



**UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
CURSO DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
ÁREA DE CONCENTRAÇÃO: ANÁLISE AMBIENTAL**



Maria Majaci Moura da Silva

**O TURISMO NAS ONDAS DO LITORAL E DAS POLÍTICAS
PÚBLICAS DO PIAUÍ**

**Belo Horizonte
2013**

Maria Majaci Moura da Silva

**O TURISMO NAS ONDAS DO LITORAL E DAS POLÍTICAS
PÚBLICAS DO PIAUI**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação
do Departamento de Geografia da Universidade
Federal de Minas Gerais, como requisito parcial à
obtenção do título de Doutora em Geografia.

Área de concentração: Análise Ambiental

Orientador: Bernardo Machado Gontijo

Belo Horizonte

2013

S586t Silva, Maria Majaci Moura da.
2013 O turismo nas ondas do litoral e das políticas públicas do Piauí
[manuscrito] / Maria Majaci Moura da Silva. – 2013.
196 f.: il. (color.).

Tese (doutorado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Instituto
de Geociências, 2013.

Área de concentração: Análise Ambiental.

Orientador: Bernardo Machado Gontijo.

Bibliografia: f. 187-196.

1. Políticas públicas – Teses. 2. Costa – Piauí – Teses. 3. Turismo
sustentável – Teses. I. Gontijo, Bernardo Machado. II. Universidade
Federal de Minas Gerais, Instituto de Geociências. III. Título.

CDU: 338.484:502.131.1



UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA



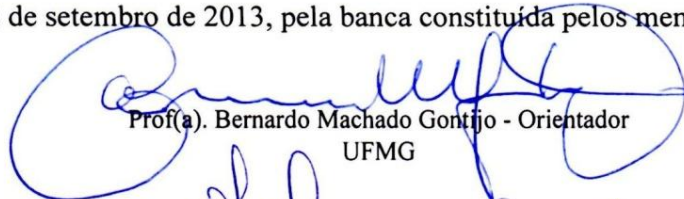
FOLHA DE APROVAÇÃO

TURISMO NAS ONDAS DO LITORAL DO PIAUÍ E DAS POLÍTICAS PÚBLICAS

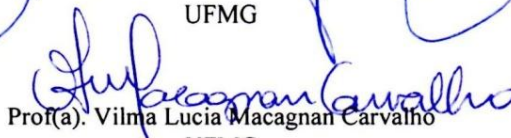
MARIA MAJACI MOURA DA SILVA

Tese submetida à Banca Examinadora designada pelo Colegiado do Programa de Pós-Graduação em GEOGRAFIA, como requisito para obtenção do grau de Doutor em GEOGRAFIA, área de concentração ANÁLISE AMBIENTAL.

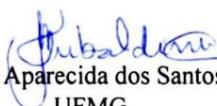
Aprovada em 02 de setembro de 2013, pela banca constituída pelos membros:



Prof(a). Bernardo Machado Gontijo - Orientador
UFMG



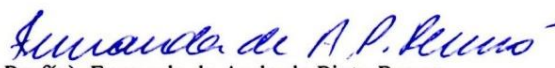
Prof(a). Vilma Lucia Macagnan Carvalho
UFMG



Prof(a). Maria Aparecida dos Santos Tubaldini
UFMG



Prof(a). Luzia Neide Menezes Teixeira Coriolano
UECE



Prof(a). Fernanda de Andrade Pinto Renno
UFMG

Belo Horizonte, 2 de setembro de 2013.

DEDICATÓRIA

À memória de meus pais, Seu Chaguinha e dona Zildinha e recentemente, à do meu irmão Evandro, que infelizmente ficaram pelo caminho, não chegaram a ver a conclusão deste trabalho, mas que se fazem presentes na imensa saudade deixada, como se ainda estivessem ao meu lado, com sua aprovação, alegria e carinho.

À José Carlos, meu “Garotinho”, meu complemento e contraponto, que sempre me incentivou e me apoiou nos momentos mais difíceis.

AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar a Deus, pela inspiração nos momentos de angústia, por permitir minhas viagens semanais de norte a sul do Piauí.

Esta Tese não teria sido concluída sem a orientação competente do professor e amigo, Bernardo Gontijo a quem dedico especial agradecimento pela generosidade, pelos conhecimentos transmitidos, pelas puxadas de orelhas, por se embrenhar pelas ondas do litoral do Piauí e sobretudo, por ter embarcado nesta viagem comigo com o barco em alto mar e ter conduzido o leme com segurança, competência e simplicidade. Chegamos Bernardo!

Agradeço igualmente ao meu “Garotinho”, pelo alicerce, pela cumplicidade, por estar comigo em cada momento durante a construção desta Tese e por sempre acreditar que VAI DAR TUDO CERTO!

Ao meu irmão José Carlos, “Zeca” pelo carinho e respeito e às minhas queridas irmãs, Fátima pela torcida e amizade e Zeza, pela disponibilidade e parceria, quando abria devagar a porta do escritório e dizia: “faço tudo, você não precisa fazer nada. Só termine de escrever a nossa Tese”.

Às minhas sobrinhas Laisinha, Débora e Dara, pela manifestação de carinho e preocupação: “Tia, escreveu quantas laudas hoje?” Amo vocês “minhas filhas”. E aos meus sobrinhos Marcelinho, Evandro Junior, Macedo filho, pelo respeito e admiração.

As professoras do Programa de Pós-Graduação, Heloisa Costa e Vilma Lúcia, que inicialmente sentiram o calor do Piauí, mostrando-se sempre disponíveis e acessíveis ao longo destes quatro anos.

Gostaria de expressar meus mais sinceros agradecimentos aos amigos de sala, cariocas, paulistas, baianos e principalmente os mineiros: Vanessa Godoy, Marcina, Solano, Luciana Azevedo, Marimar, Bruno Berdin, Gil Porto, Márcio, Andréia, Adriana, Maura, Marcos Nicolau, Ston e Guilherme Mallta, pela troca de experiência e pela amizade duradoura.

Aos meus colegas do doutorado do Piauí, Nícia, amiga e companheira, por saber ouvir e pela grandiosa contribuição na finalização da Tese; Djalma, amigo nos momentos difíceis e exímio conhecedor da História do Piauí; Aderson, amigo, sensível e solidário, por viabilizar a resolução dos problemas no decorrer do Curso; Wilson pela amizade e apoio na escrita da tese juntamente com Socorro; Iracilde, pela amizade e liderança na resolução dos problemas coletivos, Bartira pela colaboração no envio de materiais e Mota Junior pela generosidade e amizade, deixou saudades... (In Memoriam)

Ao Prof. Dr. José Luis de Sousa, Coordenador do Programa na UFPI, pela paciência, competência em gerenciar períodos de crise.

Estendo meus agradecimentos à ex-secretária da pós-graduação, Maria Paula, cujo empenho e competência foram determinantes durante a minha permanência em Belo Horizonte.

À Francisco de Assis da Costa Carvalho (Chiquinho), Gestor do Projeto Rota das Emoções do SEBRAE/PI, pelas informações prestadas e pela gentileza em me receber.

Ao meu amigo Abrão do Museu do Trem em Parnaíba, pela disponibilização de materiais e a receptividade sempre presente.

À Joxleide (Jox) pela oportunidade de cursar o doutorado, pela amizade sincera, pelo apoio e principalmente por ter me dado um sobrinho lindo: o Dante.

A minha amiga Fátima Gama de Belo Horizonte pelas conversas agradáveis durante os almoços, pelas inúmeras idas ao mercado central e principalmente pelo apoio durante o exame de qualificação.

A Dora e sua gentil família, Reginaldo, Luciana, Luiza e Letícia que nos adotou como filhos a mim e a todos os colegas do doutorado em Belo Horizonte. O meu muito obrigada!

A Altair, amiga de longas datas, possuidora do conhecimento profundo do litoral do Piauí, sempre abrindo portas para a realização das entrevistas e pesquisas.

A Maria José Lima dos Santos, presidente da Associação de Artesãs Mães de Ilha Grande sempre disponível em prestar informações.

Antônio Julio Marques Araújo – "Seu Julinho" representante da Cooperativa dos Catadores de Caranguejos Delta Uçá Ltda, pela disponibilidade dos dados informados.

Francisco Suassuna de Alencar Neto - Gerente Executivo do DITALPI – Distrito Irrigado dos Tabuleiros Litorâneos do Piauí, pelo apoio recebido.

À Maria Antonia., mulher, mãe, guerreira e presidente do clube de mães do bairro Fazendinha, pela imersa contribuição nas entrevistas.

Ao professor, historiador e apaixonado por Parnaíba Diderrot Mavignier, pelas ricas e sábias informações sobre a história do Piauí de Parnaíba.

A equipe do PRODETU/PI em Teresina, em especial a Doraneide Rodrigues, que gentilmente disponibilizou documentos e informações importantes sobre o PRODETUR no Piauí.

Ao amigo Edson conhecedor da história da PIENTUR, pela imersa contribuição.

A Norma Sueli, presidente da Associação dos Moradores da Pedra do Sal, pela paciência e grande contribuição nas entrevistas.

À Márcio Daian Neves, gerente da usina Tractebel Energia S/A, que gentilmente nos recebeu respondendo todas as nossas indagações.

Ao saudoso professor e amigo do Curso de Economia do Campus da UFPI em Parnaíba, Francisco Iweltimam Vasconcelos Mendes, pelas longas e gostosas conversas sobre o litoral, onde gentilmente me doou livros de sua autoria sobre Parnaíba, infelizmente não esperou pela conclusão desta Tese.

A amiga Francinalda, bióloga, ambientalista e apaixonada pelo que faz, pelo apoio em apresentar as pessoas certas no momento certo da pesquisa;

A professora e amiga Simone Cristina Putrik, do Curso de Turismo da UFPI em Parnaíba pela amizade e apoio.

À equipe do Projeto Peixe-boi no Cajueiro da Praia, especialmente à Patrícia Claro, Técnica do ICMBio, pelas informações prestadas.

Ao Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia - Transferência de Materiais Continente-Oceano (INCT-TMCOcean) pela parceria e divulgação científica.

À Silmara Erthal, chefe da Unidade de Conservação da Área de Proteção Ambiental do Delta do Parnaíba, por permitir minha participação nas reuniões do Conselho da APA e pelas informações gentilmente prestadas.

Aos Secretários de Turismo dos municípios de Cajueiro da Praia, de Parnaíba, de Luis Correia, de Ilha Grande e do Estado do Piauí, pela gentileza das informações prestadas

A Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - CAPES, pelo financiamento deste programa.

Gostaria de registrar minha eterna dívida de gratidão à professora Luzia Neide Coriolano, pela imersa contribuição na escrita da Tese como minha co-orientadora, pela manifestação de amizade, no cuidado ao direcionar sua experiência na área do turismo e por acreditar que o turismo sustentável pode provocar mudanças sócio-ambientais nas comunidades.

Aos meus amigos e colegas de trabalho em Bom Jesus: Juarez, Egnilson, José Orlando, Aliete, Benvindo, João Marcelo, Franklin, Márcio Cleto, Junior, Mauro Tavares, Francineide, Ney Romulo, Janaína, Gabriela, Luciana, Lauro, Eduardo e Cleiton, pela amizade e torcida diária.

Aos Profs. Sergio Martins, Antonio Magalhães e André Salgado, coordenadores do Programa de Pós-Graduação do Instituto de Geociências da Universidade Federal de Minas Gerais, pela compreensão nas inúmeras concessões fundamentais para conclusão deste Curso. Sou grata a vocês!

E, por fim, a todos que direta ou indiretamente, contribuíram na elaboração desse trabalho e também a todos os amigos que torceram e me apoiaram nesta caminhada. Obrigada a todos!

*Minha vida é andar por esse país
Pra ver se um dia descanso feliz
Guardando as recordações
Das terras onde passei
Andando pelos sertões
E dos amigos que lá deixei
Chuva e sol
Poeira e carvão
Longe de casa
Sigo o roteiro
Mais uma estação
E alegria no coração...*

Luiz Gonzaga e Hervê Cordovil

RESUMO

Esta tese tem como objetivo analisar a inserção das políticas públicas direcionadas à atividade turística do litoral do Piauí, a partir dos resultados socioeconômicos e ambientais para os lugares e os residentes em relação à governança, e à geração de emprego e de melhorias locais, bem como analisar a situação do Piauí no roteiro da Rota das Emoções e, sobretudo, propor ações estratégicas para a gestão do turismo. Buscou-se entender o motivo do Delta do Rio Parnaíba com toda beleza e singularidade que possui, articulado no roteiro da Rota das Emoções, estrategicamente, pode mudar o cenário do turismo comparando-se aos estados vizinhos, Ceará e Maranhão. Selecionou-se o Polo Costa do Delta, fazendo um recorte espacial dos quatro municípios litorâneos piauienses: Parnaíba, Luis Correia, Cajueiro da Praia e Ilha Grande, por apresentarem destaque dentro do segmento turístico no estado e por essa atividade ser o principal eixo do crescimento e consolidação da região. A metodologia utilizada dividiu-se em duas etapas: a exploratória e a qualitativa. As entrevistas semiestruturadas ocorreram durante 12 visitas de campo, iniciadas no mês de julho de 2009 e concluídas em maio de 2013. Essa etapa englobou 20 entrevistas presenciais feitas com os gestores municipais e 88 feitas com estudantes, empresários, políticos, dirigentes de ONGs e professores da área do turismo no litoral, além da análise bibliográfica e documental. Para os aspectos relacionados à coleta e análise de dados, apropriou-se das técnicas de SWOT, além da análise de conteúdo. Os resultados obtidos comprovaram a necessidade de melhorar os índices de sustentabilidade do turismo, tendo em vista, principalmente, a precária infraestrutura em decorrência das deficientes políticas públicas para os turistas e os residentes no litoral do Piauí. Chega-se à conclusão que as dificuldades socioeconômicas do Piauí são responsáveis pelo atraso do desenvolvimento das políticas de turismo, manifestadas nas altas taxas de desemprego e subempregos, em decorrência do alto índice de analfabetismo e pobreza, que gera aumento da criminalidade, marginalidade e o tráfico e consumo de drogas, que as políticas públicas implementadas no Piauí, são bastante frágeis, beneficiando os mega empreendimentos, além de se constatar a descontinuidade dos projetos na área da construção civil, somado à carência de infraestrutura básica, a falta de segurança e à baixa qualidade dos serviços diretamente ligados ao setor turístico.

PALAVRAS CHAVE: Políticas Públicas, Litoral, Sustentabilidade, Turismo.

ABSTRACT

This thesis aims to analyze the integration of policies targeting tourist activity off the coast of Piauí, from the socio-economic and environmental outcomes for the people and residents in relation to governance, and the generation of employment and local improvements, as well as analyze the situation of Piauí in the script Route of Emotions and especially, propose strategic actions for the management of tourism . We sought to understand why the Delta river with all the beauty and uniqueness that has articulated the script Route of Emotions, strategically, can change the scenario of tourism comparing to neighbors, Ceará and Maranhão states. We selected the Polo Delta Coast, making a spatial area of the four coastal municipalities piauienses: Parnaíba Luis Correia, Cashew Beach and Ilha Grande, highlighted by presenting within the tourism sector in the state and this activity is the main axis of growth and consolidation of the region. The methodology was divided into two stages: the exploratory and qualitative. The semi-structured interviews took place during 12 field visits, initiated in July 2009 and completed in May 2013. This step comprised 20 face interviews with municipal managers and 88 taken with students, businessmen, politicians NGO leaders and teachers in tourism on the coast , beyond the bibliographic and documentary analysis . For aspects related to collection and analysis of data, appropriated the techniques of SWOT, and analysis of content. The results confirmed the need to improve the sustainability indexes of tourism, with a view mainly to poor infrastructure as a result of poor public policies for tourists and residents on the coast of Piauí. Comes to the conclusion that socioeconomic difficulties of Piauí are responsible for the delay of the development of tourism policies, manifested in high rates of unemployment and underemployment, due to the high rate of illiteracy and poverty, which causes an increase in crime, delinquency and trafficking and drug use , the public policies implemented in Piauí, are quite fragile, benefiting mega projects , and it is found the discontinuity of projects in the area of construction, coupled with the lack of basic infrastructure, lack of security and low quality of services directly related to the tourism sector.

KEYWORDS: Public Policies, Coastline, Sustainability, Tourism.

RÉSUMÉ

Pour une activité touristique peut se développer durablement non seulement la municipalité fournisse des ressources naturelles et culturelles, il est nécessaire que la population participe à la mise en œuvre des politiques publiques consciemment. Sur la base de cette hypothèse a été faite que la construction de cette thèse est d'étudier les politiques du tourisme sur la côte de Piauí et l'observation des impacts socio-économiques et environnementales résultant de cette activité. Nous avons cherché à comprendre les raisons de la rivière Delta avec toute la beauté et l'unicité, qui a formulé la Route du script des émotions comme il est, peut changer le scénario du tourisme par rapport aux Etats voisins, Ceará et du Maranhão. Il a été adopté comme une étude de cas de la Côte Delta Polo, faisant une zone spatiale des quatre municipalités côtières de Piauí Parnaíba: Luis Correia, noix de cajou Beach et Ilha Grande, qui présente la prééminence dans le secteur du tourisme dans l'état et cette activité soit axe principal du développement et de la zone de consolidation. La méthodologie s'est appuyée sur deux étapes: l'exploration et qualitative. Les entretiens semi-structurés ont eu lieu au cours de 12 visites sur le terrain, lancé en Juillet 2009 et achevé en mai 2013. Au total, cette étape comprend 30 entretiens face à face, et l'analyse de la littérature et des documents. Pour les aspects liés à la collecte et l'analyse des données, s'approprient les techniques d'analyse SWOT (forces, faiblesses, opportunités et menaces), et l'analyse de contenu sur la base des personnes interrogées «déclarations. Les résultats obtenus tourisme non durable prouvé, en vue principalement de l'insuffisance des infrastructures en raison de politiques publiques déficientes pour les touristes et les résidents de la côte de Piauí. Arrive à la conclusion que les politiques publiques nationales mises en œuvre dans Piauí, sont très fragiles, méga-projets bénéficiant aux dépens des petits, en plus de souligner le manque d'infrastructures de base, même dans les plus prisés par les touristes, ainsi que le manque de la sécurité et la faible qualité des services directement liés aux touristes.

MOTS-CLÉS: les politiques publiques, les zones côtières, le développement durable, le tourisme.

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

ADRS	Agência de Desenvolvimento Regional Sustentável
AECID	Cooperação Espanhola
AGESPISA	Águas e Esgotos do Piauí S/A
ANAC	Agência Nacional de Aviação Civil
ANP	Agência Nacional de Petróleo
APA	Área de Preservação Ambiental
APP	Área de Proteção Permanente
BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
BNB	Banco do Nordeste do Brasil
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CCVE	Contrato de Compra e Venda de Energia
CEPISA	Companhia Energética do Piauí S/A
CEPRO	Fundação Centro de Pesquisas Econômicas e Sociais do Piauí
CISSET	Secretaria de Controle Interno da Presidência da República
CMA	Centro de Mamíferos Aquáticos
CNPAT	Embrapa Agroindústria Tropical
CODEVASF	Companhia de Desenvolvimento dos Vales do São Francisco e do Parnaíba
COMAR	Comando Aéreo Regional
CONCLAVE	Empreendimentos Turísticos e Cultural S/A
CORUC	Congresso Regional de Unidades de Conservação do Delta do Parnaíba
DCPAT	Departamento de Capacitação e Produção Associada ao Turismo
DELPAR	Empreendimentos Hoteleiros e Turísticos do Delta do Parnaíba
DNOCS	Departamento Nacional de Obras Contra as Secas

DPV	Departamento de Proteção ao Voo
EFCP	Estrada de Ferro Central do Piauí
EJA	Educação de Jovens e Adultos
EMBRAPA	Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária
EMBRATUR	Empresa Brasileira de Turismo
EMS	Estação Meteorológica de Superfície
EPI	Equipamentos de Proteção Individual
FAT	Fundo de Amparo ao Trabalhador
FGV	Fundação Getúlio Vargas
FIFA	Fédération Internationale de Football Association
FIPE	Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas
FNDE	Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação
FPE	Fundo de Participação Estadual
FRIPISA	Frigorífico do Piauí S/A.
FUDEB	Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica
FUNDESCOLA	Fundo de Fortalecimento da Escola
FUNGETUR	Fundo Gestor do Turismo
GERCO	Programa Nacional de Gerenciamento Costeiro
GNA/PB	Grupamento de Navegação Aérea de Parnaíba
GT	Grupo de Trabalho
GTAPB	Grupamento de Telecomunicações Aeronáuticas de Parnaíba
IBAMA	Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICMbio	Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade
IDH	Índice de Desenvolvimento Humano
IG	Identidade Geográfica
IMB	Instituto Marca Brasil
INFRAERO	Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
LBA	Legião Brasileira de Assistência

MMA	Ministério do Meio Ambiente
MPE	Ministério Público Estadual
MPF	Ministério Público Federal
MTur	Ministério do Turismo
NUTRILITE	Instituto de Saúde Ideal – Empresa com Sede na Califórnia
OGX	Petróleo e Gás Participações S.A.
OMT	Organização Mundial do Turismo
ONG	Organização Não Governamental
ONU	Organização das Nações Unidas
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PARFOR	Plano Nacional de Formação de Professores da Educação Básica
PARNA	Parque Nacional
PDEE	Plano Decenal de Expansão de Energia
PDITS	Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável
PDP	Plano Diretor Participativo
PDPMCP	Plano Diretor Participativo do Munic. de Cajueiro da Praia
PDSRT	Plano de Desenvolvimento Sustentável da região turística do meio-norte
PIB	Produto Interno Bruto
PIEMTUR	Empresa de Turismo do Piauí S/A - Piauí Turismo
PLANAP	Plano de Ação para o Desenvolvimento Integrado da Bacia do Parnaíba
PLANTUR	Plano Nacional de Turismo
PND	Plano Nacional de Desenvolvimento
PNMT	Programa Nacional de Municipalização do Turismo
PNT	Plano Nacional do Turismo
PNUD	Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento
PROBIO	Projeto da Conservação e Utilização Sustentável da Biodiversidade
PRODETUR	Programa Nacional de Desenvolvimento do Turismo

PROEJA	Programa Nacional de Integração da Educação Básica com a Educação Profissional na Modalidade de Educação de Jovens e Adultos
PROFAA	Programa Federal de Auxílio aos Aeroportos
PROINFA	Programa de Incentivo a Fontes Alternativas de Energia Elétrica
PROINFA	Programa de Incentivo às Fontes Alternativas de Energia Elétrica
PRONAF	Programa Nacional de Fortalecimento da Agricultura Familiar
PRONATEC	Programa Nacional de Acesso ao Ensino Técnico e Emprego
PRT	Programa de Regionalização do Turismo
PSF	Programa da Saúde da Família
PT	Partido dos Trabalhadores
RESEX	Reserva Extrativista
REVIZEE	Programa de Avaliação do Potencial Sustentável de Recursos Vivos
RIMO	Rede Integrada de Hotéis e Pousadas do Piauí S/A
RPPN	Reserva Particular do Patrimônio Natural
SAC	Secretaria de Aviação Civil
SBER	Sociedade Brasileira de Energias Renováveis
SEBRAE	Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas
SEMAR	Secretaria de Meio Ambiente e Recursos Hídricos do Piauí
SEPLAN	Secretaria Estadual de Planejamento
SETUR	Secretaria de Turismo do Piauí
SPU	Serviço do Patrimônio da União
SRPV	Serviço Regional de Proteção ao Vôo
SWOT	<i>Strengths, Weaknesses, Opportunities e Threats</i>
TASA	Empresa de Telecomunicações da Aeronáutica S/A
UC	Unidades de Conservação
UESPI	Universidade Estadual do Piauí
UFMA	Universidade Federal do Maranhão

UFMG	Universidade Federal de Minas Gerais
UFPI	Universidade Federal do Piauí
ZEE	Zoneamento Econômico Ecológico

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Localização da área de estudo no Piauí.....	52
Figura 2 – Porto das Barcas mostrando os casarões centenários.....	62
Figura 3 – Porto das Barcas restaurado	63
Figura 4 – Estrutura do Porto dos Tatus em Ilha Grande	64
Figura 5 – Infraestrutura do Porto dos Tatus	65
Figura 6 – Estado de conservação do porto de Luis Correia Erro! Indicador não definido.	66
Figura 7 – Obras paralisadas do Porto de Luis Correia	67
Figura 8 – Situação atual do porto de Luís Correia	69
Figura 9 – Primeira Estação de trem em Luis Correia	70
Figura 10 – Antigo setor administrativo da estrada férrea	71
Figura 11 – Setor de bagagem da Estação de Parnaíba	72
Figura 12 – Primeira Locomotiva da EFCP.....	72
Figura 13 – Situação atual da Estação Ferroviária de Cocal	73
Figura 14 – Mapa da malha ferroviária	75
Figura 15 – Aeroporto Internacional de Parnaíba	83
Figura 16 – Voo internacional no aeroporto de Parnaíba	84
Figura 17 – Parque eólico da praia da Pedra do Sal	88
Figura 18 – Portão de acesso aos Tabuleiros Litoraneos.....	89
Figura 19 – Trecho de água canalizada dentro dos tabuleiros litorâneos.....	90
Figura 20 – Produção dos tabuleiros litorâneos.....	91
Figura 21 – Produção de caju e acerola nos tabuleiros litorâneos	91
Figura 22 – Produção de cajuína.....	93
Figura 23 – Artesanato do buriti e de cerâmica expostos no litoral do Piauí ..	94
Figura 24 – Artesanato arte santeira e o uso de fibras vegetais.....	94
Figura 25 – Cooperativa de catadores de caranguejo	98
Figura 26 – Unidades de Conservação existentes no Piauí.....	103
Figura 27 – Delta do Parnaíba..... Erro! Indicador não definido.	104
Figura 28 – Ilhas e povoados dentro da RESEX Erro! Indicador não definido.	7

Figura 29 – Rios, Lagoas e Igarapés dentro da RESEX	Erro! Indicador não definido.
Figura 30 – Município de Parnaíba	Erro! Indicador não definido.15
Figura 31 – Farol da Praia de Pedra do Sal	118
Figura 32 – Município de Cajueiro da Praia	119
Figura 33 – Sede do Centro de Mamíferos Aquáticos (CMA) e do ICMBio	122
Figura 34 – Município de Luís Correia	128
Figura 35 – Lagoa do Portinho	131
Figura 36 – Município de Ilha Grande	134
Figura 37 – Rota das Emoções	136
Figura 38 – Orla de Atalaia	154
Figura 39 – Organograma da estrutura do Ministério do Turismo	155
Figura 40 – Núcleos indutores do turismo no Piauí	158
Figura 41 - Troca-Troca – Comércio popular no Centro de Teresina	159
Figura 42 –Baixão da Pedra Furada em São Raimundo Nonato / PI	161
Figura 43 – Terminal turístico Porto das Barcas	Erro! Indicador não definido.66
Figura 44 – Polos turísticos do Piauí	164
Figura 45 - O Morro do Gritador em Pedro II	168

LISTA DE TABELAS

Tabela 1- Distâncias entre os municípios do litoral piauiense e a capital	72
Tabela 2 - Unidades de Conservação Federais existentes no Piauí	102
Tabela 3 - Unidades de Conservação Estaduais:	103
Tabela 4 - Dados demográficos e econômicos dos municípios do Delta.....	106
Tabela 5 - Atrativos turísticos do Polo Costa do Delta.....	113
Tabela 6 - Roteiro turístico da Rota das Emoções	139
Tabela 7 - Público envolvido com o segmento turístico na Rota	140
Tabela 8 - Situação da posse da terra na Ilha Grande – 2007	144

Sumário

INTRODUÇÃO	24
1 TURISMO E AS INTERFACES TEÓRICAS	30
2 MÉTODO: O CAMINHO PERCORRIDO	49
2.1 Interpretação e tratamento dos dados.....	52
3 O ESTADO DO PIAUÍ NO CONTEXTO DO NORDESTE	54
3.1 O processo histórico-geográfico da civilização piauiense	54
3.2 As hidrovias e a ferrovia na produção socioeconômica	62
3.3 Um Estado entre o Maranhão e o Ceará.....	79
3.4 Potencialidades e Capacidade Instalada	84
4 O LITORAL DO PIAUÍ E AS METAMORFOSES LOCAIS	101
4.1 As Unidades de Conservação e o Turismo	101
4.2 Os municípios.....	116
4.3 A Rota das Emoções.....	137
4.4 Os conflitos e resistências no litoral do Piauí	141
5 AS ONDAS DAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE TURISMO NO LITORAL DO PIAUÍ.....	146
5.1 O PRODETUR e a regionalização do turismo no Piauí.....	152
5.2 Os núcleos indutores de turismo no Piauí.....	158
5.3 PROPOSTAS PARA O TURISMO NO LITORAL DO PIAUÍ	171
CONCLUSÃO	185
REFERÊNCIAS	188

INTRODUÇÃO

Esta tese, intitulada **O turismo nas ondas do litoral e das políticas públicas do Piauí**, vinculada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia do Instituto de Geociências da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), tem como objeto de estudo o turismo no litoral do Piauí.

No contexto atual, os governos municipais e estaduais buscam políticas públicas de turismo com o intuito de viabilizar infraestrutura básica para seus municípios e estados, junto ao governo federal, como por exemplo: política dos meios de transportes, individual ou de massa; de comunicação, fixa ou móvel; de qualificação; de saúde e de educação, visando diminuir as desigualdades existentes. Ao contrário do que se enxergava no passado, “[...] no Brasil, as políticas de turismo se encontraram à margem das políticas públicas, apesar do reconhecimento como um segmento gerador de emprego e renda.” (MAIA, 2004).

Nesse sentido, Bacelar (2012, p. 34) esclarece que:

A máquina da desigualdade no Brasil é sustentada pela concentração dos meios de produção, orientação do mercado para a exportação e o consumo de luxo, atuação oligopolizadora do Estado, mentalidade senhorial das classes altas: esses quatro fatores estão na raiz dos abismos sociais e regionais. Mas há sinais promissores de mudanças.

As desigualdades econômicas e sociais são constatadas nos sistemas macro e micro, dentro de um mesmo setor, dentro de uma mesma empresa, dentro de um mesmo espaço territorial de um município, de um estado e, finalmente, dentro de um país. O Brasil caracteriza bem essa desigualdade, comparando os dados estatísticos dos estados do nordeste com os estados do sul e sudeste, com realidades extremamente adversas. O Brasil que produz e o Brasil que consome. No entanto, as diferenças estão a cada ano diminuindo, de acordo com os estudos da professora Tânia Bacelar.

Segundo Boletim do IPEA nº 48 (2011), o Brasil tem mantido a inflação controlada, tem promovido a redução da taxa de juros, o equilíbrio da balança de juros, além de registrar o crescimento do produto interno bruto. Nos últimos anos, o país tem superado o período pós-crise com o reaquecimento da economia,

alimentado não só pelo consumo interno, mas, também, pela retomada dos investimentos no setor turístico na preparação para os grandes eventos.

É preciso destacar ainda que o aumento dos investimentos em infraestrutura, programados para os próximos anos, em decorrência dos mega eventos como a Copa do Mundo de Futebol FIFA 2014 com o Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, além de atenderem as crescentes demandas do mercado interno, impactarão a economia brasileira (IPEA, 2012, p. 22).

O ambiente econômico e o turismo também são impactados de forma significativa pelas melhorias sociais que vêm sendo registradas nos últimos anos. Cerca de 31 milhões de brasileiros ascenderam de classe social entre os anos de 2003 a 2008, sendo que 19,4 milhões deixaram a classe E (que traça a linha da pobreza no país) e 1,5 milhão migraram da classe D para classes superiores (IPEA, 2012). Com isso, nesse período, ocorreu uma queda acumulada de 43% na classe E. No mesmo período, a classe AB (grupo com renda domiciliar mais elevada, superior a R\$ 4.807,00) teve acréscimo de seis milhões de pessoas, totalizando 19,4 milhões em 2008 (IBGE, 2012).

O número de brasileiros com acesso a emprego com carteira assinada, recebendo em torno de quatro salários ou mais, aumentou sensivelmente nos últimos anos, favorecendo a busca pela qualidade das férias, alavancando o turismo doméstico e o internacional.

Em função das rápidas transformações socioambientais promovidas pelo turismo no litoral do Piauí, verificaram-se alterações na ocupação do espaço, no tocante à especulação imobiliária, à depredação da orla, ao desaparecimento do mangue e ao inchaço do tecido urbano.

Nessa perspectiva, originou-se a problematização da pesquisa, que consiste em uma análise das políticas públicas voltadas ao desenvolvimento do turismo no litoral piauiense, buscando entender as desigualdades do Piauí em relação aos estados vizinhos, Ceará e Maranhão, especialmente no que tange ao crescimento da atividade turística.

O cerne da tese está na investigação das políticas públicas de turismo no litoral do Piauí e nos impactos socioeconômicos e ambientais decorrentes dessa atividade no litoral. Desta forma, surgem os seguintes questionamentos:

- Por que o Piauí não consegue avançar no desenvolvimento do turismo como ocorre com outros estados do Nordeste?
- Como o Delta do rio Parnaíba está articulado no roteiro da Rota das Emoções?
- Quais os núcleos receptores de turismo no litoral do Piauí?
- Quais as políticas públicas que incidem no território piauiense em especial no litoral?
- Quais os impactos que o turismo tem gerado nas Unidades de Conservação Ambiental no Piauí?
- O turismo tem ajudado no desenvolvimento socioeconômico do Piauí?
- Quais as resistências ao turismo convencional no litoral do Piauí?

A realidade do turismo no Piauí sugere as seguintes hipóteses:

- As dificuldades socioeconômicas do Piauí são responsáveis pelo atraso do desenvolvimento das políticas de turismo;
- As políticas públicas podem agilizar o desenvolvimento econômico e social local, melhorar a qualidade de vida dos residentes e oferecer condições para a promoção do turismo;
- O avanço da ocupação turística do litoral do Piauí ocorre valorizando o sentimento de pertença dos residentes;
- O turismo do litoral tem proporcionado alocação de infraestrutura, favorecendo o desenvolvimento econômico dos municípios.

Esta pesquisa tem como objetivo analisar a inserção das políticas públicas direcionadas à atividade turística do litoral do Piauí, a partir dos resultados socioeconômicos e ambientais para os lugares e os residentes; identificar as políticas públicas direcionadas para o turismo no litoral do estado do Piauí, em relação à governança e à geração de emprego e de melhorias locais; analisar a situação do Piauí no roteiro da Rota das Emoções; e, finalmente, propor ações estratégicas para a gestão do turismo, visando o desenvolvimento socioeconômico e ambiental das comunidades residentes no litoral do estado do Piauí.

Quanto à escolha da área da pesquisa, partiu do interesse em realizar estudos sobre a realidade socioespacial dos municípios do litoral piauiense, por serem detentores de problemática complexa, pois envolvem questões sociais, econômicas, políticas, culturais e ambientais; o que gerou um desafio para uma bióloga investigar essa problemática à luz dos impactos promovidos pelas atividades turísticas, buscando a interdisciplinaridade entre a geografia, o turismo, a economia, a sociologia e a biologia.

A região é *locus* de atenção das políticas públicas, com destaque para intervenções vinculadas ao turismo, que consiste na criação de um roteiro para o turismo dentro da perspectiva da roteirização, envolvendo os estados do Ceará, Piauí e Maranhão – Cepima, conhecido comercialmente pelo nome de “Rota das Emoções”.

Procurou-se analisar a realidade, a partir de referências teóricas baseadas em alguns autores que deram contribuições, sobretudo direcionadas aos aspectos do turismo, como: Coriolano (2002, 2003, 2006, 2007, 2009, 2012), Ignarra (2003), Irving (2002), Bursztyn (2005), Ruschmann (2002, 2004), Molina (2005), Beni (2003), Carlos (2007), e Sachs (1981, 1986, 2004 e 2007). A metodologia utilizada foi reforçada por Bardin (2010) Gil (2002) e Marconi e Lakatos (2010). Para fortalecer o diálogo nos aspectos sociológicos, apropriou-se dos autores Morin (2008, 2009, 2010) e Leff (2006). Os aspectos históricos sobre o Piauí foram embasados por Mendes (2001, 2009), Adrião Neto (2003), Alencastre (1981), Santana (2001), Falci (1994), Mavignier (2005, 2007), Neves (1985) e Nunes (1974).

Esta pesquisa está estruturada em cinco unidades, a partir deste texto introdutório. A primeira, intitulada **Turismo e as interfaces teóricas**, analisa as categorias geográficas como o território, espaço, região e lugar. Teoriza sobre o litoral, praia, turismo, turismo sustentável, desenvolvimento sustentável e políticas públicas, além de discutir o lugar através do olhar dos moradores que dependem economicamente da atividade turística desenvolvida no litoral.

A segunda, intitulada **Método: o caminho percorrido**, aborda a metodologia da pesquisa. Consiste na seleção de fontes bibliográficas em arquivos públicos, museus, bibliotecas e *internet*. Para os aspectos relacionados à coleta e análise de dados, apropriou-se dos métodos de SWOT, ou seja: Forças, Fraquezas, Oportunidades e Ameaças), além da análise do conteúdo através das falas dos

entrevistados. Nessa fase, foram definidos os atores envolvidos, como secretários de Turismo, secretários de Meio Ambiente, representantes de ONGs, líderes comunitários, professores do curso de Bacharelado em Turismo, IBAMA, ICMbio, RESEX do Delta do Parnaíba, MPE, MPF, associações, sindicatos, representante do Domínio do Patrimônio da União, agências de viagens e empresários do setor de hotel, bares e restaurantes.

A terceira unidade, intitulada **O estado do Piauí no contexto do nordeste**, proporciona um mergulho na história do Piauí, enfatiza o advento da civilização piauiense, questiona o apogeu econômico, político, social e tecnológico vivido pelos parnaibanos no passado. Relata o desmembramento dos municípios da região Norte, a situação de dependência do Piauí em relação aos outros estados, a construção da estrada de ferro no Piauí e o seu declínio; a importância dos portos dos Tatus, do Porto das Barcas e do Porto de Luís Correia. Mostra as potencialidades e a capacidade instalada frente às inovações tecnológicas, sobretudo com a construção do aeroporto, visando sua inoculação ao turismo nacional e internacional, a implantação dos Tabuleiros Irrigados, a produção da cajuína e do artesanato local.

O litoral do Piauí e as metamorfoses locais é o título da quarta unidade que, inicialmente, caracteriza as unidades de conservação existentes no Estado, no âmbito federal e estadual. Descreve os quatro municípios que formam o litoral do Piauí e relata as particularidades inerentes a cada um deles. Enfatiza a cidade de Parnaíba, que se encontra em uma encruzilhada para a modernidade, relatando a importância desse município no movimento de entrada e saída para o sertão do Piauí, como a questão fundiária na praia da Pedra do Sal, os fatores que intermediaram a venda das terras, a situação dos moradores, e os conflitos decorrentes dos empreendimentos turísticos da Ecocity Brasil na Ilha Grande.

A quinta, **Políticas públicas de turismo no litoral do Piauí**, apresenta os programas, os projetos e as ações dos governos estadual e federal. Relata a situação atual do turismo no litoral, traz uma panorâmica das políticas públicas de todos os Ministérios e descreve a importância do Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste – PRODETUR, na produção do turismo no Piauí, bem como apresenta as políticas envolvendo os programas de regionalização do turismo através das três cidades selecionadas como núcleos indutores de turismo no estado

e, finalmente, apresenta as propostas para o desenvolvimento do turismo no Litoral do Piauí, analisando as falas dos gestores, dos moradores e dos líderes comunitários.

1 . TURISMO E AS INTERFACES TEÓRICAS

Pensar a Geografia requer uma revisão detalhada dos conceitos que lhe dão sustentação. Como ciência social, ela tem como objeto de estudo a sociedade, alicerçada pela análise de cinco conceitos-chaves que, entre si, guardam forte semelhança, pois todos se referem à ação humana sobre a superfície terrestre: espaço, lugar, território, região e paisagem. Todas as categorias serão discutidas, no entanto, lugar, território e região serão mais bem discutidas e aprofundadas.

1.1 Espaço

O espaço é entendido como produto e não como reflexo da ação da sociedade. Cabe aos planejadores e gestores do turismo a proposição de políticas públicas substanciadas na mobilização e participação social e que se aproximem de um modelo mais equânime de desenvolvimento (CORIOLANO, 2003, p. 30).

Para Milton Santos (1998), uma sociedade só se torna concreta através de seu espaço. A totalidade é formada por instâncias ou estruturas (econômica, jurídico-política e ideológica), e o espaço seria a quarta instância, colocando-se como uma estrutura subordinada e subordinante, um fator social, e não apenas reflexo social. Na visão de Santos (1998), o espaço "é resultado da ação humana, e ele é reflexo e condição da sociedade. Então, se temos uma sociedade desigual, o espaço será desigualmente ocupado, distribuído e significado."

Na vivência, o significado de espaço frequentemente se funde com o de lugar. "A sensação de tempo afeta a sensação de lugar. Na medida em que o tempo de uma criança pequena não é igual ao de um adulto, tampouco é igual sua experiência de lugar." (TUAN, 1983, p. 206).

Espaço é um conceito mais abstrato que o de lugar. O que começa como espaço indiferenciado, transforma-se em lugar à medida que o conhecemos melhor e o dotamos de valor. "Lugar é uma mistura singular de vistas, sons e cheiros, uma harmonia ímpar de ritmos naturais e artificiais (...) Sentir um lugar é registrar pelos nossos músculos e ossos" (TUAN, 1983, p. 203).

Souza (1995) faz algumas menções também sobre o conceito de espaço, lembrando que a Geografia Política define o espaço como sendo "concreto em si com seus atributos naturais e socialmente construídos que é apropriado, ocupado por um grupo social" (p. 84).

1.2 Lugar

Quanto ao lugar, para Carlos (2007), é o caminho que se abre à análise, é pensar o cotidiano – no qual se realizam o local e o mundial –, que é tecido pela maneira de ser, pelo conjunto de afetos e pelas modalidades do vivido, próprias a cada habitante, produzindo uma multiplicidade de sentidos.

Quando os lugares são ocupados por objetos que são estrangeiros a eles pela atividade de turismo, sua lógica, não raras vezes, desconsidera a história e a cultura. Pois, por essência, o turismo introduz elementos estranhos ao lugar como: hospedagem, restaurantes, aeroportos, infraestrutura de lazer, entre outros, e recriam novos arranjos, devido às demandas do mercado turístico (CRUZ, 2011).

Bourdieu (2004, p. 45) reforça: “[...] o lugar geográfico é sempre marcado por um campo simbólico, de disputa e de múltiplos significados”. É preciso levar em conta que a história tem uma dimensão social que emerge no cotidiano das pessoas, no modo de vida, no relacionamento com o outro, entre esses e o lugar.

Carlos (2007) entende o lugar como “a base da reprodução da vida e pode ser analisado pela tríade habitante – identidade – lugar.” A cidade, por exemplo, produz-se e revela-se no plano da vida do indivíduo. As relações que os indivíduos mantêm com os espaços habitados se exprimem todos os dias nos modos do uso, nas condições mais banais, no secundário, no acidental. É o espaço passível de ser sentido, pensado, apropriado e vivido através do corpo.

A liberdade de ir e vir do ser humano, de conhecer lugares diferentes do seu lugar de origem, passando do conhecimento local ao regional, ou até mesmo global, são implicações do turismo. “Nesse sentido, pode-se dizer que o turismo responde à necessidade do homem de buscar novos espaços, de ampliar seu campo de ação e, de alguma maneira, conquistar lugares desconhecidos.” (BENI, 2006, p. 259).

Por outro lado, lugar onde ocorrem as relações cotidianas mais finas – as relações de vizinhança, o ir às compras, o caminhar, o encontro dos conhecidos, o jogo de bola, as brincadeiras, o percurso reconhecido de uma prática vivida /reconhecida em pequenos atos corriqueiros –, como afirma a professora Ana Fani Carlos:

São os lugares que o homem habita dentro da cidade que dizem respeito a seu cotidiano e a seu modo de vida, onde se locomove, trabalha, passeia, flana, isto é pelas formas através das quais o homem se apropria e que vão ganhando o significado dado pelo uso. Trata-se de um espaço palpável – a extensão exterior, o que é exterior a nós, no meio do qual nos deslocamos. Nada também de espaços infinitos. São a rua, a praça, o bairro – espaços do vivido, apropriados através do corpo – espaços públicos, divididos entre zonas de veículos e a calçada de pedestres dizem respeito ao passo e a um ritmo que é humano e que pode fugir aquele do tempo da técnica (ou que pode revelá-la em sua amplitude). É também o espaço da casa e dos circuitos de compras dos passeios, etc. (CARLOS, 2007, p. 43).

O lugar é produto das relações humanas, entre homem e natureza, tecido por relações sociais que se realizam no plano do vivido, o que garante a construção de uma rede de significados e sentidos que são engendrados pela história e cultura civilizadora, produzindo a identidade, posto que é aí que o homem se reconhece, porque é o lugar da vida (CARLOS, 2007). O sujeito pertence ao lugar como esse a ele, pois a produção do lugar liga-se, indissociavelmente, à produção da vida.

A compreensão do conceito de lugar adquire importância nos estudos relacionados ao turismo. Conforme destaca Rodrigues:

O lugar, como categoria filosófica, não trata de uma construção objetiva, mas de algo que só existe do ponto de vista do sujeito que o experimenta. É dotado de concretude porque é particular, único, opondo-se ao universal, de conteúdo abstrato, porque desprovido de essência. O lugar é o referencial da experiência vivida, pleno de significado; enquanto o espaço global é algo distante, de que se tem notícia, correspondendo a uma abstração (RODRIGUES, 2001, p. 32).

O lugar proporciona ao ser humano a valorização das relações de afetividade, desenvolvidas pelos indivíduos em relação ao seu ambiente em um processo de afetividade. A relação do indivíduo com outros “lugares”, por intermédio do turismo,

pode lhe proporcionar experiências de vida e contribuir para o seu bem-estar físico e mental, através de viagens que possibilitem a ampliação de seus conhecimentos sobre diferentes lugares (SOUSA, 2008, p. 20). Dessa forma, o turismo é representado como uma fuga do cotidiano, em busca de algo diferente para a realização de sonhos e de fantasias, sendo uma atividade que vem se desenvolvendo ao longo da história da humanidade e que, no entanto, tem um conceito bastante recente (SOUSA, 2008, p. 21).

De acordo com Leff (2006, p. 64), lugar “[...] é o *locus* das capacidades e condições da população para reconstruir seus mundos de vida de onde pode emergir a nova identidade pessoal e cultural, normatizada por regras coletivas e democráticas de convivência social”. É uma nova identidade de lugar, surgida na manifestação do real e do verdadeiro frente à racionalidade econômica instituída, que ignora a natureza e a cultura.

Tuan (1983), por sua vez, escreve que o lugar representa um receptáculo de lembranças e de permanência, carregadas e vivenciadas pelo homem; é um arquivo de lembranças afetivas e realizações vivenciadas que inspiram para se viver o presente, tornando-se o tempo elemento importante para se conhecer ou afeiçoar-se a um lugar. Em certos casos, é necessário um longo intervalo para construir raízes em um determinado lugar, porém, nada impede que alguém se apaixone por um espaço em um contato rápido ou através de uma história sobre ele.

Os lugares são únicos para cada pessoa, ligados aos elementos do espaço, firmas, instituições e meio ambiente, segundo reforça Milton Santos (1988):

Quanto mais os lugares se mundializam, mais se tornam singulares e específicos, isto é, "únicos". Isto se deve à especialização desenfreada dos elementos do espaço – homens, firmas, instituições, meio ambiente – à dissociação sempre crescente dos processos e subprocessos necessários a uma maior acumulação de capital, à multiplicação das ações que fazem do espaço um campo de forças multidirecionais e multicomplexas, onde cada lugar é extremamente distinto do outro, mas também claramente ligado a todos os demais por um nexo único, dado pelas forças motrizes do modo de acumulação hegemonicamente universal (SANTOS, 1988, p. 15).

O lugar é o município, é o bairro, é a rua, é a praia, é a casa, é a escola. É a menor parte do todo. É onde as coisas acontecem. Considera-se como lugar a

dinâmica da atividade turística desenvolvida no litoral do estado do Piauí, precisamente nos municípios de Cajueiro da Praia, Luís Correia, Parnaíba e Ilha Grande. O lugar singular de grande beleza paisagística natural dos 66 km de litoral do Piauí em contraponto aos 240 km de extensão do litoral do Maranhão e os 576 km do litoral do Ceará.

1.3 Território

Uma análise geográfica compreende os conceitos de espaço geográfico e território como indissociáveis, pois o território é formado a partir do espaço. Nesse sentido, através do conceito de território, pressupõe-se avaliar o espaço a partir de relações de poder (DALLABRIDA, 2011, p. 15).

Entende-se que essas relações de poder são desempenhadas pelos sujeitos que produzem o espaço e têm o objetivo de criar territórios, aos quais se denominam de sujeitos territoriais.

Tratando-se de território, Souza (1995) o entende como sendo "(...) definido e delimitado por e a partir de relações de poder" (p. 78). Ainda: "um campo de força, uma teia ou rede de relações sociais a par de sua complexidade interna, define, ao mesmo tempo um limite, uma alteridade: a diferença entre nós e os outros." (p. 86).

Os conflitos e contradições inerentes às sociedades têm íntima relação com a constituição de territórios, pois segundo Souza, "o território está, igualmente, presente em toda a espacialidade social ao menos enquanto o homem também estiver presente" (SOUZA, 1995, p. 96).

1.4 Região

O conceito de região, assim como as demais categorias de análise da Geografia, assumem significados diferentes, de acordo com o método utilizado para sua interpretação. A região natural, por exemplo, é definida por França e Leite (2008) como uma parcela da superfície terrestre, onde é caracterizada pela uniformidade, combinação e integração dos elementos da natureza, ou seja:

[...] a região natural, influenciada pela corrente determinista, que se caracterizava pela uniformidade dos resultados da combinação ou integração em áreas dos elementos da natureza, justificando a

exploração dos recursos naturais por interesses econômicos; [...] (FRANÇA e LEITE, 2008, p. 3).

Esse conceito de região considera os aspectos físicos e naturais. Por outro lado, a região geográfica, apesar de não se diferenciar em muitos aspectos da região natural, considera também a participação do homem com relação à natureza. O homem constitui parte ativa da região, conforme se verifica em:

[...]. Segundo essa perspectiva, “possibilista”, as regiões existem como unidades básicas do saber geográfico, não como unidades morfológica e fisicamente pré-constituídas, mas sim como o resultado do trabalho humano em um determinado ambiente (CASTRO, GOMES e CORREIA) 1995, p. 56).

A partir dessas discussões conceituais, surge a Nova Geografia, uma região abstrata, baseada em dados estatísticos quantitativos. Essa região não é concebida por meio de métodos empíricos, mas as intenções do pesquisador é que irão definir os critérios a serem utilizados na divisão regional:

[...]. Em outras palavras, é a técnica estatística que permite revelar as regiões de uma dada porção da superfície da Terra. Nesse sentido, definir regiões passa a ser um problema de aplicação eficiente de estatística: considerando-se os mesmos território, propósitos e técnica estatística, duas divisões regionais deverão apresentar os mesmos resultados, independentemente de terem sido feitas por dois pesquisadores distintos. [...] (CORRÊA, 2007, p. 32-33).

Dessa forma, região no contexto contemporâneo pode e deve ser trabalhada na perspectiva social. A importância dessa categoria para a análise do espaço geográfico, uma vez que regionalizar não significa apenas delimitar áreas, mas verificar quantitativa e qualitativamente de maneira concreta tudo o que constitui e/ou caracteriza uma região.

1.5 Paisagem

Já a noção de paisagem tem sido, para os geógrafos e cientistas de outras áreas (biólogos, agrônomos, ecólogos, arquitetos, entre outros), o ponto de partida para o entendimento das complexas relações entre o homem e a natureza, buscando, através dela, uma compreensão global da natureza, bem como possibilita

projeções de uso, gestão de espaço e planejamento territorial. De acordo com essa premissa, “paisagem é o conjunto de formas, em um dado momento, exprimem as heranças que representam as sucessivas relações localizadas entre o homem e a natureza. Ou, ainda, a paisagem se dá como conjunto de objetos concretos” (SANTOS, 1988).

Nesse sentido, pode-se conceber que a paisagem constitui-se como resultado do estabelecimento de uma inter-relação entre a esfera natural e a humana, na medida em que a natureza é percebida e apropriada pelo homem, que historicamente constitui o reflexo dessa organização.

Inicialmente, o embate acerca da conceituação da paisagem deu-se na dicotomia estabelecida pelos geógrafos que a diferenciavam entre paisagem natural e paisagem cultural. “A paisagem natural refere-se aos elementos combinados de geologia, geomorfologia, vegetação, rios e lagos, enquanto a paisagem cultural, humanizada, inclui todas as modificações feitas pelo homem, como nos espaços urbano e rural” (SANTOS, 1998).

Por outro lado, o geógrafo norte-americano Carl Sauer destaca:

Não podemos formar uma ideia de paisagem a não ser em termos de suas relações associadas ao tempo, bem como suas relações vinculadas com o espaço. Ela está em um processo constante de desenvolvimento ou dissolução e substituição. Assim, no sentido corológico, a alteração da área modificada pelo homem e sua apropriação para o uso são de importância fundamental. A área anterior à atividade humana é representada por um conjunto de fatos morfológicos. As formas que o homem introduziu são um outro conjunto (SAUER, 1998, p. 42).

Na visão de Sauer (1925), essa premissa sugere uma separação de paisagem natural e cultural, pois identifica o homem como agente transformador da natureza, vislumbrando na sua ação duas naturezas: uma anterior e outra posterior à ação humana. Dessa forma, a paisagem é concebida como uma representação cultural.

Para a Sociologia e a Economia, a paisagem é a base do meio físico, onde o homem em coletividade a utiliza, ou não, e a transforma, segundo diferentes critérios. Para a Botânica e a Ecologia, a paisagem significa um conjunto de

organismos em um meio físico, cujas propriedades podem ser exemplificadas segundo leis e modelos, com ajuda das ciências físicas e ou biológicas.

A paisagem não se cria de uma só vez, mas por acréscimos, substituições; a lógica pela qual se fez um objeto no passado era a lógica da produção daquele momento. Conforme Milton Santos (1998), paisagem “é uma escrita sobre a outra, é um conjunto de objetos que têm idades diferentes, é uma herança de muitos diferentes momentos. A cidade é essa heterogeneidade de formas, mas subordinada a um movimento global.”

Segundo Morin (2009), a configuração da paisagem depende dos elementos, relações, atributos, entradas (*inputs*) e saídas do sistema (*output*) considerando uma análise espaço-temporal.

Para Rodriguez (2010), a análise se baseia no conceito de paisagem com um “todo sistêmico” em que se combinam a natureza, a economia, a sociedade e a cultura, em um amplo contexto de inúmeras variáveis que buscam representar a relação da natureza como um sistema e dela com o homem. Os sistemas formadores da paisagem são complexos e exigem uma multiplicidade de classificações que podem, segundo o autor, enquadrar-se perfeitamente em três princípios básicos de análise: o genético, o estrutural sistêmico e o histórico, que se fundem numa classificação complexa.

Considerando que o turismo é uma atividade que envolve deslocamento no espaço e presença de políticas públicas para viabilizar este deslocamento, os conceitos discutidos a partir deste momento, nesta Tese, têm como objetivo despertar para a importância de uma base teórica no campo do entendimento do turismo, tais como: litoral e praia, turismo e turismo sustentável, desenvolvimento sustentável e políticas públicas.

1.6 Litoral e Praia

Litoral, de acordo com Moraes (1999, p. 29), “[...] É definido como uma zona de usos múltiplos, pois em sua extensão é possível encontrar variadíssimas formas de ocupação do solo e manifestação das mais diferentes atividades humanas”.

É entendido como área onde as águas dos mares encontram a terra e a costa; constituem-se em lugares únicos na geografia global, sendo mais do que simplesmente uma grande praia.

No conceito de Amaral e Mendonça (1997, p. 466), litoral ou zona litorânea “[...] se estende no sentido do continente, desde a zona submersa onde os mais importantes processos formadores de praia ocorrem (profundidades entre 10 e 20 metros) até a praia”.

Já para Santos (1994, p. 2), “praia é uma zona perimetral de um corpo aquoso composto de material inconsolidado, em geral arenoso ou mais raramente composto de cascalhos, conchas de moluscos, etc., que se estende desde o nível de baixo mar, média para cima, até a linha de vegetação permanente, ou de falésias marinhas”.

As praias representam o encontro das águas do mar com o continente, tendo importante papel de proteção da linha de costa, onde ocorrem fenômenos naturais de avanços e recuos do mar. “Dependendo da hidrodinâmica local, pode existir elevada concentração de biomassa, pela presença de inúmeros organismos como bivalves, crustáceos e outros invertebrados, além de peixes da zona de arrebentação e até mesmo aves migratórias, que compõem a cadeia trófica marinha, muitos destes usados pelo homem para consumo” (CAVALCANTI, 2005).

O litoral brasileiro possui inúmeras praias arenosas em mar aberto, ou nas regiões próximas de grandes rios, lagunas, estuários e baías, do estado do Amapá ao Paraná. Segundo Cavalcanti (2005), no estado do Piauí existem praias arenosas de areias claras, com granulometrias variáveis, desde muito finas até grossas, e também praias arenolodas, com formação de areia e lama, provenientes de rios, em áreas de lagunas e estuários.

Todo o litoral brasileiro possui uma área de 7.367100 km, distribuídos em dezessete Estados, com seus respectivos quilômetros de extensão: Bahia - 932 km, Maranhão - 640 km, Rio de Janeiro - 636 km, Rio Grande do Sul - 622 km, São Paulo - 622 km, Amapá - 598 km, Ceará - 573 km, Pará - 562 km, Santa Catarina - 531 km, Rio Grande do Norte - 410 km, Espírito Santo - 392 km, Alagoas - 229 km, Pernambuco - 187 km, Sergipe - 163 km, Paraíba - 117 km, Paraná 98 - km e Piauí - 66 km. (IBGE, 2010).

A questão econômica e ambiental do litoral apresenta-se de forma relevante para compreender a importância de diversas áreas que estudam essa temática, contribuindo para um novo “olhar” sobre a realidade dos espaços costeiros nas diversas áreas do conhecimento, como aponta Moraes:

A partir dos estudos costeiros, com enfoque multidisciplinar e interdisciplinar na área litorânea, tem melhorado a qualidade das pesquisas nas diferentes áreas do conhecimento, como Economia, Política, Geografia, Sociologia, Biologia, Química, Oceanografia, Engenharia de Pesca e, principalmente, o Turismo, devido às riquezas naturais e do aumento populacional no seu entorno. (MORAES, 1999, p. 20).

Esses ecossistemas encontram-se sujeitos a amplas variações de fatores ambientais, como temperatura do ar e da água, exposição ao sol, intensidade e frequência dos ventos, taxas de oxigênio intersticial, granulometria do substrato, declive do terreno e ação das ondas. Alguns fatores afetam outros, influenciando-se mutuamente e resultando em ambientes muito dinâmicos (CAVALCANTI, 2005).

As praias do Piauí são amplamente utilizadas pela população como áreas de lazer para banhos de sol e mar. Algumas apresentam características selvagens e pouco habitadas, outras são muito frequentadas por banhistas, sobretudo, são destinadas à construção de casas de veraneios, passeios pela areia, prática de esportes náuticos e promoção de grandes eventos, e a minoria delas é usada para pesca artesanal.

1.7 Turismo e turismo sustentável

Segundo De La Torre (1992), turismo é um fenômeno social, que consiste no deslocamento voluntário e temporário de indivíduos ou grupos de pessoas que, fundamentalmente, por motivos de recreação, descanso, cultura ou saúde, saem do seu local de residência habitual para outro, no qual não exercem nenhuma atividade lucrativa, nem remunerada, gerando múltiplas inter-relações de importância social, econômica e cultural.

De acordo com Ignarra (2003, p. 14), “[...] o turismo é um fenômeno complexo que implica na combinação de atividades, serviços e indústrias que se relacionam com a realização de uma viagem”.

Barreto (2000, p. 23) acentua que o turismo:

[...] não é apenas a “indústria de viagens de prazer”, trata-se de algo mais complexo do que um simples negócio ou comércio. O turismo é uma amálgama de fenômenos e relações, fenômenos estes que surgem por causa do movimento de pessoas e sua permanência em vários destinos.

A visão de turismo como “indústria sem chaminés” é um mito, “hoje se compreende que ele pode ser tão prejudicial quanto as indústrias de transformação mais poluidoras, com um agravante: seus efeitos podem ocorrer num espaço de tempo mais curto.” (DIAS, 2005, p. 86).

De acordo com BENI (2003), turismo é eminentemente um fenômeno social que, ao originar uma série de atividades, como transporte, alojamento, comunicação, recreação e outras, as fazem gerar outra série de efeitos sobre o meio ambiente em que se desenvolvem e que podem ser de caráter econômico, social, cultural e até ecológico.

Quando se fala em turismo e sustentabilidade, é preciso reconhecer a importância de planejar a longo prazo e utilizar indicadores de desempenho que avaliem aspectos econômicos, ambientais e sociais. Além disso, é preciso investir em práticas e tecnologias que permitam minimizar e monitorar os impactos negativos do turismo sobre o ambiente e as comunidades locais.

É possível entender o desenvolvimento sustentável como um processo de transformação e de mudança, em contínuo aperfeiçoamento, envolvendo múltiplas dimensões – econômica, social, cultural, ambiental e política (SACHS, 2004). É um processo essencialmente dinâmico, que apresenta ênfases diversas no tempo e no espaço, que pode trilhar caminhos diferenciados segundo as escolhas das sociedades.

É preciso desmistificar que o crescimento econômico redundará necessariamente em desenvolvimento, a saber: diminuição das disparidades regionais, mais emprego, mais saúde, mais educação para as comunidades anfitriãs, maior participação sociopolítica, menor dilapidação dos sistemas naturais

(OURIQUES, 2005 p. 45). Ao contrário disso, o desenvolvimento sustentável, sim, agrega, obrigatoriamente, como uma das suas múltiplas variáveis, a tão perseguida sustentabilidade econômica. "Isso significa dizer que não há desenvolvimento sustentável sem viabilidade econômica e crescimento econômico." (HALL, 2001,p.7).

Trata-se de realizar o caminho inverso, ou seja, repensar o conceito de desenvolvimento como ponto de partida rumo ao crescimento econômico, ressaltando que desenvolvimento implica, necessariamente, em participação social consciente. Em relação ao turismo, participação das comunidades receptoras nas decisões sobre o tipo de turismo que se pretende implantar nas destinações efetivas e potenciais é primordial.

Diversos momentos na história foram importantes para a construção dessa discussão sobre desenvolvimento sustentável. Segundo Bruseke (2003), alguns pontos importantes nessa discussão foram:

O relatório sobre os limites do crescimento de 1972, a Declaração de Cocoyok em 1974, a publicação do Relatório Nosso Futuro Comum de 1987 (ou Relatório Brundtland), culminando com a Conferência da Organização das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento em 1992, a Rio 92, na Conferência Rio+10, em Johannesburgo e, mais recente, na Conferência Rio+20, em 2012 no Brasil.

No relatório Brundtland, o desenvolvimento sustentável é entendido como “[...] aquele que permite satisfazer nossas necessidades atuais sem comprometer a capacidade de satisfazer as necessidades das gerações futuras.” (NOSSO FUTURO COMUM, 1991, p. 21).

No atual momento histórico, a inovação emerge como uma das contribuições mais determinantes na busca de um desenvolvimento sustentável efetivo em suas múltiplas dimensões. “Hoje, o desenvolvimento sustentável tem como foco central as questões energéticas, a destinação dos resíduos sólidos e a conservação da água doce.” (BRAMWEL, 1993, p. 14)

Para uma melhor compreensão do turismo, não apenas como um instrumento de geração de emprego e renda, mas, principalmente, como um dos elementos de integração dos indivíduos à vida social, devem-se considerar o espaço e o conjunto

de práticas socioculturais como elementos de um processo sensível e importante desse desenvolvimento. (CORIOLANO, 2002, p. 51).

Contudo, essa perspectiva apresenta-se bastante complexa, uma vez que se percebe uma grande dificuldade na implantação de um modelo de desenvolvimento turístico alternativo que tenha como alicerce os princípios da sustentabilidade.

Segundo Bursztyn (2005), “[...] esta dificuldade se revela com maior intensidade em regiões marcadas pela elevada fragilidade do poder político local, desigualdade social e baixo grau de organização social”, quadro próximo ao que se observa no litoral piauiense.

A fragilidade desse quadro pode ser explicada pelas dificuldades encontradas para a estruturação de atividades econômicas, em função de aspectos tais como: as condições desfavoráveis da infraestrutura, baixa capacidade técnica e financeira dos empreendedores locais, além da falta de qualificação da mão de obra (BURSZTYN, 2005, p. 88).

Bruseke (2003) indica as medidas a serem adotadas que derivam o conceito de desenvolvimento sustentável, sendo elas: “limitação do crescimento populacional; garantia de alimentação em longo prazo; preservação da biodiversidade e dos ecossistemas; diminuição do consumo de energia e o desenvolvimento de novas tecnologias de recursos renováveis; aumento da industrialização em países não industrializados com tecnologias adequadas; controle da urbanização e satisfação das necessidades básicas.”

Sachs (2007) acrescenta a sustentabilidade ambiental à dimensão da sustentabilidade social do conceito de desenvolvimento sustentável. Ela é baseada no duplo imperativo ético de solidariedade sincrônica com a geração presente e de solidariedade diacrônica com as gerações futuras, e exige explicitação de critérios de sustentabilidade social e ambiental e de viabilidade econômica. O autor acrescenta, ainda, que merece a denominação de desenvolvimento apenas as soluções que considerem esses três elementos, isto é, promovam o crescimento econômico, com impactos positivos em termos sociais e ambientais.

Sachs (1981) defende o termo desenvolvimento sustentável como uma atualização do ecodesenvolvimento. Defende, também, que, para se planejar o

desenvolvimento, devem ser consideradas, simultaneamente, cinco dimensões de sustentabilidade: social, econômica, ecológica, espacial e cultural.

Sustentabilidade social: civilização com maior equidade na distribuição de renda e de bens, reduzindo o abismo entre os padrões de vida dos ricos e dos pobres. Sustentabilidade econômica: deve se tornar possível através da alocação e do gerenciamento mais eficientes dos recursos e do fluxo constante de investimentos públicos e privados. Sustentabilidade ecológica: ampliar a capacidade dos recursos da Terra; limitar o consumo de combustíveis fósseis; reduzir o volume de resíduos e poluição; autolimitação do consumo material pelos países ricos; intensificação da pesquisa de tecnologias limpas; definir normas para uma adequada proteção ambiental. Sustentabilidade espacial: voltada para uma configuração rural-urbana mais equilibrada e uma melhor distribuição territorial de assentamentos humanos e atividades econômicas. Sustentabilidade Cultural: incluindo a procura de raízes endógenas de processos de modernização e de sistemas agrícolas integrados, processos que busquem mudanças dentro da continuidade cultural e que traduzam o conceito normativo de ecodesenvolvimento em um conjunto de soluções específicas para a cultura, o local e o ecossistema. (SACHS, 1981, p. 15-16).

De acordo com Sachs, o primeiro pilar da sustentabilidade baseia-se na dimensão social, considerando-se o acesso da população ao saneamento básico, que abrange o abastecimento de água, tratamento de esgoto e disposição final de resíduos sólidos; além do acesso a serviços e infraestrutura básica de educação, saúde, assistência social e segurança. Nessa perspectiva, considera-se importante a criação de postos de trabalho que permitam a obtenção de renda individual adequada, já que não se pode considerar sustentável a sobrevivência de uma parcela da população através de práticas assistencialistas do governo. “A sustentabilidade social implica na redução das desigualdades entre ricos e pobres, e garantia dos direitos humanos para todos os cidadãos.” (SACHS, 1986, p. 64-65).

Continuando com Sachs (2007), a segunda dimensão é a ambiental, levando-se em conta a conservação do capital natural e os impactos produzidos pela atividade humana no meio ambiente, está relacionada à capacidade de suporte dos ecossistemas de absorver ou se recuperar das agressões derivadas da ação humana, implicando um equilíbrio entre as taxas de emissão e/ou produção de resíduos e as taxas de absorção e/ou regeneração da base natural de recursos. Sachs considera os cuidados com a preservação dos ecossistemas naturais, a

conservação da biodiversidade, o controle sobre a emissão de poluentes, a aplicação de tecnologias de reciclagem e o uso racional de energia, sempre buscando a maior eficiência no uso e exploração dos recursos naturais incorporados às atividades produtivas.

Para atingir esse nível de sustentabilidade, segundo Krippendorf (2002, p. 63), “é importante produzir, respeitando os ciclos ecológicos dos ecossistemas, utilizando com prudência os recursos naturais não renováveis, dando prioridade à produção de biomassa e à industrialização de insumos naturais renováveis, reduzindo o consumo energético e aumentando a conservação de energia, além de utilizar tecnologias e processos produtivos de baixo índice de resíduos.”

A terceira dimensão é a econômica, não mais importante que as outras citadas até o momento, possui a capacidade de permear todas as outras dimensões, apresentando uma rigorosa forma de aplicar os princípios da sustentabilidade no campo e no tecido urbano. Sua aplicação deve respeitar a produtividade, a manutenção dos recursos naturais, a geração de emprego. Quando é priorizada acima das outras dimensões, não existe sustentabilidade e nem atividade sustentável.

A quarta é a dimensão geográfica, que está ligada à otimização da ocupação do território, buscando a preservação de áreas de importância ecológica e a disposição adequada das ocupações urbanas e áreas rurais, de modo a proteger a biodiversidade e garantir ao homem um ambiente de qualidade para trabalhar, morar e se deslocar. Em função disso, as cidades precisariam ser pensadas para o adensamento demográfico das áreas providas de infraestrutura, dentro de limites de qualidade ambiental e de vida dos cidadãos. A expansão das áreas urbanas para periferias acarretaria na diminuição das áreas rurais e, em alguns casos, na ocupação irregular de áreas de preservação ambiental.

A sustentabilidade cultural está relacionada à busca ou à manutenção da identidade cultural de uma nação ou de um povo dentro do contexto atual de globalização, com a ampliação da consciência coletiva sobre os problemas de ordem social e ambiental que dificultam o desenvolvimento. Essa dimensão de sustentabilidade demonstra a necessidade de abordar de maneira particular cada nação, povo, etnia ou grupo social, adaptando as soluções de sustentabilidade às tradições mantidas por cada cultura.

Dialogando com Sachs (1981), Morin (2008) acrescenta outros pilares para assegurar a sustentabilidade da humanidade no planeta, quando afirma:

O princípio ético da solidariedade é guardar o imenso desafio contemporâneo de assegurar a sustentabilidade da humanidade no planeta, no interior de uma crise de civilização de múltiplas dimensões interdependentes e interpenetrantes: ecológica, social, política, humana, étnica, ética, moral, religiosa, afetiva, mitológica [...]. A sustentabilidade do desenvolvimento é um problema complexo, porque a sua essência está imbricada em um tecido de problemas inseparáveis, exigindo uma reforma epistemológica da própria noção de desenvolvimento (MORIN, 2008, p. 9).

A sustentabilidade passou a ser o paradigma de um novo modelo de desenvolvimento, que supostamente se esboçava. A concepção de natureza como estoque infinito de recursos é substituída pela natureza com um bem de capital futuro.

A nova economia dos recursos naturais prevê a sua utilização a longo prazo, a substituição de antigas tecnologias, e a produção de bens de consumo cada vez mais inusitados. A lógica do modelo de desenvolvimento não se alterou, apenas refinou antigos mecanismos operacionais por meio de uma conjunção mais eficaz entre ciência, tecnologia e produção (SERRANO; BRUHNS; LUCHIARI, 2004, p. 93).

A busca do desenvolvimento sustentável é favorecida pelo Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD), desde 1990, com o lançamento do Índice de Desenvolvimento (IDH), que contribuiu para a distinção entre desenvolvimento e crescimento econômico, com a formulação do desenvolvimento humano baseado nas condições de vida das pessoas. O relatório de 2004 do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) enfatiza que o desenvolvimento depende da maneira como os recursos gerados pelo crescimento são utilizados; tem a ver com a possibilidade das pessoas viverem o tipo de vida que escolheram, e a provisão dos instrumentos e das oportunidades para fazerem as suas escolhas. As pessoas são agentes provocando o progresso e as mudanças que levam ao desenvolvimento, e são beneficiárias desse.

Nesse sentido, deve-se enfatizar o conceito de desenvolvimento introduzido por Sen (2000), em que a expansão das liberdades substantivas do indivíduo é vista

como o principal fim e o principal meio do desenvolvimento. Esse requer que se removam as principais fontes de privações de liberdade que limitam as escolhas e as oportunidades das pessoas de exercer ponderadamente sua condição de agente – pobreza e tirania, carência de oportunidades econômicas, destituição social sistemática, negligência dos serviços públicos e intolerância ou interferência excessiva de Estados repressivos.

Dessa forma, o desenvolvimento deve ser entendido não como a expansão econômica exclusivamente, mas, também, como expansão da educação, da liberdade política, do acesso à saúde, das condições de saneamento, segurança. “Esse desenvolvimento transborda as fronteiras limitadas do econômico e se associa a um conceito de expansão das liberdades, consolidando uma dignidade nacional, regional, local e individual.” (SACHS, 2009, p. 30).

Não se pode perder de vista, também, que o turismo, além das alterações de comportamento que requer para sua expansão, acarreta efeitos indiretos na comunidade mediante a ampliação da receita das cidades em que passa a se distinguir como relevante atividade econômica, perspectiva que deve ser cuidadosamente observada e controlada nas regiões menos desenvolvidas, cujos recursos naturais e culturais compõem os atrativos turísticos. Mais uma vez, essa é uma situação que pode ser relacionada à realidade do litoral piauiense. Como bem descreve Ignarra (2003):

[...] é bastante usual que elementos que compõem o cotidiano das pessoas que residem em determinada localidade não lhes chamem a atenção e se mostrem extremamente atrativos para os visitantes que não participam desse cotidiano, [isso porque] o turista procura sempre conhecer aquilo que é diferente de seu cotidiano. Assim, aquele atrativo que é único, sem outros semelhantes, possui maior valor para o turista. (IGNARRA, 2003, p. 48).

A alteração comportamental da comunidade, provocada pela influência dos turistas, é um aspecto que precisa ser considerado com atenção. A esse respeito, a seguinte afirmação de Ignarra (2003, p. 123) é bastante oportuna:

A exploração turística dos aspectos culturais de uma comunidade deve ser feita com muita cautela para que não haja um processo de aculturação. Existe um comportamento psicossocial em que as

comunidades mais tradicionais, ao terem contato com povos de cidades mais desenvolvidas, procurarem imitá-los. O jovem da cidade pequena do interior, ao se deparar com muitos jovens turistas vindos das cidades grandes, tem a tendência de imitar suas roupas, suas músicas, seus hábitos, enfim. Assim, a visitação massiva de turistas pode levar a uma alteração dos valores culturais tradicionais (IGNARRA (2003, p. 123).

Para que os custos sociais do turismo sejam minimizados, é preciso que os programas e ações para o incremento da atividade turística estejam associados a um planejamento global para a região, envolvendo comunidade, empresários, universidades, instituto de pesquisa e governo.

A base estratégica do planejamento direciona para que os governos encontrem um apoio verdadeiro tanto em questões do tipo social e físico como econômico. Planejar para cumprir um requisito político não conduz a nenhuma solução. O planejamento turístico deve ser uma estratégia para minimizar os impactos negativos, na busca pela sustentabilidade (MOLINA, 2001, p. 63).

A essencialidade do planejamento converge a atividade turística para a maior durabilidade dos recursos naturais, na qual todos os setores envolvidos, principalmente o empresarial, se posicionem como defensores desses recursos. A incorporação destes pressupostos à análise turística gerou a derivação turismo sustentável. Essa proposta preocupa-se com a conservação ambiental, e busca regularizar os mercados do turismo de massa e do turismo alternativo.

Assim, entende-se por turismo sustentável a atividade que satisfaz as necessidades dos turistas e as necessidades socioeconômicas das regiões receptoras, enquanto a integridade cultural, a integridade dos ambientes naturais e a diversidade biológica são mantidas para o futuro.

Para o desenvolvimento sustentável da atividade turística, é preciso priorizar a etapa do planejamento e monitorar o crescimento do turismo através do setor público de forma a minimizar os impactos negativos, conforme Cruz (2011) alerta:

[...] na ausência de política pública, o turismo se dá à revelia, ou seja, ao sabor de iniciativas e interesses particulares. Por isso, o papel do setor público é fundamental, pois por meio das políticas públicas ele pode dar o apoio, seja através de incentivos fiscais, seja fomentando a infraestrutura, promovendo cursos de capacitação, entre outras iniciativas possíveis (CRUZ, 2011, p. 9).

Entende-se por políticas públicas ações de governo na melhoria da condição de vida de uma população ou sociedade. Segundo Silva (2012, p. 20), a intenção de fazer ou não fazer, políticas públicas, pode ser fruto de várias origens: uma demanda por interesse e um grupo por necessidade coletiva, por sobrevivência de um povo ou por ideologia.

2 MÉTODO: O CAMINHO PERCORRIDO

O caminho percorrido para concretização desta pesquisa, embasado no diálogo entre as diversas abordagens, valeu-se de duas etapas: a exploratória e a qualitativa. A pesquisa exploratória é usada quando o tema escolhido é pouco investigado, permitindo uma visão geral sobre o fenômeno em estudo e aumentando a familiaridade do pesquisador com o ambiente para estudos futuros mais precisos. (GOLDENBERG, 1999, p. 62).

Justifica-se a utilização da pesquisa exploratória devido à carência de estudos relacionados ao turismo no Piauí, principalmente nos municípios do litoral piauiense, por possuírem poucos projetos ou inexistirem nas Secretarias Municipais de Turismo e de Agricultura ou Meio Ambiente. Assim, este estudo pode gerar contribuições para novas pesquisas relacionadas ao tema, na região norte do Piauí. Realizou-se observação direta do local e contatos preliminares com os dados secundários e, sobretudo, com os gestores municipais dos municípios do litoral do Piauí, através de entrevistas semiestruturadas.

A investigação consistiu no estudo histórico e contemporâneo dos municípios do litoral do Piauí. Foi utilizada uma diversidade de dados coletados em diferentes momentos, por meio de variada fonte de informação. “A pesquisa exploratória se aplica nas situações em que o objeto de estudo é conhecido a ponto de ser enquadrado em determinado tipo ideal, analisando intensivamente uma dada unidade social.” (GODOY, 1995, p. 32).

A pesquisa documental incidiu sobre o histórico do Piauí e dos municípios do litoral. A investigação permeou literaturas referentes ao turismo do Brasil e específicas do Piauí. Buscou-se consulta à *internet*, avaliação dos instrumentos normativos existentes para a criação e funcionamento das atividades turísticas nas unidades de conservação, tais como: leis, decretos, portarias, instruções normativas, plano diretor dos municípios, plano de desenvolvimento sustentável da região turística do Meio Norte, etc.

Os dados foram empregados para a construção da contextualização do local de estudo, bem como para consolidar a identificação de atores sociais-chaves a serem contatados ao longo da pesquisa, organizados em um banco de dados para as próximas coletas de dados primários necessários à investigação. Essa etapa foi útil para reconhecer a dinâmica do turismo nos destinos e no roteiro, verificar a conformação da cadeia produtiva do turismo na região, identificar as especificidades e diferenças entre as localidades e reconhecer o potencial turístico de cada município pesquisado.

Na segunda etapa, pesquisa qualitativa, foi usada predominantemente a abordagem qualitativa. Para Gil (2002), esse método difere do quantitativo por não empregar um instrumental estatístico como base da análise de dados, mas em informações obtidas em entrevistas e técnicas de observação participante, devido à propriedade com que penetram na complexidade de um problema.

Para Marconi e Lakatos (2010), a pesquisa qualitativa tem o ambiente como fonte natural de dados coletados e posteriormente analisados, os resultados são expressos em narrativas, ilustrados com as declarações das pessoas, fragmentos de entrevistas, etc.; enfatiza mais o processo que o produto (como o problema se manifesta nas atividades, nos procedimentos, nas instalações cotidianas). As entrevistas semiestruturadas ocorreram durante 12 visitas de campo, iniciadas no mês de julho de 2009 e concluídas em maio de 2013. No total, essa etapa englobou 20 entrevistas presenciais, além da análise bibliográfica e documental. Nas entrevistas dessa fase foram abarcados sujeitos preestabelecidos nos quatro municípios que compõem o Polo Costa do Delta, com o objetivo de apurar as percepções dos atores locais sobre os impactos vinculados ao turismo nas localidades, bem como iniciar o entendimento sobre cooperação e conflito entre os atores sociais do turismo, visando colher insumos para a produção do questionário para a próxima etapa da pesquisa.

Na fase inicial, apoderou-se da análise do conteúdo, através das falas dos entrevistados, foram definidos os atores envolvidos, como secretários de Turismo, secretários de Meio Ambiente, representantes de Organizações Não Governamentais (ONGs), Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMbio), Reserva

extrativista do Delta do Parnaíba, Ministério Público Estadual, Ministério Público Federal e Domínio do Patrimônio da União.

Durante a realização dos três Congressos Regionais de Unidades de Conservação do Delta do Parnaíba, realizados nos anos de 2011, 2012 e 2013, organizados pela Universidade Federal do Piauí, na cidade de Parnaíba foram entregues 100 questionários e foram devolvidos 88, as anotações foram tomadas no diário de campo e as conversas informais foram gravadas em gravador portátil e em filmadora.

As primeiras viagens de campo aos municípios litorâneos de Parnaíba, Ilha Grande, Luís Correia e Cajueiro da Praia, para coleta de dados, aconteceram no período de 10 a 20 de julho de 2009. Essas viagens preliminares se desenvolveram com o objetivo de conhecer e identificar os agentes e os atores da pesquisa. No ano de 2010, no período de 4 a 17 de janeiro, iniciou-se a sistematização da pesquisa com entrevistas aos secretários de Turismo, na época da pesquisa, dos quatro municípios, e as visitas ao Museu do Trem, em Parnaíba.

Nos municípios do litoral piauiense foram feitos registros de campo sobre os ambientes físicos, os ecossistemas, as ocorrências de festas e a manifestação cultural desses locais, bem como a participação na II Reunião do Conselho Consultivo da Área de Proteção Ambiental (APA) do Delta do Parnaíba. Na terceira viagem de campo, ocorrida entre 13/6 e 17/7 de 2010, nos municípios de Ilha Grande e Cajueiro da Praia, foram visitados os órgãos municipais, estaduais, federais e ONGs, visando coletar informações, elaborar relatórios, construir mapas e outros materiais de igual relevância.

Entre os meses de dezembro de 2010 e janeiro de 2011, ocorreu a quarta viagem, quando se estabeleceu a convivência diária com os moradores na praia de Pedra do Sal, Ilha Grande e Cajueiro da Praia. A quinta coleta de dados aconteceu por conta da visita do orientador desta pesquisa ao litoral do Piauí, no período de 27/3 a 03/4 de 2011, visando promover a interlocução dos atores e agentes da pesquisa com o orientador.

No período de 10 a 18 de julho de 2011, se deu a sexta viagem, o que permitiu a inclusão de dados inéditos sobre o litoral do Piauí, a partir de relatos de autoridades governamentais. Desse modo, apresenta-se uma análise conjunta dos dados secundários inéditos, as observações de campo e dos relatos orais.

A coleta de dados em Parnaíba continuou em janeiro, fevereiro e julho de 2012, meses considerados de alta estação devido ao período das férias escolares, através de entrevistas aos gestores dos quatro municípios e da Capital, Teresina. No entanto, em Luís Correia, a coleta de dados ocorreu em janeiro, fevereiro e maio de 2013.

Com o auxílio das informações sobre formas de uso e ocupação do solo, realizaram-se os registros fotográficos e as filmagens do potencial natural e das áreas degradadas, para o mapeamento e a localização da extensão do litoral do Piauí.

2.1 Interpretação e tratamento dos dados

A interpretação dos dados se deu através da análise do conteúdo, que consistiu, inicialmente, na análise interpretativa das mensagens orais coletadas. Trata-se de uma técnica de investigação que tem por finalidade a descrição objetiva, sistemática e quantitativa do conteúdo manifesto da comunicação. É considerado um método que “[...] oscila entre o vigor da objetividade e a fecunda subjetividade.” (BARDIN, 2010). É, portanto, uma forma de se chegar ao conteúdo oculto, às intenções do locutor ou emissor de texto.

Essa possibilidade interpretativa que, derivada da análise do conteúdo é a inferência sobre as causas e as consequências de um fato, visando obter, por procedimentos sistemáticos e objetivos de descrição do conteúdo das mensagens, indicadores qualitativos que permitam a inferência de conhecimentos relativos às condições de produção/recepção (BARDIN, 2010).

A análise dos dados resultado das 20 entrevistas com os gestores ligados direta ou indiretamente com as políticas públicas no litoral do Piauí, apropriou-se da análise de conteúdo na pesquisa qualitativa. Segundo Bardin (2010):

A análise de conteúdo é um método muito empírico, dependente do tipo de ‘fala’ a que se dedica e do tipo de interpretação que se pretende como objetivo. Não existe o pronto-a-vestir em análise de conteúdo, mas somente algumas regras de base, por vezes, dificilmente transponíveis.

Esta técnica deve ser adequada ao domínio e ao objetivo pretendidos, tem de ser reinventada a cada momento. Realça Bardin, quando avalia:

A análise de conteúdo, como um conjunto de técnicas de análise das comunicações, apesar de poder ser considerada como um instrumento de análise, é marcada por uma grande diversidade de formas e é adaptável a um campo de aplicação muito vasto, ou seja, o campo das comunicações. A análise de conteúdo pode ser uma análise dos 'significados', como na análise temática, ou uma análise de 'significantes', como na análise léxica (BARDIN, 2010, p. 20).

Nesse sentido, se faz necessário o estudo dos resultados obtidos e interpretação, pois os resultados são tratados de maneira a serem significativos e válidos. Segundo Gil (2002), serão confrontados sistematicamente com o material e o tipo de inferência precisas alcançadas, podem servir de base à outra análise disposta em torno de novas dimensões teóricas ou práticas, graças a técnicas diferentes.

Os dados foram analisados levando em consideração o resultado das 88 matrizes construídas durante as visitas aos pontos turísticos dos quatro municípios litorâneos e durante os três anos de realização do Congresso Regional de Unidades de Conservação do Delta do Parnaíba e o do Encontro Municipal de Turismo e Meio Ambiente, no município de Parnaíba, através da técnica de análise conhecida como SWOT.

Criada por Kenneth Andrews e Roland Cristensen, professores da *Harvard Business School*, e posteriormente aplicadas por inúmeros acadêmicos, foi reelaborada pelo estadunidense Albert Humphrey, durante o desenvolvimento de um projeto de pesquisa na Universidade de Stanford, entre as décadas de 1960 e 1970, usando dados da *Fortune 500*, uma revista que apresenta *ranking* das maiores empresas americanas (CHIAVENATO; SAPIRO 2003).

A análise do SWOT é um importante instrumento utilizado para planejamento estratégico, que consiste em recolher dados importantes que caracterizam o ambiente interno (forças e fraquezas) e externo (oportunidades e ameaças) de uma empresa, instituição ou de um projeto. É uma ferramenta utilizada para fazer análise ambiental.

3 O ESTADO DO PIAUÍ NO CONTEXTO DO NORDESTE

3.1 O processo histórico-geográfico da civilização piauiense

Antes de iniciar uma viagem ao passado no litoral do Piauí, torna-se relevante conhecer informações sobre o estado. Ele está localizado na região Nordeste do Brasil, possui população em torno de 3.119.015 habitantes em uma área de 251.529,186 km², resultando em densidade demográfica de 12,4 habitantes por km², distribuídos nos seus 224 municípios (IBGE, 2010).

Apresenta limites geográficos a norte com o Oceano Atlântico, a leste com o Maranhão, a oeste com o Ceará e Pernambuco, e ao sul com a Bahia e Tocantins, conforme expressa a figura 1.

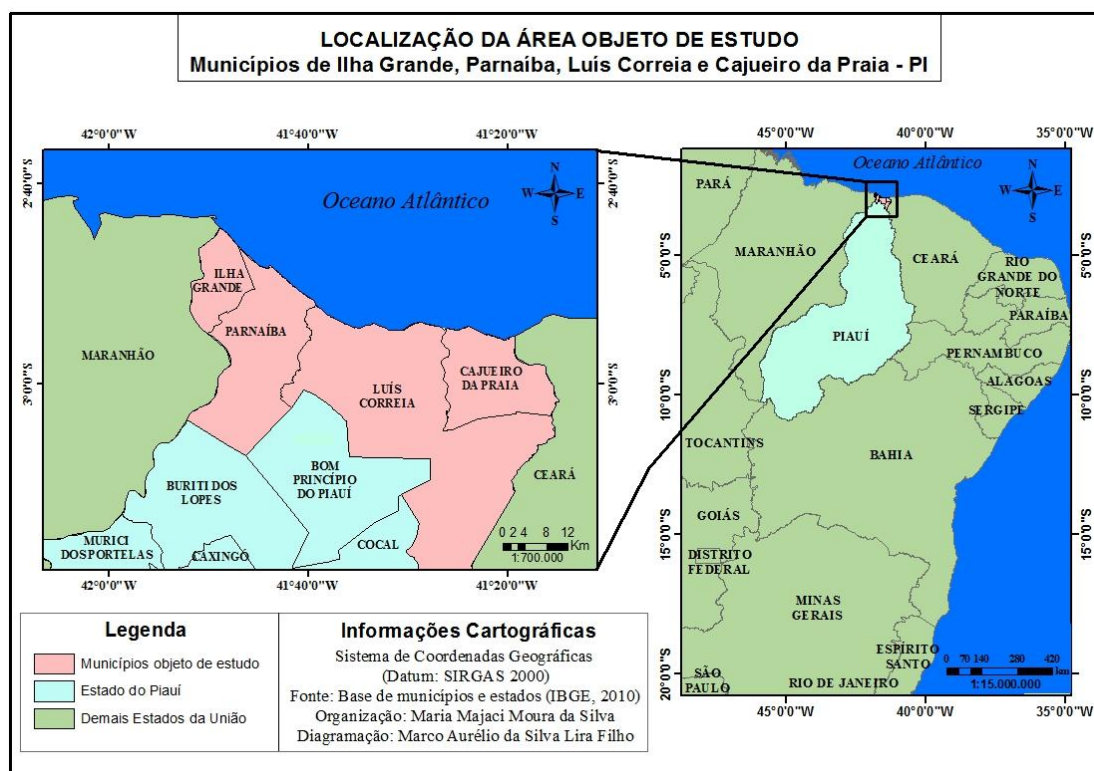


Figura 1 - Localização da área de estudo

Fonte: IBGE (2010).

Quanto aos aspectos socioeconômicos, apresenta Produto Interno Bruto (PIB) equivalente a R\$ 19 bilhões, renda *per capita* de R\$ 6.051, Índice de

Desenvolvimento Humano (IDH) de 0,703 e Índice de Desigualdade Social (Gini) de 0,46 (IPEA, 2010).

Sob o ponto de vista de Morin (2010), o passado é constituído a partir do presente, que seleciona aquilo que, aos seus olhos, é histórico, isto é, precisamente aquilo, que, no passado, desenvolveu-se para produzir o presente (MORIN, 2010, p.11). Nesse contexto, o passado foi gerado no presente, que se torna passado e serve de base para entender o presente e construir o futuro. O autor insiste ainda: “[...] o futuro nasce do presente” (MORIN, 2010, p. 12). A história, como um todo, procura fazer correlações entre o passado e o futuro. Pergunta-se, então: a maneira como os piauienses estão conduzindo seu presente está garantindo um futuro com liberdade, desenvolvimento, modernidade e felicidade?

A colonização do Piauí, segundo Nunes (1974), deu-se do centro para o litoral, isto é, do sertão para o litoral, quando os fazendeiros que moravam no entorno do Rio São Francisco, à procura de novas expansões para suas criações de gado, passaram a ocupar, a partir de 1674, com cartas de sesmarias concedidas pelo governo de Pernambuco, terras situadas às margens do rio Gurguéia.

O Capitão Domingos Afonso Mafrense, também conhecido como Domingos Sertão, fundou mais de 30 fazendas de gado, tornando-se o mais eminente colonizador da região. Por sua própria vontade, as fazendas foram legadas, após sua morte, aos padres da Companhia de Jesus. Hábeis gerentes, os jesuítas contribuíram de forma decisiva para o desenvolvimento da pecuária piauiense, que atingiu seu auge em meados do século XVIII. Nessa época, os rebanhos da região abasteciam todo o Nordeste, o Maranhão e províncias do Sul. Com a expulsão dos jesuítas, as fazendas de Mafrense foram incorporadas à Coroa e entraram em declínio (ALENCASTRE, 1981).

A infraestrutura existente na região era a de transportes marítimo e pluvial, ou mesmo no lombo de burro e jumento, para conduzir os produtos até o porto mais próximo, que já se consolidava no norte do estado, com a crescente navegabilidade do rio Parnaíba, margeando o estado de norte a sul (SANTANA, 2001, p. 34). O Piauí era, também, habitado por indígenas, em virtude da influência do rio Parnaíba, de seus numerosos afluentes e da lagoa de Parnaguá. Dentre os grupos indígenas encontrados no Piauí, à época, podem-se citar os Tupis, os Tapuias e os Caraíbas, Pimenteiras, Tabajaras, Jaicós, Timbiras, Gueguês, e Acroás. Todos foram

dizimados pelos fazendeiros, jesuítas, e principalmente pelos portugueses Domingos Jorge Velho e Domingos Afonso Mafrense (NUNES, 1974, p. 53).

Inicialmente, as terras do Piauí receberam a denominação de Piaguí, nome dado pelos seus indígenas. Mais tarde, chamaram-nas Piagoí. Somente depois é que ficaram conhecidas por Piauí, que quer dizer "rio de piau" (uma espécie de peixe) (NUNES, 1974, p. 54).

Durante muito tempo, após o descobrimento, o Piauí ficou em completo esquecimento. Só mais tarde um bandeirante paulista, chamado Domingos Jorge Velho, penetrou em terras piauienses. Ele desbravou o território, matou e dizimou muitos índios e a outros fez escravos nos currais e nas fazendas de gado. Anos depois, deixou o estado e continuou o seu caminho, desbravando novas regiões. Foi ele quem deu a atual denominação de Parnaíba ao rio que antes era conhecido como rio Grande dos Tapuias, Pará ou Punaré (MAVIGNIER, 2005 p. 87). Pouco depois da passagem de Domingos Jorge Velho, chegou Domingos Afonso Mafrense, outro colonizador do estado. À margem do Riacho Mocha, instalou a fazenda de Cabrobó, na qual residiu por algum tempo. Logo depois, formou-se um povoado próximo a essa fazenda, com o mesmo nome, o qual mais tarde passou a ser chamado de Nossa Senhora da Vitória do Brejo da Mocha do Sertão do Piauí (ADRIÃO NETO, 2010). "Com o desenvolvimento da lavoura e da criação de gado, o povoado desenvolveu-se e foi elevado à categoria de vila, com o nome de Mocha. Mais tarde, passou à condição de cidade com o nome de Oeiras" (NUNES, 1974, p. 61), em homenagem ao conde de Oeiras, mais tarde Marquês de Pombal. "Como cidade, floresceu rapidamente, tornando-se o centro mais importante do novo estado." (NEVES, 1985, p. 76).

As principais povoações do Piauí, depois transformadas em vilas e cidades, cresceram a partir das fazendas de criação de gado. A carne, como alimentação, e o couro no vestuário, permitiram a sobrevivência dos desbravadores pioneiros. Existe muita controvérsia sobre datas e nomes de pessoas que iniciaram o desbravamento das terras piauienses, mas é certo que a Casa da Torre, segundo Adrião Neto (2010), constituía-se em uma espécie de mansão senhorial, estilo português no início do século XVI, a partir de 1551 para sede dos seus domínios. Em alvenaria de pedra e cal, tinha a função de vigiar o sertão dos ataques dos indígenas revoltados e dos corsários vindos do litoral. Foi símbolo de poder no estilo feudal, durou 250

anos, instalada no oeste baiano, comandada por Garcia de Ávila, iniciou a ocupação das terras do sudeste piauiense, abrindo campos para os rebanhos bovinos, que se multiplicaram rapidamente e, em paralelo, combatia os indígenas.

Com base em Mendes (2003), as terras do Piauí tinham pouco interesse para os colonos devido a algumas circunstâncias, tais como a pobreza do solo e o número de tribos aqui existentes. Não apresentava relevância para a agricultura e demonstrava um aparente perigo aos chamados desbravadores.

O Piauí aderiu à declaração de independência política de D. Pedro I, feita em 7 de setembro de 1822, e foi palco de memorável batalha contra o jugo português, em 1823, denominada Batalha do Jenipapo, que ocorreu no município de Campo Maior, em oposição às tropas de Fidié, que defendiam a manutenção da Coroa Portuguesa (NUNES, 1974). Campo Maior encontra-se a meio caminho entre Teresina, a atual capital, e Parnaíba, cidade-chave para o desenvolvimento da análise desta tese.

Conforme as pesquisas de Rego (2010), Manuel de Sousa Martins, piauiense, agraciado com o título de Visconde da Parnaíba, transformou-se em um destacado personagem da história da Província, possuidor de grandes habilidades políticas, teve papel preponderante no cenário da independência na época, em 1823, ano em que também foi nomeado governador, permanecendo no cargo até 1843. Essa história foi resgatada e contada pelo escritor Laurentino Gomes, no seu livro *1822* – no qual o autor dedica um capítulo inteiro sobre a importância dos piauienses na luta pela independência do Brasil e do Piauí.

Desde os tempos coloniais, entretanto, pensava-se em se mudar a capital do Piauí de Oeiras para as margens do rio Parnaíba, por ser aquela cidade de difícil comunicação, criando dificuldades para o governo e para o comércio. Apesar de justos os motivos, a mudança só se fez muito tempo depois, no ano de 1851, graças ao Conselheiro José Antônio Saraiva (NEVES, 1985), dessa forma, foi escolhida a Chapada do Corisco para a criação da Nova Vila do Poti, às margens do rio Parnaíba. Pouco depois, surgiram as primeiras casas e a Igreja de Nossa Senhora do Amparo. No ano seguinte, a Nova Vila do Poti foi elevada à categoria de cidade, com o nome de Teresina, em homenagem a D. Teresa Cristina, imperatriz do Brasil. A instalação definitiva da capital em Teresina foi realizada no dia 16 de agosto de 1852.

José Antônio Saraiva, nascido na Bahia, em 1823, teve movimentada vida política no cenário nacional: deputado, senador, ministro e presidente de várias províncias, inclusive São Paulo, além de participar de negociações relativas a pendências com países do sul do continente, em particular o Uruguai. Foi nomeado presidente do Piauí em 1850, governando até 1853 (ADRIÃO NETO, 2010 p. 221). Os governos monarquistas foram encerrados com Lourenço Valente de Figueiredo, presidente no momento em que a república foi proclamada. Valente foi imediatamente substituído por uma Junta Governativa Provisória. Em 1892, assumiu o governo Coriolano de Carvalho, originário da Escola Militar do Rio de Janeiro, com a finalidade de consolidar o novo regime no Piauí (ADRIÃO NETO, 2010, p. 222).

No início dos anos 1900, começou-se a pensar em melhoramentos para a capital, com o abastecimento d'água domiciliar com canalização direta, embora a água não fosse submetida a tratamento. O Piauí era um estado completamente desconhecido. Os governadores da época, Arlindo Nogueira (1900/1904), Álvaro Mendes (1904/ 1907) e Anísio de Abreu (1907/ 1909), que faleceu no exercício do cargo, seguido por Arlindo Nogueira, que concluiu o mandato, preocuparam-se em divulgar as riquezas (ainda não mensuradas) do estado, particularmente de minerais (ADRIÃO NETO, 2010).

Em 1909, assumiu o governo Antonino Freire da Silva, que procurou fomentar a agricultura e investiu no ensino e na cultura, criando a Escola Normal, a Escola Modelo e o Arquivo Público. Iniciou a implantação da energia elétrica na capital, aposentando as luminárias a óleo; aumentou a rede telegráfica, reorganizou a Polícia Militar e propiciou condições para ampliação da navegação no rio Parnaíba. No início da década de 1920, chegou ao governo João Luís Ferreira, um dos mais lúcidos governadores que o Piauí já teve. Ciente das potencialidades do estado, mas conhecedor da pouca disponibilidade de recursos, decidiu fazer aquilo que fosse possível sem onerar as gerações futuras. Concluiu muitas obras iniciadas no passado e deu exemplo de humanidade e de humildade (MENDES, 2001).

A Revolução de 1930 fez alçar ao governo o cearense Landri Sales, militar que assumiu na condição de Interventor. A história registra que, não obstante a insatisfação de políticos locais, Landri Sales fez uma das mais honestas e profícuas administrações e deu exemplo de "bom administrador da coisa pública". Incentivou desenvolvimento do setor agropecuário; fundou o Núcleo Agrícola de David Caldas,

na forma de Colônia; distribuiu sementes selecionadas; melhorou geneticamente os rebanhos bovinos; construiu conjuntos habitacionais e melhorou o desenvolvimento industrial (MAVIGNIER, 2005).

Uma Junta de Governo, formada por João Domingos Ramos, Higino Cunha, Clodoaldo Freitas, Euzébio de Carvalho, Elias Firmino Martins e José Pereira Lopes governou o Piauí no período de 21/12/1891 a 29/12/1891. Álvaro Lopes Machado governou o Piauí antecedendo ao militar e político Coriolano de Carvalho, originário da Escola Militar do Rio de Janeiro, com a finalidade de consolidar o novo regime no Piauí, no período de 11/2/1892 a 1/07/1896. Aconteceu em seu governo a promulgação da Constituição do Piauí, em 13/2/1892: o Piauí foi o primeiro estado da União a se organizar constitucionalmente e o terceiro a constituir seu governo definitivo (SANTOS; KRUEL, 2009 p. 117).

Um dos mais lúcidos governadores da história do Piauí, João Luís Ferreira, administrou o estado de 1/7/1920 a 1/7/1924. Ciente das potencialidades do Piauí e conhecedor dos poucos recursos que detinham os cofres públicos, decidiu concluir as obras dos governos anteriores, evitando gastar além do possível. Seu sucessor, Matias Olímpio de Melo, que governou de 1/7/1924 a 1/7/1928, encontrou o estado mergulhado em intensa luta político-partidária no sul do estado, gerando, inclusive, a formação de bandos de cangaceiros armados que saqueavam as populações mais distantes dos centros urbanos. Instalou a sede do governo no Palácio de Karnak e incentivou o cultivo da cera de carnaúba, levou a alto nível a educação pública, abriu estradas, entre outras coisas.

Olímpio foi sucedido por João de Deus Pires Leal, de 1/7/1928 a 4/10/1930, e por Humberto de Área Leão, de 4/10/1930 a 29/1/1931, que assumiu o governo como interventor federal, quando da Revolução de 1930, dissolveu a Assembleia Legislativa, os conselhos de intendência e cassou os mandatos dos intendentes municipais. Interventor militar, Joaquim Lemos Cunha assumiu o governo, em 29 de janeiro de 1931, e transmitiu o cargo para o tenente Landri Sales Gonçalves, que governou o Piauí no período de 21/5/1931 a 3/5/1935. Médico e professor, Landri Sales era um homem admirável, governando com austeridade e moralidade administrativa. A história registra que, não obstante a insatisfação de políticos locais, Landri Sales fez uma das mais honestas e profícuas administrações. Embora tenha sido interventor, ele incentivou o desenvolvimento do setor agropecuário; fundou o

Núcleo Agrícola de David Caldas, na forma de Colônia; distribuiu sementes selecionadas; melhorou geneticamente os rebanhos bovinos; construiu conjuntos habitacionais (SANTOS; KRUEL, 2009, p.120).

Foi nos anos 1940, que aconteceram os terríveis incêndios que levaram ao desespero centenas de famílias em Teresina, quando Leônidas de Castro Melo, médico de renome, foi governador do estado (3/05/1935 a 9/11/1945), em meio a muita confusão. Há quem afirme que os incêndios foram provocados por Evilásio Gonçalves Vilanova, então chefe de polícia, que mandava prender e obrigava, por meio de tortura, que os infelizes citassem em seus depoimentos nomes de auxiliares do governador. Esse mistério permanece até hoje: não há documentos que comprovem de quem foi a culpa de tamanha tragédia. Tido como um homem honesto e trabalhador, durante o governo de Leônidas Melo foi implementado: construção do Hospital Getúlio Vargas; primeira ponte de madeira sobre o rio Poti; instituição da Lei Orgânica do Estado; construção de estradas; abertura de escolas em todo o estado; instalação da Legião Brasileira de Assistência; criação do Corpo de Bombeiros, etc.(ALMANAQUE DA PARNAÍBA, 2004, p. 75)

De dezembro de 1945 a novembro de 1946, o Piauí foi governado por interventores federais. No período de 11/10/1946 a 17/3/1947, o farmacêutico Teodoro Ferreira Sobral foi o interventor interino e antecessor de Valdir de Figueiredo Gonçalves (17/3/1947 a 28/4/1947). José da Rocha Furtado assumiu a legislatura seguinte (28/4/1947 a 31/1/1951), quando aconteceu uma das mais desastrosas administrações da história do Piauí, não por culpa do governador, mas, sim, pela classe política que se voltou contra ele. Em clima de total descrença no poder público e nos políticos, Pedro de Almeida Freitas governou no período de 31/1/1951 a 25/3/1955, seguido do general Jacob Manuel Gaioso e Almendra (25/3/1955 a 25/3/1959), que incentivou a agricultura e a pecuária, com a criação do Frigorífico do Piauí S/A – Fripisa (SANTOS; KRUEL, 2009, p. 32).

De 25/3/1959 a 3/7/1962, o estado foi governado pelo professor e político Francisco das Chagas Caldas, autor da modernização do serviço público, criador de várias instituições como a Companhia Energética do Piauí – Cepisa, e a Companhia de Águas e Esgotos do Piauí – Agespisa. Ampliou o serviço de saúde pública, surgiram novos municípios e foram instaladas pontes em várias cidades. Sua

esposa, Maria do Carmo, foi, seguramente, a primeira-dama que mais trabalhou em favor dos pobres na história do Piauí, com a criação do Serviço Social do Estado.

Tibério Barbosa Nunes administrou o estado de 3/7/1963 a 25/3/1966, seguido por Petrônio Portela Nunes. O país passava por um dos momentos mais conturbados de sua história: em 31 de março de 1964, aconteceu o golpe militar. Petrônio elaborou o I Plano de Desenvolvimento Econômico e Social do Piauí. Sucederam-no: José Odon Maia Alencar (12/8/1966 a 12/9/1966), Helvídio Nunes (12/9/1966 a 14/5/1970) e João Turíbio Monteiro de Santana (14/5/1970 a 15/5/1970), seguido por João Clímaco D'Almeida, de 15/3/1970 a 15/3/1971. (SANTOS; KRUEL, 2009, p. 34).

O governador seguinte foi um dos mais polêmicos da história, com suas obras faraônicas, que mudariam a face do Piauí: Alberto Tavares e Silva, que governaria por dois mandatos: de 15/3/1971 a 15/3/1975, e de 15/3/1987 a 2/4/1994. No seu primeiro mandato, implantou a Universidade Federal do Piauí, em Teresina, e, em seguida, em Parnaíba. Alberto Silva foi considerado um grande estadista pelos piauienses, iniciou o processo das grandes transformações, asfaltando rodovias, criando instituições, dando ar de metrópole a Teresina, com a inauguração do estádio Alberto Silva – o “Albertão”, e construção de prédios modernos e funcionais, além de melhoramentos no interior e ampliação do sistema de abastecimento d'água em Teresina. (SANTOS; KRUEL, 2009, p. 35).

O médico Dirceu Mendes Arcoverde (15/3/1975 a 14/8/1978) e Djalma Martins Veloso (14/8/1978 a 15/8/1979) governaram o estado dando continuidade, cada um a seu modo, às ações de Alberto Silva. O médico Lucídio Portella Nunes ficou à frente da administração estadual no período de 15/3/1979 a 15/3/1983, priorizando a saúde, mas incentivando o desenvolvimento de todos os setores do estado. Lucídio foi sucedido por Hugo Napoleão do Rego (15/3/1983 a 15/5/1986), que proporcionou desenvolvimento à educação no estado e foi considerado um dos melhores governantes para o funcionalismo público estadual. Implantou a Universidade Estadual do Piauí, no seu primeiro mandato. Hugo voltaria ao governo do estado, com a cassação de Francisco de Moraes Souza, no período de 19/11/2001 a 1/1/2003 (SANTOS; KRUEL, 2009, p.36).

José Raimundo Bona Medeiros governou o estado de 15/5/1986 a 15/3/1987. Antônio de Almendra Freitas Neto (15/3/1991 a 2/4/1994) começou seu governo

denunciando os desmandos de Alberto Silva. Guilherme Cavalcante Melo assumiu o comando do estado no período de 2/4/1994 a 1/1/1995, seguido por Francisco de Moraes Souza (1/1/1995 a 6/11/2001), que inaugurou nova fase da política piauiense: foi ele quem abriu as portas do Palácio de Karnak para as camadas mais humildes da população. (SANTOS; KRUEL, 2009, p. 37).

Pela primeira vez, um candidato do Partido dos Trabalhadores foi eleito governador do estado: José Wellington Barroso de Araújo Dias governou o Piauí de 1/1/2003 a 1/4/2010. (SANTOS; KRUEL, 2009, p. 39). Em sua administração os movimentos populares chegaram ao poder e a política especial para os portadores de deficiência marcou seu governo, bem como o desenvolvimento nas áreas da educação, da saúde, da agropecuária e na segurança pública. Wellington renunciou para concorrer ao Senado, assumindo os destinos do estado, em 1º de abril de 2010, seu vice, deputado estadual Wilson Martins, que, em 2012, ganhou a eleição por mais quatro anos, até os dias atuais. Nenhuma obra de destaque foi realizada com recurso oriundo da receita estadual, as obras implementadas no estado são de recursos federais.

3.2 As hidrovias e a ferrovia na produção socioeconômica

Os relatos históricos apontam que os primeiros sinais da navegação do rio Parnaíba se deram em 1857, quando a Assembleia Provincial aprovou o primeiro orçamento para compra de um barco para fazer a navegação de Parnaíba à Teresina. Segundo Dias (2004, p. 108), “Consolidada a implantação da hidrovia, uma grande e revolucionária fase de progresso fez-se sentir em toda a economia do Piauí”. Cidades floresceram às margens de um rio ou próximo de uma estação de trem (NUNES, 1972).

3.2.1 Porto das Barcas

Com grandes embarcações transportando as mercadorias do Piauí para os outros estados comercialmente importantes, e dos centros comerciais para o interior

do Piauí, em 1911, a cabotagem com barcos a vapor chegava ao apogeu no estado, alcançando a cidade de Santa Filomena, distante de Parnaíba mais de 1.000 km, cidade considerada como entreposto exportador (DIAS, 2004). Mais de 100 anos perdurou o domínio da hidrovia no cenário econômico do estado, que se consolidou como ponto inicial do embarque e desembarque de cargas e passageiros no Porto Salgado ou Porto das Barcas, no município de Parnaíba. (ALMANAQUE DA PARNAÍBA, 1938, p. 95)

O rio Parnaíba, na década de 1950, era o caminho principal para o escoamento da produção advinda de outros municípios da região. A partir da década de 1960, o comércio da carnaúba entrou em declínio e a região passou a viver da atividade agropecuária e pesqueira. Na década de 1970, a indústria pesqueira cresceu em Parnaíba com a implantação de frigoríficos e carpintarias navais e, em 1980, com a implantação das fazendas de cultivo de camarão. Mas tal situação não chega a caracterizar um desenvolvimento, pois o setor passou por inúmeras dificuldades, dentre elas a política de desenvolvimento e a escassez de mão de obra capacitada (MOREIRA; MAVIGNIER, 2007, p. 67).

O Porto das Barcas nasceu com a história da cidade de Parnaíba. Localizado no rio Igaráçu, afluente importante do rio Parnaíba, que separa o município de Parnaíba da Ilha Grande de Santa Isabel. “Com o crescente movimento de barcos de passageiros e de comerciantes, o português e fazendeiro Domingos Dias da Silva passou a exportar carne de charque para os países da Europa como Portugal, Espanha e Inglaterra.” (MOREIRA; MAVIGNIER, 2007, p. 68). O comércio tomou grandes dimensões e o Porto das Barcas passou a se chamar Porto Salgado. O governador Gonçalo Botelho de Castro transferiu, em 1770, a sede administrativa da Vila de São João do Parnaíba para o Porto das Barcas e construiu várias edificações em estilo barroco (DIAS, 2004, p. 98). (Figura 2)



Figura 2 - Porto das Barcas e seus casarões centenários

Fonte: Majaci Moura da Silvia (2011).

Ao redor do Porto foram construídos, também, inúmeros armazéns que estocavam as mercadorias importadas e para exportação, como a cera da carnaúba e do babaçu. Essas atividades comerciais e industriais renderam ao município de Parnaíba, à época, o título de cidade mais rica e desenvolvida da região. Com o enfraquecimento da exploração dos recursos vegetais e animais, o Porto das Barcas entrou em decadência.

No que concerne ao transporte fluvial, que teve grande importância econômica até meados do século passado, deve ser destacado o problema do assoreamento do rio Parnaíba e de um de seus braços, o Igarçu. Vale salientar que, além de prejudicar o transporte nas comunidades ribeirinhas, esse problema ainda repercute na paisagem regional, impactando diretamente a configuração de dunas e dos manguezais.

Após aproximadamente 35 anos do fechamento dos comércios e das indústrias, alguns prédios foram restaurados, preservando-se a mesma arquitetura, transformados em espaço turístico como museus, bares, galerias, agência de viagens, restaurantes, auditório, pousadas, espaço para realização de feiras e congressos (Figura 3), outros estão lançados ao abandono e ao esquecimento dos seus proprietários herdeiros, servindo de esconderijo para marginais e usuários de droga.



Figura 3 - Porto das Barcas restaurado

Fonte: Majaci Moura da Silva (2010).

Atualmente é considerado um ponto turístico importante no Delta do rio Parnaíba e voltou a se chamar Porto das Barcas.

3.2.2 Porto dos Tatus

Outro porto de grande importância, mas com história recente, é o Porto dos Tatus. É um ponto de muito movimento; embarque e desembarque de turistas e de pessoas residentes no Delta, que estudam em Ilha Grande ou Parnaíba; entrada e saída de mercadorias e de produtos agrícolas, de pescadores, de pessoas de Ilha Grande que trabalham em roças nas ilhas do Delta ou no outro lado do rio e, por fim, entrada diária de caranguejos e pescados.

O uso do rio e dos igarapés como via de circulação está condicionado ao movimento das marés e, também, à profundidade dos canais que a cada dia se percebem mais assoreados, restringindo o uso às embarcações de maior calado.

A visitação turística ao Delta do Parnaíba se dá por meio de embarcações de diversos portes, variando-se a velocidade do passeio e o número de turistas, com saídas geralmente realizadas por esses. Dentre as classificações das embarcações têm-se os barcos com capacidade para até 65 passageiros, as Chalanas para até dez passageiros e lanchas rápidas para até oito passageiros. Segundo a Capitania dos Portos, o número total de embarcações para fins comerciais é de cinco barcos, com grande capacidade, e 15 embarcações do tipo chalanas ou lanchas.

A Capitania dos Portos, faz o controle anual e inspeções instantâneas. São aplicadas multas, apreensões e retenções no caso de constatação de irregularidades. A inspeção verifica materiais de segurança (coletes, boias, extintores de incêndio, bomba de esgoto, lanternas, luzes de navegação, rádios de comunicação), sendo que nem todas as embarcações possuem o equipamento ou apresentam ótimo estado de conservação, habilitação dos tripulantes, documentos da embarcação ou seguro obrigatório. LUSTOSA, 2005).

O movimento de transporte fluvial concentra-se no Porto dos Tatus (Fig. 4), onde o cais, propriamente dito, é uma pequena área pavimentada com piso irregular, tanto no material empregado quanto nas características geométricas.



Figura 4 - Estrutura do Porto dos Tatus em Ilha Grande

Fonte: Majaci Moura da Silva (2010).

No caso dos igarapés, o assoreamento, a retirada da mata ciliar e a especulação imobiliária têm contribuído para impedir a navegação, o que faz com que muitos canoeiros tenham dificuldades para retornar aos portos de origem. Está se tornando corriqueiro o fato de pessoas retornarem a casa, empurrando canoas, atoladas na lama.

No entorno do Porto existem alguns aparatos complementares: fábrica de gelo, estacionamento de automóveis, pequenos armazéns, oficina de reparo de embarcações (Figura 5). Porém, tudo evidencia abandono, improvisação, conflito entre o uso privado e o uso coletivo, caracterizando-o como infraestrutura que carece de melhoramentos, não apenas para atender às necessidades das populações locais, mas, sobretudo, para viabilizar o aproveitamento das potencialidades turísticas da região.



Figura 5 - Infraestrutura do Porto dos Tatus

Fonte: Majaci Moura da Silva (2010).

Foi observado ao longo do rio que esse Porto, tal como os outros na região do Delta, não possuem qualquer infraestrutura para recebimento de fluxo turístico com segurança e conforto.

3.2.3 Porto de Luís Correia

A discussão a partir deste momento é referente ao Porto de Luís Correia ou Porto de Amarração, o sonho dos piauienses. “O estado do Piauí é o único estado com litoral que a capital não é marítima. É, também, o único que não possui um porto marítimo funcionando.” (MENDES, 2009, p. 21). “O projeto de construção do primeiro terminal marítimo começou nos anos 1960 e as obras foram iniciadas em 1976, no governo militar de Ernesto Geisel. Em 1986, dez anos depois, aconteceu a primeira paralisação, por insuficiência de recursos públicos,” segundo o Ministério Público Federal (MPF). Na ocasião, apenas o molhe, de três quilômetros, havia sido concluído.

Em 2008, passados 22 anos de suspensão das obras, o governador do estado na época, anunciou a sua retomada, com investimento de aproximadamente R\$ 10 milhões só para recuperar as antigas estruturas que foram prejudicadas pela ação do tempo. (Figura 6).



Figura 6 - Estado de conservação do porto de Luis Correia

Fonte: Majaci Moura da Silva (2010).

Segundo Mendes (2009), a Secretaria Especial de Portos, desde a década de 1970 até 2009, cerca de R\$ 390 milhões já haviam sido investidos no Porto. Em 2010, a mesma secretaria destinou outros R\$ 64 milhões para a conclusão prevista para 2011. Nesse mesmo ano, um novo problema paralisou as obras. A Secretaria Estadual de Transportes (Setrans) rescindiu o contrato com o consórcio Staff de Construções e Dragagem Ltda./Paulo Brígido Engenharia, responsável pela construção na época. Entre os motivos para a quebra do contrato está a expiração de prazos (Figura 7).



Figura 7 - Obras paralisadas do Porto de Luís Correia

Fonte: Majaci Moura da Silva (2010).

Com os trabalhos paralisados desde 2011, a obra foi alvo de inquérito na Polícia Federal, a pedido do Ministério Público Federal, para apurar indícios de irregularidades – entre elas, superfaturamento na obra, pagamentos indevidos, falha no edital e falta de estudos de impacto ambiental.

A ação foi proposta pelos procuradores da República, Kelston Lages e Alexandre Assunção, e tem como base relatórios de auditoria produzidos pela Secretaria de Controle Interno da Presidência da República (CISSET) e laudos de

engenharia e de contabilidade elaborados pela Polícia Federal. (MENDES, 2009, p. 45).

Segundo Mendes (2009), o relatório da Ciset apontou falhas no orçamento e indícios de sobrepreço; ausência de estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental do empreendimento; contratação de etapa da obra sem funcionalidade imediata; divergências entre o plano de trabalho e o contrato de execução das obras e ausência de aprovação de projetos, editais, contratos e aditivos; falhas na elaboração do projeto básico; participação do autor do projeto na execução da obra; ausência de manifestação jurídica quanto às minutas de editais e de contratos.

O relatório da Polícia Federal constatou as mesmas irregularidades e ainda acrescentou outras, tais como: ausência de licença ambiental pelo órgão competente; deficiência no projeto básico; restrição ao caráter competitivo dos editais; superfaturamentos; transferência indevida de R\$ 3 milhões da conta específica do convênio para a conta única do Estado; serviços pagos e não executados e imprestabilidade dos serviços executados, as informações de que o concreto executado compromete não apenas a durabilidade da obra, como também a sua solidez, por não atender ao fim a que se presta. O valor medido e pago, segundo a polícia, é 95,34% superior ao valor dos serviços executados para preços referenciais. (MENDES, 2009, p. 57).

Em outubro do ano 2012, o governo estadual anunciou a licitação para a terceira etapa da obra, com mais R\$ 150 milhões investidos para colocar em operação um terminal de graneis líquidos e sólidos. Os recursos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC 2) para obras de dragagem, aprofundamento e adequação da navegabilidade nos canais de acesso foram garantidos pela União, segundo o governo do Piauí. As demais etapas para a conclusão do Porto de Luís Correia seriam a construção do molhe (R\$ 247 milhões) e a dragagem (R\$ 51 milhões). (MENDES, 2001, p.21)

Após 37 anos, o Porto de Luís Correia é apenas um cais abandonado, de estrutura deteriorada, onde repousam materiais e maquinários enferrujados (Figura 8). Em meio a longas paralisações, falha no edital, rescisões contratuais, falta de estudos de impacto ambiental, além de indícios de superfaturamento e pagamentos indevidos, a iniciativa já custou mais de R\$ 390 milhões aos cofres públicos.



Figura 8 – Situação atual do Porto de Luis Correia

Fonte: Majaci Moura da Silva (2013)

Em junho de 2013, a obra ainda não havia sido concluída, não por falta de recursos, mas por falta de gestão dos políticos e dos governantes do estado do Piauí.

3.2.4 A Ferrovia

O desenvolvimento da atividade turística está estreitamente ligado às vias de acesso e aos transportes de massa de boa qualidade. No Brasil, a Estrada de Ferro era um sonho antigo, ainda dos tempos da Regência. Em 31 de outubro de 1835, foi dado o primeiro passo, com a sanção do Decreto n.º 101, da Assembleia Legislativa, concedendo privilégios por 40 anos a uma ou mais Companhias que se dispusessem a construir “[...] um caminho de ferro ligando o Rio de Janeiro às Províncias de São Paulo e Minas Gerais” (MENDES, 2001, p. 79).

A Estrada de Ferro do Piauí foi, por muitos anos, responsável pelo transporte de passageiros residentes nas cidades do interior do Piauí e em outros estados do Brasil, destacando-se o Maranhão e o Ceará. A relevância da Estrada de Ferro no Piauí é notável e, por este motivo, está nesta tese, mostrando a importância do trem na história do Piauí.



Figura 9 - Primeira Estação de Trem no município de Luís Correia

Fonte: Majaci Moura da Silva (2010).

A intenção da construção da EFCP, de acordo com Neves (1985), consistia em promover o desenvolvimento econômico do estado, ligando essencialmente o Porto de Luís Correia à estação de Cocal. Até 1923, teve um lento prosseguimento até alcançar Piripiri, em 1937. Depois, somente em 1954, chegou a Campo Maior, com os trens de passageiros somente atingindo Teresina em 1966, conduzindo passageiros do norte ao centro-sul e do centro-sul ao norte. As sedes municipais são ligadas por estradas estaduais pavimentadas (Tabela 1).

Tabela 1- Distâncias entre os municípios do litoral piauiense e a capital

	Teresina	Parnaíba	Luís Correia	Ilha Grande	Cajueiro da Praia
Teresina	-	308 Km (BR-343)	319 Km (BR-343)	314 Km (BR-343, PI-210)	388 Km (BR-343, PI-210, PI-301)
Parnaíba	308 Km (BR-343)	-	11 Km (BR-343)	6 Km (PI-210)	80 Km (PI-210, PI-301)
Luís Correia	319 Km (BR-343)	11 Km (BR-343)	-	17 Km (PI-210, BR-343)	91 Km (BR-343, PI-210, PI-301)
Ilha Grande	314 Km (BR-343, PI-210)	6 Km (PI-210)	17 Km (PI-210, BR-343)	-	86 Km (PI-210, PI-301)
Cajueiro da Praia	388 Km (BR-343, PI-210, PI-301)	80 Km (PI-210, PI-301)	91 Km (BR-343, PI-210, PI-301)	-	-

Fonte: PDITS - Ruschmann Consultores (2010).

Os trens de passageiros serviram à estrada até pelo menos 1990. A estrada jamais foi oficialmente erradicada. Atualmente, os trilhos foram arrancados na maioria do percurso, exceto no trecho entre Altos e Teresina, usados pelos trens de carga vindos de São Luís-MA e de Fortaleza-CE.

Parnaíba era a única cidade das proximidades que possuía oficinas equipadas de conserto, manutenção e fundição de peças. A EFCP esteve subordinada à Rede de Viação Cearense por quase 10 anos, sendo que somente em 28 de maio de 1923, quando já somava em sua extensão cerca de 380 quilômetros, por Portaria Ministerial, ganhou autonomia e passou a ser chamada Estrada de Ferro Central do Piauí (CFCP).

Atualmente, o prédio da Estação, onde funcionou a administração da Estação Ferroviária do Piauí, abriga o Corpo de Bombeiros do município (Figura 10). Já o prédio onde funcionou o setor de bagagem (Figura 11) hoje deu lugar ao Museu do Trem.



Figura 10- Antigo setor administrativo da estrada férrea

Fone: Majaci Moura da Silva (2010)



Figura 11 - Setor de bagagem da Estação de Parnaíba

Fonte: Majaci Moura da Silva (2010).

Em Parnaíba, os primeiros trilhos a serem fixados foram nas imediações do antigo Porto Salgado, na Rua Grande (hoje Avenida Presidente Getúlio Vargas). Sua primeira locomotiva (Figura 12), em ato festejado no Palacete da Companhia *Booth Line*, a 19 de novembro de 1916, veio do sul do país, onde se encontrava abandonada e em desuso.



Figura 12 - Primeira Locomotiva da EFCP

Fonte: Majaci Moura da Silva, 2010.

Essa locomotiva se encontra alojada em frente à estação ferroviária no município de Parnaíba, esquecida pelas autoridades locais, servindo de espaço para vândalos e viciados em drogas.

Em termos desenvolvimentistas, a ferrovia permitiu centralizar a economia nas principais cidades que eram paradas obrigatórias do trem. Das regiões produtoras próximas a esses pontos de exportação foram abertos novos caminhos, assim como foram abreviadas ou aumentadas antigas rotas coloniais, que agora possuem um sentido muito mais econômico do que ocupacional, como reforça Rego (2010). No município de Cocal, no qual a ferrovia chegou no ano de 1923, absorvia-se toda a produção agrícola e pecuária da zona da Ibiapaba, no Ceará. Das principais zonas produtoras e dos pontos de parada do trem, que surgiram posteriormente, nasceram aglomerações que hoje são cidades, como Cocal da Estação.

Em Cocal da Estação, o prédio da estação ferroviária foi desativado e entregue aos cuidados da prefeitura municipal, que o utilizou como biblioteca pública, museu, ponto de venda de artesanato e sede da Secretaria de Cultura. No mandato da gestão municipal de 2010, a antiga estação encontra-se abandonada, servindo de moradia para pessoas sem teto e usuários de drogas, conforme mostra a Figura 13. O fato de o município passar a ser chamado de Cocal da Estação demonstra tamanha importância social e a relevância econômica da ferrovia para a região.



Figura 13- Situação atual da Estação Ferroviária de Cocal

Fonte: Majaci Moura da Silva (2011).

Um ano depois de inaugurada a estação em Cocal, portanto, em 1924, a ferrovia chegou a Piracuruca, dando continuidade ao segundo trecho das obras da EFCP. A partir da chegada do trem em 1924, a antiga cidade colonial tornou-se a referência comercial de toda a região circunvizinha, dinamizando a economia das zonas produtoras de carnaúba e de gêneros agrícolas do vale do Longá, do rio dos Matos e do próprio vale do rio Piracuruca (SANTANA, 2001 p.87).

A produção dessas regiões chegava à ferrovia em comboios de animais, abrindo, assim, novos caminhos entre as zonas produtoras e as estações ferroviárias. Alguns desses caminhos seguem hoje o mesmo percurso das rodovias. Outros, porém, que antes eram definidos tomando como referência as regiões produtoras de gêneros agropecuários, tiveram, após a decadência da exportação, os seus percursos abreviados. Exemplo disso é a antiga estrada que ligava Piracuruca a Batalha. Tendo hoje o seu curso abreviado pela rodovia PI-110, o antigo percurso seguia exatamente as zonas produtoras do vale fértil do rio dos Matos e dos riachos e fontes de água permanentes que existem naquela região. Até a abertura do trecho seguinte da EFCP (Piracuruca-Piripiri), em 1937, Piracuruca permaneceu como ponto de linha durante 14 anos. Em 1937, a ferrovia chegou a Piripiri, completando o terceiro trecho. (Figura 14).

MAPA DAS ANTIGAS ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS - PI

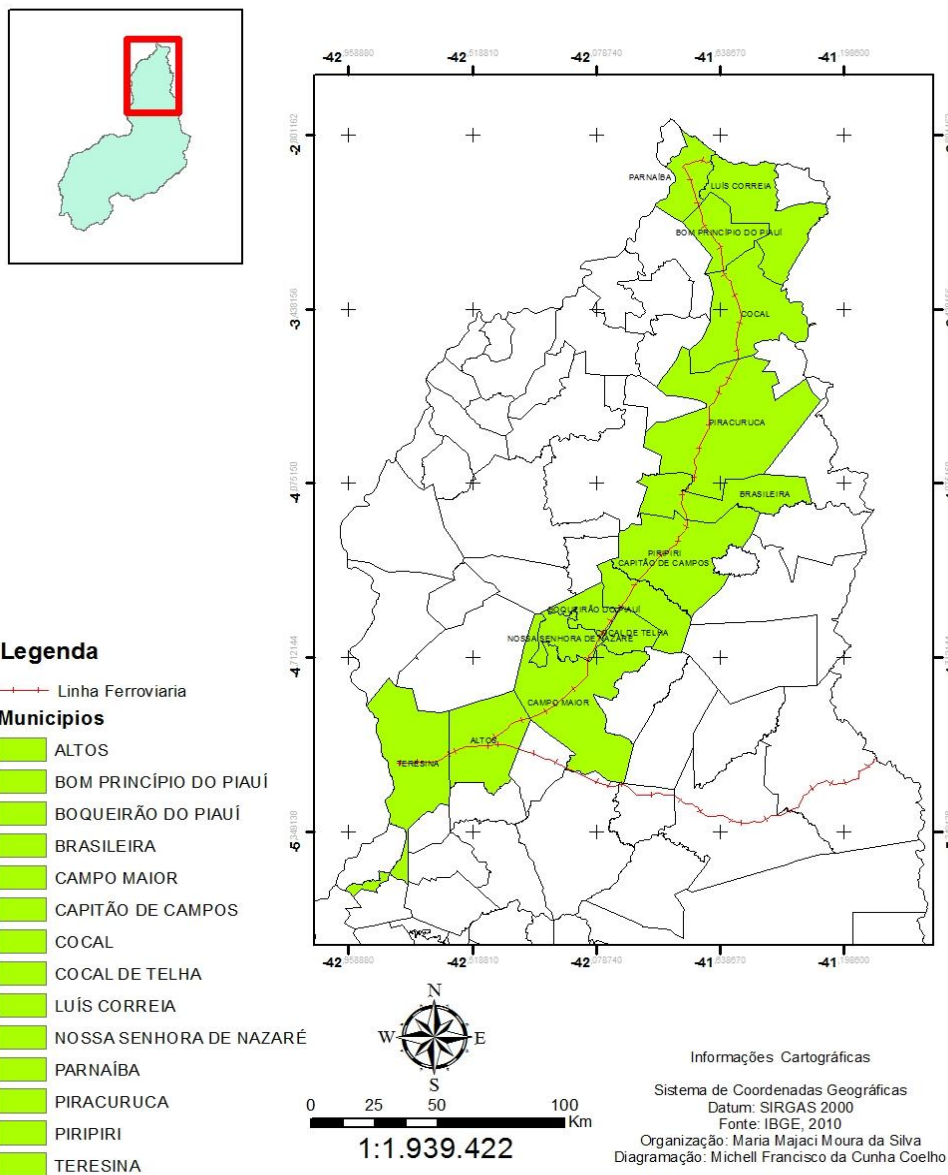


Figura 14 - Mapa da malha ferroviária

Fonte: IBGE (2000).

Esse terceiro trecho da EFCP a ser inaugurado não seguiu exatamente o previsto no planejamento, conforme transcrito em mapa do Ministério da Viação e Obras Públicas de 1913. O projeto previa a passagem da ferrovia pelo município de Batalha, percorria a zona produtora de carnaúba do vale do rio dos Matos e as ricas

fazendas da região da Puba, cruzava com o rio Longá e chegava a uma estação na cidade de Barras. (SANTANA, 2001, p. 71).

Com o declínio da Estrada de Ferro do Piauí, os trilhos foram, aos poucos, sendo substituídos pelas rodovias, modificando o cenário na vegetação da terra piauiense, silenciando para sempre o apito do trem.

Segundo Becker (1999), referente ao planejamento turístico no país, foi em 1958, no período de Juscelino Kubitschek que, através de projetos de integração nacional, aliados ao mercado de automotivos e à construção de estradas, houve uma política para formação de uma classe média proprietária de carros particulares de passeio. Para essa autora, foi a gestação da "classe média do Fusca" que iniciou o fracasso das ferrovias no Brasil (BECKER, 1982, p. 5).

O Brasil, naquele momento, passava por uma desaceleração das ferrovias. A CFCP mergulhava lentamente nesse processo letárgico. Os trens de passageiros foram diminuindo os horários, permanecendo somente os trens de carga, com reflexo direto na redução do fluxo de turistas no litoral do Piauí.

Faz-se, aqui, uma analogia com as palavras de Raquel Carson, que em seu livro *Primavera Silenciosa* (2008, p. 59) faz um lamento com relação ao desaparecimento dos pássaros:

Em áreas cada vez maiores nos Estados Unidos, a primavera chega agora sem ser anunciada pelo regresso dos pássaros, e as manhãs, outrora preenchidas pela beleza do canto das aves, estão estranhamente silenciosas. Esse súbito silenciar do canto dos pássaros, essa obliteração de cor, da beleza e do encanto que as aves emprestam ao nosso mundo se deu de forma rápida e insidiosa, sem ser notada por aqueles cujas comunidades ainda não foram afetadas.(CARSON, 2008, p. 59).

A mudança nos meios de transportes ao litoral do Piauí acontecia para se adequar ao minúsculo movimento turístico. Este movimento de ir e vir ao litoral, não era considerado como uma atividade turística na época. Alguns proprietários de automóveis ostentavam os últimos lançamentos no litoral, enquanto outros recorriam aos ônibus e até aos caminhões. Era o progresso chegando de forma paradoxal, tirando de circulação uma política pública de transporte de massa, de preços

acessíveis e abrindo espaço para os automóveis. Essa prática se repetia em todo o Brasil, e o Piauí, embora de forma incipiente, reproduziu com eficiência.

3.3 Um Estado entre o Maranhão e o Ceará

O estado do Piauí, antes mesmo de se chamar Piauí, possuía um histórico de dependência política, econômica, religiosa, administrativa e comercial com outros estados, destacando-se entre eles Maranhão, Pernambuco, Bahia, Rio de Janeiro e o Ceará. Paralelo a isso, em todo o processo de ocupação do nordeste do Maranhão, norte do Piauí e noroeste do Ceará, tal região foi sempre marginal, distante que estava dos centros econômicos e políticos de suas respectivas províncias (MMA, 2000).

As primeiras tentativas de exploração da costa nordeste do Maranhão vieram antes da colonização do Brasil, quando o navegador português Nicolau Resende e seus companheiros, por volta do ano de 1571, fizeram as primeiras explorações na costa. A expedição pioneira, no sentido da colonização da região do Delta do Parnaíba, ocorreu no ano de 1613, quando Jerônimo de Albuquerque ordenou ao senhor Martins Soares Moreno que liderasse uma expedição, partindo do porto de Camocim, no estado do Ceará, conduzindo 25 soldados e alguns índios tupis. A expedição exploratória passou mais de um ano na região para alcançar os objetivos a que se propusera (NUNES, 1974. p. 89)

Nunes (1974) relata que no ano de 1606, portanto, no início do século XVII, foram promovidas as primeiras incursões ao território piauiense, quando o Piauí funcionava como "ponte" entre as Capitânicas de Pernambuco e do Maranhão. Novas notícias surgiram a esse respeito em 1656, quando um grupo de pessoas fez o trajeto inverso, ou seja, do Maranhão para Pernambuco, sob a chefia de André Vidal de Negreiros.

Em termos administrativos, o Piauí esteve sob a bandeira de Pernambuco até 1701, quando, em 3 de março daquele ano, uma Carta Régia enviada ao governador de Pernambuco anexava o Piauí ao Maranhão, como afirma Santana (1964). A autonomia veio em 1761, por meio de uma Carta Régia, datada de 19 de julho. Por aquele instrumento, a Vila da Mocha ascendia à condição de cidade e Capital da Província. Em 13 de novembro do mesmo ano, o governador João Pereira Caldas

impunha o nome de São José do Piauí à Capitania e mudava o nome da capital de Vila da Mocha para Oeiras (CARVALHO, 2009).

Em 1766, o Capitão Clemente Pereira de Azevedo Coutinho fez uma viagem de Oeiras até a capital da Bahia, Salvador, para abrir estradas, retornando a Portugal pelo Porto de São Luís, em 1770 (REGO, 2010, p. 98).

Em 1793, Parnaíba perdeu a condição de Feitoria, os barcos piauienses passaram, obrigatoriamente, a pagar os seus impostos no entreposto de São Luís, Maranhão, em detrimento da economia piauiense, operação que onerava os produtos exportados pelo Piauí, em 30 a 40% (MOREIRA; MAVIGNIER, 2007).

Por Decreto de 26 de setembro de 1811, a Carta Régia de Dom João VI, deu-se a independência definitiva da Capitania do Piauí, separando-a do Maranhão, constituindo-a em unidade política autônoma (MOREIRA; MAVIGNIER, 2007).

Para compreender a posição de atraso econômico do Piauí em relação aos estados do Maranhão e do Ceará, os pesquisadores Braz e Bonfim (2007) apresentam uma panorâmica das riquezas e questionam a situação real do estado:

O Piauí é um Estado de imensas potencialidades. Impressiona a todos a sua aptidão para a produção de grãos na região dos cerrados, ainda quase inexplorados; o potencial de irrigação existente em bilhões de litros d'água armazenados nas represas construídas nas últimas décadas, em seus rios e lagoas, perenes ou não, e em seus aquíferos; a beleza natural de seu litoral, vocacionado também para a carcinicultura; suas cidades históricas e sítios arqueológicos; a consolidação de Teresina como centro de saúde, educação e realização de eventos, além da sua posição geográfica estratégica, que possibilita com facilidade o escoamento de sua produção; a consolidação do Estado como um dos principais centros de apicultura do País; e o excelente padrão genético obtido na ovinocaprinocultura nos últimos anos. É indiscutível também, e os dados citados acima comprovam isso, que o Piauí nunca conseguiu transformar estas potencialidades em um processo de desenvolvimento sustentável que reduza significativamente a diferença entre seus indicadores econômicos e os de outros Estados e regiões do país. É paradoxal que, com todas as potencialidades de que dispõe, o Estado do Piauí permaneça numa situação de profundo atraso econômico em relação a outros Estados e ao país. Se não podemos atribuir aos recursos naturais a causa desta posição desvantajosa, quais seriam na verdade os determinantes dessa situação? (BRAZ, 2007, p. 1).

A formulação de políticas públicas em nível estadual continuava a preterir as políticas locais de desenvolvimento, em função de um enquadramento no projeto de

desenvolvimento nacional que facilitava a transferência de recursos federais para o estado, mas priorizava a inserção não produtiva das regiões mais pobres, conferindo ao Piauí um papel de espaço de realização de mercadorias geradas em outros centros.

A economia piauiense cresceu movida, principalmente, pelos gastos públicos. O peso do estado na economia foi tão grande que, em 2003, a administração pública participou com 31% na formação do PIB estadual, enquanto a média dos estados nordestinos (incluindo o Piauí) foi de 23,32%. Somente nos estados do Acre, em Roraima e no Amapá é que a participação da administração pública na formação do PIB é maior do que no Piauí (IBGE, 2010).

Grande parte do atraso na economia do Piauí, ao longo dos anos, pode ser devido à fragilidade das políticas públicas até então empreendidas, associadas às práticas das oligarquias assistencialistas, essas aliadas aos gestores das instituições públicas no âmbito municipal e estadual, e que comungam as mesmas práticas eleitoreiras e ultrapassadas. Segundo confirma Bonfim:

Assim, do ponto de vista político, um traço que ressalta à formação social piauiense é a persistência de uma característica de "fechamento" de seu subsistema político, no sentido de que o acesso aos recursos de poder esteve concentrado nas mãos de alguns poucos, que, a partir do controle à entrada, passaram a exercer a prerrogativa de definir quem, ou quem não, deveria ascender às posições de comando da política estadual. Esse é um dos muitos sentidos em que é possível falar de oligarquia, governo caracterizado por formas de recrutamento político baseadas em critérios de adstrição, ou seja, que erguem obstáculos àqueles que desejam participar da vida pública (BONFIM, 2003, p. 13).

A subordinação do Piauí, na opinião de Neves (1985), foi marcada no século passado com a Viação Férrea do Piauí, que foi subordinada à sua congênere, inicialmente ao estado de Pernambuco e depois ao Ceará, dependendo, portanto, de sobras de recursos financeiros para a garantia das obras que os piauienses tanto desejavam. Outro exemplo de subordinação administrativa do Piauí, que perdura por mais de cinquenta anos, é a superintendência do Banco do Nordeste do Brasil, cuja sede está em Fortaleza, no Ceará.

Em discurso pronunciado na tribuna da Câmara Federal, em 19 de julho de 1918, o deputado Pires Rebello apresentou projeto de desmembramento do ramal Amarração-Campo Maior da Viação Ferroviária Cearense. Nos termos de sua

justificativa estavam assinaladas as anomalias que tanto prejudicavam o desenvolvimento do Piauí. Abdias Neves (1985) reproduz o discurso do eminente deputado:

Indispensável se torna desmembrar da Rede de Viação Cearense, o ramal férreo da Amarração, porque a estrada em questão se desenvolve toda ela dentro do território piauiense; sua diretriz é quase paralela às duas linhas que constituem os limites leste e oeste do Estado do Piauí. O progresso de um país ou de um Estado se mede pelo desenvolvimento e extensão de suas linhas férreas, claro é concluir que o Piauí seria o Estado mais atrasado da Federação. Contra isso, entretanto, a minha voz se há de fazer ouvir neste recinto (NEVES, 1985, p. 122).

É sintomático e ao mesmo tempo paradoxal que, com todas as potencialidades e riquezas históricas, culturais e naturais de que dispõe, o estado do Piauí permaneça numa situação de profundo atraso econômico em relação a outros estados do nordeste.

Estudos realizados no solo piauiense têm demonstrado a existência de um futuro bastante promissor, no que se refere à exploração de minerais. Contrariando o que é propalado pelos políticos piauienses, que o Piauí é o estado mais pobre da Federação. Neste sentido, é interessante a advertência feita por Sachs (2000):

A maneira pela qual planejadores, performáticos desenvolvimentistas e políticos, que se aproveitam das campanhas globais pela mitigação da pobreza, apresentam sua causa, dá ao público desinformado uma impressão distorcida de como os pobres do mundo vivem suas privações. Estes são mostrados não só como incapazes de fazer qualquer coisa inteligente por conta própria, mas também como impedindo os modernos "benfeitores" de ajudá-los. Se estas distorções absurdas fossem mesmo verdadeiras, três quartos da população mundial já teriam morrido (SACHS, 2000, p. 243).

Nas últimas décadas, o povo piauiense tem mudado seus paradigmas, sua forma de ver os políticos, que nos discursos citam o Piauí como o "Estado mais pobre da federação". É nas urnas que o piauiense tem dado a resposta aos políticos desinformados, populistas e desonestos, que escondem e camuflam as riquezas do Estado.

A riqueza do Piauí está aparecendo no cenário nacional, não só em nível de recursos naturais como em recursos minerais, é o caso do gás natural, encontrado na bacia do rio Parnaíba, localizados na região do município de Floriano, a 244km de Teresina, através do leilão promovido pela Agência Nacional de Petróleo de Blocos de Insumos Energéticos.

Segundo os dados da CPRM (Companhia de Pesquisa e Recursos Minerais - com o nome de fantasia, Serviço Geológico do Brasil), o município de Fronteiras exibe potencial para cobre e ferro e possui rochas graníticas com calcário e argilas. Em Avelino Lopes, há potencial para ferro e manganês, além de brita, argila e areia. Já em São Raimundo Nonato, as ocorrências principais são de ferro, granitos e talco.

Na localidade Peixe, que abrange os municípios de Anísio de Abreu, Caracol e Jurema, há grande potencial para a ocorrência de ferro, níquel, para carbonatitos e fosfato, além de granitos, vermiculita e talco. A localidade Barragem, que abrange os municípios de Coronel José Dias e João Gosta, os geólogos da CPRM identificaram potencial mineral para argilas - cerâmica vermelha - e granitos, entre outros.

Em outra região mapeada, a de Riacho das Queimadas, foi identificado grande potencial para minerais metálicos, principalmente de níquel, ferro, minério de ligação e, secundariamente, zinco, além de minerais industriais e rochas ornamentais.

O Piauí é o segundo estado do Nordeste em incidência de minérios - perde apenas para a Bahia. Existem hoje no estado cerca de 3,5 mil títulos concedidos para pesquisas dos mais diversos minerais, entre eles, ferro, diamantes, calcário, níquel, opala e argila. Do total de títulos, 1,6 mil foram requeridos somente no ano de 2008, através da divulgação das potencialidades minerais do estado.

A reserva de ferro na região de Paulistana, por exemplo, é estimada em 400 milhões de toneladas, a empresa que possui o direito sobre a área já solicitou ao DNPM (Departamento Nacional de Produção Mineral) nova autorização para aprofundar as pesquisas de dimensionamento de jazida.

Outra grande reserva de níquel, encontra-se no município de Capitão Gervásio Oliveira. Explorada em fase experimental pela Companhia Vale do Rio Doce (Vale), uma das maiores mineradoras do mundo, a mina do Morro do Brejo, com quatro quilômetros de extensão, dois quilômetros de largura e 120 metros de altura, possui uma jazida avaliada em 25 milhões de toneladas de níquel.

A exploração de diamantes na região de Gilbués, no extremo sul do Piauí, em uma jazida estimada em dois milhões de quilates, já sendo explorada de forma industrial. O diamante do Piauí é puro e tem certificação do próprio DNPM e de Kimberley, órgão criado pela Organização das Nações Unidas (ONU) para atestar diamantes quanto à sua origem e legalidade.

Apresentando essa gigantesca riqueza mineral, o Piauí não pode ser considerado o estado mais pobre da federação. Então o que justifica um estado tão rico constituído por pessoas tão pobres? Quais os entraves para ocorrer o desenvolvimento econômico e promover o desenvolvimento social? Não se trata aqui de apontar culpados, no entanto, é relevante superar as dificuldades e buscar estratégias que transforme a vida econômica e social e aumente a alta estima dos piauienses.

3.4 Potencialidades e Capacidade Instalada

Como suporte para o desenvolvimento da atividade turística no litoral do Piauí, algumas políticas públicas foram implementadas com inovações tecnológicas nas áreas de transportes, com a construção do aeroporto de Parnaíba; na produção de energia, com a instalação da estação eólica na Pedra do Sal, e na produção agrícola, com a implantação do perímetro irrigado dos tabuleiros litorâneos em Parnaíba.

O aeroporto de Parnaíba (Figura 15), localizado a oito quilômetros do centro da cidade, foi inaugurado em 19 de outubro de 1971, pelo então presidente da República, o General Médici. Parnaíba, situada ao litoral norte do estado do Piauí, distante 350 km da capital Teresina, foi uma grande empresa exportadora de produtos agropecuários para a Europa, negócio que representava fonte de geração de emprego e renda para a cidade, sendo que no município chegaram a ser instalados consulados da Inglaterra, da França e de Portugal.



Figura 15 - Aeroporto Internacional de Parnaíba

Fonte: Majaci Moura da Silva (2010).

Por esse motivo, nas décadas de 1970, 1980 e 1990, as empresas aéreas Paraense, Taba, Vasp, Varig, Cruzeiro, Rio-Sul, Nordeste e Transbrasil, chegaram a operar com voos regulares ligando Parnaíba às principais regiões do país e da Europa. Em 2000, a Oceanair operou com voo regular no aeroporto (INFRAERO, 2010).

No início de suas operações, o aeródromo foi administrado pelo Segundo Comando Aéreo Regional (COMAR II), e depois pelo Governo do Estado do Piauí, por meio de convênio celebrado com o Ministério da Aeronáutica. Em fevereiro de 2000, o governo do estado renovou convênio por 15 anos, para administração e manutenção do aeroporto.

Em agosto de 1983, com a extinção do Departamento de Proteção ao Voo (DPV), unidade do Serviço Regional de Proteção ao Voo (SRPV-RF), a Estação Meteorológica de Superfície (EMS-3), existente no aeroporto, passou a ser administrada pela Empresa de Telecomunicações da Aeronáutica S/A (TASA), por meio do seu Grupamento de Telecomunicações Aeronáuticas de Parnaíba (GTAPB) (INFRAERO, 2010).

Em junho de 2004, já com o nome de Aeroporto Internacional de Parnaíba Doutor João Silva Filho passou a ser administrado pela Infraero, por meio do convênio n.º 14/2004/090, firmado pelo prazo de cinco anos, prorrogáveis por igual período, com o objetivo de realizar as atividades inerentes à navegação aérea do Grupamento de Navegação Aérea de Parnaíba (GNA/PB), operação e administração

do aeródromo e exploração comercial, face à necessidade de fomentar o desenvolvimento integrado da região do Delta do Parnaíba, voo da Itália (Figura 16), atendendo a interesses comuns do governo estadual e da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO).



Figura 16 - Voo internacional no aeroporto de Parnaíba

Fonte: site da Infraero (2013)

O convênio visa promover a satisfação e a segurança dos passageiros embarcados e desembarcados, e apoiar o Governo Federal na consecução de metas e objetivos nacionais de expansão do turismo, com vistas a alavancar o crescimento do emprego e da renda da região, bem como a melhoria da balança de pagamentos (INFRAERO, 2010).

O terminal de passageiros é inspirado na arquitetura modernista do Aeroporto Santos Dumont, no Rio de Janeiro. A pista de pouso e decolagem, com 2.500 metros de comprimento, está preparada para receber voos internacionais, fretados ou regulares. A Infraero estuda agora dotar o aeroporto da mais moderna infraestrutura aeroportuária. Nos próximos anos, deverão ser realizados investimentos para melhorias no terminal de passageiros, pista, pátio de aeronaves e auxílio à navegação aérea. Com a consolidação de mais uma porta de entrada para o Nordeste, a tendência é atrair turistas e impulsionar a economia da região. Empresas aéreas demonstraram interesse em operar rotas regulares, e os operadores em atrair voos fretados internacionais para o aeroporto (INFRAERO, 2010).

Esta é mais uma opção na moderna infraestrutura aeroportuária do Nordeste, que conta com 15 portas de entrada administradas pela Infraero, das quais seis são aeroportos internacionais. O Aeroporto Internacional de Parnaíba, Prefeito Dr. João Silva Filho, recebeu, em novembro de 2010, a autorização formal para operar voos noturnos. O documento, com validade de 10 anos, confirma a Portaria n.º 411/SIA, de março de 2010, que liberou as operações diurnas do aeroporto após a finalização da ampliação da pista de pousos e decolagens, que passou de 2.100m para 2.500m de extensão. A pista, reformada pela Infraero, foi inaugurada no final de março de 2011 (INFRAERO, 2010).

Segundo o superintendente do Aeroporto de Parnaíba, José Ivan Vieira Magalhães, foi assinada em novembro de 2010, a Ordem de Serviço para as obras do pátio. A expectativa era que, até o final de 2011, o aeroporto tivesse plenas condições de atender voos nacionais ou internacionais com aeronaves de grande porte.

A única ação concreta realizada através de parceria interestadual foram os 10 voos da *Air Italy* oriundos de Verona (Itália) para Parnaíba, realizados no período de dezembro de 2006 a fevereiro de 2007. O aeroporto de Parnaíba, para atender a essa demanda, teve a sua pista ampliada para 2.500 metros, estando agora em condições de operar com aeronaves do tipo *Boeing 767-300*, que tem capacidade para transportar 300 passageiros e carga (INFRAERO, 2010). Entretanto, o aeroporto se encontra com sua capacidade subutilizada, com movimento de pequenos táxis aéreos e aeronaves particulares.

Visando utilizá-lo como porta de entrada para os turistas estrangeiros destinados aos Lençóis Maranhenses (MA), do Delta do Parnaíba (PI) e Jericoacoara (CE), em 27 de outubro de 2005, o aeroporto foi habilitado para o tráfego aéreo internacional de passageiros.

A criação da Secretaria de Aviação Civil (SAC) da Presidência da República, em março de 2012, refletiu a importância que o planejamento do setor aéreo tem ganhado nos últimos anos. As políticas públicas voltadas para o setor estão agora vinculadas à Secretaria com *status* de Ministério. A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero) também estão vinculadas à SAC, objetivando aprimorar a coordenação entre o órgão responsável pelo planejamento do setor, promover o diálogo entre a agência

reguladora e fiscalizadora e a empresa responsável pela administração dos aeroportos mais importantes do país (INFRAERO, 2010).

O desafio da expansão da capacidade aeroportuária ganhou destaque com a aproximação de importantes eventos esportivos que serão realizados no Brasil, como a Copa do Mundo de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016. Não obstante a importância da reparação desses eventos, o desafio constitui um compromisso assumido pela Secretaria de Aviação Civil, com foco não apenas na realização dos eventos, mas, sim, no atendimento diário da demanda por transporte aéreo, que tem crescido muito (INFRAERO, 2010).

Os eventos esportivos representam um aumento sazonal por transporte aéreo, que vai exigir, sem dúvida, a estruturação de planos de ação por parte dos diversos órgãos envolvidos na exploração da infraestrutura aeroportuária das cidades-sede. Esses planos deverão garantir o gerenciamento eficiente de um maior número de usuários desse tipo de transporte, levando-se em conta todas as características de um perfil específico de passageiros e cargas, voltados para os eventos esportivos. Exemplos de planos de ação já foram estudados e implementados em momentos de pico de demanda, como ocorre durante as festividades de fim de ano e no período do Carnaval no litoral piauiense.

O Aeroporto Internacional Prefeito João Silva Filho está habilitado para operar aeronaves até *Boeing-767*, com capacidade para 300 passageiros. No entanto, o aeroporto encontra-se operando com aviões particulares de pequeno porte. Vale lembrar que a Companhia Aérea Litorânea operou dois vôos regulares em 2007, na rota São Luís, Barreirinha, Parnaíba, Sobral e Fortaleza, trazendo empresários e jornalistas italianos que chegaram a Parnaíba em vôo *charter*, fazendo a rota Milão (Itália)-Parnaíba (PI)-Fortaleza (CE) e Salvador (BA) (INFRAERO, 2010).

O aeroporto do município de Parnaíba possui uma pista de pouso e decolagem recuperada, o terminal de passageiros encontra-se reformado e o quadro de pessoal aumentado, com profissionais das áreas de manutenção, operação e navegação aérea, além de localização estratégica para o turismo internacional. O governo do Ceará, de olho neste nicho de mercado, está na fase conclusiva o aeroporto no município de Camocim, para facilitar o acesso a Jericoacoara; o mesmo pretende fazer o governo do Maranhão, em Barreirinhas, para viabilizar o acesso ao Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses.

• Parque Eólico na Pedra do Sal

Outro megaprojeto implantado na Praia de Pedra do Sal é a instalação do Parque Eólico, com capacidade para gerar 18 *megawatts*. Esse investimento privado garantirá a estabilidade da tensão energética em Parnaíba, viabilizando a implantação de empreendimentos de toda natureza, incluindo os turísticos e industriais. O parque eólico tem 20 torres de proporções gigantescas, dotadas de geradores movimentados pela propulsão dos ventos da praia da Pedra do Sal. Ele vem gerando e distribuindo energia elétrica para a cidade de Parnaíba, com entrega de energia na estação rebaixadora da Eletrobrás, localizada às margens da BR-343, na entrada da cidade de Parnaíba.

As torres da usina ocupam uma extensão de 3,5 quilômetros na orla da Pedra do Sal, onde todas as medidas de segurança foram adotadas, dentro de um padrão internacional. Essa é a primeira usina eólica instalada no Piauí e que, no futuro, poderá dar a Parnaíba a autossuficiência energética. O empreendimento do Parque Eólico da Pedra do Sal pertence à empresa Tractebel Energia, que acumula experiência nessa área em vários países e que, no Brasil, tem atuação nos estados do Ceará, Rio Grande do Sul e Santa Catarina.

O Piauí entrou definitivamente no pequeno clube dos estados brasileiros que produzem energia a partir dos ventos, com a instalação desse projeto na Pedra do Sal. O grupo GDF-Suez, empresa franco-belga, gigante dos mercados de gás e energia, colocou em funcionamento a usina para produzir 18 MW de potência, instalada dentro do que prevê o Programa de Incentivo a Fontes Alternativas de Energia Elétrica (Proinfa). A energia gerada pelos ventos do litoral é comercializada pela Eletrobrás.

O Projeto Pedra do Sal consiste na instalação de aerogeradores de 800 *kilowatts*, sobre torres com 75 metros de altura compostas de concreto e aço. As pás têm 22,8 metros de comprimento, totalizando um diâmetro de 48 metros. O problema das dunas móveis da região tem sido o grande desafio para a *Ecoenergy* executar os projetos no Nordeste, a primeira fase já foi concluída. (Figura 17).



Figura 17 - Parque eólico da praia da Pedra do Sal
Fonte: Majaci Moura da Silva (2011).

Outra empresa também está pleiteando construir uma usina eólica no litoral piauiense, desta vez no município de Luís Correia. A Sociedade Brasileira de Energias Renováveis (SBER) também está concorrendo, em leilão de “energia nova de fontes alternativas renováveis”, para produzir 22MW (ELETROBRAS, 2012).

A ampliação do parque eólico da Pedra do Sal e a construção do parque de Luís Correia só deverão estar concluídas em 2015. Essas novas fontes de energia são importantes para a redução de emissão de gases de efeito estufa que atingem o planeta, recebem o apoio financeiro do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES.

A *Econergy* estima que o projeto gerará, aproximadamente, 61.000 MWh por ano e que o custo de capital será de aproximadamente \$50 milhões. Um Contrato de Compra e Venda de Energia (CCVE) já está em vigência com a Eletrobrás, por um período de 20 anos, com uma tarifa inicial de aproximadamente R\$ 114 por MWh. Segundo o gerente da estação, em Pedra do Sal, o projeto entrou em operação comercial em janeiro de 2009 (ELETROBRAS, 2012).

Outra importante inovação tecnológica no norte do Piauí, no setor da agricultura, é o Perímetro Irrigado Tabuleiros Litorâneos do Piauí (Figura 18), um

empreendimento do Ministério da Integração Nacional, tendo como gestor o Departamento Nacional de Obras Contra as Secas (DNOCS), os quais objetivam a transferência de gestão para as organizações dos produtores.



Figura 18 - Portão de acesso ao Distrito de Irrigação Tabuleiros Litorâneos
Fonte: Majaci Moura da Silva: 2011.

A captação de água é feita do rio Parnaíba, por meio de um canal de aproximação com 1.340 metros de extensão, que conduz a água para as câmaras de sucção da estação de bombeamento principal. Em seguida, da adutora, com extensão de 1.500 metros, até um reservatório de compensação, de onde parte o canal adutor principal. A rede de adução é completada pelos canais secundários, com extensão de 4.820 metros, e o canal terciário, com 8.520 metros. (Figura 19).

Esse empreendimento perfaz, em sua primeira etapa, uma área total de 2.443ha, o qual está sendo ampliado com recursos do PAC, com investimentos da ordem de R\$ 188 milhões. Sendo já um sucesso econômico e social, esse grande polo produtivo, com foco na agricultura orgânica certificada, ainda apresenta um grande potencial de crescimento, possibilitando ao investidor colher os frutos que geram empregos e renda.



Figura 19 - Trecho de água canalizada dentro dos tabuleiros litorâneos
Fonte: Majaci Moura da Silva (2012).

O perímetro é cortado pela BR-343 que dá acesso à cidade de Parnaíba (16 km) e a Teresina (330 km). A distância para dois grandes centros consumidores é: São Luís (MA): 484 km e Fortaleza (CE): 503 km. O aeroporto internacional está a 25 km dali e é tido como uma grande vantagem para comercialização da produção.

Atualmente, os produtores estão organizados, também, em uma cooperativa com cinco anos de fundação oficial e uma associação com dois anos; as duas são formadas por produtores com cultivo orgânico e certificado Instituto Biodinâmico (IBD) para o Brasil e Estados Unidos.

As parcerias são de fundamental importância para o desenvolvimento desse perímetro irrigado, sendo os principais parceiros: Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (SEBRAE/PI), Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (EMBRAPA) CNPAT e Meio Norte, Governo do Estado do Piauí, Prefeitura de Parnaíba, NUTRILITE, Universidade Estadual do Piauí (UESPE), Banco do Nordeste do Brasil (BNB) e Departamento Nacional de Obras contra as Secas (DNOCS), Ministério da Irrigação.

As principais culturas encontradas no Perímetro Irrigado abastecem o mercado local e nacional, são elas: goiaba convencional (45 ha) e orgânica certificada (26 ha); coco convencional (110 ha) e orgânico certificado (32 ha); acerola orgânica certificada (230 ha); caju orgânico certificado (46 ha); feijão convencional (50 ha); jaborandi e cordia (15 ha); e melancia (260 ha em duas safras), como mostra a figura 20.



Figura 20 - Produção dos tabuleiros litorâneos
Fonte: Majaci Moura da Silva (2012).

Toda produção de caju orgânico é comercializada em outros estados do federação, no entanto a acerola orgânica produzida é utilizada para extração e exportação do pó de vitamina “C”, e os recursos advindos da venda de derivados da vitamina “C”, pela integradora (NUTRILITE) nos Estados Unidos e na China, como mostra a figura 21. Chegam a Parnaíba na conta bancária dos produtores a cada 15 dias, montante médio de R\$ 300 mil/mês. É possível triplicar esse valor em dois anos, sendo todo reinvestido no empreendimento e na economia do Piauí.



Figura 21: Produção de caju e acerola orgânicos nos Tabuleiros Litorâneos.
Fonte: Majaci Moura (2010)

Dos 90 Perímetros Irrigados, a maioria concentrada no Nordeste, o Perímetro Irrigado Tabuleiros Litorâneos do Piauí desponta em inovação tecnológica de produção limpa e sustentável, como prática em toda a área agrícola.

O domínio tecnológico da produção limpa envolve conhecimento dos macerados orgânicos de plantas alternativas, na captura de fungos em ambiente de mata para agilizar e enriquecer os compostos orgânicos, caldas de nutrição e convivência aplicadas por via fertirrigação, muitas delas com dezenas de compostos orgânicos enriquecidos para diversas aplicações no solo, na busca do equilíbrio da biodiversidade, entre muitos outros, como desenvolvimento de equipamentos adequados e os parceiros.

No setor do turismo, esse empreendimento agroindustrial é impulsionador de visitas técnicas de escolas do ensino fundamental e médio, institutos federais de educação, universidades públicas e privadas e empresários iniciantes na produção irrigada. É, portanto, uma atividade geradora de trabalho e renda, dentro dos princípios do desenvolvimento local, integrado e sustentável, o qual proporciona avanços qualitativos nos aspectos econômicos, sociais e ambientais.

• **Produção de Cajuína**

O Estado do Piauí, no contexto da região Nordeste, na promoção de atividades turísticas, tem se destacado na produção da cajuína, no diferencial do artesanato local e na catação e exportação do Caranguejo Uça.

Referente à cajuína, é uma bebida feita a partir da “água do caju”, ou suco de caju clarificado. É tipicamente nordestina, produzida nos estados do Rio Grande do Norte, Ceará e Piauí. Não contém álcool, apresenta uma cor amarelo-âmbar, resultante do cozimento do suco natural de caju, sendo preparada e engarrafada de maneira artesanal.



Figura 22 – Produção de cajuína: a partir do suco de caju

Fonte: Aureliano Miller (2010)

Foi inventada em 1900, pelo farmacêutico cearense Rodolfo Teófilo, com a intenção de combater o alcoolismo.

A cajuína, símbolo cultural da cidade de Teresina, é considerada Patrimônio Cultural do Estado do Piauí. Em maio 2009, foi fundada na sede do Sebrae, em Teresina, a União das Associações, Cooperativas e Produtores de Cajuína do Estado do Piauí (Procajuína). Representantes de setenta e duas agroindústrias de cajuína do Piauí finalizaram o estatuto da entidade, que reger todo o processo de Identidade Geográfica (IG) da bebida junto ao Instituto Nacional de Propriedade Industrial.

Apesar das flutuações do comércio mundial, deve-se reconhecer a importância da cajucultura, não somente pela competitividade do país frente aos produtores internacionais, mas pelo fato de os maiores produtores encontrarem-se no Nordeste, o que pode implicar em avanços sociais para a região.

O cantor e compositor Caetano Veloso foi um dos primeiros a exaltar o sabor e a beleza da cajuína – a bebida ganhou notoriedade e passou a ser conhecida a partir da sua canção, que expressa nos versos:

Existirmos: a que será que se destina? Pois quando tu me deste a rosa
pequenina./ Vi que és um homem lindo e que se acaso a sina./ Do
menino infeliz não se nos ilumina./ Tampouco turva-se a lágrima
nordestina./ Apenas a matéria vida era tão fina./ E éramos olharmo-nos
intacta retina./ A cajuína cristalina em Teresina (CAETANO, ano 1989).

Caetano Veloso conheceu o sabor da cajuína através do seu amigo piauiense Torquato Neto, em uma viagem à Teresina, capital do Piauí.

Artesanato no Litoral

Referente ao artesanato no litoral do Piauí, caracteriza-se pelo acabamento cuidadoso das peças, tanto pela seleção do material utilizado na confecção, como pela sensibilidade durante o beneficiamento dos seguintes vegetais: a palha de carnaúba (*Copernicia prunifera*), a palha do milho (*Zea*), piaçava (*Attalea funifera Martius*), fibras do sisal (*Agave sisalana*) e o buriti (*Mauritia flexuosa*). (Figuras 23 e 24) retratam a riqueza e o requinte do artesanato do Piauí.



Figura 23 - Artesanato do buriti e de cerâmica expostos no litoral
Fonte: Majaci Moura da Silva (2011).



Figura 24 - Artesanato da arte santeira e o uso de fibras vegetais
Fonte: Majaci Moura da Silva (2011).

As fibras retiradas da palha de carnaúba constituem a principal matéria-prima com que os artesãos de Ilha Grande executam expressivos trabalhos artesanais. A coleta e a extração da palmeira, considerada a “árvore da vida” dos piauienses, são feitas de forma, também, artesanal.

A técnica do trançado, passada de geração a geração, notabilizou-se no norte do Piauí pelas mãos ágeis dos artesãos, que unem pontos e tramas em trançados simples, de ponto aberto, de ponto fechado, combinando cores e desenhos de formas variadas. Transformando a simples palha de carnaúba em obras de arte, na confecção de tapetes, chapéus, cestos, cortinas, jogos americanos, bolsas e malas. A criatividade não tem limites e surgem de objetos utilitários a bens decorativos. O grupo de artesãos locais cresceu, tendo se organizado devido à ação do Artesanato Solidário, que deu origem à Associação de Artesãos Trançados da Ilha.

O artesanato no litoral, e principalmente na Ilha Grande, começou na década de 1980, com o apoio e investimento de um padre da Igreja Católica, de origem italiana, que era vigário na igreja de Nossa Senhora das Graças, Igreja da Catedral de Parnaíba, como é conhecida. Ele financiava a produção das rendeiras e, em seguida, comprava seus produtos e vendia na Itália por um preço bem maior.

Nos meados da década de 1990, as rendeiras organizaram-se em associações e passaram a produzir e vender seus próprios produtos, através das cooperativas em Parnaíba e na própria Ilha Grande. A atividade se expandiu na década de 2000 e, com o apoio do Sebrae-PI, as rendas foram expostas em grandes feiras em São Paulo, como o Piauí Sampa, em Belo Horizonte, na feira dos Estados, e em alguns países como a Itália, os Estados Unidos e o México.

Caranguejo-uçá

Quanto à atividade pesqueira, é determinante para a ocupação dos municípios costeiros em todo o Delta, sendo que boa parte da população local ainda tem sua rotina diária vinculada aos horários das marés.

A pesca do Caranguejo-uçá é uma das mais significativas atividades econômicas da região, e representa a principal área produtora a região do Delta do rio Parnaíba. A produção mais expressiva provém do município de Ilha Grande, no Piauí, e de Carnaubearas, no Maranhão, sendo que a quantidade da produção foge ao alcance das estatísticas disponíveis. Contudo, sabe-se que um contingente entre

200 a 250 moradores do município de Ilha Grande, através de uma cooperativa, cata caranguejo na Reserva Extrativista Marinha do Delta do Parnaíba - RESEX.

De acordo com a Lei nº 11.959, de 29/06/09, a chamada Lei da Pesca, é considerado pescador profissional toda pessoa física, brasileira ou estrangeira residente no país, que, licenciada pelo órgão público competente, exerce a pesca para fins comerciais. Com o registro no Ministério da Pesca e Aquicultura - MPA, através da Cooperativa (figura 24), os catadores de caranguejos, siris, mariscos ou algas, têm acesso a vários benefícios, dentre eles os de acesso ao crédito, tais como o Pronaf, além do seguro no valor de um salário mínimo/mês, durante o defeso do caranguejo.



Figura 25 - Cooperativa de catadores de caranguejo-uçá, em Ilha Grande
Fonte: Majaci Moura da Silva (2010)

A produção de pescado no litoral do Piauí é totalmente artesanal e basicamente oriunda de embarcações de pequeno porte (entre 8 a 12 metros de comprimento), com propulsão a remo, vela ou motor (IBAMA, 2005).

Os barcos piauienses que operam na captura de camarões e peixes diversos atuam basicamente entre as barras do Rio Preguiça no Maranhão, até as imediações da divisa do Piauí com o Ceará, operando também, nesta região, barcos pesqueiros provenientes dos estados do Ceará e Maranhão (IBAMA, 2006).

• PLANAP

Para diagnosticar, acompanhar, divulgar e financiar o desenvolvimento econômico do Estado do Piauí, a CODEVASF criou o Plano de Ação para o Desenvolvimento Integrado da Bacia do Parnaíba – PLANAP, no sentido de desenvolver a região, buscando contribuir para a geração de emprego e renda. Na elaboração do plano, foram consideradas as diretrizes da política nacional de desenvolvimento regional e do zoneamento ecológico-econômico.

O PLANAP está sintetizado em 16 volumes com todas as informações referentes ao estudo realizado durante o ano de 2005. Há ainda publicação sobre o uso da terra e do cerrado, um plano de ação de curto prazo com indicadores de aproveitamento das infraestruturas hídricas da Bacia do Parnaíba, e o Relatório Final, com o Plano de Ações estratégicas da Bacia.

Segundo a CODEVASF (2006), o PLANAP “é um programa inovador em sua concepção, constitui-se em uma estratégia de desenvolvimento sustentável. Assim, a bacia do Parnaíba foi subdividida em unidades de planejamento – Macrorregiões, Territórios de Desenvolvimento e Aglomerados de Municípios.”

Essa divisão em 11 territórios obedece a parâmetros socioeconômicos, técnicos, culturais e ambientais. É, então, um processo de construção coletiva e compartilhada, tendo as organizações da sociedade civil, empresas privadas, entes federais, estaduais e municipais trabalhado na elaboração da proposta de desenvolvimento de seus territórios.

A área de estudo desta tese se encontra no território denominado Planície Litorânea, composta por 15 municípios nos estados do Piauí, Maranhão e Ceará. Pertencentes ao estado do Piauí estão os municípios de Ilha Grande, Parnaíba, Cajueiro da Praia, Luís Correia, Caxingó, Bom Princípio, Buriti dos Lopes, Caraúbas, Murici dos Portelas, Cocal da Estação e Cocal dos Alves. Somente os municípios de Granja, no Ceará; Tutóia, Água Doce e Araióses, no Maranhão.

Visando adequar a divisão territorial à abordagem da bacia e sub-bacias hidrográficas, o Estado do Piauí foi dividido em onze territórios, representado na figura nº 23 abaixo, intitulados de: Planície Litorânea, dos Cocais, dos Carnaubais, entre Rios, do Vale do Sambito, do rio Guaribas, do rio Canindé, dos rios Piauí e Itaueiras, da Serra da Capivara, Tabuleiros do Alto Parnaíba e Chapada das Mangabeiras.

Como resultado do PLANAP nos municípios do litoral do Piauí, segundo o Relatório da Codevasf (2010), algumas estratégias de desenvolvimento já foram realizadas e outras se encontram em fase de conclusão. Por exemplo: construiu o Centro de Recepção e Comercialização de Caranguejos do município de Ilha Grande; realizou o microzoneamento ecológico-econômico da Planície Litorânea do Parnaíba, avaliou o potencial de produção do caranguejo-uçá no Delta do Parnaíba; nesse sentido, este estudo confirmou os graves problemas de mortalidade que vêm ocorrendo ao longo da cadeia produtiva; os riscos por que passam os consumidores devido às más condições sanitárias das instalações artesanais de beneficiamento de caranguejo existentes na região; o grande potencial para a exploração industrial do caranguejo no Delta, especialmente ao evitar as perdas que vêm ocorrendo ao longo de toda a cadeia produtiva; e que indústrias de beneficiamento de camarão existentes na região têm interesse em processar o caranguejo-uçá.

4 O LITORAL DO PIAUÍ E AS METAMORFOSES LOCAIS

As metamorfoses sofridas no litoral do Piauí são evidenciadas através da criação das Unidades de Conservação espalhadas em todo o Estado. Conceitualmente, são instrumentos de gestão e planejamento criados para garantir adequada proteção aos espaços com características naturais relevantes. Estão reunidas em dois grandes grupos: as de Proteção Integral e as de Uso Sustentável (MEDEIROS e ARAÚJO, 2011).

As áreas de proteção integral possuem grandes restrições, sendo que as únicas atividades permitidas são: a pesquisa científica, atividades relacionadas à educação e, em alguns casos, o turismo. Já as áreas de uso sustentável permitem alguma exploração extrativista.

4.1 As Unidades de Conservação e o Turismo

A região litorânea do Piauí abriga condições fisiográficas e ecológicas excepcionais. Isto se deve à existência de um fenômeno único, localizado em mar aberto, nas Américas, o Delta do Rio Parnaíba. O Rio Parnaíba chega ao Oceano Atlântico através de cinco barras, das quais, quatro estão situadas no Maranhão e uma no estado do Piauí (GANDARA, 2010, p. 234).

Com o propósito de conservar este patrimônio, foi criada na região uma Unidade de Conservação de Uso Sustentável, a Área de Proteção Ambiental (APA) do Delta do Parnaíba, com extensão de 3.138,00 km² de superfície, que abarca os estados do Ceará, Piauí e Maranhão. No estado do Piauí, os municípios de Cajueiro da Praia, Luiz Correia, Parnaíba e Ilha Grande compõem a APA (COSTA, 2009).

A APA do Delta do Parnaíba sobrepõe dois parques, o Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses, no Maranhão, e o Parque Nacional de Jericoacoara, no Ceará, que abrigam os atrativos naturais de maior interesse turístico, buscando o equilíbrio entre o turismo e o meio ambiente, o grande desafio do desenvolvimento sustentável.

O Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses, caracterizado por extensos cordões arenosos, confere uma forma retilínea em grande parte da costa oriental

maranhense. É formado por ecossistemas costeiros como os estuários, as baías, as dunas e as praias (CAVALCANTI, 2005, p. 176).

Segundo Coriolano (2006 p. 147), os benefícios econômicos do turismo deixados nas comunidades devem possibilitar a elevação do nível da qualidade de vida dos residentes, levando ao desenvolvimento local, o qual, segundo a autora, “não implica apenas a redução para escala local, implica, sobretudo a participação nas rendas geradas no local, a abertura às mudanças tecnológicas e a melhoria das atividades produtivas”.

O Piauí possui cinco unidades de conservação de proteção integral, com área total dentro do Estado, e dez de uso sustentável, compartilhando território com os estados do Ceará, Pernambuco e Maranhão, no âmbito federal, e oito unidades de conservação estadual (Tabela 2 e 3).

Tabela 2 - Unidades de Conservação Federais existentes no Piauí

Nome da Unidade	Área (ha) no Estado do Piauí	Municípios/Regiões
Categoria Proteção Integral		
Unidades Federais		
Estação Ecológica Uruçuí-uma	135.000,00	Baixa Grande do Ribeiro, Santa Filomena, Bom Jesus
Parque Nacional das Nascentes do Parnaíba (área total de 729.813,551 ha)	261.228,40	Gilbués, Barreiras do Piauí, São Gonçalo do Gurgueia, Corrente
Parque Nacional de Sete Cidades	6.331,50	Piracuruca, Piripiri e Brasileira
Parque Nacional da Serra da Capivara	129.953,00	São Raimundo Nonato, Coronel José Dias
Parque Nacional da Serra das Confusões	502.411,00	Sudeste/Sul do estado
Categoria Uso Sustentável		
APA do Delta do Parnaíba (área total de 313.809,00 ha)*	63.393,74	Luís Correia, Ilha Grande, Parnaíba, Cajueiro da Praia (PI) Ceará e Maranhão
APA da Chapada do Araripe (área total de 1.063.000,00)*	148.003,84	Centro-Leste do Piauí, Sudoeste do Ceará e extremo oeste de Pernambuco
APA da Serra da Ibiapaba (área	1.245.301,44	Norte do Piauí e Noroeste do Ceará

total de 1.592.550,00 ha)*

APA da Serra da Tabatinga** (área total de 61.000,00 ha)	-	Alto Parnaíba (MA) e Ponte Alta do Norte (PI)
Reserva Extrativista do Delta do Parnaíba* (área total de 26.771,90 ha)	991,00	Delta do Parnaíba/Ilha Grande (PI) e Araisos (MA)
Floresta Nacional de Palmares	168,96	Altos
Reserva Particular do Patrimônio Natural (RPPN) "Recanto da Serra Negra"	179,16	Piracuruca
RPPN Fazenda Boqueirão dos Frades	579,79	Altos
RPPN Santa Maria de Tapuã	238,00	Teresina
RPPN Fazenda Boqueirão	27.458,00	Canavieira

*computadas áreas somente no estado do Piauí, unidades abrangem mais estados

** incorporada no PN Nascentes do Parnaíba

Fonte: SEMAR (2005)

Tabela 3 - Unidades de Conservação Estaduais:

CATEGORIA	Unidades Estaduais	Cidades/Regiões
Categoria Proteção Integral		
Parque Zoobotânico*	136,10	Teresina
Parque das Mangabeiras*	4,59	Teresina
Categoria Uso Sustentável		
Parque Ecológico Cachoeira do Urubu*	7,54	Esperantina/Batalha
Parque Potyabana*	8,00	Teresina
APA da Lagoa do Nazaré	2.310,00	Nazaré do Piauí
APA da Serra das Mangabeiras	96.942,00	Barreiras do Piauí
APA do Rangel	26.769,13	Curimatá, Redenção

APA das Ingazeiras
*não incluídas SNUC

635,96

do Gurgueia
Paulistana

Fonte: SEMAR (2005).

Além destas, há propostas para criação de mais sete unidades de conservação, quais sejam: Pedra do Castelo (Castelo do Piauí), Parque das Orquídeas/Serra dos Matões (Pedro II), Serra de Santo Antonio (Campo Maior), Parque da Serra do Coã (São Francisco do Piauí), Parque Vale do Jatobá (Campo Maior), Vale do Longá (Alto Longá) e Serra Vermelha, a qual tem sido palco de grande discussão entre Governo e Organizações Não governamentais, por abranger áreas públicas e particulares nos municípios de Bom Jesus, Curimatá, Morro Cabeça no Tempo, Alvorada do Gurgueia e Avelino Lopes, no sul do Estado.

Convém ressaltar a existência de Corredores Ecológicos entre as Serras da Capivara e das Confusões, com 412 mil hectares em área de Caatinga, que interliga oito UC's em cinco estados nordestinos (Bahia, Alagoas, Sergipe, Pernambuco e Piauí), que possibilitam o manejo sustentável das áreas que interligam as unidades. O Piauí possui uma área de pouco mais de 25 milhões de hectares. As Unidades de Uso sustentável contemplam a maior área no Estado: mais de um milhão e meio de hectares. A maior área destinada às Unidades de Proteção Integral também é federal e estas somam mais de um milhão de hectares. Assim, as unidades de proteção integral – UPI, e as unidades de uso sustentável – UUS, federais, somam quase a totalidade das áreas de unidades de conservação no Estado. As outras categorias somam apenas 56,47 hectares.

As Unidades de Conservação, em âmbito estadual e federal, estão assim distribuídas: 5 APAs estaduais, 4 APAs federais, 6 RPPN's, 4 Parques nacionais, 3 Parques estaduais, 1 Flona, 1 Resex, 1 Estação Ecológica e 9 em “outras categorias”. As RPPNs representam a maior porcentagem das Unidades (20,0%), seguidas pelas APAs estaduais (16,7%). As APAs federais somam mais de um milhão e meio de hectares, representando 55,64% da área total das unidades de conservação, como mostra a figura 26.

MAPA DAS UNIDADES DE CONSERVAÇÃO DO PIAUÍ

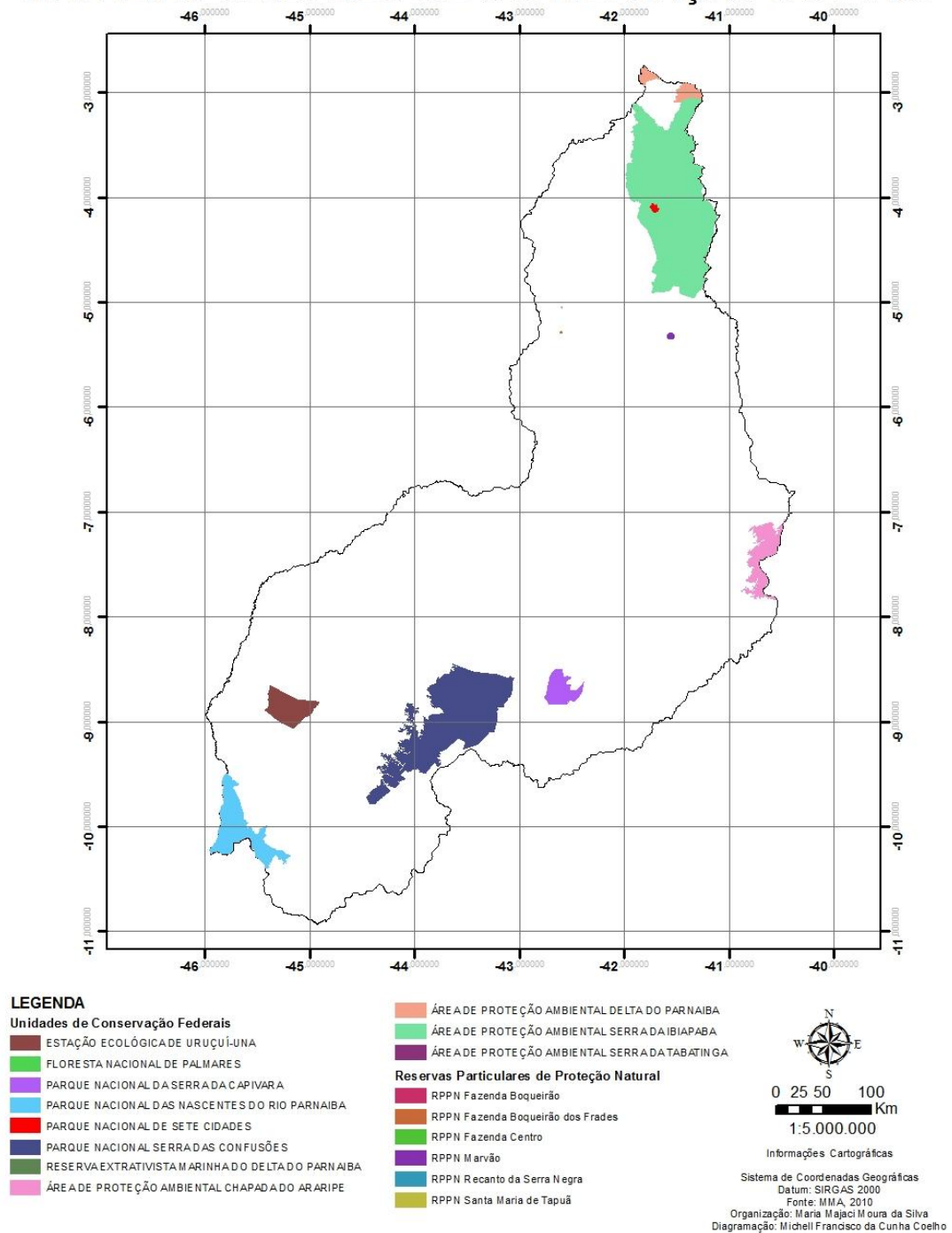


Figura 26 - Mapa das unidades de Conservação do Piauí
 Fonte: .MMA, 2010

Uma das mais importantes Unidades de Conservação do Piauí é o Delta do Parnaíba, ocupa uma área de 2.700 Km², onde 35% estão localizados em território piauiense, o restante pertence ao estado do Maranhão, como ilustra a figura 27.



Figura 27 - Delta do Parnaíba

Fonte: Aureliano Miller (2009)

Apesar de possuir a menor parte territorial, o Piauí leva vantagem em relação ao estado vizinho, devido à configuração geopolítica que se desenvolveu na região, em que a maior e mais importante cidade (Parnaíba) se encontra no estado do Piauí.

Dados demográficos e econômicos básicos dos municípios que formam o Delta do Parnaíba podem ser comparados na tabela 4.

Tabela 4 - Dados demográficos e econômicos dos municípios do Delta

Município	Área (2000 Km ²)	População			Densidade Demográfica (2008)	Taxa de Crescimento, 2000/08 (%a.a.)	Taxa de Urbanização (2000)	PIB Total 2005 (mil Reais)	PIB Per Capita 2005 (R\$)	
		População Residente Estimada de 2008	População Total (2000)	População Urbana (2000)						População Rural (2000)
Tutóia	1.267,7	47.733	37.728	11.589	26.139	37,65	2,98	30,7	82.311	1.840

Água Doce do Maranhão	432,9	12.213	9.703	2.747	6.956	28,21	2,92	28,3	17.648	2.974
Araioses	1589,0	38.800	34.906	9.134	25.772	24,42	1,33	26,2	76.135	3.592
Ilha Grande	122,0	8.663	7.890	6.505	1.385	71,01	1,18	82,4	18.870	2.210
Luíz Correia	1.072,2	26.900	24.253	10.297	13.956	25,09	1,30	42,5	65.831	2.585
Parnaíba	430,6	144.892	132.282	124.988	7.294	336,49	1,14	94,5	498.136	3.510

Fonte: BRASIL, 2007.

De acordo com a tabela, o município de Parnaíba apresenta maior PIB total e per Capita, maior população residente, conseqüentemente, maior densidade demográfica, em função da sua pequena área territorial, no entanto, apresentou menor crescimento econômico nos anos de 2000 a 2008. Já o município de Tutoia, no Maranhão, apresentou maior crescimento econômico, e baixo PIB, o que caracteriza um município pobre, mesmo possuindo um longo litoral, propício ao desenvolvimento de atividades turísticas.

É relevante a semelhança dos números entre os municípios do Piauí e do Maranhão, distanciando abruptamente do município de Parnaíba, que apresenta valores diferenciados. O retrato maior da pobreza da região é expresso pelo baixo PIB per capita, equivalente à metade do PIB nordestino e à quarta parte do PIB per capita brasileiro (IPEIA, 2012, p.65).

Segundo informação do grupo interministerial que compõe o Plano de Desenvolvimento Sustentável da Região Turística do Meio-Norte, a região apresenta uma estrutura econômica precária, assentada numa atividade agrária de subsistência e de baixa produtividade. Despontam uns poucos núcleos urbanos com uma incipiente atividade industrial e terciária, notadamente na área turística (BRASIL, 2009).

De acordo com o MMA (2002), a área do Baixo Rio Parnaíba, incluindo o seu delta, é alvo de diferentes interesses que visam alterar suas condições de uso e ocupação. O avanço da ocupação sobre a área e a intensificação de alguns usos têm aumentado as ameaças quanto à degradação ambiental e à dilapidação do patrimônio natural. Conforme o ZEE do Baixo Parnaíba, realizado em 2002 (MMA, 2002),

Diversos projetos regionais, tais como os de desenvolvimento turístico, de irrigação nos tabuleiros e nos lagos de várzea marginais ao Rio Parnaíba, de

novas alternativas de exploração dos recursos pesqueiros, devem ser integrados aos contextos local e regional como focos de interesse para valorização e aproveitamento em uma perspectiva de desenvolvimento social e econômico. MMA, 2002, p.34),

Admite-se que a área requer atenção em função dos potenciais em recursos naturais, da existência de ecossistemas frágeis e deficiência das condições de vida, sobretudo aquelas áreas mantidas pela agricultura e pecuária tradicionais, de cata de caranguejo e de pesca artesanal marítima e lacustre (MMA, 2002).

Atualmente, toda a região do delta ainda se encontra predominantemente rural, onde a atividade agrícola, praticada em pequenos e médios estabelecimentos, constitui-se na principal atividade econômica na maioria dos municípios (SEBRAE, 2004).

Problemas ambientais localizados a montante dos afluentes do delta ameaçam a qualidade do seu ambiente e são fontes potenciais de conflitos. Como exemplo deste fato, a poluição hídrica do Rio Magu, no Maranhão, um importante afluente da margem esquerda do Parnaíba, cuja poluição pode prejudicar a produção e o equilíbrio hidrológico e sedimentar do delta.

Outra UC de grande importância é a Reserva Extrativista Marinha do Delta do Parnaíba, composta de algumas ilhas do delta. Compreende os municípios de Ilha Grande (PI) e Araisos (MA), e abrange uma área de aproximadamente 275,6 km² (ZEE, 2002), com cerca de 3.000 habitantes, que vivem em sua maioria da pesca, da cata do caranguejo e da agricultura em pequena escala (LUSTOSA, 2005).

A criação da Resex está sustentada nos seguintes objetivos: proteger o delta dos rios que formam a APA, sua fauna e flora, os recursos hídricos; melhorar a qualidade de vida da população residente; fomentar o turismo ecológico e proteger as culturas tradicionais (IBAMA, 2002).

A figura abaixo mostra os povoados, ilhas e cidades dentro da Resex, delimitada por uma linha vermelha, demonstrado na Figura 28.

Os imóveis da área do entorno da RESEX são essencialmente rurais e com predominância de propriedades de pequeno a médio porte (até 50 hectares = 41%) (BRASIL, 2009).

“A cata do caranguejo e a pesca artesanal estão entre as principais atividades extrativistas praticadas na região. Estão presentes ainda, mas de modo menos intenso, a cata do sururu, ostra e marisco” (MATTOS 2003, p. 4). O processo de criação da RESEX deixa clara a importância e o papel da extração do caranguejo-uçá (*Ucides cordatus*) no modo de vida da população e em toda a economia regional, sendo diversas vezes citado como o principal atrativo gastronômico da região litorânea do Estado (LUSTOSA, 2005, p. 59).

No município de Ilha Grande, em regiões limítrofes com o extremo oriente da RESEX e ainda completamente inseridas na região do delta, o Plano Diretor Participativo – PDP, cria a “Zona extrativista”, com pouco mais de 3.863ha, e propõe a criação do Parque das Lagoas, envolvendo bosques, dunas e mananciais. A Zona extrativista apresenta baixíssima densidade demográfica, com a presença de algumas fazendas, sendo dominada por extensos carnaubais e lagoas temporárias e perenes.

A Reserva Extrativista do Delta do Parnaíba possui uma área de 27.021 hectares, dentro dos estados do Maranhão e Piauí. A RESEX é cortada por rios, lagoas, lagoas, igarapés e pelo Rio Parnaíba, como mostra a figura 29.

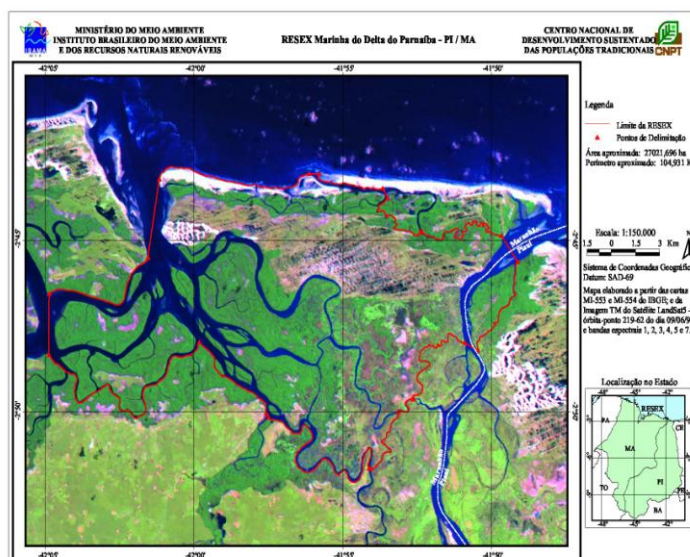


Figura 29 - Rios, lagoas, lagos e igarapés dentro da RESEX

Fonte: IBAMA (2008).

Existe ainda a Reserva Particular do Patrimônio Natural Ilha do Caju, RPPN, que se destaca pela presença da Pousada Ecológica Ilha do Caju, o que veio fomentar o interesse para o incremento do ecoturismo na região.

No centro da Ilha estão os cajueiros, em parte naturais e em parte plantados. Daí veio o nome: Ilha do Caju. É mantida como um santuário ecológico pelo esforço e dedicação de uma família de origem inglesa, que detém a posse da Ilha desde 1847, preservando um rico tesouro.

A ilha abriga uma grande variedade de animais selvagens, alguns ameaçados de extinção: jacarés, tucanos, veados, papagaios, pica-paus, macacos, cotias, raposas e muitos outros. Centenas de aves migratórias como guarás, colhereiros, garças brancas, e marrecas, além de botos e tartarugas marinhas.

Cinco ecossistemas completos integram a ecologia da ilha: mangues, dunas, matas, campos e alagados de água salgada. Tal variedade faz dela não apenas um paraíso do turismo ecológico e de aventura, mas também um lugar privilegiado para se conhecer, numa área relativamente pequena de 102 ha, toda uma síntese da geografia brasileira.

As atividades turísticas nestas unidades de conservação ocorrem sem planejamento, marcada por iniciativas diversas, promovidas pelos segmentos públicos e privados, com particular ênfase em ações de promoção e comercialização. A oferta de produtos turísticos é limitada, pouco elaborada e, em sua maioria, sem ser direcionada para consumidores mais exigentes, principalmente turistas internacionais. Os produtos turísticos são baseados nos atrativos naturais que, apesar de grande valor paisagístico, apresentam pouca variedade. A gestão turística não é integrada, havendo baixa articulação horizontal e vertical entre os atores envolvidos.

A atividade turística tem sido citada pelos políticos da região, como um vetor de maior potencial de desenvolvimento no delta, embora ainda esteja pouco aproveitado em decorrência da precária infraestrutura de acesso e de serviços existentes.

Uma análise de cenários de inclusão e exclusão, realizada pela equipe do ZEE do Baixo – Parnaíba (MMA, 2002), adverte que o desenvolvimento do turismo qualificado para atrair investimentos e participar de circuitos econômicos mundializados poderia levar à acentuação das forças desagregadoras da coesão

regional, ampliando as vantagens ou as desvantagens competitivas existentes entre alguns municípios com potencial natural para o desenvolvimento do turismo litorâneo e aqueles destituídos desse potencial e localização estratégica (MMA, 2002).

Prevaleceria, nesse cenário, a lógica do capital transnacional, que domina o setor de turismo de massa na ordenação das atividades econômicas, o que conduzirá a tensões inter-regionais ampliadoras das diferenças e oportunidades de crescimento entre aqueles municípios passíveis de serem incluídos na nova dinâmica e aqueles dela excluídos *a priori*. Entre esses últimos, prevaleceria a reprodução de um ambiente econômico estagnado e de elevado índice de pobreza, associado a um quadro demográfico de baixa evolução populacional e elevada proporção de população rural (MMA, 2002).

Os períodos de maior movimento de turistas correspondem à época de fim de ano e no mês de julho, podendo preencher a capacidade instalada de hospedagem, que chega a cinco mil leitos. Entretanto, em épocas de baixa estação, a ocupação situa-se entre 2 e 60%, dificultando a sobrevivência dos empreendimentos hoteleiros (MMA, 2002).

É importante frisar que a região exige o tratamento de um turismo diferenciado e exemplar, em virtude da forte identidade cultural, das peculiaridades locais e da grande fragilidade ambiental constatada no território (BRASIL, 2009).

Nos últimos 5 anos, a região tem sido alvo de inúmeros programas de governo, cooperação e participação de governos estrangeiros, ONGs e Universidades: Universidade Federal do Piauí (UFPI), Universidade Federal do Maranhão (UFMA) e Universidade Estadual do Piauí (UESPI), para realização de diagnósticos e atividades em prol do desenvolvimento do turismo, mas ainda com baixo resultado.

Ao final de 2008, teve início mais um plano de governo para a região, intitulado Plano de Desenvolvimento Sustentável da Região Turística do Meio Norte – PDSRT, cujo objetivo é “promover de forma integrada o desenvolvimento sustentável dos municípios da região do Plano, que valorize o patrimônio natural e sociocultural, e viabilize atividades econômicas inclusivas, dinâmicas e inovadoras para a elevação da qualidade de vida da população”. O turismo é um dos carros-chefes deste programa (COSTA, 2010).

Entretanto, apesar de todos os esforços, os proprietários de bares e restaurantes reclamam, nos últimos anos, da diminuição ou da estagnação no

número de turistas que visitam o Delta, essencialmente os localizados no estado do Piauí.

As atividades produtivas são fortemente influenciadas pela proximidade do Rio Parnaíba. As populações residentes na zona ribeirinha tendem a depender da pesca ou da rizicultura para seu sustento. Afastando-se do Rio Parnaíba, a agricultura de subsistência complementada pela pecuária extensiva, constitui a atividade dominante (MMA, 2002).

A pecuária é ainda uma atividade relevante em vários municípios da região (BRASIL, 2009), onde a baixa fertilidade natural do solo e baixa produtividade primária dos capins nativos determinaram o desenvolvimento de um modelo extensivo de criação, com ocupação de largas áreas, com baixa densidade de uso.

É também bastante comum a criação de animais soltos, que pastam livremente em áreas comunais de larga extensão. Esta forma de uso, que pressupõe a ocupação comunal de largas áreas, por um lado pode ser interessante para o modelo de gestão de uma Reserva Extrativista, mas por outro lado dificulta propostas de ordenamento do uso do território, gerando conflitos de interesses com os não-criadores e permite total acesso do gado a áreas de nascentes e outras áreas de proteção permanente – APPs.

Ressalta-se a importância do município de Parnaíba, segunda maior cidade do Estado, como forma de garantir que a composição do produto turístico no Polo Costa do Delta possa suprir as necessidades de serviços e infraestrutura turística para o fluxo a ser incrementado.

Descrição resumida dos principais atrativos do Polo, destacando o seu potencial de atratividade e a singularidade (Tabela 5).

Tabela 5 - Atrativos turísticos do Polo Costa do Delta

Atrativo	Município	Descrição
Atrativos Naturais		
Delta do Parnaíba	Ilha Grande, Luís Correia, Parnaíba	Constituído por mais de setenta ilhas fluviais em cinco braços do Rio Parnaíba, ocupando uma área de 2.700 Km ² , é o único em mar aberto das Américas. O Delta do Parnaíba é explorado por meio de passeios de barcas ou lanchas rápidas,

Praia da Pedra do Sal	Parnaíba	com saída do Porto das Barcas, em Parnaíba, ou do Porto dos Tatus, em Ilha Grande. Com acesso asfaltado e orla urbanizada com quiosques, é muito procurada por surfistas e também famílias nos fins de semana. Sua ponta com pedras é um dos principais cartões de visita do litoral do Piauí.
Praia de Atalaia	Luís Correia	Com acesso asfaltado e orla urbanizada com quiosques. É uma das praias mais procuradas do litoral. Além dos quiosques que servem tira-gostos, oferece hotéis e restaurantes.
Praia do Coqueiro	Luís Correia	Acesso asfaltado. Concentra grande quantidade de quiosques, pousadas e casas de veraneio ao redor de uma ponta de grande beleza, onde afloram formações de coral com piscinas naturais.
Praia de Itaqui	Luís Correia	Mais afastada e sem acesso asfaltado. Com paisagens naturais preservadas, é procurada por ecoturistas e para roteiros de turismo de aventura em ciclomotores.
Praia Carnaubinhas	Luís Correia	Com paisagens virgens, marcada por grande quantidade de palmeiras de Carnaúba. Isolada, sem acesso asfaltado, é procurada por ecoturistas.
Praia Maramar	Luís Correia	Praia de paisagens preservadas, embora apresente algumas casas de veraneio e barracas. Acesso asfaltado.
Praia Macapá	Luís Correia	À beira do rio Camurupim, possui poucas barracas que servem tira-gostos, mas paisagem de grande beleza cênica, voltada para o rio e para o mar. Não possui acesso asfaltado.
Praia Barra Grande	Cajueiro da Praia	Muito procurada pelos praticantes de kitesurf e <i>windsurf</i> , conta no pequeno vilarejo com pousadas simples e barracas. Serve ainda de ponto de partida para passeios no mangue para ver cavalos-marinheiros. Possui acesso asfaltado.
Praia Cajueiro	Cajueiro da Praia	Localizada no perímetro urbano, é um porto natural que abriga embarcações de pesca. Conta com algumas barracas que servem tira-gostos.
Praia Itan	Cajueiro da Praia	Também no perímetro urbano, encontra-se de frente para o rio, onde é possível avistar peixes-boi. Não possui nenhuma infraestrutura.
Lagoa do Portinho	Parnaíba	Conta com infraestrutura de visitação, oferecendo opções de alimentação, estacionamento e lazer. Ali é possível observar as dunas que contrastam com as águas límpidas. Recebe grande fluxo de visitantes nos finais de semana.

Lagoa do Sobradinho	Parnaíba	Paisagem de interesse cênico e também com potencial para atividades de lazer. Oferece estrutura menor que a Lagoa do Portinho.
Lagoa do Bebedouro	Luís Correa	Paisagem de interesse cênico e local propício para banhos e outros esportes aquáticos.
Morro Branco (dunas)	Ilha Grande	Dunas de grande beleza cênica, sem infraestrutura para receber visitantes. Acesso asfaltado no caminho para o Porto dos Tatus. A região apresenta considerável população de peixes-boi marinho (<i>Trichechus manatus manatus</i>), espécie em extinção e um dos principais motivos pelo qual foi criada a APA do Delta do Parnaíba e, em 1994, uma unidade do Projeto Peixe-boi no município de Cajueiro da Praia. Nos passeios de barco no Delta e em outros locais como Barra Grande, é possível conhecer espécies típicas do mangue, como o caranguejo e o cavalo-marinho. Dependendo da época do ano, pode-se também observar jacarés, macacos, cavalos selvagens e uma grande diversidade de pássaros.
Fauna	Cajueiro da Praia, Ilha Grande, Luís Correia, Parnaíba	

Atrativos Culturais

Edifícios históricos	Parnaíba	O destaque em relação aos atrativos culturais consiste no patrimônio histórico representado por edificações históricas em Parnaíba, com destaque para a Igreja de Nossa Senhora das Graças e a Igreja de Nossa Senhora do Rosário, ambas em bom estado de conservação e adaptadas à visitação turística; a Casa Inglesa, o conjunto da Avenida Getúlio Vargas, e os solares Dona Auta e Dias e Silva.
Porto das Barcas	Parnaíba	O Porto é tombado e localiza-se na região central da cidade, contendo um amplo conjunto de edifícios tombados, remanescente da época em que o local era utilizado para o transporte da carnaúba. Ali funciona um centro cultural, além de lojas de artesanato, serviços de alimentação e agências de turismo. Apesar do mau estado de conservação, é um atrativo de grande potencial.
Artesanato	Parnaíba	O artesanato da região também é um importante atrativo turístico, com destaque para artigos feitos em madeira entalhada, palha, madeira de buriti e

Rendas	Ilha Grande	pedra, além de licores e doces. A tradicional renda de bilro produzida pela Associação das Rendeiras de Ilha Grande, reconhecida nacionalmente por sua qualidade e originalidade, é um dos principais destaques da região.
Gastronomia típica	Cajueiro da Praia, Ilha Grande, Luís Correia, Parnaíba	Pratos típicos como a torta de caranguejo e o doce de buriti podem ser apreciados em diversos restaurantes da região e complementam a oferta de atrativos culturais. O potencial turístico poderá ser melhor explorado por meio da realização de eventos como festivais gastronômicos, que podem contribuir para a atração de visitantes em períodos fora da alta temporada.

Fonte: Ruschmann Consultores (2010), modificado pela autora (2011)

4.2 Os municípios

4.2.1 Parnaíba como porta de entrada para o turismo

Localiza-se no extremo norte do Piauí, a 354 km de Teresina, capital do Estado, é considerada a porta de entrada para o Delta do Parnaíba (Figura 30). O município abrange uma área de 435,564 km², pois, com o desmembramento de seu território, deu origem aos municípios de Luís Correia, Ilha Grande e Cajueiro da Praia. Atualmente, possui população em torno de 145.729 mil habitantes e densidade de 334,58 habitantes/km² (IBGE, 2010).

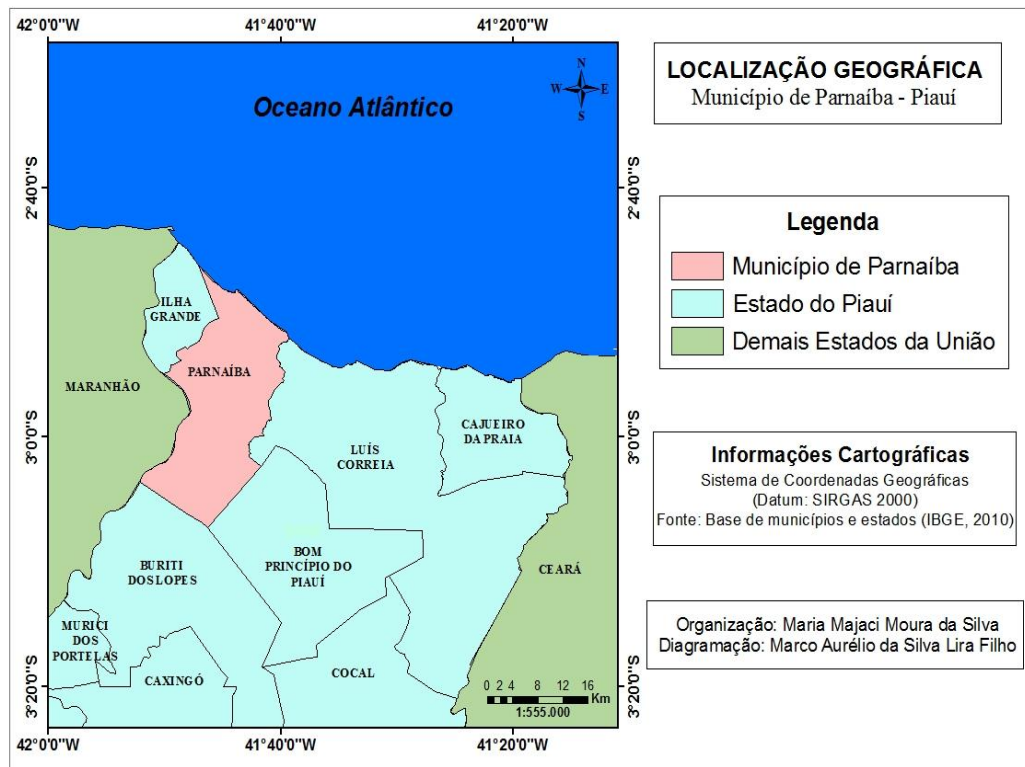


Figura 30 - Mapa do município de Parnaíba

Fonte: IBGE, 2010.

A cobertura vegetal na planície litorânea é bastante diversificada, embora predominem apenas alguns tipos de formações vegetais. Na região pode-se reconhecer além da vegetação de restinga, de manguezal e a vegetação pioneira das dunas frontais, a vegetação de campos de caatinga, campos cerrados, floresta secundária mista, parque de cerrado, caatinga arbustiva, caatinga arbórea, áreas de tensão ecológica – contato cerrado/caatinga, campos salgados e campos inundados.

O relevo é dominado pela Planície litorânea com altitudes não superiores a 15 m, e algumas poucas áreas onde ocorrem Chapadões e Depressões com residuais do meio-norte, com altitudes chegando a até 179 m.

O clima é do tipo tropical semiárido quente, com 6 meses secos, e com precipitação média anual entre 900 mm e 1.200 mm, sendo a maior concentração de chuvas nos meses de fevereiro a abril. A umidade relativa do ar fica entre 50% (julho a novembro) e 80% (março a maio); a temperatura média é maior que 18°C durante todos os meses do ano, e a insolação média anual é de cerca de 3.000 horas, sendo mais acentuada de julho a outubro. (IBGE, 2013)

A história do município de Parnaíba se confunde com a história do Piauí e com o início da inserção do turismo no litoral do Estado. Segundo Mavignier (2005), por volta de 1758, chegou à antiga Vila, Domingos Dias da Silva, português, vindo do Rio Grande do Sul, onde adquiriu fortuna em ouro e prata. Este foi um dos grandes responsáveis pelo desenvolvimento comercial da Vila. Em 1773 iniciou as charqueadas no litoral do Piauí, desenvolveu o comércio e a indústria, e aumentou a renda local.

Parnaíba foi a primeira vila piauiense a tomar parte nos movimentos pela independência, isto por causa da coragem dos seus filhos e de sua localização geográfica, próxima ao litoral. “A 19 de outubro de 1822 foi proclamada, em Parnaíba, por Simplício Dias da Silva, João Cândido de Deus e Silva, Domingos Dias, entre outros, a independência do Piauí, e D. Pedro I aclamado imperador constitucional” (FALCI, 1994, p. 32).

A dinâmica do movimento de fazendeiros, escravos e comerciantes oriundos de outros países, com destaque para Portugal, que atravessavam o sertão, desafiavam o sol escaldante para manter seus negócios, tornava Parnaíba a cidade mais desenvolvida no norte do Estado. Este movimento também se evidenciava com a população interna do centro-norte e do sul, como os agricultores, fazendeiros, comerciantes e militares.

O litoral do Piauí constitui uma unidade territorial funcional, na qual a cidade de Parnaíba desempenha o papel de centro de apoio principal para a realização das atividades sociais, econômicas e de serviços de toda essa região.

O artesanato é bastante rico e pode constituir um setor econômico de importância em termos de geração de emprego e renda e com boas possibilidades de desenvolvimento se for articulado com a dinamização do turismo. Os produtos que se comercializam são cestas e utensílios produzidos com base na palha de carnaúba, a cerâmica de produtos utilitários e de adornos, as rendas e os trabalhos em madeira, que incluem esculturas e utensílios domésticos. Em conversa com o filho de um artesão, este lamenta: “Os artesãos não têm apoio e ganham muito pouco, quem mais ganha são os atravessadores e as lojas”. Não obstante o apoio do SEBRAE e do Governo do Estado, dos canais de comercialização para exportar e ampliar o mercado dos produtos que a dinâmica do turismo na região condiciona, visando a venda e a geração de empregos.

O setor terciário, que inclui o comércio e os serviços, destacando-se a estrutura e grau de desenvolvimento desse setor, o município se constitui o único centro urbano com influência e apoio a todas as atividades socioeconômicas e institucionais no litoral piauiense (GANDARA, 2010, p. 76).

Este setor tem alcançado um significativo grau de desenvolvimento, do qual se abastecem os demais centros urbanos e assentamentos rurais da região. Nesse sentido:

Encontram-se todos os estabelecimentos atacadistas do litoral, os supermercados e lojas especializados em produtos e insumos para a produção regional, os bancos e os melhores estabelecimentos de serviços sociais, médicos, educacionais, culturais e de hospedagem (COSTA, 2010, p. 110).

Em Parnaíba está constituída a Associação Comercial, na qual se agrupam os proprietários dos principais estabelecimentos do setor de serviços, fundamentais para o desenvolvimento econômico-social e turístico da região.

Quanto aos aspectos econômicos e sociais, Parnaíba apresenta IDH de 0,674 (PNUD/2010), PIB de R\$ 947.088,00, PIB per capita de R\$ 6.498,96 (IBGE, 2013). É a segunda cidade mais desenvolvida do Estado, perdendo somente para a capital, Teresina.

Quanto ao transporte público, o município não dispõe de um serviço com ônibus para atender de forma satisfatória com conforto e segurança. Para atendimento da população local e dos turistas, o município disponibiliza um serviço de “vans”, com número insuficiente e de péssima qualidade, o qual não contempla todos os bairros, tendo em vista as grandes dimensões da malha urbana dentro do município e na condução aos outros municípios litorâneos.

No entanto, apesar das dificuldades encontradas, a existência de praias de águas limpas, florestas nativas, dunas, rios sem poluição, culinária diferenciada, das unidades de conservação; de patrimônio histórico, de inúmeras manifestações culturais como os festivais e os carnavais, além da calorosa hospitalidade nordestina, colocam o município de Parnaíba em situação privilegiada para alcançar uma maior visibilidade no cenário turístico nacional.

A Praia da Pedra do Sal está situada na Ilha Grande de Santa Isabel, a 18 quilômetros da sede do município de Parnaíba. Abriga mais de quinhentas famílias com residências fixadas em terras litorâneas em torno de sessenta a oitenta anos. O nome Pedra do Sal vem das formações de sal nas cavidades das pedras graníticas, em virtude da evaporação das águas salgadas nelas depositadas e das suas espumas brancas, que decoram a paisagem natural e selvagem do litoral piauiense.

Em meio às pedras encontrava-se um cemitério, que com o tempo as cruzes desapareceram. Localiza-se, também, um farol, inaugurado em 1873, com o objetivo de orientar os navios e outras embarcações (Figura 31).



Figura 31 - Farol na praia da Pedra do Sal

Fonte: Majaci Moura Silva, 2010

Essas pedras fazem a separação da Praia da Pedra do Sal em duas áreas com aspectos completamente distintos: uma praia a oeste, com ondas violentas que ao baterem nas pedras propiciam um belíssimo espetáculo da natureza; e outra praia a leste de mar calmo e quase sem ondas onde se atracam canoas de pescadores. Sucessivas ressacas das marés vêm ao longo dos anos transformando o contorno da costa da praia, assim como de todo o litoral.

A maior parte destes segmentos está preservada, porém as formas de uso e ocupação, principalmente ligadas às atividades turísticas e à urbanização, têm provocado impactos ambientais, acarretando a formação de pontos críticos relacionados à construção de vias de acesso, edificações e atividades agrícolas. No entanto, a ocupação destes espaços não tem alterado a beleza da paisagem nem comprometido as potencialidades naturais e os recursos hídricos existentes no litoral do Piauí.

Uma das principais motivações que levam as pessoas a praticar a atividade turística consiste na fuga dos grandes centros urbanos para ambientes que proporcionem um maior contato com a natureza. Nesse sentido, Ruschmann (2004, p. 19) afirma que “a deterioração das condições de vida nos grandes conglomerados urbanos faz com que um número cada vez maior de pessoas procure, nas férias e nos fins de semana, as regiões com belezas naturais”. Isso resulta num número cada vez maior de turistas que procuram as áreas litorâneas.

Para Dias (2004, p. 17), o surgimento dessas novas formas de fazer turismo foi favorecido por uma série de circunstâncias, das quais se podem destacar: o aumento da consciência da necessidade de preservação dos recursos naturais; a necessidade psicológica das pessoas encontrarem alternativas de lazer diferentes das praticadas nos grandes centros urbanos; maior aproximação de formas simples de vida em contraposição à complexidade da vida moderna nos grandes centros urbanos; busca de melhor qualidade de vida, que se traduz em maior interação com a natureza.

4.2.2 Cajueiro da Praia e os esportes náuticos

O município de Cajueiro da Praia localiza-se no extremo nordeste do Estado do Piauí, a 402,00km da capital, Teresina (Figura 31). É limitado ao sul e a oeste pelo município de Luís Correia, fazendo fronteira a leste com o Estado do Ceará. O município foi criado pelo desmembramento de 281,75 km² do território do município de Luís Correia, por meio do Decreto n. 4.810 de 27 de dezembro de 1995. Os municípios de Cajueiro da Praia distam da cidade de Parnaíba apenas 72 km e

possuem área densamente urbanizada. Apresentam uma área de 283,86 km², e uma população flutuante de 7.165 habitantes (IBGE, 2010).

Analisando as potencialidades ambientais para o turismo, o clima do município é bom para o desenvolvimento da atividade turística, pois pode atrair turistas de outros estados que estão em busca de climas mais quentes, com limitações, porém, nos períodos de chuva – a precipitação média anual do município fica em torno de 1190,2 mm, sendo que o período chuvoso se estende de dezembro até junho. Os ventos alísios, por serem bastante intensos, também favorecem a prática de esportes náuticos na região, como o *kitesurf* e o *windsurf*.

Em relação aos ventos, assim como em toda costa litorânea do Piauí, eles sofrem mudanças de direção, intensidade e velocidade durante o período diurno e noturno, ao longo do ano. Segundo Cavalcanti (2000), as máximas de velocidade dos ventos ocorrem nos meses de agosto, setembro e outubro, chegando à velocidade superior a 7 km/h)

Em relação a aspectos hidrográficos em Cajueiro da Praia, destacam-se quatro rios principais: os rios Timonha e Ubatuba, do lado leste, e os rios Camurupim e Cardoso, do lado oeste. Há, também, várias lagoas, alimentadas por regimes pluvial, fluvial e freático, como a Lagoa da Santana e Lagoa dos Pemas.

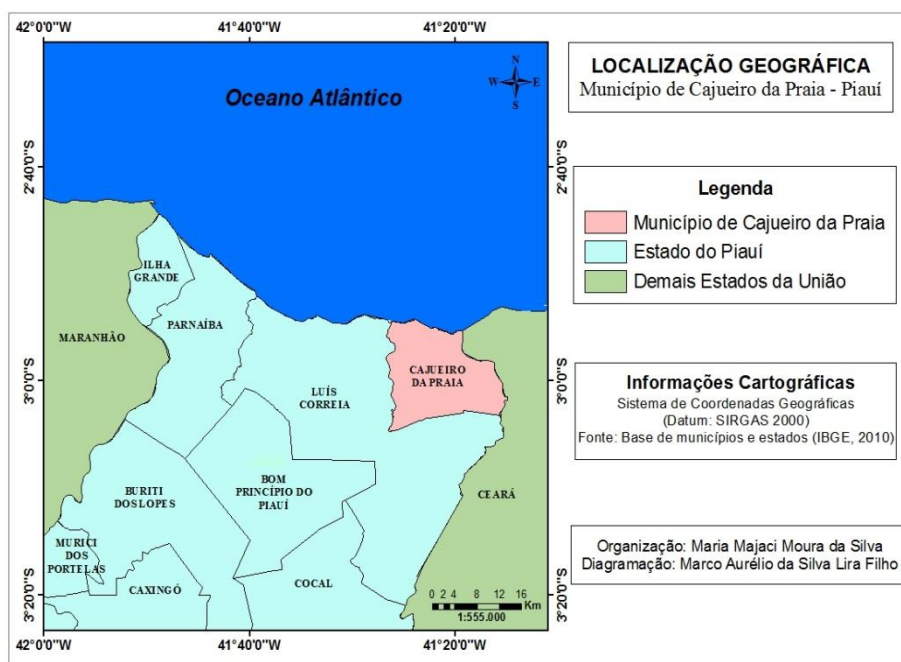


Figura 32 - Mapa do município de Cajueiro da Praia

Fonte: IBGE, 2010

A vegetação de Cajueiro da Praia é caracterizada como sendo de transição restinga/mangue, com a presença de vários elementos de caatinga, como as carnaubeiras (*Copernicia prunifera*), que em alguns locais ocorrem de uma maneira densa, e em outros aparecem em forma de pequenos maciços, com muitos indivíduos jovens. Há nos manguezais o predomínio das espécies mangue-vermelho (*Rhizophora mangle*) nas margens dos cursos d'água, e as espécies mangue-manso (*Laguncularia racemosa*) e mangue-siriba (*Avicennia germinans*) presentes mais no interior do manguezal (LUSTOSA, 2005, p. 86).

As características física e químicas das águas do município têm atraído várias espécies de peixes e mamíferos com vistas a se reproduzir, refugiar e habitar. Como exemplo de mamífero aquático de relevância, destaca-se o peixe-boi, alvo da pesquisa do ICMBio. O projeto Peixe-Boi Marinho foi instalado no município em 1994, funcionando em sede provisória. Somente em 2009 foi firmada uma parceria com o governo do Estado, e a prefeitura foi responsável pela construção da sede própria, ampla e esbanjando uma arquitetura contemporânea: com auditório, museu natural, laboratório, biblioteca, escritório, sala de reunião e alojamentos para pesquisadores.

O Projeto é de responsabilidade do Centro de Mamíferos Aquáticos (CMA) e do ICMBio (Figura 33). Para fazer o monitoramento e o acompanhamento do peixe-boi diariamente no município, o ICMBio disponibiliza dois funcionários, sendo que a prefeitura local cede três para os serviços de vigilância e limpeza da sede.

Cajueiro da Praia foi o primeiro município brasileiro a receber o título de Patrimônio Natural do Peixe-Boi Marinho. Assim, a prefeitura é responsável, perante a lei, por proteger os sirênios e seus habitats (estuários, rios e mar), além de poder explorar este título para incrementar a atividade turística e articular parcerias com entidades para preservar este mamífero. A parceria da comunidade local é destacada pelo coordenador do Projeto:

“A comunidade nunca espancou ou matou um peixe-boi depois que vim morar aqui. Quando encontram uma tartaruga marinha encalhada na praia, eles me chamam qualquer hora do dia ou da noite. A comunidade me respeita e apoia o projeto no município”.



Figura 33 - Sede do Centro de Mamíferos Aquáticos (CMA) e do ICMBio

Fonte: Majaci Moura Silva, 2011

Os dois técnicos do ICMBio desenvolvem várias atividades de educação ambiental na comunidade, ministram palestras nas escolas, nos sindicatos dos pescadores, na associação dos barraqueiros e organizam sistematicamente atividades recreativas e competitivas nos meses de julho e dezembro, como corrida de jegue, ciclismo, regata de canoagem.

As principais atividades econômicas do município são: a pesca, a carcinicultura e o turismo. Em 2004, havia 12 empresas envolvidas com a atividade pesqueira em Cajueiro da Praia, ocupando 283 pessoas, das quais 267 eram assalariadas, segundo o Cadastro Central de Empresas do IBGE. Através de observação direta no município, nota-se que grande parte dos moradores dos povoados da orla marítima sobrevive da pesca artesanal.

A população da sede municipal empregada formalmente trabalha, basicamente, no setor público estadual e municipal. No entanto, a sua renda é complementada com outra atividade, como agricultura ou pesca. É no povoado Barra Grande onde há o maior número de estabelecimentos comerciais, muitos deles voltados para as atividades turísticas, como bares, restaurantes, hotéis e pousadas.

O crescimento da atividade turística acarretou o aumento da especulação imobiliária dos terrenos da orla, os quais foram adquiridos por estrangeiros (principalmente franceses, americanos, italianos) para construção de hotéis e pousadas em uma área separada da comunidade, consolidando visivelmente um cenário de segregação socioeconômica no povoado.

Ainda conforme observação direta, o município conta com três unidades de saúde: o Posto de Saúde da sede municipal e o Posto de Saúde de Barra Grande, como unidades de gestão pública estadual, e a Unidade de Vigilância Sanitária, cadastrada como unidade de gestão municipal.

Em casos de saúde mais graves, o paciente é conduzido aos hospitais de média e grande complexidade na cidade de Parnaíba, pois o município de Cajueiro da Praia não dispõe de hospitais para atendimento de urgência e emergência ao turista.

De acordo com dados da Secretaria Municipal de Educação do município, há 16 escolas de Ensino Fundamental, distribuídas nos três principais aglomerados urbanos (sede municipal, Barra Grande e Barrinha) e em 12 pequenos povoados, atendendo a 1.765 estudantes, os quais contam com um sistema de transporte escolar oferecido pela Prefeitura Municipal, composto por ônibus e camionetes em péssimo estado de conservação.

Quanto ao serviço de coleta de lixo, é ineficiente. O lixo é coletado três vezes por semana, com a utilização de três carroças e um caminhão de carroceria aberta. Os funcionários que desenvolvem a atividade são expostos diariamente às doenças, por não usarem os equipamentos de proteção individual – EPI. A limpeza das ruas é feita por mulheres e a coleta, nos carros e carroças, pelos homens da comunidade. Apesar da periodicidade, o destino final do lixo é o descarte a céu aberto, sem qualquer seleção, tratamento ou isolamento dos lixões, propiciando a presença constante de animais nas ruas e nas estradas de acesso ao município. Esse lixo também está sujeito a queimadas, a ser carregado por águas pluviais e a se espalhar com ajuda dos ventos, levando ao mau cheiro e à poluição do meio ambiente.

Além disso, como uma boa parte dos moradores queima ou enterra o lixo, vários outros problemas ambientais são ocasionados. A queima do lixo provoca a liberação de gases tóxicos, poluindo o ar. O enterro também não é uma boa solução

para o problema, pois os materiais que o compõem poluem o solo e as águas, e podem demorar anos, até séculos, para se decompor. Assim, o lixo no município, além de causar problemas ambientais, deixa as vias públicas com um aspecto desagradável, tornando o ar insuportável tanto aos moradores quanto aos turistas.

Em relação à energia elétrica, nos aglomerados urbanos do município, segundo dados da Prefeitura de Cajueiro da Praia (2010), a distribuição é feita a partir de uma única rede de alta tensão, com exceção no povoado Barra Grande, que conta com duas derivações em alta.

No quesito lazer, as localidades visitadas dispõem de poucas opções, como três praças e três casas de shows privadas. O curioso é que a população local não tem a cultura de utilizar a “praia como lazer”, apesar de comumente as praias serem consideradas uma opção de entretenimento, como afirma Davilson, coordenador da Associação de condutores de visitantes de Barra Grande: “Nasci e estou me criando em Barra Grande, no entanto, só frequento a praia para conduzir turistas, e nunca tomo banho, embora a água seja limpa e quente.”

O município não conta com um programa de incentivo ao esporte, tanto que a estrutura física para a prática esportiva é muito restrita. Só existem três campos de futebol na sede municipal e um em Barra Grande, sendo que em algumas escolas, há quadras esportivas. Em Barra Grande, existe uma quadra poliesportiva bem estruturada e outra recém-inaugurada na sede municipal.

Quanto à segurança da população, a Polícia Civil é representada apenas por um Posto Policial localizado na sede municipal, que funciona também como instituto de identificação. Porém, não é equipado e conta com apenas uma cela e um efetivo de quatro policiais civis para atender a sede e todos os povoados do município.

Referindo-se a transporte público, o município tem como principal característica a informalidade. Devido às pequenas dimensões da malha urbana dos três principais aglomerados urbanos, é inviável a adoção de transporte coletivo interno em cada um deles. Em função da proximidade entre essas localidades (sede municipal a Barrinha: 5 km; sede municipal a Barra Grande: 8 km), o transporte é geralmente feito por mototaxistas, de bicicleta ou a pé. Já o transporte intermunicipal entre Cajueiro da Praia e Parnaíba é feito por uma linha regular, diária, de ônibus e vans.

O município de Cajueiro da Praia é o último município do litoral piauiense, do lado leste, na divisa com o Estado do Ceará. Assim como em todo o Piauí, o turismo no município é uma atividade ainda incipiente, e somente agora estão sendo iniciadas as discussões sobre o desenvolvimento do turismo de uma maneira planejada e sustentável, pois até então ocorria de maneira espontânea. Afirma a coordenadora do ICMBio: “O turismo com base na sustentabilidade passou a se destacar não mais como uma simples prática de lazer, mas também como uma alternativa de melhoria de qualidade de vida às comunidades receptoras”.

No município de Cajueiro da Praia, a mobilização pode ser vista por meio das associações existentes, como associação de moradores, de marisqueiras, de condutores de visitantes e colônia de pescadores. Entretanto, é preciso que o planejamento em nível local esteja ligado, também, aos níveis regional e nacional. É o que explica o presidente do sindicato dos hotéis e pousadas do Piauí:

“O local, por si só, não tem todos os elementos necessários para o seu desenvolvimento, sejam eles políticos, no que tange à cidadania e democracia, ou econômicos, no entanto a comunidade está organizada por categorias de classes e dando resultados”.

Atualmente, os principais atrativos e recursos turísticos de Cajueiro da Praia estão distribuídos na sede municipal, na Praia de Cajueiro da Praia e em Barra Grande.

A história da origem da cidade e os hábitos e costumes dos moradores (comidas feitas com frutos do mar) são aspectos interessantes para o turismo, pois a comunidade é bastante tradicional no que diz respeito aos hábitos culturais, que envolvem desde as práticas religiosas e lendas locais, até a produção de alimentos e bebidas, como a cajuína, tão apreciada em todo o estado do Piauí.

Os recursos científicos estão direcionados à presença da fauna marinha encontrada em poucas regiões do Brasil (peixe-boi), em que o seu monitoramento é realizado três vezes por semana por técnicos especializados do Instituto Chico Mendes, e do Centro Nacional de Mamíferos Aquáticos.

No que se refere aos aspectos econômicos, percebeu-se que o município é dependente da pesca, que é a principal atividade econômica local, aliada à criação de camarão em cativeiro, chamada de carcinicultura, atividade introduzida no Piauí

nos anos 80 e que, desde então, tem-se desenvolvido bastante como atividade econômica do litoral do estado. As empresas que operam hoje no município já possuem a desenvoltura necessária para apresentar resultados viáveis no cenário nacional, uma vez que operam com regime intensivo de criação, com uso de ração balanceada e tanques pré-berçário (Fundação CEPRO, 2007).

Cabe aqui destacar que o panorama da carcinicultura, teve seu auge no período de 1990 a 2000, com oito grandes fazendas de criação de camarão. Destas, encontram-se somente duas em funcionamento. Muitos proprietários tiveram seus negócios fechados, seja por imposição dos órgãos ambientais de fiscalização, por não cumprirem as exigências legais, seja por motivo de falências financeiras.

De acordo com os moradores e pequenos empresários do setor pesqueiro e turístico, para que se tenha um desenvolvimento crescente, lucrativo e sem grandes danos ao meio ambiente, é essencial que também sejam desenvolvidas políticas públicas observando os seguintes pontos estratégicos: (1) assistência técnica aos criadores; (2) proibição da ocupação de áreas de manguezais ou outras áreas protegidas por lei; (3) promoção de cursos de formação e qualificação profissional; (4) acessibilidade; (5) energia elétrica.

Com o aumento da atividade, surgiram alguns problemas ambientais, sendo que o mais importante deles é a eutrofização das áreas de mangue, devido ao carregamento de detritos orgânicos dos tanques para o ambiente natural, pelo movimento das marés. Seguem-se os riscos de introdução de espécies exóticas ao ambiente natural – trazendo problemas de competição, predação e/ou infecção de doenças e parasitas para as espécies nativas; etc.

Em Cajueiro da Praia existem vários atrativos de cunho cultural. Há algumas igrejas, como a Igreja Católica Coração de Jesus, na sede municipal, a Igreja Nossa Senhora da Conceição, no povoado Barra Grande, e as Igrejas São José e do Evangelho da Graça, no povoado Barrinha.

Um evento esportivo que causou maior impacto no município foi a Regata do Peixe-Boi Marinho. Aconteceu no final do mês de julho de 2010, quando se inscreveram 43 canoas, com dois tripulantes em cada, percorrendo cerca de quatro milhas náuticas (aproximadamente seis quilômetros) com saída e chegada na Praia do Cajueiro, com premiações em dinheiro e eletrodomésticos.

No mesmo mês, ocorreu também o Barra jazz, o primeiro festival internacional de *jazz* e *blues* do litoral piauiense. Reuniu artistas importantes no cenário musical, como o guitarrista americano James Wheeler e os músicos brasileiros Rodrigo Eisinger, Teco Gaspar e Carlos Malta, e os piauienses Teófilo Lima e Caro Watson Band. O festival, além de oferecer ao turista uma alternativa cultural diferente, também objetivava promover a integração com a comunidade local.

Em julho de 2011, foi realizado outro evento musical, o IV Festival de *Reggae Roots* da Barra Grande, reunindo vários Dj e bandas locais e regionais, atraindo muitos turistas para o povoado em busca de diversão, mudando radicalmente a rotina dos moradores, porquanto se trata de um bairro tranquilo, bucólico e sem novidades.

Vale dizer que todas as atividades esportivas, culturais e musicais ocorrem somente nos meses de julho e dezembro. Seria interessante que o Festival Barra Jazz e o IV Festival de *Reggae Roots* fossem realizados em períodos considerados de baixa estação, para manter um certo equilíbrio na demanda turística, que nos outros meses do ano frequenta a praia, os lagos e a baía de Macapá, visando a movimentação e a geração de recursos para o trade turístico do município de forma sustentável.

4.2.3 Luís Correia das lindas casas de veraneio

O município de Luís Correia está localizado no extremo norte do estado, pertencendo à mesorregião do Norte e à microrregião do Litoral Piauiense. Possui 1.077,0 km² de área, sendo a maior faixa litorânea em extensão do estado do Piauí, com cerca de 29 km de praias (Figura 34).

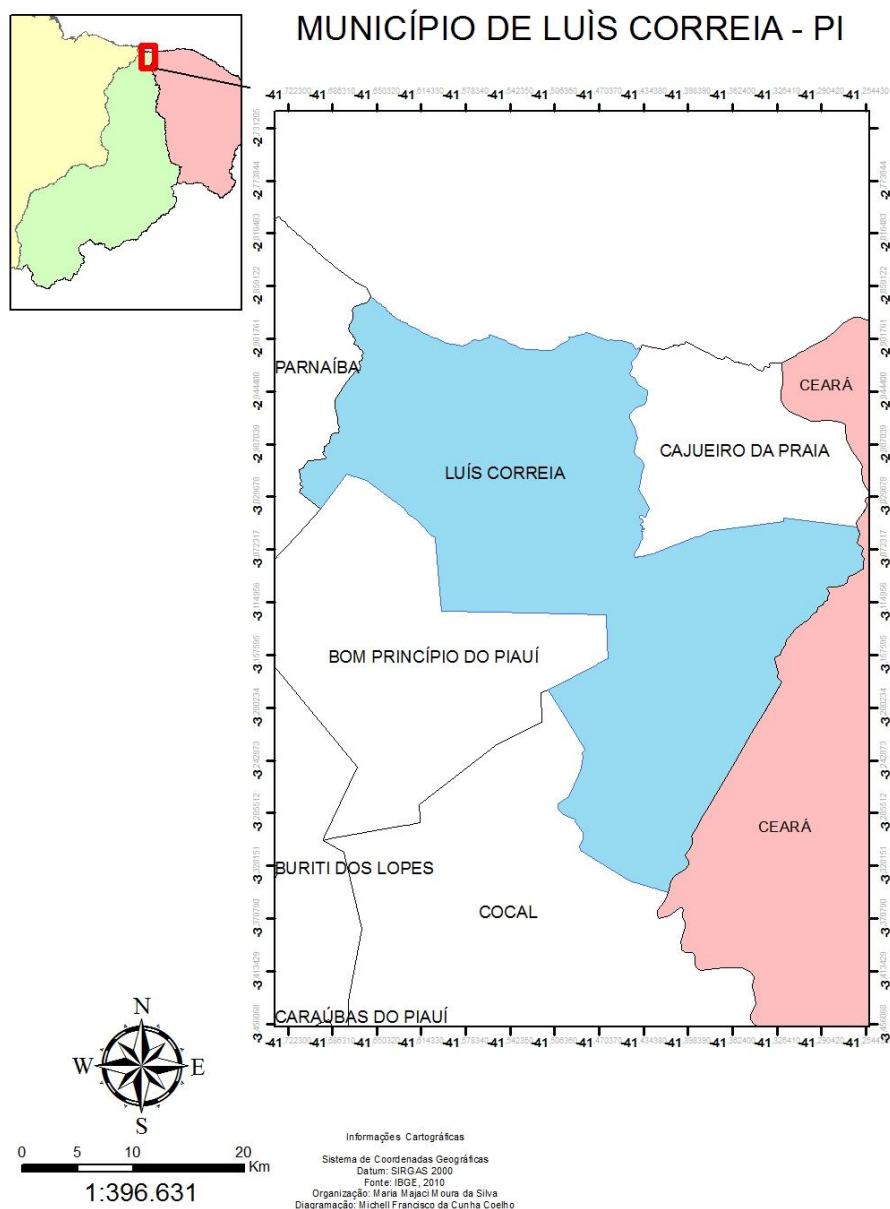


Figura 34 - município de Luís Correia

Fonte: IBGE (2012)

A sede municipal dista 350 km da capital Teresina. Segundo o IBGE (2010), 28.147 habitantes estão distribuídos em 1.071 km² de território, sendo que a maioria ainda está concentrada na área rural, apresenta aglomerações de características claramente rurais.

Originalmente, o atual município de Luís Correia chamava-se Vila da Amarração, território piauiense que começou a ser povoado por volta de 1820. O

Governo do Piauí reivindicou seu território, readquirido em 1880, por determinação do Governo-Geral, em troca de dois importantes Municípios, Independência e Príncipe Imperial, hoje Crateús. Em 1868, foi iniciada a construção da igreja de Nossa Senhora da Conceição, concluída em 1879, então como Matriz e com a ajuda de imigrantes cearenses fugidos da seca de 1877 (ADRIÃO NETO, 2010, p. 217).

Foi o primeiro município do Piauí a alforriar seus escravos, por iniciativa de Joaquim Rodrigues da Costa, Comendador das Rosas (comenda oferecida pela igreja católica de Cristo), tendo como descendentes diretos a família Serra, que reside até os dias de hoje no município, e que em 1886 liberou os 14 negros de sua propriedade – por esta razão, está presente a figura de uma corrente quebrada no Brasão do município.

Em 1935, o município passou a se chamar Luís Correia, em homenagem a Luís de Moraes Correia, escritor, jornalista, promotor público em Teresina e Parnaíba, Secretário da Fazenda do Ceará, Secretário de Polícia, Procurador no Piauí e Juiz Federal (ADRIÃO NETO, 2010, p. 217). figura ilustre nascido no Município,

A Vila desenvolveu-se rapidamente. Porto marítimo recebia pequenos vapores do Maranhão, Pará, Ceará e Pernambuco e navios de longo curso da Guiana Francesa para a Inglaterra. As companhias de navegação construíram sólidos e espaçosos armazéns. Em 1888, parte da localidade foi destruída por grandes marés, agravada pelas dunas, obrigando os habitantes a deixarem suas casas e o próprio lugar (MENDES, 2003, p. 32).

Luís Correia é, ainda, parte integrante da Área de Preservação Ambiental (APA) do Delta do Parnaíba, unidade de conservação costeira federal que possui uma porção marítima e outra continental.

No que tange à inserção socioeconômica do município na região litorânea e no estado do Piauí, Luís Correia se apresenta numa posição de extrema dependência de Parnaíba, agravada por sua pequena influência e força econômica. Depende da infraestrutura de Parnaíba em vários setores, por exemplo:

- Saúde, por possuir hospital pouco equipado e de pequeno porte;
- Educação em nível superior, por não possuir nenhuma instituição deste nível;
- Comércio e abastecimento, por possuir apenas pequenos mercados concentrados na sede, com preços superiores aos cobrados em Parnaíba;

- Serviços em geral, por possuir poucas opções.

Quanto à economia, é pouco produtiva, em que as principais atividades são a pecuária leiteira e a atividade pesqueira, ambas de caráter bastante artesanal, contando com pouca ou nenhuma infraestrutura local, sendo a produção leiteira beneficiada em Parnaíba e a produção pesqueira, no Ceará. Outra atividade importante para o município é o turismo de veraneio, que apresenta maior destaque.

A área do litoral piauiense que padece dos males do crescimento urbano desordenado, sem planejamento urbano e participativo, é, sem dúvida, o município de Luís Correia, onde se situa a área mais procurada para a construção de residências de veraneio, e onde os problemas são mais graves, considerando que o Serviço do Patrimônio da União, a Prefeitura Municipal e as pessoas que reivindicam a posse de parte da área costeira ainda não chegaram a um acordo que possibilite correção de distorções existentes e que favoreça o ordenamento urbanístico. Esta situação é motivada no fato de não existir uma definição segura das áreas de domínio da União (apesar da legislação vigente) e onde a Prefeitura pode legislar, a fim de fornecer as licenças para construções e definir a política do uso e ocupação do solo de forma que possibilite o crescimento territorial ordenado e sem conflitos de usos.

Enquanto as questões se encaminham através da justiça, os problemas se avolumam com rapidez, gerando danos ao município. Esse conflito vem ocasionando uma espécie de duplicidade administrativa, que torna difícil qualquer estratégia de planejamento, sem que haja um entendimento entre o governo municipal e a União. Assim sendo, as atividades de turismo/veraneio, à medida que implicam em ocupação do solo urbano de forma desordenada, estão contribuindo para o agravamento desses problemas, em particular aqueles de ordem ambiental.

É prioritário o ordenamento da ocupação das praias, à medida que constituem o principal recurso e atrativo turístico e estão sendo ocupadas sem critérios nem parâmetros técnicos para garantir a sua preservação ambiental, estética e construir uma imagem urbana igualmente atrativa para o turismo. É necessário que, além das medidas corretivas que deverão ser previstas no código de obras e na lei de uso e ocupação do solo, se resolva a questão fundiária sobre as terras que ocupam

sobretudo os bares e restaurantes, impedindo assim que melhorem suas construções e o estado de urbanização.

No município de Luís Correia, da localidade Macapá até a foz do Rio Igaracú, na área correspondente à planície litorânea do Piauí, identificaram-se com grande expressão espacial os campos de dunas que se deslocam no sentido E – NE. Nesse caso, são dunas que ainda não estão submetidas aos processos de edafização, ou “dunas móveis”, que atualmente vêm comprometendo as Lagoas do Sobradinho e do Portinho, bem como as estradas da região, com elevados processos de assoreamento. As dunas móveis, especialmente nas partes interiores dos campos de dunas, têm forma e contornos irregulares, formando campos de dunas de largura bastante expressiva (Figura 35), com ocorrência de dunas fixas submetidas ao processo de edafização (pedogenético).



Figura 35 - Lagoa do Portinho

Fonte: Majaci Moura Silva, 2010

As dunas fixas apresentam cobertura vegetal arbórea densa, dificultando a deflação eólica, e as dunas semifixas com cobertura vegetal herbácea esparsa

distribuída em amontoados, ou tufos descontínuos, predominantemente de gramíneas resistentes às condições ambientais adversas.

Nas localidades Arrombado e Carnaubinha, entre o complexo turístico Barramares e a localidade Macapá, identificou-se sobre os terraços marinhos uma cobertura vegetal exuberante de carnaúbas, coqueiros e outras espécies, numa área de acumulação inundável (lagoa freática), provavelmente formada pelo assoreamento do Rio Sobradinho e por chuvas que caem durante a estação chuvosa. Área essa com potencialidades para se transformar em unidade de conservação e vocação para o ecoturismo orientado.

Do Coqueiro da Praia à Foz do Rio Igarçu, foram identificadas áreas de ocorrência de terraços marinhos, dunas móveis, fixas e paleodunas, com cobertura vegetal bastante degradada devido à ação antrópica. Trata-se de área com grande adensamento populacional, na maioria casas de veraneio, com infraestrutura turística razoável, com hotéis, pousadas e apartamentos de aluguel para temporadas, água encanada e de boa qualidade. Nesse trecho, observaram-se fortes impactos ambientais causados pela poluição do solo decorrente do lixo urbano, da falta de rede de saneamento básico e pela especulação imobiliária, apesar do domínio da terra ser parcialmente da União.

Na região de Coqueiro da Praia e Atalaia, há vários conflitos de uso e ocupação do solo devido à destinação de propriedade, como exemplo: terras da União utilizadas em regime de aforamento, arrendamento e transferência (particulares) gerenciados pelo Patrimônio da União. O controle quanto ao uso do espaço territorial está condicionado à legislação ambiental e costeira (linha de preamar), contendo Áreas de Preservação Permanente, e situada na Área de Proteção Ambiental Delta do Parnaíba, que nesse trecho limita-se com o continente na linha de praia.

IBGE (2012), afirma que o fenômeno demográfico mais importante do litoral piauiense é o grau de aceleração do processo de urbanização. Em 1996, a população urbana constituía 75.5% da população total e, três anos depois, em 1999, era estimada, em 82,9%, e que no ano de 2012, já ultrapassa 88% de ocupação. Por outro lado, a população rural se encontra dispersa em diversos assentamentos, a maioria sobre a orla marítima, não atingindo, nenhum deles, sequer 3.000 habitantes.

Esse afluxo da população sobre o litoral tem ocasionado uma ocupação em todas as praias e representa um grande desafio para o ordenamento territorial da região, na medida em que é necessário estabelecer um zoneamento de usos e priorizar as zonas mais adequadas para os diferentes tipos de atividades turísticas e demais atividades urbanas, de acordo com a avaliação da fragilidade dos diferentes sistemas que compõem a região.

O porto de Luís Correia teve o seu projeto básico elaborado em 1975. A proposta era a implantação do porto numa primeira etapa com o mínimo de investimento indispensável para a operação portuária, visto que a navegação fluvial era inexpressiva, porém com tendências de crescer nos anos seguintes. As obras de molhes foram iniciadas em abril de 1976 e concluídas em agosto de 1982, totalizando 2,2 milhões de toneladas de material para o entroncamento. Os serviços complementares para a instalação do porto estão paralisados desde então, porém, segundo informações, devem ser retomados no âmbito da segunda fase do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do Governo Federal. Até 2013, as obras do Porto se encontram paralisadas.

4.2.4 Ilha Grande da perfeição das rendas

Em 1993 foi formada uma comissão pró-emancipação política, realizando um plebiscito em 12 de dezembro do mesmo ano, decidindo pela emancipação do povoado. Até que em 26 de janeiro de 1997, o Governo do Piauí criou, através da Lei nº 4.680, o município de Ilha Grande, tendo como território apenas a porção Noroeste da Ilha Grande de Santa Isabel, a maior do Delta do Parnaíba (Figura 32).

A história do Município de Ilha Grande está intimamente relacionada com as fazendas de pecuária e com o Delta do Parnaíba. O primeiro proprietário da Ilha foi o tenente-coronel João Leite Pereira Castelo Branco que a vendeu, posteriormente, para Sebastião da Silva Lopes. Depois de sucessivos herdeiros e mudanças no poder da terra, chegou a ser propriedade do ex-governador Alberto Tavares Silva. Sua economia é movimentada, principalmente, pela atividade rendeira e pesqueira no Porto de Tatus.

É um município pequeno, com cerca de 8,5 mil habitantes, conforme dados do IBGE, censo 2007. Dista cerca de 10 km de Parnaíba e 340 km de Teresina.

Os bairros de maior densidade populacional da Ilha Grande estão na zona urbana do município, são eles: Centro (conhecido como Morro da Mariana), Cal, Tatus, os quais pertencem ao município de Ilha Grande; Paraíso, Vazantinha e Fazendinha, que pertencem ao município de Parnaíba.

Possui duas estradas vicinais municipais; uma ligando o povoado Barro Vermelho ao povoado Ilha das Batatas, carroçável, e outra, asfaltada, ligando a sede à localidade Labino, com extensão de 5 e 12 Km, respectivamente. São estradas precárias, sem sinalização regulamentar, sendo que a primeira tem trechos de difícil tráfego durante a estação chuvosa.

O município está localizado na microrregião de Ilha Grande (figura 36), compreendendo uma área de 121,96 km², tendo como limites ao norte o oceano Atlântico, ao sul o município de Parnaíba, a leste Parnaíba e o oceano Atlântico, e a oeste o estado do Maranhão. A sede municipal tem as coordenadas geográficas de 02° 51'28" de latitude sul e 41° 49'15" de longitude oeste de Greenwich.

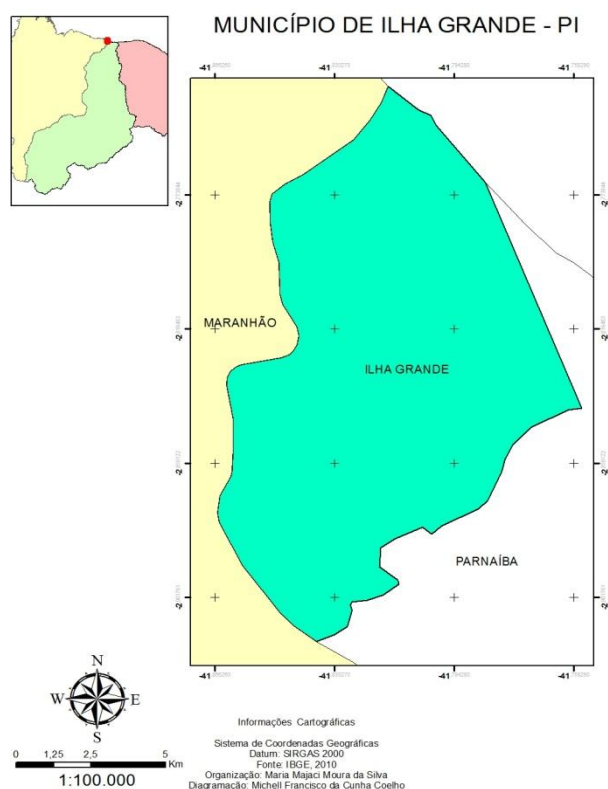


Figura 36 - Município de Ilha Grande

Fonte: IBGE, 2010

A malha urbana destaca dois eixos principais, a estrada dos Tatus e a Avenida Martins Ribeiro, em torno dos quais se encontram ruas e becos; os eixos principais têm piso asfaltado carecendo de reparos; a sinalização de trânsito é inadequada e não há calçadas laterais; as ruas e becos, em sentido predominantemente transversal aos eixos principais, são tortos e estreitos; há becos sem saída, com traçado irregular.

Não obstante a precariedade ou falta de calçadas e vias para pedestres, bem como a falta de ciclovias e sinalização adequada, a maioria dos deslocamentos terrestres é feita a pé e de bicicleta, não existem estação rodoviária e paradas de ônibus.

A Praia da Pedra do Sal está situada na Ilha Grande de Santa Isabel, a 18 quilômetros da sede do município, no entanto, politicamente, pertence ao município de Parnaíba.

4.3 A Rota das Emoções

A proposta da Rota das Emoções surgiu da iniciativa do Sebrae dos Estados do Piauí, Ceará e Maranhão que, juntos, criaram o grupo gestor com a participação da Agência de Desenvolvimento Regional Sustentável – ADRS, dos Estados do Piauí e Ceará e da Associação das Empresas de Turismo da Rota das Emoções, envolvendo os três estados como atrativos principais: Delta do Rio Parnaíba, no Piauí, Jericoacoara, no Ceará, e Lençóis Maranhenses, no Maranhão (Tabela 6).

Segundo o projeto de roteirização da “Rota das Emoções”, o objetivo é ligar o planejamento turístico local ao regional, beneficiando os municípios que o compõem, por meio de uma melhor comercialização dos destinos, levando ao aumento do fluxo turístico e à ampliação do tempo de permanência de turistas nas regiões, o que geraria aumento de gastos no local, movimentando a economia destas localidades (SEBRAE, 2011).

Desde 2005, as lideranças locais trabalharam unidas no Plano de Desenvolvimento Integrado, resultando no projeto da rede de cooperação técnica para a formalização da roteirização, implementado pelo Sebrae-PI e pelo Ministério

do Turismo, através das parcerias mantidas com os governos dos três Estados e com os prefeitos dos 12 (doze) municípios envolvidos na Rota, conforme a figura 37.

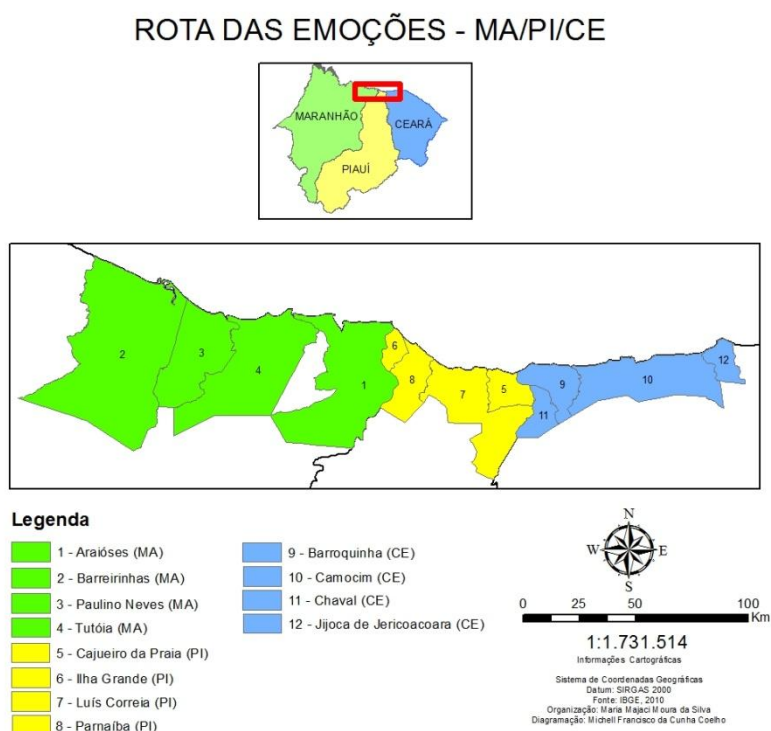


Figura 37 - Rota das emoções

Fonte: IBGE (2010)

Estas parcerias não estão funcionando de maneira satisfatória, havendo falta de empenho e mobilização dos gestores municipais e até estaduais. No entanto, o número de empreendimentos privados envolvidos nos setores de hospedagem, gastronomia, manifestações culturais, esportivos, artesanatos, agências receptivas, associações de transportes e de guias, juntos, tem tentado alavancar o sucesso da Rota nos três estados.

Para o Ministério do Turismo, Roteiros do Brasil, módulo operacional 7, a definição de roteirização:

é um itinerário caracterizado por um ou mais elementos que lhe conferem identidade, definido e estruturado para fins de planejamento, gestão, promoção e comercialização turística das localidades que formam o roteiro. Partindo da definição anterior, pode-se dizer que a roteirização turística é o processo que visa propor, aos diversos atores envolvidos com o turismo, orientações para a constituição dos roteiros turísticos. Essas orientações vão

auxiliar na integração e organização de atrativos, equipamentos, serviços turísticos e infraestrutura de apoio do turismo, resultando na consolidação dos produtos de uma determinada região. (BRASIL, 2007 p. 8)

Regionalizar não é apenas o ato de agrupar municípios com relativa proximidade e similaridades. É construir um ambiente democrático, harmônico e participativo entre poder público, iniciativa privada, terceiro setor e comunidade. É promover a integração e cooperação intersetorial, com vistas à sinergia na atuação conjunta entre todos os envolvidos direta e indiretamente na atividade turística de uma determinada localidade (MTur, 2009, p. 76).

Tabela 6 - Roteiro turístico da Rota das Emoções

Nome do roteiro turístico	UF	Nome das regiões turísticas que o roteiro perpassa	Nome do município inserido no roteiro turístico	Nomes dos Segmentos turísticos contemplados no roteiro (Mtur)	
1. Roteiro Integrado Jeri/ Lençóis/ Delta	CE	1. Litoral Oeste/ Vale do Curu	1. Barroquinha (CE)	1. Turismo de Sol e Praia 2. Ecoturismo 3. Turismo de Aventura	
			2. Camocim (CE)		
			3. Jijoca de Jericoacoara (CE)		
			4. Chaval (CE)		
			5. Paulino Neves (MA)		
			6. Tutoia (MA)		
	MA	1. Lençóis Maranhenses 2. Delta das Américas	7. Barreirinhas (MA)		
			8. Araisos (MA)		
			9. Cajueiro da Praia (PI)		
			PI	1. Polo Costa do Delta	10. Luís Correia (PI)
					11. Parnaíba (PI)
					12. Ilha Grande do Piauí (PI)

Fonte: Adaptado do Ministério do Turismo (2006).

O roteiro da Rota das Emoções foi dividido em três etapas: a primeira etapa (2005-2007) já foi concluída. Na segunda etapa, do período de 2008-2010, houve evolução; atualmente está sendo implementada a terceira etapa (2011-2020). Tem sido mantido os mesmos objetivos das duas primeiras fases, que é de formatar e consolidar um roteiro turístico integrado para a área compreendida entre

Jericoacoara, Delta do Parnaíba e Lençóis Maranhenses, contribuindo-se para a diversificação da oferta e ampliação do fluxo de visitantes, gerando emprego e renda, com preservação dos patrimônios histórico, cultural e natural. Foi acrescentado à terceira etapa os megaeventos esportivos, como a Copa do Mundo em 2014 e Jogos Olímpicos em 2016, que promoverão um fluxo maior de turistas em vários estados do país. Embora o Piauí não seja sede dos jogos, muitos turistas conhecerão o roteiro da “Rota das Emoções”.

Vale destacar as metas quantitativas com a proposta Rota das Emoções registradas no relatório técnico de execução de 2009 a 2011, publicado pelo SEBRAE-PI.

Referente ao público envolvido, houve um avanço significativo nos setores de hospedagem, gastronomia, artesanato e transporte, em detrimento de uma baixa nos segmentos esportivo e, mais acentuada ainda, no segmento correspondente às agências /receptivas (Tabela 7).

Tabela 7 - Público envolvido com o segmento turístico na Rota

Segmentos turísticos	Início do Projeto	Julho/2011 Projeto em andamento	Empresas efetivamente envolvidas
Hospedagem	217	272	117
Gastronomia	163	249	132
Assoc./ condutores	5	10	10
Artesanato	42	60	29
Transportes	5	44	4
Esportivo	21	22	13
Manifestações Culturais	27	99	0
Agências Receptivas	93	56	33
TOTAL	576	812	454

Fonte: Relatório Técnico do Sebrae (2011)

A análise do relatório do Sebrae (2011) explica a diferença para baixo, no total dos números de 576 empresas no início do projeto, para 454 em 2011, pelo fato de muitas empresas não possuírem o cadastro no CADASTUR (Cadastro de

peças físicas e jurídicas do setor turístico), devido a algumas prefeituras não terem liberado o alvará de funcionamento. Das 454 empresas efetivamente funcionando, 54% estão no estado do Ceará, 27% no Piauí e 19% no estado do Maranhão.

A equipe técnica elegeu cinco pontos importantes para serem analisados e comparados com os resultados esperados e os obtidos no período de 2009 a 2011.

O primeiro é referente à taxa de ocupação da rede hoteleira, em que se estimou um aumento de 5% ao ano durante a baixa estação e obteve-se um aumento real de 8% ao ano.

Quanto à ampliação e formalização das empresas para 10% ao ano, atingiu-se o percentual de 12% ao ano. Relativamente ao aumento da permanência do turista, previu-se o aumento de um dia, no final de 2011, e obteve-se o resultado de oito dias. No que diz respeito à ampliação do fluxo de turistas que realizam a Rota das Emoções por meio de agências receptoras, estimou-se um aumento de 20% ao ano, e os resultados obtidos no ano de 2009 representaram 28%, caindo para 23% em 2010, e, em 2011, ocorreu um declínio significativo de -26%. Presume-se que o motivo tenha sido a não liberação do alvará de funcionamento.

E, finalmente, no quesito geração de renda, computados os valores nos anos de 2009, 2010 e 2011, ocorreu um aumento positivo em torno de R\$ 94.354.200,00. Segundo o relatório do Sebrae (2011), estes valores foram gastos pelos turistas direcionados ao roteiro da Rota das Emoções. Esta oxigenação financeira é percebida pela melhoria da estrutura física dos hotéis, restaurantes e bares, na aquisição de carros *off road* como: Toyota Bandeirantes, Toyota Hilux, Land Rover, Gran Cherokee e na contratação de empregados.

4.4 Os conflitos e resistências no litoral do Piauí

A Praia da Pedra do Sal está situada na Ilha Grande de Santa Isabel, a 18 quilômetros da sede do município de Parnaíba. Abriga mais de quinhentas famílias com residências fixadas em terras litorâneas há cerca de sessenta a oitenta anos. A beleza da praia despertou o interesse de um grupo empresarial estrangeiro denominado *Ecocity*, que adquiriu da família Silva mais de 80.000.000 metros quadrados (8.000 ha) de área. Esta empresa tentou implantar um projeto

gigantesco, que consistia na construção de *resorts*, distribuídos em vários povoados de Ilha Grande.

A empresa *Ecocity Brasil* anunciou que estava adquirindo as terras da Pedra do Sal em compensação ao negócio jurídico de transferência de aforamento da família Silva. Tal fato deixou as famílias residentes na Pedra do Sal apavoradas, sendo que após inúmeras reuniões, inclusive com audiência pública na Assembleia Legislativa, a *Ecocity* tranquilizou todos os moradores, afirmando que jamais expulsaria um morador de qualquer povoado. Poucos dias depois, algumas casas foram derrubadas com o auxílio de um trator a mando do gerente da *Ecocity*.

Em tese, poucas famílias conseguiram o aforamento das terras da União, caso das famílias do ex-governador Alberto Silva e do empresário Pedro Machado. Por se tratar de terras da União, não poderiam ser vendidas. Ocorre, porém, que, ao longo de décadas, foram surgindo alguns povoados, dando lugar às comunidades da Pedra do Sal, do Canto do Igarapé, do Labino, da Vazantinha, entre outras, sem que o SPU – Serviço do Patrimônio da União, regularizasse a posse de fato das milhares de famílias ocupantes. Em decorrência de tais fatos, e após organização das comunidades envolvidas, foi protocolado um pedido de cancelamento dos aforamentos e regularização fundiária da comunidade da Pedra do Sal, pedido este que se encontra no SPU, o qual beneficiará mais de quinhentas famílias residentes na comunidade.

O *resort* seria construído na APA – Área de Proteção Ambiental do Delta do Parnaíba, sob responsabilidade do Governo Federal, além de ser em uma região costeira, a cargo da União. O *resort* deveria ocupar 60% da Ilha Grande de Santa Isabel, e seu projeto previa um complexo turístico equipado com quatro hotéis de luxo, 400 casas, dois campos de golfe, cinco quadras de tênis, campo de futebol, lago artificial, marinas e zonas residenciais de alto padrão, que seriam vendidas ao mercado europeu, através de agenciadores em vários países americanos e europeus.

O projeto foi embargado e se encontra tramitando em segredo de justiça. Este Grupo contava com o apoio do Governo do Estado, entretanto, o IBAMA e o ICMBio foram contra sua implantação.

A Ilha Grande de Santa Isabel é uma ilha fluvial-marinha costeira e oceânica, a maior ilha do Delta do rio Parnaíba, portanto, é um território do domínio da União.

Conseqüentemente, os imóveis devem ser cadastrados no órgão administrativo dos bens da União na região, ligado ao Ministério da Fazenda, localizado no município de Parnaíba. O posseiro tem a propriedade parcial e condicionada de 87,5% do imóvel, enquanto o domínio é responsável por 12,5% do valor do imóvel. O proprietário tem o direito de vender, podendo perder a posse somente no caso em que a União necessite do local para implantação de projeto de utilidade pública.

O cadastro dá direito ao posseiro a uma indenização, no valor de mercado, pelas benfeitorias realizadas no terreno. Nos casos em que os imóveis foram cedidos aos proprietários que os habitavam antes do Decreto de nº 9.760, do ano de 1946, isto é, dos imóveis aforados, 87,5% da posse é de direito do proprietário, obrigado ao pagamento de taxa anual de 0,65% do valor de mercado do imóvel à União.

De acordo com a contagem direta nos registros dos Bens da União na Secretaria Federal de Fazenda no município de Parnaíba, a Ilha Grande de Santa Isabel possui 833 imóveis registrados no domínio da União, até maio de 2011.

Além dos condicionantes do meio físico, a ocupação da Ilha Grande encontra-se influenciada pelos estatutos jurídicos que colocam o seu território sob a condição de “terrenos de marinha, sob o domínio da União”. Contudo, talvez pelo fato de ter se mantido, ao longo dos anos, à margem das dinâmicas socioeconômicas hegemônicas, o seu espaço se transformou numa espécie de terra sem dono.

Trata-se de atividades para as quais a propriedade da terra não é essencial – basta ter acesso a ela e a seus recursos para que as atividades se objetivem em meios de produção que, no caso, são voltados quase que exclusivamente para o consumo direto dos próprios agentes. A maioria da população ocupa e usa a terra de modo “irregular”, sem a devida autorização do Serviço de Patrimônio da União – SPU – legítimo dono de todas as terras do município. Do ponto de vista legal, apenas três pessoas físicas e uma pessoa jurídica são detentoras de títulos de aforamento de terras (concessão de uso), num total de 7.630,45 hectares, igual a 56,8% do território do município. O restante das terras (5.800,55 ha) encontra-se desocupado ou ocupado sem qualquer autorização ou registro no SPU (Tabela 8).

Tabela 8 - Situação da posse da terra na Ilha Grande – 2007

Detentores	Área (ha)
Roberto Silva	117,26
Alberto Silva	201,01
Herdeiros de Odival Resende	229,13
Alberto Silva	418,32
Roberto Silva	434,20
Herdeiros de Odival Resende	455,78
Roberto Silva	589,55
Empresa Ecocity	1.404,50
Roberto Silva	1.430,00
Roberto Silva	2.350,70
Total das terras aforadas	7.630,45
Serviço de Patrimônio da União	5.800,55
Total	13.431,00

Fonte: Plano Diretor Participativo de Ilha Grande-2007.

Boa parte dos megaprojetos turísticos, ícones do capitalismo, especialmente os que remetem ao turismo elitizado (resorts e complexos turísticos de segunda-residência), constitui base de arrecadação tributária respeitável, todavia, raramente atesta-se o reflexo de tal benesse econômica, por exemplo, geração de emprego e renda para todos os indivíduos autóctones, a partir das potencialidades inscritas na cultura e no ambiente natural local – o que dizer, então, de melhores escolas e saneamento ambiental na periferia das “ilhas de prosperidade”? Isto, sem falar que, além do ecoturismo, há alternativas em turismo responsável, verdadeiro promotor de desenvolvimento local, com conseqüente conservação de ativos culturais e naturais, ou seja, trabalhar com os pressupostos da Educação Ambiental desde a concepção do projeto turístico desenvolvimentista.

É importante ressaltar aqui que não se pretende fazer apologia contra *resorts*, tampouco contra complexos turísticos de segunda residência, mas propor que se reavalie uma prática bastante comum, onde o desenvolvimento de uma região pelo turismo baseia-se, exclusivamente, na efetivação das estruturas citadas. É oportuna uma análise, no ambiente acadêmico, da utilização destes tipos de projeto desenvolvimentista, como estratégia de desenvolvimento, sob o aprofundado

enfoque das novas teorias que tratam do desenvolvimento sustentável, informando ao aluno que *resorts* e complexos turísticos de segunda-residência são necessários, porém, não devem ser a única opção em desenvolvimento pelo turismo, mesmo porque há demanda para tais empreendimentos.

5 NAS ONDAS DAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE TURISMO NO LITORAL DO PIAUÍ

A principal organização internacional no campo do turismo é a Organização Mundial do Turismo – OMT, agência especializada da ONU – Organização das Nações Unidas, que tem como objetivo promover e desenvolver o turismo no mundo. Funciona como um fórum global para questões de políticas turísticas e como fonte de conhecimento prático sobre o turismo. Fazem parte da OMT 350 filiações entre governos, associações, grupos hoteleiros, operadores, instituições educacionais, sendo representada por mais de 138 países, dentre os quais o Brasil (MTur, 2012).

Tem a função de atuar estimulando o crescimento econômico por meio do turismo e das áreas e ele relacionadas, tanto em termos de infraestrutura, saneamento básico, educação, pavimentação e transporte, como nos elementos relacionados à infraestrutura turística no que tange aos meios de hospedagem, restaurantes e áreas correlatas ao lazer. Suas principais metas são a ampliação de empregos diretos e indiretos, a proteção do meio ambiente e do patrimônio cultural, por intermédio de políticas sustentáveis que venham minimizar os impactos negativos do turismo, como por exemplo, a capitalização de recursos nos países em desenvolvimento, a mercantilização da cultura e os conflitos entre turistas e população local (MTur, 2012).

A primeira política nacional de turismo foi lançada apenas em 1966, com o surgimento da Empresa Brasileira de Turismo – EMBRATUR, considerada como um grande instrumento das políticas de desenvolvimento nacional.

Para atuar no âmbito regional, o turismo foi inserido no II Plano Nacional de Desenvolvimento – PND, já na década de 1970, como uma nova “indústria” a ser fomentada. O II PND foi dividido em quatro partes e, entre os objetivos nacionais, incluiu-se “a melhoria da renda pessoal e regional, simultaneamente com o crescimento econômico e desenvolvimento sem deterioração da qualidade de vida nem devastação do patrimônio de recursos naturais do país” (CRUZ, 2001, p. 65). Nesta proposta, o turismo se enquadra como uma das mais válidas opções para o desenvolvimento brasileiro. A partir dessa década, então, o planejamento do turismo

começa a tomar um caráter regionalizado por intermédio de programas específicos para determinadas localidades.

Novas políticas públicas de turismo se deram a partir da implementação do Programa Nacional de Municipalização do Turismo – PNMT, avaliado como o grande divisor de ações na história do turismo nacional, foi responsável, nos últimos dez anos, pela sensibilização de comunidades locais e pela descentralização da gestão da atividade turística, tendo sido substituído pelo Programa de Regionalização do Turismo – PRT.

As políticas públicas de turismo ainda vêm ocupando espaço, paulatinamente, no âmbito do planejamento e da gestão pública nas mais diferenciadas escalas que tenham a envergadura de regular o uso e o ordenamento do território. Aliadas à fragilidade legal e institucional em escala local, fazem com que o turismo, nos dias atuais, continue se dando à revelia, construindo e (des)regulando territórios e, por muitas vezes, desvirtuando os projetos comuns à vida das pessoas. (MAIA, 2004, p. 18).

Já a regulamentação do uso do solo são normas de caráter jurídico administrativo para um território específico. Ou seja, mesmo o território sendo pensado como um condicionante importante para o estabelecimento da atividade turística, ainda não era pensado sob uma visão macro do espaço, considerando outros componentes espaciais, como nos afirma Moraes (2005, p. 144) em relação à conceituação de ordenamento territorial. Esse entendimento restrito ainda se faz presente nas atuais políticas de turismo.

Na década de 1980, o avanço do governo José Sarney em relação ao turismo foi legitimar certa liberalização deste mercado outrora centralizado na EMBRATUR pelos governos militares, sendo que o turismo passou a ser articulado fortemente com a questão ambiental a partir da Política Nacional de Meio Ambiente criada em 1981 (BECKER, 1999).

No governo Collor, a Rio 92 foi um importante evento que afetou diretamente as reflexões e práticas do turismo no Brasil, evento este fundamental que pressionou a promulgação de uma Política Nacional de Turismo criada ainda no mesmo ano de 1992, além do Plano Nacional de Turismo (PLANTUR), como resultado desta política.

Na presidência de Fernando Henrique Cardoso, o turismo passou a ser pensado a partir de uma perspectiva neoliberal através de parcerias público-privadas com os estados, municípios e setor privado, tendo havido o “Avança Brasil” como um dos principais programas da Política Nacional do Turismo. E a partir desse último governo então, o turismo se estabelece definitivamente como um importante instrumento para o desenvolvimento regional e passa a compor o quadro de planejamento e gestão, tanto em escala nacional como local, nos estados e nos municípios.

Na primeira gestão de Luís Inácio Lula da Silva (2003-2006), o turismo ganha um Ministério – MTur, criado em 2003, trazendo significativos avanços para o planejamento da atividade num contexto nacional. Sem dúvidas, a complexidade da atividade merece prerrogativas políticas que tenham a competência de articular, juntamente com outros ministérios, tais como os dos Transportes, da Defesa, da Integração Nacional, do Meio Ambiente, as ações para suas propostas.

Diversas políticas públicas federais, com o apoio dos Estados, foram implantadas ou estão sendo implantadas no litoral do Piauí, através de programas e projetos que somam políticas que interferem direta ou indiretamente no turismo, vinculadas aos seguintes ministérios:

1 - Ministério do Turismo, com o Prodetur NE I, II, e o Nacional, programa financiado pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e pelo Banco do Nordeste (BNB);

1.1 O Plano Nacional de Turismo (2007-2010). Este plano avança na perspectiva de expansão e fortalecimento do mercado interno, com especial ênfase na função social do turismo. Mas é também um compromisso de continuidade das ações já desenvolvidas pelo Ministério do Turismo e pela Embratur no sentido de consolidar o Brasil como um dos principais destinos turísticos mundiais. Além de ser uma garantia de que as ações iniciadas pelo governo federal terão continuidade.

É neste contexto que foi elaborado o Documento Referencial Turismo no Brasil 2011/2014. As análises, as reflexões, as projeções e as proposições que integram o documento são fruto de um trabalho coletivo e traduzem as expectativas da diversidade de atores que integram e são impactados pelo setor, numa leitura que se sobrepõe a governos e partidos.

1.2 Planejamento e Gestão. Macroprograma que articula os diversos setores, públicos e privados, relacionados à atividade, no sentido de compartilhar e agilizar soluções, eliminar entraves burocráticos e facilitar a participação de todos os envolvidos no processo de crescimento do setor.

1.3 O Programa de Regionalização do Turismo. Promover o turismo como um fator de inclusão social, por meio da geração de trabalho e renda e pela inclusão da atividade na pauta de consumo de todos os brasileiros;

1.4 A atuação do Departamento de Capacitação e Produção Associada ao Turismo – DCPAT, com o projeto “Turismo Sustentável em Áreas Priorizadas”;

1.5 Plano Aquarela. Informações e Estudo do Turismo. Engloba as ações relativas à realização e à disseminação de estudos e pesquisas sobre o turismo tanto da área pública quanto da área privada. No âmbito dessas ações, destaca-se a formação de um banco de dados de indicadores de turismo a partir dos registros administrativos compilados, como a entrada de estrangeiros, desembarque de passageiros, receita cambial e ocupação hoteleira, entre outros.

1.6 Plano Turismo Sustentável e Infância. O objetivo deste programa é trabalhar a prevenção e o enfrentamento da exploração sexual de crianças e adolescentes nos equipamentos turísticos e ao mesmo tempo desenvolver, através da atividade turística, proteção ao meio ambiente, redução da pobreza e desigualdades regionais, por meio da criação de empregos e geração de renda.

1.7 Projeto Orla. Surge como uma ação inovadora no âmbito do Governo Federal, conduzida pelo Ministério do Meio Ambiente, por meio de sua Secretaria de Qualidade Ambiental nos Assentamentos Humanos, e pela Secretaria do Patrimônio da União, do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, buscando contribuir, em escala nacional, para a aplicação de diretrizes gerais de disciplinamento de uso e ocupação de um espaço que constitui a sustentação natural e econômica da zona costeira, a Orla Marítima.

1.8 Viaja Mais Melhor Idade. Projeto que tem por objetivo viabilizar o acesso de idosos, aposentados e pensionistas à atividade turística, de forma exclusiva e organizada.

1.9 Viaja Mais Jovem. Este projeto tem por finalidade promover o acesso à experiência turística para jovens estudantes, com o objetivo de incentivar a cultura

de viagens de cunho educativo, melhorar a inter-relação escola, aluno e patrimônio e contribuir para a qualidade do ensino na educação básica (BRASIL, 2006, p. 31).

2 - Ministério do Meio Ambiente, com o Zoneamento Econômico Ecológico (ZEE); Projeto de Conservação e Utilização Sustentável da Biodiversidade (PROBIO); Programa Nacional de Gerenciamento Costeiro (GERCO); Programa de Avaliação do Potencial Sustentável de Recursos Vivos (REVIZEE); Plano Nacional dos Resíduos sólidos Urbanos (PNRSU).

2.1 IBAMA/ICMBio, com projeto de educação ambiental no Parque Nacional de Jericoacoara, em parceria com a Agência Espanhola de Cooperação Internacional para o Desenvolvimento (AECID), supervisão do Parque dos Lençóis e Projeto Peixe-Boi, em Cajueiro da Praia, iniciativa da Fundação Mamíferos Aquáticos e do IBAMA.

3 - Ministério da Defesa, por meio da Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO) e do Programa Federal de Auxílio aos Aeroportos (PROFAA).

4 - Ministério de Minas e Energia, por meio do Plano Decenal de Expansão de Energia (PDEE 2006/2015), Programa de Incentivo às Fontes Alternativas de Energia Elétrica (PROINFA) e Programa Luz para Todos.

5 - Ministério da Integração Nacional, por intermédio de projetos de irrigação do Departamento Nacional de Obras Contra as Secas (DNOCS) e da Companhia de Desenvolvimento dos Vales do São Francisco e do Parnaíba (CODEVASF) atuando nos Tabuleiros Litorâneos em Parnaíba.

6 - Ministério do Desenvolvimento Social, por meio do Programa Bolsa Família.

7 - Ministério da Educação, com o Brasil Alfabetizado; a Educação de Jovens e Adultos (EJA) e Educação de Jovens e Adultos para o ensino Profissional (PROEJA); Fundo para o Desenvolvimento da Educação Básica (FUDEB), o Fundo Nacional de Desenvolvimento (FNDE), o Fundo de Desenvolvimento da Escola (FUNDESCOLA), Fundo Nacional de Formação de Professores da Educação Básica (PARFOR) e o Programa Nacional de Acesso ao Ensino Técnico e Emprego (PRONATEC).

8 - Ministério do Desenvolvimento Agrário, pelo Programa Nacional de Fortalecimento da Agricultura Familiar (PRONAF), com assentamentos.

9 - Ministério da Saúde, por meio do Programa da Saúde da Família (PSF), o de agentes comunitários e o de saúde bucal.

10 - Ministério do Trabalho e Emprego, por meio do Programa de Economia Solidária e o Fundo de Amparo ao Trabalhador (FAT).

No âmbito estadual, o Piauí possui duas organizações pertencentes à esfera pública que trabalham com o turismo no Estado. A autarquia estadual denominada Piauí Turismo (PIEMTUR), criada em janeiro de 2005, sucedeu à Empresa de Turismo do Piauí, fundada em junho 1971. A finalidade desta é elaborar, coordenar e executar a política de turismo no Estado do Piauí. A outra organização é a Secretaria de Turismo do Piauí (SETUR), criada em abril de 2007, que tem entre suas competências a de coordenar a elaboração e acompanhar a execução do Plano Estadual de Turismo (PDITS Costa do Delta, 2012).

Ao longo dos anos, a PIEMTUR desenvolveu inúmeras ações direcionadas à área do planejamento turístico, com a execução de programas de qualificação de mão de obra para o setor, como cursos de informações turísticas, formação de guias de turismo voltados para o segmento hoteleiro e agenciamento. Inclusive a rede hoteleira do Piauí denominada Rede Integrada de Hotéis e Pousadas do Piauí S/A – RIMO, composta por cinco hotéis no interior do estado, ficou sob a gestão da PIEMTUR até 1997. Atualmente, os hotéis estão arrendados para terceiros (PDITS Costa do Delta 2012).

A SETUR levou consigo as responsabilidades e ações antes realizadas pela PIEMTUR. A gestão do PRODETUR como Unidade Estadual Executora era a atribuída à Secretaria Estadual de Planejamento – SEPLAN, juntamente com as demais ações dos projetos, programas e macroprogramas, e passou então para a responsabilidade da SETUR.

A SETUR tem como missão fomentar o desenvolvimento do turismo piauiense de forma integrada e articulada com as esferas de Governo Federal, Estadual e Municipal, a iniciativa privada e a sociedade civil, contribuindo para a melhoria da qualidade dos produtos e serviços turísticos e monitorando a satisfação do turista. A Secretaria nasceu com a responsabilidade de alavancar o turismo do estado através da qualificação, da valorização do produto local, da profissionalização do setor, da busca de novos empreendimentos e do planejamento da infraestrutura.

A SETUR participa da gestão de planos e programas turísticos no âmbito federal, desenvolvidos no Estado, para viabilizar intercâmbios com as entidades turísticas municipais, estaduais, nacionais e internacionais, evitando a superposição de funções e atividades.

5.1 O PRODETUR e a regionalização do turismo no Piauí

O Programa de Ação para o Desenvolvimento do Turismo no Nordeste – Prodetur/NE, foi concebido pelo Governo Federal e pelos Governos Estaduais, criado pela Sudene e Embratur, em 1991. As inversões para essa primeira fase deveriam ser executadas em 5 anos e estariam orçadas em cerca de US\$ 800 milhões, com 50% desses recursos oriundos do BID e os outros 50% da contrapartida dos estados (BNB, 2005, p. 09). Tais recursos deveriam ser aplicados basicamente em: saneamento, sistema viário, limpeza urbana, aeroportos, recuperação de patrimônio histórico, proteção e recuperação ambiental e desenvolvimento institucional.

Os sub-mutuários do financiamento seriam os nove estados da região Nordeste, além de Minas Gerais, que responderiam juntamente com o BNB pelos empréstimos contraídos, oferecendo parcelas de suas quotas do Fundo de Participação dos Estados (FPE-BNB, 2007). Para financiá-los, o Governo Federal solicitou ao BIRD um financiamento de US 1.600 bilhões de dólares, sendo a metade alocada na primeira fase do Programa, destinado à construção e reforma de infraestrutura nas áreas prioritárias, aumentando emprego e renda.

O principal objetivo do Prodetur/NE I consistia em criar infraestrutura de apoio e serviços num grande número de praias e localidades litorâneas consideradas de grande apelo aos turistas, principalmente estrangeiros. Partia-se do princípio de que a melhoria da infraestrutura social beneficiaria automaticamente a atividade turística e a população nativa da região (BNB, 2005). Na verdade, o que se constata, na maioria dos casos, é que a população não interage com os turistas e está alijada da totalidade do processo e dos benefícios.

De acordo com as informações obtidas através do Relatório final do projeto do BNB (2005), os investimentos do Prodetur I, no Nordeste, foram aplicados na

melhoria e ampliação de oito aeroportos internacionais (Porto Seguro, Lençóis, Salvador, São Luís, Aracaju, Natal, Fortaleza e Recife), na construção ou melhoria de 877 km de estradas de acesso, obras de abastecimento de água e saneamento que atenderam 1.133.000 pessoas, na conservação de 22 sítios de interesse histórico, no desenvolvimento de planos de conservação de mais de 70 mil ha de ecossistemas costeiros e zonas de proteção, e na estruturação e capacitação de 41 órgãos. Além disto, estima-se que atraiu investimentos do setor privado da ordem de US\$ 4 bilhões. (BNB, 2010, p. 21).

Segundo o relatório da equipe do PRODETUR no Piauí, os recursos do PRODETUR/NE I, no Estado, foram destinados somente à elaboração do Plano Diretor do Turismo Arqueológico do Piauí; elaboração do Projeto de Controle Ambiental das dunas na Lagoa do Portinho; a construção da Rodovia PI 301/302-Entroncamento BR-402 entre Camurupim e Barra Grande; Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável Polo Costa do Delta de 2002, e o Plano Estratégico de Desenvolvimento Turístico do Estado – PET (Relatório PRODETUR/PI).

De acordo com o relatório do Banco do Nordeste do Brasil (2010), o Estado que menos aplicou os recursos no turismo foi Alagoas, somente 1%. Os outros estados investiram um percentual maior, com base nos seguintes valores: Ceará 23%, Sergipe 8%, Rio Grande do Norte 6%, Piauí 3%, Pernambuco 7%, Paraíba 6%, Maranhão 7%, Bahia 34% (BNB, 2005, p. 32).

Nesta primeira fase, os estados vizinhos do Piauí, como o Ceará e o Maranhão, empregaram os recursos em construção de aeroportos, portos e limpeza urbana. O Piauí, por sua vez, empregou somente 3% nos órgãos de turismo e meio ambiente, com pagamentos de consultorias na elaboração de planos e programas.

A segunda fase do programa, o PRODETUR II, teve dentre os principais objetivos: consolidação do PRODETUR/NE I, completando as suas ações, buscando a prática do turismo sustentável; o aumento das receitas provenientes da atividade turística e a melhoria da capacidade de gestão dessas receitas por parte dos Estados e Municípios. O Piauí conseguiu captar 6% do total de US\$ 400 milhões dos recursos disponíveis do PRODETUR II (BNB, 2005).

Tais recursos no Estado do Piauí foram aplicados:

- Na Pesquisa Diagnóstica e Preparação dos Programas de Qualificação Profissional e Empresarial para o Polo de Turismo Costa do Delta, elaborado pela Consultoria Empresa Expansão e Gestão em Educação e Eventos, no ano de 2009.
- Na restauração da rodovia PI-315 - Macapá / BR-402 ao povoado Camurupim, no ano de 2008. Essas estradas foram construídas com acostamento apresentando um recuo com largura variando entre 0,50m a 0,80m, sem pavimento. Com sinalização vertical precária, quase inexistente, muitas placas foram arrancadas ou cobertas pela vegetação; quanto à sinalização horizontal, quase inexistente, com pintura apagada em vários pontos, sem manutenção. Atualmente encontra-se com muitos buracos e muita areia provocada pelo movimento das dunas.
- Na execução da implementação e pavimentação em paralelepípedos da rodovia vicinal no trecho Barra Grande/ Barrinha/ Cajueiro da Praia. Encontra-se em bom estado de conservação.
- Na contenção das Dunas-Lagoa do Portinho/Parnaíba. Projeto iniciado e não concluído, atualmente as dunas continuam avançando, diminuindo o corpo d'água da Lagoa do Portinho.
- Na elaboração do Plano Diretor Participativo de Luís Correia. O Plano foi elaborado pela empresa Technum Consultoria SS e concluído em 2009.
- Na elaboração do Plano de Gestão Municípios do Polo Costa do Delta-Parnaíba, Luís Correia, Ilha Grande e Cajueiro da Praia.
- Na elaboração do Projeto de Recuperação e Revitalização do Porto das Barcas – Parnaíba. Projeto concluído, no entanto, o Porto das Barcas necessita de uma nova revitalização e recuperação da infraestrutura.

A Empresa de Água e Esgoto do Estado do Piauí – AGESPISA, elaborou, reformulou e atualizou, com recursos do PRODETUR PI/I, o projeto denominado “Sistema de Esgotamento Sanitário da Cidade de Parnaíba”, que preconiza a implantação de obras de esgotamento sanitário em duas etapas. A primeira

executada visa atender áreas da cidade com densidade superior a 35 habitantes h/a, e a segunda, implantada no ano de 2010, com soluções isoladas adotadas para o destino final dos esgotos domésticos.

Além do projeto de Parnaíba, a AGESPISA redigiu também o Projeto de Esgotamento Sanitário das praias de Luís Correia, como por exemplo, a praia do Coqueiro, Peito de Moça e os municípios de Cajueiro da Praia e Ilha Grande, com tratamento secundário de esgotos.

Segundo documento apresentado pelo Ministério do Meio Ambiente (MMA), em 2000, dentre os entraves ao desenvolvimento do turismo no Piauí, dois deles mereceriam especial atenção: “a dificuldade de acesso rodoviário, devido às más condições das estradas federais, e a ausência de voos regulares para o aeroporto de Parnaíba” (MMA, 2000).

Buscando atender às necessidades de alavancar o turismo no Estado do Piauí, o governo optou por implementar obras rodoviárias para atender o norte e o litoral do Estado, dando ênfase maior para as rodovias que interligam o litoral à capital, buscando integrar novos municípios a essa rota.

A maioria dos trechos rodoviários que foram pavimentados (Rodovia Esperantina/Cachoeira do Urubu; Rodovia Joaquim Pires/ Km 23,5; Rodovia Entroncamento BR-343 (Buriti dos Lopes) km 23,5; Esperantina/Joaquim Pires, Rodovia Camurupim/Barra Grande; PI 301/Cajueiro da Praia), foi visando facilitar o acesso rodoviário entre Teresina e os municípios litorâneos que compõem o Polo Costa do Delta, favorecendo o fluxo da capital entre as regiões potencialmente turísticas.

Essa integração possibilitou a redução na distância ao litoral, partindo do leste do Estado, particularmente da cidade de Picos, importante polo industrial e populacional. Procurou-se também, nessa nova malha rodoviária pavimentada, uma independência quase total da malha rodoviária federal (BR-343), proporcionando ao usuário/turista uma nova opção para atingir o litoral, totalizando investimentos na ordem US\$ 6.644.354,99. (TCU, 2010, p. 21).

Ao longo das rodovias existem dispositivos de drenagem superficial: sarjetas, guias, bueiros e descida do tipo rápida. Aspecto relevante é a existência constante de animais na pista, podendo comprometer a segurança dos veículos e aumentando o índice de acidentes automobilísticos.

Os recursos do PROTETUR/NE II foram ainda aplicados na urbanização da Orla de Atalaia – Luís Correia (Figura 38), iniciada em 2008 e concluída em 2011. Foram construídos bares e restaurantes, mantendo-se a uniformidade na arquitetura dos pontos comerciais na orla.



Figura 38 - Orla de Atalaia – Luís Correia-PI

Fonte: Morais Brito, 2012

O Piauí, estado que ainda caminha para o seu desenvolvimento turístico, busca, com programas como o PRODETUR, dotar de infraestrutura as localidades consideradas pela política estadual de turismo os destinos indutores da atividade, sempre focalizando o desenvolvimento do turismo regional e a possibilidade de alternativa econômica através de implantação da atividade turística nos municípios.

O grande agente na produção do espaço é o Estado, através de suas políticas e concessões territoriais, pois é o mesmo quem dota, ou deveria dotar, o território de grandes equipamentos e infraestrutura, por sua vez sendo um dos principais responsáveis e indutores nos projetos de ocupação do território. (MARUTSCHKA, MOESCH, 2007, p. 43)

A valorização do turismo culminou com a sanção da Lei n.º 11.771, de 17 de setembro de 2008, que dispôs sobre a Política Nacional de Turismo. O organograma abaixo (Figura 39) define as atribuições do governo federal e estadual no planejamento, desenvolvimento e estímulo ao setor turístico.



Figura 39 - Organograma da estrutura do Ministério do Turismo

Fonte: Ministério do Turismo, 2008.

O plano faz uma sucinta avaliação do turismo no contexto internacional, ratificando a sua importância na economia mundial, mostrada por meio de indicadores, sendo que, em sequência, faz uma avaliação do turismo no panorama nacional. Segundo o plano, o turismo no Brasil necessita, de fato, de uma gestão descentralizada, baseando suas estratégias para a geração de emprego e renda, entrada de divisas, aumento do fluxo de turistas estrangeiros, créditos para investimentos, promoção e marketing e qualificação profissional. Além das citadas, um programa chama particular atenção, que é o “Programa de Regionalização do Turismo – Roteiros do Brasil”, o qual foi de fundamental importância para compreensão da estrutura de ações políticas voltadas para o turismo no litoral do Piauí. (BRASIL, 2003, p. 45).

Dessa forma, a estratégia de ordenamento territorial visualizado no diagnóstico do plano, realça que o turismo, no contexto nacional, privilegia majoritariamente o litoral do país e propõe uma desconcentração dessa atividade para o interior onde, por uma coordenação estadual, os municípios possam se agrupar em “polos” de turismo e propor seus roteiros e estratégias de implementação.(BNB, 2010, p. 82).

Outra estratégia, que tem impacto direto na ordenação do território previsto no PNT, é sua preocupação com as infraestruturas de apoio ao turismo no país, que propicie o seu desenvolvimento com qualidade e sustentabilidade, em especial quando se referencia à acessibilidade e ao saneamento ambiental, afirmando que é neste momento que os órgãos de gestão do turismo necessitam de outros setores da administração pública, para que obras de infraestrutura possam ser viabilizadas (COSTA, 2009, p. 86).

A gestão nacional do turismo traça apenas as diretrizes políticas para os planos regionais, não alçando sistematicamente diretrizes de ordenamento territorial do turismo para os planos das regiões e polos (COSTA, 2009, p. 87).

O maior desafio da gestão atual do turismo é articular de fato o setor com as demais atividades, para que o seu planejamento não incorpore um caráter meramente regionalizado e de vetor de diferenciação regional/ local, mas que tenha o objetivo de utilizar, da melhor maneira possível, o leque paisagístico do qual o país é formado, embora se tenha a impressão do contrário quando percebemos o perigo de uma exacerbada responsabilidade local exposta no próprio PNT, indo contra a um projeto de integração nacional (COSTA, 2009, p. 143).

O Ministério do Turismo, no que diz respeito à atividade turística no Brasil, passa a ser tratada de forma diferencial em relação aos temas esporte e lazer, considerados afins até então. Com esta atitude, o governo federal pretendeu dar prioridade ao turismo como política pública, como atividade econômica sustentável e como alternativa relevante na geração de emprego e renda (BRASIL, 2004).

5.2 Os núcleos indutores de turismo no Piauí

Escolhidos para receber uma estratégia prioritária de investimentos técnicos por parte do Ministério do Turismo, os 65 Destinos Indutores foram selecionados a

partir de roteiros que já possuíam uma infraestrutura turística básica, com atrativos qualificados, capazes de atrair e distribuir visitantes às próprias cidades do seu entorno (BRASIL, 2011).

Sob a gestão do Instituto Marca Brasil, o objetivo supremo baseava-se na sensibilização e a disseminação de conceitos e práticas de gestão e planejamento turístico, tendo como meta a construção de Planos de Ações focados no aumento da competitividade desses 65 destinos eleitos pelo Ministério do Turismo. Para isso, o Instituto Marca Brasil – IMB, coordenou a aplicação do projeto, direcionando para a capacitação dos atores locais de cada localidade, fortalecendo a governança e promovendo a integração entre as regiões envolvidas (BRASIL, 2011).

Para mapear a realidade de cada lugar, o MTur, em parceria com a Fundação Getúlio Vargas – FGV e o Sebrae, realizou três pesquisas nos municípios em 2008, 2009 e 2010, denominadas Índice de Competitividade. Em primeiro lugar, esse mapeamento foi executado a fim de servir como parâmetro de medida para o nível de desenvolvimento de cada um dos destinos envolvidos. A avaliação foi feita com base em 13 dimensões: Infraestrutura Geral; Acesso; Serviços e Equipamentos Turísticos; Atrativos Turísticos; Marketing e Promoção do Destino; Políticas Públicas; Cooperação Regional; Monitoramento; Economia Local; Capacidade Empresarial; Aspectos Sociais; Aspectos Ambientais; e Aspectos Culturais. A cada ano, foi verificada a evolução de todas essas dimensões nos 65 destinos.

Através do relatório do Instituto Marca Brasil – IMB, em 2010, na Região Nordeste, as dimensões se destacaram na seguinte ordem: Capacidade Empresarial (22%); Cooperação Regional (18%); Aspectos Ambientais (18%); Marketing e Promoção do Destino (13%); Serviços e Equipamentos Turísticos (9%); e Políticas Públicas, Acesso, Aspectos Culturais, Economia Local e Monitoramento (4%).

O Piauí foi contemplado com três núcleos indutores (Figura 40): Teresina, a capital do Estado, Parnaíba, situada na zona litorânea, e São Raimundo Nonato, localizado no centro da caatinga na região oeste do Piauí.

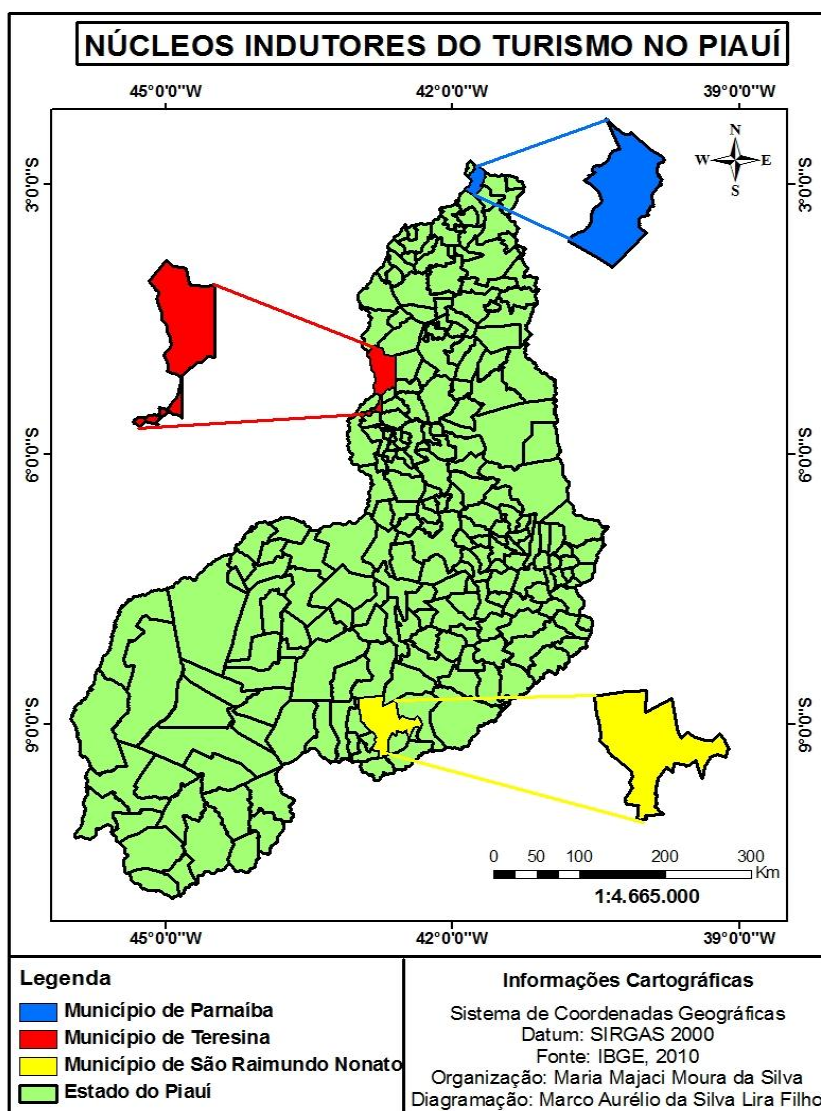


Figura 40 - núcleos indutores do turismo no Piauí

Fonte: IBGE (2010)

A capital do Estado, Teresina, tem sua atividade turística concentrada em torno de recursos naturais e atrativos histórico-culturais, além de estar se desenvolvendo como centro de referência para realização de eventos de negócios. Entre os atrativos estão o Museu Histórico do Piauí, agora conhecido como Museu Odilon Nunes; Centro de Artesanato Mestre Dezinho, Igreja Nossa Senhora do Amparo, considerada como o templo mais antigo, sendo datada de 1852. Outro templo que chama a atenção pela beleza é a Igreja de São Benedito.

Os outros atrativos são a Feira do Troca-Troca (Figura 41), que já serviu de inspiração para a música “Teresina”, do extinto grupo Candeia e que virou uma

espécie de hino em homenagem à cidade; o Mercado Central, que antes era chamado de Mercado Velho, o “Shopping Cidadão” com lojas populares, e o encontro dos rios Poti e Parnaíba, no bairro Poti Velho.



Figura 41 - Troca-Troca – Comércio popular no Centro de Teresina

A culinária teresinense também conta com pontos típicos da região, como o arroz maria-isabel, a paçoca de carne de sol, o doce de limão, o capote, a galinha ao molho pardo, os mais conhecidos e festejados, e a principal bebida é a cajuína.

O principal destaque do artesanato da região é a arte santeira, à base de cerâmica, ferro contorcido e, principalmente, de madeira. “A arte santeira no Piauí remonta ao tempo de ocupação do seu território, período em que os jesuítas começaram o processo de catequese das populações indígenas.” (MAVIGNIER, 2005, p. 103).

O historiador e pesquisador Adrião Neto corrobora com as explicações de Mavignier e complementa:

O uso de imagens nos rituais católicos tradicionais acabou se misturando à devoção popular de culto às imagens, em procissões, pagamento de promessas, novenas e altares domésticos. No caso dos pagamentos de promessas, é comum o uso de ex-votos. Na tradição religiosa do Piauí, já no século XVIII, os oratórios se faziam presentes nas moradias coloniais (ADRIÃO NETO, 2003, p. 97).

Neste contexto, como atividade econômica, o turismo sofre inovações constantes em face da competitividade e das exigências do fluxo turístico. Com isso, as empresas estão a caminho da especialização, para oferecer produtos segmentados destinados a uma clientela específica. Os turistas tendem cada vez mais a se dividirem por diferentes mercados, o que favorece o rápido crescimento do turismo de interesse especial.

Teresina possui uma completa rede de prestação de serviços de saúde, constituída por diversos hospitais, clínicas, policlínicas, unidades mistas, centros e postos de saúde, pertencentes ao Estado, ao Município e à iniciativa privada, o que torna a capital um importante centro de atendimento médico nas mais diversas especializações.

Por essas características, aliadas à sua localização geográfica, para Teresina se deslocam pessoas vindas de diversos Estados do Norte e Nordeste em busca de serviços de saúde, chegando a representar 48% do atendimento médico dos hospitais públicos da capital.

Entretanto, de acordo com o entendimento da totalidade de agências de viagens e turismo, atualmente, o mercado de turismo de Teresina é tipicamente emissor e voltado para negócios e eventos. No entanto, alguns segmentos desse mercado se mostram monopolizados como, por exemplo, o transporte aéreo, dominado por algumas poucas companhias.

O mercado da construção civil abre caminho para investimentos ligados ao ramo hoteleiro. E não apenas grandes projetos. Ele estimula o surgimento de negócios satélites em torno dos grandes empreendimentos. Este mercado é fundamental no setor de turismo, que acaba beneficiando outros setores, como por exemplo: o educacional, de saúde e de transporte.

Neste contexto, por mais importante que o turismo seja do ponto de vista econômico, e sem dúvida o é, a sua maior importância é sociocultural. Este é um momento valioso para quem estiver decidido a buscar boas chances de trabalho no setor do turismo e também para os que souberem se colocar estrategicamente para se beneficiar do seu crescimento na capital do Piauí.

O segundo núcleo indutor de tamanha importância no cenário turístico é o município de São Raimundo Nonato, considerado a porta de entrada para o Parque da Serra da Capivara, que reúne a maior concentração de sítios arqueológicos do

país. Só pra começar, são mais de 40 mil pinturas, algumas com mais de 9 mil anos, além do mais antigo vestígio da presença do homem nas Américas, com 50 mil anos.

O Parque Nacional da Serra da Capivara, localizado nos municípios de São Raimundo Nonato, Coronel José Dias, João Costa e Canto do Buriti, é o principal atrativo da região. É considerado Patrimônio Cultural da Humanidade pela UNESCO, desde 1991. Foi criado em 5 de junho de 1979, pelo Decreto nº 83.548, visando proteger a maior concentração de sítios arqueológicos das Américas, e uma área significativa da caatinga, perfazendo 129.140 hectares em um perímetro de 214 km (ADRIÃO NETO, 2003, p. 98)

Há na área uma série de circuitos turísticos compostos por trilhas com diferentes graus de dificuldade, a exemplo da Trilha do Humbu, com escada metálica de 73 metros e caminhada difícil de 15 km. As trilhas dão acesso a sítios arqueológicos e possibilitam o contato com os monumentos, a paisagem, as formações vegetais e a fauna variada.

Esta riqueza arqueológica atrai pesquisadores e turistas do Brasil e do exterior, para vislumbrar paisagens naturais através das formações rochosas, cânions, grutas, inscrições rupestres, serras e vales. A principal delas é o "Baixão da Pedra Furada", Figura 42 com grande estrutura receptiva, passarelas panorâmicas, iluminação noturna e centro de apoio ao visitante.



Figura 42 - Baixão da Pedra Furada em São Raimundo Nonato-PI

Fonte: Majaci Moura Silva (2011)

Atualmente os sítios preparados para a visita atingem o número de 128, dos quais, 16 oferecem os serviços de acesso para as pessoas com dificuldade de locomoção.(CAVALCANTE, 2005)

Citam-se outros sítios para a visita: a Toca do Sítio do Meio, a Toca do Carlindo, a Toca do Cajueiro, a Toca da Fumaça I, a Toca da Fumaça II, a Toca do Arame do Sansão e a Toca do Fundo do Baixão da Pedra Furada. Este último conta com figuras expressivas de homens em ação e de animais como a onça. Há um painel com domínio de perspectiva de um conjunto de emas e também há escavações onde foram encontrados vestígios pré-históricos e históricos, como uma faca metálica, perto da qual existiam duas fogueiras (CAVALCANTE, 2005).

Outro atrativo cultural de destaque é o Museu do Homem Americano, localizado em São Raimundo Nonato. O museu, inaugurado em 1994, está dividido em diversos espaços, com painéis e peças coletadas na região que representam a evolução do período pré-histórico. Podem ser observados painéis que retratam a flora, a fauna, gravuras e pinturas rupestres, além de exposições de peças representando vestígios da cultura primitiva como utensílios domésticos, adornos e urnas funerárias.

O museu é parte integrante do Centro Cultural Sérgio Mota e seu acervo é constituído com base nas descobertas feitas pelas investigações interdisciplinares na região, buscando recuperar as condições e os modos de vida em épocas pré-históricas.

O maior atrativo do Parque é a densidade e diversidade de sítios arqueológicos portadores de pinturas e gravuras rupestres pré-históricas. É um verdadeiro Parque Arqueológico com um patrimônio cultural de tal riqueza que determinou sua inclusão na Lista do Patrimônio Mundial pela UNESCO.

Durante milênios, as paredes dos sítios foram pintadas e gravadas por grupos humanos com diferentes características culturais que se refletem nas escolhas gráficas que aparecem nos sítios. O visitante pode hoje observar um produto gráfico final que foi realizado gradativamente e que, pela sua narratividade, evoca fatos da vida cotidiana e cerimonial da vida em épocas pré-históricas.

A esse interesse antropológico se somam uma rara beleza e qualidade artística das obras que, apesar de traços similares às pinturas pré-históricas das cavernas da França e da Espanha, abrigos sob rocha da Austrália, apresenta um perfil típico, único na região do Nordeste do Brasil (CAVALCANTE, 2005).

Dentre os atrativos culturais, destacam-se, sobretudo, os sítios arqueológicos encontrados na região, por sua quantidade e representatividade. No PARNA da Serra da Capivara, o número exato de sítios, segundo a Fundação CEPRO, variam em torno de 900 sítios arqueológicos cadastrados no Parque e no entorno.

As pinturas rupestres do PARNA da Serra da Capivara despertaram o interesse de pesquisadores, principalmente de Niède Guidon, em 1963, porém, somente em 1970, quando a arqueóloga veio da França para o Brasil em uma missão arqueológica, passou pelo Piauí com o objetivo de conhecê-las. “A partir deste conhecimento decidiu batalhar para criar uma missão arqueológica com o objetivo único de estudar essa região” (CAVALCANTE, 2005).

A pesquisadora conta sua história em entrevista ao Jornal o Globo (2009) e fala sobre a criação do parque:

"As primeiras missões que participei documentaram as pinturas rupestres e buscaram dados sobre a região. Essa pesquisa bibliográfica demonstrou que ninguém havia ainda estudado e que nada se sabia sobre a mesma, nem sobre as bases físicas, nem sobre fauna e flora. Em 1978, formamos uma equipe interdisciplinar para tornar possível estudar a evolução do clima e da paisagem. Também foram estudados os vestígios dos povos que realizaram as pinturas e, nesta época, foi solicitada a criação do Parque para a proteção deste patrimônio, que não era valorizado pela população local "

O Parque está aberto desde 1995 e conta com excelente infraestrutura e serviços para visitação, como centro de visitantes, informações, visitas guiadas em português, inglês e espanhol, sinalização e instalações sanitárias adaptadas, serviços de limpeza e segurança, lanchonete, albergue e área para *camping*, localizada no povoado Sítio do Mocó, próximo à entrada principal.

Na área mais alta do município de São Raimundo Nonato, encontra-se o Alto do Cruzeiro. O atrativo consiste em uma cruz com estrutura metálica e iluminação, construída em 1999, com boa vista panorâmica. O acesso pode ser realizado por via rodoviária ou a pé, por meio de uma escadaria com aproximadamente 120 degraus.

Merece destaque ainda na região a gastronomia e o artesanato típicos. Os principais pratos típicos da região são baião-de-dois, bode assado, guisado de bode, maria-isabel, buchada, galinha caipira, beiju, umbuzada, pintado e panelada.

Dentre os objetos artesanais produzidos no município, citam-se bordados à máquina e manuais, bonecas e caixas de presente confeccionadas com palha de milho, peças diversas feitas com palha de carnaúba, madeira e fibra do caroá, além de “biojoias” produzidas com sementes da vegetação local e o destaque para os potes de barro e esculturas de animais feitos com argila que retratam o tema do Parque Nacional da Serra da Capivara, a exemplo da Cerâmica Serra da Capivara, no povoado de Barreirinho, em Coronel José Dias.

Em relação ao aeroporto, ressalta-se que a região deverá contar com um aeroporto internacional, localizado em São Raimundo Nonato, com uma área de 12.000 m², aproximadamente a 8 km do centro. As obras da pista de pouso e decolagem e do pátio de estacionamento, com capacidade para três aeronaves, já estão concluídas. Atualmente estão em andamento a construção do terminal de passageiros e a extensão da pista de pouso. Quando pronto, o aeroporto contará com uma pista de 1.650 metros de comprimento, capaz de receber aeronaves do porte até de um Boeing 737/300. A data da sua conclusão é incerta, pois a obra foi iniciada há 10 anos atrás, em 2013, as obras encontram-se paradas.

O governo federal está presente na região por meio de diversas instituições. O ICMBio é responsável pela gestão das Unidades de Conservação da região, os PARNAs da Serra da Capivara e da Serra das Confusões. No caso do PARNA da Serra da Capivara, a gestão é feita em parceria com a FUMDHAM.

Por outro lado, a região apresenta um quadro com diversas instituições governamentais, não governamentais e acadêmicas, que contribuem para o desenvolvimento do turismo. A principal entidade com atividades na região é a Fundação do Homem Americano – FUMDHAM, que desenvolve projetos de cooperação técnico-científica nas seguintes áreas: pesquisa arqueológica, botânica e geomorfológica; preparação de sítios arqueológicos para visitação; preparação de trilhas; recuperação de áreas degradadas; sistemas de contenção de água de chuva; formação de pessoal; estabelecimento de parcerias com outras instituições nacionais e estrangeiras. Tem ainda um importante papel na gestão das unidades de conservação da região, em particular, o Parque Nacional da Serra da Capivara.

O Parque Nacional da Serra das Confusões é outro atrativo de destaque na região. Foi criado pelo Decreto de nº 98.346 de 2 de outubro de 1998, e se espalha pelos municípios de Caracol, Guaribas, Santa Luz e Cristino Castro. Possui área aproximada de 502.411 hectares, sendo um dos maiores Parques Nacionais da região nordeste do Brasil. O acesso principal se dá a partir do município de Caracol, e o nome Serra das Confusões deve-se à mudança de configuração da serra de acordo com a iluminação do dia.

O objetivo da criação do Parque foi preservar o maior maciço de caatinga ainda existente em condições primitivas, visto ser este o bioma com menor percentual de área protegida no país. Somando-se a esta intenção, a criação do parque justifica-se também por abrigar áreas de tensão ecológica, ou seja, zonas de contato entre manchas expressivas de vegetação de cerrado, de floresta estacional semidecídua, e de caatinga, formando ecótonos e encraves, que abrigam uma rica fauna composta por espécies endêmicas, além de espécies raras e espécies ameaçadas de extinção, totalmente dependente dos recursos naturais da região.

O estilo final, Serra Branca, se caracteriza pelos componentes ornamentais, as vestimentas e os cocares, resultando em uma decoração gráfica muito particular que persiste e contrasta com as características do estilo inicial. São adotadas formas de tipo retangular, muito decoradas. Os grupos do estilo Serra Branca escolhem o caráter ornamental como seu traço de identificação étnica. Entre esses dois estilos pode ser observado um processo evolutivo, gradativo e lento, que forma o complexo Serra Talhada.

E o terceiro polo indutor do turismo no Piauí é o município de Parnaíba. Como já foi percorrido ao longo desta tese, é o município com maior índice populacional, possui setor de comércio e serviços desenvolvidos, favorece a concentração de mais de 20 municípios no entorno, que dependem deste grande centro indutor turístico, totalizando uma população de cerca de 600 mil habitantes.

É o portal de entrada do Delta do Rio Parnaíba. Grande parte do município é uma planície aluvial formada pelo Delta do Rio Parnaíba, que abriga exóticas lagoas, dunas, muitas ilhas e ilhotas e uma exuberante natureza.

A cidade é arborizada, de clima quente, com a brisa que sopra o ano inteiro, possui casarões coloniais com arquitetura portuguesa e inglesa conservados, igrejas históricas de Santo Antônio e de Nossa Senhora das Graças, monumentos e

diversas atrações turísticas, como o Cajueiro plantado no quintal do poeta Humberto de Campos, o pôr do sol na praia de Pedra do Sal, o Terminal Turístico Porto das Barcas (Figura 43), a Lagoa do Portinho e o Delta do Rio Parnaíba.



Figura 43 - Terminal turístico Porto das Barcas

Fonte: Aureliano Miller (2008)

Vale destacar a relevância dos três núcleos indutores para o turismo, com ênfase no desenvolvimento do estado, no entanto, o Piauí apresenta outros municípios com enorme potencial turístico.

A política de turismo estadual, didaticamente, separou o Piauí em sete regiões turísticas (Figura 44), chamando-as de polos, são eles: Polo Costa do Delta, Polo Aventura e Mistério, Polo das Águas, Polo Teresina, Polo Histórico Cultural, Polo das Origens e Polo das Nascentes. Esses polos foram nomeados e divididos de acordo com o atrativo principal existente em cada um.

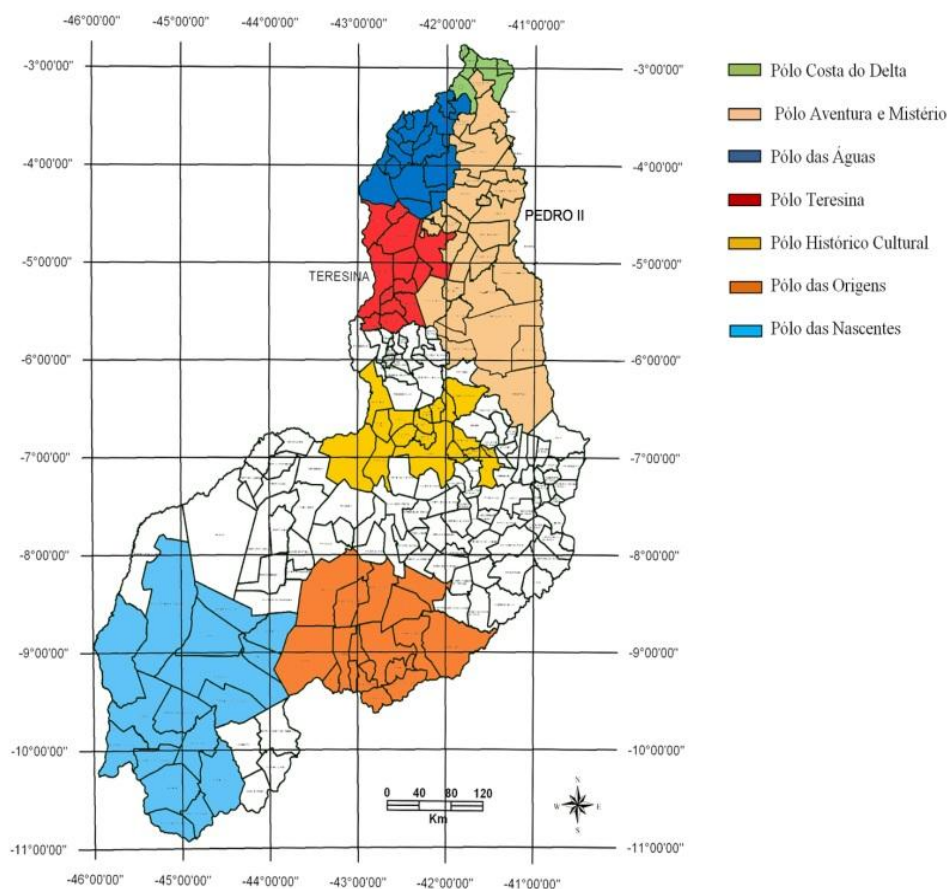


Figura 44 - Polos turísticos do Piauí

Fonte: SEMAR, 2011.

No Polo Aventura e Mistério encontra-se o município de Pedro II, está localizado a 220 km da capital Teresina, no norte do estado. A cidade está localizada na Serra dos Matões, a uma altitude de 743 metros. Sua população, estimada em 2010, era de 40.158 habitantes. Possui uma área de 1.957,2 km². Sua temperatura varia entre 25° e 30° ao dia e 20° a 16° à noite. Localizado a 41°27'28" de longitude oeste. (IBGE, 2010)

A cidade tem como principal produto de sua economia a extração de pedras semipreciosas, com destaque para as opalas, que são as mais belas e puras encontradas em todo o solo brasileiro. Também se destaca um rico artesanato à base de fio de algodão, que dá origem a belas tapeçarias e redes.

Entre as belezas naturais, estão o Morro do Gritador (figura 40), *canion* com cerca de 280 metros a uma altitude de 730 metros acima do nível do mar; capaz de produzir ecos, considerado local ideal para prática de rapel e voos de asa delta; a

Cachoeira do Salto Liso, com suas águas frias e cristalinas com véu de água de cerca de 30m; o Olho d'água Buritizinho, entre outros. Os sítios arqueológicos (da Lapa) retratam a vida do homem pré-histórico nestas terras.



Figura 45 - O morro do Gritador em Pedro II

Fonte: Majaci Moura da Silva (2011).

O destaque do Polo das Águas é o Parque Ecológico da Cachoeira do Urubu, situado a 18 km do município de Esperantina. Este município apresenta uma população residente de 37.787 habitantes, numa área territorial de 911.215 m², possui clima tropical, um dos mais quentes do Brasil e sub-úmido, com temperatura durante o dia variando de 35 a 38 graus, e distando da capital 160 km.

O Parque Cachoeira do Urubu fica a 180 km ao norte de Teresina, foi criado em 1988, apresenta um belíssimo espetáculo ofertado pela natureza através de suas deslumbrantes quedas d'água.

A formação rochosa exuberante é outro espetáculo. As quedas d'água e corredeiras do Rio Longá são o divisor entre os municípios de Esperantina e Batalha. O período de janeiro a julho é o melhor para a visita, devido ao grande volume de água. Nos outros meses, o volume de água diminui bastante. Na região da cachoeira, o espetáculo se torna magnífico quando os peixes, aos

saltos, tentam ultrapassar as barreiras naturais dos blocos de pedras, nadando contra a forte correnteza. No local existem placas indicando as áreas propícias ao banho e áreas perigosas, onde o turismo não deve utilizar para banhos. O Parque está dotado de uma razoável infraestrutura, com bares, restaurantes com comidas típicas, uma pousada com 8 apartamentos e uma passarela necessitando de conserto.

E, finalmente, o Polo Histórico Cultural, no município de Santa Cruz dos Milagres, localizado na região leste do estado. Está situado a 168 km de distância da capital, Teresina, possui uma área de 985km², apresenta clima semiúmido, com temperaturas variando de 29 a 38 graus durante o dia e uma população de 3.798 habitantes (IBGE, 2010).

Quanto aos indicadores socioeconômicos como o IDH baixo, de 0,588 (PNUD, 2010), PIB de R\$ 12.546,510 mil e PIB per capita de R\$ 3.638,78 (IBGE, 2010). É um município pobre que acredita no turismo religioso como forma de melhorar seus índices e a qualidade de vida dos seus moradores. Desenvolve o turismo religioso em devoção à imagem de Santa Cruz dos Milagres. A quantidade de romeiros é maior que a população residente, contribuindo assim para o fortalecimento do modelo de desenvolvimento turístico desejado para a localidade.

5.3 PROPOSTAS PARA O TURISMO NO LITORAL DO PIAUÍ

Como resultados da análise SWOT, ao responder os quatro itens: os pontos fortes, fracos, potencialidades e as ameaças. As informações foram agrupadas nos seguintes tópicos:

Os pontos fortes analisados e concentrados nesta sequência:

- o litoral preservado e com lindas paisagens;
- praias com boa infraestrutura para o turismo;
- fluxo de turismo de sol e praia consolidado, com grande visitação na alta temporada;
- o potencial turístico do Delta do Parnaíba;
- o potencial turístico da observação de fauna;
- a oferta de atrativos culturais complementares;

- rede viária implantada e em bom estado;
- cobertura do fornecimento de energia e água;
- bons indicadores de saúde e serviços adequados;
- oferta de equipamentos e serviços turísticos em Parnaíba e Luís Correia.

Os pontos fortes apontados na pesquisa confirmam a qualidade do litoral do Piauí, o ótimo estado de conservação, praias de águas limpas e lindas paisagens.

Quanto à infraestrutura para o turismo, é boa e suficiente para a baixa estação, principalmente referente ao abastecimento de água e energia. Durante a alta estação, nos períodos de férias escolares ou de festas marcadas no calendário nacional, há uma sobrecarga no uso de energia, água, bem como nos bares, restaurantes e hotéis, diminuindo a qualidade no atendimento aos turistas.

A oferta turística baseia-se na visita ao Delta do Parnaíba, na observação da flora e da fauna e na oferta de atrativos históricos, culturais e religiosos, caracterizados nas visitas às igrejas, nos palacetes, nas festas juninas, de carnaval, da padroeira, nas feiras de eventos, nos festivais musicais e nas competições de esportes náuticos radicais.

A rede viária de Teresina aos municípios do litoral do Piauí apresenta-se em ótimo estado de conservação, bem como as que ligam São Luís e Fortaleza ao litoral. Entre os quatro municípios do litoral somente Parnaíba e Luís Correia apresentam uma boa oferta de equipamentos turísticos ligados aos setores de saúde, educação, transportes e segurança; e serviços turísticos como bares, restaurantes, hotéis e pousadas.

Os pontos fracos:

- ocupação desordenada com degradação ambiental, sobretudo na faixa litorânea e nas lagoas do Bebedouro e do Portinho;
- aeroporto subutilizado e sem voos regulares;
- a não conclusão do porto marítimo de Luís Correia;
- insuficiência de serviços de coleta e tratamento de esgoto e na disposição e na destinação final dos resíduos sólidos;
- falta de estrutura das instituições públicas do setor turístico;
- divulgação tímida dos destinos turísticos;

- descontinuidade de políticas públicas municipal, estadual e federal;
- falta de espírito de equipe no empresariado (forte individualismo);
- mão de obra pouco especializada com desconhecimento de outras línguas (inglês e espanhol).

Os principais pontos fracos direcionam para a ocupação desordenada nas áreas de praias com construção de mansões e hotéis loteando, sobretudo, a faixa litorânea (hotel de SESC, loteamento Barramares, Aimberê Eco Resort Hotel) privatizando o litoral. Nas lagoas do Bebedouro, do Sobradinho e do Portinho, constata-se a enorme especulação imobiliária e construção de casas em áreas irregulares.

A existência de um aeroporto equipado com instalações modernas, pronto para funcionar é considerado relevante para o turismo no litoral. O questionamento perpassa pelo não funcionamento do aeroporto para voos regulares. Como o Estado do Piauí não possui porto marítimo, o de Luís Correia iria alavancar o desenvolvimento econômico e social.

Somente o município de Parnaíba é contemplado com 38% dos serviços de coleta, tratamento de esgoto e dos resíduos sólidos. Quanto à destinação final dos resíduos sólidos, os quatro municípios do litoral não apresentam aterro sanitário. Embora os quatro municípios já possuam o Plano Municipal de Gerenciamento dos Resíduos Sólidos, no entanto, não foram efetivados na prática.

As Secretarias de Turismo dos quatro municípios não possuem estrutura para atender a demanda, muito menos um percentual da receita das prefeituras destinadas às atividades desenvolvidas no calendário turístico dos municípios, o que dificulta a divulgação dos destinos turísticos, aliados à descontinuidade de políticas públicas em nível municipal, estadual e federal.

Os médios e grandes empresários da rede hoteleira, dos bares e restaurantes não dialogam com os pequenos empresários sobre o atendimento, preços e qualidade dos produtos.

A justificativa dos médios e grandes empresários não empregarem a mão de obra local é exatamente a baixa qualificação e pouco especializada. A inserção das universidades e do Instituto Federal de Educação tem contribuído para mudar

este quadro, oferecendo cursos em diversas áreas do turismo, inclusive no aprimoramento da língua portuguesa e estrangeiras (inglês e espanhol).

Potencialidades que o litoral apresenta:

- potencial dos atrativos da região para o ecoturismo;
- existência de unidades de conservação regularizadas;
- instrumentos de planejamento e controle ambiental em elaboração;
- grau de mobilização de instituições públicas e privadas;
- existência de programas de incentivo ao investimento privado;
- potencialidades econômicas, além do turismo, voltadas para a pesca, fruticultura, comércio, educação superior pública e privada, e criação de gado leiteiro;
- proximidade com importantes destinos turísticos: Jericoacoara (CE), Lençóis Maranhenses (MA), Parque Nacional de Sete Cidades (PI) e Parque Nacional de Ubajara (CE);
- a região conta com um dos melhores aeroportos do interior do nordeste;
- malha ferroviária propensa à recuperação e utilizada para o turismo;
- existência de boa malha rodoviária ligando os municípios do litoral à cidade de Teresina, São Luís e Fortaleza.

Ao se analisar as potencialidades do litoral, depara-se com o turismo de sol e praia e os atrativos naturais propício para o ecoturismo, bem como as unidades de conservação regularizadas com plano de manejo em elaboração e a regularização fundiária sendo providenciada pelos órgãos competentes.

Além do turismo, o litoral do Piauí desenvolve atividades ligadas à pesca, à fruticultura, ao comércio, à educação superior pública e privada e à criação de gado leiteiro.

A proximidade com importantes destinos turísticos: Jericoacoara (CE), Lençóis Maranhenses (MA), Parque Nacional de Sete Cidades (PI) e Parque Nacional de Ubajara (CE) é uma potencialidade na perspectiva de construção de roteiros turísticos.

A malha ferroviária recuperada é utilizada especialmente na condução de turista de Teresina ao litoral, com paradas em Campo Maior, Piripiri, Piracuruca e Parnaíba.

E, finalmente, **as ameaças** citadas pelos participantes da técnica:

- competição de destinos próximos com Fortaleza e São Luís;
- fragilidade de ambientes como mangue e restinga;
- oferta de equipamentos e serviços turísticos insuficientes para aumento do fluxo de turistas;
- altas taxas de desemprego e sub-emprego;
- altos índices de analfabetismo e pobreza;
- aumento da criminalidade, marginalidade, consumo de drogas;
- políticas públicas de turismo inexistentes ou não perceptíveis à população;
- baixa qualidade da energia elétrica disponibilizada;
- prestação dos serviços insuficientes (atendimento, preços, cartões de crédito);
- baixo aproveitamento de captação de energias renováveis.

A análise das principais ameaças consiste em um mergulho minucioso nos pontos de estrangulamento que impedem o litoral do Piauí de avançar: comparar a situação do litoral do Piauí, tendo como ponto de partida a proximidade do litoral de Fortaleza e de São Luís no roteiro da Rota das Emoções.

Na alta estação, tanto os moradores quanto os turistas são privados dos equipamentos e serviços básicos como água, energia e telefonia.

As altas taxas de desemprego e subemprego, bem como os altos índices de analfabetismo e pobreza, geram aumento da criminalidade, marginalidade e o consumo de drogas, principalmente, entre os jovens.

Os programas e projetos não alcançam a população local, pois as políticas públicas de turismo beneficiam os grandes empresários oriundos de outros estados.

Mesmo com implantação da Estação de Energia Eólica na praia da Pedra do Sal, é de baixa qualidade a energia elétrica disponibilizada, não existindo outra forma de captação de energias renováveis.

Há baixa qualidade na prestação dos serviços referentes à atendimento, à qualidade dos produtos, ao aumento dos preços e à aceitação de cartões de crédito (Em Luís Correia, somente um bar aceita cartão).

5.3.1 As estratégias de Ação

As estratégias visam fortalecer os pontos selecionados e observar o ordenamento territorial proposto, de maneira a adequar-se ao tipo de ocupação atual e futura para cada área, tendo em vista as restrições à sua ocupação, o perfil turístico desejado e qualificar a destinação como um todo.

Com base nos dados coletados acima, são apresentadas as principais estratégias para explorar adequadamente os pontos fortes, solucionar os pontos fracos, explorar as oportunidades e mitigar as ameaças, considerando os seus aspectos de desenvolvimento total do litoral do Piauí:

- prover a região de malha rodoviária em níveis compatíveis com as necessidades da região;
- conclusão do porto marítimo de Luís Correia;
- dispor de áreas físicas para implantação de grandes e médios empreendimentos a preços competitivos com outras regiões turísticas no Nordeste, sem prejuízos ao meio ambiente e que gerem sustentabilidade, como: espaços para feiras e shows, hotéis e shoppings;
- instalação de novas instituições de ensino superior com cursos nas áreas ambientais, moda, jornalismo, arquitetura, música, artes plásticas, teatro, turismo e hospitalidade como forma de motivar a vinda de estudantes de diversas regiões do Brasil, notadamente dos estados nordestinos. Priorizar a criação e instalação de cursos de pós-graduação – mestrado e doutorado em áreas específicas como meio ambiente, gestão e planejamento público, arquitetura, urbanismo, cultura e turismo; e, finalmente, ampliar a oportunidade de cursos profissionalizantes voltados para capacitar mão de obra em vista das necessidades do setor turístico;
- organizar e fortalecer as estruturas de representatividade do setor (hotéis, restaurantes e similares, transportes, agentes de viagens, entretenimento, guias);
- promover e divulgar os municípios que compõem a APA a exemplo do que já ocorre com dois outros destinos turísticos importantes da região nordeste – Jericoacoara e Lençóis Maranhenses;

- Propor a elaboração e execução de planos e projetos voltados para melhoria das organizações públicas municipais; promoção e divulgação da atividade turística; qualificação de mão de obra para a atividade turística; e implantar planos municipais de turismo;
- instalar centros referenciais de atendimento ao turista. Engajar efetivamente os municípios nas instâncias de governança regional;
- incentivar as atividades da Cadeia Produtiva do Turismo no aproveitamento de vasto potencial nos setores agrícola (frutas cítricas, mel de abelha, cajuína, castanha de caju), artesanato (cerâmica, fibras e trançados, couro, pedras, tecelagem) e culturais em geral (grupo folclóricos, música regional, teatro, dança, artes plásticas, literatura);
- ampliar satisfatoriamente a entrada de turistas na região, notadamente no segmento ecológico-cultural, apoiando a Rota das Emoções;
- ampliar e melhorar a infraestrutura básica receptiva para servir de ponto de atratividade e de competitividade frente a outros destinos nordestinos, transformação dos índices econômicos e sociais desfavoráveis, oportunizando reverter as desigualdades sociais, as altas taxas de mortalidade infantil, de analfabetismo, de desemprego e sub-emprego, de falta de moradia e do aumento da expectativa de vida a padrões comparáveis a próximos da média nacional;
- ampliar a oferta de bens culturais em apoio ao turismo (museus, casas de cultura, galerias de arte, bibliotecas);
- Ampliação da oferta de prestação de serviços de voos comerciais regulares com destino ao Aeroporto Internacional de Parnaíba com procedência regional, nacional e internacional.

5.3.2 Análise de conteúdo

Foram estabelecidas cinco categorias de análises dos dados coletados no litoral do Piauí, com o intuito de contemplar os objetivos propostos nesta tese:

Categoria 1 – Concepção de Turismo: descrever a opinião de cada gestor sobre o conceito de turismo.

Categoria 2 – Produto Turístico: investigar fatores que interferem na qualidade e quantidade do produto turístico no Polo Costa Norte.

Categoria 3 – Aspectos Culturais e Ambientais: conhecer a interferência e a contribuição do turismo, bem como seus impactos positivos e negativos.

Categoria 4 – Dificuldades: compreender os problemas relacionados com o desenvolvimento da atividade turística no litoral do Piauí.

Categoria 5 – Políticas Públicas: as falas apreendidas nesta categoria remetem a questões relacionadas com a aplicação e o alcance das políticas no litoral.

Deve-se ainda lembrar que, embora o consenso ou o acordo intersubjetivo sobre o que significa uma mensagem simplifique a análise de conteúdo, essa coincidência dos significados não é indispensável.

É importante salientar que sempre será possível investigar os textos dentro de múltiplas perspectivas, conforme expressa Krippendorff (2006, p. 30):

Em qualquer mensagem escrita, simultaneamente, podem ser computadas letras, palavras e orações; podem categorizar-se as frases, descrever a estrutura lógica das expressões, verificar as associações, denotações, conotações e também podem formular-se interpretações psiquiátricas, sociológicas ou políticas (KRIPPENDORF, 2006, p. 30).

De certo modo, a análise de conteúdo é uma interpretação pessoal por parte do pesquisador com relação à percepção que tem dos dados. Não é possível uma leitura neutra. Toda leitura se constitui numa interpretação.

Categoria 1 – Concepção de Turismo:

Vale discorrer o pensamento dos gestores de forma a clarificar o conceito de turismo no ponto de vista de cada entrevistado:

Turismo para mim é uma atividade econômica em primeiro lugar, que gera emprego e renda, melhora a condição de vida de uma população, muda a cara de uma cidade (Gestor A).

Bom, sou novo no cargo, assumi recentemente a secretaria, mas com minha experiência na vida política, acredito que falar em turismo é falar em lazer, ócio, em diversão, em alegria e, por outro lado, turismo é investimento, é trabalho, é dinheiro que entra na cidade, é a indústria que não polui (Gestor B).

Como eu vejo o turismo? Vejo com preocupação, as secretarias de turismo não têm recursos, o povo daqui exige promoção de festas, atividades recreativas, resgate da cultura local, festival... Eu não sei o que responder. Na verdade, o turismo é uma atividade excludente, é para poucos (Gestor C).

Estou trabalhando na questão ambiental desde o dia que cheguei aqui, e o turismo está incorporado nas minhas atividades diárias, este modelo atual de turismo praticado aqui vejo com certa preocupação. Turismo aqui é sinônimo de lucro, ninguém se preocupa com os impactos ambientais (Gestor D).

Com base nas falas dos gestores, nesta categoria, é possível eleger algumas subcategorias, como: geração de emprego, rentabilidade, investimentos, exclusão, lazer, ócio, não inserção da população local e até o descaso com o turismo por parte de algumas prefeituras.

Os relatos dos gestores A e B convergem, pois se baseiam na ideia de que o turismo traz desenvolvimento econômico, através da geração de emprego, renda, e não ressalva o lado negativo que se agrega ao turismo. Vale salientar a abordagem do gestor B, quando se refere ao ócio, à alegria e ao lazer. Ouriques (2005, p. 33) apresenta a diferença entre ócio, lazer e tempo de trabalho:

Lazer não é ociosidade, não suprime o trabalho, o pressupõe. A distinção entre tempo livre e ócio e a associação entre tempo livre e tempo de trabalho. O ócio, é entendido enquanto não fazer coisa alguma, é desconsiderado, posto que o lazer pressupõe algum tipo de atividade (OURIQUES, 2005, p. 33).

Enquanto os gestores C e D mostram-se preocupados com o rumo que a atividade turística está tomando no Piauí, merece destaque a fala do gestor C, quando reclama da não valorização da secretaria de turismo, pois, no geral, o prefeito, ao contemplar um correligionário para não fazer nada, recebe como troca de favores a secretaria de turismo, sem voz, sem dinheiro e sem atuação.

Na fala dos quatro entrevistados ficou evidente o direcionamento do conceito de turismo com a questão econômica financeira. Na visão dos gestores, políticos, empresários, o turismo está associado a uma atividade seletiva e excludente. Moesch e Gastal (2007, p. 96) advertem:

A cegueira situacional de encarar o turismo apenas pelo lado econômico ou administrativo, quando há fortes correntes internacionais que procuram vê-lo como um fenômeno social, político, cultural, ambiental (também econômico, claro), mas não reduzido exclusivamente a cifras e fórmulas estereotipadas.

O gestor D faz uma ressalva aos problemas ambientais advindo com a insustentabilidade do modelo selvagem de turismo praticado, sobretudo no município de Cajueiro da Praia, no bairro de Barra Grande.

Categoria 2 – Produtos Turísticos

O relato dos gestores sobre os produtos turísticos do litoral do Piauí gera uma situação de avaliação da oferta e da procura dos produtos:

Eu não sou do Piauí, mas adotei o Piauí como minha terra, por isso posso abrir a boca para dizer que o nosso litoral é o mais bonito, por isso é o melhor, possui uma oferta endêmica dos produtos turísticos, como por exemplo, o Delta do Parnaíba, os casarios e as igrejas em Parnaíba, a Lagoa do Sobradinho em Luís Correia, as rendeiras na Ilha, o peixe-boi e o cavalo-marinho no Cajueiro da Praia. O nosso litoral é realmente muito bonito (Gestor A).

Para nós que moramos aqui, não tem muitas novidades, mas o pessoal está gostando muito da “Rota das Emoções”, é novidade, é inovação. Muitos turistas vêm de outros países para praticar esportes no Cajueiro da Praia e na Pedra do Sal (Gestor B).

O Piauí tem a menor área litorânea do Brasil, não tem violência como nos outros estados do Nordeste. As águas sempre limpas e quentinhas, é sol o ano todo. Vejo que não estamos sabendo aproveitar estas maravilhas, pois as praias só são frequentadas nos meses de janeiro, fevereiro, julho e dezembro. O governo do Estado só traz atrações para animar o litoral somente 15 dias no mês de julho e 15 dias no mês de dezembro. Isso é fazer turismo no litoral? Está subutilizando esta beleza (Gestor C).

Com base nas falas dos gestores nesta categoria, é possível eleger algumas subcategorias, como: oferta de produtos turísticos endêmicos, procura por esportes radicais, qualificação e subutilização.

Nesse sentido, todos os gestores ressaltaram o potencial turístico de sol e praia, no entanto, evidenciaram outras possibilidades de produtos turísticos, caso do gestor “A”, ao falar do endemismo em cada município; do gestor “B”, quando aponta a Rota das Emoções como solução; e do gestor “C”, que critica a subutilização do litoral por parte do governo estadual.

Diante das falas dos gestores, identifico que as áreas menos exploradas e com maior potencial para linhas de produtos emergentes sejam direcionadas para o ecoturismo, observando a qualificação dos roteiros e passeios oferecidos, de forma

a adequá-los ao perfil dos segmentos alvo. Esta é uma estratégia fundamental para valorizar o litoral do Piauí que, apesar de sua grande representatividade e de ser um recurso único, não tem o seu potencial adequadamente explorado pelos roteiros realizados atualmente.

A visitação ao Projeto Peixe-Boi e ao Cavalo-Marinho, por se tratar de um potencial de atratividade de contemplação a estas espécies emblemáticas, exige controle e monitoramento dos órgãos competentes, capacitação de guias e condutores na interpretação desses recursos, importantes para complementar e diversificar a oferta do litoral.

Categoria 3 – Aspectos Culturais e Ambientais

Nesta categoria solicitou-se dos entrevistados a concepção que eles tinham sobre os aspectos culturais e ambientais do litoral do Piauí:

Quando eu era criança, brincava de quadrinha junina, de boi, de maracatu, de reisado, enfim, de várias festas populares, brincava porque gostava. Hoje, os poucos grupos culturais que resistem só brincam se a prefeitura patrocinar. Perdemos parte da nossa cultura, estamos copiando outras culturas, estamos ficando sem identidade. (Gestor A).

Temos recursos naturais, temos curso de turismo nas faculdades daqui, temos um povo receptivo. O que está faltando para sermos considerados um polo turístico reconhecido mundialmente? Eu tenho a resposta: gestão ambiental. (Gestor B).

Deve partir da valorização dos atrativos culturais, pouco significativos na comercialização, devem receber melhorias na segurança, no cuidado e na parte física, como a restauração das edificações históricas, implantação da iluminação noturna, que lhes garantam visibilidade e conservação. A paisagem do Delta do Parnaíba, do sol se pôr, da Pedra do Sal, precisa incentivar a população, não só de Parnaíba, mas de outras cidades e até outros países (Gestor C).

Com relação à fala dos gestores, nesta categoria, ficou fácil identificar algumas subcategorias, como: resgate da cultura local, gestão ambiental, paisagismo, recursos naturais, valorização dos atrativos culturais.

As intervenções dos gestores A e C direcionam no sentido de preservar e valorizar o patrimônio natural e cultural existente, e, sendo assim, devem ter um

caráter mais paisagístico do que urbanístico, expresso na proteção dos recursos naturais existentes, na minimização dos impactos, na utilização de vegetação nativa, no paisagismo, no resgate a nossa cultura e garantindo condições de conforto e segurança. O gestor “B” foi enfático, o que falta é gestão ambiental. Como forma de conservar os recursos naturais, proponho a urbanização de praias como Pedra do Sal e Coqueiro, a adequação da área de embarque do Porto dos Tatus, em Ilha Grande, e também as lagoas do Bebedouro e do Portinho.

Categoria 4 – Dificuldades

A análise de conteúdo possibilita o pesquisador a conhecer aquilo que está por trás das palavras que se pretendem investigar, pois é necessário conhecer e esclarecer a especificidade e o campo de ação. Segundo Bardin (2010), a análise de conteúdo segue três estágios: explorativa, qualitativa e indireta.

[Na fase de] exploração, quando a análise se destina a explorar uma ou mais temáticas, buscando informações emergentes; a qualitativa baseia-se na compreensão de valores, interesses ou outros fatores de importância das ocorrências, e indireta, quando busca interpretar o discurso para além do que foi objetivamente dito, isto é, ler nas entrelinhas, inferir (BARDIN, 2010, p. 42).

No meu município, as principais dificuldades estão na falta de infraestrutura do município e infraestrutura turística, o desvio de verbas em todos os setores da administração pública, desde a presidência até nos vereadores. O problema é sério, professora. A secretaria que menos recebe recursos mensais é a nossa. Eu uso o meu notebook para resolver os problemas, pois o computador daqui não funciona... Contratar empresas de consultoria é uma dificuldade só (Gestor A).

Dificuldade... dificuldade, a secretaria não tem. Eu acumulo a secretaria de Turismo e Meio ambiente, os técnicos aqui são muito conscientes... competentes. A única dificuldade que eu vejo [é] o fato da secretaria não ter um carro disponível. O carro para fiscalização visita e atividade no campo é o meu (Gestor B).

Estamos aqui para resolver problemas, embora a secretaria só conte com 2 funcionários e eu, estamos dando conta do recado. Participamos de feiras, ministramos palestras nas escolas, organizamos eventos regionais, trabalhamos... A principal dificuldade... (*longo silêncio*) precisamente é a competitividade dos nossos produtos artesanais (Gestor C).

Tendo em vista a fala dos gestores, nesta categoria é possível eleger algumas subcategorias, como: políticas públicas frágeis e efêmeras (descaso com as secretarias de turismo), desvio de verbas públicas, competitividade dos produtos.

A realidade das secretarias de turismo do litoral do Piauí merece atenção por parte dos gestores municipais, no sentido de equipá-las com instrumentos essenciais, como: telefone, internet, transportes e material de consumo. O turismo no litoral é tratado por alguns secretários com amadorismo e improvisação, conforme afirma o gestor B, quando utiliza o próprio carro nas atividades do órgão. Em um município, o secretário despacha no prédio da prefeitura, porquanto não há sala destinada à secretaria.

O gestor "A" suscitou o cerne das dificuldades, que é o desvio de finalidades das verbas públicas. A atividade turística, quando mal administrada, pode se tornar um perigo para o município, como apontam Moesch e Gastal (2004):

O turismo quando mal planejado e implementado é fator de poluição, exclusão, concentração de renda, aumento da prostituição, incremento da exploração sexual infantil e comprometimento de investimentos em projetos mal elaborados. A responsabilidade por estas questões não é exclusiva dos governos, mas da sociedade organizada como um todo (MOOESH e GASTAL, 2004, p. 97).

Todos os gestores conduziram a entrevista para falar da real situação de suas secretarias, ocasião para visualizar que as instituições devem estar articuladas entre si, a fim de sanar as fragilidades dos órgãos governamentais e não governamentais voltados para o turismo, tanto no âmbito estadual como municipal e, ainda, adquirir equipamentos de acordo com as necessidades específicas de cada instituição.

Categoria 5 – Políticas Públicas

Através desta categoria, os gestores relataram o seguinte:

Vejo como a principal política pública de uma cidade com grande apelo turístico, a melhoria da qualidade de vida dos residentes, das pessoas que vivem no lugar. Para uma cidade poder receber bem, deve ter bons restaurantes, confortáveis hotéis, mas deve ter também boas escolas, ótimos hospitais, segurança e trabalho para as pessoas (Gestor A).

Não só para esta região, mas para todo o Piauí, falta o básico dos serviços, que é energia de qualidade, água tratada, saneamento, transporte. Então, para mim como secretário de turismo, tendo água, energia, segurança e estradas, podemos ter hospitais, mercados. Quando o governo quer, ele faz. Veja o montante de dinheiro que o governo está gastando com os jogos da copa, com as olimpíadas no Brasil? (Gestor B).

Bom, as principais políticas públicas para o litoral do Piauí são oriundas de recursos do PRODETUR nacional em convênio com o Governo do estado. Os recursos não estão vindos para cá, ficam em Teresina. Aqui trabalhamos com parcerias com as universidades, o Sebrae, a Embrapa, o DNOCS e as empresas privadas, os empresários da rede hoteleira e outros. Aqui pouco se faz, as políticas públicas são determinadas pelos gestores lá de cima, sem dialogar com a população, leva em consideração interesses próprios, não se preocupam com os problemas socioambientais do local. (Gestor C).

As falas dos três gestores originaram as seguintes subcategorias: saúde, energia, educação, segurança, meios de transportes e acesso, parcerias institucionais, infraestrutura turística, os residentes, e saneamento e resíduos sólidos. Os três gestores atribuíram a tomada de decisão das políticas públicas somente aos governos – federal, estadual e municipal. A responsabilidade da aplicação e fiscalização, na verdade, é da população.

Coriolano (2009) corrobora com esta discussão:

Faz-se necessário formular políticas públicas de turismo com responsabilidade de desenvolver ou sustentar a atividade enquanto parte integrante da economia local. Portanto, articulando diretrizes, estratégias e objetivos desejados pela e para a população. Os formuladores das políticas, legisladores, administradores, executivos de empresas para não se submeterem ao modelo de turismo dos países centrais e de pouco compromisso com os interesses locais. (CORIOLANO, 2009, p. 79).

Os gestores A e C falam da importância de dotar os municípios com infraestrutura mínima para que os residentes possam, com dignidade, compartilhar com os turistas. Yagizi (2003, p. 8) fortalece a posição dos gestores quando diz que a “dignidade de um lugar deve ser concebida, antes de tudo, para seu habitante, aquele que permanece ao longo do tempo com uma fidelidade imprópria do turista”.

Nesse sentido, a solução para suprir a ausência de políticas públicas é a formalização de parcerias, como aponta o gestor “C”. A implementação de parcerias público-privadas nos diversos setores podem viabilizar o desenvolvimento de uma região ou cidade, como por exemplo: a implantação do saneamento básico, que apresenta sérias deficiências quanto à captação e tratamento de esgotos e drenagem de águas pluviais, sobretudo o tratamento dos resíduos sólidos. Outra obra de tamanha importância e capilaridade é a operacionalização do Aeroporto Internacional de Parnaíba, para alavancar o turismo em toda a região norte do Piauí.

CONCLUSÃO

Com a expansão do turismo de sol e praia nos quatro municípios que compõem o litoral do Piauí, emergiram problemas e conflitos, o que torna urgente a definição de estratégias de planejamento visando ordenar a ocupação urbana e a preservação ambiental destes municípios, sobretudo, da orla de Luís Correia, que recebe o maior fluxo de turistas, bem como do Porto dos Tatus, a porta de entrada de turistas para o Delta do Parnaíba e do controle na cata do caranguejo Uçá.

Os indicativos de ordenamento do uso do solo apontados a partir da análise minuciosa verificados nesta tese, pode servir de aporte aos gestores públicos, assim como à iniciativa privada, no sentido de se firmar parcerias para desenvolver ações, de médio e longo prazo, que busquem um desenvolvimento sustentável na região.

O litoral do Piauí possui potencialidade turística, incluindo o turismo de veraneio, no entanto, apresenta elevados índices de carências sociais e de infraestrutura urbana. No sentido de manter a equidade entre os estados do Ceará e do Maranhão, nos aspectos relacionados a qualidade dos serviços, a melhoria da infraestrutura turística, o aumento de agências receptoras, forte apelo do marketing turístico e finalmente a qualificação permanente do trade turístico.

Nessa perspectiva, também deve ser avaliado os projetos de Fixação das Dunas da Lagoa do Portinho, em Parnaíba, a construção do sistema simplificado de esgotamento sanitário e de abastecimento de água, em Ilha Grande, Barra Grande e em Luis Correia, gerando uma melhoria na qualidade de vida dos residentes. Além

disso, tais investimentos poderão favorecer a atração de novos negócios, uma vez que as localidades são bastante carentes de infraestrutura básica.

Apesar da existência de empreendimentos de médio e grande porte, como hotéis, resorts e pousadas mais sofisticadas, o turismo no litoral do Piauí promovido, em sua maioria, por empresas turísticas de pequeno porte, muitas de estrutura familiar ou de administração pouco profissional. Isso determina a gestão local de empreendimentos turísticos um grau de informalidade excessivo, verificado em Pedra do Sal, Barra Grande, ilha Grande e na orla de Luis Correia.

O turismo deve apoiar a conservação da natureza, especialmente a proteção da vida selvagem nos ecossistemas terrestres, aquáticos, costeiros e marinhos e evitar contribuir para a fragmentação e a degradação das paisagens naturais, que reduzem a qualidade da experiência do visitante e impactam negativamente o ambiente. Desta forma, os sistemas de manejo turístico devem distribuir de forma eficiente os fluxos turísticos ao longo do ano e a renda obtida deve apoiar tecnologias e estratégias de uso sustentáveis.

As atividades turísticas devem eliminar o consumo insustentável e minimizar a poluição e o desperdício, reduzindo os custos operacionais e de recuperação do ambiente. É importante, também, a busca por fontes de energia mais limpas e o uso eficiente dos recursos naturais nos quatro municípios do litoral.

A malha ferroviária existente deve ser revitalizada para percorrer e desbravar os caminhos de ferro de Teresina a Luis Correia, por meio da “velha Maria Fumaça” ou outros modelos de trens mais modernos. Esta política pública de transporte turístico se destaca ao criar o diferencial entre os estados vizinhos do Maranhão e do Ceará.

Outro aspecto relevante refere-se aos impactos ambientais negativos, advindos pelos carros nas dunas do Morro Branco da Ilha Grande, na Lagoa do Portinho e em toda a orla de Luis Correia, sendo necessário desenvolver ações efetivas de ordenamento do espaço turístico.

Respeitar as culturas locais e prover benefícios e oportunidades para as comunidades da região é de fundamental importância. Tendo estas o direito de manter e controlar a sua herança cultural e assegurar que o turismo não tenha efeito negativo sobre ela. O conhecimento e a experiência dos residentes em manejo sustentável dos recursos traz uma grande contribuição para o turismo responsável,

buscando maximizar os benefícios e promover o recrutamento, treinamento e emprego de pessoas do lugar. Neste sentido, as políticas públicas devem valorizar as atividades sustentáveis dos residentes, como a produção da bebida típica do Piauí: a cajuína, o beneficiamento do caranguejo Uça e ainda no manejo, na comercialização e na divulgação do artesanato local.

As atividades turísticas devem ter como parâmetro a educação, a conscientização e a capacitação, este tripé compõe a base do turismo responsável. Todos os integrantes do setor devem ser alertados sobre seus impactos positivos e negativos da atividade.

A prática do ecoturismo no litoral do Piauí traz consigo uma série de impactos negativos decorrentes da falta de ordenamento em seu desenvolvimento, aliados à fragilidade dos ambientes naturais que compõem a região do Delta do Parnaíba. É relevante adotar medidas sustentáveis para minimizar estes impactos na região, possibilitando a geração de renda, oportunidade de emprego à população local, implantação e adequação da infraestrutura, equipamentos e serviços turísticos, sem comprometer o meio ambiente.

Neste sentido, merecem destaque as propostas voltadas para a continuidade das obras de infraestrutura básica nos quatro municípios que compõem o litoral; a operacionalização do Aeroporto de Parnaíba; a elaboração e a implantação dos Planos Diretores de cada município; o desenvolvimento e a implantação de projetos de paisagismo adequados à cultura e à paisagem local nos atrativos voltados para o segmento de ecoturismo; a qualificação de meios de hospedagem e de alimentação e a capacitação de mão de obra, tendo em vista os segmentos-alvo.

A Praia de Barra Grande é um ambiente de grande biodiversidade, pois é utilizada como habitat de um grupo de peixes-boi, área de desova de tartarugas marinhas e de descanso e alimentação de espécies de aves migratórias, por esta razão deve ser priorizada como área de preservação permanente, com atividade turística estritamente controlada.

Nas praias de Barra Grande e Pedra do Sal deve ser desenvolvido o turismo de base comunitária, com infraestrutura receptiva de base familiar, envolvendo o modo de vida e o modo de produção da comunidade local.

Desta forma, conclui-se que as dificuldades socioeconômicas do Piauí são responsáveis pelo atraso do desenvolvimento das políticas de turismo,

manifestadas nas altas taxas de desemprego e subempregos, em decorrência do alto índice de analfabetismo e pobreza, que gera aumento da criminalidade, marginalidade e o tráfico e consumo de drogas.

Que as políticas públicas poderiam agilizar o desenvolvimento econômico e social local, melhorar a qualidade de vida dos residentes e oferecer condições para a promoção do turismo, entando, no Piauí, este fato não ocorre, basta verificar o posicionamento mercadológico turístico do litoral piauiense e a sua composição com destinos complementares com os Lençóis Maranhenses e Jericoacoara no Ceará, que estão sendo vendidos no cenário nacional e internacional de forma diferenciada. Torna-se necessário o aumento da integração no roteiro Rota das Emoções aliado a valorização das instituições envolvidas com o turismo na região.

Que o avanço da ocupação turística no litoral do Piauí não valoriza o sentimento de pertença dos residentes, as políticas são implementadas nos gabinetes dos governantes, afastando qualquer possibilidade de diálogo com os residentes.

Infelizmente o turismo do litoral do Piauí não tem proporcionado alocação de infraestrutura e tão pouco o desenvolvimento econômico dos municípios. Cabe ao Estado desenvolver políticas públicas para o turismo sustentável, partir das comunidades locais, respeitando suas potencialidades e interesses da população residente, dotando estas regiões de infraestrutura básica com enfoque na qualidade de vida de seus habitantes e a satisfação dos turistas. Salienta-se ainda, a importância das parcerias público-privadas nesta política de desenvolvimento turístico no litoral do Piauí.

REFERÊNCIAS

ADRIÃO NETO, J. **Geografia e história do Piauí para estudantes: da pré-história à atualidade.** Gerações 70. Teresina, 2010.

ALENCASTRE, J. M. P. **Memória cronológica, histórica e corográfica da província do Piauí.** Teresina: COMEPI, 1981.

ALMANAQUE da Parnaíba – 80 Anos. **Academia Parnaibana de Letras.** Edição n. 67. Parnaíba, 2004.

ALMANAQUE da Parnaíba. **Academia Parnaibana de Letras.** Edição n. 34. Parnaíba, 1938.

AMARAL, R. F. e MENDONÇA, F.J.B. Aquisição de geoinformações em costas planas e protegidas por linhas de arenito de praia, ao sul da cidade de Natal /RN, com o uso de fotografias aéreas de pequeno formato. In: Congresso e feira para usuários de geoprocessamento, v. 3. **Anais:** Natal. 1997.

BACELAR, Tânia. **Como funciona a máquina da desigualdade no Brasil.** No Le Monde Diplomatique, França, 2012.

BANCO DO NORDESTE . **Ações para o desenvolvimento regional.** Fortaleza: BNB. Direção Geral, 2005.

_____. **Atuação no Estado do Piauí.** Teresina, PI: BNB. Superintendência Estadual do Piauí, 2010.

_____. **Relatório de avaliação dos impactos ambientais e sociais:** Prodetur, vol. 2 – Fortaleza: BNB, 2010.

BARRETO, Margarida. **Planejamento e organização em turismo.** 7. ed. Campinas: Papyrus, 2002. (Coleção turismo).

_____. **Manual de iniciação ao estudo do turismo.** Campinas: Papyrus, 2000.

BARDIN, Laurence. **L'analyse de contenu.** Paris: PUF, 2010.

BARTHOLO, R. SANSOLO, D. G., BURSZTYN, I. **Turismo de base comunitária: diversidade de olhares e experiências brasileiras.** Mintur. Rio de Janeiro: Letra e Imagem, 2010.

BECKER, Berta K. **Geopolítica da Amazônia: a nova fronteira de recursos.** Rio de Janeiro: Zahar, 1982.

BECKER, Berta K. Políticas e Planejamento do turismo no Brasil. In: Yázigi, E.: CARLOS, Ana F. A.; CRUZ, Rita de C. A. **Turismo: espaço, paisagem e cultura**. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1999.

BENI, M. C. A política do turismo. In: TRIGO, Luiz Gonzaga Godoi (org.) **Turismo: como aprender, como ensinar**. São Paulo: Senac, 2003.

_____. **Política e planejamento do turismo no Brasil**. São Paulo: Aleph, 2006.

_____. **Análise estrutural do turismo**, 12. ed. São Paulo: Senac, 2007.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Plano nacional de turismo - diretrizes, metas e programas (2003-2007)**. Brasília, 2003.

_____. **Programa de regionalização do turismo – roteiros do Brasil: regiões turísticas**. Brasília, 2006. Disponível em: < <http://www.turismo.gov.br/> >. Acesso em: julho/2010.

_____. **Ministério da Integração Nacional**. Disponível em: <http://www.integracao.gov.br>. Acesso em: 20.10.2012.

_____. Ministério do Turismo. **Plano Nacional do Turismo 2007/2010: uma viagem de inclusão**. Brasília: MTur, 2006.

_____. Ministério do Turismo. **Roteiros do Brasil: módulo operacional 7**. Brasília, 2007.

_____. Ministério do Turismo. **Plano Nacional do Turismo 2011/ 2014: turismo no Brasil**. Brasília: MTur, 2011.

BOULLÓN, Roberto C. **Planejamento do espaço turístico**. São Paulo: EDUSC, 2002.

BONFIM, W.L. S.; SILVA, I. N. Instituições políticas, cidadania e participação: mudança social é possível? **Revista Social e política**, n. 21, nov., Curitiba, 2003.

BOURDIEU, Pierre. **O Poder simbólico**. 7ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil. 2004.

BRAMWEL, B. Lane, B. **Sustainable tourism: na evolving global approach**. Journal of sustainable tourism. v . 1, n. 1, p. 1-5, 1993.

BRAZ, M. **Inserção desvantajosa, atraso e subordinação das políticas de desenvolvimento na economia piauiense**. Piauí - v. 1, n. 12, a. 7 (maio 2007) - Teresina: UFPI, 2007.

- BRÜSEKE, Franz Josef. O problema do desenvolvimento sustentável. In: CAVALCANTI, Clóvis. **Desenvolvimento e natureza**: estudos para uma sociedade sustentável. 4. ed. São Paulo: Cortez/Recife: FUNDAJ, p. 29-40, 2003.
- BURSZTYN, I. et al. Programa de promoção do turismo inclusivo na Ilha Grande, RJ. In: Encontro nacional do turismo com base local. **Anais...** Paraná. (2005)
- CARLOS, A. F. A. **O lugar no/do mundo**. São Paulo: Felch, 2007.
- CARSON, Raquel. **Primavera silenciosa**. Tradução de Raul de Polillo, 3ª ed. São Paulo: Melhoramentos, 2008.
- CARVALHO, Miguel de. **Descrição do sertão do Piauí**. Teresina: APL/FUNDAC/DETRAN, 2009.
- CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa e CORREA, Roberto Lobato. **Geografia**: conceitos e temas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995.
- CAVALCANTE, L. C. D. **Uma mulher chamada Niède**. Jornal da Ciência - SPPC. São Paulo. 2005.
- CAVALCANTI, Agostinho P. Brito. **Delta do Parnaíba**: uma caracterização geoambiental. (Tese). Doutorado em Desenvolvimento e Meio Ambiente. UNESC: São Paulo, 2005.
- CHIAVENATO, Idalberto; SAPIRO, Arão. **Planejamento estratégico**: fundamentos e aplicações. Rio de Janeiro: Elsevier, 2003.
- COMISSÃO Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento. **Nosso futuro comum**. 2. ed. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1991.
- COMPANHIA de desenvolvimento dos vales do São Francisco e do Parnaíba (CODEVASF). **CODEVASF 30 anos**. Brasília. Presidência, 2006
- _____. Relatório Final. **Plano de ações estratégicas da bacia do Parnaíba**. Brasília: CODEVASF e OEA, 2006a (Plano de ação para o desenvolvimento integrado da bacia do Parnaíba; v. 14). 2010
- CORIOLANO, Luzia Neide M. T. **Do local ao global**: o turismo litorâneo cearense. 3. ed. Campinas: Papyrus, 2002.
- _____. (Org.). **O Turismo de inclusão e o desenvolvimento local**. Fortaleza: Premius, 2003.
- _____. **O Turismo nos discursos, nas políticas públicas e no combate à pobreza**. São Paulo: Annablume, 2006.

_____. ALMEIDA, Humberto Marinho. O turismo no Nordeste brasileiro: dos resorts aos núcleos de economia solidária. **Revista Eletrônica de Geografia e Ciências Sociais**. Barcelona, v. 11, n. 245, ago. 2007.

_____. (Org.). **Arranjos produtivos locais do turismo comunitário: atores e cenários em mudança**. Fortaleza: EdUECE, 2009.

_____. e VASCONCELOS, F. P. (Org.) **Turismo, território e conflitos imobiliários**. Fortaleza: EdUECE, 2012 .

CORRÊA, Roberto Lobato. **Região e organização espacial**. São Paulo: Ática, 2007.

COSTA, H. A. **Mosaico da sustentabilidade em destinos turísticos: cooperação e conflito de micro e pequenas empresas no roteiro integrado Jericoacoara – Delta do Parnaíba – Lençóis Maranhenses**. 2009. Tese de Doutorado. Centro de Desenvolvimento Sustentável. Universidade de Brasília, Brasília, 2009. 296p.

CRUZ, R.C. **Política de turismo e território**. 2. ed. São Paulo: Contexto, 2011. (Coleção Turismo).

DALLABRIDA, V. R. (org.). **Governança territorial e desenvolvimento**. Rio de Janeiro: Garamond, 2011.

DE LA TORRE, Oscar. **El turismo: fenómeno social**. México: Fondo de Cultura Económica, 1992.

DIAS, Cid de Castro. **Os caminhos do rio Parnaíba: uma abordagem sobre os problemas ambientais da bacia, a navegabilidade, a capacidade de carga e a batimetria**. Teresina: Alínea. 2004.

DIAS, R. **Planejamento do turismo: política e desenvolvimento do turismo no Brasil**. São Paulo: Atlas, 2005.

ELETROBRÁS. **Política ambiental da empresa Eletrobrás - distribuição Piauí**. Teresina, 2012.

FALCI, M. B. K. **O ilustre senhor da Parnaíba: Simplício Dias da Silva. Cadernos de Teresina**, ano VIII, n. 18, dez., 1994.

FRANÇA, K. C. B. e LEITE, S. C. A Geografia e seus conceitos: adeus região e viva ao território? In: **I Colóquio Brasileiro de História do Pensamento Geográfico**, 2008.

FUNDAÇÃO CENTRO DE PESQUISAS ECONÔMICAS E SOCIAIS DO PIAUÍ – CEPRO. **Relatório de demanda turística: Teresina, Litoral do Piauí (Parnaíba e Luís Correia) e São Raimundo Nonato**. Teresina: [s.n.], 2007.

GANDARA, Gercinair Silvério. **Rio Parnaíba...** Cidades-Beira (1850-1950) Teresina: EDUFPI, 2010.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social.** 4 ed. São Paulo, SP: Atlas, 2002.

GODOY, A. S. **Pesquisa qualitativa: tipos fundamentais.** Revista de Administração de Empresas. São Paulo, v. 35, n. 3, p. 20-29, mai/jun, 1995.

GOLDENBERG, M. **A arte de pesquisar:** como fazer pesquisa qualitativa em Ciências Sociais. Rio de Janeiro: Record, 1999.

HALL, C. M. **Planejamento turístico:** políticas, processos e relacionamentos. São Paulo: Contexto, 2001.

IBAMA. Instituto Brasileiro do Meio Ambiente, Recursos Hídricos e da Amazônia Legal. **Plano de Gestão e Diagnóstico Geo-Ambiental e Socioeconômico da APA do Delta do Parnaíba.** Brasília: 2008, p. 101.

_____. **Proposta de desenvolvimento de ecoturismo de base comunitária para a reserva extrativista marinha do delta do Parnaíba.** Documento Técnico. Parnaíba, PI. 2006, 19 p.

IBGE. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios.** Brasil: IBGE, 2010.

_____. **Censo demográfico 2010.** Disponível em: < www.ibge.gov.br>. Acesso em: 21 de agosto de 2011.

_____. **Cidades.** 2012. Disponível em: < www.ibge.gov.br>. Acesso em: 5 de fevereiro de 2013.

INFRAERO - Empresa brasileira de infraestrutura aeroportuária - **aeroporto de Parnaíba.** 2010. Disponível em <www.infraero.gov.br>. Acesso em 10 de março de 2013.

IGNARRA, L. R. **Fundamentos do turismo.** São Paulo: Futura, 2003.

IRVING, M. de A.; AZEVEDO, J. **Turismo:** o desafio da sustentabilidade. São Paulo: Futura, 2002.

IPEA. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Situação social nos estados - Piauí.** Brasília: IPEA, 2012.

_____. **Políticas sociais:** acompanhamento e análise nos 47 anos do Ipea, por um Brasil desenvolvido. Brasília: IPEA, 2012.

_____. **Brasil em desenvolvimento 2010: estado, planejamento e políticas públicas.** V. 2 Brasília: IPEA, 2010.

_____. **Boletim de análise político-institucional, nº 48,** Brasília: IPEA. 2011.

KRIPPENDORF, J. **Sociologia do turismo: para uma nova compreensão do lazer e das viagens.** 3. ed. Tradução: Contexto Traduções. São Paulo: Aleph, 2006.

_____. Desenvolvendo o turismo em harmonia com os seres humanos e o ambiente natural. Tradução Andressa Dummer. In: GASTAL, S. (Org.). **Turismo: investigação e crítica.** São Paulo: Contexto, 2002.

LEFF, H. **Racionalidade ambiental: a reapropriação social da natureza.** Tradução de Luis Carlos Cabral. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2006.

LUSTOSA, A. H. M. **Práticas produtivas e (in)sustentabilidade: os catadores de caranguejo do Delta do Parnaíba.** 2005. (Dissertação). Mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente. Universidade Federal do Piauí. Teresina: UFPI, 2005.

MAIA, L. F. S. Políticas públicas e identidade cultural: um binômio significativo na construção de uma intervenção no turismo local. In: BARBOSA, A. D. BRITO, Ronaldo C. et al (Org.). **Turismo, cultura, lazer e possibilidades de intervenção.** Natal/RN: Gráfica do Banco do Nordeste, 2004.

MARCONI, M. A.; LAKATOS, E. M.; **Fundamentos de metodologia científica.** 7ª. ed. São Paulo: Atlas, 2010.

MARUTSCHKA, S. G., MOESCH, M. **Turismo, políticas públicas e cidadania.** São Paulo: Aleph, 2007. (Coleção ABC do Turismo).

_____. **Um outro turismo é possível.** São Paulo: Contexto, 2004.

MAVIGNIER, Diderot. **No Piauí na terra dos Tremembés.** Parnaíba: 2005.

MATTOS, Flávia Ferreira e IRVING, Marta de Azevedo. Delta do Parnaíba nos rumos do ecoturismo: um olhar a partir da comunidade local. **Caderno Virtual de Turismo.** v. 3, n. 4, 2003.

_____. **Ecoturismo e inclusão social na RESEX marinha do Delta do Parnaíba (MA/PI): tendências, expectativas e possibilidades.** II Seminário Internacional de Turismo Sustentável. **Anais...** Fortaleza, CE. 2008.

_____. 2006. **Reservas morais: estudo do modo de vida de uma comunidade na Reserva Extrativista Marinha do Delta do Parnaíba.** 2006. (Dissertação). Mestrado em Ciências Sociais em Desenvolvimento, Agricultura e Sociedade. UFRJ - Rio de Janeiro: Seropédica, 2006.

MEDEIROS, Rodrigo; ARAÚJO, Fábio França Silva (Org.). **Dez anos do sistema nacional de unidades de conservação da natureza: lições do passado, realizações presentes e perspectivas para o futuro**. Brasília: MMA, 2011.

MENDES, Felipe. **Economia e desenvolvimento do Piauí**. Teresina: Fundação Monsenhor Chaves, 2003.

MENDES, F. I. V. **Parnaíba e sociedade**. Teresina: EDUFPI, 2001.

_____. **Porto de Luís Correia: história de um sonho**. Teresina: EDUFPI, 2009.

MTUR, Ministério do Turismo. **Programa de Regionalização do Ministério do Turismo: RESEX Marinha Delta do Parnaíba**. Relatório Técnico. 71: MMA – Proecotur, maio, 2009.

_____. **Estudo de Competitividade dos 65 Destinos Indutores do Desenvolvimento Turístico Regional - Relatório Brasil / Luiz Gustavo Medeiros Barbosa (Organizador)**. — 2ª ed. revisada — Brasília : Ministério do Turismo, 2008.

Ministério da Integração. 2006. **Plano de Ação para o Desenvolvimento Integrado da Bacia do Parnaíba – PLANAP**. Disponível em: <www.codevasf.pi.gov.br>. Acesso em: 29/03/2012.

MMA. Ministério do Meio Ambiente. **Zoneamento ecológico econômico do Baixo-Parnaíba**. Brasília, 2002.

_____. **Avaliação ambiental estratégica da costa do norte**. Documentos Técnicos (VI volumes). Brasília, 2006.

MOLINA, Sérgio. **Planejamento Integral do Turismo: um enfoque para a América Latina**. São Paulo: EDUSC, 2001.

_____. **Turismo: metodologia e planejamento**. São Paulo: EDUSC, 2005.

MORAES, A. C. R. **Contribuições para a gestão da zona costeira do Brasil: elementos para uma geografia do litoral brasileiro**. São Paulo: Hucitec / Edusp, 1999. 229p.

MOREIRA, Aldenora Mendes; MAVIGNIER, Diderot dos Santos **Conhecendo história & geografia do Piauí**. Parnaíba: 2007.

MORIN, Edgar, **Para onde vai o mundo?** Tradução de Francisco Morais, Petrópolis: Vozes, 2010.

_____. **A cabeça bem feita: repensar a reforma, reformar o pensamento**. Tradução de Eloá Jacobina. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2009.

_____. **Saberes globais e saberes locais: um olhar transdisciplinar**. Participação de Marcos Terena. Rio de Janeiro: Garamond, 2008.

NEVES, Abdias. **A guerra de Fidié**. Projeto Petrônio Portella, 1985.

NUNES, Odilon. **Pesquisas para a história do Piauí**. v. 1, 2, 3. São Paulo: Artenova, 1974.

OMT. Organização Mundial do Turismo. **Guia de desenvolvimento do turismo sustentável**. Porto Alegre: Bookman, 2003.

OURIQUES, H. R. **A produção do turismo – fetichismo e dependência**. São Paulo: Alínea, 2005.

PLANO DE DESENVOLVIMENTO INTEGRADO DO TURISMO SUSTENTÁVEL DO POLO COSTA DO DELTA – **PDITS Costa do Delta**. Documento disponível na sede do PRODETUR em Teresina-PI, 2012.

REGO, Junia Motta Napoleão Atonaccio do. **Dos sertões aos mares: história do comércio e dos comerciantes de Parnaíba (1700 a 1950)**. Tese de doutorado em História Social da Universidade Federal Fluminense. Niterói- Rio de Janeiro. 2010.

RODRIGUES, A. B. **Turismo e espaço: rumo a um conhecimento transdisciplinar**. 3. ed. São Paulo: Hucitec, 2001.

RODRIGUEZ, J. M. M. **Geoeecologia das paisagens: uma visão geossistêmica da análise ambiental**. Edições UFC, Fortaleza: 2010.

RUSCHMANN, Doris. **Turismo e planejamento sustentável**. 6. ed. Campinas: Papyrus, 2004.

RUSCHMANN CONSULTORES. **Plano de desenvolvimento integrado do turismo sustentável do Piauí – PDITS/PI**, para a Secretaria de Planejamento do Estado - PRODETUR-2003-2004. Teresina-PI, 2002.

SACHS, Ignacy . **Ecodesenvolvimento, crescer sem destruir**. São Paulo: Vértice, 1981.

SACHS, Ignacy. **Espaços, tempos e estratégias do desenvolvimento**. São Paulo: Vértice, 1986.

_____. **Desenvolvimento includente, sustentável e sustentado**. Rio de Janeiro: Garamond, 2004.

_____. **Rumo à ecosocioeconomia – teoria e prática do desenvolvimento**. São Paulo: Cortez, 2007.

_____. **Caminhos para o desenvolvimento sustentável**. Rio de Janeiro: Garamond, 2009. (Coleção Ideias Sustentáveis).

SACHS, Wolfgang. **Dicionário do desenvolvimento**: guia para o conhecimento como poder. Petrópolis: Vozes, 2000.

SANTOS, M. **Metamorfoses do espaço habitado**: fundamentos teórico e metodológico da geografia. São Paulo: Hucitec, 1988.

_____. **Território globalização e fragmentação**. São Paulo: Hucitec, 1994.

_____. **Técnica, espaço e tempo**. globalização e meio técnico-científico-informacional. São Paulo: Hucitec, 1998.

SANTOS, J.G. KRUEL, K. História do Piauí. Teresina: Zodiáco. 2009

SANTANA, R.N.M. **Evolução histórica da economia piauiense**. 2. ed. Teresina: Academia Piauiense de Letras, 2001.

SAUER, C. D. The morphology of landscape. Publication in Geography, v. 2, n.2, University of California, USA . 1925.

SAUER, O. A morfologia da paisagem. In: CORRÊA; ROZENDAHL (org.). **Paisagem, tempo e cultura**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 1998.

SEBRAE, Serviço de apoio a micro e pequena empresa. **Relatório técnico de execução da rota das emoções jeri-delta-lençóis e sua competitividade no mercado de 2009-2011**. Teresina. 2011.

SECCHI, Leonardo. **Políticas públicas**: conceitos, esquemas de análise, casos práticos. São Paulo: Cenagage Learning, 2012.

SEMAR, Secretaria do Meio Ambiente e Recursos Hídricos do Piauí. **Mapa dos polos turísticos do Piauí**. ANO 2005. Disponível em: <<http://www.semar.pi.gov.br/artigos.php>>. Acesso em: 16 de março de 2012.

SEN, A. **Desenvolvimento como liberdade**. São Paulo: Companhia das Pedras. 2000.

SERRANO, C.; BRUHNS, H.; LUCHIARI, M. T. **Patrimônio, natureza e cultura**, São Paulo: Papirus, 2004.

_____. **Olhares contemporâneos sobre o turismo**. São Paulo: Papirus, 2008.

SILVA, C. L. da. **Políticas públicas e desenvolvimento local** - instrumentos e proposições de análise para o Brasil. Rio de Janeiro: Vozes, 2012.

SILVA, J. B. da; DANTAS, E. W. C.; et al. **Litoral e sertão, natureza e sociedade no nordeste brasileiro**. Fortaleza: Expressão Gráfica, 2006.

SOUSA, R. C. **As políticas de turismo em Teresina como fator de desenvolvimento econômico e social na perspectiva do desenvolvimento**

sustentável. 2008. (Dissertação de mestrado) PRODEMA: Universidade Federal do Piauí: Teresina: UFPI, 2008.

SOUZA, Marcelo José Lopes de. O território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. In: CASTRO, Iná Elias de. CORRÊA, Roberto Lobato (et al). **Geografia: conceitos e temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995.

SWARBROOKE, J. **Turismo sustentável: setor público e cenários geográficos**. V. 3. São Paulo: Aleph, 2006.

YÁZIGI, E. **A alma do lugar: turismo, planejamento e cotidiano**. São Paulo: Contexto, 2002.

TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO. **Relatório de avaliação do Prodetur**. Brasília: TCU, 2010.

TUAN, Yi-Fu. **Espaço e lugar: a perspectiva da experiência**. São Paulo: Difel, 1983