



Ministério do Turismo

Avaliação Ambiental Estratégica

REGIÃO COSTA NORTE

- Linha de Base: Aspectos Territorial e Urbano -

Sumário

1. INTRODUÇÃO	232
2. O TERRITÓRIO PROVENDO ATRATIVOS	233
3. O TERRITÓRIO SEDIANDO DESTINOS	236
3.1 Destinos Consagrados	238
3.1.1 Jericoacoara	238
3.1.2 Barreirinhas	240
3.2 Destinos Potenciais	241
3.2.1 Parnaíba	242
3.2.2 Luís Correia.....	243
3.2.3 Camocim	244
3.3 Núcleos de Visitação	245
4. O TERRITÓRIO CREDITANDO-SE DOS EFEITOS DO TURISMO	247
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	250

Quadro

Quadro IV 1 — Quadro-Síntese da Linha de Base Territorial e Urbano.....	254
---	-----

IV – LINHA DE BASE TERRITORIAL E URBANA

1. INTRODUÇÃO

Esta análise está focada no turismo, observado nas suas condições atuais. A Costa Norte é uma realidade e o seu território incita e sofre os efeitos dessa atividade, ora em expansão. Expansão que se deve ao aumento crescente de turistas e de pressões sobre o meio ambiente, sobretudo nas Unidades de Conservação. O PRODETUR-NE II é, igualmente, um fator determinante que pressagia esse crescimento, na medida em que acena com investimentos para a consagração da região no cenário turístico nacional. São todas as circunstâncias que revelam expectativas de transformações, afetando a sociedade, os governos, a economia, as cidades e os valores territoriais estes, em última análise, elementos indutores e responsáveis pela colocação da Costa Norte, entre os destinos de maior singularidade no Brasil.

A análise do rebatimento espacial do turismo requer uma abordagem segundo três condições: (i) o território como provedor de atrativos; (ii) o território como sede de destinos turísticos; e, (iii) o território como credor dos efeitos do turismo.

Como provedor principal de atrativos, a Costa Norte é território rico em recursos naturais, notabilizado: pelos Lençóis Maranhenses; o Rio Preguiças e seu entorno; os Pequenos Lençóis; o Delta do Rio Parnaíba; e as praias e dunas do litoral entre o Delta e Jericoacoara.

Como suporte, sediando destinos, o território se destaca: pela rede urbana emissora imediata (São Luís e Fortaleza); e pela rede de núcleos receptivos, formada, basicamente, pelas localidades de Santo Amaro e Barreirinhas no Maranhão, Parnaíba e Luís Correia no Piauí e Camocim e Jericoacoara no Ceará. Outros pequenos núcleos (Caburé, Mandacaru, Atins, Tutóia, Tatajuba etc.) já apresentam incipientes condições receptivas de turistas, merecendo, no entanto, melhor análise no planejamento da Região, para não perpetuarem situações conflitantes com o ambiente natural.

Finalmente, o território como credor dos efeitos da atividade turística expõe duas naturezas distintas: a dos efeitos benéficos (impactos positivos), resultantes da valorização dos atrativos, em função da preparação dos mesmos como produtos turísticos e da inserção da comunidade nos benefícios do turismo, e valorizados pelo ordenamento territorial, infra-estrutura e serviços; e a dos efeitos adversos (impactos negativos), resultantes da exploração desordenada dos atrativos e do excesso de visitantes, superando tanto a capacidade de suporte dos locais quanto as condições de infra-estrutura e serviços efetivamente disponíveis.

Estas três características, por reunirem os aspectos que melhor revelam a natureza das relações entre o território e a atividade turística, estarão sempre evidenciadas nesta análise.

2. O TERRITÓRIO PROVENDO ATRATIVOS

É muito privilegiada a realidade ambiental da Costa Norte. Privilegiada e homogênea na sua grandiosidade e no que se poderia chamar de fator singular, haja vista a importância única e suntuosa dos Lençóis Maranhenses e do Delta do Rio Parnaíba, para se ater a estes exemplos. Em termos turísticos, estes dois atrativos preenchem todas as expectativas sem precedentes em valores paisagísticos, felizmente preservados. Alia-se a eles, a perspectiva de dois grandes produtos, já disponíveis no mercado, que são a visita e descoberta dos Lençóis e a navegação no interior do Delta.

Juntam-se, ainda, a estes dois grandes atrativos: o Rio Preguiças, cujo produto turístico atualmente oferecido é a navegação entre Barreirinhas e a sua foz; os Pequenos Lençóis, com proposta de produto/aventura em trilhas pelas praias e dunas; o trecho litorâneo entre Camocim e Jericoacoara, também incitando produto/aventura; e, finalmente, o litoral do Piauí, muito sujeito ao veraneio, sobretudo nas áreas urbanas (Luís Correia).

A utilização desses atrativos vem ocorrendo de forma ainda empírica, sem planejamento concreto, estruturação receptiva e sem a observância de limites em termos de capacidade, com ênfase nos pontos de visitação. Não se dispõe, ainda, de forma explícita e firmemente controlada pelos entes ambientais e pelos gestores públicos responsáveis pelos serviços, de uma política de turismo capaz de assegurar esses limites e as condições de operação dos produtos extraídos desses atrativos. Tudo parece revelar a existência de duas posturas diametralmente opostas: a de preservação a todo custo, conduzida pelo IBAMA; e a de exploração turística, estimulada pelos agentes estaduais e municipais. Um e outro se alternam, pondo em evidência suas próprias perspectivas, sem levar em conta eventuais conflitos em relação à natureza e ao território como um todo, em vez de um e outro se aproximarem, na busca da integração e de condições propícias para que suas perspectivas subsistam íntegras e sem os conflitos oriundos do viés restritivo dos agentes ambientais ou da postura liberalizante dos agentes turísticos.

Nessa dual interpretação, tanto os atores dedicados à preservação ambiental, quanto as autoridades governamentais dos três âmbitos de governo se dedicam ao planejamento, mas de forma fechada em si, ainda que não se furtando, em cada um desses instrumentos, de fazerem referência a focos de interesse comum, como é o caso do turismo. Porém, são manifestações restritas, confessando apenas intenções, sem maiores compromissos que revelem efetivo compartilhamento de responsabilidades, cada um no seu âmbito, mas garantido a convergência essencial. São comuns citações de turismo, por exemplo: em planos de manejo das unidades de conservação; em planos de gerenciamento costeiro (já existe no litoral dos três Estados); e em projetos-originais, específicos das áreas compreendidas como bens dominiais da União. Entretanto, essas referências pouco contribuem para uma harmoniosa e, por que não, unificada legislação, dispondo sobre uso e a ocupação do solo nessas áreas de grande interesse socioambiental.

A expectativa desta Avaliação Ambiental Estratégica está justamente associada a uma visão de que o turismo é uma oportunidade inquestionável e que se possa extrair, do ambiente natural, as condições em que essa atividade se consolide duradoura e sem conflitos. Apesar da inexistência de políticas locais voltadas para um turismo com tais compromissos, há certo clima de euforia em relação às potencialidades desses atrativos, por parte dos agentes que exploram o turismo: em Barreirinhas, com foco nos Lençóis e no Rio Preguiças; em Parnaíba, na perspectiva do Delta; em Camocim, tendo o litoral de dunas e praias como foco; e em Jericoacoa-

ra, destino de dunas e praia já consagrado. Esse clima de expectativa expõe bastante os atrativos, pela precária estrutura e agenciamento dos locais visitados, particularmente nos Lençóis e no Delta.

A peculiaridade desses locais também não ensejou, ainda, uma compreensão de fragilidade, em que pese a grandiosidade que, numa primeira vista, parece revelar que os Lençóis e o Delta, por exemplo, são fontes inesgotáveis de pureza ambiental, para o deleite do visitante. Espontaneamente vêm sendo agregados produtos turísticos e esses atrativos seguem sem aparente controle sobre as suas características peculiares e os seus limites em termos de capacidade.

Ainda que se constate essa grandiosidade, o diferencial mais valorizado desses locais é, justamente, a imensidão vazia das dunas e dos meandros do Delta. Além da beleza, essas grandes extensões são a preciosidade motivadora que não pode se expor a massificações. Não pode o olhar perplexo do turista (ou da sua câmara fotográfica) flagrar multidões ávidas, deixando suas pegadas nas dunas límpidas ou a se banhar nas tépidas lagoas, ainda que este desafio, em momento algum desautorize a motivação turística evocada por esses e outros locais da Região. Exige, isto sim, uma adequada análise de capacidade, que assegure a permanência da realidade natural e a perspectiva merecida e mais romântica do turista. E, também, medidas de agenciamento, estruturação receptiva e sinalização dos atrativos e das suas peculiaridades, providências estas ainda muito remotas.

Um aspecto particular a ser notado é o das praias de banho. Elas são claramente inferiorizadas na competição com as dunas, elemento primordial e extraordinário da paisagem. É visível essa condição secundária no contexto turístico, pelo reduzido número de usuários. O produto mar é pouco explorado, sendo mais apreciado apenas em Jericoacoara, onde o esporte náutico é famoso. Além disto, se torna mais notável como cenário no corredor das trilhas, onde desfilam dunas de um lado e mar do outro. O mar tem contra si a pouca transparência e a cor das águas, visivelmente inferiorizadas em relação a outros locais do Nordeste. Sobre este quadro, nada pode ser feito, até porque a Região já tem fatores excepcionais, para motivar o mercado turístico de natureza.

Por sua vez, o turismo nesses postos não pode permanecer, nem como uma perspectiva tolerada pelos agentes ambientais, responsáveis pelas unidades de conservação, nem como um propósito econômico, pressionando a opção pelo turismo de massa, no horizonte das autoridades locais e dos agentes de turismo. Nesta dúbia condição dos agentes, a estruturação dos locais fica enfraquecida. Perde-se a noção de que é no equilíbrio onde estão os valores de sustentabilidade, que só podem ser apreendidos, por meio de um trabalho conjunto e solidário nessas avaliações sobre limites de suporte e sobre os desafios de estruturação, agenciamento e operação do turismo nessas áreas.

Os Lençóis, a partir de Barreirinhas, podem acolher produto turístico sustentável, se os seus limites de capacidade e condições operacionais forem bem enfocados, desde já, haja vista os crescentes fluxos de turistas na Região. Por sua vez, os Lençóis, a partir de Santo Amaro, também experimentam um potencial de grande atratividade e de riscos na oferta do produto dunas/lagoas capaz de, rapidamente, incorrer no erro do improvisado e da massificação, perfeitamente previsível, levando-se em conta a proximidade de São Luís. Os Lençóis, a partir de Santo Amaro, também podem atrair grande fluxo de visitantes que, estando na capital maranhense, sejam seduzidos por produto do tipo "bate-e-volta" até Santo Amaro, onde a presença próxima de dunas e lagoas é tão motivadora quanto em Barreirinhas. Não é preciso maiores alardes para se compreender que, nessas

condições, o produto turístico pode se tornar daninho, tanto ao ambiente natural, quando às expectativas das comunidades locais.

A situação do Delta é semelhante, em termos da necessidade de limitações de carga, embora se compreenda que a existência dos inúmeros meandros no rio possa dispersar, em termos de visibilidade, um maior número de visitantes. Diferentemente dos Lençóis, onde as perspectivas paisagísticas são amplas e absolutamente desobstruídas, no Delta a impressão de muita gente pode ser dissimulada pelas incontáveis ilhas e meandros do rio e por não existir, como nos Lençóis, um vasto horizonte e uma visão plena de todo o rio. No Delta, também se constata uma forte carência de estruturação dos locais de visita, oferecidos com o produto navegação. O bom agenciamento desses pontos dá sempre ensejo a empregos e atrações adicionais, como a gastronômica, por exemplo.

Nas duas Unidades de Conservação (PARNAs Lençóis e Jericoacoara), assim como no Rio Preguiças, nos Pequenos Lençóis e no trecho de praias e dunas entre Camocim e Jericoacoara, a natureza apela por produtos turísticos não massificados e sob rígido e eficiente controle de qualidade, para que o visitante não frustrasse suas expectativas de lidar com paisagens grandiosas, sem viv' alma. Esta é, sem dúvida, uma visão que se harmoniza com a perspectiva ambiental de proteção de sítios ecoturísticos. Nela estão as bases da sustentabilidade do turismo-natureza, em áreas ambientalmente intactas. Situação como a de Jericoacoara, por exemplo, onde o burburinho intenso revela que o seu limite de capacidade foi superado, é um fator a ser considerado no planejamento da Região, para que as definições de carga dos atrativos sejam seguidas por políticas e medidas, que permitam um crescimento em qualidade dos postos, sem maiores evoluções em termos quantitativos.

O turismo em expansão na Costa Norte tem suas motivações mais singulares nos Lençóis e no Delta, cujo atrativo ainda não é adequadamente explorado. A rapidez com que cresce a demanda turística nesses dois postos vem acumulando marcas significativas e também críticas, em termos de possíveis riscos ao patrimônio ambiental. A análise, a seguir, que considera o território como credor dos efeitos benéficos ou adversos do turismo, revela a grande importância do planejamento que sucederá esta Avaliação Ambiental Estratégica, numa esperança de perpetuar os atributos naturais e culturais inerentes às duas unidades de conservação e demais atrativos, mesmo sendo eles eleitos como os maiores motivadores do turismo. Na verdade, todos os produtos atualmente oferecidos, inclusive a navegação e as trilhas nas praias e dunas, são bastante atraentes e devem ser considerados como essência da Região. A intensidade e o controle desses produtos são fatores importantes (e ainda ausentes) a serem assegurados, não somente em respeito à natureza, mas como condição turística fundamental, pois o visitante é atraído, pela exuberância da paisagem, sem multidões.

Esta avaliação territorial, sob o aspecto dos atrativos naturais exalta, assim, receios sobre a atual expansão do turismo espontâneo na Região da Costa Norte, por considerar a probabilidade de riscos sobre os seus elementos mais hegemônicos, que é a natureza sem retoques. Esta evidência e expectativa do turismo é o elemento que melhor se harmoniza entre o desejo de preservar e a vontade de explorar.

3. O TERRITÓRIO SEDIANDO DESTINOS

O turismo atraído pelos atributos naturais da Costa Norte, se apóia nas cidades de Fortaleza e São Luís, como primeiros destinos ou destinos intermediários dos que procuram os Lençóis, o Delta, Jericoacoara, entre outros locais. Ambas as cidades são centros importantes em termos de negócios e, também, do ponto de vista do turismo. Fortaleza, mais que São Luís, é um grande destino no Nordeste brasileiro e, como tal, pode-se dizer que roubará alguns dias dos visitantes que se programarem a conhecer a Região. São Luís não fica atrás, neste particular, pela beleza do seu sítio histórico e entornos (Alcântara, São José de Ribamar etc.).

A Costa Norte do turismo depende (hoje e ainda por muito tempo), dessas duas capitais para se consolidar como marca e destino. O fator preponderante dessa dependência não está só na atração que essas cidades provocam. Está, também, nos aeroportos desses dois centros, que acolhem praticamente todos os vôos para a Região. O aeroporto de Parnaíba será, futuramente, o melhor localizado para os visitantes da Região, mas essa realidade não depende, tão somente, da infra-estrutura aeroportuária, no momento já em processo de melhorias. É necessário que a pujança turística da Região assegure frequência de demandas, para que linhas regulares de transporte aéreo sejam asseguradas. Neste aspecto quantitativo reside a necessidade de decisões mais aprofundadas sobre o número de turistas/dia a serem atraídos, para que esse volume não seja excessivo, com relação à capacidade dos atrativos, nem reduzido demais, a ponto de inviabilizar os fluxos aéreos. O aeroporto de Parnaíba, pelo que foi demonstrado na reunião com representantes do Estado (PIENTUR) e dos Municípios, também tem sua prioridade assegurada como portão exportador de produtos regionais, o que amplia suas possibilidades operacionais, em menor prazo.

Até lá, a Costa Norte do Turismo deverá conviver com a evidente concorrência das cidades de Fortaleza e São Luís, reduzindo dias de permanência do visitante na Região. Além dessa realidade, em termos de atração turística, as distâncias entre Fortaleza e São Luís às localidades mais próximas da Região (Jericoacoara e Barreirinhas, respectivamente) impõem cerca de cinco a seis horas de ônibus e até quatro de carro. É fator que joga contra o conforto do turista, em termos de acessibilidade e na redução do seu tempo útil de permanência na Região. Essas distâncias foram citadas como um dos pontos negativos nas pesquisas junto a turistas que visitam Jericoacoara, implicando num outro efeito, certamente adverso, este recaindo sobre o Delta do Parnaíba. Ele se coloca como uma oportunidade adicional a partir de Jericoacoara e Barreirinhas, oportunidade esta, aliás, com acessos muito críticos. Praticamente o Delta se torna um destino cativo de quem vai a Parnaíba e, de lá, usufrui passeios saindo do porto de Tatus, em Ilha Grande.

Observa-se, com esses fatores geográficos, que eles ainda não estão em harmonia com a homogênea perspectiva turística. Constata-se, portanto, que Fortaleza e São Luís têm jogo dúbio sobre a perspectiva da Costa Norte. Por um lado, estão bastante próximas para se inserirem nas programações do viajante, subtraindo dias de permanência e, por outro, estão distantes demais para serem portões de acesso.

A rede urbana secundária aos locais de maior atração turística é formada por Jericoacoara e Camocim, no Ceará, Parnaíba e Luís Correia no Piauí e Santo Amaro e Barreirinhas no Maranhão. Há outros núcleos, de pequeno porte, que despontam: Caburé, Mandacaru e Tutóia, no Maranhão e Tatajuba no Ceará. Caburé e Tatajuba merecem uma análise mais acurada no planejamento da Região, por estarem sobre dunas. Santo Amaro, por sua vez, por estar situado na Zona de Amortecimento do Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses. Essa rede urbana, pelas carências rodoviárias de interligação das cidades, apresenta baixa integração funcional.

As trilhas, como condição de acessibilidade, asseguram muito mais um papel de coadjuvante do produto aventura, que uma infra-estrutura operacional a serviço do turismo. Grande parte dos locais de atração (Jericoacoara, Tatajuba e outros), somente se chega em veículo apropriado e na companhia de um guia, pois os únicos acessos são por trilhas nas dunas ou praias. Para uma Região onde as cidades destinos são afastadas umas das outras, a atual rede rodoviária apresenta-se como um grande problema de integração e valorização, para o mercado, dos produtos turísticos.

Efetivamente, uma das questões críticas da atualidade turística da Região é a descontinuidade e a diversidade do sistema rodoviário, que apóia a rede urbana da Região da Costa Norte do Turismo. Isto para não falar do péssimo estado de conservação de alguns trechos rodoviários essenciais para os deslocamentos do visitante. A descontinuidade tem gerado alternativas de trilhas, muito atraentes como produto-aventura, mas que não podem ser consagradas como solução de integração da rede urbana. Uma rede rodoviária é necessária, entre a infra-estrutura prioritária para a Região, tanto para proporcionar integração entre os destinos, quanto para garantir o abastecimento dessas localidades, serviço ainda muito precário em razão da falta de acessos. Por sua vez, a descontinuidade está sendo equacionada com o andamento de obras para a conclusão dos trechos inexistentes entre Fortaleza e Camocim, entre Barroquinha e Parnaíba e, finalmente, entre Parnaíba e Barreirinhas. Esta rede viária está sendo trabalhada, isoladamente, por iniciativa dos Estados, que se ocupam de fragmentos viários. A rede rodoviária de integração da Costa Norte do Turismo seria, assim, o resultado da soma desses segmentos, o que parece inverossímil ao planejamento.

O Maranhão, por exemplo, dá prioridade absoluta à construção do trecho da BR-402 até a divisa com o Piauí (128 quilômetros), assim como os ramais que dão acesso à cidade de Primeira Cruz e a Santo Amaro, esta próxima ao Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses, e a Paulinho Neves e Água Doce do Maranhão, ambas próximas da APA do Delta do Parnaíba. O Ceará completa os seus interregnos rodoviários entre Fortaleza e Camocim, com obras apoiadas pelo PRODETUR, nos trechos entre Barrento e Itarema e entre Jijoca de Jericoacoara e Granja. São iniciativas necessárias, porém solitárias, que se antecipam ao planejamento da Região, sendo defendidas apenas pela visão isolada dos Estados. Não se manifesta, por exemplo, associada a soluções para os acessos às localidades de grande atração turística, como é o caso de Jericoacoara, por exemplo.

Sob o aspecto turístico, a rede urbana oferece desempenhos muito variados. Para esta análise foram consideradas três categorias, abrangendo: destinos consagrados; destinos potenciais; e núcleos de visitação.

3.1 Destinos Consagrados

Praticamente só Jericoacoara e Barreirinhas exercem papel importante como destinos turísticos consagrados. Como centros urbanos e condição turística, são bastante diferentes. O turismo em Jericoacoara é o próprio núcleo urbano. O turismo em Barreirinhas é fora da cidade, nos Lençóis e no Rio Preguiças e algumas localidades banhadas por ele (Mandacaru, Caburé, Atins etc.).

3.1.1 Jericoacoara

Distando 305 km de Fortaleza e 545 km de Parnaíba, o renomado centro teve origem numa antiga aldeia de pescadores. Seu desenvolvimento revela certa improvisação, ainda que com resultado gracioso, fruto do esforço de comerciantes e agentes turísticos. Porém, um passo qualitativo já parece indispensável, embora esta perspectiva ainda não tenha ressonância entre os que exploram o turismo de Jericoacoara. O núcleo urbano compreende uma Área de Proteção Ambiental, envolvida pelo Parque Nacional de Jericoacoara, geridos pelo IBAMA. Seu território, de aproximadamente 1km², ocupa praticamente toda a área da APA. O local se oferece aos turistas como desprovido de luxo e requinte, mas o seu elevado crescimento já acumula algumas carências. A maior de todas é a renomada marca de não dispor de acessos formais, para alguns, um valor intrínseco ao destino, muito discutível. Com o crescimento do turismo, a informalidade dos acessos, através de dunas, sinaliza riscos ambientais e deficiências operacionais. O visitante só chega à cidade por trilhas entre dunas. Nesta particularidade há, por um lado, riscos de eventuais danos (ou acidentes) no estirâncio de praias e nas dunas, e um grande desafio em termos de abastecimento de todos os gêneros, criando um quadro de carestia para os moradores locais, detalhe que o turista talvez não perceba.

Entre os equipamentos urbanos que interessam ao turismo, as duas maiores ausências estão entre agências bancárias e atendimento médico de emergência. A cidade não dispõe de médicos ou paramédicos para o atendimento de primeiros socorros, nem ambulância para a transferência dos casos mais graves para Sobral ou Fortaleza, únicos locais, mais próximos, onde existe hospital apropriado.

A cidade é regida por uma Instrução Normativa do IBAMA. Trata-se de um instrumento muito simples, com poucos elementos de controle urbano. Regula o padrão das construções, recomendando que não se fuja do existente; limita a taxa de ocupação dos lotes em 50%; fixa a altura dos imóveis em quatro metros e em 250m² a área máxima dos terrenos.

É um equívoco achar que, por se tratar de uma APA, o planejamento urbano se baste com apenas o Plano de Manejo. A legislação federal fixa a obrigatoriedade e o prazo para que os municípios situados em áreas turísticas aprovem seus planos diretores nas respectivas Câmaras Municipais. Jijoca de Jericoacoara já se prepara para iniciar uma revisão do seu Plano Diretor Municipal. É de se esperar, que possa se tornar um instrumento integrado aos propósitos da cidade, das Unidades de Conservação, do sistema de Gerenciamento Costeiro e, obviamente, do turismo, como fator de desenvolvimento. Um dos fatores que favorecem a oportunidades desse Plano é a perspectiva de se conciliar os interesses ambientais, urbanos e turísticos num processo de planejamento largamente participativo, como manda a legislação vigente. A competência para gerir e planejar cidades é exclusiva dos municípios, mesmo estando elas associadas a unidades de conservação, como no caso de Jericoacoara. Este mesmo equívoco se percebe na APA de Fernando de Noronha. O seu Plano de Manejo pretende ser suficiente, embora a cidade tenha exigências sociais, econômicas e culturais, que transcendem as

expectativas de um plano de manejo. As prefeituras é que devem demonstrar suficiente consciência ecológica e cultural, para tratar do desenvolvimento urbano, sem gerar conflitos ambientais. Por deterem essa consciência, elas devem se aproximar, nos momentos de planejamento urbanístico, dos agentes gestores das unidades de conservação, para uma experiência conjunta e solidária, na tomada de decisão. Por sua vez, os agentes ambientais têm missão fiscalizadora intensa e permanente nesse processo.

Jericoacoara não se tornou melhor, como estrutura urbana, em razão da Instrução Normativa do IBAMA. O perfil existente foi uma opção das pessoas. Teve origem no charme da antiga vila de pescadores. Ninguém pode duvidar que, estando a cidade praticamente saturada, não surjam pressões, até mesmo dos locais, com propósitos de construção em pavimentos, até como forma de se evitar uma expansão além dos limites da APA. Para discernir sobre tais hipóteses, o planejamento urbano tem muito mais elementos que um plano de manejo, cujo norte é a proteção e não o desenvolvimento de localidades, sobretudo tratando-se de centros urbanos sujeitos a fortes dinâmicas.

Jericoacoara, por ter ultrapassado sua capacidade de carga, está esquecendo de pensar na qualidade. Não se trata de modificar o modelo, para instalar luxo e requinte. Trata-se de evitar que a grande afluência de turistas condene a cidade ao burburinho permanente, o que foge das suas próprias tradições. É evidente que esses problemas decorrem da falta de infra-estrutura de saneamento e de um código de posturas que perpetue a personalidade local, trazendo mais censura estética e evitando abusos de som, improvisações comerciais precárias, lixo e descuido com a paisagem urbana, particularmente em relação às construções de frente para as praias, inclusive seus agenciamentos.

O sistema viário tortuoso dá simpatia ao local, mas sua peculiar característica, em areia fina, dificulta o tráfego e o sistema de limpeza urbana. Há uma visível informalidade no trânsito, fato que não chega, por enquanto, a se tornar uma deficiência. A questão está no adiamento do debate para consolidar uma tecnologia de gestão e tratamento dos logradouros, bem como o modelo de cidade que, mesmo evoluindo, se mantenha fiel às raízes do vilarejo.

No que concerne ao saneamento, a cidade já registra índice elevado de poluição, devido ao grande número de edificações com fossas, associadas à captação de água subterrânea, sujeitas à contaminação do lençol freático. A solução em andamento é a construção de rede de esgoto, cujo problema maior é a licença ambiental da estação de tratamento, por ela estar localizada no interior do Parque. Jericoacoara repete os mesmos descuidos de todos os locais onde o turismo tem súbito crescimento, mas deixa as providências em termos de infra-estrutura, para quando o problema extrapola dimensões razoáveis. É uma experiência que deve ser observada nos demais destinos da Costa Norte do Turismo, para que se preserve a capacidade de carga de cada um deles e se possa dispor de condições adequadas em termos de infra-estrutura básica, bem antes de as crises se instalarem.

Compreende-se certa espontaneidade na passagem da vila de pescadores para um rústico destino turístico. Hoje, porém, Jericoacoara tornou-se um grande aglomerado que acolhe grande número de turistas. Por mais que os visitantes pretendam se sentir num vilarejo original, isto não abomina qualidade, limpeza e segurança, nos padrões modernos. Pelos sintomas atuais, o vilarejo de outrora começa a perder o seu charme, o que revela a necessidade de imediatas medidas.

3.1.2 Barreirinhas

A marca de maior evidência em Barreirinhas é o seu crescimento urbano, decorrente do turismo. Dados do seu recente Plano Diretor fixam sua expansão em torno de 25% da atual zona urbana. É meta elevada e, pelas informações colhidas na cidade, ela se dará, em grande parte, ao longo da margem direita do Rio Preguiças. O conflito entre a cidade e o seu atrativo se torna visível com esta determinação. Para o turista, o melhor do Rio Preguiças é a visão descortinada a partir do seu leito. Ou seja, navegando pelo rio, o visitante se delicia com a peculiar paisagem natural das suas margens. Com o crescimento urbano, essa paisagem tende a se modificar para o lugar comum, irreversível, de um monótono desfile de anônimas mansões. Até mesmo edifício de apartamento, com quatro pisos, já é uma realidade que não pode proliferar.

É iminente, pelas informações da Prefeitura, a construção de uma ponte sobre o Rio Preguiças. É um empreendimento que muito facilitará a cidade atravessar o rio e se expandir na sua margem esquerda. Não se pretende discutir a prioridade desta ponte, mas a provável revolução urbana que ela pode provocar. A margem esquerda do rio deveria ter uma ocupação sob rígidos cuidados e até desestimulada. Não é uma medida contra a cidade. É uma condição basilar, em harmonia com a vocação turística de Barreirinhas. A ponte, certamente, valorizará os terrenos situados nessa margem e a área urbana existente, ainda muito rarefeita, poderá sofrer efeitos inesperados. Observe-se que esse setor da cidade está muito próximo à Zona de Amortecimento do Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses, principal atrativo turístico associado a Barreirinhas. O tráfego permanente de veículos com turistas vai gerar uma oferta de serviços às margens das trilhas existentes, certamente trazendo mais informalidade à estrutura urbana. Tudo indica que, neste aspecto, o Plano Diretor não se associou muito à função turística da cidade, deixando-se seduzir por demandas de outra natureza, conflitantes até, com a perspectiva ambiental e turística.

A situação da cidade, numa visão exclusivamente turística, parece mostrar que não basta ter plano diretor, legislação urbanística e infra-estrutura de saneamento. Barreirinhas dispõe de todos esses instrumentos e infra-estrutura, mas se apresenta como se nada disto fosse essencial para a sua roupagem e imagem para o turismo. Há que se interpretar, ou que tais instrumentos chegaram muito tarde e necessitam de tempo para a cidade assimilar suas recomendações, ou que eles não foram trabalhados com uma visão clara do papel da cidade no turismo. Estariam, neste caso, inaproveitados.

Por outro lado, a presença de uma equipe grande de pesquisadores, encarregada da elaboração desta Avaliação Ambiental Estratégica, envolvendo a cidade e o município, não despertou a curiosidade e o interesse das autoridades municipais, em se associarem à perspectiva que se desenha para o turismo na Costa Norte do Turismo, onde Barreirinhas pretende uma condição de lugar central. Não é necessário ir muito a fundo nas investigações, para se constatar certa indiferença dessas autoridades, dando a entender que o PRODETUR é uma oferta de benefícios, que vem de fora para dentro. Os locais, apenas se beneficiam, sem terem obrigações e disponibilidades complementares em relação ao Programa. As obras mais visíveis na cidade (o cais e uma avenida no centro), por exemplo, ainda que sendo autenticamente de natureza urbana, estão sendo realizadas pelo Estado. Aparentemente, a Prefeitura não se associou, nem com recursos, nem com outros empreendimentos complementares em parceria pela causa turística.

Fora o rio, Barreirinhas é pouco atraente em termos de turismo. É freqüente, em locais onde o turismo se apresenta em forte expansão, as cidades exibirem suas mazelas sociais e estruturais. Em Barreirinhas essa

visão não é dissimulada e a ambiência é pouco ordenada. A ausência de paisagismo urbano, lazer noturno e, até mesmo, bares e restaurantes, deixa o turista com o seu hotel entre as poucas opções de lazer. Para uma cidade que tem por missão maior acolher visitantes, se apropriando dos efeitos econômicos do turismo, há pouca visibilidade no empenho para a inclusão dos habitantes locais, nos benefícios do turismo.

Atraído por motivações nos Lençóis e no Rio Preguiças, o turista se ressentido de melhor ambiente urbano. Neste particular, o desafio das autoridades municipais ainda é imenso, quanto ao preparo da cidade para o turismo, enfrentando a qualificação urbana, a inserção dos habitantes na cadeia produtiva ligada ao turismo e à própria imagem da cidade, que não pode se diferenciar muito, em se comparando com o que é oferecido nas suas redondezas, como atrativos naturais. Depoimentos de pessoas do local revelam que muitos acham que a Barreirinhas de antes da estrada (BR-402) era melhor que a atual. Era mais tranquila. Esta opinião revela, sobretudo, que não houve, até agora, a inclusão da população nos benefícios do turismo, pois, do contrário, as opiniões seriam, provavelmente, mais favoráveis.

3.2 Destinos Potenciais

Esta categoria reúne as cidades de Parnaíba e Luís Correia, no Piauí e Camocim, no Ceará. Pelo que se pôde observar nos contatos nesses locais, a percepção sobre as condições de destino se concentra muito na expectativa de obras públicas. As autoridades ouvidas enumeram suas realizações em termos de projetos e obras, quase sempre esquecendo programas de estímulo para que a iniciativa privada. Por exemplo, restaure seus casarões antigos, dando-lhes uso econômico, invista em projetos na orla marinha ou margens de lagoas, com estruturas comerciais voltadas para o lazer dos moradores e dos turistas, que se una às propostas de revitalização de praças ou outros logradouros públicos ou, ainda, que se mobilize para um mutirão pelo turismo. Muitas autoridades se perguntam por onde começar. A resposta, certamente, não é apontando apenas obras públicas. O que mais agrada ao visitante é o contato com a cidade, embalada pelo seu cotidiano.

Os três municípios considerados entre os destinos potenciais estão engajados com a elaboração de seus planos diretores municipais. No Piauí, todos os municípios litorâneos (Parnaíba, Ilha Grande, Luís Correia e Cajueiro da Praia) estão concluindo ou iniciando seus planos diretores municipais participativos, com o apoio financeiro do Ministério do Turismo, no âmbito do PRODETUR-NE II. Além dessas iniciativas, todo o litoral do Piauí participa do Projeto de Gestão Integrada dos Ambientes Costeiro e Marinho, promovido pelo Ministério do Meio Ambiente (MMA), que propõe um plano de intervenção para a orla marítima das praias de Atalaia, em Luís Correia e Pedra do Sal, em Parnaíba. Esses projetos são interessantes na medida em que procuram fortalecer a capacidade e a articulação de diferentes atores dos setores público e privado, na gestão integrada da orla. Buscam, ainda, a mobilização social para a gestão integrada e estimulam atividades socioeconômicas compatíveis com o desenvolvimento sustentável da orla. As experiências até agora têm revelado pouco sucesso em termos de integração nas legislações urbanas e ambientais e, menos ainda, sobre o enfoque do turismo nessas áreas. No momento em que os municípios situados na litoral piauiense iniciam seus planos diretores, a oportunidade de se unirem em torno do Projeto Orla do Ministério do Meio Ambiente, traria a vantagem de, numa única mobilização dos atores públicos e privados, perseguirem a conciliação dos vários interesses, inclusive o do turismo, num planejamento participativo e de legitimidade irrefutável. O que não se pode mais é esperar por planos isolados, cada um almejando sua própria eficácia, sabendo-se que as respectivas diretrizes se apresentarão com suas costureiras divergências.

Vale, finalmente, destacar, que a elaboração de todos esses estudos, principalmente os planos diretores municipais, precedendo ao planejamento da Costa Norte do Turismo, pode proporcionar, mais à frente, desencontros de diretrizes. É que a Costa Norte do Turismo exhibe uma realidade regional, geograficamente una e indivisível, em razão da homogeneidade dos seus ambientes naturais (praias e dunas). Por esta circunstância, ela expõe sua integridade, quando da elaboração de planos diretores municipais isolados, pois os mesmos exigem a fragmentação da unidade regional, para que cada município possa exercer sua prerrogativa de planejamento, como manda a legislação vigente. Os planos diretores municipais só têm expressão legal no território de cada município. Se, em razão disto, pudessem esperar a conclusão do PDITS Costa Norte, teriam uma referência regional mais segura, sobre a qual as questões locais se alinhariam, numa esperança de integração e complementaridade. Esta é uma razão forte para se duvidar da eficácia de planos diretores isolados, de municípios situados em regiões homogêneas, em vista dos interesses comuns e mais abrangentes, que afetam a todos e que devem prevalecer, diante de interesses puramente locais.

3.2.1 Parnaíba

A cidade é de grande importância no Piauí. Do ponto de vista do turismo ela tem papel fundamental na consolidação da Costa Norte do Turismo. No futuro seu aeroporto fará com que os fluxos turísticos demandando a Região deságüem em Parnaíba, para melhor se distribuir pelos demais destinos. Há uma forte movimentação no Estado e no Município, para que tal acontecimento se torne realidade, rapidamente. Mas, a cidade precisa correr, *pari passu*, para ela própria deter atributos turísticos, a exemplo de Fortaleza e São Luís, atraindo maior permanência de turistas. Vencer a causa do aeroporto significa ter que vencer, também, o desafio para consolidar a cidade como destino turístico.

A postura das autoridades municipais e estaduais em relação ao turismo em Parnaíba é bem mais entusiasta e envolvente. Observada pelo prisma das prioridades de governo, esse entusiasmo se dissipa muito, pois não são claras as intervenções ou previsões com foco no turismo ou no preparo da cidade para a função que deverá exercer. O Município acaba de concluir o seu Plano Diretor. Porém, nas reuniões com as autoridades, as diretrizes do Plano não foram evidências em termos de metas de ação. Parece revelar a velha questão que afeta os planos diretores municipais, de serem instrumentos pouco utilizados pelos gestores municipais. Em termos do interesse turístico, o Município inicia seu Projeto Orla, na praia de Atalaia, à semelhança do desenvolvido em Luís Correia. Trata-se de uma experiência que tem seu mérito na tentativa de regular a ocupação da orla, sempre vítima de um comércio informal e predador, paisagisticamente. É uma natureza de intervenção física, com desdobramento social, na medida em que regulariza a situação desses comerciantes informais. Porém, não traz evidências de estar associado a um processo de desenvolvimento da zona urbana praieira como um todo, resultante de diretrizes de lazer e turismo, oriundas do Plano Diretor recém concluído.

Parnaíba tem porte de cidade grande, mas suas características ambientais ainda revelam que o turismo pouco influenciou na revisão de comportamentos e na adoção de prioridades públicas. Seus casarões antigos e a presença do Rio poderiam ser mais bem aproveitados como fator de embelezamento e de atração turística. Foi em Parnaíba que uma agente de turismo manifestou-se sobre a cidade e sua perspectiva turística, dizendo: *"a cidade precisa encher os olhos do turista"*, aludindo a muita coisa que deveria ser cuidada, na ambiência urbana, para acolher e segurar o turista por alguns dias. São bem compreensíveis, caminhando pela cidade, as razões dessa agente de turismo. O plano diretor, por exemplo, ainda não despertou nessas pessoas, a certeza de que é um instrumento eficaz de gestão urbana, para que as autoridades se sintam estimuladas a investirem no plane-

jamento participativo, como única condição de a cidade ascender a um novo patamar em termos de imagem, frente ao turismo, entre outras expectativas.

Efetivamente, se constata que a cidade é escura à noite, a coleta do lixo é precária, mesmo no centro, e há carência de hotéis, restaurantes, bares e animação noturna, para os próprios cidadãos. O turista, em geral, procura os locais frequentados pelas pessoas do lugar, harmonizando-se com a cultura e os costumes praticados. O turismo ainda é de visitantes que vêm de Teresina ou de pessoas que vivem fora do Estado. A demanda maior está restrita ao *reveillon*, carnaval e mês de julho. Esta condição talvez explique a pouca oferta de hotéis de qualidade, pois essas pessoas se hospedam em casas da própria família.

Há muito, ainda, a se pensar em termos de meios para fixar o turista por mais alguns dias. A cidade tem potencial para promover um calendário de eventos, associado ao que, periodicamente, mobiliza multidões para Luís Correia. O carnaval e as festas juninas estão à espera de estímulos como atração para os locais e para os visitantes de fora. O acúmulo de sugestões oferecidas nos hotéis, chamando atenção apenas para o Delta, mostra que a cidade não dispõe, claramente, sobre quais atrativos, divertimentos ou eventos fariam o visitante prolongar, por mais um dia, sua estada em Parnaíba. Programas, por exemplo, associando visitantes que vêm a negócio, a se deixarem atrair pelos atrativos da cidade, ainda parecem incipientes.

3.2.2 Luís Correia

A cidade é um grande balneário, frequentado por veranistas, em algumas épocas do ano. Nas demais, ela se esvazia. Mostra que o seu mercado como destino de veranistas é de pessoas que têm suas residências principais muito distantes, dificultando a frequência em todos os fins de semana, como ocorre, por exemplo, com Porto de Galinhas, em Pernambuco. A grande sazonalidade, mesmo de veranistas, deixa a cidade hibernada por longos períodos, dificultando a fixação de atividades turísticas mais variadas (bares, restaurantes, lojas de artesanato, esportes náuticos etc.). Em certas épocas do ano, natal, carnaval, meses de férias, a cidade se enche de veranistas e visitantes, assumindo uma condição precária em termos de infra-estrutura e serviços. Luís Correia vive uma permanente alternância entre a ociosidade e a insuficiência nos serviços urbanos. É o desafio típico dos balneários que não conseguem um equilíbrio entre os seus mercados de veranistas e turistas. É o difícil desafio de Luís Correia, no contexto do desenvolvimento turístico da Costa Norte do Turismo.

O Estado vem promovendo, com recursos do PRODETUR, uma renovação importante, com o Projeto Orla, substituindo uma ocupação informal e desordenada, que se interpunha entre a cidade e a praia. A ocupação, por comerciantes informais, debilitou a imagem do balneário que, em Luís Correia, como em muitos locais do Brasil, não conta com serviços e infra-estrutura destinados às praias. A oferta de bares e restaurantes parece se bastar, quanto ao atendimento dos usuários das praias. Porém, faltam outros serviços importantes, como sanitários, vestiários, chuveiros, cadeiras, guarda-sóis, guarda-vidas etc., elementos indispensáveis e até motivadores de maior utilização do balneário, por visitantes. Por faltarem tais apoios, as praias se tornam motivações restritas dos que têm casa de veraneio.

Um ponto de grande potencial turístico, pouco trabalhado, é a lagoa do Portinho, situada entre dunas. É um local de rara beleza, mas carente em oferta de equipamentos variados (bares, restaurantes, esportes náuticos, pesca etc.). É visível a esperança de que as coisas aconteçam espontaneamente, função de demandas reprimidas. É verdade que, para o veraneio, as pressões de demanda terminam induzindo o acontecer. Para o

turismo, a lógica é oposta. O visitante vai onde já existe oferta variada e de qualidade, sobretudo em se tratando de centros urbanos. O Plano Diretor em preparação deve considerar a questão do turismo como alternativa econômica do Município. A busca de fatores que possam equilibrar o interesse de Luís Correia, tanto na perspectiva dos veranistas quanto de turistas é, sem dúvida, o maior desafio da trajetória de crescimento ordenado da cidade. É de se esperar que não seja mais um esforço para apenas atender a uma obrigação legal, advinda do Estatuto da Cidade. Os planos diretores, antes de serem um instrumento de gestão importante, precisam se tornar instrumentos de governo, na perspectiva política de prefeitos e vereadores.

3.2.3 Camocim

Camocim está a 370 km de Fortaleza e 126 km de Parnaíba. A chegada do visitante à cidade é quase apoteótica. Do alto da última duna se descortina uma cidade grande à beira do largo estuário do Rio Coreaú, exibindo um perfil urbano homogêneo e cativante. Só uma construção moderna, à direita da paisagem, quebra essa harmonia, por não se integrar ao perfil da cidade. A aproximação de Camocim se faz lentamente, na travessia por balsa, contagiando em emoção, o visitante atento. A imagem dessa aproximação é relativamente tão esplêndida, pela grandiosidade do contraste, quanto à chegada nos Lençóis. O visitante se vê envolvido por uma visão atraente e inesperada. Num caso, a natureza esplêndida; no outro, Camocim-cidade, apropriando-se de todo o horizonte à frente.

Chegando à cidade é que as coisas adquirem o lugar comum de sempre, pois Camocim assume o seu real cenário, com todas as suas controvérsias. Como esta Avaliação Ambiental Estratégica tem seu foco no turismo, os desafios da cidade, que o visitante logo apreende, é matéria de outros estudos. Camocim é um destino turístico ainda em potencial e que precisa ser bem caracterizado a partir do planejamento da Costa Norte do Turismo. Situada entre Jericoacoara e Parnaíba, Camocim espera por um modelo que possa definir seu papel, na vida do visitante, se deslocando entre essas duas cidades destinos.

Até lá, as autoridades municipais têm vários desafios. O de preparar a imagem da cidade, para que a emoção de quem a vê das dunas, não se desfaça, tão radicalmente, no contato direto. As discussões com técnicos e autoridades locais permitiram alguns registros que balizaram este diagnóstico. O Plano Diretor, feito em 2002, começa a ser revisado. Três anos é período curto para a revisão de um plano diretor municipal. Isto pode significar que as suas diretrizes não estejam em harmonia com a perspectiva turística da cidade. Como é o planejamento da Costa Norte do Turismo quem dará o papel esperado para Camocim, esta revisão do Plano Diretor, precedente a tais definições, pode mantê-lo desalinhado, em relação ao destino turístico.

A cidade foi planejada desde o seu início. Seu traçado é reticulado, permitindo que ruas e avenidas se beneficiem de belas perspectivas. Artérias com tais características são facilmente embelezadas com arborização e adequado sistema de iluminação pública. Este pequeno passo qualitativo, entre outros, ainda parece uma perspectiva longínqua e secundária.

A margem do Rio Coreaú, para onde a cidade se debruça, é um dos pontos altos em paisagismo e ambiência urbana, mas ainda pobre em termos turísticos. Apesar de um cais cuidado e de calçadas regularizados, há carências de arborização e mobiliário urbano, revestindo melhor a ambiência dessa orla, ensejando maior uso pela população local e, em consequência, pelos visitantes. Vale lembrar, que ela tem as mesmas características

das orlas de praias. Nestas, há sempre imediatas providências de agenciamento. No caso específico do cais de Camocim, tais cuidados ainda estão por vir.

Parte dos melhores exemplares da arquitetura (casarões) foi destruída, não por um processo voluntário de renovação urbana, mas por falta de manutenção e/ou utilização econômica. A recuperação desses imóveis não é, necessariamente, uma ação direta, de responsabilidade pública. A iniciativa privada, atraída por algum estímulo, pode promover as transformações desejadas, com melhores resultados para os proprietários que o abandono, responsável por danos, muitas vezes irreversíveis.

O mês de agosto traz ventania muito forte. Na cidade ela é amenizada, embora o traçado retilíneo favoreça a canalização dos ventos. Na orla, segundo afirmaram os técnicos municipais, a movimentação de areia trazida pelo vento, torna muito incômoda à permanência. Esta, certamente, é a razão pela qual a cidade não se expandiu na orla oceânica.

Mais do que Parnaíba, Camocim tem seu potencial turístico pouco definido. Estando a meio caminho entre Jericoacoara e Parnaíba, a cidade se expõe a uma condição de pequena pausa para os que passam. O seu *resort* moderno e grande revela bem o quanto está sendo difícil introduzir uma condição de destino de maior permanência para Camocim. A falta de mercado não tem permitido que os serviços de hotelaria se estendam o ano inteiro. No momento, o hotel permanece fechado nos meses de menor afluência, o que reduz, mais ainda, as expectativas de visitantes que, mesmo em menor escala, freqüentam a Região do Costa Norte, na baixa estação. Camocim ainda não tem o seu desafio turístico resolvido. A cidade, por si só, tem pouco a oferecer como atrativo, diante do que a natureza pródiga oferece no entorno mais próximo.

Há uma luta explícita no Estado do Ceará, por um aeroporto em Camocim, ou em Parazinho, meio caminho entre Jijoca e Granja. É uma esperança que se conflita com as efetivas possibilidades operacionais do aeroporto de Parnaíba. É, também, uma questão que revela a pouca integração dos três Estados, com relação à realidade virtual da Costa Norte do Turismo. A competição entre os Estados do Piauí e do Ceará, pela causa aeroportuária, denota que a Costa Norte do Turismo, como razão de interesse comum, ainda não está claramente absorvida. Esta unicidade primordial para o sucesso da marca é, reconhecidamente, o maior desafio de planejamento a ser enfrentado, o qual deve responder em que condição Camocim deverá se inserir, para que a cidade tenha um norte turístico próprio.

3.3 Núcleos de Visitação

A perspectiva que mais se consagra na Costa Norte do Turismo é de se ter, simultaneamente, bons locais como destinos e como pontos de partida para os produtos oferecidos (dunas, Delta, praias e rio), condimentados por pequenos núcleos de visitação. São locais pulverizados entre os grandes atrativos, com papéis de apoio e de qualificação dos próprios produtos turísticos. Esta perspectiva já conta com núcleos como: Caburé, Mandacaru, Atins e Tutóia, no Maranhão e Tatajuba, no Ceará.

Á exceção de Tatajuba (a Nova Tatajuba, pois a antiga está soterrada nas dunas), cujas características naturais desestimulam um eventual crescimento e consolidação como núcleo, pois está em área que sofre influência de dunas móveis, as demais localidades têm seus papéis claros e diferenciados. Tutóia, por exemplo, é

um núcleo que pode fazer contraponto com o porto de Tatus, em Ilha Grande, no Piauí, na perspectiva de um produto integrado, em termos de navegação turística atravessando todo o Delta.

A respeito desse produto, que afeta a permanência do turista em Parnaíba, parece estranho o fato de não haver variedade na oferta de passeios pelos demais meandros do rio, partindo de Tatus. Sintomaticamente, o fato parece revelar reticência no espírito de integração entre os dois Estados, pois o único passeio oferecido se limita à parte do Delta situada no Piauí. Tais reticências podem explicar por que Ilha Grande/Tatus e Tutóia não estão preparadas para serem destinos mútuos e integrados de turistas que comprem o produto Delta. Satisfazem-se, apenas, como modestos embarcadouros, por onde centenas de turistas transitam, diariamente, despendendo pouco, na compra de água mineral, cerveja ou pequenos lanches úteis aos passeios fluviais próximos.

Porém, ambos os núcleos não parecem ter esta perspectiva em pauta. Certamente devido à inexistência de integração, em torno da Região, como elemento comum aos Estados. Desestruturados como núcleos turísticos de apoio à navegação através do Delta, altamente competitiva em relação aos meios rodoviários, ambos os núcleos deixam de exercer um papel importante no contexto do produto singular, por não enriquecê-lo com uma oferta de infra-estrutura, serviços e equipamentos. Perdem, igualmente, a oportunidade de se qualificar no cenário turístico do Delta.

O Rio Preguiças, como o Delta, tem potencial para o produto navegação e, a partir dele, requerer a consolidação de pequenos destinos de visitas. Os mais longínquos, como Mandacaru e Atins, oferecem pouca possibilidade de pernoite (se previsto como produto complementar aos passeios fluviais), a exemplo de Caburé, que dispõe de uma agradável pousada, muito claramente em batalha contra a movimentação das dunas que lhe cerca. Apesar da sua singular atratividade, essa e outras pousadas têm sua localização, sobre a duna, bastante equivocada. Caburé tem futuro incerto e precisa de particular atenção durante o planejamento da Região do Costa Norte do Turismo.

O que melhor se observa nessas localidades, e que o planejamento da Região não pode se desviar, é o ordenamento turístico para todo o conjunto de pequenas localidades, agregando funções para que possam se inserir como atraentes destinos de visitação. Por mais charmosas que sejam, são muito carentes em estrutura turística e em agenciamento paisagístico. Em Caburé, Atins e Tatajuba, não se pode estimular projeções como as que determinaram o crescimento de Jericoacoara, porque são locais sobre dunas, a serem apenas valorizados.

Além disto, todos esses núcleos contam com precário abastecimento, devido aos seus problemas de acessibilidade. Este é um fator hoje limitante na capacidade de suporte, contra o qual se podem projetar situações de conflito em relação à grande marca da Costa Norte do Turismo, que é a exuberante natureza. É compreensível que se procure assegurar para essas localidades, condições mínimas, indispensáveis, de conforto e segurança. Entre elas, a energia elétrica e serviços de atendimento de emergência médica (lembrando que são locais destinados ao turismo de aventura). Como elementos comuns de carência, denotam uma situação crítica que afeta toda a Região. A solução dada por Caburé, com corte de energia às dez da noite, representa perda de qualidade para os hóspedes e possíveis riscos na conservação de alimentos. Observe-se que um dos papéis preponderantes desses núcleos, no contexto do produto navegação, é a gastronomia típica, atração compensatória e indispensável em todo turismo de aventura. Ela não é, apenas, uma arte de "chefs". Depende, absolutamente, de abastecimento e infra-estrutura, que são atributos próprios de cidade.

4. O TERRITÓRIO CREDITANDO-SE DOS EFEITOS DO TURISMO

Esta parte da análise traz de volta os atrativos naturais, indutores do turismo, mas credores, por sua vez, de efeitos benéficos ou adversos. Esses impactos decorrem dos produtos oferecidos. Ainda que o objeto central desta análise não seja o produto turístico em si, ele é visto aqui como causa de problemas nos atrativos naturais, no uso do solo e no território como um todo, seja ele urbanizado ou não.

O primeiro desses fatores é a marca da própria região, caracterizada por aventuras em dunas, rios e praias. E essas aventuras residem, certamente, nas condições de acessibilidade, principalmente no uso de trilhas em praias, dunas e na Zona de Amortecimento do Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses, tanto em Barreirinhas, quanto em Santo Amaro e do Parque Nacional de Jericoacoara. Essa prática, como produto turístico, é bastante singular. Enche os olhos do visitante, o subir e descer dunas desertas e aventurar-se em praias sem fim, tendo apenas o mar de um lado e dunas do outro. E, para isto, criando suas próprias trilhas, espontaneamente, função do devaneio e da curiosidade imediata, oferecidos no percurso. A liberdade absoluta com que goza este produto aventura pode ser, eventualmente, causa de problemas na integridade dos atrativos. Mesmo que não seja na integridade física, pois dunas e praias são imensas realidades, sempre renovadas pelos ventos e movimentação de marés, ele pode afetar diretamente o visitante, que espera se sentir personagem única nessas paragens. A proliferação espontânea de trilhas deixa marcas, sobretudo nas dunas, só apagadas com a movimentação das areias, em função dos ventos. Há um tempo mínimo para isto ocorrer, certamente maior que o tempo da frequência com que novos visitantes surgem. Um turismo massificado pode roubar essa esperada sensação de paisagem sem viv'alma. Hoje em dia, esses intervalos são relativamente grandes (provavelmente não, nos períodos de maior afluência), garantindo certa imagem de desejada solidão. Porém, não se tem, concretamente, a não ser com a perspectiva de planejamento futuro da região, discussões ou medidas concretas, contemplando tais questões e o ordenamento que elas requerem.

Em Jericoacoara, onde as demandas são maiores, o IBAMA começa a pressionar por maior controle nessas trilhas. É uma iniciativa importante, mas que deve contar com a comunhão de todos, empresários do turismo, comunidades locais, fornecedores de mercadorias etc. A cidade tem toda sorte de demandas, que se afunilam, na precariedade dos seus acessos. Mantê-los, como são, através de trilhas informais, já não é mais o caso, devido ao crescimento e as necessidades do turista que frequenta Jericoacoara.

Os limites de capacidade são sempre desafios iminentes que, observados, podem perpetuar realidades e expectativas sobre elas, em termos de diferenciais turísticos. Negligenciados, trazem a certeza do declínio dos destinos, pois os efeitos adversos, hoje apenas intuídos, são potencializados rapidamente.

Só há uma fórmula para perpetuar as singularidades naturais da região: o domínio pleno dos limites de capacidade de cada atrativo. Observem-se os rios, por exemplo. No Preguiças, pelas suas dimensões, mais que no Delta, os efeitos negativos de uma progressiva massificação do produto navegar, pode torná-lo semelhante a qualquer passeio fluvial, se entulhado de embarcações, com suas margens também desmatadas para oferecerem crescentes locais de paradas. São condições que eliminam as sensações, entre as mais procuradas na Região. Essa consciência de limites não é, infelizmente, um elemento visível no processo turístico que se expande na Região da Costa Norte do Turismo.

O lixo está entre os efeitos do turismo, com probabilidades de poluição. Há uma grande deficiência no processo de coleta, transporte, tratamento e destino final dos resíduos. O uso de lixões é o maior dos fatores adversos e a problemática dos muitos acessos por trilhas em dunas e praias, exige veículos adequados de transporte e cuidados especiais nas viagens. Associa-se ao lixo, em termos de efeitos poluidores do solo, a falta de saneamento básico, com tratamento adequado das águas residuais.

Efeitos benéficos, nas cidades e no território também ocorrem. O turismo é fator de desenvolvimento e crescimento econômico para a Região. Isto se reflete na economia, no bem estar da comunidade e na imagem das cidades. Hoje, infelizmente, os locais visitados não contabilizam resultados exultantes para as suas populações, quase sempre inferiorizadas, como perspectiva empresarial. Jericoacoara é um exemplo. Praticamente todos os empreendedores são de fora, muitos até estrangeiros. O efeito benéfico de dar oportunidades de inserção das sociedades locais nos "clusters" econômicos gerados pelo turismo (e ainda pouco visível) expõe esses locais a situações, por um lado, de guetos dos inseridos na cadeia produtiva e, por outro, de uma massa, sempre crescente dos ainda excluídos ou de contingentes aproveitados apenas pela informalidade. Trata-se de quadro conflitante em relação à qualidade que o turismo acena e espera. As cidades recebem benefícios em infraestrutura, equipamentos e serviços, mas vêem se multiplicar mazelas que se refletem na imagem indelével das suas características urbanas. Em Barreirinhas, por exemplo, ninguém pode afirmar que suas favelas nada tenham a ver com a questão da sustentabilidade do turismo que lá se pratica.

Há, na maioria dessas localidades, uma carência renitente no tocante à oferta de serviços de apoio à operacionalidade dos produtos turísticos. A sinalização, particularmente das trilhas, é inexistente, assim como são precários os equipamentos de eventuais emergências nos veículos de transporte de turistas. A prática das trilhas se torna, por isto, uma exclusividade de profissionais experientes. A menos que seja por medida estratégica de controle da capacidade dos atrativos, deixar as trilhas só para esses profissionais, impossibilita a utilização das mesmas por turistas que fazem "touring" com seus próprios veículos, devido à ausência de cartas e sinalização convenientes.

A adesão das cidades, com seus serviços e equipamentos, à consolidação do turismo no desenvolvimento regional é ainda remota, pelo menos no contexto dos esforços mais visíveis em termos de planos, programas e projetos oficiais. No quadro dos efeitos do turismo sobre o território e as cidades, também é pouco notado um despertar de progressiva capacitação e qualificação das estruturas e dos serviços, que cabem às cidades proverem.

Por outro lado e, felizmente, de forma ainda pouco visível, as cidades e os locais mais atraentes começam a sofrer efeitos adversos do turismo, associados à especulação imobiliária. Foram muitas as declarações de que áreas extensas já estariam sendo adquiridas por grupos econômicos. É um fenômeno típico, oriundo do simples anúncio de investimentos concentrados para expandir o turismo. É, obviamente, um dos maiores efeitos adversos do turismo nas cidades e no território como um todo. Amanhã, essas áreas se tornarão objeto de pressões, certamente se conflitando com as expectativas mais nobres, devotadas ao turismo.

A questão fundiária não pôde ser aprofundada durante as visitas, pela dificuldade em se obter mapas atualizados dos cadastros imobiliários dos Municípios. A propriedade de uma avaliação desses mapas está na possibilidade de se identificar os estoques de terra (glebas rurais e urbanas) susceptíveis de serem parceladas para a oferta de lotes populares, nas franjas das cidades mais dinâmicas. Tais parcelamentos também ocorrem



em glebas de beira mar, margens de rios e lagos, comprometendo os locais onde o fator paisagístico impera diante da perspectiva turística. Lotes reduzidos são vetores de ocupação predatória do ponto de vista ambiental e da paisagem natural pré-existente e motivadora da própria ocupação. Também dificultam empreendimentos de caráter turísticos, pois estes exigem terrenos maiores, geralmente escassos nos loteamentos comercializados. O planejamento turístico da Região não pode prescindir de uma análise fundiária das vizinhanças das cidades e dos atrativos da Costa Norte do Turismo, para conciliar as expectativas dos proprietários de terras, com as possibilidades que o turismo oferece, em termos de negócio imobiliário.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta caracterização e suas conclusões são elementos básicos para a preparação do diagnóstico, referencial de planejamento para a Costa Norte do Turismo. São sínteses extraídas das análises efetuadas e das percepções obtidas na própria Região, nos contatos com autoridades, técnicos, lideranças turísticas e pessoas simples que emitiram opiniões e, finalmente, da fiel observância dos objetivos desta Avaliação Ambiental Estratégica, antecedendo ao planejamento do turismo integrado e sustentável da Região.

Nas condições atuais, de como é operado o turismo na Região, a análise territorial e urbana, tratada até agora exibe, como sínteses conclusivas, três diferentes visões:

Em primeiro lugar, a depender da exuberância dos atrativos naturais, o sucesso da Costa Norte do Turismo é previsível, grandioso e muito singular, perante os mercados nacional e internacional.

Mesmo assim, alguns fatores críticos são visíveis no retrato atual da Região, como sejam:

- apresentando-se com tantos predicados, em termos de motivações para atrair o visitante, a Região da Costa Norte do Turismo tem, por desafio maior, proteger e divulgar seus atrativos naturais;
- há que se considerar, porém, o fato de as três grandes motivações turísticas (Lençóis, Delta e Jericoacoara) serem unidades de conservação e, as demais (praias e dunas), serem realidades a preservar. Neste quadro, são bem reconhecidas as divergências entre as perspectivas do turismo e das unidades de conservação. Institucionalmente, os atores envolvidos com essas duas perspectivas pouco agem no sentido de conciliar seus propósitos, para neutralizar divergências. Como está, com a gestão das unidades de conservação apenas tolerando a entrada de visitantes nesses parques, torna o turismo uma perspectiva marginal, com baixa probabilidade de garantir sucesso ao negócio turístico focado nesses atrativos;
- a possibilidade de inclusão das praias como produto turístico está merecendo melhor tratamento entre os planejadores. Se o mar não é tão atraente em face da exuberância das dunas próximas, poder-se-ia cogitar atividades esportivas, como ocorre em Jericoacoara;
- a problemática da acessibilidade aos atrativos, principalmente aos Lençóis e a Jericoacoara, conspira contra a integridade desses locais. No momento, praticamente cada veículo constrói sua própria trilha, deixando no rastro possibilidades de riscos ambientais e aos visitantes. Às questões de acessibilidade aos atrativos se juntam os improvisados locais de acolhida e reunião dos grupos de turistas, para dali partirem em visita ao atrativo. Nos Lençóis esses pontos são precários sob todos os pontos de vista, desde o simples conforto, à infra-estrutura (sanitários, vestiários, cabines telefônicas, bares etc.).

Em segundo lugar, a depender da rede urbana susceptível de dar suporte ao turismo e ao visitante atraído pelas motivações naturais, o sucesso da Costa Norte do Turismo é duvidoso, em razão do despreparo e da pouca evidência de que os municípios tenham condições de ordenar suas cidades, para que o turista prolongue por mais alguns dias, sua estada na Região.

São fatores críticos a serem considerados:

- a rede urbana associada ao desenvolvimento do turismo pretendido para a Região, tem inúmeros estímulos de qualidade, sem ainda dispor de política, urbana e ambiental, a altura das suas potencialidades. Na Costa Norte, preparar as cidades para o turismo é tarefa gigantesca a ser enfrentada;
- há muito se observa a grande dificuldade para os municípios resolverem seus desafios socioeconômicos. Os planos diretores têm se apresentado com se fossem uma virtude patente de reorientação do ordenamento municipal e urbano. Porém, essa virtude parece ainda longínqua, pois, apesar de uma aparente unanimidade em relação a esses instrumentos, ela não é compartilhada pelas autoridades municipais, que persistem acreditando que seus planos de governo são compromissos e instrumentos mais eficazes, até por serem legitimados, em alguns casos, pela maioria da população, nos processos eleitorais. Para prefeitos e vereadores, planos diretores ainda são pré-requisitos apenas para que os municípios se credenciem a programas federais de financiamento urbano. As experiências precedentes têm servido, em grande parte, para ornamentar os acervos bibliográficos das prefeituras, reiterando a evidência da pouca utilidade dada a esses instrumentos. São peculiaridades culturais a serem combatidas e removidas com muita energia política. A questão não está, obviamente, nem no Estatuto da Cidade, que prega a necessidade imperiosa de planos diretores municipais participativos, nem no próprio PRODETUR/PDITS, cujo Regulamento Operativo exige tais planos, como fator de elegibilidade dos municípios. A problemática é da esfera cultural e política, a ser vencida com largo esforço de aculturação das autoridades. Praticamente toda a Região está mobilizada para planos diretores, algumas já tendo concluído (Barreirinhas e Parnaíba) e outras em fase de início (Jericoacoara, Camocim, Ilha Grande, Luís Correia e Cajueiro da Praia). Em razão do Programa, o Ministério do Turismo vem apoiando todas essas iniciativas. O planejamento turístico da Região da Costa Norte terá que enfrentar o desafio da conscientização das autoridades municipais, quanto à utilidade dos planos diretores, na condição de instrumentos de gestão;
- o fator integração dos pólos turísticos na Região é prioridade que não pode ser adiada. Os Estados dão início a obras de complementação rodoviária que merecem uma análise no âmbito do planejamento da Região, para avaliar as possibilidades de integração dos destinos e, também, das facilidades de abastecimento. Na Região da Costa Norte a falta de boa rede rodoviária e de acessos adequados aos destinos, mesmo os mais remotos, não resiste às críticas sobre as condições de fornecimento alimentar, serviços de segurança, emergências etc;
- os desafios gerenciais e financeiros particularizados ao fato urbano, diante do foco turístico, também revelam uma tendência de os gestores municipais dissociarem as cidades do turismo. Muitos acreditam que, havendo atrativos e motivações, o turismo é inevitável. Com ele, as cidades se beneficiam como um desdobramento inevitável. Esta meia verdade expõe aspectos críticos relevantes, que vão da tradicional falta de capacidade técnica instalada nas prefeituras, para gerir e qualificar as cidades para o turismo, às dificuldades financeiras crônicas. A se manterem essas carências, as áreas mais nobres, ficarão à mercê das pressões especulativas, os atrativos poderão sofrer com a massificação, perderão seu magnetismo e a sociedade se beneficiará cada vez menos do negócio turístico, deixando-se atrair pela informalidade, no contexto da economia gerada pelo turismo.
- os fatores financeiros, agregados à cultura gerencial dos municípios, contribuem para o agravamento do cenário urbano, pois o costume da renúncia à cobrança das suas receitas próprias, dei-

xa os municípios sem capacidade de investimento ou dependendo de transferências estaduais e federais estas, cada vez mais contingenciadas. Se o turismo é um negócio importante para movimentar as economias locais, as cidades precisam acompanhar essa trajetória econômica e social, sob pena de não poderem associar as populações, aos benefícios do turismo. Uma cultura de recuperar os investimentos públicos, sobretudo diante da perspectiva turística, que movimentar a economia local, é necessidade inadiável entre os governantes da Região.

Finalmente, a depender dos efeitos que, até então, o território e as cidades têm capitalizado, função dos produtos turísticos atualmente oferecidos, há indícios fortes de que o turismo, como está sendo praticado, possa ser mais adverso que benéfico, nas perspectivas de desenvolvimento sustentável e de perpetuação dos próprios atributos naturais, principais razões da atração turística da Região.

Alguns fatores são previsíveis:

- o turismo que se pratica na Costa Norte ainda está longe de apresentar impactos que assegurem prerrogativas de sustentabilidade, como fator de inserção social, econômica e cultural, bem como integração entre os três Estados e os vários Municípios;
- sinais evidentes de especulação com terras, na expectativa de assegurar ganhos com o turismo, são revelados em várias localidades. Medidas de planejamento e gestão têm sido insuficientes para neutralizar tais perspectivas, que se perpetuam como um efeito natural, sempre que se identificam oportunidades de crescimento do turismo. Uma aculturação dos gestores urbanos para enfrentar situações como tais é desejável, diante de propósitos como o que norteia a viabilidade da Costa Norte, como marca turística;
- a integração, por sua vez, é uma prerrogativa para a qual as autoridades muito pouco têm se esforçado. Sem ela, os efeitos do turismo vêm revelando uma situação em que os atores não observam complementaridade entre as suas ações e baixo compartilhamento de responsabilidades, para conciliar os diferentes interesses políticos, econômicos, sociais e culturais no âmbito da Região e dos destinos mais eminentes. O PRODETUR-NE II vem sendo interpretado, muitas vezes, como uma injeção de recursos nas cidades, grande parte vindos de fora. Muitas obras já são executadas numa condição de interferência externa às cidades, pois não são simultaneamente assimiladas pelas prefeituras, nem associadas a ações complementares, que revelem uma integração necessária à situação. As ações setoriais se dedicam a resolver demandas reprimidas, esquecendo a perspectiva turística e, com ela, fatores essenciais em termos de horizontes e consequente integração. É bem conhecida, que a integração é prerrogativa cultural, tradicionalmente pouco desenvolvida entre agências governamentais, apesar de no caso do PRODETUR-NE II, todos os Estados e Municípios envolvidos terem vivenciado uma fase de planejamento (PDITS), em que a integração e a sustentabilidade do turismo eram expectativas indiscutíveis. As áreas que reúnem os atrativos naturais da Região da Costa Norte do Turismo são objeto de várias modalidades de planos e projetos que não trazem a marca essencial dessa esperada integração. Entre eles se identificam: os planos de manejo das unidades de conservação; os planos de gerenciamento costeiro; os projetos-origem, abrangendo as áreas litorâneas onde imperam os bens dominiais da União; os planos diretores municipais; e, também, os planos turísticos, a exemplo dos PDITS. São manifestações de planejamento coerentes com as suas próprias contingências, mas

que poderiam se associar, em termos de integração e complementaridade a determinados focos de interesse comum, como são as expectativas turísticas, entre outras.

- no que concerne a sustentabilidade, há muitas evidências de que o turismo atual está distante dessa meta, seja ela no seio ambiental (*stricto sensu*), seja em termos socioeconômicos. Se a sustentabilidade dos atrativos naturais ainda não se apresenta como uma evidência de risco a considerar, também não se observam cuidados especiais, que possam demonstrar necessário equilíbrio e prevenção na exploração turística dos grandes atrativos da Região. Como esses cuidados não são evidentes na operação atual do turismo, se supõe que seus efeitos no ambiente natural podem trazer impactos adversos, sendo indispensáveis medidas imediatas no sentido de melhor conciliar a operação dos produtos, numa linha de sustentabilidade mais consistente. Do ponto de vista socioeconômico, a questão vem de encontro a uma das maiores expectativas do PRODETUR, que é a garantia de benefícios sociais, entre eles o alívio da pobreza. Se há quem lastime que Barreirinhas de hoje não é melhor que a de antes da estrada pavimentada, ligando à cidade de São Luís, pode-se extrair dessa queixa, que o turismo praticado ainda não absorveu a mão-de-obra local nem proporcionou oportunidades de negócios atraentes para a população. O caso específico de Barreirinhas é preocupante, pois a cidade vem acumulando bolsões de favelas, denotando que o turismo traz informalidades na economia e exclusões inadmissíveis para a filosofia do Programa.

As conclusões que se extraem desta linha de base para o diagnóstico, dão a dimensão do grande esforço que virá com o planejamento, a implementação e a operação do turismo na Região, sensibilizando e envolvendo governos, gestores urbanos, prestadores de serviços e autoridades responsáveis pelo negócio turístico em ascensão.

Quadro IV 1 — Quadro-Síntese da Linha de Base Territorial e Urbano

1 – O Território Produzindo Atrativos				
Problemas	Causas Prováveis	Linhas de Ação	Natureza da Ação	Responsáveis
Evidências de risco ambiental nos Lençóis, no Delta, no Rio Preguiças e nas dunas e praias.	Dualidade entre as perspectivas dos gestores das unidades de conservação e dos agentes turísticos, frente às oportunidades de turismo; Falta de apoio ao turismo pelos agentes ambientais e uma eficiente fiscalização da operação dos produtos turísticos oferecidos; Exploração turística espontânea e com perspectivas de massificação; O planejamento e a operação dos produtos turísticos não refletem compromissos com as características naturais dos atrativos.	Orientar o TOR do PDITS-CN, para que o planejamento investigue: - o desenvolvimento de gestões para que o planejamento e a operação dos produtos consagrem o turismo como elemento de interesse comum, entre os gestores das unidades de conservação e os órgãos ambientais e de turismo do Estado e Municípios; - as condições em que são planejados os produtos turísticos oferecidos; - as restrições típicas ao turismo, pelas unidades de conservação.	Planejamento	MTur, com base no TOR do PDITS-CN
	Falta de definições sobre a capacidade de suporte dos atrativos.	Elaboração de estudos de capacidade de suporte dos atrativos da Costa Norte, considerando a perspectiva ambiental e as expectativas dos turistas; Instituição de Planos Básicos Ambientais (PBA) para o controle e o monitoramento do turismo nos atrativos.	Qualificação ambiental	IBAMA; Secretarias Estaduais de Meio Ambiente; Secretarias estaduais de Turismo; Prefeituras Municipais.
	Multiplicidade de acessos aos Lençóis (em Barreirinhas e em Santo Amaro) potencializa os riscos de massificação e descontrole.	Incluir Santo Amaro como centro emissor de visitação ao Parque, associado aos cuidados com o planejamento, a capacidade de suporte e o controle da frequência de visitas.	Qualificação ambiental	MTur; IBAMA; Secretaria de Turismo do Maranhão; Prefeitura Municipal de Santo Amaro.
Desconforto do turista na visita aos atrativos	Precária infra-estrutura de acessibilidade aos Lençóis, aos Pequenos Lençóis, ao Delta e às praias e dunas da Costa Norte; Ausência, ou precária infra-estrutura e serviços de apoio aos turistas que visitam: os Lençóis, o Delta, o Rio Preguiças e as trilhas em dunas e praias; Falta de serviços para o atendimento de emergências típicas	Orientar o TOR do PDITS-CN, para que o planejamento investigue: - as características da infra-estrutura mínima dos atrativos; - os sistemas de atendimento médico e de emergências; - o sistema de sinalização e assistência aos turistas nas trilhas; - a oportunidade de um melhor serviço de guias.	Planejamento	MTur, com base no TOR do PDITS-CN
Baixa atratividade do mar, entre as motivações turísticas.	Coloração e transparência das águas, inferiores às de outras praias nordestinas.	Orientar o TOR do PDITS-CN, para que o planejamento busque alternativas turísticas compensatórias, a exemplo de esportes marítimos, como ocorre em Jericoacoara.	Planejamento	MTur, com base no TOR do PDITS-CN
Baixa exploração do Delta, com viagens entre núcleos de interesse turístico.	Falta de integração turística entre os Estados do Piauí e Maranhão e entre os municípios situados no Delta.	Orientar o TOR do PDITS-CN, para que o planejamento busque alternativas de transporte fluvial interligando municípios, a exemplo de: Ilha Grande, Araiões, Tutóia, etc.	Planejamento	MTur, com base no TOR do PDITS-CN



2 – O Território Acolhendo Destinos

2.1 - Destinos Consagrados

<p>Inspiente identidade da Costa Norte, como marca hegemônica do turismo de aventura e natureza.</p>	<p>A acessibilidade, a condição geográfica e os atrativos turísticos fazem com que Fortaleza e São Luís atraíam turistas interessados na Costa Norte, restringindo a permanência deles na Região, em número de dias.</p> <p>As grandes distâncias de Fortaleza e São Luís para a Região dificultam a hegemonia da Costa Norte, junto ao mercado turístico atual.</p>	<p>Orientar o TOR do PDITS-CN, para que o planejamento busque a consolidação da Marca e de melhor acessibilidade à Região da Costa Norte.</p> <p>Orientar o TOR do PDITS-CN, para que o planejamento investigue a possibilidade de Parnaíba se tornar o portão principal da Costa Norte, em razão do seu aeroporto.</p>	<p>Planejamento</p> <p>Planejamento</p>	<p>MTur, com base no TOR do PDITS-CN</p> <p>MTur, com base no TOR do PDITS-CN</p>
<p>Jericoacoara dá sinais de perder o tradicional charme de vilarejo de pescadores.</p>	<p>A intensidade de turistas supera, em determinados momentos, a capacidade de suporte para a peculiar condição primitiva da vila.</p>	<p>Orientar o TOR do PDITS-CN, para que o planejamento investigue:</p> <ul style="list-style-type: none"> - as diretrizes de ordenamento e de posturas para a cidade, oriundas do Plano Diretor Municipal, compatibilizadas com os Planos de Manejo da APA e do Parque Nacional de Jericoacoara; - a necessidade de novos valores de capacidade de suporte para Jericoacoara; - adoção de políticas que privilegiem qualidade, em vez de quantidade, na perspectiva turística do local; - a introdução de serviços essenciais como: bancos; postos de saúde; emergências médicas etc.; - a qualificação da ocupação urbana nas áreas de beira mar; - a inserção nos benefícios do turismo, das disponibilidades empresariais do local; - a integração institucional entre o IBAMA, o Município de Jijoca de Jericoacoara e o Estado do Ceará, para que o turismo e o meio ambiente se tornem valores de interesse comum, no âmbito dessas instituições. 	<p>Planejamento</p>	<p>MTur, com base no TOR do PDITS-CN</p>
<p>O abastecimento e os serviços de emergências são situações adversas no turismo de Jericoacoara.</p>	<p>Inexistência de acessos adequados à cidade; O inadequado sistema de trilhas espontâneas sobre dunas, como acesso a Jericoacoara. A perspectiva cogitada, através de trilhas, com pedágio, só vai perpetuar os problemas para o abastecimento e as emergências.</p>	<p>O Plano Diretor de Jijoca de Jericoacoara deve resolver os problemas de acesso ao destino turístico, mesmo mantendo trilhas, controladas pelo IBAMA, como alternativa e numa condição de produto/aventura;</p>	<p>Planejamento</p>	<p>IBAMA; Prefeitura Municipal de Jijoca de Jericoacoara.</p>
<p>Poluição do solo, em Jericoacoara, oriunda do atual sistema de esgotamento sanitário.</p>	<p>Inexistência de rede coletora e sistema de tratamento e destino final do esgoto.</p>	<p>Rápida solução para o impasse na aprovação do projeto do sistema de tratamento e destino final do esgoto coletado.</p>	<p>Qualificação ambiental</p>	<p>IBAMA; Prefeitura Municipal de Jericoacoara.</p>
<p>Barreirinhas-cidade, ainda é precário destino turístico.</p>	<p>A cidade não está preparada para o turismo, pois não oferece focos de atrativos, divertimentos, ou eventos que possam segurar o visitante; Barreirinhas, em termos turísticos, está sempre associada aos Lençóis e ao Rio Preguiças, cujas belezas não encontram correspondente, na cidade, em termos de valores que possam ser agregados às expectativas do visitante.</p>	<p>Orientar o TOR do PDITS-CN, para que o planejamento investigue:</p> <ul style="list-style-type: none"> - o Plano Diretor, quanto às suas diretrizes sobre a preparação da cidade para o turismo; - as diretrizes de expansão urbana nas proximidades da Zona de Amortecimento do Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses e nas margens do Rio Preguiças; - o papel de Barreirinhas na política de turismo da Região da Costa Norte; - a integração turística do Maranhão com os Estados do Piauí e do Ceará, tendo a Costa Norte como valor de interesse comum; - as complementaridades que possam ser exploradas no âmbito da rede urbana da Região; - a inserção da população local nos benefícios do turismo.. 	<p>Planejamento</p>	<p>MTur, com base no TOR do PDITS-CN</p>
<p>Interferências negativas na paisagem do Rio Preguiças, em Barreirinhas.</p>	<p>Inobservância do Código Florestal, perda da vegetação ciliar e pressões imobiliárias especulativas; O parcelamento do solo e as edificações muito próximas às margens do rio.</p>	<p>Revisão das normas urbanísticas vigentes e fortalecimento do sistema de fiscalização e controle urbanístico; Maior presença do IBAMA na fiscalização dos produtos turísticos.</p>	<p>Capacitação Institucional</p>	<p>IBAMA; Prefeitura Municipal de Barreirinhas.</p>

2.2 – Destinos Potenciais

<p>Parnaíba não apresenta, atratividades, que assegurem sua consagração como destino turístico.</p>	<p>A cidade não está preparada para o turismo, por não oferecer focos de atrativos, divertimentos, ou eventos que possam segurar o visitante;</p> <p>Parnaíba, em termos turísticos, está sempre associada ao Delta, cuja beleza não encontra correspondente na cidade, em termos de valores que possam ser agregados às expectativas do visitante.</p>	<p>Orientar o TOR do PDITS-CN, para que o planejamento investigue:</p> <ul style="list-style-type: none"> - o Plano Diretor quanto às suas diretrizes sobre a preparação da cidade para o turismo; - a política de turismo do Estado, no tocante ao papel de Parnaíba na região da Costa Norte; - a integração turística do Piauí com os Estados do Maranhão e do Ceará, tendo a Costa Norte como valor de interesse comum; - as complementaridades que possam ser exploradas no âmbito da rede urbana da Região; - a inserção da população local nos benefícios do turismo. 	<p>Planejamento</p>	<p>MTur, com base no TOR do PDITS-CN</p>
<p>Parnaíba não está vencendo o desafio de ser portão da Costa Norte.</p>	<p>Falta liderança do Estado, junto aos demais (Ceará e Maranhão) para consagrar a Marca Costa Norte, como valor de interesse comum, absorvendo Parnaíba como portão de entrada;</p> <p>Falta de convergência entre as autoridades sobre a filosofia do turismo na Costa Norte;</p> <p>Baixa compreensão das autoridades, de que a condição de portão da Costa Norte é muito mais do que apenas um aeroporto.</p>	<p>Mobilização do Governo do Estado do Piauí e da Prefeitura Municipal de Parnaíba, para assumirem posição de liderança na consolidação da Marca Costa Norte do Turismo;</p>	<p>Capacitação institucional</p>	<p>MTur;</p>
	<p>Reduzido esforço do Município, na direção de programas destinados à mobilização da sociedade e à preparação da cidade para o turismo.</p>	<p>Orientar o TOR do PDITS-CN, para que o planejamento investigue:</p> <ul style="list-style-type: none"> - a identificação de estímulos para revitalizar os valores naturais e culturais da cidade, como motivação e preparo para o turismo local; - as condições de ampliação da infra-estrutura receptiva de Parnaíba; - a melhoria dos serviços urbanos, particularmente a limpeza e a iluminação da cidade; - a inserção da população nos benefícios do turismo. 	<p>Planejamento</p>	<p>MTur, com base no TOR do PDITS-CN</p>
<p>É muito remota a condição de Luís Correia como destino turístico</p>	<p>A predominância do veraneio intermitente, devido a sazonalidade;</p> <p>Falta de medidas capazes de equilibrar as frequências de veranistas e turistas;</p> <p>Crença errônea de que serviços e atrativos destinados a veranistas, também sejam motivações para turistas;</p> <p>Visão administrativa muito restrita a obras.</p>	<p>Orientar o TOR do PDITS-CN, para que o planejamento investigue:</p> <ul style="list-style-type: none"> - a integração do Município aos objetivos da Costa Norte do Turismo; - a valorização da praia, dunas e lagoas, com perspectiva de atração turística o ano todo; - a complementação do Projeto Orla, com equipamentos e serviços destinados a turistas; - a promoção de atividades náuticas no mar e nas lagoas; - a capacidade gerencial do turismo no âmbito municipal; - a identificação de um mercado turístico que corresponda aos predicados naturais de Luís Correia; - as motivações alternativas para compensar a forte sazonalidade do veraneio; - a identificação das carências que contribuem para a baixa frequência de turistas; - as condições para um projeto integrado, envolvendo os quatro municípios litorâneos do Estado do Piauí; - a inserção da população local nos benefícios do turismo. 	<p>Planejamento</p>	<p>MTur, com base no TOR do PDITS-CN</p>
<p>Camocim-cidade ainda não desempenha um papel no contexto turístico da Costa Norte.</p>	<p>Grande dependência do produto trilhas em dunas e praias, quase sempre visitadas pelos turistas provenientes de Jericoacoara, antes de chegarem a Camocim;</p> <p>Camocim, em termos turísticos, está sempre associada às trilhas, cuja beleza não encontra correspondente, na cidade, em termos de valores que possam ser agregados às expectativas do visitante;</p> <p>A cidade não oferece focos de atrativos, divertimentos, ou eventos que possam segurar o visitante, além das motivações tradicionais em dunas e praias.</p>	<p>Orientar o TOR do PDITS-CN, para que o planejamento investigue:</p> <ul style="list-style-type: none"> - o papel de Camocim-cidade no turismo da Costa Norte; - as condições que melhor motivem as autoridades e a população, para um esforço de valorização do patrimônio local e dos ambientes urbanos susceptíveis de embelezamento turístico; - a inserção de Camocim-cidade como um dos destinos da Costa Norte; - a possibilidade de a bacia do Rio Coreaú se tornar ponto de atração náutica, no contexto turístico; - a inserção da população local nos benefícios do turismo; - o sistema de atendimento médico e de emergências. 	<p>Planejamento</p>	<p>MTur, com base no TOR do PDITS-CN</p>

2.3 – Núcleos de Visitação				
Desconforto nos núcleos	Falta de infra-estrutura turística mínima de acesso e receptividade aos visitantes; Falta de um padrão de instalações nos núcleos, para a oferta de atrativos complementares aos produtos do tipo navegação (Rio Preguiças e Delta) e trilhas, nas praias e dunas entre o Delta e Jericoacoara; Falta de funções de complementaridade turística desses núcleos, nos produtos: Rio Preguiças, Delta e trilhas em dunas e praias entre o Delta e Jericoacoara.	Orientar o TOR do PDITS-CN, para que o planejamento investigue: - os papéis e as condições de conforto turístico para os núcleos urbanos do Rio Preguiças, do Delta do Parnaíba e do litoral entre o Delta e Jericoacoara; - as funções e a infra-estrutura mínima para a inserção desses núcleos no turismo da Região; - a integração entre os núcleos; - a inserção das populações locais nos benefícios do turismo.	Planejamento	MTur, com base no TOR do PDITS-CN
Riscos para os amantes do turismo aventura.	Falta de atendimento médico, ou paramédico, para os casos de emergência típica.	Orientar o TOR do PDITS-CN, para que o planejamento investigue: - as possíveis formas de atendimento das emergências típicas; - a criação de corpo médico, paramédico e de enfermagem, operando a serviço dos núcleos.	Planejamento	MTur, com base no TOR do PDITS-CN

3 – O Território Creditando-se dos Efeitos do Turismo

3.1 – Efeitos nos Atrativos.

Perda de qualidade dos atrativos naturais.	Baixa aceitação do turismo, por parte dos gestores das unidades de conservação; Tendência à massificação no modelo atual de exploração do turismo de natureza; Pouca fidelidade às expectativas do turista, que busca nos atrativos da Costa Norte, a grandiosidade da natureza, sem massificação; Falta de acesso aos Lençóis e liberalidade excessiva na utilização de trilhas espontâneas; Liberalidade nas trilhas em dunas e praias, entre o Delta e Jericoacoara; Pressões especulativas em praias, dunas e zonas de amortecimento das unidades de conservação.	Orientar o TOR do PDITS-CN, para que o planejamento investigue: - as condições de tornar o turismo sustentável numa perspectiva para as unidades de conservação na Região da Costa Norte do Turismo; - as condições de integração dos gestores das unidades de conservação no planejamento do turismo sustentável da Região; - a necessária conciliação entre a preservação ambiental dos atrativos e a exploração turística dos mesmos; - a mútua compatibilidade entre os planos diretores municipais e os planos turísticos e de manejo; - a observância da expectativa do turista quanto à massificação, nos estudos de capacidade de suporte; - a concepção de sistemas de sinalização nas trilhas espontâneas, para evitar a excessiva liberalidade no tráfego de veículos; - a consolidação de cadastro imobiliário e mercantil, para o controle fundiário; - o aperfeiçoamento do combate ao parcelamento predatório e à especulação imobiliária.	Planejamento	MTur, com base no TOR do PDITS-CN
--	--	---	--------------	-----------------------------------



3.2 – Efeitos nas Cidades

<p>O crescimento desordenado, já visível em Barreirinhas, dá o tom de realidade futura das cidades turísticas na Costa Norte;</p> <p>Surgimento de favelas.</p>	<p>Falta de consciência, entre os gestores urbanos, de que o plano diretor é instrumento essencial para a ordenação das cidades e seu desenvolvimento;</p> <p>A sustentabilidade e o alívio da pobreza ainda não são praticados, no turismo da Região da Costa Norte;</p> <p>Falta estímulos e programas de capacitação das pessoas e pequenas empresas, para que haja maior inserção das populações locais na economia do turismo;</p> <p>Crescimento da informalidade no comércio e nos serviços urbanos.</p>	<p>Orientar o TOR do PDITS-CN, para que o planejamento investigue:</p> <ul style="list-style-type: none"> - a oportunidade de os prefeitos e vereadores adotarem o plano diretor como instrumento de gestão das cidades e dos municípios - as linhas concretas para inserção das populações na economia gerada pelo turismo; - as condições para o desenvolvimento de políticas de alívio da pobreza, através da perspectiva turística; - as possibilidades de a economia local se autodesenvolver, com estímulos provenientes do turismo. 	<p>Planejamento</p>	<p>MTur, com base no TOR do PDITS-CN</p>
<p>A instabilidade na paisagem urbana.</p>	<p>Especulação imobiliária;</p> <p>Falta de padrões estáveis de urbanização;</p> <p>Pouco estímulo para que se cultuem os monumentos e os conjuntos urbanos homogêneos;</p> <p>Excessiva abertura à modernidade sem raízes culturais.</p>	<p>Orientar o TOR do PDITS-CN, para que o planejamento investigue:</p> <ul style="list-style-type: none"> - se os planos diretores e a legislação urbanística dos municípios trazem elementos de controle dessas causas; - as alternativas de revitalização de locais tradicionais ou em decadência; - a seleção de programas de valorização de ambientes históricos das cidades e suas vizinhanças. 	<p>Planejamento</p>	<p>MTur, com base no TOR do PDITS-CN</p>

3.3 - Conclusões

<p>O desenvolvimento integrado do turismo sustentável é perspectiva remota na Costa Norte.</p>	<p>Estando os atrativos naturais em unidades de conservação, sua exploração turística é vista sob fortes restrições;</p> <p>Falta de integração entre os agentes ambientais e turísticos, diante do turismo como perspectiva de interesse comum.</p>	<p>Desenvolvimento de gestões políticas visando à conciliação dos interesses turísticos e de preservação do meio ambiente, numa perspectiva institucional de comum interesse aos gestores das unidades de conservação e aos agentes promotores do turismo.</p>	<p>Capacitação institucional</p>	<p>MTur; IBAMA; Governo dos Estados do Ceará, Maranhão e Piauí; Prefeituras da Região da Costa Norte.</p>
	<p>As autoridades estaduais e municipais ainda não vêem o turismo como um negócio capaz de desenvolver a Região;</p> <p>Falta de uma visão estratégica de desenvolvimento, tendo o turismo como motivação de interesse comum.</p>	<p>Desenvolvimento de gestões junto aos governadores e prefeitos da Região da Costa Norte, mostrando que o PRODETUR-NE II é mais que um Programa de obras públicas, devendo ser entendido, na sua essência, como um instrumento de apoio ao desenvolvimento da Região como um todo.</p>	<p>Capacitação institucional</p>	<p>MTur;</p>
	<p>A cultura gerencial das cidades é fechada à integração e à sustentabilidade, no processo turístico;</p> <p>Falta de integração institucional, tendo o turismo como fator de interesse comum.</p>	<p>Desenvolvimento de gestões junto aos prefeitos e vereadores de municípios situados na Região da Costa Norte, no sentido de assegurar a importância dos planos diretores municipais e do PDITS-CN, como instrumentos essenciais para a gestão urbana, municipal e regional de áreas turísticas.</p>	<p>Capacitação institucional</p>	<p>MTur; Ministério das Cidades; Prefeituras Municipais; Câmaras de Vereadores.</p>