar de morar na vila

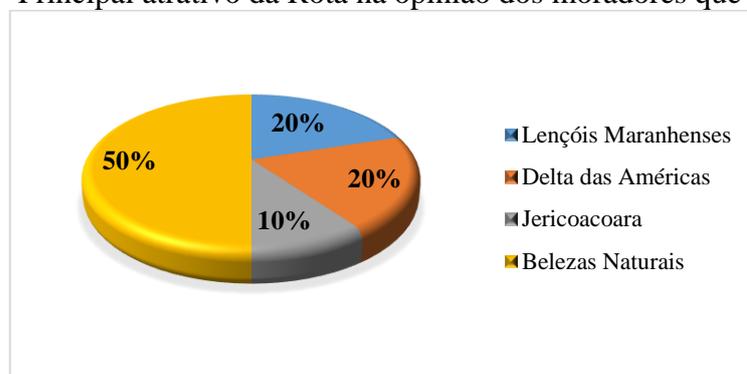


Fonte: Levantamento de campo (2019)

Quando questionados se já tinham ouvido falar na Rota das Emoções, a maioria dos entrevistados, 84%, informou que sim, enquanto 16% informou nunca ter ouvido falar na rota apesar de morar em um dos destinos. Àqueles que afirmaram já ter ouvido falar na rota foi perguntado se já a conheciam, a maioria dos moradores entrevistados, 84% afirmou não conhecer a rota enquanto apenas 16% afirmou já ter conhecido a Rota das Emoções. Aos 16%

que afirmou ter conhecido a rota foi questionado o mais chamou a atenção ao visitar a rota. Os resultados podem ser observados no Gráfico 3:

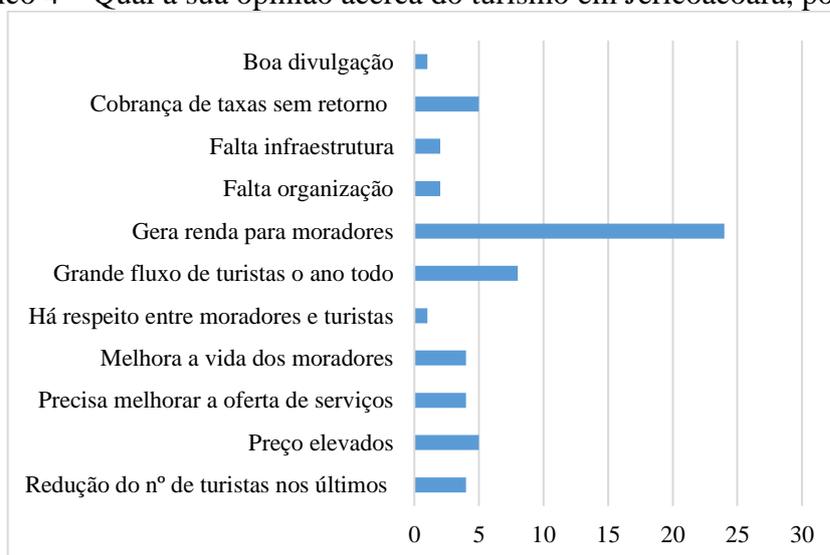
Gráfico 3 - Principal atrativo da Rota na opinião dos moradores que a conhecem



Fonte: Levantamento de campo (2019)

A seguir foi perguntado aos entrevistados acerca de sua opinião sobre o turismo que é realizado em Jericoacoara, como resposta obtivemos o seguinte: é bom para 68% dos entrevistados, para 20% é excelente e para 12% é regular. Após estas respostas foi solicitado que os respondentes justificassem suas respostas, podendo responder mais de um item, os resultados podem ser observados na Gráfico 4:

Gráfico 4 – Qual a sua opinião acerca do turismo em Jericoacoara, por quê?



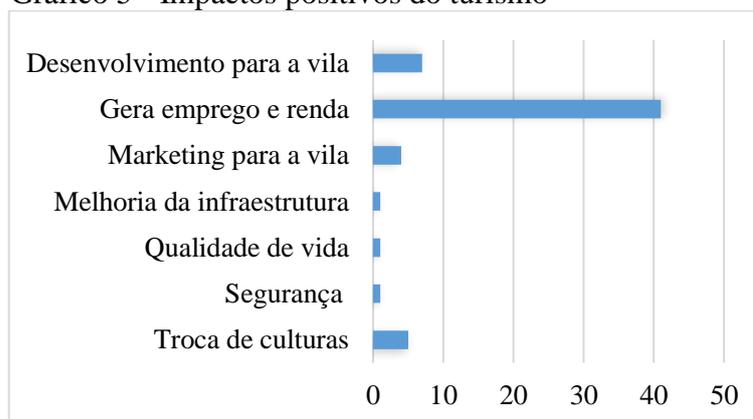
Fonte: Levantamento de campo (2019)

A partir das respostas dos entrevistados observa-se que a população percebe o turismo como fonte geradora de renda e que o grande fluxo de turistas garante a geração de renda para a população o ano todo e por isso, na sua maioria, percebem o turismo como algo

positivo para a vila. Isso se reflete nas respostas às perguntas seguintes, quando questionados acerca da importância do turismo para a economia local, 80% afirmou ser a geração de emprego e renda e 20% desenvolvimento para a vila.

A seguir foi perguntado aos moradores da vila quais os principais impactos positivos do turismo, eles podiam apontar mais de um impacto, as repostas podem ser observadas no Gráfico 5 abaixo:

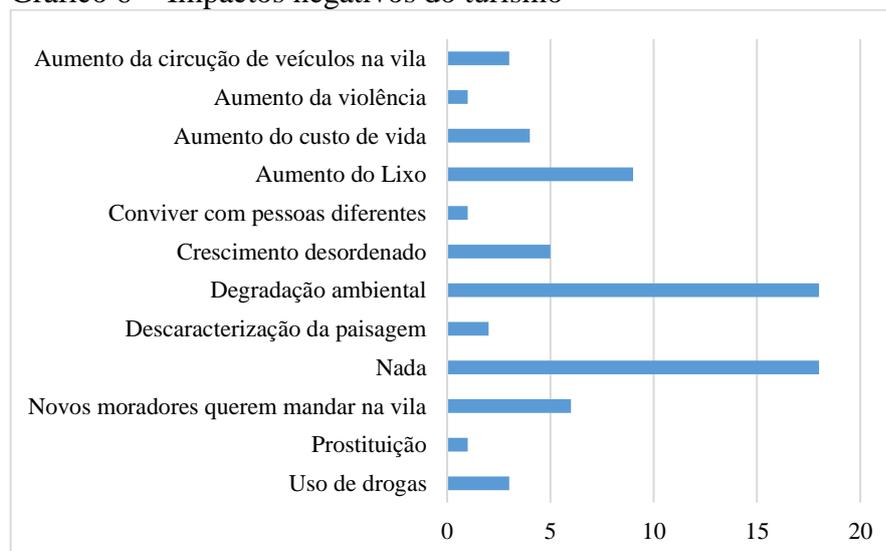
Gráfico 5 - Impactos positivos do turismo



Fonte: Levantamento de campo (2019)

Quando questionados sobre quais os impactos negativos do turismo para a vila de Jericoacoara eles também puderam apontar mais de um impacto e os resultados podem ser observados no Gráfico 6.

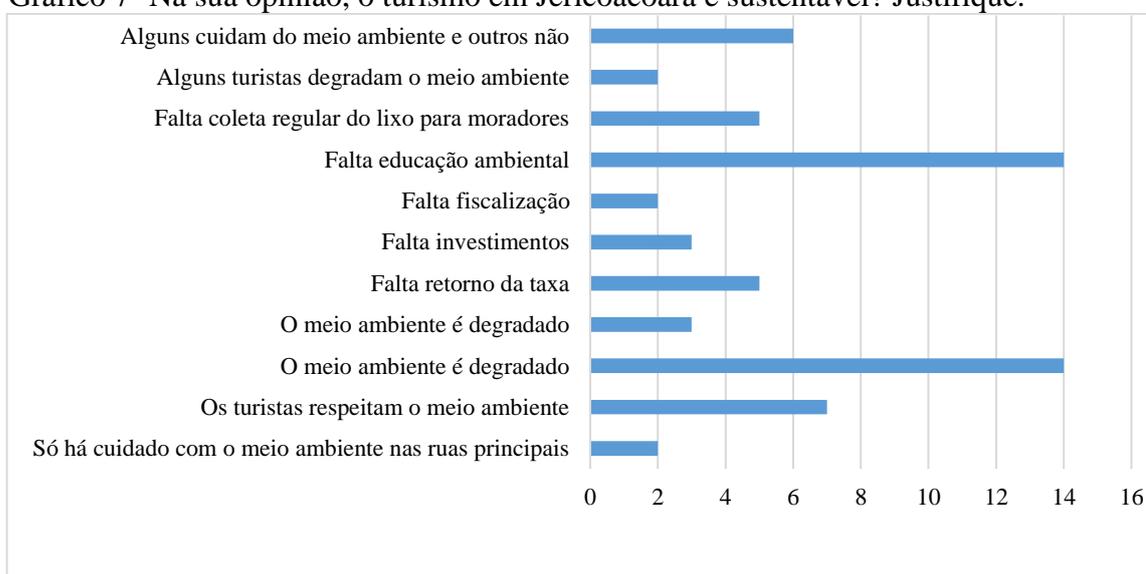
Gráfico 6 - Impactos negativos do turismo



Fonte: Levantamento de campo (2019)

Quando questionados acerca do que é turismo sustentável, 54% dos entrevistados afirmou não saber o que é turismo sustentável e 46% afirmou saber o que é. Em seguida foi realizada uma breve explicação sobre o turismo e sustentável e foi perguntado se na opinião dos moradores o turismo realizado em Jericoacoara é sustentável. As respostas foram as seguintes: 58% afirmou que sim, 28% afirmou que não e 14% disse que o turismo sustentável em Jericoacoara era realizado em parte. A seguir foi solicitado para que os entrevistados justificassem suas respostas podendo apontar mais de uma justificativa, que podem ser observadas no Gráfico 7.

Gráfico 7- Na sua opinião, o turismo em Jericoacoara é sustentável? Justifique.

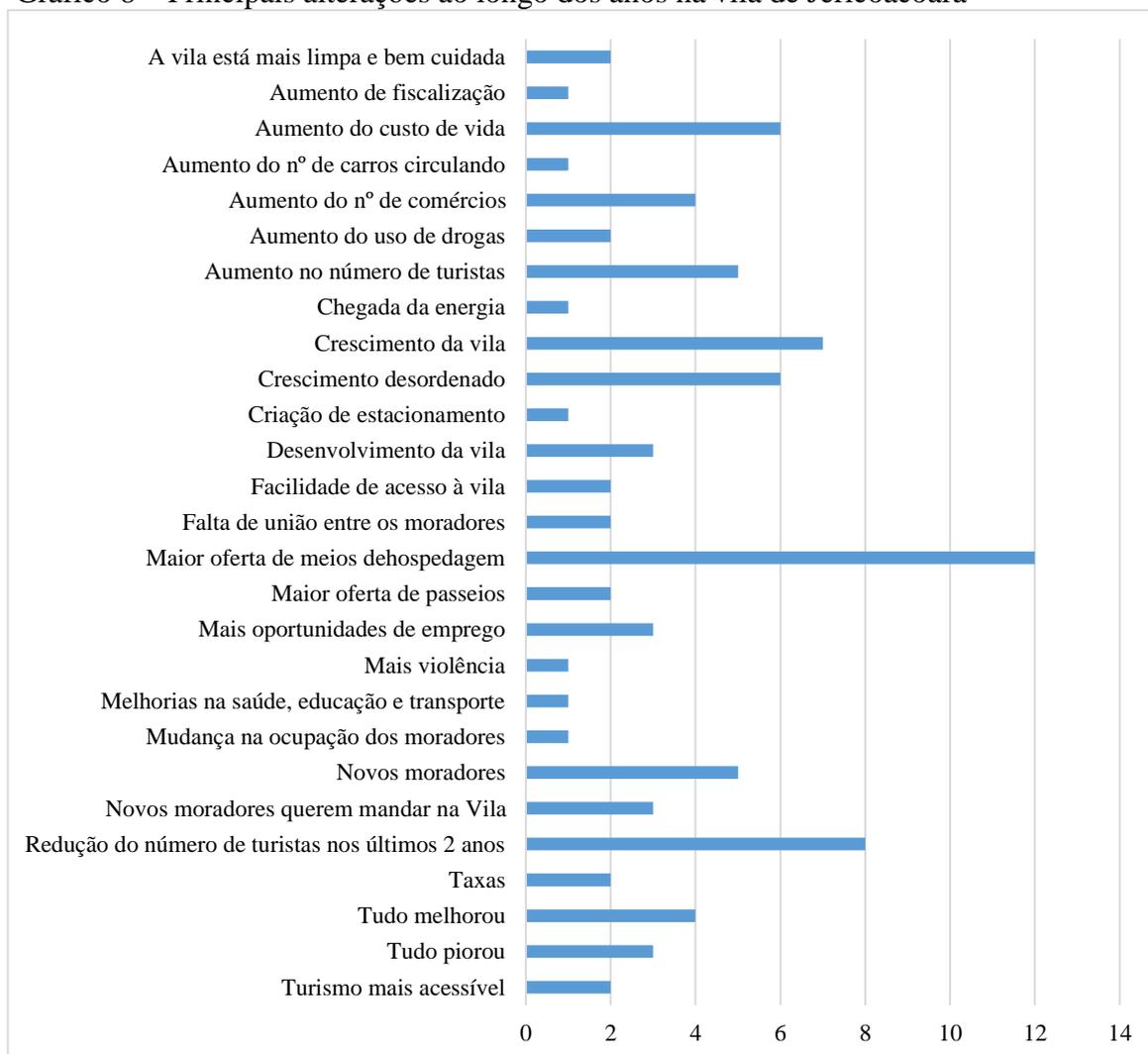


Fonte: Levantamento de campo (2019)

Conforme pode-se observar nas respostas do Gráfico 8, para a maioria dos entrevistados falta educação ambiental e por isso ainda percebem que o meio ambiente degradado na vila, apontam também que somente algumas pessoas cuidam do meio ambiente, que falta coleta regular de lixo para os moradores, denunciam que o cuidado com o ambiente é apenas nas ruas principais não se estendendo por toda a vila.

Quando questionado acerca das principais alterações percebidas ao longo dos anos em Jericoacoara, onde os entrevistados podiam apontar mais de uma alteração, obteve-se as seguintes respostas que podem ser vistas no Gráfico 8.

Gráfico 8 – Principais alterações ao longo dos anos na vila de Jericoacoara



Fonte: Levantamento de campo (2019)

Dentre as principais alterações percebidas pelos moradores da vila, a principal foi o aumento no número de meios de hospedagem, seguido da redução no número de turistas nos últimos dois anos que é atribuída em grande parte à cobrança da taxa de turismo sustentável para entrar na vila, seguidos pelo crescimento da vila e aumento do custo de vida e crescimento desordenado. O aumento do número de turistas que chegava à vila há 20, 30 anos atrás também foi apontado pelos moradores como principais alterações, bem como a chegada de novos moradores na vila que para alguns moradores é apontado como algo negativo, pois segundo eles esses novos moradores estão querendo impor suas vontades sobre a dos moradores na vila o que gera impasses e descontentamento por parte dos moradores.

A seguir os moradores foram questionados acerca da taxa de turismo sustentável, a maioria, 70%, não concorda e 30% concordam, a justificativa de muitos foi que os turistas já

têm muitos gastos na vila e traz muita renda para a comunidade e não seria necessário mais uma taxa, outros relacionaram a redução do número de turistas à criação da taxa. (Gráfico 9)

Quando questionados a que se destina a taxa, a maioria, 52%, afirmou que sabe a que se destina enquanto 48% afirmou não saber. Destaca-se que mesmo os moradores que disseram saber da destinação da taxa afirmaram que ela não é usada em benefício dos moradores e nem da vila, eles não percebem nenhum benefício da criação da taxa de turismo sustentável.

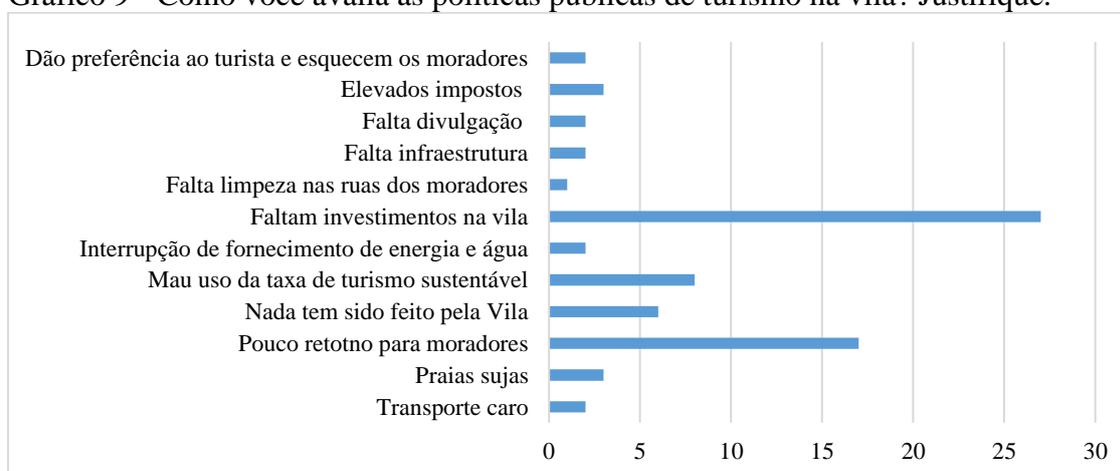
Quando foram questionados se os turistas respeitam o meio ambiente em Jericoacoara, a maioria, 44% dos moradores respondeu que sim, 14% respondeu que não, e uma parcela bastante significativa dos entrevistados, 42% afirmou que parte dos turistas respeita enquanto outros não.

Quando questionados se os moradores respeitavam o meio ambiente obteve-se uma resposta bem parecida, para a maioria, 44% os moradores respeitam o meio ambiente, para 16% não respeitam e para 40% apenas parte dos moradores respeitam o meio ambiente.

Apesar de ainda haver um caminho a ser percorrido para a melhoria da qualidade ambiental em Jericoacoara a percepção dos moradores é que a maioria dos turistas e moradores respeitam o meio ambiente.

Acerca das políticas públicas de turismo para a vila de Jericoacoara, os entrevistados responderam o seguinte: 50% avaliam as políticas públicas como péssimas, 40% como regular e 10% como boa. A seguir foi solicitado que os moradores justificassem suas respostas e foi dada a opção de informarem mais de um motivo, como podemos observar no Gráfico 9.

Gráfico 9 - Como você avalia as políticas públicas de turismo na vila? Justifique.

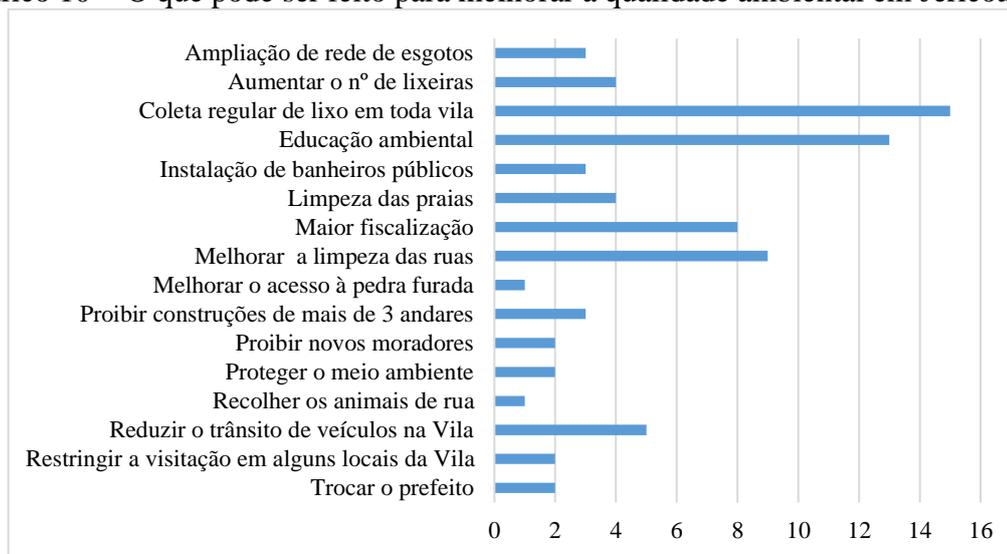


Fonte: Levantamento de campo (2019)

A maioria dos moradores afirmou que faltam investimentos na vila, que há pouco retorno para os moradores, há mau uso da taxa de turismo sustentável e muitos acreditam que nada está sendo feito pela vila.

Por fim foi perguntado aos moradores o que poderia ser feito para melhorar a qualidade ambiental em Jericoacoara, as respostas podem ser observadas no Gráfico 10 abaixo:

Gráfico 10 - O que pode ser feito para melhorar a qualidade ambiental em Jericoacoara



Fonte: Levantamento de campo (2019)

Para a maioria dos entrevistados o que poderia ser feito para melhorar a qualidade ambiental na vila seria a realização da coleta regular de lixo em toda a extensão da vila, tendo em vista que ao longo das entrevistas os moradores reclamaram bastante da distinção realizada entre ruas principais, onde os turistas circulam regularmente, e as ruas mais afastadas do centro de Jericoacoara, nestas a quando a coleta é feita de forma irregular enquanto naquelas é realizada regularmente. A educação ambiental foi o segundo item mais apontado pelos moradores refletindo a necessidade de um maior conhecimento sobre o meio ambiente, outros pontos bastante apontados foram a maior limpeza das ruas e maior fiscalização.

Merece destaque ainda a sugestão dos moradores da redução do número de veículos circulando pela vila, este problema tem se intensificado nos últimos anos, pois cada vez mais os veículos estão transitando pela vila que possui ruas estreitas e becos o que causa tanto impactos ambientais como insegurança para moradores e turistas que transitam pelas ruas. Os turistas ainda apontaram a necessidade de uma maior limpeza da praia, um dos principais atrativos turísticos de Jericoacoara, bem como o aumento do número de lixeiras e a ampliação da rede de esgoto da vila que atualmente não é suficiente para atender a todos gerando graves

impactos socioambientais como a proliferação de doenças, contaminação do lençol freático, poluição de lagoas, do mar, entre outros.

6.1.2 A percepção dos moradores de Parnaíba

Na cidade de Parnaíba, no Piauí, foram entrevistados 50 moradores entre os dias 27 de agosto e 01 de setembro de 2021. A seguir serão apresentados os resultados obtidos em campo. Inicialmente temos o perfil socioeconômico dos moradores do município de Parnaíba:

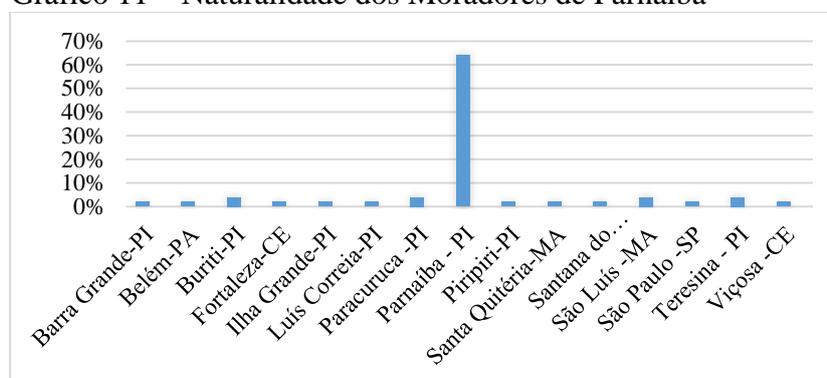
Quadro 10 - Perfil Socioeconômico dos Moradores de Parnaíba (50 questionários)	
Sexo 50% feminino 50% masculino	Tempo de Moradia 6% - menos de 1 ano 14% - 1 a 5 anos 2% - 6 a 10 anos 10% - 16 a 20 anos 28% - 21 a 30 anos 40% - mais de 30 anos
Faixa Etária 24% - 16 a 25 anos 18% - 26 a 35 anos 22% - 36 a 45 anos 16% - 46 a 55 anos 20% - Acima de 56 anos	Escolaridade 10% - Ensino Fundamental Completo 18% - Ensino Fundamental Incompleto 20% - Ensino Médio Completo 10% - Ensino Médio Incompleto 6% - Técnico Completo 18% - Ensino Superior Completo 10% - Ensino Superior Incompleto 8% - Pós-graduação
Renda 26% - até 1 SM 66% - 1 a 3 salários 8% - 4 a 6 salários	Profissão 2% - Administrador 4% - Agente de Saúde 8% - Aposentado 2% - Artista Plástico 2% - Autônomo 2% - Auxiliar de produção 4% - Comerciante 2% - Cuidador de idosos 2% - Doméstica 10% - Empresário 2% - Estagiário 4% - Estudante 2% - Fotógrafo 2% - Funcionário público 2% - Moto taxista 2% - Operador de Caixa 2% - Panfletador 2% - Pedreiro 6% - Pescador 2% - Professora 2% - Recepcionista

	4% - Serviços gerais 2% - Técnico de enfermagem 24% - Vendedor/a
--	--

Fonte: Levantamento de campo (2021)

Quando questionados acerca de onde nasceram, 64% respondeu ter nascido na própria cidade de Parnaíba, 4% nasceu em Buriti-PI, outros 4% em Teresina -PI, outros 4% em Piracuruca -PI, 4% em São Luís-MA, 2% em Barra Grande-PI, 2% em Belém-PA, 2% em Fortaleza -CE, 2% em Ilha Grande -PI, 2% em Luís Correia -PI, 2% em Piri-piri-PI, 2% em Santa Quitéria -MA, 2% em Santana do Acaraú-CE, 2% em São Paulo, 2% em Viçosa-CE. Destaca-se que a maioria dos moradores entrevistados é próprio estado do Piauí. (Gráfico 11).

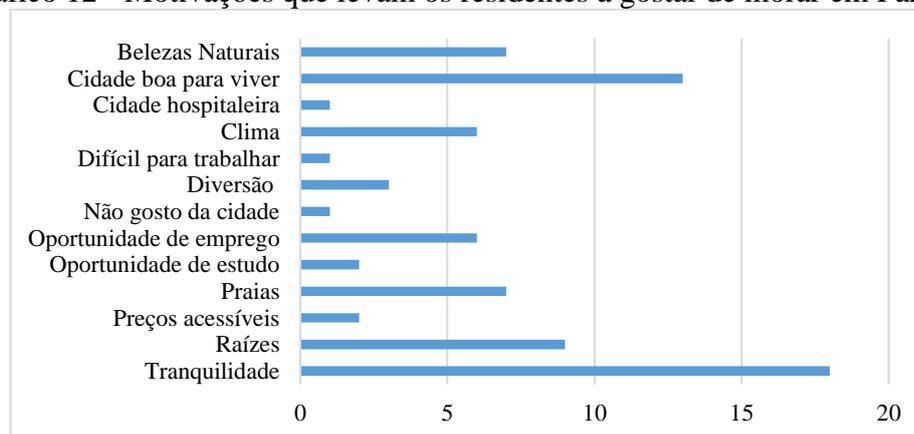
Gráfico 11 – Naturalidade dos Moradores de Parnaíba



Fonte: Levantamento de campo (2021)

Quando questionados se gostavam de morar em Parnaíba a maioria dos entrevistados, 96%, afirmou que sim enquanto apenas 4% disse que não. A seguir foi solicitado aos entrevistados que justificassem sua resposta e poderiam responder mais de um item, a maioria dos entrevistados afirmou que gosta de morar em Parnaíba por causa da tranquilidade e afirmaram que a cidade é boa para se viver e que as possuem suas raízes ali. (Gráfico 12)

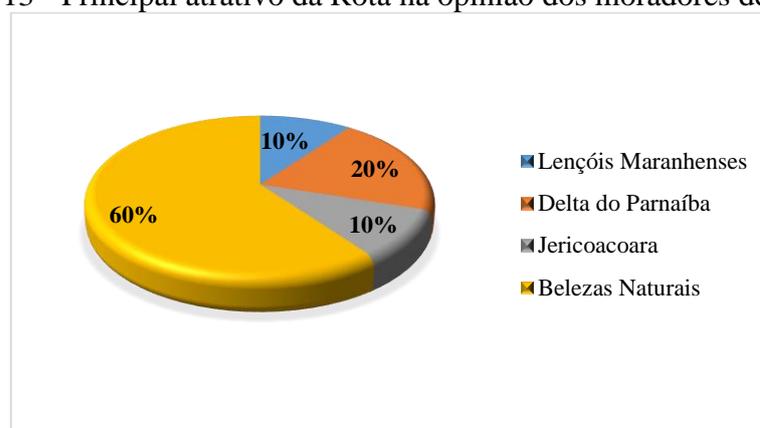
Gráfico 12 - Motivações que levam os residentes a gostar de morar em Parnaíba



Fonte: Levantamento de campo (2021)

Quando questionados se já tinham ouvido falar na Rota das Emoções, a maioria dos entrevistados, 70%, informou que sim, enquanto 30% informou nunca ter ouvido falar na rota apesar de morar em um dos destinos. Àqueles que afirmaram já ter ouvido falar na rota foi perguntado se já a conheciam, a maioria dos moradores entrevistados, 80% afirmou não conhecer a rota enquanto apenas 20% afirmou já ter conhecido a Rota das Emoções. Aos 20% que afirmou ter conhecido a rota foi questionado o mais chamou a atenção ao visitá-la. Os resultados podem ser observados no Gráfico 13:

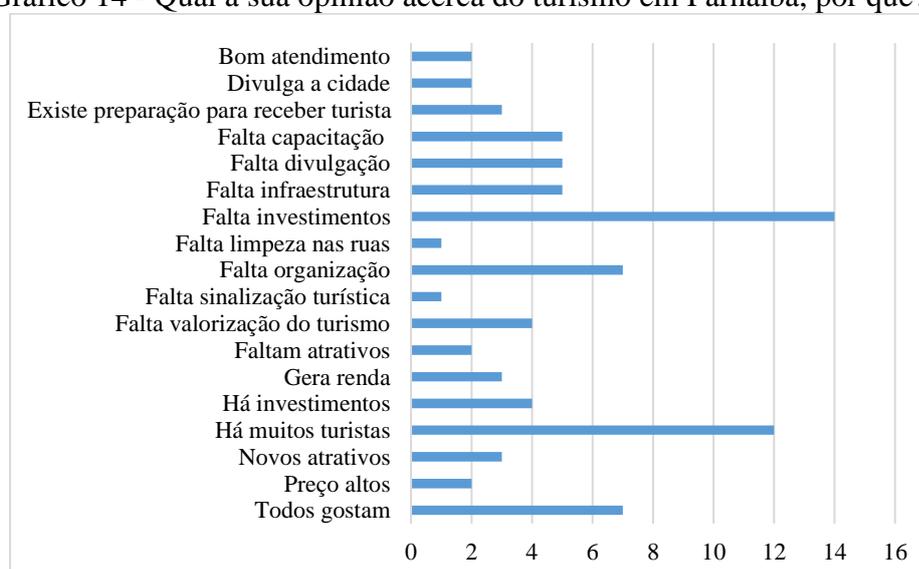
Gráfico 13 - Principal atrativo da Rota na opinião dos moradores de Parnaíba



Fonte: Levantamento de campo (2021)

A seguir foi perguntado aos entrevistados acerca de sua opinião sobre o turismo que é realizado em Parnaíba, como resposta obtivemos o seguinte: é bom para 36% dos entrevistados, para 30% é regular, para 22% é excelente e para 12% é péssimo. Após estas respostas foi solicitado que os respondentes justificassem suas respostas, podendo responder mais de um item, os resultados podem ser observados na Gráfico 14:

Gráfico 14 - Qual a sua opinião acerca do turismo em Parnaíba, por quê?

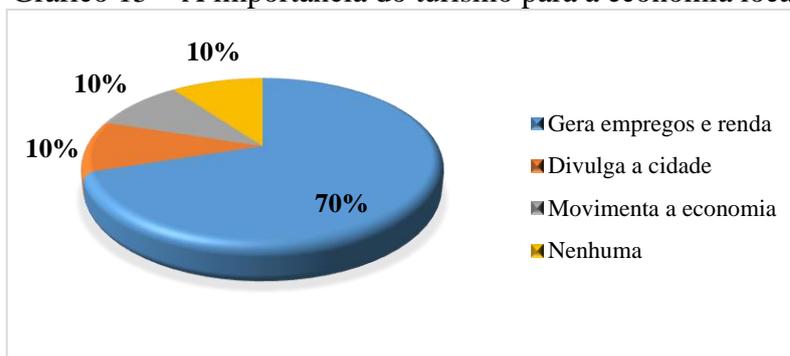


Fonte: Levantamento de campo (2021)

A partir das respostas dos entrevistados observa-se que a população percebe o turismo como sendo bom, apesar de relatarem uma série de pontos a serem melhorados como a falta de investimentos, organização, capacitação, divulgação e infraestrutura. Em contrapartida, eles apontam que há muitos turistas na cidade, que todos gostam do turismo ali realizado e que há geração de renda e novos atrativos.

Quando questionados sobre qual a importância do turismo para a economia local, 70% afirmou ser a geração de emprego e renda, 10% afirmou que movimenta a economia, para outros 10% divulga a cidade e os outros 10% afirmaram não ter nenhuma importância. Destaca-se que apesar da maioria dos entrevistados apontarem a geração de emprego e renda trazidos pelo turismo, 10% deles não percebem nenhuma importância, fato que chama a atenção em uma cidade que pertence a uma rota turística (Gráfico 15).

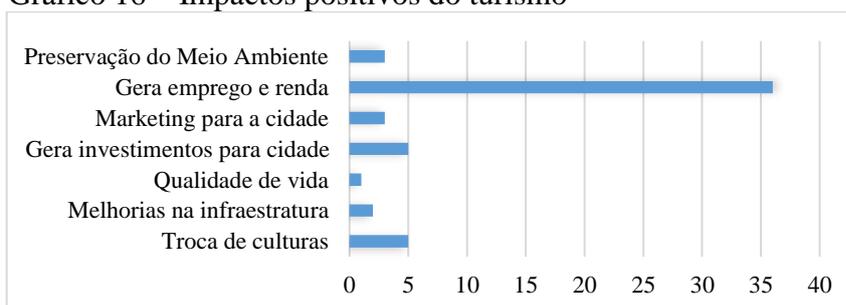
Gráfico 15 – A importância do turismo para a economia local



Fonte: Levantamento de campo (2021)

A seguir foi perguntado aos moradores de Parnaíba quais os principais impactos positivos do turismo para a cidade, eles podiam apontar mais de um impacto, para a maioria apontou a geração de emprego e renda, mesma resposta dada ao item anterior, o que demonstra que este é o principal aspecto percebido pelos moradores com relação aos impactos positivos do turismo, além disso também apontaram troca de culturas, investimentos para a cidade e a preservação do meio ambiente. Todas as repostas podem ser observadas no Gráfico 16 a seguir:

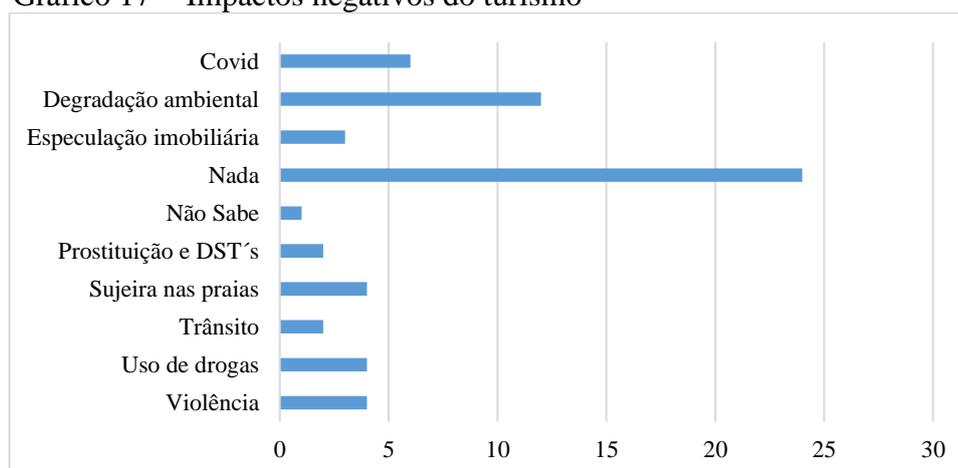
Gráfico 16 – Impactos positivos do turismo



Fonte: Levantamento de campo (2021)

Quando questionados sobre quais os impactos negativos do turismo para Parnaíba eles também puderam apontar mais de um impacto. Destaca-se que a maioria dos entrevistados afirmou não perceber impacto negativo, do que se apreende que para eles o turismo apenas gera impactos positivos para a cidade, no entanto outros entrevistados apontaram que seriam a degradação ambiental, a proliferação da Covid-19, a sujeira das praias, entre outros. Todas as respostas podem ser observadas no Gráfico 17, a seguir.

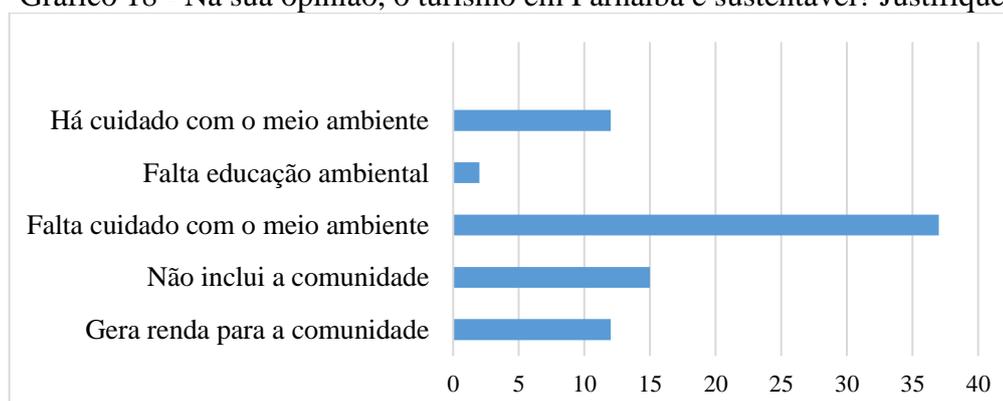
Gráfico 17 - Impactos negativos do turismo



Fonte: Levantamento de campo (2021)

Quando questionados acerca do que é turismo sustentável, 76% dos entrevistados afirmou não saber o que é turismo sustentável e 24% afirmou saber o que é. Em seguida foi realizada uma breve explanação sobre o turismo sustentável e foi perguntado se na opinião deles o turismo realizado em Parnaíba é sustentável. As respostas foram as seguintes: 60% afirmou que não, 34% afirmou que sim e 6% disse que o turismo sustentável em Parnaíba era realizado em partes. A seguir foi solicitado para que os entrevistados justificassem suas respostas podendo apontar mais de uma justificativa, que podem ser observadas no Gráfico 18.

Gráfico 18 - Na sua opinião, o turismo em Parnaíba é sustentável? Justifique.



Fonte: Levantamento de campo (2021)

Conforme pode-se observar nas respostas do Gráfico 18, para a maioria dos entrevistados falta cuidado com o meio ambiente e por isso ainda percebem que o meio ambiente é degradado, apontaram também que o turismo não inclui a comunidade, em contrapartida há aqueles que percebem que o meio ambiente é cuidado.

Quando questionados acerca das principais alterações percebidas ao longo dos anos em Parnaíba, os entrevistados podiam apontar mais de uma alteração, obteve-se as seguintes respostas que podem ser vistas no Gráfico 19.

Gráfico 19 – Principais alterações ao longo dos anos em Parnaíba



Fonte: Levantamento de campo (2021)

Dentre as alterações percebidas pelos moradores, a principal foram melhorias em infraestrutura, seguido de novos atrativos, em especial o Museu do Mar, o mais novo atrativo turístico da cidade, que foi inaugurado em julho de 2021 e vem chamando a atenção de turistas e moradores desde então. Outro aspecto apontado pelos moradores foi o aumento da violência, que infelizmente está presente na maioria das cidades brasileiras, e na segunda maior cidade do Piauí não é diferente outra alteração percebida foi o aumento do turismo na cidade, para muitos moradores o turismo está crescendo nos últimos anos, com exceção da pandemia. Destaca-se também que para alguns moradores entrevistados nada mudou na cidade.

Quando foram questionados se os turistas respeitam o meio ambiente em Parnaíba, a maioria, 36% dos moradores respondeu que alguns turistas respeitam, 32% respondeu que não e outros 32% que sim. Quando questionados se os moradores respeitavam o meio ambiente, a maioria, 44% afirmou que não, enquanto 28% afirmou que sim e outros 28% afirmou que apenas alguns moradores respeitam.

Diferente do que foi percebido pelos moradores da Vila de Jericoacoara, em Parnaíba os moradores, na sua maioria acreditam que apenas alguns turistas respeitam o meio ambiente e quando se trata deles próprios a situação é ainda menos favorável, pois a maioria afirmou que os moradores não respeitam o meio ambiente, isso mostra que ainda há um longo caminho a ser percorrido para a melhoria da qualidade ambiental na cidade de Parnaíba, cujos principais atrativos são naturais, mas ainda pouco preservados, demandando uma maior educação ambiental por parte de turistas e moradores.

Acerca das políticas públicas de turismo para Parnaíba, os entrevistados responderam o seguinte: 36% avaliam as políticas públicas como péssimas, 30% como boas, 28% como regular e 6% como excelentes. A seguir foi solicitado que os moradores justificassem suas respostas e foi dada a opção de informarem mais de um motivo, como podemos observar no Gráfico 20.

Gráfico 20 - Como você avalia as políticas públicas de turismo em Parnaíba? Justifique.

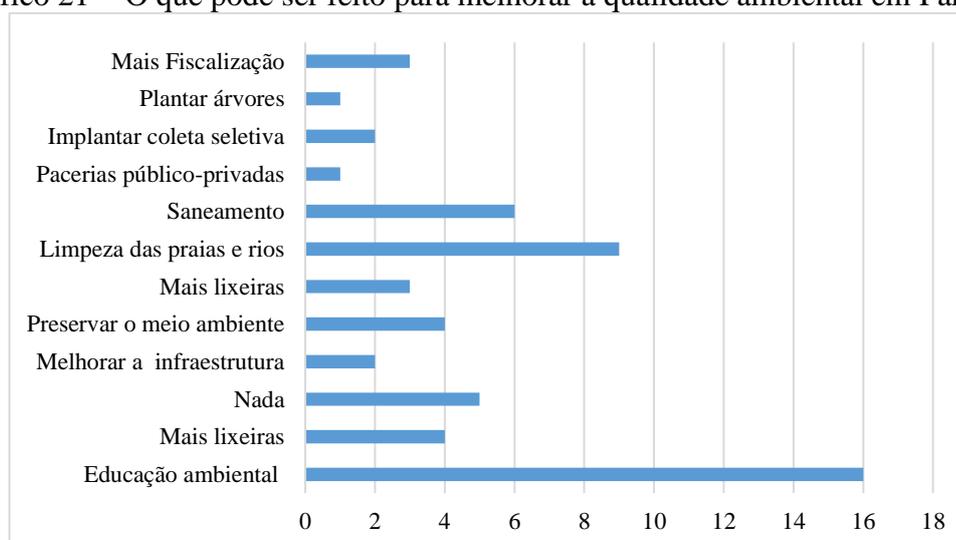


Fonte: Levantamento de campo (2021)

A maioria dos moradores afirmou que faltam investimentos na cidade, assim como mais limpeza das praias e organização do turismo, por outro lado para outros moradores há investimentos e que há criação de novos atrativos. Destaca-se ainda que alguns moradores afirmaram que não existem políticas públicas de turismo na cidade, o que releva a sua não inclusão nessas políticas.

Por fim foi perguntado aos moradores o que poderia ser feito para melhorar a qualidade ambiental em Parnaíba, as respostas podem ser observadas no Gráfico 21 a seguir:

Gráfico 21 - O que pode ser feito para melhorar a qualidade ambiental em Parnaíba



Fonte: Levantamento de campo (2021)

Para a maioria dos entrevistados o que poderia ser feito para melhorar a qualidade ambiental na cidade seria a realização de campanhas de educação ambiental, a fim de melhorar a conscientização ambiental de moradores e turistas, uma vez que para os moradores nem eles nem os turistas respeitam o meio ambiente. A limpeza das praias e rios foi o segundo item mais apontado pelos moradores refletindo a necessidade de uma maior conscientização ambiental, pois eles percebem a necessidade da limpeza, mas não percebem que fazem parte da solução do problema apontado, destaca-se ainda que estes são os principais atrativos da cidade, e como tal devem ser preservados.

Outros pontos bastante apontados foram o saneamento, preservar o meio ambiente e a implantação de mais lixeiras na cidade, todos estes pontos tem relação com a educação ambiental e a formação de uma consciência ambiental por parte de turistas e moradores da cidade, a fim de garantir a qualidade ambiental.

6.1.3 A percepção dos moradores de Barreirinhas

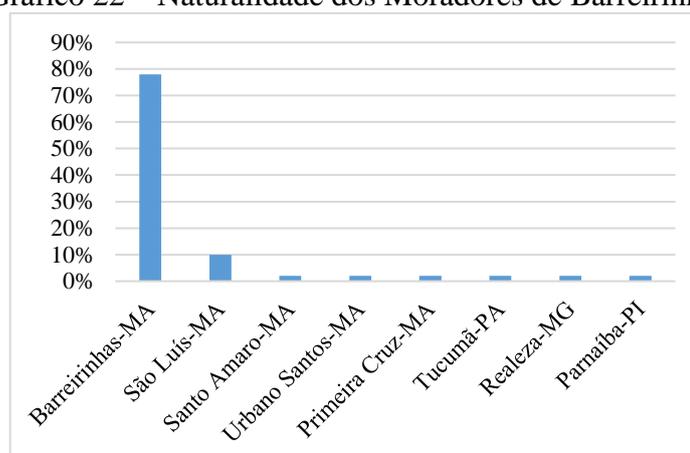
Na cidade de Barreirinhas, no Maranhão, foram entrevistados 50 moradores entre os dias 20 a 26 de agosto de 2021. A seguir serão apresentados os resultados obtidos em campo. Inicialmente temos o perfil socioeconômico dos moradores do município de Parnaíba:

Quadro 11 - Perfil Socioeconômico dos Moradores de Barreirinhas (50 questionários)	
Sexo 46% feminino 54% masculino	Tempo de Moradia 2% - 1 a 5 anos 12% - 6 a 10 anos 24% - 16 a 20 anos 28% - 21 a 30 anos 35% - mais de 30 anos
Faixa Etária 36% - 16 a 25 anos 16% - 26 a 35 anos 30% - 36 a 45 anos 14% - 46 a 55 anos 4% - Acima de 56 anos	Escolaridade 8% - Ensino Fundamental Completo 22% - Ensino Fundamental Incompleto 46% - Ensino Médio Completo 12% - Ensino Médio Incompleto 4% - Técnico Completo 4% - Ensino Superior Incompleto 2% - Pós-graduação Completo 2% - Pós-graduação Incompleto
Renda 50% - até 1 SM 46% - 1 a 3 salários 4% - 4 a 6 salários	Profissão 2% - Aposentado 2% - Autônomo 4% - Cabelereiro 4% - Dona de casa 2% - Empresário 2% - Estagiário 4% - Estudante 2% - Gerente 4% - Guia de turismo 14% - Lavrador 4% - Marisqueira 4% - Mecânico 6% - Motorista 10% - Pedreiro 2% - Peixeiro 2% - Pescador 2% - Professor 2% - Secretária 2% - Servidor Público 26% - Vendedor(a)

Fonte: Levantamento de campo (2021)

Quando questionados acerca de onde nasceram, 78% responderam ter nascido na própria cidade de Barreirinhas, 10% nasceu em São Luís-MA, 2% em Santo Amaro -MA, outros 2% em Urbano Santos-MA, 2% em Primeira Cruz-MA, 2% em Tucumã-MA, 2% em Realeza-MG e 2% em Parnaíba-PI. Destaca-se que a maioria dos moradores entrevistados é próprio estado do Maranhão. (Gráfico 22).

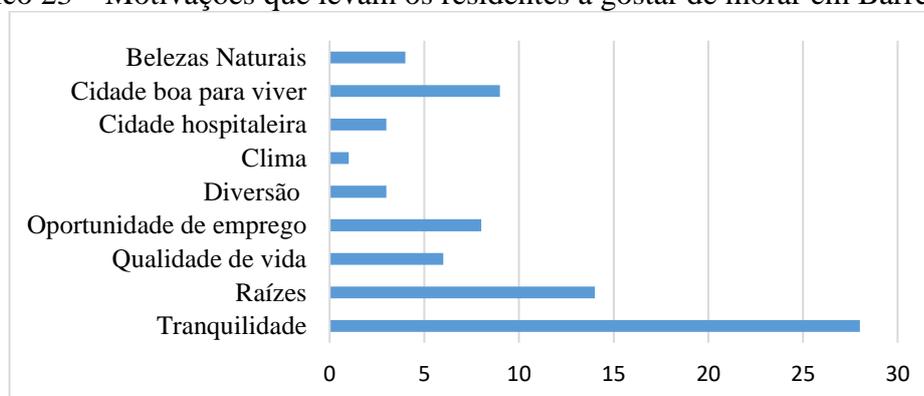
Gráfico 22 – Naturalidade dos Moradores de Barreirinhas



Fonte: Levantamento de campo (2021)

Quando questionados se gostavam de morar em Barreirinhas 100% dos entrevistados afirmou que sim. A seguir foi solicitado que justificassem sua resposta, eles poderiam responder mais de um item, a maioria dos entrevistados afirmou que gosta de morar em Barreirinhas por causa da tranquilidade e afirmaram que as possuem suas raízes ali e que a cidade é boa para se viver. (Gráfico 23)

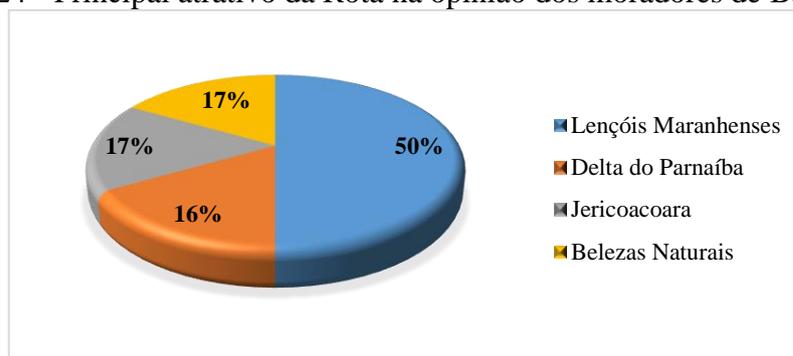
Gráfico 23 – Motivações que levam os residentes a gostar de morar em Barreirinhas



Fonte: Levantamento de campo (2021)

Quando questionados se já tinham ouvido falar na Rota das Emoções, a maioria dos entrevistados, 84%, informou que sim, enquanto 16% informou nunca ter ouvido falar na rota apesar de morar em um dos destinos. Àqueles que afirmaram já ter ouvido falar na rota foi perguntado se já a conheciam, a maioria dos moradores entrevistados, 90% afirmou não conhecer a rota enquanto apenas 10% afirmou já ter conhecido a Rota das Emoções. A esses 10% foi questionado o mais chamou a atenção ao visitá-la. Os resultados podem ser observados no Gráfico 24:

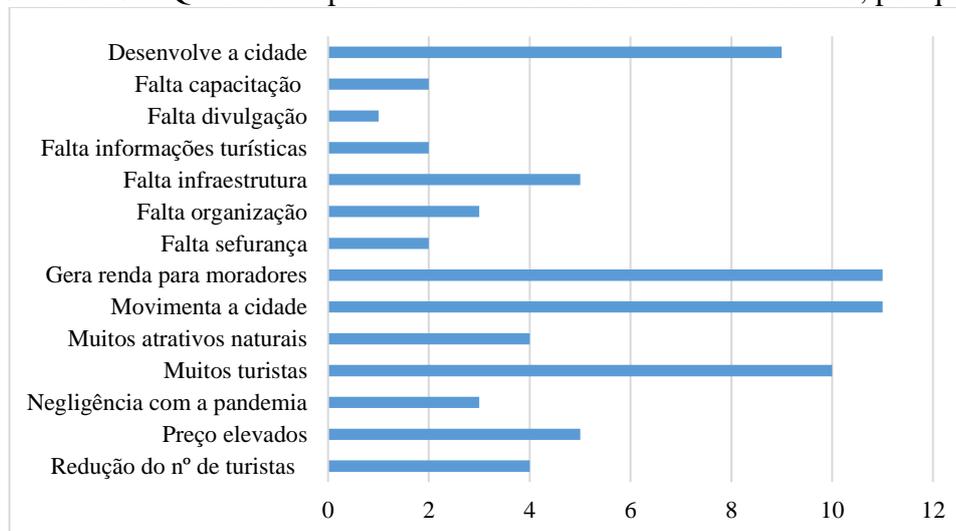
Gráfico 24 - Principal atrativo da Rota na opinião dos moradores de Barreirinhas



Fonte: Levantamento de campo (2021)

A seguir foi perguntado aos entrevistados acerca de sua opinião sobre o turismo que é realizado em Barreirinhas, como resposta obtivemos o seguinte: é bom para 54% dos entrevistados, para 24% é excelente e para 22% é regular. Após estas respostas foi solicitado que os moradores justificassem suas respostas, podendo responder mais de uma opção, os resultados podem ser observados na Gráfico 25:

Gráfico 25 – Qual a sua opinião acerca do turismo em Barreirinhas, por quê?

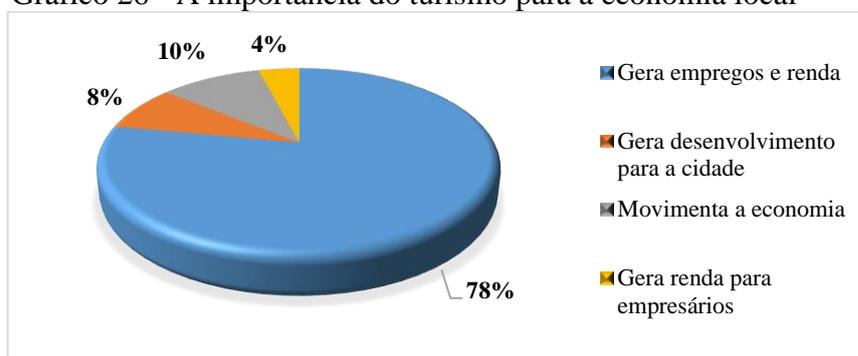


Fonte: Levantamento de campo (2021)

A partir das respostas dos entrevistados observa-se que a população percebe o turismo como sendo bom. As principais respostas foram que o turismo gera renda para os moradores e movimenta a cidade, gerando desenvolvimento e que há muitos turistas, apesar disso foram apontados alguns problemas como a falta de infraestrutura, preços elevados, falta organização, negligência com a pandemia, o que denota que ainda há pontos a melhorar na opinião dos moradores.

Quando questionados sobre qual a importância do turismo para a economia local, 78% afirmou ser a geração de emprego e renda, 10% afirmou que movimenta a economia, para outros 8% gera desenvolvimento para a cidade e 4% afirmaram que gera renda para os empresários. Destaca-se que apesar da maioria dos entrevistados apontarem a geração de emprego e renda trazidos pelo turismo, 4% afirmaram que a renda fica concentrada com os empresários, daí podemos concluir que nem todos sentem-se incluídos pelos benefícios gerados pelo turismo na cidade de Barreirinhas. (Gráfico 26).

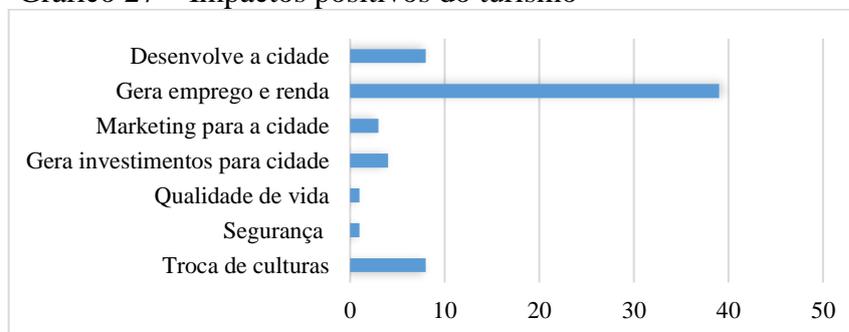
Gráfico 26 - A importância do turismo para a economia local



Fonte: Levantamento de campo (2021)

A seguir foi perguntado aos moradores de Barreirinhas quais os principais impactos positivos do turismo para a cidade, eles podiam apontar mais de um impacto, a maioria apontou a geração de emprego e renda, mesma resposta dada ao item anterior, o que demonstra que este é o principal aspecto percebido pelos moradores com relação aos impactos positivos do turismo, além disso também apontaram que o turismo gera o desenvolvimento da cidade e facilita a troca de culturas. Todas as repostas podem ser observadas no Gráfico 27 a seguir:

Gráfico 27 – Impactos positivos do turismo

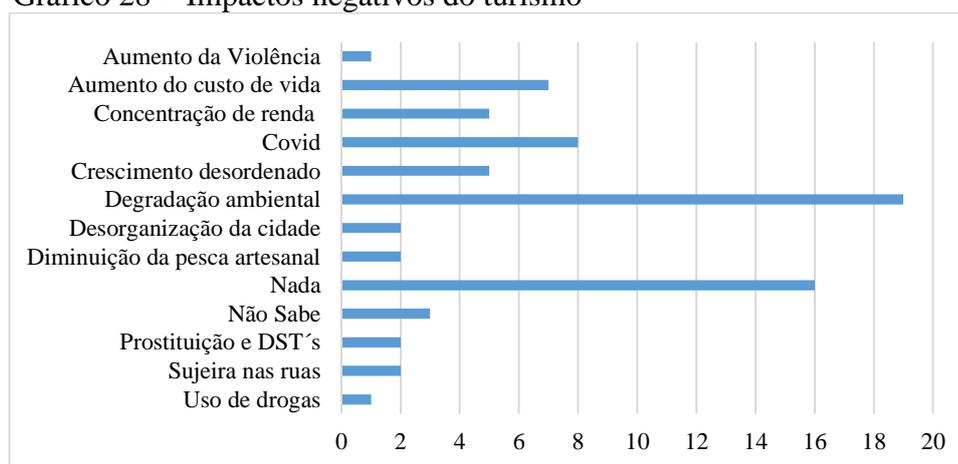


Fonte: Levantamento de campo (2021)

Quando questionados sobre quais os impactos negativos do turismo para Barreirinhas eles também puderam apontar mais de um impacto. Destaca-se que a maioria dos entrevistados afirmou ser a degradação ambiental, seguidos pela proliferação da Covid-19 e

pelo aumento do custo de vida na cidade. Ressalta-se que pelo fato de a degradação ambiental ser o principal impacto negativo apontado demonstra um certo grau de educação ambiental da população, ainda que incipiente. Destaca-se ainda que a segunda resposta mais informada pelos moradores foi que não percebem impacto negativo, fato que demonstra que para eles o turismo é visto apenas como algo que gera impactos positivos. Todas as respostas podem ser observadas no Gráfico 28, a seguir.

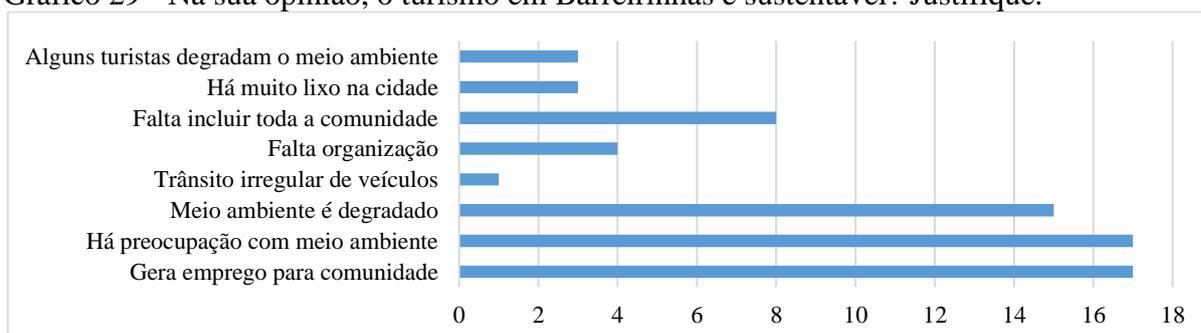
Gráfico 28 - Impactos negativos do turismo



Fonte: Levantamento de campo (2021)

Quando questionados acerca do que é turismo sustentável, 68% dos entrevistados afirmou não saber o que é turismo sustentável e 32% afirmou saber o que é. Em seguida foi realizada uma breve explanação sobre o turismo sustentável e foi perguntado se na opinião deles o turismo realizado em Barreirinhas é sustentável. As respostas foram as seguintes: 54% afirmou que sim, 34% afirmou que não e 12% disseram que o turismo sustentável em Barreirinhas era realizado em partes. A seguir foi solicitado aos entrevistados que justificassem suas respostas podendo apontar mais de uma justificativa, as quais podem ser observadas no Gráfico 29.

Gráfico 29 - Na sua opinião, o turismo em Barreirinhas é sustentável? Justifique.

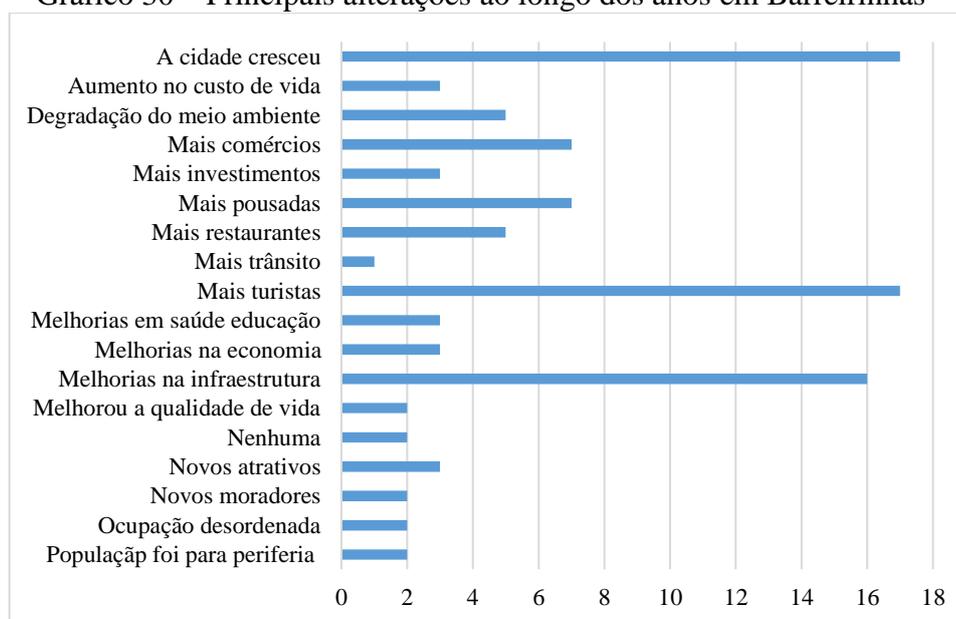


Fonte: Levantamento de campo (2021)

Conforme pode-se observar nas respostas do Gráfico 29, as duas respostas mais informadas pelos entrevistados em Barreirinhas acerca do turismo ali desenvolvido ser ou não sustentável foram que há cuidado com o meio ambiente e o turismo gera emprego para a comunidade local. Em contrapartida a terceira resposta mais apontada pelos entrevistados foi que o meio ambiente é degradado e a quarta que falta incluir a comunidade. A partir das respostas mais informadas pelos moradores pode-se concluir que o tema é bastante controverso e gera grande discussão, uma vez que a percepção dos moradores pode ser oposta, dependendo de suas experiências e vivências.

Quando questionados acerca das principais alterações percebidas ao longo dos anos em Barreirinhas, os entrevistados podiam apontar mais de uma alteração, obteve-se as seguintes respostas que podem ser vistas no Gráfico 30.

Gráfico 30 – Principais alterações ao longo dos anos em Barreirinhas



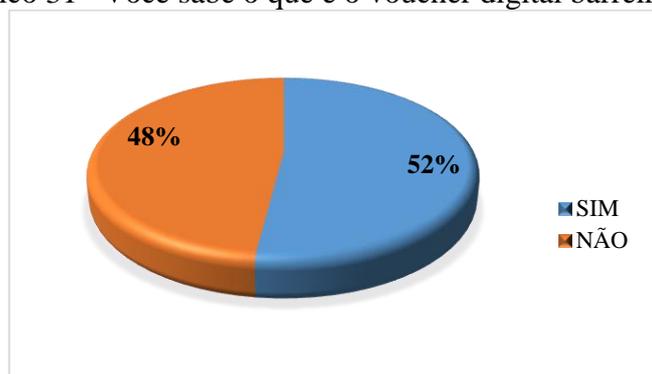
Fonte: Levantamento de campo (2021)

Dentre as alterações percebidas pelos moradores, as principais foram o crescimento da cidade, o aumento no número de turistas e melhorias em infraestrutura, seguido de mais comércios, pousadas e degradação do meio ambiente. Apreende-se das repostas dos entrevistados que a maioria são positivas, com exceção da degradação do meio ambiente que reflete certo grau de conscientização da população, e ocupação desordenada, o que de certa forma reflete o rápido crescimento da cidade e também aumento do custo de vida.

Quando questionados sobre o voucher digital Barreirinhas, 52% afirmou que sabiam o que era e a que se destinava e 48% afirmou não saber (Gráfico 31). Para os que afirmaram não saber foi explicado que o voucher digital é um documento digital para o registro

das prestações de serviços de atrativos turísticos no âmbito Municipal e que ele auxilia no planejamento e organização da atividade turística na cidade, pois é possível saber quais os atrativos visitados, de onde vem os turistas, quantos turistas realizam cada passeio, entre outras informações relevantes.

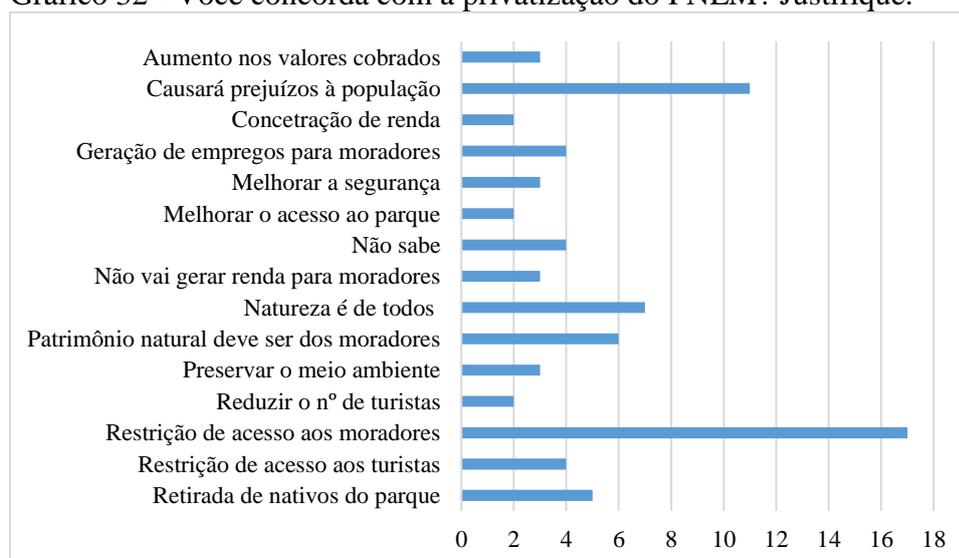
Gráfico 31– Você sabe o que é o voucher digital barreirinhas?



Fonte: Levantamento de campo (2021)

A seguir foi perguntado aos moradores se eles concordavam com a privatização do Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses, a maioria dos entrevistados, 76% afirmou que não concorda com a privatização, 18% afirmou concordar e 6% afirmou concordar em partes. A seguir foi pedido para que eles justificassem suas respostas. Eles poderiam dar mais de uma justificativa. As respostas podem ser observadas no Gráfico 32.

Gráfico 32 - Você concorda com a privatização do PNLM? Justifique.



Fonte: Levantamento de campo (2021)

A partir das respostas do Gráfico 32 pode-se afirmar que a maioria dos entrevistados acredita que a privatização do parque levará a uma restrição de acesso aos moradores e causará

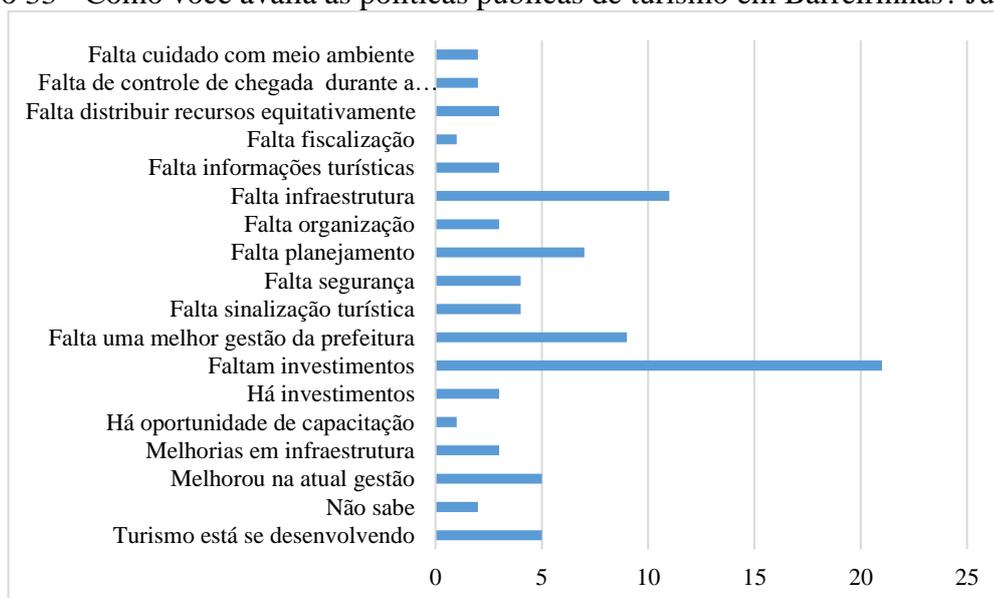
prejuízos a eles, além de defenderem que a natureza é um bem de todos e que o patrimônio natural deveria ser dos moradores e não de pessoas de fora da cidade. Desta forma, pode-se inferir que eles apreendem de forma negativa a privatização do parque, ainda que para alguns entrevistados a privatização do parque gere impactos positivos.

Quando foram questionados se os turistas respeitam o meio ambiente em Barreirinhas, a maioria, 52% dos moradores respondeu que sim, 34% respondeu que alguns respeitam, 10% afirmou que não respeitam e 4% informou não saber. Quando questionados se os moradores respeitavam o meio ambiente, as respostas foram diferentes, para a maioria, 40% afirmou que não, para 32% apenas alguns moradores respeitam o meio ambiente, enquanto 26% afirmou que sim e 2% afirmou que não sabem responder.

Destaca-se a percepção dos moradores acerca dos turistas e deles mesmos é diferente, sendo que os turistas são vistos como mais responsáveis em relação ao meio ambiente do que os próprios moradores, o que denota que muito ainda precisa ser feito para a melhoria da conscientização ambiental em Barreirinhas.

Acerca das políticas públicas de turismo para Barreirinhas, os entrevistados responderam o seguinte: 42% avaliam as políticas públicas como regular, 30% como boas, 26% como péssimas e 2% como excelentes. A seguir foi solicitado que os moradores justificassem suas respostas e foi dada a opção de informarem mais de um motivo, como podemos observar no Gráfico 33.

Gráfico 33 - Como você avalia as políticas públicas de turismo em Barreirinhas? Justifique.

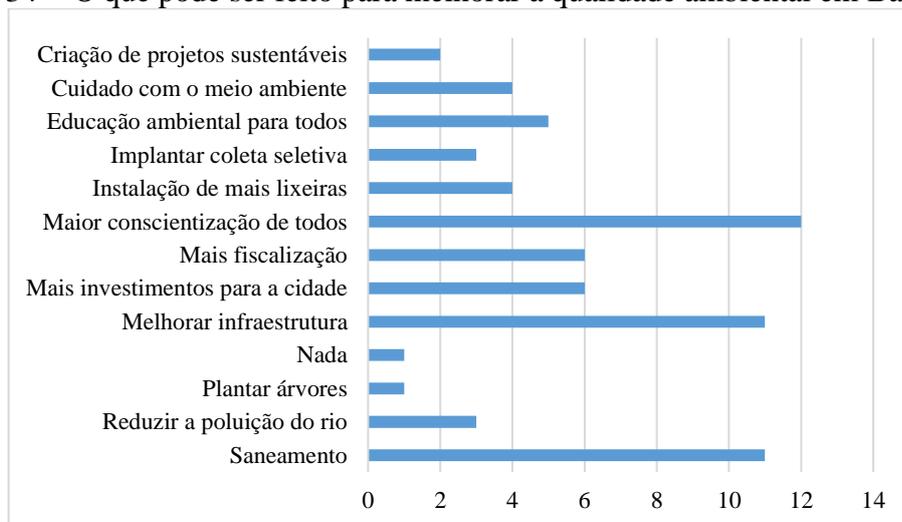


Fonte: Levantamento de campo (2021)

A maioria dos moradores afirmou que faltam investimentos para a cidade, seguido de falta infraestrutura, falta uma melhor gestão da prefeitura e falta planejamento, por outro lado para outros moradores as políticas públicas de turismo melhoraram na atual gestão e o turismo está se desenvolvendo.

Por fim, foi perguntado aos moradores o que poderia ser feito para melhorar a qualidade ambiental em Barreirinhas, as respostas podem ser observadas no Gráfico 34, a seguir:

Gráfico 34 - O que pode ser feito para melhorar a qualidade ambiental em Barreirinhas



Fonte: Levantamento de campo (2021)

Para a maioria dos entrevistados o que poderia ser feito para melhorar a qualidade ambiental na cidade seria a conscientização de todos, seguido de melhorias na infraestrutura e saneamento. Destaca-se que o fato de a principal resposta ter sido aumento na conscientização de todos denota que os moradores possuem certo nível de educação ambiental, uma vez que percebem que tanto eles quanto os turistas ainda precisam se conscientizar mais, para que o meio ambiente seja mais respeitado e haja mais qualidade ambiental na cidade, que possui como principais atrativos justamente os recursos naturais, em destaque as dunas e lagoas interdunares do PNLM.

Outros pontos bastante apontados foram mais fiscalização, mais investimentos para a cidade, mais educação ambiental e mais lixeiras. No que tange a questão das lixeiras, destaca-se que ao longo das entrevistas tanto com moradores como com os turistas um dos principais pontos destacados em Barreirinhas foi a falta de lixeiras na cidade toda, o que segundo os entrevistados dificulta a limpeza da cidade, pois ainda que não queiram jogar o lixo na rua, a falta de lixeiras prejudica bastante.

6.2 A PERCEPÇÃO DOS TURISTAS DA ROTA DAS EMOÇÕES

O turismo é um fenômeno que envolve vários atores, dentre eles destacam-se a comunidade local, os turistas, os gestores, entre outros, todos com anseios e demandas sobre um mesmo espaço. Cada um deles apreende a realidade e, por conseguinte a atividade turística desenvolvida nas localidades de uma forma diferenciada, com base em suas experiências, suas demandas e sua realidade. Para uma melhor compreensão acerca dessas percepções a presente pesquisa buscou dar voz a esses agentes a fim de melhor compreender suas percepções acerca do turismo realizado na Rota das Emoções.

Os turistas são o público-alvo do turismo em qualquer destinação turística, desta forma a sua percepção é muito relevante para a compreensão do fenômeno turístico em determinada localidade, bem como seu planejamento, pois a partir da compreensão de como o turismo é apreendido pelos visitantes é que se pode pensar em políticas públicas específicas para este público. A percepção socioambiental é uma das melhores formas de se compreender a realidade proporcionando uma melhor leitura da realidade e possibilitando uma melhor tomada de decisões.

A seguir será apresentada a percepção dos turistas da Vila de Jericoacoara e dos municípios de Parnaíba e de Barreirinhas acerca do turismo ali realizado, bem como a sua percepção ambiental acerca da Rota das Emoções nestas localidades. Para tanto foram entrevistados 150 turistas (50 em cada uma das localidades).

6.2.1 A percepção dos turistas da Vila de Jericoacoara

Entre os dias 24 e 31 de agosto de 2019 foram aplicados 50 questionários com os turistas da vila foram entrevistados a fim de compreender sua percepção acerca do turismo e meio ambiente na Rota das Emoções, com ênfase na Vila de Jericoacoara. A seguir será apresentado um quadro resumo (Quadro 12) com o perfil socioeconômico dos entrevistados:

Quadro 12 - Perfil Socioeconômico dos turistas na Vila de Jericoacoara (50 questionários)	
Sexo 46% - Feminino 54% - Masculino	Nacionalidade 88% - Nacionais 12% - Internacionais
País onde reside 2% - Alemanha 2% - Argentina 2% - Espanha 4% - França	Região do Brasil onde reside 3% - Norte 30% - Nordeste 7% - Centro Oeste 14% - Sul

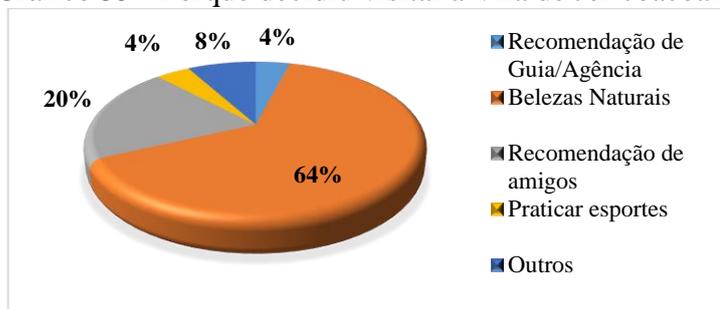
2% - Holanda 2% - Portugal 86% - Brasil	46% - Sudeste
Faixa Etária 8% - 16 a 25 anos 26% - 26 a 35 anos 34% - 36 a 45 anos 16% - 46 a 55 anos 16% - Acima de 56 anos	Escolaridade 18% - Ensino Médio Completo 2% - Ensino Médio Incompleto 2% - Ensino Técnico Completo 42% - Ensino Superior Completo 6% - Ensino Superior Incompleto 26% - Pós-graduação Completa 4% - Pós-graduação Incompleta
Renda Média 24% - 1 a 3 salários 32% - 4 a 6 salários 44% - acima de 6 salários	Profissão 2% - Administrador 12% - Advogado 2% - Analista de Sistemas 6% - Aposentado 2% - Arquiteto 2% - Assistente Social 2% - Atendente 2% - Autônomo 2% - Biólogo 2% - Cabeleireira 2% - Comerciante 2% - Cozinheiro 2% - Dentista 2% - Dona de casa 4% - Economista 14% - Empresário 4% - Engenheiro 2% - Estudante 4% - Gerente 4% - Médico 2% - Metalúrgico 2% - Motorista 6% - Professor 2% - Relações Públicas 2% - Secretária 4% - Servidor Público 2% - Taxista 4% - Técnico de Enfermagem 2% - Zelador

Fonte: Levantamento de campo (2019)

Quando questionados sobre a viagem, 72% afirmaram que estavam visitando a Vila de Jericoacoara pela primeira vez e 28% afirmou já ter visitado outras vezes. Para 96% dos entrevistados o principal motivo da viagem foi lazer e para 4% foi negócios. Quando questionados acerca do porquê decidiram viajar para Jericoacoara, a maioria dos entrevistados, 64%, afirmou ser por causa das belezas naturais, 20% por recomendações de amigos, 4% por recomendação de agência/guia de viagens outros 4% afirmou ser por conta da prática de esportes e 8% por outros motivos (Gráfico 35), a partir das repostas dos entrevistados apreende-

se que os atrativos naturais exercem grande influência na motivação dos turistas que visitam a vila.

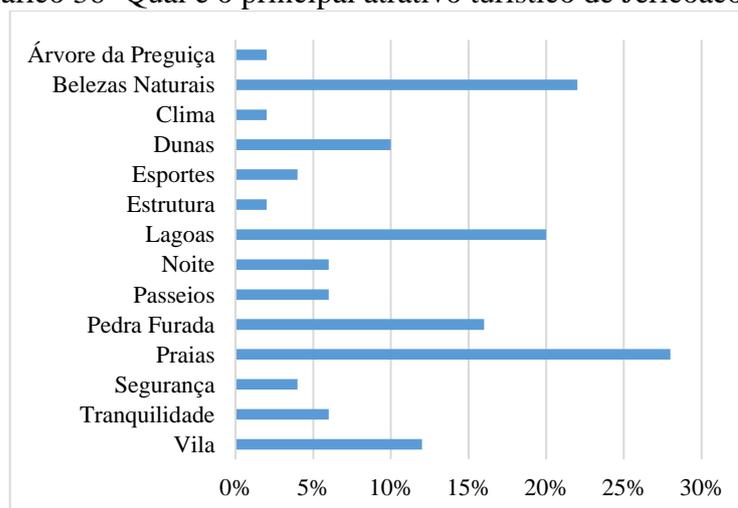
Gráfico 35 - Porque decidiu visitar a Vila de Jericoacoara?



Fonte: Levantamento de campo (2019)

Segundo 28% dos entrevistados o principal atrativo turístico da Vila de Jericoacoara são as praias, para 22% são as belezas naturais, para 20% são as lagoas, para 16% é a pedra furada, para 12% é a vila como um todo, para 10% são as dunas, para 6% são os passeios, para outros 6% é a noite da vila, para outros 6% é a tranquilidade, para 4% são os esportes, para outros 4% é a segurança, para 2% é a árvore da preguiça, para outros 2% é o clima e para outros 2% a estrutura oferecida pela vila, conforme pode-se observar no Gráfico 36. Merece destaque a importância dos atrativos naturais para os turistas que visitam a vila, uma vez que os quatro atrativos mais citados são naturais, o que demonstra cada vez mais a importância da preservação da natureza em Jericoacoara.

Gráfico 36- Qual é o principal atrativo turístico de Jericoacoara?

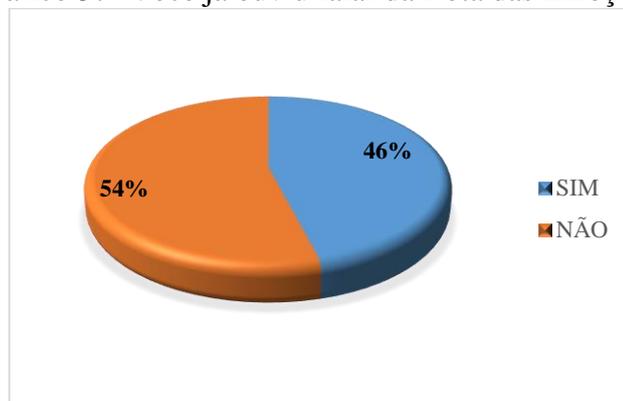


Fonte: Levantamento de campo (2019)

Acerca do conhecimento sobre a Rota das Emoções, a maioria dos entrevistados, 54% nunca ouviu falar na Rota e 46% já ouviram falar. O que denota que apesar de ser um

roteiro integrado já consolidado ainda apresenta problemas quanto à sua divulgação. (Gráfico 37)

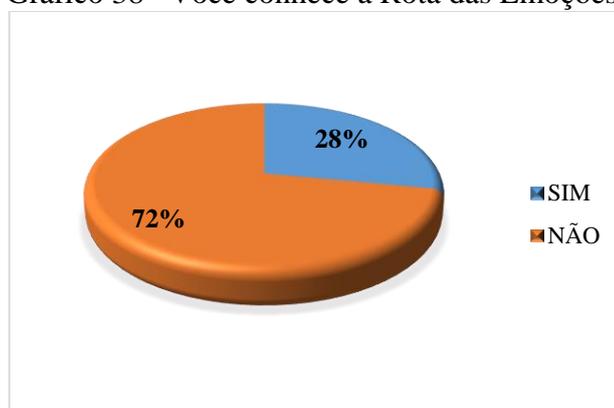
Gráfico 37- Você já ouviu falar da Rota das Emoções?



Fonte: Levantamento de campo (2019)

Quando questionados se já tinham visitado a rota, apenas 28% dos entrevistados afirmou conhecer, enquanto 72% não conhece. Corroborando com a ideia de que este roteiro integrado ainda precisa ser melhor divulgado tanto a nível nacional como internacional. (Gráfico 38)

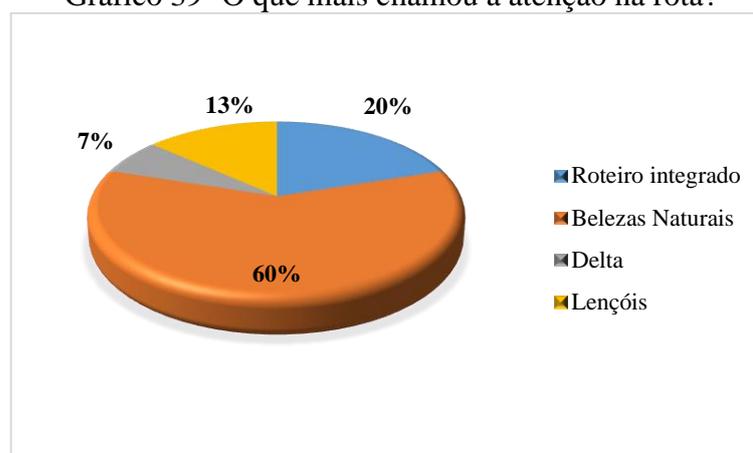
Gráfico 38– Você conhece a Rota das Emoções?



Fonte: Levantamento de campo (2019)

Quando questionados sobre o que mais chamou a atenção na Rota das Emoções, 60% dos turistas entrevistados respondeu que eram belezas naturais, 20% respondeu ser o roteiro integrado, 13% apontou os Lençóis Maranhenses e 7% afirmou ser o Delta (Gráfico 39). Assim como o principal atrativo turístico para os entrevistados de Jericoacoara são as belezas naturais, para os turistas que conhecem a Rota das Emoções esse também é o principal atrativo.

Gráfico 39- O que mais chamou a atenção na rota?

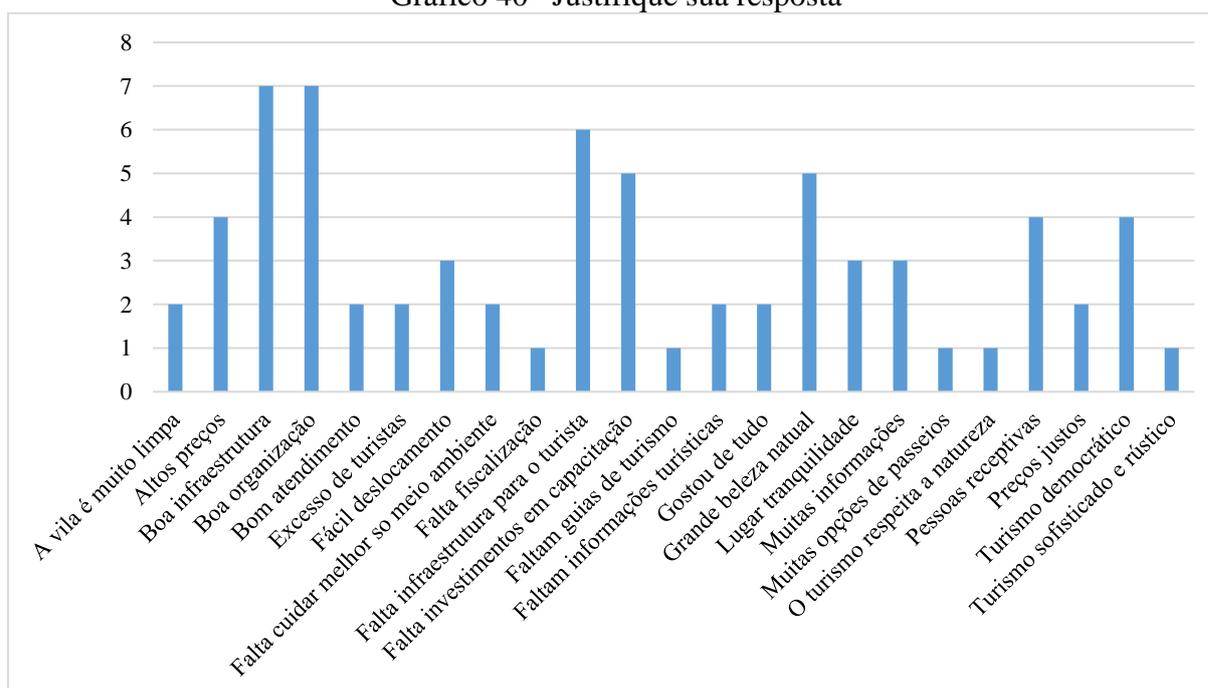


Fonte: Levantamento de campo (2019)

Quando foi questionado àqueles que ainda não conhecem a Rota das Emoções se gostariam de conhecê-la a maioria dos entrevistados, 83%, afirmou que sim e 17% afirmou que não tinha interesse, demonstrado que o marketing da rota ainda precisa ser melhor trabalhado.

Ao serem questionados sobre qual a sua opinião sobre o turismo realizado na Vila de Jericoacoara, a maioria dos entrevistados, 54%, afirmou ser bom, 36%, excelente e 10% regular. Destaca-se que o turismo é visto como positivo pelos turistas em Jericoacoara. Em seguida foi solicitado aos entrevistados que justificassem suas respostas, eles poderiam responder com mais de uma justificativa e elas podem ser observadas a seguir no Gráfico 40.

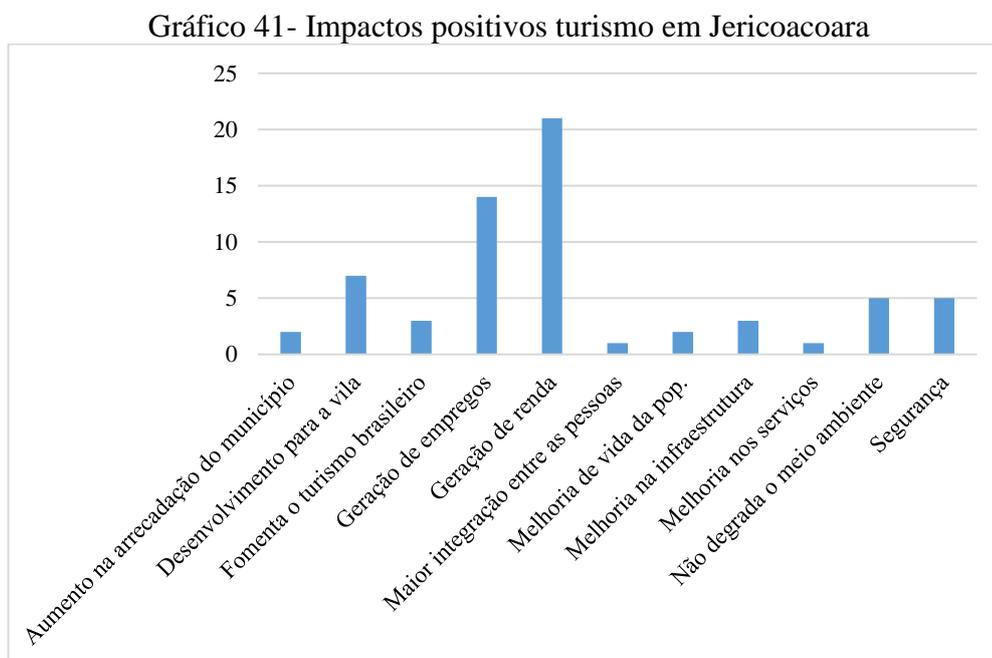
Gráfico 40– Justifique sua resposta



Fonte: Levantamento de campo (2019)

A maioria dos entrevistados apontou a boa infraestrutura e a boa organização, seguidos pelas belezas naturais, pessoas receptivas e o fato de que na vila o turismo é democrático como aspectos positivos do turismo em Jericoacoara. Já no que tange os aspectos negativos, destacam-se a falta de infraestrutura para o turista e a falta de investimentos em capacitação seguida pelos altos preços praticados na vila. Apesar dos pontos negativos apontados, seguindo a tendência da resposta anterior, a maioria das justificativas são positivas no que tange a percepção de turistas acerca do turismo ali realizado.

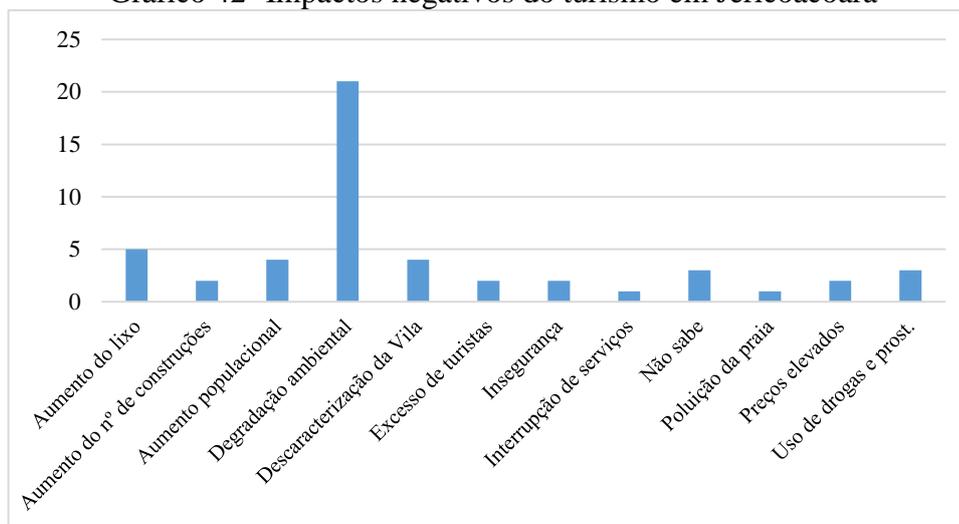
Quando questionados acerca dos principais impactos positivos do turismo para a vila na visão dos turistas foi dada a opção de informar mais de uma resposta, a maioria dos entrevistados respondeu ser a geração de renda seguida da geração de empregos e desenvolvimento para a vila. Todas as respostas podem ser observadas no Gráfico 41.



Fonte: Fonte: Levantamento de campo (2019)

Quando questionados acerca dos impactos negativos do turismo na vila a maioria dos turistas respondeu ser a degradação do meio ambiente seguidos pelo aumento do lixo seguidos pela descaracterização da vila, uso de drogas e prostituição. Destaca-se o fato de alguns turistas não conseguirem apontar impactos negativos, pois não percebiam nenhum. A seguir no Gráfico 42 pode-se observar todas as respostas para este item.

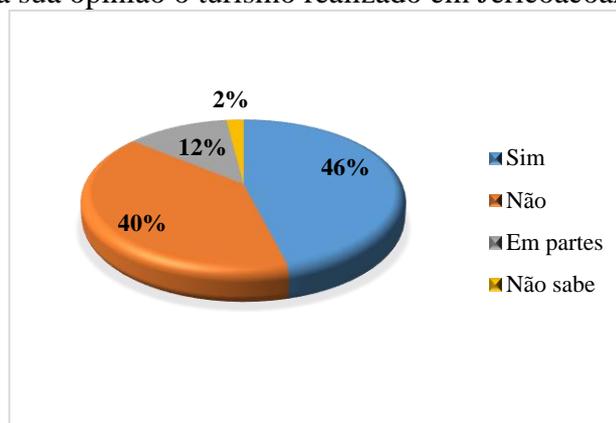
Gráfico 42- Impactos negativos do turismo em Jericoacoara



Fonte: Fonte: Levantamento de campo (2019)

A seguir foi perguntado aos turistas se sabiam o que é turismo sustentável. A maioria dos entrevistados, 72% afirmou saber o que é turismo sustentável e 28% afirmaram não saber. Após saber qual o nível de conhecimento dos entrevistados acerca do turismo sustentável perguntou-se a eles se o turismo realizado na Vila de Jericoacoara era sustentável. A maioria dos entrevistados, 46% respondeu que sim, 40% respondeu que não, 12% respondeu que em partes e 2% não souberam responder. (Gráfico 43)

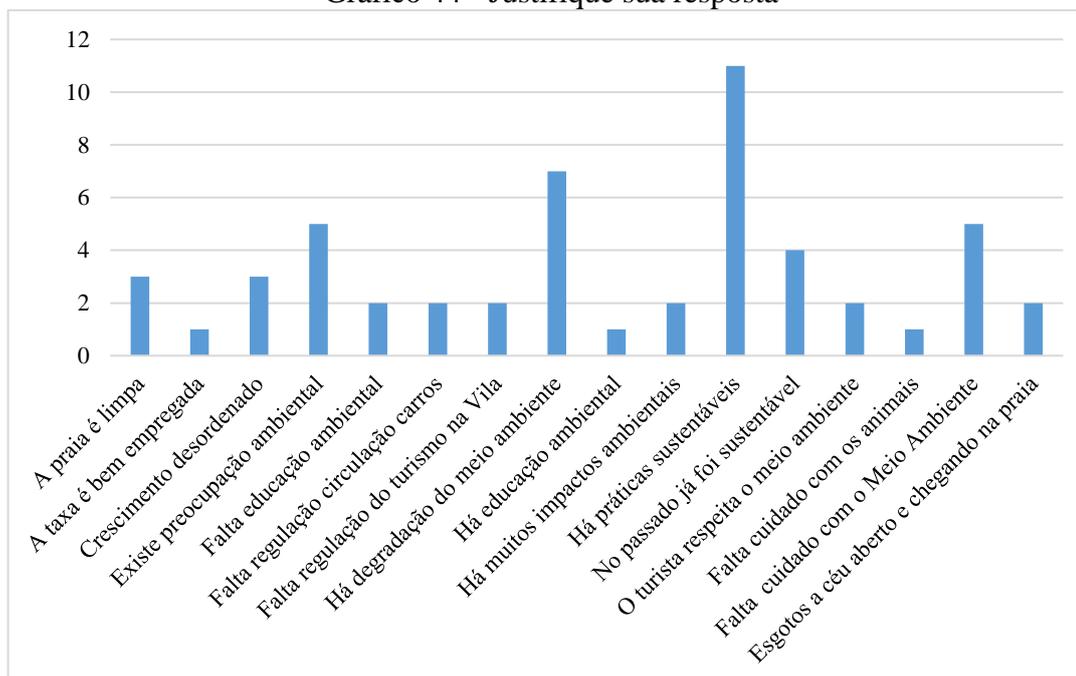
Gráfico 43- Na sua opinião o turismo realizado em Jericoacoara é sustentável?



Fonte: Levantamento de campo (2019)

Em seguida foi solicitado aos turistas que justificassem suas respostas obtivemos o seguinte resultado que é apresentado no Gráfico 44.

Gráfico 44 - Justifique sua resposta



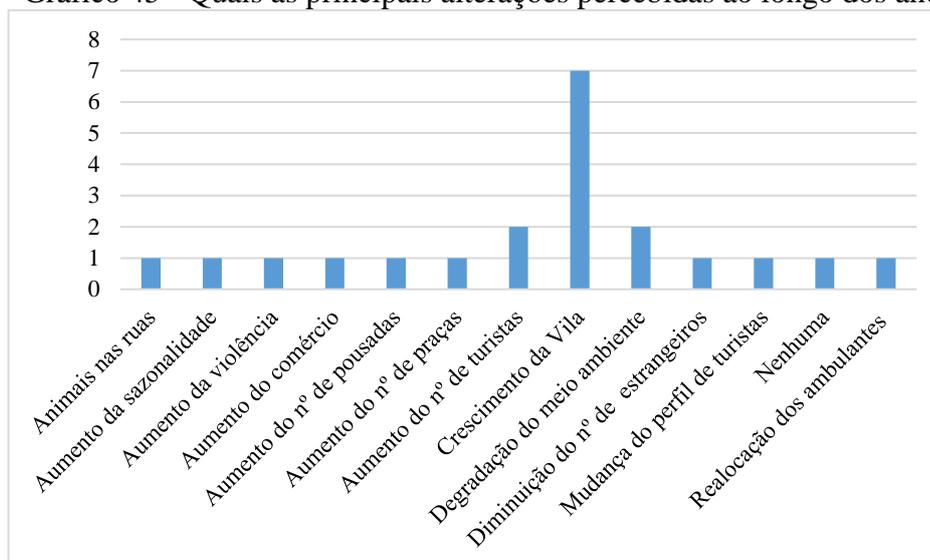
Fonte: Levantamento de campo (2019)

Para a maioria dos entrevistados há práticas sustentáveis, no entanto, a segunda justificativa mais apresentada pelos turistas foi que há degradação ambiental, seguida pela falta de cuidado com o meio ambiente e como contraponto a quarta resposta mais apresentada foi que existe preocupação com o meio ambiente.

Observa-se que há um equilíbrio entre os entrevistados a percepção acerca da prática do turismo sustentável na vila, o que denota que ainda faltam práticas sustentáveis mais concretas na vila. Sabe-se que a sustentabilidade deve ser buscada enquanto meta de um turismo que busque ser de fato integrador para as comunidades locais e ao mesmo tempo gere menos impactos sobre o meio ambiente garantindo que os aspectos econômicos estão sendo fortalecidos, de acordo com os entrevistados Jericoacoara ainda não se encaixa perfeitamente nesta definição, conforme relatos dos turistas que afirmaram conhecer a vila a mais tempo, o turismo no passado ali já foi sustentável e hoje não mais.

Quando foi questionado aos turistas que não visitavam a vila pela primeira vez quais as principais alterações percebidas ao longo dos anos, a maioria deles respondeu ser o crescimento da vila, seguido de aumento do número de turistas e degradação do meio ambiente. Todas as respostas podem ser observadas no Gráfico 45.

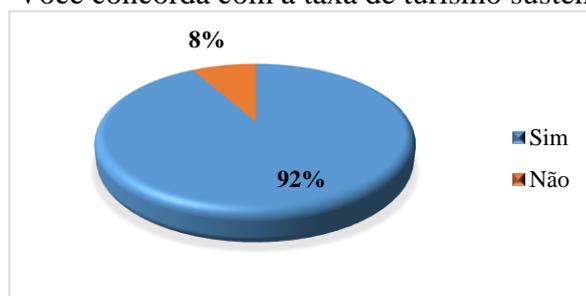
Gráfico 45 - Quais as principais alterações percebidas ao longo dos anos?



Fonte: Levantamento de campo (2019)

Ao serem questionados se concordavam com a taxa de turismo sustentável cobrada para entrar na Vila de Jericoacoara a maioria dos entrevistados afirmou que sim, 92%, e 8% não concordam (Gráfico 46). Fato que chama atenção uma vez que quando questionados sobre o tema a maioria dos moradores não concordava com a taxa, por acreditarem que os turistas já gastam bastante na vila e uma nova taxa poderia reduzir o fluxo de turistas na vila, hipótese que não se confirma.

Gráfico 46 - Você concorda com a taxa de turismo sustentável?

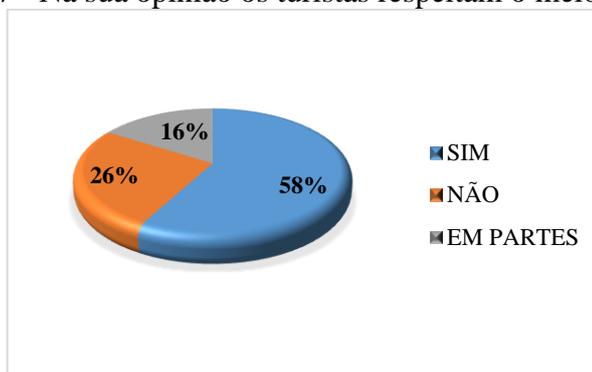


Fonte: Levantamento de campo (2019)

Em seguida foi perguntado se eles sabiam a que se destina a taxa de turismo sustentável, para esta resposta 64% dos entrevistados afirmaram que não tem conhecimento de para que se destina a taxa e apenas 36% afirmaram saber a destinação da taxa. Denotando a falta de informações dadas aos turistas sobre o que é feito com o valor pago para entrar na vila, gerando, assim, desconfiança por parte deles.

Ao serem questionados se os turistas que frequentavam a vila respeitavam o meio ambiente, 58% dos entrevistados afirmou que sim, 26% afirmou que não e 16% afirmou que os turistas respeitam em partes o meio ambiente. (Gráfico 47)

Gráfico 47 - Na sua opinião os turistas respeitam o meio ambiente?

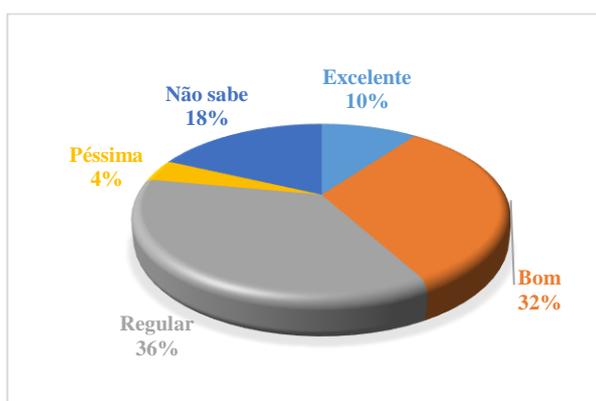


Fonte: Levantamento de campo (2019)

Denota-se assim que na visão dos turistas eles respeitam o meio ambiente, mas não o suficiente, o que denota a falta de educação ambiental deles e também a falta de práticas mais voltadas para a conscientização ambiental dos turistas que chegam à vila.

A seguir foi perguntado aos turistas qual a sua opinião acerca das políticas públicas de turismo da Vila de Jericoacoara, para 36% dos entrevistados é regular, para 32% é boa, para 10% é excelente, para 4% é péssima e 18% não souberam responder. (Gráfico 48)

Gráfico 48 - Qual a sua opinião sobre as políticas públicas de turismo em Jericoacoara?



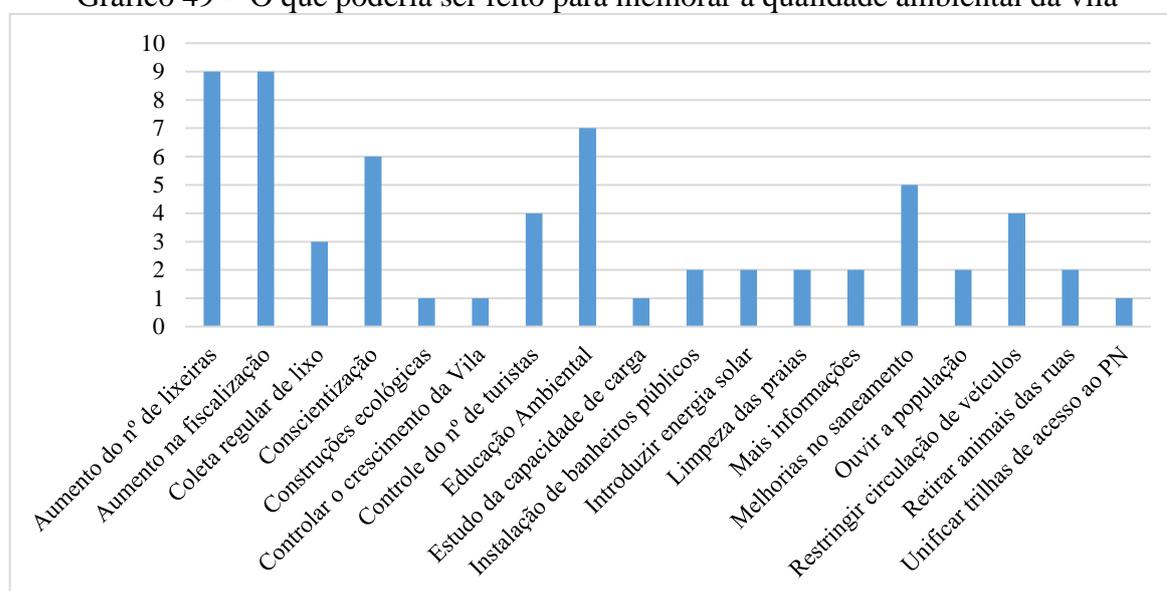
Fonte: Levantamento de campo (2019)

Os resultados desta pergunta destacam o fato de apesar de 42% dos entrevistados considerarem as políticas públicas de turismo boas e excelentes outros 40% consideram regular ou péssima, o que evidencia que para os turistas muito ainda precisa ser feito por parte do poder

público para melhorar o turismo na vila. Destaca-se também que 18% dos entrevistados não souberam opinar.

Quando foram questionados acerca do que poderia ser feito para melhorar a qualidade ambiental da vila, os entrevistados puderam apontar mais uma medida, as principais respostas foram: aumento na fiscalização, aumento do número de lixeiras, educação ambiental, conscientização de turistas e moradores, melhorias no saneamento, controle do número de turistas que visita a vila, restringir a circulação de veículos no interior da vila e a coleta regular do lixo. No Gráfico 49 pode-se observar todas as respostas dadas pelos turistas entrevistados.

Gráfico 49 - O que poderia ser feito para melhorar a qualidade ambiental da vila



Fonte: Levantamento de campo (2019)

Pode-se observar que os turistas que visitam a Vila de Jericoacoara possuem um bom conhecimento acerca das práticas sustentáveis, bem como de educação ambiental e estão preocupados com o futuro da vila no que tange a sua preservação ambiental, demonstrando, assim, que para os turistas que frequentam a vila a qualidade ambiental é muito importante, pois para a maioria deles as belezas naturais são o principal atrativo tanto da vila como da Rota das Emoções. Uma vez que este ambiente se torne degradado ou insustentável como está sendo observado pelos turistas frequentes da vila, estes podem não mais querer visitar este destino, buscando por outros mais preservados e que se adequem melhor a suas necessidades.

6.2.2 A percepção dos turistas de Parnaíba

Entre os dias 26 de agosto e 01 de setembro de 2021 foram aplicados 50 questionários com os turistas na cidade de Parnaíba a fim de compreender sua percepção acerca do turismo e meio ambiente na Rota das Emoções. A seguir será apresentado um quadro resumo (Quadro 13) com o perfil socioeconômico dos entrevistados:

Quadro 13 - Perfil Socioeconômico dos turistas em Parnaíba (50 questionários)	
Sexo 60% - Feminino 40% - Masculino	Nacionalidade 98% - Nacionais 2% - Internacionais
País onde reside 98% - Brasil 2% - Suíça	Região do Brasil onde reside 78% - Nordeste 6% - Centro Oeste 6% - Sul 8% - Sudeste
Faixa Etária 8% - 16 a 25 anos 32% - 26 a 35 anos 20% - 36 a 45 anos 20% - 46 a 55 anos 20% - Acima de 56 anos	Escolaridade 4% - Ensino Fundamental Completo 18% - Ensino Médio Completo 2% - Ensino Médio Incompleto 50% - Ensino Superior Completo 26% - Pós-graduação Completa
Renda Média 18% - até 1 salário 18% - 1 a 3 salários 30% - 4 a 6 salários 34% - acima de 6 salários	Profissão 2% - Administrador 6% - Advogado 10% - Aposentado 2% - Arquiteta 2% - Artista plástico 2% - Assistente social 2% - Bancária 2% - Contador 4% - Cozinheiro 2% - Defensor público 2% - Designer 2% - Dona de Casa 2% - Empresária 2% - Engenheiro 8% - Estudante 2% - Fiscal agropecuário 4% - Fonoaudióloga 2% - Gerente 2% - Jornalista 2% - Médico 2% - Psicóloga 2% - Pedreiro 10% - Professor 2% - Psicopedagoga 4% - Representante comercial 2% - Secretária 6% - Servidor Público 4% - Vendedor

Fonte: Levantamento de campo (2021)

Quando questionados sobre a viagem, 24% afirmaram que estavam visitando Parnaíba pela primeira vez e 768% afirmou já ter visitado outras vezes. Para 96% dos entrevistados o principal motivo da viagem foi lazer e para 4% foi negócios. Quando questionados acerca do porquê decidiram viajar para Parnaíba, a maioria dos entrevistados, 40%, afirmou ser por motivo de lazer, 36% por causa das belezas naturais e 24% por recomendação de amigos (Gráfico 50), a partir das repostas dos entrevistados apreende-se que os atrativos naturais exercem grande influência na motivação dos turistas que visitam a cidade, tendo sido escolhido como segunda principal motivação atrás apenas de lazer.

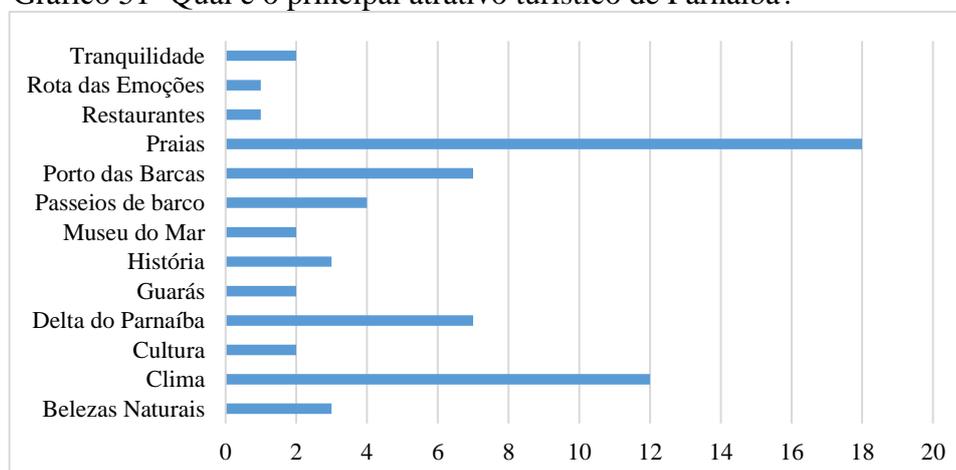
Gráfico 50 - Porque decidiu visitar Parnaíba?



Fonte: Levantamento de campo (2021)

Para a maioria dos turistas entrevistados as praias são o principal atrativo turístico de Parnaíba, seguidos pelo clima, o Delta do Parnaíba e Porto das Barcas. Todas as respostas podem ser observadas no Gráfico 51. Merece destaque a importância dos atrativos naturais para os turistas que visitam Parnaíba, uma vez que dos quatro atrativos mais citados, três são naturais, o que demonstra cada vez mais a importância da preservação da natureza neste destino da Rota das Emoções.

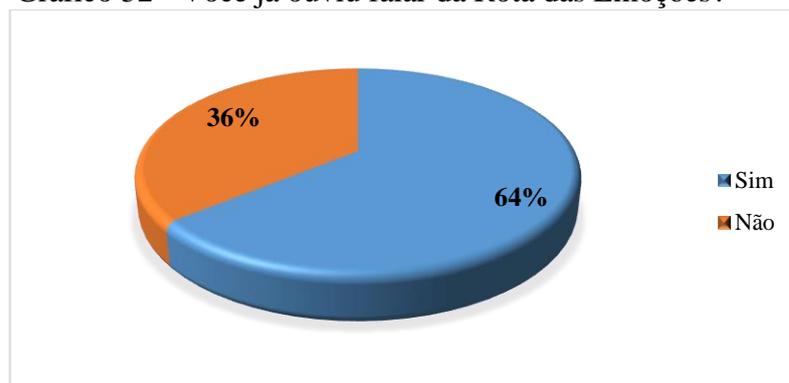
Gráfico 51- Qual é o principal atrativo turístico de Parnaíba?



Fonte: Levantamento de campo (2021)

Acerca do conhecimento sobre a Rota das Emoções, a maioria dos entrevistados, 64% já tinham ouvido falar na Rota e 36% nunca tinham ouvido falar. Este resultado foi bem diferente do encontrado em Jericoacoara, onde a minoria dos turistas já tinha ouvido falar na Rota. O que denota que apesar de ser um roteiro integrado já consolidado ainda apresenta problemas quanto à sua divulgação. (Gráfico 52)

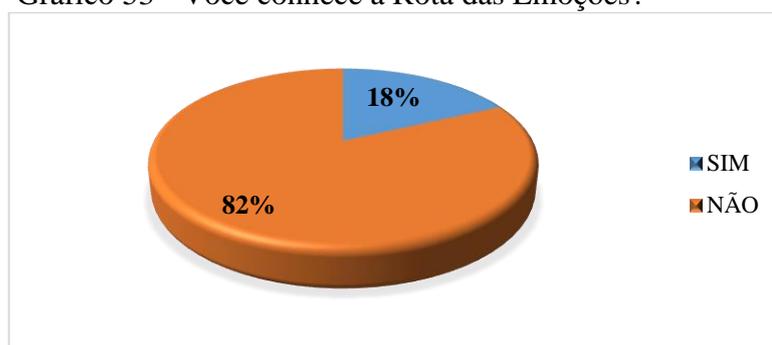
Gráfico 52 - Você já ouviu falar da Rota das Emoções?



Fonte: Levantamento de campo (2021)

Quando questionados se já tinham visitado a rota, apenas 18% dos entrevistados afirmou conhecer, enquanto 82% não conhece. Corroborando com a ideia de que este roteiro integrado ainda precisa ser melhor divulgado, pois mesmo entre aqueles que já ouviram falar, poucos realizaram o roteiro. Destaca-se que ao longo das entrevistas alguns turistas reclamaram dos valores de pacotes ofertados pelas agências para conhecer a Rota das Emoções. (Gráfico 53)

Gráfico 53 - Você conhece a Rota das Emoções?

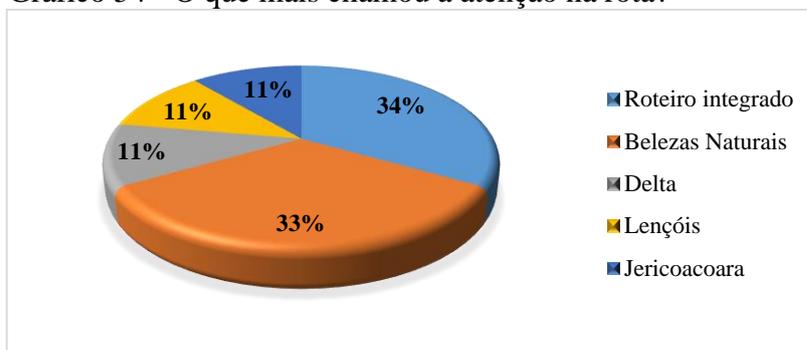


Fonte: Levantamento de campo (2021)

Quando questionados sobre o que mais chamou a atenção na Rota das Emoções, 34% dos turistas entrevistados respondeu ser o roteiro integrado, 33% respondeu ser as belezas naturais, 11% apontou os Lençóis Maranhenses, 11% afirmou ser o Delta e outros 11% afirmou ser Jericoacoara (Gráfico 54). Destaca-se que para os turistas entrevistados em Parnaíba o

principal atrativo da rota é justamente o fato de ser um roteiro turístico integrado, ou seja, a possibilidade de conhecer três Estados em uma mesma viagem. Ressalta-se ainda que o segundo atrativo mais destacado foram as belezas naturais.

Gráfico 54 - O que mais chamou a atenção na rota?

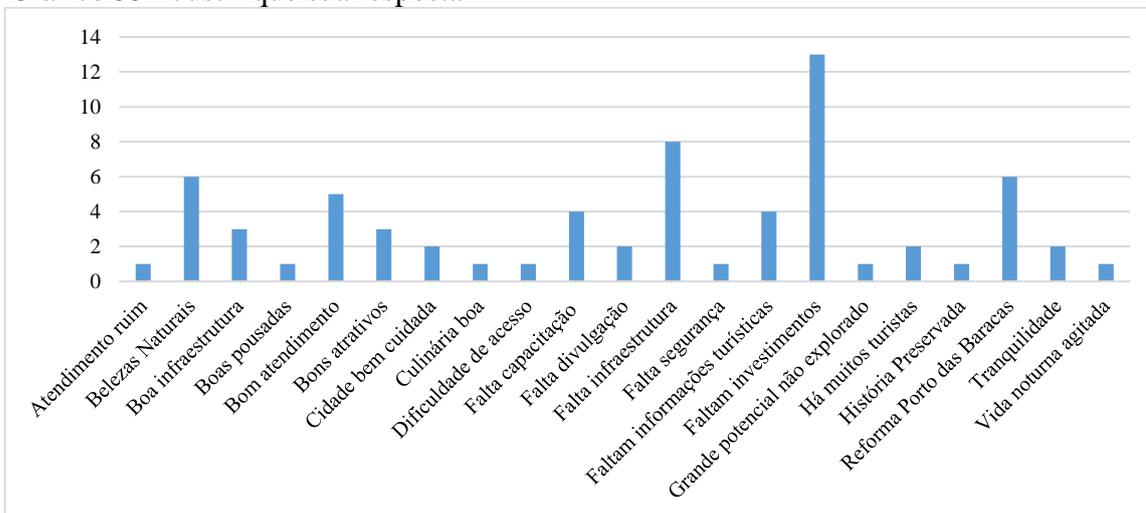


Fonte: Levantamento de campo (2021)

Quando foi questionado àqueles que ainda não conhecem a Rota das Emoções se gostariam de conhecê-la, a maioria dos entrevistados, 95%, afirmou que sim e 5% afirmou que não tinha interesse, o que demonstra interesse da maioria dos entrevistados em conhecer a rota em viagens futuras.

Ao serem questionados sobre qual a sua opinião sobre o turismo em Parnaíba, a maioria dos entrevistados, 56%, afirmou ser bom, 20%, excelente e 24% regular. Destaca-se que o turismo é visto como positivo pelos turistas em Parnaíba. Em seguida foi solicitado aos entrevistados que justificassem suas respostas, eles poderiam responder com mais de uma justificativa e elas podem ser observadas no Gráfico 55.

Gráfico 55 - Justifique sua resposta

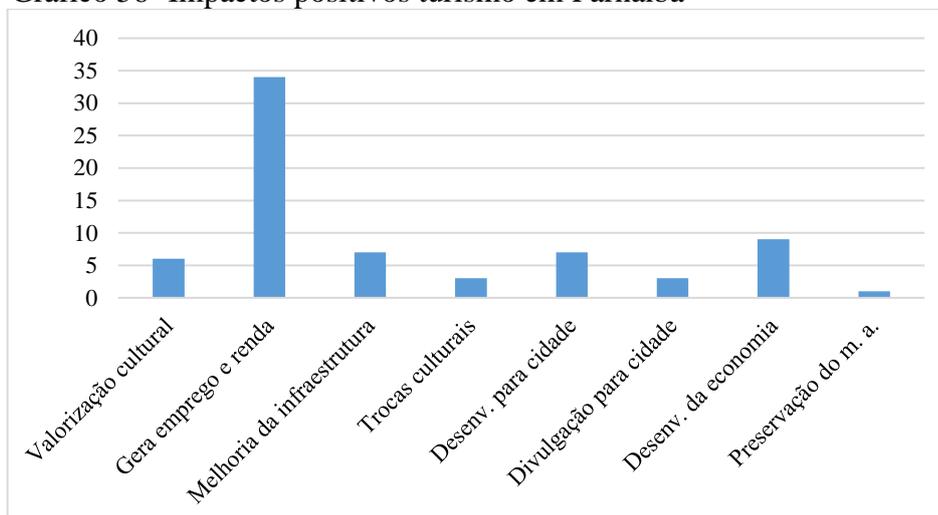


Fonte: Levantamento de campo (2021)

Diferente do que se esperava, uma vez que para a maioria dos turistas entrevistados o turismo é visto como bom e excelente, as respostas mais apontadas foram faltam investimentos, seguida de falta infraestrutura. Apenas em terceiro lugar aparecem a reforma do Porto das Barcas e o bom atendimento.

Quando questionados acerca dos principais impactos positivos do turismo para a cidade de Parnaíba na visão dos turistas foi dada a opção de informar mais de uma resposta, a maioria dos entrevistados respondeu ser a geração de emprego e renda seguido pelo desenvolvimento para a cidade e melhorias da infraestrutura. Todas as respostas podem ser observadas no Gráfico 56. Destaca-se que a preservação do meio ambiente foi a resposta menos informada pelos turistas.

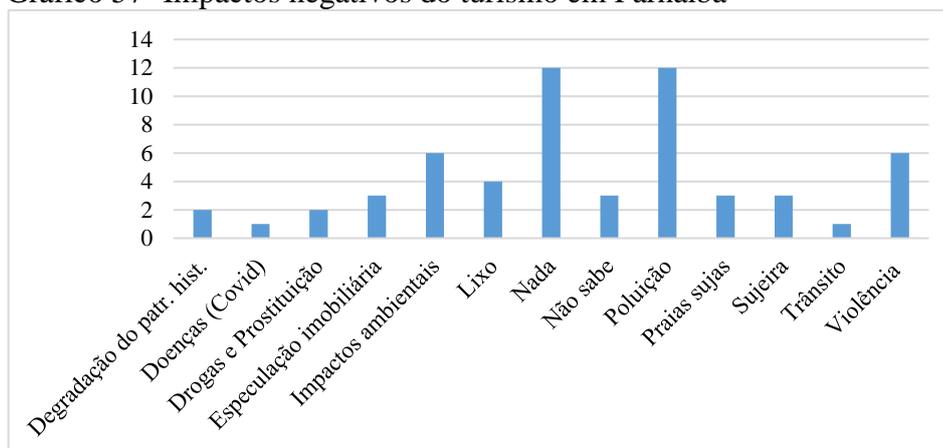
Gráfico 56- Impactos positivos turismo em Parnaíba



Fonte: Levantamento de campo (2021)

Quando questionados acerca dos impactos negativos do turismo em Parnaíba a maioria dos turistas respondeu ser a poluição, seguido pelo aumento do lixo, seguido pelos impactos ambientais e violência, lixo e praias sujas. Destaca-se o fato de que em primeiro lugar empatado com a poluição está a resposta nada, ou seja, os turistas não percebem nenhum impacto negativo gerado pelo turismo, fato que demonstra que para eles o turismo apenas gera impactos positivos para a cidade, visão essa que é compartilhada pelos moradores que também apontaram como principal impacto negativo nada. A seguir, no Gráfico 58, pode-se observar todas as respostas para este item.

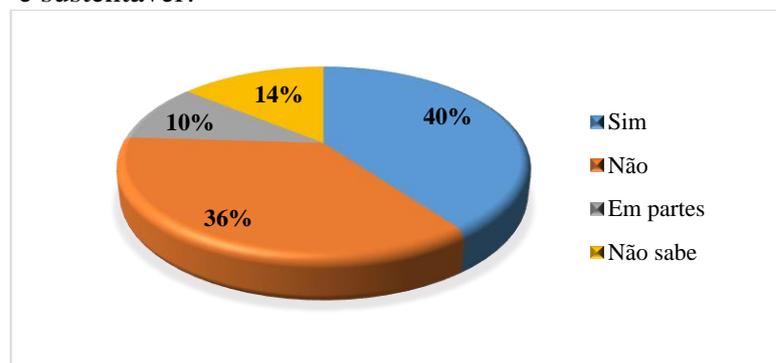
Gráfico 57- Impactos negativos do turismo em Parnaíba



Fonte: Levantamento de campo (2021)

A seguir foi perguntado aos turistas se sabiam o que é turismo sustentável. 50% afirmou saber o que é turismo sustentável e outros 50% afirmaram não saber. Após saber qual o nível de conhecimento dos entrevistados acerca do turismo sustentável, explicou-se o que é o turismo sustentável e foi perguntado a eles se o turismo realizado em Parnaíba era sustentável. A maioria dos entrevistados, 40% respondeu que sim, 36% respondeu que não, 10% respondeu que em partes e 14% não souberam responder. (Gráfico 58)

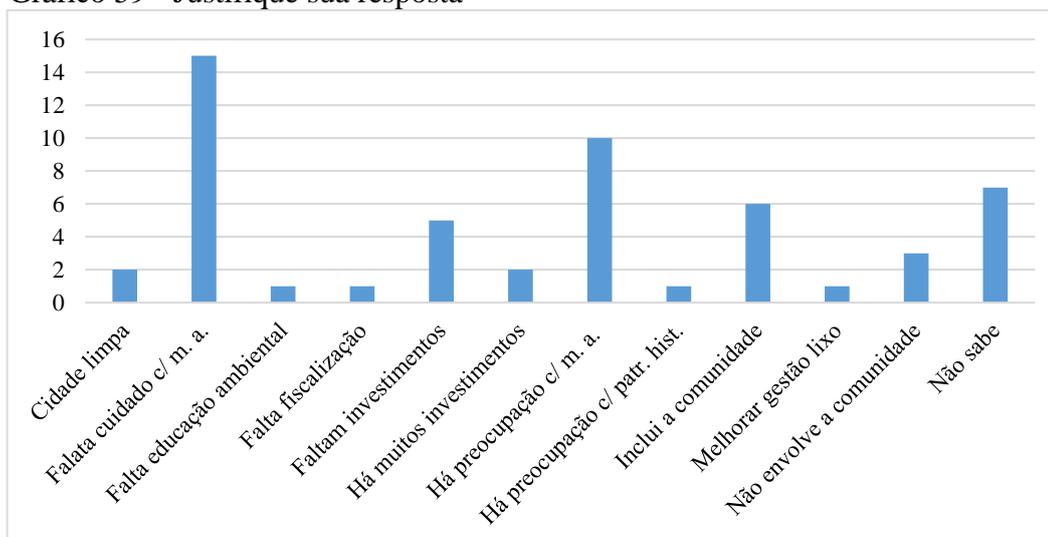
Gráfico 58 - Na sua opinião o turismo realizado em Parnaíba é sustentável?



Fonte: Levantamento de campo (2021)

Em seguida foi solicitado aos turistas que justificassem suas respostas, foi informado a eles que poderiam escolher mais de uma justificativa, obtivemos o resultado que é apresentado no Gráfico 59.

Gráfico 59 - Justifique sua resposta

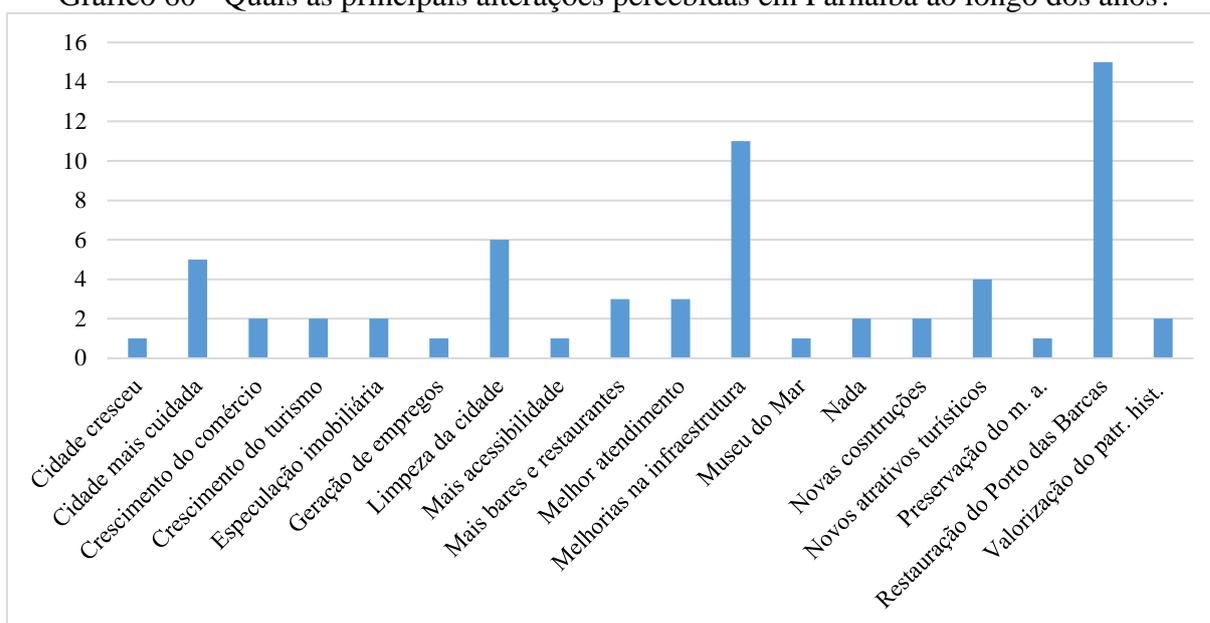


Fonte: Levantamento de campo (2021)

Para a maioria dos entrevistados falta cuidado com o meio ambiente, no entanto, a segunda justificativa mais apresentada pelos turistas foi que há preocupação com o meio ambiente, a terceira resposta mais informada foi que não sabem, seguida em quarto lugar por inclui a comunidade. Apesar do contraponto entre as duas respostas mais informadas, percebe-se que a maioria das respostas para este item foram negativas, o que demonstra que, ao contrário do que foi informado na pergunta anterior, as justificativas demonstram que os turistas não percebem o turismo em Parnaíba como sendo sustentável, pois ainda faltam uma série de quesitos a serem atendidos, como eles mesmos destacaram nas suas respostas. Destaca-se também que um número significativo de turistas afirmou não saber se em Parnaíba o turismo é sustentável.

Quando foi questionado aos turistas que não visitavam Parnaíba pela primeira vez quais as principais alterações percebidas ao longo dos anos, a maioria deles respondeu ser a reforma do Porto das Barcas, seguido por melhorias na infraestrutura, limpeza da cidade e que a cidade está mais bem cuidada, seguida de novos atrativos turísticos. Destaca-se que a maioria das respostas a essa questão foram positivas, do que se pode inferir que na visão dos turistas entrevistados a cidade de Parnaíba tem melhorado com o passar dos anos. Todas as respostas podem ser observadas no Gráfico 60.

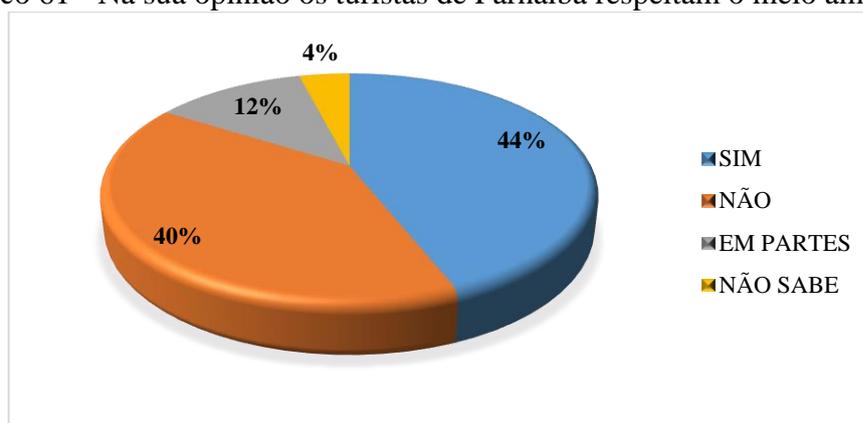
Gráfico 60 - Quais as principais alterações percebidas em Parnaíba ao longo dos anos?



Fonte: Levantamento de campo (2021)

Ao serem questionados se os turistas que frequentavam a cidade de Parnaíba respeitavam o meio ambiente, 44% dos entrevistados afirmou que sim, 40% afirmou que não, 12% afirmou que os turistas respeitam em partes o meio ambiente e 4% não souberam responder. (Gráfico 61)

Gráfico 61 - Na sua opinião os turistas de Parnaíba respeitam o meio ambiente?

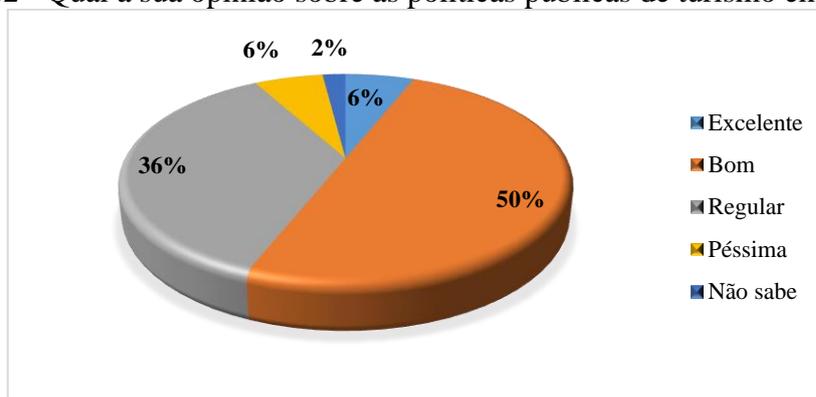


Fonte: Levantamento de campo (2021)

Denota-se assim que na visão dos turistas eles respeitam o meio ambiente, mas não o suficiente, ressalta-se a falta de práticas mais voltadas para a conscientização ambiental dos turistas que chegam à cidade de Parnaíba.

A seguir foi perguntado aos turistas qual a sua opinião acerca das políticas públicas de turismo em Parnaíba, para 50% dos entrevistados são boas, para 36% são regulares, para 6% são péssimas, para outros 6% são excelentes e 2% não souberam responder. (Gráfico 62)

Gráfico 62 - Qual a sua opinião sobre as políticas públicas de turismo em Parnaíba?

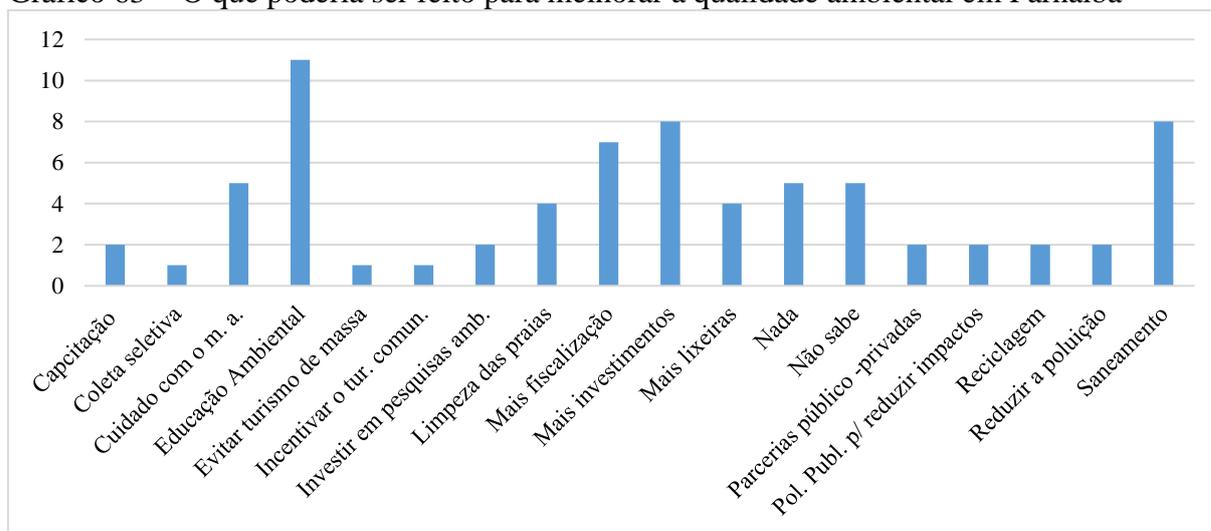


Fonte: Levantamento de campo (2021)

Os resultados desta pergunta destacam o fato de apesar de 56% dos entrevistados considerarem as políticas públicas de turismo boas e excelentes outros 42% consideram regular ou péssima, o que evidencia que para os turistas muito ainda precisa ser feito por parte do poder público para melhorar o turismo na cidade de Parnaíba, apesar de segundo eles muito estar sendo feito ao longo dos últimos anos como evidenciou-se na resposta acerca do que mudou ao longo dos últimos anos.

Quando foram questionados acerca do que poderia ser feito para melhorar a qualidade ambiental na cidade de Parnaíba, os entrevistados puderam apontar mais de uma medida, as principais respostas foram: educação ambiental, saneamento, mais investimentos e mais fiscalização. No Gráfico 63 podem-se observar todas as respostas dadas pelos turistas entrevistados.

Gráfico 63 - O que poderia ser feito para melhorar a qualidade ambiental em Parnaíba



Fonte: Levantamento de campo (2021)

Pode-se observar que os turistas que visitam Parnaíba valorizam os atrativos naturais tendo apontado estes como sendo os principais atrativos na cidade. A maioria dos turistas também afirmou já ter ouvido falar na Rota das Emoções, apesar de menos de 20% já terem realizado o roteiro, destaca-se que o roteiro integrado foi o principal diferencial e atrativo do roteiro para eles. Outro ponto que merece destaque é o fato de que para a maioria dos turistas de Parnaíba o turismo é visto como sendo algo positivo, inclusive tendo dificuldades para apontar os impactos negativos quando questionados.

No que tange a sua visão acerca do turismo sustentável, a maioria afirmou que existe turismo sustentável na cidade de Parnaíba, todavia, quando foi pedido que justificassem sua resposta, foram obtidas mais respostas negativas do que positivas, demonstrando que na prática, percebem uma série de questões a serem melhoradas. Ressalta-se que os turistas de Parnaíba têm certo grau de conscientização ambiental, mas que ainda precisa ser melhorado, por meio de campanhas de educação ambiental e conscientização para que a longo prazo os recursos naturais, principal atrativo apontado por eles, sejam preservados.

6.2.3 A percepção dos turistas de Barreirinhas

Entre os dias 20 e 26 de agosto de 2021 foram aplicados 50 questionários com os turistas na cidade de Barreirinhas no Maranhão, a fim de compreender sua percepção acerca do turismo e meio ambiente na Rota das Emoções. A seguir será apresentado um quadro resumo (Quadro 14) com o perfil socioeconômico dos entrevistados:

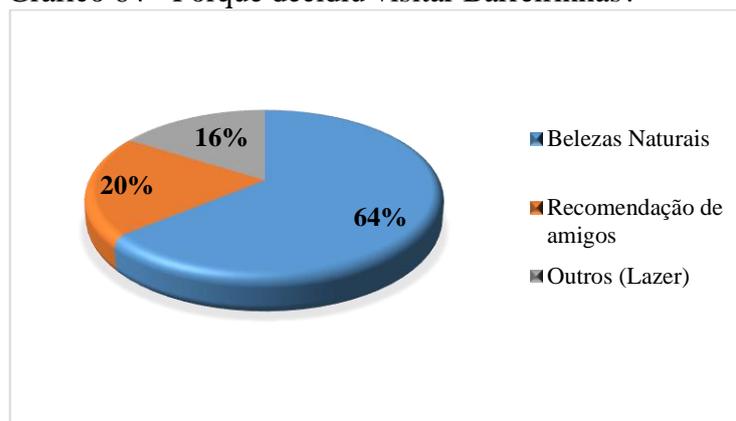
Quadro 14 - Perfil Socioeconômico dos turistas em Barreirinhas (50 questionários)	
Sexo 38% - Feminino 62% - Masculino	Nacionalidade 98% - Nacionais 2% - Internacionais
País onde reside 98% - Brasil 2% - Argentina	Região do Brasil onde reside 36% - Sudeste 34% - Nordeste 10% - Sul 4% - Norte
Faixa Etária 6% - 16 a 25 anos 54% - 26 a 35 anos 18% - 36 a 45 anos 10% - 46 a 55 anos 12% - Acima de 56 anos	Escolaridade 2% - Ensino Fundamental Completo 4% - Ensino Médio Completo 2% - Ensino Médio Incompleto 66% - Ensino Superior Completo 26% - Pós-graduação Completa
Renda Média 4% - até 1 salário 26% - 1 a 3 salários 18% - 4 a 6 salários 34% - acima de 6 salários	Profissão 2% - Administrador 4% - Advogado 10% - Analista 8% - Aposentado 2% - Artista 2% - Auditor 6% - Autônomo 2% - Auxiliar Administrativo 6% - Bancário 2% - Corretor 2% - Dentista 2% - Designer 2% - Dona de Casa 2% - Eletricista 4% - Empresário 4% - Engenheiro 2% - Estagiário 2% - Estudante 2% - Fisioterapeuta 2% - Gerente 2% - Guia de Turismo 4% - Médico 2% - Nutricionista 2% - Operador de Máquina 2% - Produtora 6% - Professor 2% - Programador 2% - Servidor Público 4% - Supervisor 6% - Técnico de Enfermagem

Fonte: Levantamento de campo (2021)

Quando questionados sobre a viagem, 78% afirmaram que estavam visitando Barreirinhas pela primeira vez e 22% afirmou já ter visitado outras vezes. Para 96% dos entrevistados o principal motivo da viagem foi lazer e para 4% foi negócios. Quando

questionados acerca do porquê decidiram viajar para Barreirinhas, a maioria dos entrevistados, 64%, afirmou ser pelas belezas naturais, 20% por recomendação de amigos e 16% por lazer (Gráfico 50), a partir das repostas dos entrevistados apreende-se que os atrativos naturais exercem grande influência na motivação dos turistas que visitam a cidade, tendo sido escolhido como a principal motivação da viagem.

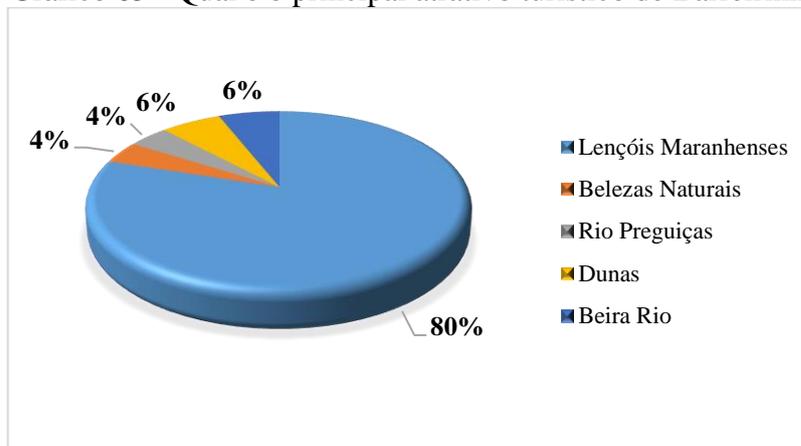
Gráfico 64 - Porque decidiu visitar Barreirinhas?



Fonte: Levantamento de campo (2021)

Para a maioria dos turistas entrevistados os lençóis maranhenses são o principal atrativo turístico de Barreirinhas, seguido pelas dunas, a Beira Rio, rio Preguiças e belezas naturais (Gráfico 65). Merece destaque a importância dos atrativos naturais para os turistas que visitam Barreirinhas, uma vez que a maioria dos atrativos citados são naturais, o que demonstra cada vez mais a importância da preservação da natureza neste destino da Rota das Emoções.

Gráfico 65 - Qual é o principal atrativo turístico de Barreirinhas?

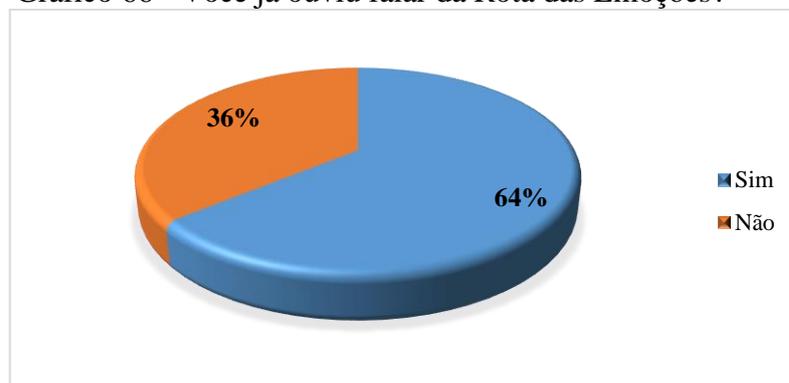


Fonte: Levantamento de campo (2021)

Acerca do conhecimento sobre a Rota das Emoções, a maioria dos entrevistados, 64% já tinham ouvido falar na Rota e 36% nunca tinham ouvido falar. Este resultado é o mesmo

observado em Parnaíba e bem diferente do encontrado em Jericoacoara, onde a minoria dos turistas já tinha ouvido falar na Rota. O que denota que apesar de ser um roteiro integrado já consolidado ainda apresenta problemas quanto à sua divulgação. (Gráfico 66)

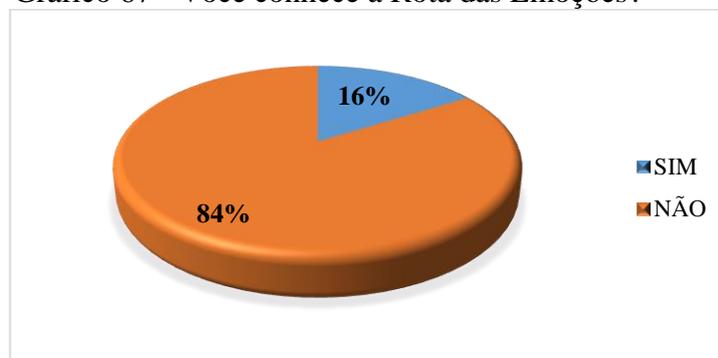
Gráfico 66 - Você já ouviu falar da Rota das Emoções?



Fonte: Levantamento de campo (2021)

Quando questionados se já tinham visitado a rota, apenas 16% dos entrevistados afirmou conhecer, enquanto 84% não conhece. Corroborando com a ideia de que este roteiro integrado ainda precisa ser melhor divulgado, pois mesmo entre aqueles que já ouviram falar, poucos realizaram o roteiro. Destaca-se que ao longo das entrevistas alguns turistas reclamaram dos valores de pacotes ofertados pelas agências para conhecer a Rota das Emoções, fato que os desencorajou a realizar a viagem por toda a rota tendo preferido visitar separadamente os lençóis maranhenses. Alguns relataram inclusive que iriam conhecer também para Jericoacoara, mas não passariam por Parnaíba. Isso demonstra que ainda é necessário que haja maior integração entre os principais destinos da rota. (Gráfico 53)

Gráfico 67 - Você conhece a Rota das Emoções?

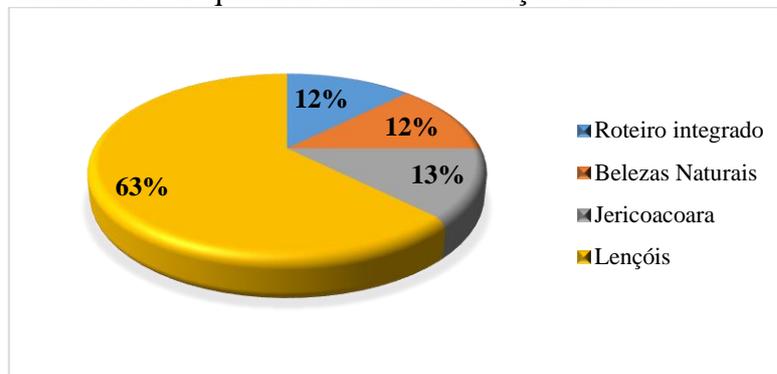


Fonte: Levantamento de campo (2021)

Quando questionados sobre o que mais chamou a atenção na Rota das Emoções, 63% dos turistas entrevistados respondeu ser os lençóis maranhenses, 13% respondeu ser as

Jericoacoara, 12% apontou as belezas naturais e outros 12% afirmou ser o roteiro integrado (Gráfico 68).

Gráfico 68 - O que mais chamou a atenção na rota?

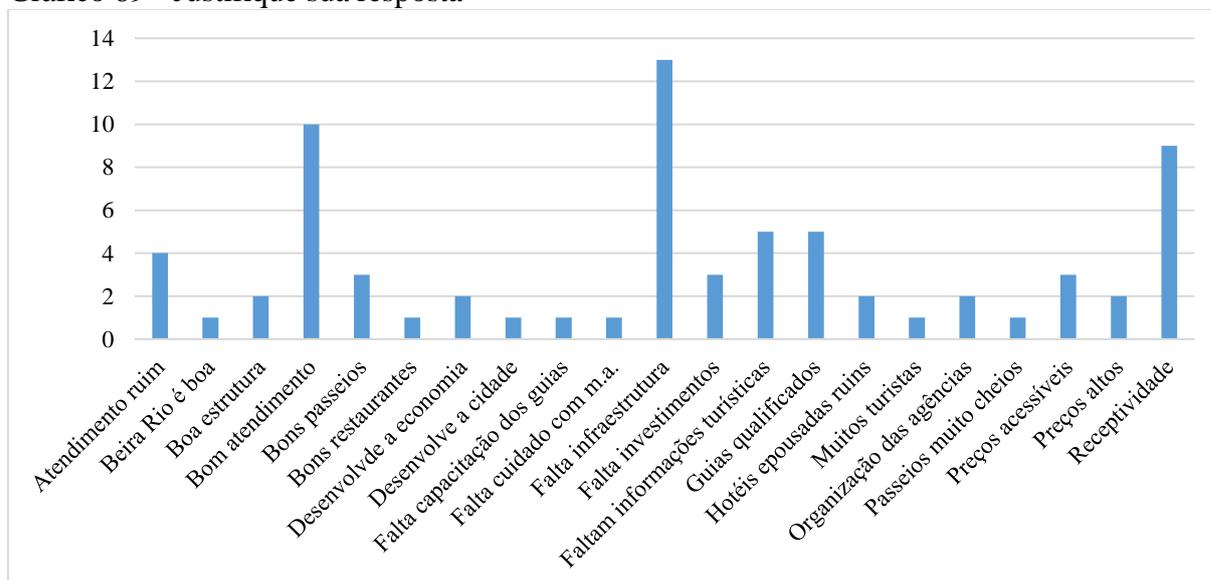


Fonte: Levantamento de campo (2021)

Quando foi questionado àqueles que ainda não conhecem a Rota das Emoções se gostariam de conhecê-la, a maioria dos entrevistados, 95%, afirmou que sim e 5% afirmou que não tinha interesse, o que demonstra interesse da maioria dos entrevistados em conhecer a rota em viagens futuras.

Ao serem questionados sobre qual a sua opinião sobre o turismo em Barreirinhas, a maioria dos entrevistados, 56%, afirmou ser bom, 24%, excelente e 20% regular. Destaca-se que o turismo é visto como positivo pelos turistas em Barreirinhas. Em seguida foi solicitado aos entrevistados que justificassem suas respostas, eles poderiam responder com mais de uma justificativa e elas podem ser observadas no Gráfico 69.

Gráfico 69 - Justifique sua resposta

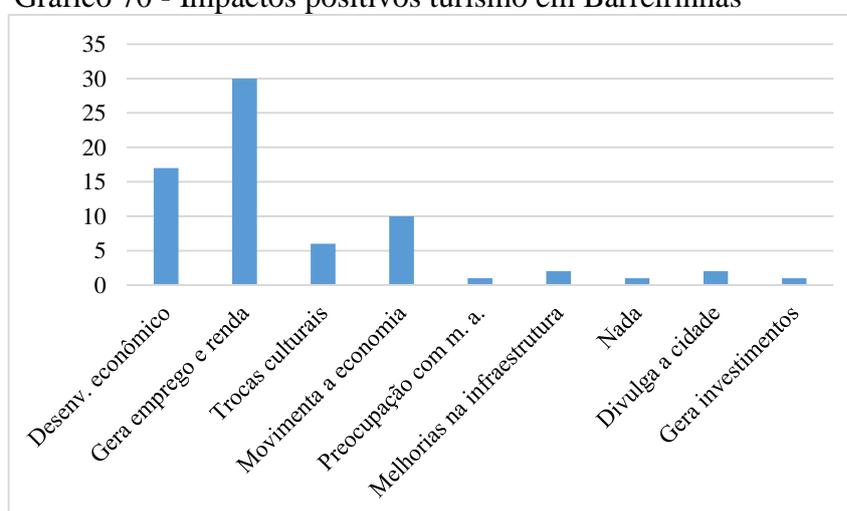


Fonte: Levantamento de campo (2021)

A resposta mais informada pelos turistas entrevistados foi que falta infraestrutura, seguida de bom atendimento e receptividade. Para esta questão as respostas dos turistas foram bem equilibradas, denotando que apesar de ser vista como positiva a atividade turística em Barreirinhas ainda apresenta pontos a serem melhorados.

Quando questionados acerca dos principais impactos positivos do turismo para a cidade de Barreirinhas na visão dos turistas foi dada a opção de informarem mais de uma resposta, a maioria dos entrevistados respondeu ser a geração de emprego e renda seguido pelo desenvolvimento econômico para a cidade e que movimenta a economia. Todas as respostas podem ser observadas no Gráfico 70.

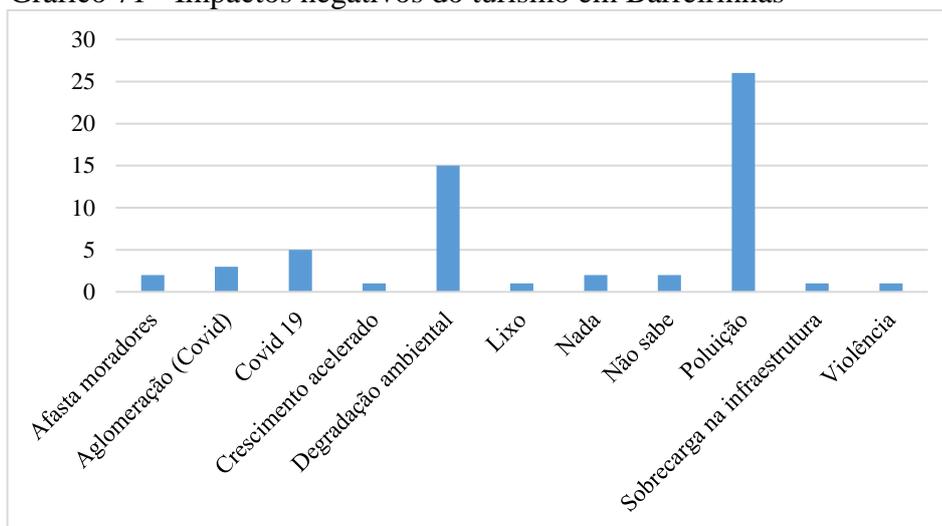
Gráfico 70 - Impactos positivos turismo em Barreirinhas



Fonte: Levantamento de campo (2021)

Quando questionados acerca dos impactos negativos do turismo em Barreirinhas a maioria dos turistas respondeu ser a poluição, seguido pelo aumento do lixo, seguido pela degradação ambiental e covid 19. Destaca-se o fato de que as respostas mais informadas pelos turistas foram relacionadas aos impactos ambientais, demonstrando que os turistas possuem certo grau de consciência ambiental. Outro ponto que mereça destaque é o fato de que em terceiro lugar aparece a covid 19, uma vez que os dados desta pesquisa foram coletados em meio a pandemia, e que apesar de estarem viajando os turistas entendem que isso pode gerar um aumento na circulação do vírus e percebem isso como negativo, no Gráfico 71, pode-se observar todas as respostas para este item.

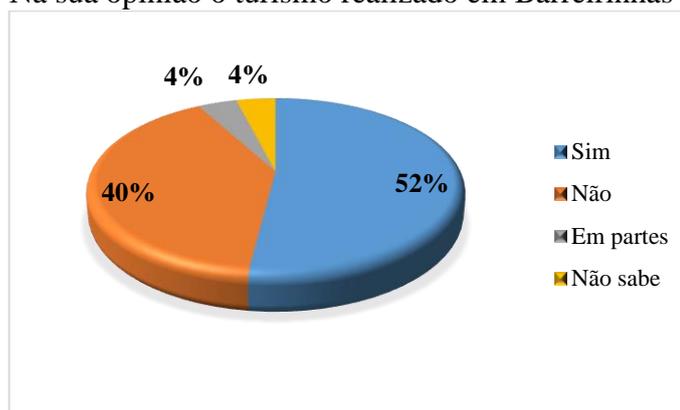
Gráfico 71 - Impactos negativos do turismo em Barreirinhas



Fonte: Levantamento de campo (2021)

A seguir foi perguntado aos turistas se sabiam o que é turismo sustentável. A maioria, 60%, afirmou saber o que é turismo sustentável e 30% afirmaram não saber. Após saber qual o nível de conhecimento dos entrevistados acerca do turismo sustentável, explicou-se o que é o turismo sustentável e foi perguntado a eles se o turismo realizado em Barreirinhas era sustentável. A maioria dos entrevistados, 52% respondeu que sim, 40% respondeu que não, 4% respondeu que em partes e outros 4% não souberam responder. (Gráfico 72)

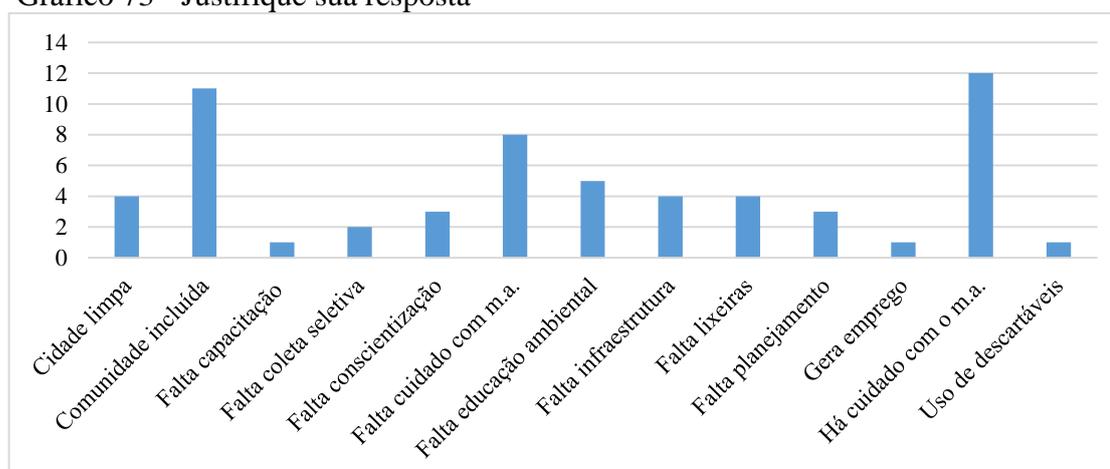
Gráfico 72 - Na sua opinião o turismo realizado em Barreirinhas é sustentável?



Fonte: Levantamento de campo (2021)

Em seguida foi solicitado aos turistas que justificassem suas respostas, foi informado a eles que poderiam escolher mais de uma justificativa, obtivemos o resultado que é apresentado no Gráfico 73.

Gráfico 73 - Justifique sua resposta

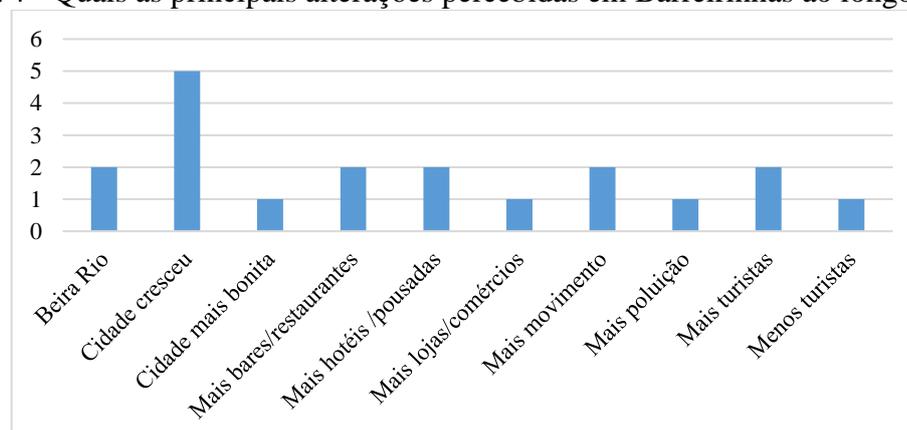


Fonte: Levantamento de campo (2021)

Para a maioria dos entrevistados há cuidado com o meio ambiente, a segunda resposta mais apresentada foi que a comunidade é incluída, no entanto, a terceira justificativa mais apresentada pelos turistas foi que falta cuidado com o meio ambiente e a quarta resposta mais informada foi que não falta educação ambiental. Apesar de as duas principais respostas terem sido positivas, a maioria das respostas a este item são negativas denotando que apesar dos turistas considerarem o turismo em Barreirinhas como sendo sustentável ainda faltam uma série de quesitos a serem atendidos, como eles mesmos destacaram nas suas respostas.

Quando foi perguntado aos turistas que não visitavam Barreirinhas pela primeira vez quais as principais alterações percebidas ao longo dos anos, a maioria deles que a cidade cresceu, seguido de mais bares, restaurantes, mais turistas e a Beira Rio. Destaca-se que a maioria das respostas a essa questão foram positivas, do que se pode inferir que na visão dos turistas entrevistados a cidade de Barreirinhas tem melhorado com o passar dos anos. Todas as respostas podem ser observadas no Gráfico 74.

Gráfico 74 - Quais as principais alterações percebidas em Barreirinhas ao longo dos anos?

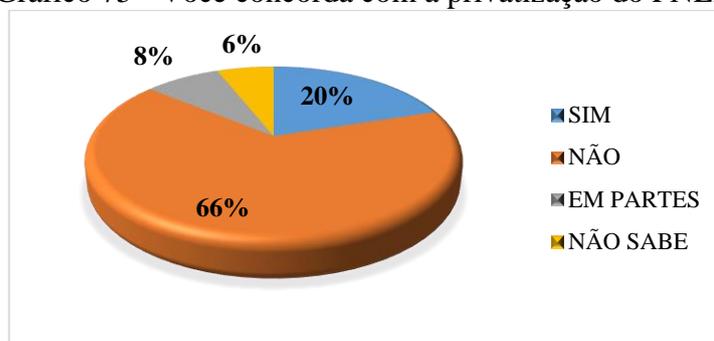


Fonte: Levantamento de campo (2021)

Quando questionados sobre o voucher digital Barreirinhas, a maioria dos turistas, 94%, não sabia o que era, nem para que servia e apenas 6% sabia. Destaca-se que quando esta pergunta foi feita aos moradores de Barreirinhas as repostas foram bem diferentes, uma vez que eles, em sua maioria, sabiam o que era o Voucher, demonstrando que falta divulgação acerca do voucher para os turistas.

Acerca da concessão do PNLM à iniciativa privada foi questionado aos turistas de Barreirinhas se eles concordavam com a concessão, a maioria dos entrevistados, 66%, afirmou que não concorda, 20% concorda, 8% afirmou concordar em partes e 6% não souberam opinar (Gráfico 75).

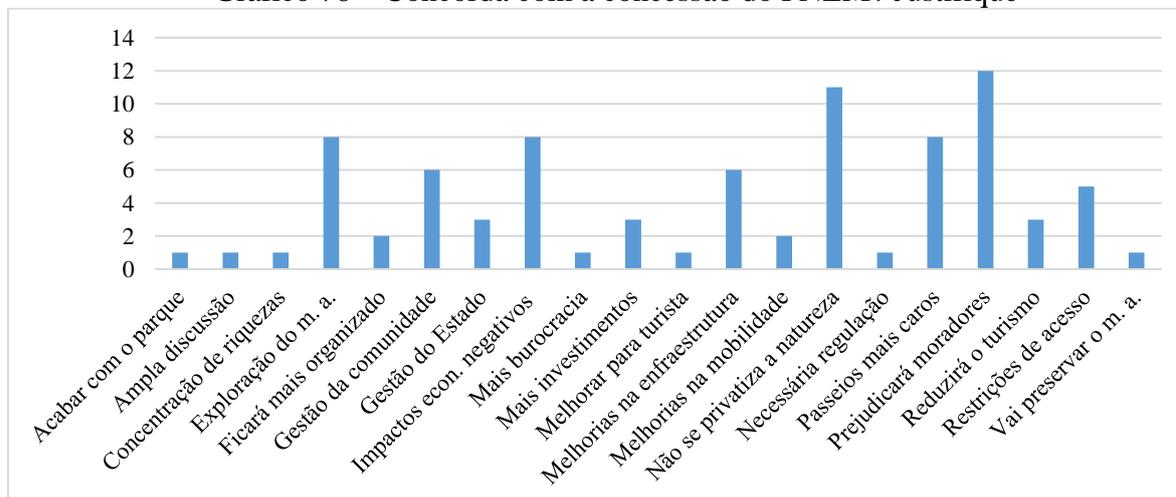
Gráfico 75 - Você concorda com a privatização do PNLM?



Fonte: Levantamento de campo (2021)

Em seguida foi pedido aos turistas que justificassem suas respostas, eles poderiam informar mais de uma resposta. A justificativa mais informada foi que prejudicará os moradores, seguido por não se deve privatizar a natureza e que vai aumentar a exploração do meio ambiente, o valor dos passeios e causará impactos negativos para a economia da cidade. Todas as respostas podem ser observadas no Gráfico 76.

Gráfico 76 – Concorda com a concessão do PNLM? Justifique

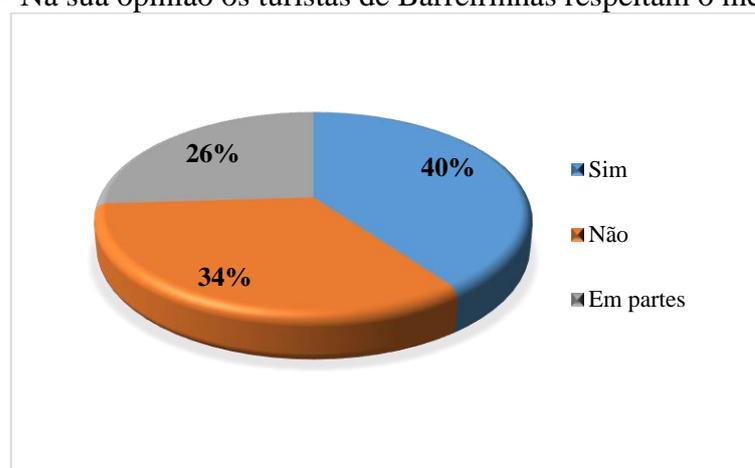


Fonte: Levantamento de campo (2021)

Acerca desse item pode-se inferir a partir das respostas dos entrevistados que na sua maioria não concordam com a privatização do parque. Opinião que é a mesma dos moradores de Barreirinhas, ambos percebem que trará prejuízos tanto para a comunidade local quanto para o meio ambiente e para a economia da cidade, uma vez que para os entrevistados, os preços podem aumentar e dificultar o acesso dos turistas ao Parque, outros apontam ainda que o Parque enquanto atrativo natural não deve ser concedido à iniciativa privada, outros afirmam que deve ficar sob gestão da comunidade e alguns ainda acreditam que deva ser gerido pelo Estado.

Ao serem questionados se os turistas que frequentavam a cidade de Barreirinhas respeitavam o meio ambiente, 40% dos entrevistados afirmou que sim, 34% afirmou que não, 12% afirmou que os turistas respeitam em partes o meio ambiente e 26% não souberam responder. (Gráfico 77)

Gráfico 77 - Na sua opinião os turistas de Barreirinhas respeitam o meio ambiente?

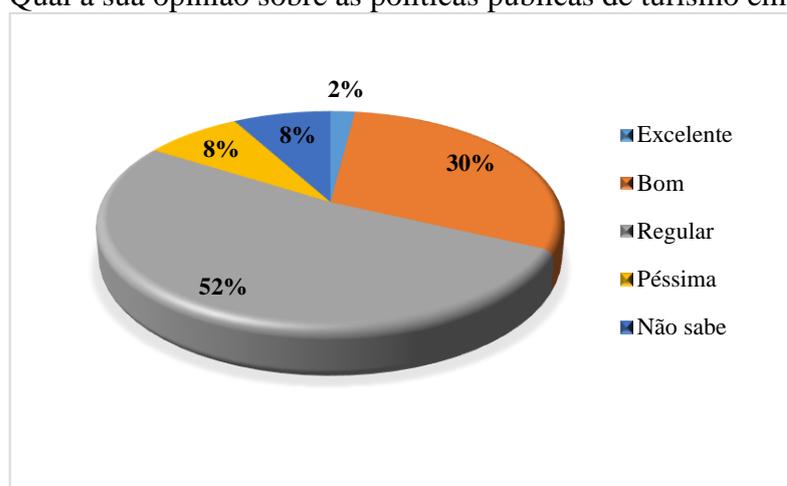


Fonte: Levantamento de campo (2021)

Denota-se assim que na visão dos turistas eles respeitam o meio ambiente, mas não o suficiente, ressalta-se que 34% afirmou que eles não respeitavam o meio ambiente, pode-se empreender que há falta de práticas voltadas para a conscientização ambiental dos turistas que chegam à cidade de Barreirinhas.

A seguir foi perguntado aos turistas qual a sua opinião acerca das políticas públicas de turismo em Barreirinhas, a maioria, 52% afirmou que são regulares, 30% afirmou serem boas, para 8% são péssimas, outros 8% não souberam responder e para 2% são excelentes (Gráfico 78)

Gráfico 78 - Qual a sua opinião sobre as políticas públicas de turismo em Barreirinhas?

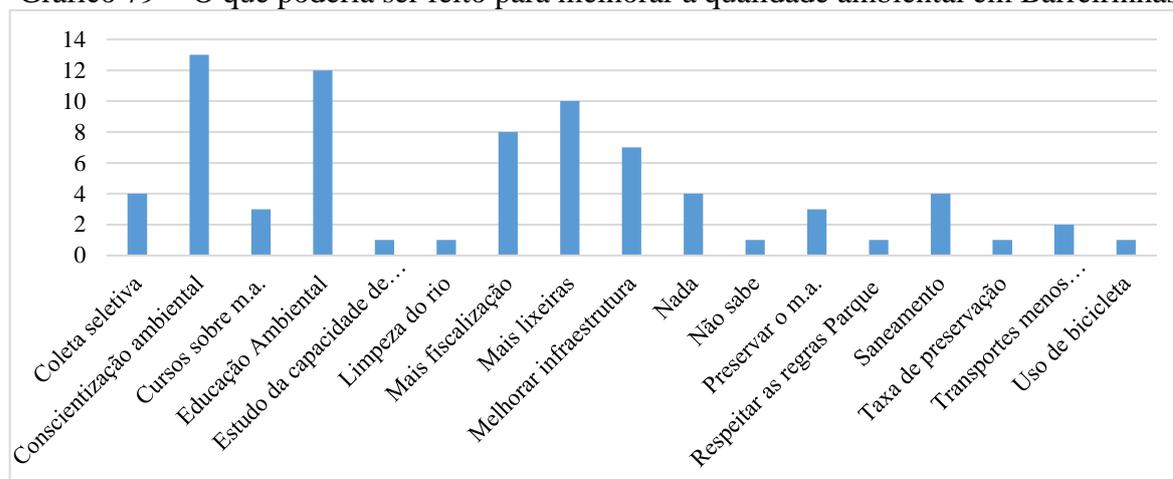


Fonte: Levantamento de campo (2021)

Os resultados desta pergunta destacam o fato de que 60% dos entrevistados considerarem as políticas públicas de turismo regular ou péssima, fato que evidencia que para os turistas muito ainda precisa ser feito por parte do poder público para melhorar o turismo na cidade de Barreirinhas, muitos turistas reclamaram da falta de atrativos turísticos na sede de Barreirinhas, pois para se divertir precisam necessariamente comprar os passeios, fato que pode ser observado in loco, pois durante o dia a cidade fica praticamente vazia, os turistas saem para os passeios e voltam em geral no meio e final da tarde, vão para os hotéis e pousadas e alguns retornam para a Beira Rio à noite. Uma vez que existissem mais atrativos na cidade, os turistas ficariam mais tempo ali e poderiam inclusive movimentar ainda mais a economia de Barreirinhas.

Quando foram questionados acerca do que poderia ser feito para melhorar a qualidade ambiental na cidade de Barreirinhas, os entrevistados puderam apontar mais de uma medida, as principais respostas foram: conscientização ambiental, educação ambiental, implantação de mais lixeiras, mais fiscalização e melhorar infraestrutura. No Gráfico 79 podem-se observar todas as respostas dadas pelos turistas entrevistados.

Gráfico 79 - O que poderia ser feito para melhorar a qualidade ambiental em Barreirinhas



Fonte: Levantamento de campo (2021)

Pode-se observar que os turistas que visitam Barreirinhas valorizam os atrativos naturais tendo apontado estes como sendo o principal motivo da viagem até Barreirinhas e também principal atrativo turístico da cidade. A maioria dos turistas também afirmou já ter ouvido falar na Rota das Emoções, apesar de apenas 16% já terem realizado o roteiro, destaca-se que as belezas naturais também foram apontadas como principal diferencial da Rota das Emoções. Outro ponto que merece destaque é o fato de que para a maioria dos turistas de Barreirinhas, o turismo é visto como sendo algo positivo, no entanto, quando pedimos para justificarem suas respostas a mais apontada foi algo negativo, ou seja, ainda há vários fatores a melhorar no turismo de Barreirinhas.

No que tange a sua visão acerca do turismo sustentável, a maioria afirmou que existe turismo sustentável na cidade de Barreirinhas, quando pedimos que justificassem sua resposta, obteve-se respostas positivas e negativas, destacando-se a falta de cuidado com o meio ambiente e a falta de educação ambiental. O que denota certo grau de preocupação ambiental dos turistas entrevistados.

Ressalta-se que a maioria dos turistas entrevistados não sabiam o que era o voucher digital Barreirinhas e nem para que servia, denotando que é preciso que haja mais divulgação acerca do voucher que é tão conhecido pelos moradores e trabalhadores do trade turístico, mas quase totalmente desconhecidos pelos turistas entrevistados. Outro ponto a ser destacado é no que tange a concessão do PNLN, a maioria dos turistas de Barreirinhas não concordam com a concessão do parque à iniciativa privada, por acreditarem que irá prejudicar os moradores, a economia e o meio ambiente.

Por fim, pode-se afirmar os turistas de Barreirinhas possuem um bom grau de conscientização ambiental, mas que ainda precisa ser melhorado, como eles mesmos propuseram, por meio de campanhas de educação ambiental e conscientização para que a médio e longo prazos os recursos naturais, principal atrativo apontado por eles, sejam preservados e o turismo permaneça como uma das principais atividades da cidade de Barreirinhas.

6.3 A percepção dos gestores

Compreender a percepção dos gestores é pertinente para que possamos entender quais os rumos das políticas públicas voltadas para o setor de turismo naquela localidade, bem como entender como os gestores públicos percebem questões particulares das localidades, bem como compreender a forma como eles percebem e são percebidos pelos outros agentes envolvidos.

Para tanto foram realizadas entrevistas com os gestores de cada uma das localidades estudadas. Iniciaremos apresentando os dados da entrevista realizada com o Secretário de Desenvolvimento Econômico, Turismo e Meio Ambiente de Jijoca de Jericoacoara, Ricardo Gusso Wagner.

Inicialmente foi questionada a opinião do secretário sobre o roteiro turístico integrado da Rota das Emoções. Ele afirmou que faltam investimentos ainda em infraestrutura por parte dos Estados e Municípios, além de qualificação profissional. A seguir foi questionado quais as principais políticas públicas voltadas a vila de Jericoacoara. Ricardo listou uma série de políticas como políticas ambientais e de controle de cooperativas de turismo, Lei dos grandes geradores de resíduos, termo de cooperação técnica com a cooperativa de catadores e também com ONG's de assessoria técnica, regulamentação de transporte turístico, implantação do Voucher Digital (destaca-se que o Voucher Digital já existe no Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses), além da Taxa de Turismo Sustentável.

A seguir foi questionada qual a opinião dele acerca da importância do turismo para a economia local, ele respondeu que é de total importância, uma vez que o PIB do município depende do turismo e sem ele seria um município com vários problemas. Em seguida perguntou-se quais os programas e projetos voltados para o turismo e meio ambiente que estão sendo desenvolvidos atualmente na vila de Jericoacoara. Wagner informou que são: Projeto Amamos e Reciclamos, o Voucher Digital, Castração de animais, Certificação internacional – Bandeira Azul, Controle de Trânsito na vila, Mutirões de limpeza, Programa de qualificação profissional.

Como se pode observar existem vários programas e projetos atualmente em execução na vila, porém, ainda assim, conforme pudemos observar alguns problemas ainda são recorrentes, como os animais pelas ruas e o trânsito de veículos. Vale ressaltar que o Voucher Digital ainda não está em operação na vila de Jericoacoara, mas já está em fase de licitação.

A seguir foi perguntado ao secretário se na sua opinião o turismo realizado na vila de Jericoacoara era sustentável, ele respondeu que em partes, pois há falhas na limpeza pública, faltam lixeiras e banheiros públicos, há animais de grande porte soltos pela vila e muito ruído motos e quadriciclos.

Quando se questionou acerca da importância da preservação do meio ambiente para o turismo na vila, Ricardo lembrou das unidades de conservação presentes na vila, bem como das áreas de APP (áreas de preservação permanente) e afirmou que não cuidar do meio ambiente significa acabar com o turismo local e que é de importância total cuidar das belezas naturais.

Questionado acerca da destinação da Taxa de Turismo Sustentável, o secretário se limitou a responder que sabe a que se destina, sabe quais são todos os projetos desenvolvidos com esse recurso, mas não informou quais eram. Destaca-se que a taxa que atualmente é de R\$ 5,00 por dia de permanência e por pessoa irá aumentar para R\$ 30,00 por pessoa dando direito de permanência de até 7 dias, sendo acrescido de R\$3,00 ao dia excedente deste período, conforme informações do portal G1 de 27 de novembro de 2020 (Anexo D). Esse valor já foi aprovado pela Câmara Municipal de Jijoca de Jericoacoara e entrou em vigor em 1º de janeiro de 2021.

Ao ser questionado sobre sua opinião acerca da privatização do Parque Nacional de Jericoacoara, Gusso afirmou ser totalmente favorável e para ele é uma excelente saída para uma maior fiscalização e controle do meio ambiente, uma vez que os governos Estadual e Federal não vem cuidando da forma como o Parque merece.

Quando questionado acerca de quais os impactos positivos do turismo na vila de Jericoacoara o secretário afirmou que o turismo gera emprego e renda, bem como gera oportunidades para todos, gera melhoria de vida para os nativos e oferece a oportunidade aos turistas de conhecer este lugar maravilhoso que é Jericoacoara.

Acerca dos impactos negativos Ricardo apontou a perda da essência e cultura dos antepassados, em especial dos pescadores, impactos significativos no Parque nacional ocasionados pelo trânsito de veículos, além de desmatamentos e prejuízos à fauna.

Quando questionado se os turistas da vila respeitam o meio ambiente ele respondeu que em partes, pois segundo o secretário há aqueles que tem uma consciência ambiental e outros que não tem, assim como acontece com os moradores, de acordo com ele em algumas

localidades ainda se observa o descarte incorreto dos resíduos, queimadas, construções irregulares, entre outros.

No município de Parnaíba foi entrevistado o superintendente de turismo, Joaquim Vidal Araújo. Destaca-se que no momento da entrevista o gestor ocupava o cargo há seis meses, e estava ainda organizando a pasta. Joaquim é graduado em Marketing. Inicialmente foi questionado se a prefeitura de Parnaíba trabalhava o roteiro integrado da Rota das Emoções, conforme o superintendente, a prefeitura de Parnaíba não trabalha com a rota, segundo ele, falta equipe e profissionais para trabalhar na superintendência.

Segundo Araújo, atualmente, a Rota das Emoções é mais prejudicial para o turismo de Parnaíba do que traz benefícios, segundo ele antes o turista passava de duas a três noites na cidade e atualmente passa apenas uma noite, devido ao fato de estar no meio das duas principais destinações na rota Parnaíba acaba se tornando apenas uma cidade de passagem.

A seguir foi questionado quais as principais políticas públicas voltadas a cidade de Parnaíba. Joaquim afirmou que a cidade possui grande potencial histórico-arquitetônico e que na sua gestão vai buscar criar novos atrativos turísticos para a cidade.

A seguir foi questionada qual a opinião dele acerca da importância do turismo para a economia local, ele respondeu que atualmente a importância é nenhuma, pois a base econômica da cidade é o comércio e agora que a cidade começa a entrar em um novo ciclo econômico, mais voltado para o turismo, por hora, segundo ele, apenas há um potencial ainda não aproveitado para o turismo.

Em seguida perguntou-se quais os programas e projetos voltados para o turismo que estão sendo desenvolvidos atualmente na cidade de Parnaíba. Araújo informou que está sendo realizada uma reestruturação da cidade para receber o turista a fim de criar novos atrativos para atrair mais turistas para a cidade.

A seguir, foi perguntado ao superintendente se na sua opinião o turismo realizado em Parnaíba era sustentável, ele respondeu que em partes, pois segundo ele há turistas que tem preocupação com a sustentabilidades, mas na prática não tem cuidado em preservar a natureza e que a grande maioria não está preocupada com o meio ambiente.

Quando se questionou acerca da importância da preservação do meio ambiente para o turismo na vila, ele lembrou dos atrativos naturais de Parnaíba como a Lagoa do Portinho que inclusive já secou devido a mau uso dos recursos naturais e que devido a chuvas voltou a se formar e que agora há maior preocupação em mantê-la. Assim, ele entende que a preservação do meio ambiente é de grande importância para a atividade turística.

Quando questionado acerca de quais os impactos positivos do turismo para Parnaíba, o secretário afirmou que o turismo gera emprego e renda, mas pelo potencial turístico da cidade, os benefícios deveriam ser maiores.

Acerca dos impactos negativos Joaquim, apontou a exploração da natureza e a degradação do meio ambiente.

Quando questionado se os turistas da vila respeitam o meio ambiente, ele respondeu que muito poucos respeitam e que os moradores, respeitam ainda menos, um exemplo apresentado foi em relação ao lixo deixado nas dunas da Lagoa do Portinho.

No município de Barreirinhas,, conversou-se com o diretor do departamento de turismo, Antônio Reges da Silva Reis Júnior, que é graduado em Turismo e já foi secretário de turismo no Município em gestões anteriores, desta forma ele conhece bastante a pasta e seus projetos. Ocupa este cargo desde janeiro de 2021.

Quando questionado se a prefeitura de Barreirinhas trabalha com o roteiro integrado da Rota das Emoções ele afirmou que sim e que existem, inclusive, reuniões com o conselho municipal e ações de divulgação e premiação para promover a Rota. Enquanto gargalo para uma melhor integração, ele apontou que seria a questão da dificuldade de acesso entre os Estados que compõem a Rota.

Acerca das políticas públicas voltadas para o turismo em Barreirinhas, o diretor de turismo afirmou que existem vários projetos voltados para o turismo em andamento, como o inventário da oferta turística, a fim de conhecer o potencial turístico de Barreirinhas, o projeto casa do turista, com a criação de um centro de referência de atendimento ao turista, projeto aventura segura, em parceria com ministério do turismo, oferta de cursos de capacitação em parceria com o IEMA, com a oferta de cursos de inglês básico, intermediário, avançado e instrumental com bolsas para os alunos, além de cursos para condutores de passeios em espaços naturais, agentes de informações turísticas e organizador de eventos, segundo o diretor de turismo todos os cursos possuem certificado.

Quando questionado acerca da importância do turismo para a economia de Barreirinhas Reges afirmou ser de grande importância para a geração de emprego e renda para a comunidade.

Questionamos se o turismo existente em Barreirinhas é sustentável e ele afirmou que não, pois enquanto atividade econômica o turismo que é realizado ali, busca apenas o lucro. Para ser sustentável o turismo, segundo ele precisaria de uma mudança de atitude de todos que fazem o turismo na cidade, a iniciativa privada, os turistas, os moradores e os gestores.

Acerca da importância da preservação do meio ambiente para o turismo em Barreirinhas ele afirmou que é muito grande, pois os Lençóis Maranhenses são um dos principais atrativos turísticos do município, bem como o rio Preguiças que precisa ser preservado para continuar atraindo visitantes.

Acerca do Voucher digital barreirinhas, o diretor de turismo informou que ele foi criado em 2018 com ênfase no ordenamento da atividade turística e na arrecadação. Atualmente, o voucher possui como objetivos a arrecadação, a formalização e cadastro de prestadores de serviços turísticos, além do ordenamento da atividade turística. Conforme Reges, o valor arrecadado pelo voucher é dividido entre o Fundo Municipal de Turismo (50%) e os outros 50% vai para o tesouro da prefeitura.

Quando questionado acerca da concessão do Parque Nacional do Lençóis Maranhenses para a iniciativa privada o diretor de turismo de Barreirinhas afirmou ser à favor, tendo em vista a gestão ficará à cargo da iniciativa privada, pois poderiam trazer novos investimentos e melhorar a gestão do Parque. No entanto ele fez uma ressalva no tange aos prestadores de serviços turísticos que atuam dentro da unidade de conservação, será que eles seriam inseridos nestes benefícios?

Acerca dos impactos positivos do turismo em Barreirinhas, ele apontou ser a melhoria em infraestrutura para o município, já no que tange os impactos negativos ele afirmou ser a exploração sexual e a proliferação de doenças, como a Covid-19.

No que tange a opinião do gestor acerca do respeito dos turistas ao meio ambiente em Barreirinhas destaca-se que ele afirma que os turistas são mais conscientes que os moradores, pois segundo ele, apenas alguns dos moradores respeitam o meio ambiente.

Após apresentarmos a visão dos gestores dos três principais destinos indutores da Rota das Emoções, destaca-se a diferença de percepção acerca deste roteiro turístico integrado, bem como acerca do turismo que vem sendo desenvolvidos nestas localidades. Em Jericoacoara e Barreirinhas o turismo é bastante significativo envolvendo a economia dos municípios e, inclusive, de municípios vizinhos, nestas localidades o turismo é uma atividade econômica geradora de desenvolvimento e arrecadação. Já em Parnaíba, percebe-se que o turismo ainda existe de forma insipiente, tendo grande potencial ainda não explorado. Destaca-se inclusive da fala do gestor que a Rota das Emoções mais atrapalha do que auxilia o turismo em Parnaíba, pois segundo ele a cidade é vista como passagem pelos turistas, que ficam poucas horas ou um dia apenas na cidade.

Pelo exposto, percebe-se que ainda falta muito para que a Rota das Emoções seja de fato um roteiro turístico integrado que gera impactos positivos para todos os Estados que

engloba. Para isso faz-se necessário um planejamento direcionado e adequado, bem como parcerias entre os Estados. A seguir iremos apresentar algumas propostas sustentáveis para o planejamento integrado do turismo nos Estados e municípios que compõem a Rota das Emoções.

7 PROPOSTAS SUSTENTÁVEIS PARA O PLANEJAMENTO INTEGRADO DO TURISMO NA ROTA DA EMOÇÕES

Entende-se que o planejamento integrado e sustentável do turismo se faz necessário para a efetivação do processo de integração da Rota das Emoções, tendo em vista que o roteiro turístico existe a vários anos e é comercializado, mas conforme apresentado ao longo dos capítulos anteriores, os Estados e Municípios que compõe a Rota das Emoções ainda não estão efetivamente integrados.

Desta feita, fazem-se necessárias propostas para a integração dos destinos da Rota das Emoções. Destaca-se que este roteiro tem como atrativos principais os recursos naturais, tais como os parques nacionais de Jericoacoara e Lençóis Maranhenses e a APA do Delta do Parnaíba, todas Unidades de conservação da natureza, conforme já explanado anteriormente, sendo primordial para o desenvolvimento do turismo nessa região o cuidado com os recursos naturais e a redução de impactos socioambientais advindos da atividade turística.

Para tanto, a seguir serão apresentadas algumas propostas para a integração destes destinos turísticos e para a redução de impactos socioambientais gerados pelo turismo na área em estudo.

Muitos autores vêm estudando o planejamento do turismo ao longo dos anos, no Brasil, destacam-se: Doris Van de Meene Ruschmann; Mario Petrocchi de Oliveira; Débora Cordeiro Braga; Mário Carlos Beni; Reinaldo Dias; Renato Câmara Duque e Catarina Lutero Mendes. Cada um deles apresenta metodologias diferentes para o planejamento da atividade turística. Para a proposição de propostas nos embasaremos na metodologia adotada por Beni (2006), que é o Modelo de Planejamento Estratégico e Integrado do Desenvolvimento Sustentável do Turismo.

Para a apresentação das propostas nos embasaremos na Matriz SWOT, a qual apresenta os pontos fortes e fracos, bem como as potencialidades e riscos do desenvolvimento do turismo nos principais destinos da Rota, Jericoacoara, Paranaíba e Barreirinhas. A medida em que serão identificadas as potencialidades e gargalos, serão apresentadas algumas propostas para a integração dos Estados e a redução de impactos socioambientais na Rota das Emoções.

7.1 Propostas para a integração dos destinos da Rota das Emoções

Segundo o MTUR, a “regionalização deve ser entendida como a distribuição de um espaço geográfico em regiões com diversos objetivos em comum, como planejamento, gestão, promoção e comercialização integrada e compartilhada da atividade turística” (BRASIL, 2010a, p. 63)

Assim, deve-se buscar a integração dos espaços a fim de promover a atividade turística de forma conjunta gerando benefícios a todos os Estados e municípios envolvidos. A seguir apresentaremos de sucinta um quadro com as principais potencialidades e gargalos da atividade turística em cada um dos Estados indutores (Ambiente interno) e no ambiente externo (relação com os demais estados que compõem a Rota das Emoções) e a seguir um quadro resumo com as propostas para a integração efetiva destes destinos que compõem a Rota.

Quadro 15 - Diagnóstico do município de Jericoacoara através da matriz SWOT

Jericoacoara				
	Ambiente interno (No Município)		Ambiente Externo (Rota das Emoções)	
	Pontos Fortes	Pontos Fracos	Oportunidades	Ameaças
Atratividade turística	Um dos principais destinos do turismo nacional. Atrai anualmente milhares de turistas. Diferenciais: recursos naturais como o PNJ, a Pedra Furada, a duna do pôr do sol, a lagoa do Paraíso, a rusticidade da Vila, o clima, a receptividade	Nos últimos anos Jericoacoara tem se tornado um destino de massas, comprometendo a experiência dos visitantes. Falta de supervisão do parque, falta de infraestrutura adequada.	Porta de entrada da Rota das Emoções, muitos turistas decidem conhecer a rota após pesquisarem sobre Jericoacoara, devido sua grande atratividade.	Monopolizar a Rota, fazendo com o turista passe mais tempo na vila e disfrutando dos atrativos que ela oferece em detrimento dos outros destinos.
Equipamentos e serviços turísticos	Possui muitos equipamentos e serviços turísticos como hotéis, pousadas, restaurantes, guias de turismo, agência de turismo.	Faltam postos de informação turística e bancos na vila.	Os equipamentos e serviços vila podem atrair cada vez mais turistas para a Rota, pois há muitas opções de hospedagem, restaurantes entre outros.	Saturação da demanda, caso não sejam ofertados equipamentos e serviços diferenciados.
Demanda real e potencial do turismo	Possui grande demanda real, sendo atualmente o terceiro parque nacional mais visitado do Brasil. Apesar de possuir grande demanda real, ainda há demanda potencial a ser explorada.	O turismo de massa pode gerar à longo prazo a redução do número de ecoturistas. Enquanto estes estão em busca de contato e preservação da natureza, aqueles somente desejam conhecer e explorar os destinos. À médio e longo prazo	A grande demanda de turistas de Jericoacoara, pode levar a um aumento potencial de visitantes para a Rota das Emoções.	Apesar da grande demanda potencial da Rota, para que esta se efetive é necessário um planejamento adequado, sustentável e integrado, caso contrário, o turismo tende à saturação e a gerar uma série de impactos socioambientais.

		pode gerar impactos negativos para o meio ambiente local		
Promoção do turismo	O destino Jericoacoara é comercializado nacional e internacionalmente. Passa-se a imagem de um destino de sol e praia, tranquilo, em contato com a natureza, rústico e ao mesmo tempo sofisticado.	A promoção da imagem turística da vila precisa estar se renovando e ofertando novas atrações, caso contrário poderá estacionar e entrar em declínio.	A promoção do turismo de forma integrada vai gerar um incremento significativo na demanda e nas receitas geradas pelo turismo na Rota.	A falta de uma promoção integrada do turismo entre os Estados e municípios gera redução da demanda e impasses entre os Estados.
Sustentabilidade do turismo	O destino é conhecido pelas belezas e atrativos naturais, sendo um destino muito buscado por ecoturistas e pessoas que buscam um contato mais direto com a natureza. O Município conta com uma taxa de turismo sustentável.	A falta de aplicabilidade da Taxa de turismo, a qual, conforme os moradores, não é revestida para o cuidado com meio ambiente, fiscalização de unidades de conservação.	O planejamento turístico integrado e sustentável é um dos principais meios para desenvolver a Rota e preservar os recursos naturais ali presentes.	A falta de um planejamento sustentável e integrado da Rota gera prejuízos socioambientais que poderiam ser evitados.

Fonte: Elaborado pela autora (2022)

Quadro 16 - Diagnóstico do município de Parnaíba através da matriz SWOT

Parnaíba				
	Ambiente interno (No Município)		Ambiente Externo (Rota das Emoções)	
	Pontos Fortes	Pontos Fracos	Oportunidades	Ameaças
Atratividade turística	Porta de entrada para o Delta do Parnaíba, local de geografia ímpar e grande diversidade natural, possui grande potencial para ser aproveitado pelo Turismo.	O município possui grande potencial turístico, porém ainda pouco aproveitado, faltam investimentos em infraestrutura, marketing, entre outras.	Investimentos nos atrativos turísticos do município podem aumentar a atratividade da Rota gerando maior demanda de turistas	Tornar a Rota menos atrativa e com isso reduzir a atratividade da mesma, uma vez que o destino não promova o adequado aproveitamento de seu potencial turístico.
Equipamentos e serviços turísticos	Possui muitos equipamentos e serviços turísticos como hotéis, pousadas, restaurantes, agências de turismo, museu do mar, porto das barcas, lojas de artesanato.	Faltam postos de informação turísticas onde os turistas poderiam conhecer melhor sobre os atrativos do Município, bem como a praia da Pedra do Sal carece de investimentos em infraestrutura a fim de atrair mais	Os equipamentos e serviços de Parnaíba podem atrair cada vez mais turistas para a Rota, pois há muitas opções de hospedagem, restaurantes e lojas de artesanato.	Saturação da demanda, caso não sejam ofertados equipamentos e serviços diferenciados.

		turistas e visitantes, pois atualmente encontra-se praticamente abandonada.		
Demanda real e potencial do turismo	Possui baixa demanda real, no entanto, é grande a demanda potencial a ser explorada no município, que apresenta muitas belezas naturais como o delta do Parnaíba e a Praia da Pedra do Sal.	Crescimento desordenado do turismo no município pode à médio e longo prazos gerar impactos negativos para o meio ambiente local e para a população.	A demanda potencial de turismo de Parnaíba pode gerar um incremento no produto Rota das Emoções levando a um aumento da demanda de turistas na rota.	A não efetivação da demanda potencial de Parnaíba, isso pode gerar uma redução do potencial turístico da Rota das Emoções.
Promoção do turismo	Passa-se a imagem de um destino onde se pode desfrutar de um contato mais direto com a natureza, seja através da observação dos guarás, ou dos safaris noturnos ou dos passeios de barco pelo Delta do Parnaíba, o que atrai muitos ecoturistas.	A promoção da imagem turística de Parnaíba ainda precisa melhorar para que possa se tornar, efetivamente, aquilo que hoje é apenas um potencial.	A promoção do turismo de forma integrada vai gerar um incremento significativo na demanda e nas receitas geradas pelo turismo na Rota.	A falta de uma promoção integrada do turismo entre os Estados e municípios gera redução da demanda e impasses entre os Estados.
Sustentabilidade do turismo	O destino é conhecido pelas belezas e atrativos naturais, sendo um destino muito buscado por ecoturistas e pessoas que buscam um contato mais direto com a natureza.	A falta de fiscalização nas unidades de conservação pode gerar impactos negativos na localidade.	O planejamento turístico integrado e sustentável é um dos principais meios para desenvolver a Rota e preservar os recursos naturais ali presentes.	A falta de um planejamento sustentável e integrado da Rota gera prejuízos socioambientais que poderiam ser evitados.

Fonte: Elaborado pela autora (2022)

Quadro 17 - Diagnóstico do município de Barreirinhas através da matriz SWOT

Barreirinhas				
	Ambiente interno (No Município)		Ambiente Externo (Rota das Emoções)	
	Pontos Fortes	Pontos Fracos	Oportunidades	Ameaças
Atratividade turística	Um dos principais destinos do turismo nacional. Atrai anualmente milhares de turistas. Diferenciais: recursos naturais como o PNLM, o rio Preguiças.	Ausência de novos atrativos turísticos no Município pode levar à saturação do destino à médio e longo prazos.	Uma das portas de entrada da Rota das Emoções, muitos turistas decidem conhecer a rota após pesquisarem sobre os Lençóis Maranhenses, devido sua grande atratividade.	Monopolizar a Rota, fazendo com o turista passe mais tempo no município e disfrutando dos atrativos que ela oferece em detrimento dos outros destinos.
Equipamentos e serviços turísticos	Possui muitos equipamentos e serviços turísticos como hotéis,	Faltam postos de informação turística e mais agência de receptivo a fim de divulgarem os	Os equipamentos e serviços podem atrair cada vez mais turistas para a Rota, pois há muitas opções de	Saturação da demanda, caso não sejam ofertados equipamentos e

	pousadas, restaurantes.	destinos e passeios existentes no Município.	hospedagem, restaurantes entre outros.	serviços diferenciados.
Demanda real e potencial do turismo	Possui grande demanda real, sendo atualmente um dos parques nacionais mais visitados do Brasil. Apesar de possuir grande demanda real, ainda há demanda potencial a ser explorada.	O turismo de massa pode gerar à longo prazo a redução do número de ecoturistas. Enquanto estes estão em busca de contato e preservação da natureza, aqueles somente desejam conhecer e explorar os destinos. À médio e longo prazo pode gerar impactos negativos para o meio ambiente local	A grande demanda de turistas de Barreirinhas, pode levar a um aumento potencial de visitantes para a Rota das Emoções.	Apesar da grande demanda potencial da Rota, para que esta se efetive é necessário um planejamento adequado, sustentável e integrado, caso contrário, o turismo tende à saturação e a gerar uma série de impactos socioambientais.
Promoção do turismo	A promoção do turismo é muito positiva, pois se reveste em aumento do número de visitantes. O destino Barreirinhas é comercializado nacional e internacionalmente. Passa-se a imagem de um destino voltado para a natureza que atrai muitos ecoturistas.	A promoção da imagem turística do município precisa estar se renovando e ofertando novas atrações, caso contrário poderá estacionar e entrar em declínio.	A promoção do turismo de forma integrada vai gerar um incremento significativo na demanda e nas receitas geradas pelo turismo na Rota.	A falta de uma promoção integrada do turismo entre os Estados e municípios gera redução da demanda e impasses entre os Estados.
Sustentabilidade do turismo	O destino é conhecido pelas belezas e atrativos naturais, sendo um destino muito buscado por ecoturistas e pessoas que buscam um contato mais direto com a natureza. O Município conta com o voucher digital.	A falta de fiscalização nas unidades de conservação pode gerar impactos ambientais negativos na localidade.	O planejamento turístico integrado e sustentável é um dos principais meios para desenvolver a Rota e preservar os recursos naturais ali presentes.	A falta de um planejamento sustentável e integrado da Rota gera prejuízos socioambientais que poderiam ser evitados.

Fonte: Elaborado pela autora (2022)

Após a apresentação dos principais pontos fortes e fracos de cada um dos principais destinos que compõem a Rota das Emoções apresentaremos algumas propostas para uma melhor integração destes destinos, buscando aproveitar os pontos fortes de cada um deles e melhorar os gargalos existentes.

Quadro 18 – Propostas sustentáveis para a integração dos destinos da Rota das Emoções

Propostas	Descrição
Criação de Conselho Gestor	O conselho gestor deve gerir a Rota com alternância bienal entre os Estados e representação de todos os municípios que fazem parte da Rota, bem como de todos os stakeholders.
Voucher Digital de Turismo Sustentável Unificado	O turista deveria pagar uma taxa única para visitar os três Estados. Esse valor seria administrado pelo Conselho Gestor da Rota o qual repartiria com os Estados que se comprometeriam a revestir essa receita para investimentos em educação ambiental e fiscalização ambiental.
Criação de linha de crédito especial voltada para a Rota das Emoções	Financiamento para melhorias na infraestrutura de acesso aos destinos e realização de parceria de investimentos públicos e privados para a melhoria dos serviços ofertados.
Realização de inventário da oferta turística conjunta	Criação de novos atrativos turísticos além dos já existentes a fim de promover a renovação dos destinos da Rota.
Programa de capacitação colaborativo	Criar parcerias para a troca de experiências e conhecimentos para ofertar capacitações buscando a padronização dos serviços ofertados pela Rota
Inclusão da comunidade no processo de planejamento da Rota	A comunidade precisa sentir-se parte do processo de planejamento em todos os destinos, configurando-se, assim, mais um atrativo.
Plano de Marketing integrado	Promoção conjunta dos três Estados a partir da elaboração de um Plano de Marketing com apresentação de uma nova identidade visual para a Rota, promovendo a padronização do Roteiro e as particularidades de cada um dos principais destinos da Rota.
Construção de uma proposta de Rota ideal	Aumentar o tempo de permanência do turista em cada destino, distribuindo de forma mais equilibrada os dias que os turistas permanecem em cada destino da Rota.
Programas de educação ambiental	Realização de parcerias entre escolas, iniciativa privada e os Estados para capacitar o trade e a comunidade local para a realização de práticas sustentáveis.
Programa de fiscalização de áreas protegidas	Regulamentação das atividades voltadas para o turismo em áreas protegidas.
Implantação de Postos de Atendimento ao Turista	Postos de informação turística apresentando e divulgando a Rota em cada um dos principais destinos.
Fortalecimento de um modelo de desenvolvimento turístico sustentável	Fortalecer e propiciar o desenvolvimento sustentável do turismo nos Estados e Municípios que compõe a Rota.

Fonte: Elaborado pela autora (2022)

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O turismo é uma atividade econômica capaz de gerar muitos impactos nas localidades onde se desenvolve. Estes impactos podem ser tanto positivos, gerando melhoria na qualidade de vida dos residentes, melhoria da renda, mais oportunidades de emprego, valorização da cultura, como podem ser negativos gerando degradação ambiental, aculturação, especulação imobiliária, aumento do custo de vida, entre outros.

Desde o ano de 2020 o turismo vem passando por uma de suas maiores crises mundiais devido à pandemia do vírus Sars-cov-2 que obrigou muitos países a fecharem suas fronteiras e impôs uma quarentena aos habitantes do globo, tornando o deslocamento voluntário de pessoas, princípio básico do turismo, algo impossível de ser realizado durante muitos meses. Aos poucos, os países estão voltando a receber turistas e o turismo interno vem se desenvolvendo.

Diante deste fato, cabe ao turismo, mais do que nunca um novo posicionamento, bem como precisa estar pautado em um planejamento de curto, médio e longo prazos, a fim de garantir a continuidade da atividade turística nos mais diversos destinos nacionais e internacionais.

Desta feita, o planejamento turístico desponta como algo extremamente necessário e, por isso precisa ser realizado de forma adequada a fim de gerar impactos positivos para as localidades onde se desenvolve, bem como reduzir os impactos negativos tanto para a sociedade como para o ambiente.

Quando o turismo se instala em um ambiente como a zona costeira, que é naturalmente vulnerável, estes impactos são mais perceptíveis. Assim sendo, fazem-se necessárias políticas públicas de turismo a fim de garantir a qualidade ambiental e a sustentabilidade do turismo a longo prazo, garantindo que os turistas continuem visitando aquela localidade, além de proporcionar qualidade de vida aos seus moradores.

Desta forma é pertinente a realização de um planejamento turístico adequado. A Rota das Emoções é fruto de planejamento e busca unir três Estados turísticos em uma mesma viagem através de três principais destinos indutores. O presente trabalho debruçou-se sobre os principais destinos turísticos da Rota das Emoções e buscou analisar a relação existente entre o planejamento turístico e a percepção de impactos socioambientais na zona costeira da Rota das Emoções.

Além disso, apresentar a localização e a caracterização geoambiental da zona costeira da Rota das Emoções, identificar os principais impactos socioambientais presentes na

zona costeira da Rota das Emoções, conhecer a percepção de impactos socioambientais de turistas, moradores e gestores na zona costeira da Rota das Emoções, compreender como o planejamento e as políticas públicas voltadas para turismo estão relacionados à percepção de impactos socioambientais da zona costeira da Rota das Emoções e propor alternativas sustentáveis para o planejamento integrado do turismo na zona costeira da Rota das Emoções.

Os resultados da presente pesquisa apontaram que os moradores da vila de Jericoacoara, de Parnaíba e Barreirinhas, na sua maioria, percebem a importância do meio ambiente compreendendo que o principal benefício do turismo para as localidades é a geração de empregos e renda para os moradores, porém segundo eles ainda há muito o que melhorar no que tange a qualidade ambiental.

O planejamento turístico realizado nos destinos, também precisa ser melhorado na vila de Jericoacoara, por exemplo, foi apontada a falta de práticas voltadas para um turismo com foco na sustentabilidade local, apesar da cobrança para os visitantes da taxa de “turismo sustentável”, taxa essa com a qual muitos não concordam, pois não observam nenhum retorno quer seja para o meio ambiente ou para a vila.

Em Parnaíba e Barreirinhas destaca-se que percepção dos moradores acerca dos turistas e deles mesmos é diferente, sendo que os turistas são vistos como mais responsáveis em relação ao meio ambiente do que os próprios moradores, o que denota que muito ainda precisa ser feito para a melhoria da conscientização ambiental nestas localidades.

Em relação aos turistas da vila de Jericoacoara, de Parnaíba e de Barreirinhas, eles percebem que os atrativos naturais são os mais relevantes para a escolha do destino. Em Jericoacoara, a maioria dos turistas entrevistados nunca ouviram falar da Rota das Emoções, mas quando foram informados gostariam de conhecer. Já em Parnaíba e Barreirinhas, os turistas, na sua maioria já tinham ouvido falar sobre a Rota das Emoções, ainda que não conhecessem em sua totalidade. Fato que demonstra a necessidade de uma maior integração entre os três destinos, a fim de efetivar na prática a existência da Rota das Emoções.

Para os turistas entrevistados, o turismo realizado nas respectivas localidades é considerado como sendo bom, apesar de haver alguns pontos a melhorar principalmente em relação à qualidade ambiental. Os turistas acreditam que a prática do turismo sustentável ainda não ocorre plenamente nos principais destinos da Rota, pois as respostas apontaram a presença de degradação ambiental, sujeira nas praias, esgotos a céu aberto, crescimento desordenado, cobrança de taxas sem retorno efetivo para a população e para o meio ambiente, entre outros.

Eles respeitam o meio ambiente e gostariam de melhores políticas públicas voltadas para o turismo nas destinações a fim de melhorar a qualidade ambiental. As sugestões dos

turistas para a melhoria da qualidade ambiental foram aumento da fiscalização, educação ambiental, aumento do número de lixeiras, melhorias no saneamento, evidenciando que os turistas buscam um ambiente ecologicamente sustentável e que investir em tais práticas pode aumentar o interesse dos turistas pelos destinos e também auxiliar na conservação e preservação ambiental destes espaços.

Em relação aos resultados dos gestores, percebe-se que estes apontam a faltam investimentos para que a Rota das Emoções se torne um destino mais visitado, bem como planejamento adequado e em conjunto. No tange a concessão dos Parques Nacionais de Jericoacoara e dos Lençóis Maranhenses, os gestores destas localidades são a favor, apontando como vantagem a melhoria de sua fiscalização e gestão.

Segundo o secretário responsável pela vila de Jericoacoara, a taxa de turismo é bem empregada e ele conhece sua destinação, ao contrário do que foi informado pelos moradores e turistas. No que tange o Voucher Digital Barreirinhas, o gestor informou que é uma experiência bem-sucedida que capta dados do turismo na cidade, gerando dados confiáveis e capazes de auxiliar a promoção e planejamento do turismo, ele também informou que sabe a destinação do dinheiro arrecadado com o Voucher.

É relevante destacar a fala do Superintende de Turismo de Parnaíba, quando ele fala da falta de integração entre os destinos da Rota e que sente que Parnaíba fica prejudicada na Rota, pois os turistas apenas passam por lá, enquanto nos demais destinos eles permanecem por mais tempo. Denotando mais uma vez a falta de integração e planejamento coordenado entre os principais Estados e Municípios da Rota das Emoções.

É possível observar que a formalização da Rota das Emoções avança na seara da construção de uma política pública pautada na integração regionalizada. No entanto, recua na ausência de um debate que evoque a necessidade de considerar o turismo como bem social generalizado. Desse modo, o turismo nesses espaços pode não se configurar de forma sustentável a longo prazo, uma vez que o planejamento turístico não leva em conta as particularidades de cada um dos destinos da Rota, bem como os agentes envolvidos.

Assim, propõe-se uma maior integração entre as políticas públicas voltadas para o turismo, o meio ambiente e a população residente nos principais destinos da Rota, uma vez que de acordo com os moradores, muitos pontos ainda precisam melhorar para que estes destinos realizem um turismo sustentável levando em conta o tripé básico da sustentabilidade, sociedade, economia e meio ambiente. Como ações concretas sugere-se a realização de oficinas de educação ambiental, oficinas de reciclagem, cursos de educação ambiental, cursos de

capacitação para o atendimento aos turistas, cursos de línguas para os moradores, cursos de guias de turismo, cursos técnicos no setor de hotelaria e turismo, entre outros.

Outra ação possível seria uma parceria entre os moradores e órgãos ambientais de fiscalização, a fim de tornar os moradores agentes de fiscalização permanente da vila e do Parque Nacional, garantindo, assim, uma maior fiscalização e tornando a comunidade ativamente participante na garantia da qualidade ambiental da vila e seu entorno, tendo em vista que o recurso natural é um dos principais atrativos turísticos da Rota das Emoções.

Além das ações voltadas ao meio ambiente, faz-se necessário um planejamento integrado do turismo nos principais destinos indutores da Rota, a fim de efetivarem na prática o que já existe há tempos no papel. Para isso, a presente pesquisa propôs uma breve análise com base na matriz SWOT, a fim de conhecer as potencialidades e fraquezas dos principais destinos e trabalha-las de forma que cada um possa contribuir de eficaz para a integração e promoção do turismo na Rota das Emoções. Dentre as ações propostas, destaca-se a criação de um Conselho Gestor, um Voucher Digital de Turismo Sustentável Unificado, a realização de um inventário da oferta conjunta, uma linha de crédito especial, entre outras ações, a fim de possibilitar uma maior integração entre os destinos e uma maior visibilidade para esta Rota que possui tantas potencialidades e possibilidades.

Uma vez que a Rota seja planejada de forma sustentável, todos os agentes tendem a se beneficiar: as comunidades envolvidas, os empresários, os gestores e os turistas, bem como o meio ambiente e recursos naturais, que são em última análise a matéria prima do turismo na Rota das Emoções.

Enquanto limitações para a realização da presente pesquisa destaca-se, sobremaneira, a pandemia de Covid-19, que assolou o Brasil e o Mundo nos anos de 2020 e 2021, respectivamente, pegando a todos de surpresa, não sendo diferente para a presente pesquisadora, que inclusive infectou-se duas vezes, impondo uma série de alterações no cronograma da pesquisa, em especial a de campo, o que por sua vez levou ao adiamento da elaboração dos resultados e a redefinição de objetivos da pesquisa.

Ainda na seara das limitações, podemos apontar a falta de tempo decorrente da pandemia de Covid-19, como fator limitante para a realização de entrevistas com todos os articuladores do SEBRAE da Rota das Emoções, fato que teria enriquecido ainda mais os resultados da presente pesquisa.

A presente pesquisa analisou três agentes, os moradores, os turistas e os gestores. Como sugestão para futuras pesquisas, propõem-se a inclusão do trade turístico, a fim de

comparar as visões de mais esse grupo de agentes tão importantes para o planejamento e para a efetivação do turismo de forma sustentável.

Espera-se que a presente pesquisa possa contribuir para uma maior reflexão acerca do planejamento turístico sustentável e integrado na zona costeira, e que possa fomentar novos questionamentos e discussões acerca desta temática, a fim de embasar a proposição de políticas públicas integradas voltadas para o turismo nos âmbitos locais, regionais, nacionais e até internacionais.

REFERÊNCIAS

- AB'SABER, A. N. Províncias geológicas e domínios morfoclimáticos no Brasil. **Geomorfologia**, São Paulo, USP, 1969.
- ADAMS, W. M. **The Future of Sustainability: Re-Thinking Environment and Development in the Twenty-First Century**. Gland, Switzerland: World Conservation Union, 2006.
- ANDER-EGG, E. **Introducción a las técnicas de investigación social: para trabajadores sociales**. 7. ed. Buenos Aires: Humanitas, 1978.
- ARAÚJO, C. P. Da Embratur à Política Nacional de Turismo. **Revista PósFAUUSP**, São Paulo, v. 19, n. 31, p. 146-163, ago. 2012. Disponível em: <https://doi.org/10.11606/issn.2317-2762.v19i31p146-163>. Acesso em 20 mar. 2022.
- ARAÚJO, M. V. ; FREIRE, G. S. S. Análise ambiental da área estuarina do Rio Acaraú – Ceará. **Revista de Geologia**, Fortaleza, v. 20, n. 2, p. 205-218, 2007.
- ARAÚJO, C. M.; TASCHNER, G. Turismo e políticas públicas no Brasil. In: BENI, M. C. (Org.). **Turismo: planejamento estratégico e capacidade de gestão: desenvolvimento regional, rede de produção e clusters**. Barueri, SP: Manole, 2011. p. 3 -27.
- ARAÚJO, R. J. da R. O nordeste turístico e a rota das emoções na integração de destinos do Ceará, Piauí e Maranhão. **Dissertação**. Mestrado Profissional em Gestão de negócios turísticos. Universidade Estadual do Ceará, 2018.
- ARAÚJO, L. L. B. Turismo Regional no Litoral do Nordeste Brasileiro. **Tese**. Programa de Pós-graduação em Geografia. Universidade Federal do Ceará, 2018.
- ARCHER, B.; COOPER, C. Os impactos positivos e negativos do turismo. In: THEOBALD, William F. (org.). **Turismo Global**. 2. ed. Traduzido por: Ana Maria Capovilla; Maria Cristina Guimarães Cupertino e João Ricardo Barros Penteado. São Paulo: SENAC, 2002. Tradução de: Global Tourism.
- ARRUDA, M. G. C. de. Parque Nacional de Jericoacoara: Zoneamento ambiental para o plano de manejo. **Dissertação de Mestrado**. Universidade Federal do Ceará. Departamento de Geografia. Fortaleza, 2007.
- ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS (ABNT). **NBR ISO 14001**. Sistemas de gestão ambiental – especificação e diretrizes para uso. Rio de Janeiro, 2015.
- BAHIA, E. T. *et al.* Histórico e análise das políticas públicas de turismo no Brasil: estudo de Caso Minas Gerais”. In: **Anais do VI Encontro Nacional de Turismo com Base Local**. Curitiba, 2004.
- BAÑON GOMIS, A. J. et al. Rethinking the Concept of Sustainability. **Business and Society Review**, v. 116, n. 2, p. 171-91, 2011.
- BARBOSA, G. S.; DRACH, P. R.; CORBELLA, O. D. A Conceptual Review of the Terms Sustainable Development and Sustainability. **International Journal of Social Sciences**, v. III, n. 2, 2014.

BARBOSA, L. M.; CORIOLANO, L. N. M. T. Políticas territoriais de turismo no nordeste: o prodetur como estratégia socioeconômica. **Geosaberes**, Fortaleza, v. 6, número especial (3), p. 255 - 277, Fevereiro, 2016.

BARBOSA, Y. M. **História das viagens e do turismo**. São Paulo: Aeph, 2002.

BARRETO, M. **Planejamento e organização do turismo**. Campinas: Papirus, 1991.

BARRETTO, M., BURGOS, R., FRENKEL, D. **Turismo, políticas públicas e relações internacionais**. Papirus Editora, 2003.

BARTER, N.; RUSSELL, S. Sustainable Development: 1987 to 2012 – Don't Be Naive, it's not about the Environment. In: **11th australasian conference on social and environmental accounting research (a-csear). Proceedings...** University of Wollongong, 2012. p. 1-18.

BARTHOLO JUNIOR, R; DELMARO, M; BADIN, L (Orgs). **Turismo e sustentabilidade no Estado do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Garamond, 2005.

BELTRÃO, O. di. **Turismo: a indústria do século XXI**. Osasco: Novo Século, 2001.

BENI, M. C. **Como certificar o turismo sustentável?** Revista Espaço Acadêmico. Ano IV, nº 37, Junho/2004.

BENI, M. C. Saturação e rejeição ao turismo nas destinações turísticas. **Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo**. Vol.14, n.2, São Paulo, May/Aug.,2020.

BENI, M.C. **Política e estratégia de desenvolvimento regional: planejamento integrado e sustentável do turismo**. Turismo em Análise, 10(1), p.7-17, 1999.

BID. Banco Interamericano de Desenvolvimento. **Turismo em Alta**. Disponível em: <https://www.iadb.org/pt/noticias/artigos/2011-11-01/prodetur-no-brasil%2C9505.html>. Acesso em: 02 de maio 2022.

BLEWITT, J. **Understanding sustainable development**. London: Earthscan, 2008.

BRANDÃO, R. L. **Diagnóstico Geoambiental e os principais problemas de ocupação do meio físico da região metropolitana de Fortaleza**. Fortaleza, CPRM, 1995.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988.

BRASIL. Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000; Decreto nº 4.340, de 22 de agosto de 2002. **Sistema Nacional de Unidade de Conservação da Natureza – SNUC**: 3. ed. aum. Brasília: MMA/SBF, 2003.52p.

BRASIL. Ministério da Integração. **Plano de Desenvolvimento Sustentável da Região Turística do Meio-Norte**. Brasília, 2012.

BRASIL. Ministério das Minas e Energia. Departamento Nacional de Produção Mineral. **Projeto Radam** Folha Sa. 23 São Luís e parte da folha SA.24 Fortaleza; geologia, geomorfologia, solos, vegetação e uso potencial da terra. Rio de Janeiro. 1v (Levantamento de Recursos Naturais, 3) 1973.

BRASIL. Ministério do Turismo; ABETA, Associação Brasileira das Empresas de Ecoturismo e Turismo de Aventura. **Diagnóstico do Turismo de Aventura no Brasil**. Série Aventura Segura. Brasília: Ministério do Turismo, 2009.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Segmentação do Turismo**: Marcos Conceituais. Brasília: Ministério do Turismo, 2006.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Turismo de aventura**: Orientações Básicas. Brasília: Ministério do Turismo, 2010b.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Plano Nacional do Turismo**: diretrizes, metas e programas 2003-2007. Brasília, 2003.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Sol e Praia: orientações básicas**. 2.ed. Brasília: Ministério do Turismo, 2010a.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Turismo Náutico**: orientações básicas. / Ministério do Turismo, Secretaria Nacional de Políticas de Turismo, Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico, Coordenação Geral de Segmentação. –3. ed.– Brasília: Ministério do Turismo, 2010c.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Turismo náutico**: orientações básicas. 2 ed. Brasília: Ministério do Turismo, 2008.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Programa de Regionalização do Turismo - Roteiros do Brasil: Ação Municipal para a Regionalização do Turismo**. Secretaria Nacional de Políticas de Turismo. Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico. Coordenação Geral de Regionalização, Brasília, 2007.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Plano Estratégico de Desenvolvimento do Turismo Regional da Rota das Emoções**, Produto V, São Paulo, 2014.

BRUNDTLAND, G. **Our common future**, 1987.

BUNGE, M. **Epistemologia**: curso de atualização. São Paulo: T. A. Queiroz. EDUSP, 1980.

BUNGE, M. **La investigación científica**: su estrategia y su filosofía. 5. ed. Barcelona: Ariel, 1976.

CABRAL, L. R. J. S.; VALLADARES, G. S.; PEREIRA, M. G.; PINHEIRO JÚNIOR, C. R.; LIMA, A. M.; FROTA, J. C. O.; AMORIM, J. V. A. Classificação dos solos da Planície do Delta do Parnaíba, PI. **Revista Brasileira de Geografia Física**. v.12, n.04, 2019.

CALDAS, R. W. (coord.). **Políticas Públicas**: conceitos e práticas. Belo Horizonte: Sebrae/MG, 2008. Disponível em: <https://docplayer.com.br/327810-Politicass-publicas-conceitos-e-praticas.html>. Acesso em: 28 maio 2022.

CANDIOTTO, L. Z. P. e BONETTI, L. A. Trajetórias das políticas públicas de turismo no Brasil. **Revista Turismo e Desarrollo Local – Turydes**, vol.8, n.19, dezembro, 2015.

CARVALHO, A. M.; MAIA, L. P.; DOMINGUEZ, J. M. L. Caracterização do processo de migração das dunas de Flexeiras, Baleia, Paracuru e Jericoacoara, costa noroeste do Ceará. **Arquivos de Ciências do Mar**, v.1, p.44-52, 2006.

CARVALHO, G. **A magia dos Lençóis Maranhenses: uma contribuição para o turismo sustentável**. 2004. Monografia de Especialização para Professores e Pesquisadores de Turismo e Hospitalidade. Universidade de Brasília, 2004.

CARVALHO, J. C. de A. **Desenvolvimento Sustentável e Turismo: o caso dos Lençóis Maranhenses**. Dissertação de Mestrado Acadêmico em Administração de empresas. Fundação Getúlio Vargas, 2005.

CARVALHO, R. C. **Turismo nos Lençóis Maranhenses: estudo das representações sociais de atores sobre a situação atual e futura do turismo nos municípios de Barreirinhas e Santo Amaro do Maranhão – MA**. Tese (Doutorado). 2007. Centro de Desenvolvimento Sustentável, Universidade de Brasília, 2007.

CASASOLA, L. **Turismo e ambiente**. Tradução de Waldelina Rezende. São Paulo: Roca, 2003.

CASTILHO, Cláudio, J. M. Turismo: uma prática sócio-espacial que se redefine e uma nova perspectiva da análise do espaço geográfico. **Revista Geografia: Recife: UFPE-DCG/NAPA**, Vol.15, n. 01, jan/dez, 1999.

CAVALCANTI, K. B. e HORA, A. S. S. da. **Turismo em Análise**, São Paulo, 13 (2):54-73 nov, 2002.

CEBALLOS-LASCURAIN, H. Introdução: O ecoturismo como um fenômeno mundial. In: LINDBERG, K.; HAWKINS (Org). **Ecoturismo um guia para planejamento e gestão**. Tradução de Leila Cristina de M. Darin; revisão técnica de Oliver Hillel. 5 ed. São Paulo: SENAC – São Paulo, 2005, p. 23-30.

CEBALLOS-LASCURÁIN. H. Tourism, ecoturismo and protected áreas: the state of nature-based tourism around the world and guidelines for its development. **Gland**, Switzerland e Cambridge: ICCN,1996. n°17, 1996, p. 13-14.

CEMBRANEL, P. Teoria da complexidade e racionalidade ambiental: um estudo bibliométrico acerca dos estudos de Leff e Morin. **Ciências Sociais Unisinos**, São Leopoldo, Vol. 51, N. 2, p. 144-151, mai/ago 2015.

CERVO, A. L. e BERVIAN, P. A. **Metodologia científica**. 4ed. São Paulo: Makron Books, 1996.

CHAUÍ, M. **Convite à Filosofia**. Ed. Ática, São Paulo, 2000.

CIRM. Comissão interministerial para os recursos do mar. **Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro II**. 23 de dezembro de 1997.

CNTur e SEBRAE. **Perfil do turista e dos segmentos de oferta**. Cntur e Sebrae, 2012.

COELHO, M. C. N. Impactos Ambientais em áreas urbanas: teorias, conceitos e métodos de pesquisa. In: GUERRA, A.J.T.; CUNHA, S. B. (Org.) **Impactos ambientais urbanos no Brasil**. Rio de Janeiro: Bertrand, 2001.

COMISSÃO MUNDIAL PARA O MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO. **Nosso futuro comum**. Rio de Janeiro: FGV, 1988.

CONAMA, **Resolução CONAMA nº 001**, de 23 de janeiro de 1986, publicada no DOU, de 17 de fevereiro de 1986, Seção 1, p. 2548-2549.

CONAMA, **Resolução CONAMA nº 306**, de 5 de julho de 2002 Publicada no DOU no 138, de 19 de julho de 2002, Seção 1, páginas 75-76.

CORIOLOANO, L.N.M.T. **Turismo e meio ambiente**: interfaces e perspectivas. In: O turismo e a relação sociedade-natureza: realidades, conflitos e resistências. Fortaleza: Ed. UECE, 2007.

CORIOLOANO, L.N.M.T. **Turismo**: Prática social de apropriação e de dominação de territórios. In: DE LEMOS, A.I.G, ARROYO, M e SILVEIRA, M. L. (orgs.) América Latina: cidade, campo e turismo. Buenos Aires. 1ª edição: Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales - CLACSO: São Paulo: Universidade de São Paulo, 2006.

COSTA, V. R. M., BEZERRA, D. da S., GUTERRES, C. E., COELHO, A. da C., SANTOS, A. L. S. dos, SOUSA, A. da S. **Simulação de movimentação de dunas na zona costeira do parque nacional dos lençóis maranhenses**. XVII Simpósio Brasileiro de Geografia Física Aplicada. Unicamp. Campinas, São Paulo, 2017.

CRUZ, M. R. de C. **Políticas de Turismo e Território**. São Paulo: Contexto, 2000.

D'ANTONA, Á. de O. **O lugar do Parque Nacional no espaço das comunidades dos Lençóis Maranhenses**. Brasília: IBAMA, 2000.

DANTAS, E. W. C. et al. **Turismo e Imobiliário nas metrópoles**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2010.

DANTAS, E. W. C. Imaginário social nordestino e políticas de desenvolvimento do turismo no nordeste brasileiro. **Espaço e tempo** (GEOUSP), São Paulo, n. 22, p 09-30, 2007.

DANTAS, T. B. Decrescimento econômico: a natureza como limite do crescimento e o novo contexto da economia verde. In: **Sustentabilidade ambiental** [recurso eletrônico]: estudos jurídicos e sociais. CUNHA, Belinda Pereira da, AUGUSTIN, Sérgio (Orgs). Dados Eletrônicos - Caxias do Sul, RS: Educus, 2014.

DE LA TORRE, O. **El turismo-fenómeno social México**, Fondo de Cultura Económica, 1992.

DE PAULA, E. M. S.; SILVA, E. V. da.; GORAYEB, A. **Percepção Ambiental e dinâmica geocológica**: premissas para o planejamento e gestão ambiental. Revista Sociedade & Natureza, Uberlândia, v. 26, n. 3, p. 511 – 518. 2014.

DEL RIO, V. e OLIVEIRA, L. de. **Percepção Ambiental**: a experiência brasileira. 2ªed. São Paulo: Studio Nobel, 1999.

- DEMO, P. **Metodologia científica em ciências sociais**. São Paulo: Atlas, 2007.
- DIAS, R. **Introdução ao turismo**. São Paulo: Atlas, 2005.
- DIAS, R. **Planejamento Turístico**. São Paulo: Atlas, 2003.
- DIAS, R. **Turismo sustentável e meio ambiente**. São Paulo: Atlas, 2003.
- DIAS, R., MATOS, F. **Políticas Públicas: princípios, propósitos e processos**. São Paulo: Atlas, 2012.
- DINIZ, A. M.A. e BATELLA, W. B. **O Estado de Minas Gerais e suas regiões: um resgate histórico das principais propostas oficiais de regionalização**. In Sociedade e Natureza, Uberlândia, 17 (33), p. 59-77, 2005.
- DRUMMOND, J. A. A História Ambiental e o choque das civilizações. In **Ambiente e Sociedade**, Ano III, n5, 2ª Semestre, 1999.
- DURKHEIM, E. **Educação e Sociologia**. Lisboa: Edições 70, 2009.
- EAGLES, P.J. **Trends in park tourism: economics, finance and management**. Journal of Sustainable Tourism, 10(2), 132-153, 2002.
- EMERTON, L., BISHOP, J., e THOMAS, L. Sustainable financing of protected areas: A global review of challenges and options. IUCN, 2006.
- EMIDIO, T. **Meio Ambiente e Paisagem**. SENAC. São Paulo. 2006.
- ESTEVA, G. Desenvolvimento. In: SACHS, Wolfgang (editor). **Dicionário do desenvolvimento: guia para o conhecimento como poder**. Trad. Vera Lúcia M JOSCELYNE, Susana de GYALOKAY e Jaime E. CLASEN. Petrópolis, RJ: Vozes, 2000. p. 59-83.
- FAGGIONATO, S. **Percepção ambiental**. 2009. Disponível em: <<http://educar.sc.usp.br>>. Acesso em: 22 mar. 2018.
- FERNANDES, R. S.; et. al. **Uso da Percepção Ambiental como Instrumento de Gestão em Aplicações ligadas às Áreas Educacional, Social e Ambiental**. Texto. Disponível em: http://www.redeceas.esalq.usp.br/noticias/Percepcao_Ambiental.pdf. Acesso em: 18 dez. 2018.
- FERRARA, L. D'Alessio. **Olhar periférico: informação, linguagem, percepção ambiental**. São Paulo: Edusp, 1993.
- FERRARI, A. T. **Metodologia da ciência**, 2. ed. Rio de Janeiro: Kennedy, 1974.
- FLORENZANO, Tereza Gallotti. Sensoriamento Remoto para Geomorfologia. In. FLORENZANO, Tereza Gallotti (org). **Geomorfologia: conceitos e tecnologias atuais**. São Paulo: Oficina de Textos, 2008.
- FLORIANI, D. **Conhecimento, meio ambiente & globalização**. 1ª ed., Curitiba, Juruá, 2004.

FOICINHA, J. R. S e RODRIGUES, E. M. Análise multitemporal da cobertura vegetal do município de barreirinhas-ma utilizando técnicas de sensoriamento remoto e sistema de informação geográfica. In: X Simpósio Brasileiro de Geografia Física Aplicada, 2003, Rio de Janeiro. Disponível em: <http://www.cibergeo.org/XSBGFA/eixo3/3.4/317/317.htm> acesso em 08 abril 2019.

FONTELES, J. O. **Turismo e impactos socioambientais**. São Paulo, Aleph, 2004.

FONTELES, J. O. e SILVA, A. J. C. da (orgs). **Parque Nacional de Jericoacoara: planejamento participativo 2004-2006**. Fortaleza: IBAMA, 2006.

FREIRE, G. S. S.; CAVALCANTI, V. M. M. **A cobertura sedimentar Quaternária da Plataforma Continental do Estado do Ceará**. Fortaleza: DNPM 10º Distrito/UFC. Dep. Geol. Lab. de Geol. Mar. Apl., 1998.

FRIEDERICKSON, H.G.; SMITH, K.B. **The public administration theory primer**. Cambridge, Perseus Books Group, 2003.

FUNDAÇÃO DE APOIO E DESENVOLVIMENTO DA UNIVERSIDADE FEDERAL DO MARANHÃO. Departamento de Oceanografia e Limnologia. Laboratório de hidrobiologia. Núcleo Geoambiental. **Zoneamento Costeiro do Estado do Maranhão**. São Luís, 2003.

GALENO, L.S. RESEX Delta do Parnaíba (PI-MA) nos rumos do turismo de base comunitária. **VI Colóquio Internacional Povos e Comunidades Tradicionais**, Anais. Montes Claros, MG, Setembro/2019.

GALLIANO, A. G. **O método científico – teoria e prática**. S.Paulo: Harbra, 1986.

GALVÃO, A. G. **Jericoacoara sonhada**. São Paulo: Annablume, 1995.

GASTÃO, F. G. da C. **Caracterização dos lençóis maranhenses e dunas inativas (fósseis): implicações paleoambientais**. 2010. 96 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Marinhas Tropicais) - Instituto de Ciências do Mar, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2010.

GIRÃO, Raimundo. **Pequena História do Ceará**. 4ª Ed. Fortaleza: Edições Universidade Federal do Ceará. 1984.

GODOY, A. S. Pesquisa Qualitativa: tipos fundamentais. **Revista de Administração de Empresas**. São Paulo: RAE, v. 35, p. 20-29, maio/jun. 1995.

GONÇALVES, C. W. P. **Os (Des) Caminhos do Meio Ambiente**. São Paulo: Ed. Contexto, 1998.

GONÇALVES, J. C. Homem-natureza: uma relação conflitante ao longo da história. **Saber acadêmico**, n 6 - Dez. 2008.

GONÇALVES, R. A.; SANTOS, J.H.S.; CASTRO, J.W.C. de.; SANTOS, N. F. B. dos. O papel da dinâmica costeira no controle dos campos de dunas eólicas do setor leste da planície costeira do Maranhão-BR-Lençóis Maranhenses. In: CONGRESSO DA ABEQUA, Guarapari. **Anais Eletrônicos...**, Guarapari: ABEQUA, 2005.

GUIA DO TURISMO BRASIL. Barreirinhas – MA. Disponível em: <https://www.guiadoturismobrasil.com/cidade/MA/413/barreirinhas> acesso em 30 mar. 2019.

FERRARO, P.J.;MERLIN, H. **Quantifying causal mechanisms to determine how protected areas affect poverty through changes in ecosystem services and infrastructure.** Proceedings of the National Academy of Sciences, Vol 111, pp. 4332-4337, 2014.

FGV PROJETOS. **Impacto socioeconômicos do Covid-19:** propostas para o turismo brasileiro, 2020.

HAESBAERT, R. **Região, diversidade territorial e globalização.** GEOgraphia (UFF), Niterói, v. 1, n.1, p. 15-39, 1999.

HAESBAERT, R. **Regional-global:** dilemas da Região e da Regionalização na Geografia Contemporânea. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

HALL, C. M. **Planejamento do Turismo:** política, processos e relacionamentos. 2. ed. São Paulo: Contexto, 2004.

HALL, C. M.; JENKINS, J. **Tourism and Public Policy.** In LEW, A. A.; HALL, C. M.; WILLIAMS, A. M. A Companion to Tourism. Blackwell Publishing: 2004.

HAUFF, S. N.; MILANO, M. S. 2002. **Considerações sobre o uso de recursos naturais no entorno e em seis parques brasileiros.** In: III Congresso Brasileiro de Unidades de conservação. Anais... Fortaleza, Rede Pro UCs, Fundação o Boticário de Proteção à Natureza, Associação Caatinga, v. 1, p. 316-326

HISTÓRIA DE PARNAÍBA. Disponível em <http://deltarioparnaiba.com.br/delta-parnaiba-historia/> acesso em: 11 mar. 2019.

HOEFEL, F. G. **Morfodinâmica de praias arenosas oceânicas:** uma revisão bibliográfica. FACIMAR, Editora da UNIVALI, Itajaí, 1998.

HRDLICKA, Hermann. Et al. Panorama do turismo náutico de lazer. In: TRIGO, Luiz Gonzaga Godoi (org.). **Análises regionais e globais do turismo brasileiro.** São Paulo: Roca, 2005.

ICMBio <https://www.icmbio.gov.br/parnalencoismaranhenses/galeria-de-imagens/category/1-geral.html> acesso em 9 de outubro de 2020.

ICMBio. **Caracterização da unidade e temas complementares:** Reserva Extrativista Marinha do Delta do Parnaíba. Brasília, 2009.

ICMBio. INSTITUTO DE CONSERVAÇÃO DA BIODIVERSIDADE. **Lavamento do Perfil das Famílias da Resex do Delta do Parnaíba.** Brasília. 2015.

INAGRO, Instituto de Agronegócios do Maranhão. **Plano de Desenvolvimento do Assentamento Lagoas** – Barreirinhas/MA. Disponível em: Acesso em: 30 mar. 2008.

INFRAERO. **Características Estruturais do Aeroporto de Parnaíba.** Disponível em: <http://www4.infraero.gov.br/aeroportos/aeroporto-internacional-de-parnaiba-prefeito-dr-joao-silva-filho/sobre-o-aeroporto/caracteristicas/> acesso em 11 mar. 2019.

INSTITUTO CHICO MENDES DE CONSERVAÇÃO DA BIODIVERSIDADE. **Parque Nacional de Jericoacoara**. Disponível em: <<http://www.icmbio.gov.br/portal/visitacao1/unidades-abertas-a-visitacao/190-parque-nacional-de-jericoacoara.html>>. Acesso em: 11 mar. 2019.

INSTITUTO CHICO MENDES DE CONSERVAÇÃO DA NATUREZA. **Monitoramento da visitação em Unidades de conservação Federais**: Resultados de 2019 e breve panorama histórico. Brasília, Maio de 2020. Disponível em: https://www.icmbio.gov.br/portal/images/stories/comunicacao/publicacoes/monitoramento_visitacao_em_ucs_federais_resultados_2019_breve_panorama_historico.pdf. Acesso em 20 out. 2020.

INSTITUTO CHICO MENDES DE CONSERVAÇÃO DA NATUREZA. **Plano de Manejo do Parque Nacional de Jericoacoara**: Análise da Região Unidade de Conservação. Disponível em: <http://www.icmbio.gov.br/portal/unidadesdeconservacao/biomas-brasileiros/marinho/unidades-de-conservacao-marinho/2261-parna-de-jericoacoara> acesso em 3 abril 2019.

IPECE. **Perfil Básico Municipal de Jijoca de Jericoacoara**, 2017.

IUCN – **International Union for Conservation of Nature. Guidelines for protected areas**: management categories. Gland: International Union for Conservation of Nature – IUCN, World Conservation Monitoring Centre – WCMC, 1994.

JODELET, D. **Las Representaciones sociales del medio ambiente**. Colección Monografías Psico/Socio/Ambientales, 9, 29-44, 1996.

KUPSTAS, M. (org). **Ecologia em debate**. Editora Moderna. São Paulo, 1997.

LAGE, B.; MILONE, P. Impactos socioeconômicos globais do turismo. **Revista de Administração**, São Paulo, v. 33, n.4, p. 30-44, 1998.

LAGOA DO PORTINHO. MARANHÃO. **Atlas do Maranhão**. Rio de Janeiro, IBGE. 1984.

LANZARINI, R.; BARRETTO, M. Políticas públicas no Brasil para um turismo responsável. **Turismo: Visão e Ação**, 16(1), 185-215, 2014.

LEFF, E. **Saber Ambiental**: sustentabilidade, racionalidade, complexidade, poder. Tradução de Lúcia Mathilde Endlich Orth – Petrópolis, RJ: Vozes, 5ª edição, 2007.

LEFF, E. **Epistemologia ambiental**. São Paulo: Cortez, 2002.

LENCIONI, S. Região e geografia: a noção de região no pensamento geográfico. CARLOS, A. F. A. **Novos caminhos da geografia**. 5ed. São Paulo: Contexto, 2005.

LIMA, Luiz Cruz; DA SILVA, Ângela Maria Falcão. **O local globalizado pelo turismo**: Jeri e Canoa no final do século XX. Gráfica e Editora LCR, 2004.

LIMA-E-SILVA. P.P. et al. **Dicionário Brasileiro de Ciências Ambientais**. 2 ed. Rio de Janeiro: Thex Ed., 2002.

MACEDO, R. L. G. **Percepção e conscientização ambiental**. Lavras, MG: Editora UFLA/FAEPE, 2000.

MACHADO, P. A. L. **Direito ambiental brasileiro**. 10 ed. São Paulo: Malheiros, 2002. p.834

MARANHÃO. **Zoneamento Costeiro do Estado do Maranhão**. Fundação Sôsândrade de Apoio e Desenvolvimento da Universidade Federal do Maranhão. /IICA/ GEAGRO/LABOHIDRO. 242p. 2003.

MARCONI, M. de A e LAKATOS, E. M. **Fundamentos de metodologia científica**. 5ed. São Paulo: Atlas, 2003.

MARINHO, A. **As diferentes interfaces da aventura na natureza**: reflexões sobre a sociabilidade na vida contemporânea. Tese (Doutorado em Educação Física) – Faculdade de Educação Física. Universidade Estadual de Campinas, Campinas (SP), 2006

MATOS, F. O. A regionalização brasileira na primeira metade do século XX. **Sociedade & Natureza**, v.31, 14 de março de 2019. Disponível em: <https://doi.org/10.14393/SN-v31n1-2019-46576> acesso em 11 de janeiro de 2020.

MATOS, F. O. **Formação e limites regionais do Plano de Desenvolvimento Sustentável da região turística do Meio-norte**. Tese de doutorado. Doutorado em Geografia. Universidade Federal do Ceará, 2013.

MATTOS, F. F.; IRVING, M. A. Delta do Parnaíba nos rumos do ecoturismo: um olhar a partir da com unidade local. **Caderno Virtual de Turismo**, v. 3, n. 4, 2003.

MAXIMIANO, A. C. A. **A introdução à administração**. 7ª ed. São Paulo: Atlas, 2004.

MEDEIROS, F. **Considerações Gerais sobre o planejamento turístico regional**. In: REIS, F. (org.) Turismo uma perspectiva regional. Taubaté: Cabral, 2003.

MEIRELES, A. J. A. Morfologia litoral y sistema evolutivo de la llanura costera de Ceará, Nordeste de Brasil. Tese de Doutorado. Universidad de Barcelona, Barcelona, Espanha, 2001.

MENDONÇA, F. de A. **Geografia e Meio Ambiente**. São Paulo: Contexto, 2002.

MENDONÇA, R. **Conservar e criar**: natureza, cultura e complexidade. Editora Senac São Paulo. São Paulo, 2005.

MERLEAU-PONTY, M. **Fenomenologia da percepção**. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

MILANO, M. S. **Parques e reservas**: uma análise da política brasileira de unidades de conservação. Revista Floresta e Ambiente, Rio de Janeiro, v.VIII, p.04-09, 2001.

MILLER, G. T. **Ciência ambiental**. Tradução All Tasks. São Paulo. Thomson, 2007.

MINAYO, M. C. S. **O desafio do conhecimento**: pesquisa qualitativa em saúde. São Paulo: Hucitec/ABRASCO, 1992.

MINERAL ENGENHARIA. **Estudo de impacto ambiental do complexo eólico delta.** Ômega Energia, Volume I, 2014.

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE. **Avaliação e Identificação de Áreas e Ações Prioritárias para a Conservação, Utilização Sustentável e Repartição dos Benefícios da Biodiversidade nos Biomas Brasileiros.** Brasília: MMA/SBF, 2002. p.269.

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE. Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis. MMA/IBAMA. **Plano de Manejo do Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses.** São Luís, MA. 499p. 2003.

MOFFATT, I. Environmental space, material flow analysis and ecological footprinting. In: ATKINSON, G.D.; DIETZ, S.; NEUMAYER, E. (Eds.). **Handbook of Sustainable Development.** Cheltenham and Northampton: Edward Elgar Publishing, 2007. p. 319-344.

MOLDAN, B. et al. How to understand and measure environmental sustainability: Indicators and targets. **Ecological Indicators**, v. 17, p. 4-13, 2012.

MOLINA, S., RODRIGUEZ, S. **Planejamento integral do turismo: um enfoque para a América Latina.** Bauru: Edusc, 2001.

MONTEJANO, J. M. **Estrutura do mercado turístico.** 2. ed. São Paulo, Roca, 2001.

MOORE, A. e ORMAZÁBAL, C. **Manual de planificación de sistemas nacionales de áreas silvestres protegidas en América Latina: metodología y recomendaciones.** Santiago, Chile: Oficina regional de la FAO para América Latina y el Caribe, 1988.

MORAES, A. C. R. **Contribuições para a gestão da zona costeira do Brasil: elementos para uma geografia do litoral brasileiro.** São Paulo: Annablume, 2007.

MOREIRA, A. C. M. L. **Conceitos de ambiente e de impacto ambiental aplicáveis ao meio urbano.** Estrato de Tese de Doutorado intitulada Megaprojetos & Ambiente Urbano: metodologia para elaboração do Relatório de Impacto de Vizinhança, apresentada a FAU-USP em 1997. Disponível em: http://lproweb.procempa.com.br/pmpa/prefpoa/spm/usu_doc/moreira6-conceito_impacto_urbano.pdf. Acesso em: 15 de outubro 2019.

MORIN, E. **O método: o conhecimento do conhecimento.** Lisboa: Europa-América, 1986.

MOSCOVICI, Serge. **Representações sociais: investigações em psicologia social.** 3.ed. Petrópolis: Vozes, 2005.

MOSER, G.; RATIU, E.; VANSSAY, B. **Pensar en el agua: representaciones sociales, ideologías y prácticas: un modelo de las relaciones con el agua en diferentes contextos societales.** Trayectorias, 7(18), 79-91.2005.

MOURA, M. R. **Processos costeiros e evolução da ocupação das praias do litoral oeste de Aquiraz,** Ceará entre 1970-2008. Dissertação de Mestrado (UECE), Fortaleza, 2009.

NUSDEO, F. **Curso de Economia: introdução ao direito econômico.** 4. ed. São Paulo, Revista dos Tribunais, 2005.

OHMANN, G.; PANOSSO NETTO, A. **Teoria do Turismo**: conceitos, modelos e sistemas. São Paulo: Aleph, 2008.

OLIVA, A. **Filosofia da ciência**. Coleção primeiros passos. Rio de Janeiro: Zahar, 2010.

OLIVEIRA, A. M. S. de. Relação Homem/Natureza no Modo de Produção Capitalista. In Scripta Nova. **Revista Electrónica de Geografía Y Ciencias Sociales**. Vol. VI, n. 119 (18), Agosto de 2002.

OLIVEIRA, A. P. **Turismo e desenvolvimento**: planejamento e organização. São Paulo: Atlas, 2002.

OLIVEIRA, R. C. de. **Ambiente Costeiro**: Fragilidades e impactos relacionados à ação antrópica: o cenário da baixada santista no estado de São Paulo, Brasil. Disponível em: <http://www.observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal12/Procesosambientales/Impactoambiental/59.pdf> acesso em 02 abr. 2019.

OLIVEIRA, G. B. de. **Uma discussão sobre o conceito de desenvolvimento**. Revista FAE. Curitiba, v.5, n 2, p. 37- 48, maio/ago, 2002.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TURISMO. Organização Mundial do Turismo. **Guia de Desenvolvimento do Turismo Sustentável**. Trad. Sandra Netz. Porto Alegre: Bookman, 2003.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TURISMO. **Guia de Desenvolvimento do turismo sustentável**. Porto Alegre: Bookman, 2003a.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TURISMO. **Introdução ao Turismo**. São Paulo: Roca, 2001.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TURISMO. **Turismo internacional**: uma perspectiva global. Porto Alegre: Bookman, 2003b.

PACHECO, É.; SILVA, H. P. **Compromisso Epistemológico do Conceito de Percepção Ambiental**. Rio de Janeiro, Departamento de Antropologia, Museu Nacional e Programa EICOS/UFRJ, 2007.

PAIVA, M. G. M. V. Análise do Programa de Desenvolvimento do Turismo do Nordeste (Prodetur/NE) na perspectiva do planejamento estratégico. **Revista de Administração Pública- RAP**. Rio de Janeiro. 44(2): 197-213, Março-Abril, 2010.

PALOMEQUE, F. L. El turismo em El desarrollo local y regional. Aportaciones conceptuais. IN BENEDICTO, J. L.Luzón e SPINOLA, N. D. **Deserrollo Regional**. Barcelona, Xarxa, Tematica madamertica, 2001.

PEREIRA, S. **Voucher digital contribui para desenvolvimento do turismo nos Lençóis Maranhenses**. G1 Maranhão. TV Mirante. Disponível em: <https://g1.globo.com/ma/maranhao/noticia/2019/01/04/voucher-digital-contribui-para-desenvolvimento-do-turismo-nos-lencois-maranhenses.ghtml>. Acesso em: 04 jun. 2019.

PINHEIRO FILHO, F. A noção de representação em Durkheim. **Lua Nova**, n. 61, p. 139-155. 2004. Disponível em: <https://www.scielo.br/pdf/ln/n61/a08n61>. Acesso em: 31 ago. 2020.

PINHO, T.R.R.; DANTAS, E.W.C.; SANTOS, J.O. Turismo e sustentabilidade em comunidades costeiras: reflexões sobre mudanças socioambientais em Jericoacoara (CE) e Barreirinhas (MA). **Revista Brasileira de Ecoturismo**, São Paulo, v.12, n.4, ago/out 2019, pp.531-562.

PIRES, P. S. A Paisagem Litorânea de Santa Catarina como Recurso Turístico. In: YAZIGI, E., CARLOS, A. F. A. & CRUZ, R. C. A.. (Org.). **Turismo, espaço, paisagem e cultura**. São Paulo: HUCITEC, 2002, p. 161-177.

PLANO MUNICIPAL DE SANEAMENTO BÁSICO DE JERICOACOARA. Prefeitura de Jijoca de Jericoacoara, 2014.

PORTO DAS BARCAS PARNAÍBA. Disponível em <http://deltarioparnaiba.com.br/porto-das-barcas-parnaiba/> acesso em: 11 mar 2019.

PREFEITURA MUNICIPAL DE JIJOCA DE JERICOACOARA. Pontos turísticos de Jericoacoara. Disponível em: <https://www.jijocadejericoacoara.ce.gov.br/pontosturisticos.php> >. Acesso em: 11 mar. 2019

RABAHY, W. de A. **Fundamentos econométricos e estudos econômicos no Planejamento turístico**. São Paulo: Esc Comunic & Artes, 1988.

RADAMBRASIL. SA.23 São Luís: **Geologia, geomorfologia, pedologia, vegetação e uso potencial da terra**. Ministério das Minas e Energia. Levantamento de Recursos Naturais v. 25. Rio de Janeiro. 1973.

RAMOS, E. C. **O processo de constituição das concepções de natureza**: uma contribuição para o debate na Educação Ambiental. *Revista Ambiente e Educação*: 2010. Vol.15, p.67-91.

REIGOTA, M. **Meio ambiente e representação social**. São Paulo: Cortez, 2007.

RIBEIRO, A.C.T. Lugares dos saberes: diálogos abertos. In: BRANDÃO, M.A. **Milton Santos e o Brasil**. São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 2004.

RICHARD, Y. Integração regional, regionalização, regionalismo: as palavras e as coisas. **Revista franco-brasileira de geografia**. N. 20, 2014. Disponível em: <https://journals.openedition.org/confins/8939?lang=pt#:~:text=Assim%2C+a+regionaliza%C3%A7%C3%A3o+corresponde+a,+a+implementa%C3%A7%C3%A3o+de+pol%C3%ADticas+setoriais.> Acesso em agosto de 2020.

RODRIGUES, I. N. Desenvolvimento sustentável. In: **Direito, economia e meio ambiente** [recurso eletrônico]: olhares de diversos pesquisadores. RECH, Adir Ubaldo, BUTZKE, Alindo; GULLO, Maria Carolina (Orgs.). Dados eletrônicos. Caxias do Sul, RS: Educs, 2012.

RODRIGUEZ, J. M.M.; SILVA. E.V. da. **Educação Ambiental e Desenvolvimento Sustentável**: problemática, tendências e desafios. Fortaleza: Edições UFC, 2009.

RUSCHMANN, D. **Planejamento turístico**. In: ANSARAH, M. (Org.) **Turismo. Como aprender, como ensinar**. (Vol.2) São Paulo: Senac, 2001.

RUSCHMANN, D. V. de M. **Turismo e planejamento sustentável**: a proteção do meio ambiente. Campinas: Papirus Editora. 14ª edição, 2008. 195 p. (Coleção turismo). Disponível

em: <https://books.google.com.br/books?id=kvK5ujzbZdIC&printsec=frontcover&hl=pt-BR#v=onepage&q&f=false> . Acesso em 18 de novembro de 2019.

SACHS, I. **Caminhos para o desenvolvimento sustentável**. In: STROH, Paula Yone (Org.). Rio de Janeiro: Garamond, 2002.

SACHS, I. **Ecodesarrollo**: desarrollo sin destrucción. México: El Colegio de México, 1982.

SACHS, I. **Estratégias de transição para o século XXI**: desenvolvimento e meio ambiente. São Paulo: Studio Nobel/ Fundap, 1993.

SANTIAGO, C. M. C.; OLIVEIRA, G. A. de. NUNES, V. R.; MOURA FÉ, M. A. B. de.; NETO, A. F, da C.; MOURA, L. de S. **Desenvolvimento do turismo e os seus impactos na APA do Delta do Parnaíba**. X Simpósio de produção científica. UESPI, Piauí, 2014.

SANTOS, F.C.V.; LIMA, L.B.; NASCIMENTO, M.S.;BRAGA, S.S.; GUZZI, A. O Potencial do Birdwatching na Área de Proteção Ambiental do Delta do Parnaíba(Piauí, Brasil). **Revista Brasileira de Ecoturismo**, v. 12, n. 5, 7 de novembro de 2019.

SANTOS, J. de O. **Fragilidade e riscos socioambientais em Fortaleza-CE**. Imprensa Universitária, Fortaleza, 2016.

SANTOS, P. S. M. B. dos. **Guia prático de política educacional no Brasil**: ações, planos, programas e impactos. São Paulo: Cengage Learning, 2012.

SANTOS, J. H. S. dos.; CASTRO, J. W. A.; GONÇALVES, R. A. ; SANTOS, N. F. B. dos. Modelo evolutivo do sistema de dunas eólicas do setor leste do Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses – MA/Brasil. In: CONGRESSO DA ABEQUA, 10., 2005, Guarapari.

Disponível em:

http://www.abequa.org.br/trabalhos/0279_jorge_hamilton_s._santos_abequa1.pdf acesso em 08 abril 2019.

SANTOS, M. 1992: a descoberta da natureza. **Estudos Avançados**. 6 (14), 95-106, 1992.

SANTOS, M. T. **Fundamentos de Turismo e Hospitalidade**. Manaus: Centro de Educação Tecnológica do Amazonas, 2010.

SANTOS, N. F. B. dos. **Análise da cobertura vegetal do setor sudeste do Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses, Barreirinhas-MA, por geoprocessamento**. Rio de Janeiro: IGEO/PPGG/UFRJ. 110p. 2007. (Dissertação de Mestrado).

SARAVIA, E. **Política pública, política cultural, indústrias culturais e indústrias criativas**. In: Plano da Secretaria da Economia Criativa: políticas, diretrizes e ações, 2011 – 2014. Brasília, Ministério da Cultura, 2011.

SEAGER, T. P. The Sustainability Spectrum and the Sciences of Sustainability. **Business Strategy and the Environment**, v. 17, p. 444-53, 2008.

SILVA, A. M. da.; MOURA, E. M. **Metodologia do trabalho científico**. Fortaleza: IVA, 2000. 188p.

SILVA, E. R. DA. & SCHRAMM, F. R. **A questão ecológica: entre a ciência e a ideologia de uma época.** Cad. Saúde Pública, 13(3): 255-382, RJ. 1997.

SILVA, E. V. da. **Geocologia da Paisagem do Litoral Cearense:** uma abordagem ao nível regional e tipológico. Tese para professor titular, Centro de Ciências, UFC, 1998.

SILVA, G. T. da. **Percepções sócio-espaciais e de turismo em Paricatuba-Iranduba-Amazonas – Manaus:** UFAM, 2008. 115 f.; il. Dissertação (Mestrado em Ciências do Ambiente e Sustentabilidade na Amazônia) — Universidade Federal do Amazonas, 2008.

SILVA, M.C.L.; LIMA, S.S.; BRAGA, S.S.; MELO, R.S. Transformações na Rota turística do Delta do Parnaíba (PI/MA): percurso histórico. **Revista Brasileira de Ecoturismo**, São Paulo, v.13, n.4, nov2020-jan2021, pp. 689-707694.

SILVEIRA, A. P.; VASCONCELOS, F. P.; SALES, V. C. C. de; MOURA, F. M.; COSTA, A. B.; SANTOS, D. V. dos. **Análise da evolução sócio-temporal da duna do pôr do sol, Jericoacoara-Ceará-Brasil.** XVIII Simpósio Brasileiro de Geografia Aplicada. Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2019.

Site Brasil turismo <https://www.brasilturismo.com/ma/barreirinhas> acesso em 8 de outubro de 2020.

SMITH, A. **Desenvolvimento desigual.** Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil, 1988.

SMITH, V. **Anfitriones e invitados.** Antropología del Turismo. Madrid: Endymion, 1989.

SOARES, D. dos S.; GALENO, L. S.; ROS, J. P. da. O turismo na comunidade dos Tatus: conflitos socioambientais e percepção local. **Turismo: Estudos & Práticas (RTEP/UERN)**, Mossoró/RN, vol. 2, n. 2, p. 133-153, jul./dez. 2013.

SOULÉ, M. E. **Mente na biosfera;** mente da biosfera. In: WILSON, E. O. Biodiversidade, 1997.

SOUSA, R. dos S. **Planície Costeira do Estado do Piauí:** Mapeamento das unidades de paisagem, uso e cobertura da terra e vulnerabilidade ambiental. Dissertação de Mestrado. Universidade Federal do Piauí. 2015.

SOUZA, C. R.G., SOUZA FILHO, P.W.M., ESTEVES, L.S., VITAL, H., DILLEMBURG, S.R., PATCHINEELAM, S.M., ADDAD, J.E. Praias arenosas e erosão costeira. In: SOUZA, C.R. de G., SUGGIO, K., OLIVEIRA, A.M. dos S., OLIVEIRA, P. E. de. **Quaternário do Brasil.** Editora Holos, Ribeirão Preto, 2005, p. 130-152.

SOUZA, U. D. V. **Dinâmica da paisagem da área do povoado de Ponta do Mangue, Município de Barreirinhas – Maranhão.** São Luis. 2007.70f

SPANIOL, E.L.; RAMOS, I.; BUGLIONE, S.; DELFINO, D.; RAZERRA, M.E. Inserção social como categoria de análise socioeconômica: um estudo sobre administração pública e o setor imobiliário de Florianópolis. **Revista de Administração Pública**, 47(4):949-73. 2013.

SWARBOOKE, J. **Turismo sustentável:** conceitos e impacto ambiental. ALEPH. São Paulo: ALEPH, 2000.

TESSLER, M., e GOYA, S. Processos Costeiros Condicionantes do Litoral Brasileiro. **Revista Do Departamento De Geografia**, 17, USP, 2005, p.11-23.

THAPA, B. Introduction to the Special Issue. Special Issue on Managing Protected Areas: Global Perspectives, Volume I. **Journal of Park and Recreation Administration**. Vol 31, number 2, summer. Sagamore Publishing, 2013.

TORRES, J. J. M. **Teoria da complexidade: uma nova visão de mundo para a estratégia**. I EBEC-PUC/PR, Curitiba, 2005.

TRICART, J. **Ecodinâmica**. IBGE. Diretoria Técnica. Rio de Janeiro, 1977.

TUAN, Y.F. **Topofilia**: um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente. São Paulo: DIFEL. 1980.

TUDELA, F. Hacia una cultura de la sustentabilidad urbana. In: TUDELA, F. **Segundo Foro del Ajusco. El desarrollo sustentable y las metrópolis lationamericanas**. México: El Colegio de Mexico, PNUMA, OFPALC, 1996.

UNITED NATIONS SECRETARY AND GENERAL'S HIGH LEVEL PANEL ON GLOBAL SUSTAINABILITY. **Resilient People, Resilient Planet: a Future Worth Choosing**. New York: United Nations, 2012.

VERA, J. F., PALOMEQUE, F. L., MARCHENA, M. J., ATON, S. **Análisis territorial del turismo**: una nueva geografía del turismo. Barcelona: Ariel Editora, 1997.

VILELA, G. J. P.; COSTA, H. A. Políticas Públicas de Turismo: uma análise dos planos nacionais de turismo do Brasil (2003- 2022). **Revista Turismo em Análise – RTA**. São Paulo. USP, v. 31, n. 1, p. 115-132, jan./abr., 2020.

WCED - World Commission on Environment and Development. **Our Common Future**. Oxford: Oxford University Press, 1987.

WILLIAMS, A. M e MONTARI, A. Tourism's regions and spaces in a changing social framework. **Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie**, vol. 86, nº 1, p. 3-12, 1995.

YANN R. Integração regional, regionalização, regionalismo: as palavras e as coisas, **Confins [Online]**, 20 | 2014, posto online no dia 15 março 2014, consultado em 06 novembro 2019. URL : <http://journals.openedition.org/confins/8939> ; DOI : 10.4000/confins.8939

ZANELLA, M. E. **As características climáticas e os recursos hídricos do Estado do Ceará**. In: DA SILVA, J. B.; CAVALCANTE, T.C.; DANTAS, E. W. C. (org). Ceará: um novo olhar geográfico. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2005.

APÊNDICES

APÊNDICE A

Entrevista realizada com a articuladora do Escritório Regional Norte SEBRAE-CE, Suilany Teixeira em 21 de junho de 2021

01. Há quantos anos você trabalha com a Rota das Emoções?

Desde 2012. Atualmente sou gestora do projeto.

02. Como é feita a promoção da Rota das Emoções pelo SEBRAE atualmente?

A promoção não é feita pelo SEBRAE. O SEBRAE atua enquanto parceiro para qualificação, o SEBRAE atua trazendo operadores, levando para feiras nacionais e internacionais, realização de capacitação de agentes de viagens, entre outros.

03. Qual a sua opinião sobre o roteiro integrado da Rota das Emoções? Justifique.

É excelente. Porque há uma grande riqueza e várias opções de circuito. O turista não se cansa de fazer as mesmas coisas, pois tem várias opções como sol e praia, esportes, roteiros rurais e trilhas. Nichos diferenciados de turismo são atendidos.

04. Na sua opinião, qual a importância do turismo para a economia dos principais destinos da Rota?

Os atrativos naturais como os Parques Nacionais são uma vocação econômica da região. Houve a mudança de atividade da agricultura de subsistência para o turismo nestas localidades. As pessoas se tornaram guias, garçons, camareiras, entre outras atividades voltadas para o turismo.

05. Quais os principais projetos/programas voltados para o turismo e meio ambiente que estão sendo desenvolvidos atualmente na Rota?

Selo de Qualidade em Serviços (voltados para estrutura, serviços e equipamentos)

Programa Retomada Segura do Turismo (marketing envolvendo governança)

Programa de Sustentabilidade da Rota (voltado para o setor de hospedagem e alimentação visando a redução de resíduos sólidos).

Programa SEBRAE Prefeito Empreendedor

06. Na sua opinião, o turismo desenvolvido na Rota das Emoções é sustentável?

Sim, pois não trabalha com o turismo de massa, mas sim, com o turismo de poucas pessoas, com nichos diferenciados, os turistas deixam renda na região, o que faz com que haja desenvolvimento da Rota.

07. Na opinião, qual a importância da preservação do meio ambiente para o turismo na Rota?

Se não houver o ordenamento, trilhas organizadas, preocupação com a não gerem resíduos, os atrativos naturais serão poluídos ou podem desaparecer, como é o caso da duna do pôr do sol. É preciso ter atenção para que os interesses econômicos não se sobreponham aos interesses do meio ambiente.

08. Na Rota podemos encontrar algumas unidades de conservação, como o PARNA de Jericoacoara e o PARNA dos Lençóis Maranhenses, ambos atualmente encontram-se m processo de concessão para a iniciativa privada. Qual a sua opinião sobre isso?

Essa decisão vai trazer benefícios, pois haverá investimentos em estruturas melhores, qualificação de prestadores de serviços, melhorias em infraestruturas para os destinos da Rota.

09. Na sua opinião quais os impactos positivos do turismo para a Rota das Emoções?

Geração de renda, melhoria da qualidade de vida da população, pois tem melhores oportunidade de vida em sua própria localidade e qualificação dos empreendimentos.

10. Na sua opinião, quais os principais impactos negativos do turismo para a Rota das Emoções?

Despreparo para atender os turistas, recebem mal os turistas e tratam mal, a disputa entre os municípios que compõem a Rota também é algo bastante negativo, além disso a grande geração de lixo e a prostituição também podem ser apontados como impactos negativos do turismo na Rota.

11. Na sua opinião, os turistas respeitam o meio ambiente na Rota?

Sim, respeitam mais do que os moradores.

12. Na sua opinião, os moradores respeitam o meio ambiente na Rota das Emoções?

Alguns ainda precisam se conscientizar, pois não entendem os impactos que causam.

APÊNDICE B**ENTREVISTA APLICADA AOS MORADORES**

Nº _____

data ____/____/____

Caro respondente,

O(a) senhor/senhora está participando de um projeto do Programa de Pós-Graduação em Ciências Marinhas Tropicais da Universidade Federal do Ceará - UFC que tem como finalidade pesquisar a percepção socioambiental de turistas, moradores e gestores na zona costeira da Rota das Emoções (Jericoacoara, Delta do Parnaíba e Lençóis Maranhenses)

SUA PARTICIPAÇÃO É MUITO IMPORTANTE PARA A REALIZAÇÃO DESSA PESQUISA.

Nome: _____.

(Comprometo-me a não revelar seu nome sem sua autorização)**I. Características Socioeconômicas**

1. Naturalidade _____

1.1 Sexo Feminino Masculino

1.2 Qual a sua idade?

 16 a 25 anos 26 a 35 anos 36 a 45 anos 46 a 55 anos Mais de 55 anos

1.3 Escolaridade

Grau de Instrução	Ensino Fundamental	Ensino Médio	Ensino Técnico	Ensino Superior	Pós-graduação
Completo					
Incompleto					

1.4. Qual é a média da sua renda mensal (líquida) em Salários Mínimos (SM)?

 até 1 SM 1 a 3 SM 4 a 6 SM acima de 6 SM**II – Informações sobre os moradores**

1 Qual é a sua profissão? _____

1.1 Onde o(a) senhor(a) reside? _____

1.2 O(a) senhor(a) mora nesta localidade há quanto tempo?

 Menos de 1 ano De 1 a 5 anos De 6 a 10 anos De 11 a 15 anos De 16 a 20 anos De 20 a 30 anos Mais de 31 anos1.3 O(a) senhor(a) gosta de viver nesta localidade? Justifique. Sim Não

R. _____

III – Informações sobre a Rota das Emoções

1. O(a) senhor(a) já ouviu falar na Rota das Emoções? É um roteiro turístico em que se conhece numa mesma viagem atrativos turísticos de três estados diferentes, Ceará, Piauí e Maranhão.

 Sim Não1.2 O(a) senhor(a) conhece a Rota das Emoções? Sim Não

1.3 Se sim, o que mais chamou sua atenção ao conhecer a rota?

- () O roteiro integrando os três estados
 () As belezas naturais
 () Jericoacoara
 () Delta do Parnaíba
 () Lençóis Maranhenses
 () Outro _____

1.4 Se não, o (a) senhor(a) gostaria de conhecer? () Sim () Não

IV. Percepção dos moradores

1. Na sua opinião o turismo realizado nesta localidade é: Justifique.

- () Excelente () Bom () Regular () Péssimo

R. _____

1.1 Na sua opinião, qual a importância do turismo para a economia local?

R. _____

1.2 Na sua opinião, quais os impactos positivos do turismo nesta localidade?

R. _____

1.3 Na sua opinião, quais os impactos negativos do turismo nesta localidade?

R. _____

1.3 O(a) senhor(a) sabe o que é turismo sustentável? () Sim () Não

1.4 Na sua opinião o turismo praticado nesta localidade é sustentável? Justifique.

- () Sim () Não

R. _____

1.5 Quais as principais alterações percebidas pelo(a) senhor(a) ao longo dos anos nesta localidade?

R. _____

1.6 O(a) senhor(a) concorda com a taxa de turismo sustentável de Jericoacoara?

- () Sim () Não

1.7 O(a) senhor(a) sabe qual é a destinação da Taxa de Turismo Sustentável?

- () Sim () Não

1.8 Na sua opinião o mau uso dos recursos naturais compromete a qualidade do turismo praticado em uma localidade? () Sim () Não

1.9 Na sua opinião os turistas desta localidade respeitam o meio ambiente? () Sim () Não

1.10 Na sua opinião os moradores desta localidade respeitam o meio ambiente? () Sim () Não

1.11 Como o(a) senhor(a) avalia as políticas públicas de turismo nesta localidade? Justifique.

- () Excelente () Bom () Regular () Péssimo

R. _____

1.12 Na sua opinião, o que poderia ser feito para melhorar a qualidade ambiental nesta localidade?

R. _____

OBRIGADA PELA ATENÇÃO!

APÊNDICE C

ENTREVISTA APLICADA AOS MORADORES EM PARNAÍBA

Nº _____

data ____/____/____

Caro respondente,

O(a) senhor/senhora está participando de um projeto do Programa de Pós-Graduação em Ciências Marinhas Tropicais da Universidade Federal do Ceará - UFC que tem como finalidade pesquisar a percepção socioambiental de turistas, moradores e gestores na zona costeira da Rota das Emoções (Jericoacoara, Delta do Parnaíba e Lençóis Maranhenses)

SUA PARTICIPAÇÃO É MUITO IMPORTANTE PARA A REALIZAÇÃO DESSA PESQUISA.

Nome: _____.

(Comprometo-me a não revelar seu nome sem sua autorização)

II. Características Socioeconômicas

1. Naturalidade _____

1.1 Sexo Feminino Masculino

1.2 Qual a sua idade?

16 a 25 anos 26 a 35 anos 36 a 45 anos 46 a 55 anos Mais de 55 anos

1.3 Escolaridade

Grau de Instrução	Ensino Fundamental	Ensino Médio	Ensino Técnico	Ensino Superior	Pós-graduação
Completo					
Incompleto					

1.4. Qual é a média da sua renda mensal (líquida) em Salários Mínimos (SM)?

até 1 SM 1 a 3 SM 4 a 6 SM acima de 6 SM

II – Informações sobre os moradores

1 Qual é a sua profissão? _____

1.1 Onde o(a) senhor(a) reside? _____

1.2 O(a) senhor(a) mora nesta localidade há quanto tempo?

Menos de 1 ano

De 1 a 5 anos

De 6 a 10 anos

De 11 a 15 anos

De 16 a 20 anos

De 20 a 30 anos

Mais de 31 anos

1.3 O(a) senhor(a) gosta de viver nesta localidade? Justifique. Sim Não

R. _____

III – Informações sobre a Rota das Emoções

1. O(a) senhor(a) já ouviu falar na Rota das Emoções? É um roteiro turístico em que se conhece numa mesma viagem atrativos turísticos de três estados diferentes, Ceará, Piauí e Maranhão.

Sim Não

1.2 O(a) senhor(a) conhece a Rota das Emoções? () Sim () Não

1.3 Se sim, o que mais chamou sua atenção ao conhecer a rota?

() O roteiro integrando os três estados

() As belezas naturais

() Jericoacoara

() Delta do Parnaíba

() Lençóis Maranhenses

() Outro _____

1.4 Se não, o (a) senhor(a) gostaria de conhecer? () Sim () Não

IV. Percepção dos moradores

1. Na sua opinião o turismo realizado nesta localidade é: Justifique.

() Excelente () Bom () Regular () Péssimo

R. _____

1.4 Na sua opinião, qual a importância do turismo para a economia local?

R. _____

1.5 Na sua opinião, quais os impactos positivos do turismo nesta localidade?

R. _____

1.6 Na sua opinião, quais os impactos negativos do turismo nesta localidade?

R. _____

1.3 O(a) senhor(a) sabe o que é turismo sustentável? () Sim () Não

1.4 Na sua opinião o turismo praticado nesta localidade é sustentável? Justifique.

() Sim () Não

R. _____

1.5 Quais as principais alterações percebidas pelo(a) senhor(a) ao longo dos anos nesta localidade?

R. _____

1.6 Na sua opinião o mau uso dos recursos naturais compromete a qualidade do turismo praticado em uma localidade? () Sim () Não

1.7 Na sua opinião os turistas desta localidade respeitam o meio ambiente? () Sim () Não

1.8 Na sua opinião os moradores desta localidade respeitam o meio ambiente? () Sim () Não

1.9 Como o(a) senhor(a) avalia as políticas públicas de turismo nesta localidade? Justifique.

() Excelente () Bom () Regular () Péssimo

R. _____

1.10 Na sua opinião, o que poderia ser feito para melhorar a qualidade ambiental nesta localidade?

R. _____

OBRIGADA PELA ATENÇÃO!

APÊNDICE D

ENTREVISTA APLICADA AOS MORADORES EM BARREIRINHAS

Nº _____

data ____/____/____

Caro respondente,

O(a) senhor/senhora está participando de um projeto do Programa de Pós-Graduação em Ciências Marinhas Tropicais da Universidade Federal do Ceará - UFC que tem como finalidade pesquisar a percepção socioambiental de turistas, moradores e gestores na zona costeira da Rota das Emoções (Jericoacoara, Delta do Parnaíba e Lençóis Maranhenses)

SUA PARTICIPAÇÃO É MUITO IMPORTANTE PARA A REALIZAÇÃO DESSA PESQUISA.

Nome: _____.

(Comprometo-me a não revelar seu nome sem sua autorização)

III. Características Socioeconômicas

1. Naturalidade _____

1.1 Sexo Feminino Masculino

1.2 Qual a sua idade?

16 a 25 anos 26 a 35 anos 36 a 45 anos 46 a 55 anos Mais de 55 anos

1.3 Escolaridade

Grau de Instrução	Ensino Fundamental	Ensino Médio	Ensino Técnico	Ensino Superior	Pós-graduação
Completo					
Incompleto					

1.4. Qual é a média da sua renda mensal (líquida) em Salários Mínimos (SM)?

até 1 SM 1 a 3 SM 4 a 6 SM acima de 6 SM

II – Informações sobre os moradores

1 Qual é a sua profissão? _____

1.1 Onde o(a) senhor(a) reside? _____

1.2 O(a) senhor(a) mora nesta localidade há quanto tempo?

Menos de 1 ano

De 1 a 5 anos

De 6 a 10 anos

De 11 a 15 anos

De 16 a 20 anos

De 20 a 30 anos

Mais de 31 anos

1.3 O(a) senhor(a) gosta de viver nesta localidade? Justifique. Sim Não

R. _____

III – Informações sobre a Rota das Emoções

1. O(a) senhor(a) já ouviu falar na Rota das Emoções? É um roteiro turístico em que se conhece numa mesma viagem atrativos turísticos de três estados diferentes, Ceará, Piauí e Maranhão.

Sim Não

1.2 O(a) senhor(a) conhece a Rota das Emoções? () Sim () Não

1.3 Se sim, o que mais chamou sua atenção ao conhecer a rota?

() O roteiro integrando os três estados

() As belezas naturais

() Jericoacoara

() Delta do Parnaíba

() Lençóis Maranhenses

() Outro _____

1.4 Se não, o (a) senhor(a) gostaria de conhecer? () Sim () Não

IV. Percepção dos moradores

1. Na sua opinião o turismo realizado nesta localidade é: Justifique.

() Excelente () Bom () Regular () Péssimo

R. _____

1.1 Na sua opinião, qual a importância do turismo para a economia local?

R. _____

1.2 Na sua opinião, quais os impactos positivos do turismo nesta localidade?

R. _____

1.3 Na sua opinião, quais os impactos negativos do turismo nesta localidade?

R. _____

1.4 O(a) senhor(a) sabe o que é turismo sustentável? () Sim () Não

1.4 Na sua opinião o turismo praticado nesta localidade é sustentável? Justifique.

() Sim () Não

R. _____

1.5 Quais as principais alterações percebidas pelo(a) senhor(a) ao longo dos anos nesta localidade?

R. _____

1.6 O(a) senhor(a) sabe o que é o Voucher Digital Barreirinhas e para que serve?

() Sim () Não

1.7 O(a) senhor(a) concorda com a concessão à iniciativa privada (privatização) do PNLM? Justifique.

() Sim () Não

R. _____

1.8 Na sua opinião o mau uso dos recursos naturais compromete a qualidade do turismo praticado em uma localidade? () Sim () Não

1.9 Na sua opinião os turistas desta localidade respeitam o meio ambiente? () Sim () Não

1.10 Na sua opinião os moradores desta localidade respeitam o meio ambiente? () Sim () Não

1.11 Como o(a) senhor(a) avalia as políticas públicas de turismo nesta localidade? Justifique.

Excelente Bom Regular Péssimo

R. _____

1.12 Na sua opinião, o que poderia ser feito para melhorar a qualidade ambiental nesta localidade?

R. _____

OBRIGADA PELA ATENÇÃO!

APÊNDICE E

ENTREVISTA APLICADA AOS TURISTAS EM JERICOACOARA

Nº _____

data ____/____/____

Caro respondente,

O(a) senhor/senhora está participando de um projeto do Programa de Pós-Graduação em Ciências Marinhas Tropicais da Universidade Federal do Ceará - UFC que tem como finalidade pesquisar a percepção socioambiental de turistas, moradores e gestores na zona costeira da Rota das Emoções (Jericoacoara, Delta do Parnaíba e Lençóis Maranhenses)

SUA PARTICIPAÇÃO É MUITO IMPORTANTE PARA A REALIZAÇÃO DESSA PESQUISA.

Nome: _____

(Comprometo-me a não revelar seu nome sem sua autorização)

2 Características Socioeconômicas

1. Naturalidade _____

1.1 Local onde reside _____

1.2 Sexo Feminino Masculino

1.3 Qual a sua idade?

16 a 25 anos 26 a 35 anos 36 a 45 anos 46 a 55 anos Mais de 55 anos

1.4 Escolaridade

Grau de Instrução	Ensino Fundamental	Ensino Médio	Ensino Técnico	Ensino Superior	Pós-graduação
Completo					
Incompleto					

1.5. Qual é a média da sua renda mensal (líquida) em Salários Mínimos (SM)?

até 1 SM 1 a 3 SM 4 a 6 SM acima de 6 SM

1.6 Qual é a sua profissão? _____

II – Informações sobre a viagem

1. O(a) senhor(a) está visitando esta localidade pela primeira vez? Sim Não

1.1 Qual o principal motivo da viagem? Lazer Negócios

1.2 Porque decidiu viajar para esta localidade? Recomendação de guia/ agência de turismo

Recomendação de amigos/familiares

Belezas naturais

Praticar esportes (kitesurf, surf, etc)

Outros

1.3 Na sua opinião, qual é o principal atrativo turístico desta localidade?

III – Informações sobre a Rota das Emoções

1. O(a) senhor(a) já ouviu falar na Rota das Emoções? É um roteiro turístico em que o turista conhece numa mesma viagem atrativos turísticos de três estados diferentes, Ceará, Piauí e Maranhão. () Sim () Não

1.1 O(a) senhor(a) conhece a Rota das Emoções? () Sim () Não

1.2 Se sim, o que mais chamou sua atenção ao conhecer a rota?

() O roteiro integrando os três estados

() As belezas naturais

() Jericoacoara

() Delta do Parnaíba

() Lençóis Maranhenses

() Outro _____

1.3 Se não, o (a) senhor(a) gostaria de conhecer? () Sim () Não

IV. Percepção dos turistas

1. Na sua opinião o turismo realizado nesta localidade é: Justifique.

() Excelente () Bom () Regular () Péssimo

R. _____

1.1 Na sua opinião, quais os impactos positivos do turismo nesta localidade?

R. _____

1.2 Na sua opinião, quais os impactos negativos do turismo nesta localidade?

R. _____

1.3 O(a) senhor(a) sabe o que é turismo sustentável? () Sim () Não

1.4 Na sua opinião o turismo praticado nesta localidade é sustentável? Justifique.

() Sim () Não

R. _____

1.5 Se esta não é sua primeira vez nesta localidade, quais as principais alterações percebidas por você ao longo dos anos?

R. _____

1.6 O(a) senhor(a) concorda com a taxa de turismo sustentável de Jericoacoara?

() Sim () Não

1.7 O(a) senhor(a) sabe qual é a destinação da Taxa de Turismo Sustentável?

() Sim () Não

1.8 Na sua opinião o mau uso dos recursos naturais compromete a qualidade do turismo praticado em uma localidade? () Sim () Não

1.9 Na sua opinião os turistas desta localidade respeitam o meio ambiente? () Sim () Não

1.10 Na sua opinião as políticas públicas de turismo nesta localidade são:

() Excelente () Bom () Regular () Péssimo

1.11 Na sua opinião, o que poderia ser feito para melhorar a qualidade ambiental nesta localidade?

R. _____

OBRIGADA PELA ATENÇÃO!

APÊNDICE F

ENTREVISTA APLICADA AOS TURISTAS EM PARNAÍBA

Nº _____

data ____/____/____

Caro respondente,

O(a) senhor/senhora está participando de um projeto do Programa de Pós-Graduação em Ciências Marinhas Tropicais da Universidade Federal do Ceará - UFC que tem como finalidade pesquisar a percepção socioambiental de turistas, moradores e gestores na zona costeira da Rota das Emoções (Jericoacoara, Delta do Parnaíba e Lençóis Maranhenses)

SUA PARTICIPAÇÃO É MUITO IMPORTANTE PARA A REALIZAÇÃO DESSA PESQUISA.

Nome: _____.

(Comprometo-me a não revelar seu nome sem sua autorização)

3 Características Socioeconômicas

1. Naturalidade _____

1.1 Local onde reside _____

1.2 Sexo Feminino Masculino

1.3 Qual a sua idade?

16 a 25 anos 26 a 35 anos 36 a 45 anos 46 a 55 anos Mais de 55 anos

1.4 Escolaridade

Grau de Instrução	Ensino Fundamental	Ensino Médio	Ensino Técnico	Ensino Superior	Pós-graduação
Completo					
Incompleto					

1.5. Qual é a média da sua renda mensal (líquida) em Salários Mínimos (SM)?

até 1 SM 1 a 3 SM 4 a 6 SM acima de 6 SM

1.6 Qual é a sua profissão? _____

II – Informações sobre a viagem

1. O(a) senhor(a) está visitando esta localidade pela primeira vez? Sim Não

1.1 Qual o principal motivo da viagem? Lazer Negócios

1.2 Porque decidiu viajar para esta localidade? Recomendação de guia/ agência de turismo

Recomendação de amigos/familiares

Belezas naturais

Praticar esportes (kitesurf, surf, etc)

Outros

1.3 Na sua opinião, qual é o principal atrativo turístico desta localidade?

III – Informações sobre a Rota das Emoções

1. O(a) senhor(a) já ouviu falar na Rota das Emoções? É um roteiro turístico em que o turista conhece numa mesma viagem atrativos turísticos de três estados diferentes, Ceará, Piauí e Maranhão. () Sim () Não

1.1 O(a) senhor(a) conhece a Rota das Emoções? () Sim () Não

1.2 Se sim, o que mais chamou sua atenção ao conhecer a rota?

() O roteiro integrando os três estados

() As belezas naturais

() Jericoacoara

() Delta do Parnaíba

() Lençóis Maranhenses

() Outro _____

1.3 Se não, o (a) senhor(a) gostaria de conhecer? () Sim () Não

IV. Percepção dos turistas

1. Na sua opinião o turismo realizado nesta localidade é: Justifique.

() Excelente () Bom () Regular () Péssimo

R. _____

1.2 Na sua opinião, quais os impactos positivos do turismo nesta localidade?

R. _____

1.3 Na sua opinião, quais os impactos negativos do turismo nesta localidade?

R. _____

1.3 O(a) senhor(a) sabe o que é turismo sustentável? () Sim () Não

1.4 Na sua opinião o turismo praticado nesta localidade é sustentável? Justifique.

() Sim () Não

R. _____

1.5 Se esta não é sua primeira vez nesta localidade, quais as principais alterações percebidas por você ao longo dos anos?

R. _____

1.6 Na sua opinião o mau uso dos recursos naturais compromete a qualidade do turismo praticado em uma localidade? () Sim () Não

1.7 Na sua opinião os turistas desta localidade respeitam o meio ambiente? () Sim () Não

1.8 Na sua opinião as políticas públicas de turismo nesta localidade são:

() Excelente () Bom () Regular () Péssimo

1.9 Na sua opinião, o que poderia ser feito para melhorar a qualidade ambiental nesta localidade?

R. _____

OBRIGADA PELA ATENÇÃO!

APÊNDICE G

ENTREVISTA APLICADA AOS TURISTAS EM BARREIRINHAS

Nº _____

data ____/____/____

Caro respondente,

O(a) senhor/senhora está participando de um projeto do Programa de Pós-Graduação em Ciências Marinhas Tropicais da Universidade Federal do Ceará - UFC que tem como finalidade pesquisar a percepção socioambiental de turistas, moradores e gestores na zona costeira da Rota das Emoções (Jericoacoara, Delta do Parnaíba e Lençóis Maranhenses)

SUA PARTICIPAÇÃO É MUITO IMPORTANTE PARA A REALIZAÇÃO DESSA PESQUISA.

Nome: _____.

(Comprometo-me a não revelar seu nome sem sua autorização)

4 Características Socioeconômicas

1. Naturalidade _____

1.1 Local onde reside _____

1.2 Sexo Feminino Masculino

1.3 Qual a sua idade?

16 a 25 anos 26 a 35 anos 36 a 45 anos 46 a 55 anos Mais de 55 anos

1.4 Escolaridade

Grau de Instrução	Ensino Fundamental	Ensino Médio	Ensino Técnico	Ensino Superior	Pós-graduação
Completo					
Incompleto					

1.5. Qual é a média da sua renda mensal (líquida) em Salários Mínimos (SM)?

até 1 SM 1 a 3 SM 4 a 6 SM acima de 6 SM

1.6 Qual é a sua profissão? _____

II – Informações sobre a viagem

1. O(a) senhor(a) está visitando esta localidade pela primeira vez? Sim Não

1.1 Qual o principal motivo da viagem? Lazer Negócios

1.2 Porque decidiu viajar para esta localidade? Recomendação de guia/ agência de turismo

Recomendação de amigos/familiares

Belezas naturais

Praticar esportes (kitesurf, surf, etc)

Outros

1.3 Na sua opinião, qual é o principal atrativo turístico desta localidade?

III – Informações sobre a Rota das Emoções

1. O(a) senhor(a) já ouviu falar na Rota das Emoções? É um roteiro turístico em que o turista conhece numa mesma viagem atrativos turísticos de três estados diferentes, Ceará, Piauí e Maranhão. () Sim () Não

1.1 O(a) senhor(a) conhece a Rota das Emoções? () Sim () Não

1.2 Se sim, o que mais chamou sua atenção ao conhecer a rota?

() O roteiro integrando os três estados

() As belezas naturais

() Jericoacoara

() Delta do Parnaíba

() Lençóis Maranhenses

() Outro _____

1.3 Se não, o (a) senhor(a) gostaria de conhecer? () Sim () Não

IV. Percepção dos turistas

1. Na sua opinião o turismo realizado nesta localidade é: Justifique.

() Excelente () Bom () Regular () Péssimo

R. _____

1.3 Na sua opinião, quais os impactos positivos do turismo nesta localidade?

R. _____

1.4 Na sua opinião, quais os impactos negativos do turismo nesta localidade?

R. _____

1.3 O(a) senhor(a) sabe o que é turismo sustentável? () Sim () Não

1.4 Na sua opinião o turismo praticado nesta localidade é sustentável? Justifique.

() Sim () Não

R. _____

1.5 Se esta não é sua primeira vez nesta localidade, quais as principais alterações percebidas por você ao longo dos anos?

R. _____

1.6 O(a) senhor(a) sabe o que é o voucher digital Barreirinhas e para que serve?

() Sim () Não

R. _____

1.7 O(a) senhor(a) concorda com a concessão do PNLM para a iniciativa privada? Justifique.

() Sim () Não

R. _____

1.8 Na sua opinião o mau uso dos recursos naturais compromete a qualidade do turismo praticado em uma localidade? () Sim () Não

1.9 Na sua opinião os turistas desta localidade respeitam o meio ambiente? () Sim () Não

1.10 Na sua opinião as políticas públicas de turismo nesta localidade são:

() Excelente () Bom () Regular () Péssimo

1.11 Na sua opinião, o que poderia ser feito para melhorar a qualidade ambiental nesta localidade?

R. _____

OBRIGADA PELA ATENÇÃO!

APÊNDICE H**ENTREVISTA APLICADA AOS GESTORES**

Nº _____

data ____/____/____

Caro respondente,

O(a) senhor/senhora está participando de um projeto do Programa de Pós-Graduação em Ciências Marinhas Tropicais da Universidade Federal do Ceará - UFC que tem como finalidade pesquisar a percepção socioambiental de turistas, moradores e gestores na zona costeira da Rota das Emoções (Jericoacoara, Delta do Parnaíba e Lençóis Maranhenses)

SUA PARTICIPAÇÃO É MUITO IMPORTANTE PARA A REALIZAÇÃO DESSA PESQUISA.

Nome: _____

(Comprometo-me a não revelar seu nome sem sua autorização)**2 Características Socioeconômicas**

1. Naturalidade _____

1.1 Sexo Feminino Masculino

1.2 Qual a sua idade?

 16 a 25 anos 26 a 35 anos 36 a 45 anos 46 a 55 anos Mais de 55 anos

1.3 Escolaridade

Grau de Instrução	Ensino Fundamental	Ensino Médio	Ensino Técnico	Ensino Superior	Pós-graduação
Completo					
Incompleto					

1.4. Qual é a média da sua renda mensal (líquida) em Salários Mínimos (SM)?

 até 1 SM 1 a 3 SM 4 a 6 SM acima de 6 SM**II – Informações sobre os gestores**

1. Onde o(a) senhor(a) reside? _____

1.1 Qual a sua graduação? _____

1.2 Qual é o seu cargo/função? _____

1.3 Há quanto tempo ocupa este cargo?

 até 1 ano De 2 a 5 anos De 6 a 10 anos Mais de 10 anos

1.4 Se mora nesta localidade, o(a) senhor(a) mora há quanto tempo?

 Menos de 1 ano De 1 a 5 anos De 6 a 10 anos De 11 a 15 anos De 16 a 20 anos De 20 a 30 anos Mais de 31 anos1.3 O(a) senhor(a) gosta de viver nesta localidade? Justifique. Sim Não

R. _____

III – Informações sobre a Rota das Emoções1. A prefeitura trabalha com o roteiro integrado da Rota das Emoções? Sim Não

1.1 Como é feita a promoção da Rota das Emoções?

R. _____

1.2 Sabendo que o Roteiro integrado da Rota das Emoções proporciona aos turistas em uma única viagem conhecer três Estados e três destinos turísticos diferentes, Jericoacoara, Delta do Parnaíba e Lençóis Maranhenses. Qual a sua opinião acerca do roteiro integrado Rota das Emoções? Justifique.

() Excelente () Bom () Regular () Péssimo

R. _____

IV. Políticas Públicas de turismo voltadas para a localidade

1 Quais as principais políticas públicas para o turismo nesta localidade?

R. _____

2.2 Na sua opinião, qual a importância do turismo para a economia local?

R. _____

2.3 Quais os principais projetos/programas voltados para o turismo e meio ambiente que você conhece sendo desenvolvidos atualmente nesta localidade?

R. _____

V – A Percepção dos gestores

1. Na sua opinião o turismo desenvolvido nesta localidade é sustentável? Justifique.

() Sim () Não

R. _____

1.1 Qual a importância da preservação do meio ambiente para o turismo nesta localidade?

R. _____

1.2 O(a) senhor (a) sabe qual é a destinação da Taxa de turismo sustentável de Jericoacoara?

R. _____

1.3 Esta localidade encontra-se inserida em uma unidade de conservação da natureza que é gerida pelo Governo Federal. Atualmente encontra-se em tramitação a privatização desta unidade de conservação. Qual a sua opinião sobre isso?

R. _____

1.4 Na sua opinião, quais os impactos positivos do turismo nesta localidade?

R. _____

1.5 Na sua opinião, quais os impactos negativos do turismo nesta localidade?

R. _____

1.6 Na sua opinião os turistas desta localidade respeitam o meio ambiente? Justifique.

Sim Não

1.7 Na sua opinião os moradores desta localidade respeitam o meio ambiente? Justifique.

Sim Não

OBRIGADA PELA ATENÇÃO!

ANEXOS

ANEXO A



Programa Rota das Emoções é um dos premiados do Prêmio Nacional de Turismo

Escrito por **Sebrae-EC**, 00:30 / 13 de Dezembro de 2018.

Além do programa do Sebrae Ceará, o Voucher Digital de Barreirinhas (MA), desenvolvido pelo Sebrae Maranhão e Prefeitura de Barreirinhas, também foi um dos premiados

O programa de Monitoramento da Reputação dos Destinos da Rota das Emoções, desenvolvido pelo Sebrae, ficou em terceiro lugar no Prêmio Nacional do Turismo 2018, na categoria Monitoramento e Avaliação do Turismo. Ao todo, 208 propostas cadastradas por instituições públicas, privadas e do terceiro setor de todo o país, divididas em sete categorias, foram submetidas à análise de uma comissão julgadora composta por membros do Ministério do Turismo e do Conselho Nacional de Turismo (CVT).

De acordo com a articuladora do Sebrae na região Norte, Suilany Teixeira, a premiação é um reconhecimento ao trabalho que vem sendo desenvolvido pelo Sebrae no território da Rota das Emoções, baseado na metodologia de Destinos Turísticos Inteligentes. “O Sebrae vem buscando, juntamente com os empresários, levar a inovação para o ambiente da Rota das Emoções e este programa de monitoramento da reputação é um exemplo disso”.

O programa do Sebrae Ceará monitora a percepção dos clientes sobre a infraestrutura e serviços de cada um dos municípios do território cearense da Rota, a partir das avaliações na plataforma Tripadvisor. Segundo Suilany, esta avaliação é fundamental para ajudar tanto o poder público quanto os empreendedores a melhorarem a infraestrutura e a qualidade dos produtos e serviços na região. “A avaliação mostra como os clientes veem a estrutura de alimentação, hospedagem, estradas, potencial turístico de cada um dos municípios e o que precisa ser melhorado”.

Além do programa do Sebrae Ceará, outra ação desenvolvida no território da Rotas das Emoções também foi premiada. O programa Voucher Digital de

Barreirinhas (MA), desenvolvido pelo Sebrae Maranhão e Prefeitura de Barreirinhas, ficou em primeiro na categoria Inovação Tecnológica no Turismo.

Reconhecimento nacional

Para o superintendente do Sebrae Ceará, Joaquim Cartaxo, as premiações conquistadas no Prêmio Nacional do Turismo mostram o compromisso do Sistema Sebrae e a dedicação de todos os profissionais da instituição em apoiar os empreendedores do turismo e dos demais segmentos que atuam no território da Rota das Emoções. “Estas premiações representam o trabalho cotidiano que é realizado no sentido de vencer os desafios, que não são poucos, e aproveitar as melhores oportunidades que contribuam com o desenvolvimento econômico, socioambiental e cultural do Ceará, Piauí e Maranhão”.

Cartaxo também fez questão de parabenizar o secretário do Turismo do Ceará, Arialdo Pinho, e o presidente da ABIH Nacional, Manoel Linhares, que também foram destaques do Prêmio Nacional. “A premiação do secretário Arialdo é uma prova de que o trabalho desenvolvido por ele e por todos do Governo do Estado vem dando frutos importantes para o crescimento do turismo e de toda a economia do Ceará. Some-se a este bom momento do turismo cearense a premiação do Manoel Linhares, que também vem realizando um grande trabalho à frente da ABIH Nacional”.

Prêmio

O secretário do Turismo do Ceará, Arialdo Pinho, ficou em 1º lugar da categoria Governo, em reconhecimento às ações de fomento ao turismo local, que vem contribuindo para o desenvolvimento de diversos setores da economia cearense com a transformação do aeroporto de Fortaleza em um centro de conexões internacionais no Nordeste. Já o presidente da Associação Brasileira da Indústria de Hotéis (ABIH Nacional), Manoel Linhares, recebeu o prêmio menção honrosa pelo trabalho desenvolvido em prol do turismo nacional.

O 1º Prêmio Nacional do Turismo é uma iniciativa do Ministério do Turismo que tem por objetivo identificar, reconhecer, premiar e disseminar profissionais, práticas inovadoras e casos de sucesso da gestão pública, iniciativa privada e terceiro setor do turismo brasileiro.

ANEXO B

Piauí na rota internacional de Turismo Náutico

Litoral do estado recebe regata com veleiros de sete países e entra para o circuito de eventos náuticos internacionais

Publicado: Terça, 09 de Fevereiro de 2010, 12h10

Última atualização em Terça, 09 de Fevereiro de 2010, 13h03

No próximo sábado (13), quando 26 veleiros, de 7 países aportarem em Luis Correia (PI), região do Delta do Parnaíba, o Piauí estará entrando, pela primeira vez, no calendário de eventos náuticos internacionais. Será o último terminal do litoral brasileiro a receber a Regata Internacional Ilhas do Sol, um rally que busca novos roteiros fora dos circuitos tradicionais da Europa e do Caribe.

O litoral do Piauí não foi escolhido por acaso. O Delta do Parnaíba (único das Américas em mar aberto) e as praias formam um cenário de grande potencial turístico. Além disso, a região está recebendo investimentos públicos para melhorar a infraestrutura, atraindo a atenção de investidores nacionais e internacionais. Pelo menos três grupos do ramo imobiliário estão se instalando no local.

A ampliação do Aeroporto de Parnaíba, agora com capacidade para receber vôos internacionais, facilita o acesso. A construção de uma marina para ampliar a capacidade de atendimento às demandas dos esportes e atividades náuticas junta-se a medidas que tornam mais atrativo o destino. Além disso, o estado se integra ao esforço do Ministério do Turismo (MTur) de estruturar o segmento de Turismo Náutico, atraindo novas oportunidades de negócios e gerando desenvolvimento econômico e social onde os projetos são implantados.

O gasto médio de cada família que compõe a regata, que passa pelo litoral do Nordeste anualmente, é de US\$ 3 mil por mês apenas com passeios e alimentação (dado de 2005). É só um pequeno retrato de um mercado que movimenta em torno de US\$ 70 bilhões anuais e um dos segmentos que mais gera empregos por dólar investido. O rally, que já ancorou nesta temporada em Salvador, João Pessoa, Fernando de Noronha e Fortaleza, é também mais uma oportunidade de dar visibilidade internacional ao Brasil e atrair um público de alto poder aquisitivo e disponibilidade para viajar em qualquer época do ano.

ANEXO C

O Brasil na rota do turismo náutico

MTur trabalha para estruturar turismo náutico e atrair investimentos estrangeiros, gerando riqueza para os municípios brasileiros

- Publicado: Domingo, 14 de Fevereiro de 2010, 14h08
- Última atualização em Domingo, 14 de Fevereiro de 2010, 14h03

O setor náutico movimentava mais de US\$ 70 bilhões por ano e é uma das indústrias que mais gera empregos por dólar investido. Além disso, o turista que viaja de barco gasta até cinco vezes mais do que o viajante convencional. É atento a esse mercado potencial que o Ministério do Turismo desenvolve ações para atrair investidores e estruturar o segmento no Brasil, abrindo novas oportunidades para os municípios com vocação para a atividade.

“São quase 10 mil barcos internacionais que passam perto da costa brasileira em direção ao Caribe. Temos que dar atenção a esse próspero mercado, que tem a capacidade de gerar negócios e empregos como demonstram países com indústria náutica desenvolvida”, afirma o diretor do Departamento de Financiamento e Promoção ao Investimento do Ministério do Turismo, Hermano Carvalho.

Neste final de semana, as atenções do ministério se voltaram para o litoral do Piauí, que recebe, pela primeira vez, uma regata internacional. O estado investe para melhorar a infraestrutura de seus municípios, principalmente a região do litoral. De um projeto de cerca de R\$ 129 milhões para todas as regiões, R\$ 70 milhões já foram liberados pelo MTur para atender as demandas de pavimentação de estradas, sinalização turística, construção de atracadouros, entre outros.

Luis Correia - A intenção do governo do estado é tornar o município de Luis Correia, que recebe a regata internacional, um porto seguro para as embarcações que viajam mundo agora. Para isso, o município conta com investimentos de R\$ 17,3 milhões do MTur e do Governo do Estado para a realização de 12 projetos. Urbanização de praias, estudos de impacto ambiental e demais projetos de impacto social estão em andamento.

A região já conta com um aeroporto, no município de Parnaíba, e está em planejamento a construção de uma marina. Duas medidas fundamentais para estimular o fluxo turístico, sobretudo de visitantes estrangeiros. Os velejadores da Regata Ilhas do Sol, por exemplo,

costumam passar pelo menos seis meses no mar. Gastam, em média, cerca de US\$ 3 mil dólares/mês somente com passeios e alimentação.

Piauí - O litoral do Piauí, por sua localização geográfica, é considerado um ponto estratégico na rota das maiores competições internacionais. É a primeira vez, que a região, que abriga o Delta do Parnaíba recebe evento de tal porte. O MTur apóia a iniciativa do governo local de dar visibilidade ao estado, criar um ambiente favorável para a atração de investimentos externos e com isso, melhorar as condições de vida da população local.

ANEXO D

Taxa de turismo de Jericoacoara para a ter cobrança semanal

Valor da Taxa era de R\$ 5,00 por dia e passará a ser de R\$ 30,00 por semana. Visitante que passar apenas um dia, terá de pagar o mesmo valor semanal.

Por Carolina Mesquita, G1 CE

27/11/2020 17h06

A Câmara de Vereadores de Jijoca de Jericoacoara, no litoral oeste do Ceará, aprovou nesta sexta-feira (27) os projetos de lei que reajustam a taxa de estacionamento externo da vila de Jericoacoara e a taxa de turismo sustentável.

A taxa de estacionamento externo, hoje em R\$ 20 por dia, passará para R\$ 40 diários por veículo. Já a taxa de turismo sustentável, atualmente em R\$ 5 por diária, passa a ter tarifa única de R\$ 30 que permite o turista permanecer até sete dias na vila. O visitante que ficar apenas um dia na vila, pagará o mesmo valor de R\$ 30.

Após esse período, será cobrada taxa adicional de R\$ 3 por dia. Crianças com até 12 anos, idosos, pessoas com deficiência, moradores e prestadores de serviço na vila estão isentos.

O prefeito do município, Lindergh Martins, já tinha encaminhado à Câmara da cidade dois projetos de lei para aumentar as despesas dos turistas que visitam a região. Entretanto, a aprovação dependia dos vereadores de Jijoca, o que ocorreu nesta sexta-feira.

Os novos valores podem passar a valer em 1º de janeiro de 2021, mas a prefeitura do município ainda irá determinar a data.

A informação foi confirmada pelo presidente da Câmara de Vereadores de Jijoca, Jair Silva. Segundo ele, há uma reclamação geral do trade turístico em relação ao chamado turismo predatório, que não zela pela preservação da vila, gerando a aprovação dos projetos por seis votos a cinco.

"Estamos fazendo isso para que possamos nos adequar a melhores condições", afirma. Os reajustes foram solicitados pela Secretaria do Turismo do Estado do Ceará (Setur) como forma de melhor administrar as visitas e financiar a infraestrutura necessária ao bem comum de moradores e turistas.

ANEXO E

Contribuição do turismo para o PIB cresceu 3,1%

Crédito: Márcio Filho/Mtur

Um estudo do Conselho Mundial de Viagens e Turismo (WTTC, na sigla em inglês) evidencia benefícios do setor para a economia e a geração de empregos no Brasil. Segundo a pesquisa, elaborada pela consultoria britânica Oxford Economics, a contribuição ao Produto Interno Bruto (PIB) cresceu 3,1% em 2018, totalizando US\$ 152,5 bilhões (8,1%). Na medição anterior, de 2017, o turismo respondia por 7,9% das riquezas nacionais, apesar da injeção superior de divisas (US\$ 163 bilhões).

Em relação ao volume de postos de trabalho, o mercado ocupou 6,9 milhões de pessoas, o equivalente a 7,5% do número global de vagas no País. O ministro do Turismo, Marcelo Álvaro Antônio, comemora os resultados e defende medidas para reforçar o potencial do setor e impulsionar a retomada do crescimento do país. “Ações como a facilitação de vistos, a melhoria da conectividade aérea, a modernização da Embratur e a criação de áreas especiais de interesse turístico têm forte impacto na atração de visitantes e vão elevar o aproveitamento da nossa oferta”, aposta.

No total, o impacto do turismo gerou uma participação de US\$ 8,8 trilhões ao PIB mundial (10,4%), uma alta de 3,9%, superior à expansão da economia global (3,2%). O setor foi responsável por 319 milhões de empregos, tornando-se protagonista da abertura de 1 em cada 10 postos de trabalho. O crescimento do mercado de viagens ficou à frente de ramos como o de cuidados com a saúde (3,1%) e tecnologias da informação (1,7%), perdendo apenas para o de manufaturas (4%).

A presidente do WTTC, Gloria Guevara, avalia que os dados comprovam o papel transformador do turismo. “Pelo oitavo ano consecutivo, nosso setor superou a expansão da economia global, e registramos o segundo maior crescimento de qualquer setor do

mundo. As cifras mostram o poder da nossa indústria como ferramenta para que os governos gerem prosperidade”, enfatiza.

O estudo do WTTC, principal consultoria independente de turismo no mundo, analisa 185 países de 25 regiões geográficas ou econômicas. A entidade, que reúne mais de 170 CEOs e presidentes das principais empresas de viagens e turismo do planeta, elabora avaliações sobre o desempenho do segmento. Os relatórios buscam aumentar a conscientização quanto à importância econômica e social do turismo, contribuindo para a tomada de decisões por gestores públicos e privados do ramo.