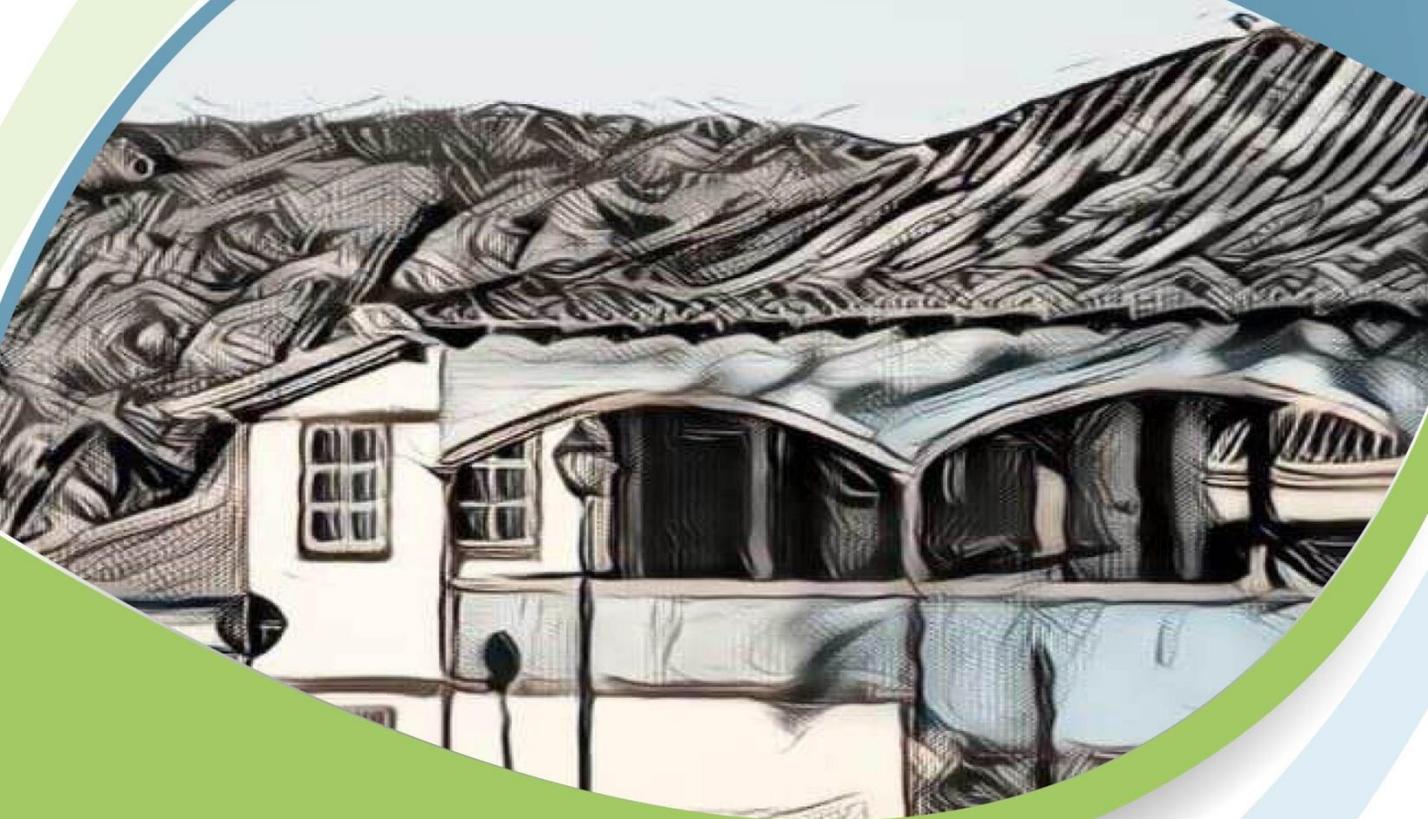




REVIS PATTUR



Volume 2 – Número 1 - 2024



REVISPATTUR - Revista de Turismo: Patrimônios, Territórios Descoloniais e Trabalho

V. 2. N. 1 (2024).

Editoras:

Profa. Dra. Raquel Faria Scalco;

Profa. Dra. Camila Heleno;

Profa. Dra. Virginia Martins Fonseca.

Contato: revistapatttur.turismo@ufvjm.edu.br

Instituição responsável:

Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri – UFVJM

Faculdade Interdisciplinar em Humanidades

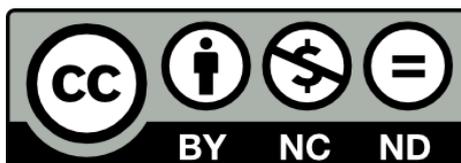
Curso de Turismo

Núcleo de Pesquisa em Turismo: Patrimônios, Territórios Descoloniais e Trabalho (PATTUR)

Endereço:

UFVJM - Campus JK - MGT 367 - Km 583, nº 5000. Faculdade Interdisciplinar em Humanidades. Gabinete 58. Alto da Jacuba, Diamantina - MG, 39100-000

Telefone: (38) 35321200 – (38) 35321224



Esta obra está licenciada com uma Licença Creative Commons Atribuição - Não Comercial -Sem Derivações 4.0 Internacional.



Editorial REVISPATTUR – Volume 2

Virginia Martins Fonseca¹
Raquel Faria Scalco²
Camila Teixeira Heleno³

EDITORIAL

É com muita alegria que compartilhamos nosso segundo volume da Revista de Turismo: Patrimônios, Territórios Descoloniais e Trabalho (REVISPATTUR), que vem se consolidando, com publicações de qualidade em diversas temáticas que permeiam o escopo, acolhendo saberes diversos. Neste volume, ficamos lisonjeadas com o alcance que a revista tem adquirido em tão pouco tempo, com resultados de pesquisas científicas realizadas no âmbito da *Universidad Nacional del Sur* (Argentina), Universidade Federal do Delta do Parnaíba (UFDPAr), Faculdade Educamais (UNIMAIS), Universidade Federal do Maranhão (UFMA), Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG) e, como não poderia deixar de ser, a Revista foi prestigiada também por colegas da Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri (UFVJM).

O primeiro artigo científico, fruto de pesquisa doutoral, intitulado “*Intereses difusos del Parque Nacional Lanín: conservación ambiental, uso público y territorial*”, de Virginia Martins Fonseca, sob orientação do professor Roberto Bustos Cara, analisa os discursos globais na criação do Parque Nacional Lanín, como um processo de “ativação patrimonial” com intencionalidade mercadológica. O trabalho abordou as estratégias adotadas para o desenvolvimento do turismo e seus conflitos diante dos interesses de diversos atores locais, com o intuito de visibilizar o processo de gestão compartilhada entre a Administração de Parques Nacionais e as comunidades Mapuche, povos originários da região da Patagônia argentina e chilena.

¹ Editora da REVISPATTUR. Professora Adjunta do Curso de Turismo da Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri (UFVJM). Endereço eletrônico: virginia.martins@ufvjm.edu.br. Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-1629-8812>. Lattes: lattes.cnpq.br/0844500125867329.

² Editora da REVISPATTUR. Professora Adjunta do Curso de Turismo da Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri (UFVJM). Endereço eletrônico: raquel.scalco@ufvjm.edu.br. Orcid: <https://orcid.org/0000-0003-2042-783X>. Lattes: <http://lattes.cnpq.br/1858387591943845>.

³ Editora da REVISPATTUR. Professora Adjunta do Curso de Turismo da Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri (UFVJM). Endereço eletrônico: camila.heleno@ufvjm.edu.br. Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-3203-0648>. Lattes: <http://lattes.cnpq.br/4396875037220514>.

Parte dos resultados do mestrado de Fernando Antonio Lopes Gomes, que em parceria com o professor Solano de Souza Braga, nos brindam com importantes reflexões no segundo artigo científico, intitulado “Caracterização dos Conselhos de Meio Ambiente dos municípios do território da Área de Proteção Ambiental Delta do Parnaíba”. O trabalho busca compreender como a descentralização e a democratização da gestão e da política ambiental pública enfrentam o desafio de garantir o envolvimento efetivo do poder público e da participação da população. E, desta forma, os autores indicam que ainda é baixo o grau de participação social, diante da percepção de que os Conselhos de Meio Ambiente se organizam com base em assimetrias hierárquicas entre dirigentes e dirigidos, fator que traz implicações complexas ao pleno desenvolvimento do seu papel na gestão ambiental.

O terceiro trabalho científico publicado, intitulado “A importância do gerenciamento de projetos para a análise dos impactos do turismo nas localidades”, resulta da pesquisa de pós-graduação *lato sensu* de Mariana da Conceição Alves. A autora aponta a importância do gerenciamento de projetos para o desenvolvimento do turismo nas localidades, pois esta ferramenta permite um controle e acompanhamento na criação de produtos ou serviços turísticos de modo a fornecer uma maior qualidade aos mesmos.

Já o quarto artigo científico, de Danielle Dias Alves, sob orientação da professora Thays Regina Rodrigues Pinho, denominado como “Identificação e análise da estrutura e serviços em terminal rodoviário: uma perspectiva do usuário/turista”, buscou analisar a estrutura física e os serviços ofertados pelo Terminal Rodoviário de São Luís, adotando procedimentos metodológicos interessantes para a temática em questão e apontando, de maneira assertiva, tanto as principais deficiências como seus aspectos positivos.

Nosso quinto artigo científico, intitulado “Estudo comparativo sobre a prática Ecoturística em parques na região da Serra do Cipó”, de Isla de Oliveira Bráulio, sob orientação do professor Bernardo Machado Gontijo, analisou o impacto do ecoturismo em três Unidades de Conservação na região supracitada. Para tanto, foram analisados os usos públicos, considerando as travessias já consolidadas nos territórios envolvidos, bem como buscou-se compreender o efeito da pandemia na busca por esses espaços, a partir de dados de visitação de 2019 a 2022, revelando aspectos do fluxo turístico nos parques nos períodos pré-pandêmico, pandêmico e pós-pandêmico.

O sexto trabalho científico foi redigido por Diná Virgília da Silva, juntamente com os docentes Hugo Rodrigues de Araujo e Raquel Faria Scalco, denominado “Análise do Potencial Turístico da Trilha Verde da Maria Fumaça na Comunidade de Barão de Guaicuí, em Gouveia/MG”, destaca o potencial turístico do território analisado e coloca em evidência que o

desenvolvimento e a sustentabilidade do turismo dependem de um plano integrado para o desenvolvimento do turismo, com envolvimento da comunidade, do setor público e privado de Gouveia, das Organizações da Sociedade Civil (OSC) e do Circuito Turístico dos Diamantes.

Temos ainda o relato de experiência de Camila Teixeira Heleno, Thais Peixoto Gaiad, Lisandra Machado Goularte e Ana Flávia Andrade de Figueiredo. Este trabalho, sob o tema “Inclusão no ensino superior: processo, barreiras e ações em um curso de Turismo”, traz à luz uma discussão necessária e urgente, posto que registra os aspectos relacionados à experiência de inclusão de um discente com paralisia cerebral em um curso de Turismo, destacando as superações e desafios de um processo que deve ser cada vez mais pautado como essencial para o efetivo acolhimento (e inclusão) de Pessoa/Estudante/Discente público da Educação Especial nas universidades.

Para finalizar, a professora Maria Cláudia Almeida Orlando Magnani, juntamente com Amanda Orlando Magnani realizaram uma entrevista com Patrícia Lamounier, que viveu experiências como viajante e criou um blog para ajudar e encorajar mulheres maduras a viajar sozinhas, tema que merece cada vez mais ser visibilizado, considerando a tematização de gênero ligada ao turismo.

Desejamos que desfrutem destas partilhas científicas que são tão diversas quanto necessárias na contemporaneidade e reforçamos nosso convite para que submetam seus trabalhos na nossa REVISPATTUR!!!

Intereses difusos del Parque Nacional Lanín: conservación ambiental, uso público y territorial

Virginia Martins Fonseca¹
Roberto Nicolas Bustos Cara²

Submissão em: 20 fev. 2024

Aceite em: 04 abr. 2024

Resumen: A partir tanto de la perspectiva político-institucional como técnico científico, y considerando tres temas *sine qua non* de Áreas Protegidas: conservacionismo, uso público y gobernanza, este trabajo se propone en analizar los discursos globales en el reconocimiento del Parque Nacional Lanín, como un proceso de “activación patrimonial” con intencionalidad mercadológica. Centrado en relacionar las estrategias adoptadas para el desarrollo del turismo y sus conflictos frente a los diversos intereses de actores locales reforzando aún, el proceso pionero de gestión compartida entre la Administración de Parques Nacionales y las comunidades Mapuche, adóptese como marco metodológico el estudio de caso, diversas técnicas de recolección de datos y para la su interpretación, el análisis de contenido. Destacamos los resultados por medio de un esquema histórico-temporal con cuatro ciclos interpretativos: Ciclo 1: Territorio Fecundo; Ciclo 2: Semilla de la Especulación; Ciclo 3: Recaudación Tendenciosa; y, Ciclo 4: Por una Perspectiva Optimista. A partir de lo expuesto, tenemos como proposición, aunque la tendencia del movimiento denominado como migración por amenidades en destinos turísticos se ponga en evidencia, la comprensión del turismo de base comunitaria como respuesta a una nueva actitud ideológica de destinos turísticos contemporáneos implica en la manifestación de un compromiso responsable.

Palabras-clave: San Martin de los Andes; comunidades Mapuche; áreas protegidas; turismo.

Interesses difusos do Parque Nacional Lanín: conservação ambiental, uso público e territorial

Resumo: Partindo tanto da perspectiva político-institucional quanto técnico-científica, e considerando três temas *sine qua non* das Áreas Protegidas: conservação ambiental, uso público e governança, este trabalho se propõe a analisar os discursos globais na criação do Parque Nacional Lanín, como um processo de “ativação patrimonial” com intencionalidade mercadológica. Teve o objetivo de relacionar as estratégias adotadas para o desenvolvimento do turismo e seus conflitos diante dos interesses de diversos atores locais, visibilizando, inclusive o processo de gestão compartilhada entre a Administração de Parques Nacionais e as comunidades Mapuche. Se trata de estudo de caso com uso de diversas técnicas de coleta de dados e para sua respectiva interpretação, a metodologia de análise de conteúdo. Destacamos os resultados obtidos por meio de um esquema histórico-temporal com quatro ciclos interpretativos: Ciclo 1: Território Fecundo; Ciclo 2: Semente da Especulação; Ciclo 3: Colheita tendenciosa; e, Ciclo 4: Por uma Perspectiva Otimista; em que, embora seja evidente a tendência do movimento denominado migração por amenidades nos destinos turísticos de montanha, a compreensão do turismo de base comunitária está como resposta a uma nova atitude ideológica na contemporaneidade implicando na necessidade de um compromisso responsável coletivo.

Palavras-chave: San Martin de los Andes; comunidades Mapuche; áreas protegidas; turismo.

¹ Professora Adjunta do Curso de Turismo da Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri (UFVJM). Endereço eletrônico: virginia.martins@ufvjm.edu.br Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-1629-8812> Lattes: <http://lattes.cnpq.br/0844500125867329>

² Profesor Emérito en el Departamento de Geografía de la Universidad Nacional del Sur. Endereço eletrônico: usbustos@gmail.com Orcid: <https://orcid.org/0000-0001-9205-8792>

Introducción

Este trabajo se centra en el análisis del Parque Nacional Lanín (PNL), creado en 1937, con un área aproximada de 412.000 hectáreas en el suroeste de la provincia de Neuquén, Argentina. El objetivo es el de relacionar las estrategias adoptadas para el desarrollo del turismo y sus conflictos frente a los diversos intereses de actores locales reforzando aún, el proceso pionero de gestión compartida entre la Administración de Parques Nacionales (APN) y las comunidades Mapuche.

La problemática teórica se refiere a la curiosidad de que ¿serían las estrategias de establecimiento y gestión del Área Protegida de Lanín (APL, territorio que involucra la Reserva Nacional y el Parque Nacional Lanín) que influenciaron el desarrollo del turismo en San Martín de los Andes (SMAndes, en adelante) y constituyó el protagonismo de gobernanza observable en el Áreas Protegidas (AP)? Como hipótesis central de análisis es necesario considerar que muy probablemente tales cuestiones se mostrarán de manera híbrida, ya que seguramente el proceso de patrimonialización de la naturaleza generó la expectativa de promover una ocupación territorial desleal, para atender un público elitista por medio de una política de “creación de villas turísticas” en áreas de mérito paisajístico excepcional, lo que seguramente sugiere evidenciar tan distinta desigualdad social en el pueblo de SMAndes, recorte del estudio.

Fue adoptado como marco metodológico el estudio de caso (Yin, 2010), con recolección de datos por medio de la documentación, registro de archivos, observación directa y artefactos físicos. Y para la interpretación de los datos obtenidos, el análisis de contenido (Bardin, 2011) fue seleccionada ya que objetiva una comprensión hermenéutica controlada, basada en inferencias. Fue realizado el análisis de contenido en publicaciones provenientes de diferentes fuentes internacionales y nacionales, desde organismos gubernamentales; organizaciones extranjeras; legislaciones; trabajos técnicos y producciones científicas.

Cabe mencionar que el tema presentado ha hecho parte de una tesis doctoral y, si refiere a un análisis que tuvo como marco temporal los años entre 1937 y 2016. En la sección Resultados y Discusión, se elucida el esquema (Cuadro 1) para clasificar nuestra comprensión de tantos hechos que emergen del proceso histórico de creación del Parque hasta el año de 2016.

De esta forma, mediante la disponibilidad y variedad de los conocimientos generados, sea por las investigaciones académicas, por las prácticas sociales, o por los avances político-institucionales graduales, se hace primordial aceptar y actuar en pro de una ruptura del actual sistema impuesto por tantas presiones mercadológicas de un oligopolio mundial que ha

fragilizado cada vez más los principales actores sociales involucrados con la problemática de las AP: los pueblos indígenas y comunidades locales (PI&CL) y el gobierno estatal.

Cuadro 1 – Comprensión general del marco histórico-temporal del APL

Década	Gestión	Uso Público	Ciclo Interpretativo
30' – 50'	El accionar del planeamiento con fines lucrativos (sea para el turismo, sea para la actividad forestal)	Del turismo de elite al turismo social	Ciclo 1 – Territorio Fecundo
51' – 83'	Uso del territorio con vistas a la preservación de la ecorregión y el desarrollo regional (reguladas en ámbito legal)	Despliegue del turismo como política vinculada a parques	Ciclo 2 – Semilla de la Especulación
84' – 99'	Regulación en los procesos de gestión y manejo de los recursos protegidos	Estímulo a una política neoliberal globalizada del turismo	Ciclo 3 – Recaudación Tendenciosa
00' – 16'	Giro renovador en los procesos de gobernanza a partir del reconocimiento de las AP, considerando su compleja e intrínseca pluriculturalidad	Turismo contemporáneo enmarcado por el desarrollo de la migración por amenidades frente a alternativas solidarias de visitación	Ciclo 4 – Por una Perspectiva Optimista

Fuente: Martins Fonseca, 2018, p. 188.

Metodología

Para organización del análisis fueron identificados 59 publicaciones en que el criterio textual por característica sintáctica debería relacionar los términos: parques nacionales; uso público; patrimonialización; gobernanza y; pueblos indígenas y comunidades locales. El criterio para escoger las publicaciones fue el marco institucional o legislativo asimismo como publicaciones científicas. Con la conceptualización de los documentos investigados, las unidades de análisis fueron definidas bajo el criterio textual por característica sintáctica, dado que las unidades de análisis están compuestas por frases y/o párrafos. Las categorías utilizadas fueron: “discursos globales - ámbito nacional” y “prácticas locales” donde ambas fueron divididas en las subcategorías: “documentos gubernamentales” y “publicaciones científicas”. Además, la subcategoría “documentos gubernamentales” fue subdividida según la década/siglo del origen de las publicaciones: 00-20/XX, 30-50/XX, 60-80/XX, 90/XX y 00-20/XXI.

Al final, para la evaluación temática del análisis de contenido, considerados los principios generales del análisis estructural, estimados los temas y observada la orientación positiva o negativa, fueron determinadas las unidades tensionales de sentido, según

contradicciones, oposiciones e implicaciones alrededor de estos temas (Coronado Pochet, 1996).

Resultados y discusión

Primer Ciclo – Territorio Fecundo (Décadas de 30’ – 50’)

Cuando se evalúa tanto el decreto de creación de la reserva nacional (Argentina, n° 105.433/1937) como el decreto-ley de creación n° 9.504 (Argentina, 1945) y ratificado por la ley n°13.895 (Argentina, 1949) acerca del reconocimiento del Parque Nacional Lanín (PNL) como AP, lo que se establece son sus límites asimismo como el territorio protegido debe estar sometido al régimen de la ley n°12.103 (Argentina, 1934).

Cabe recordar que, en este momento, la justificación del discurso de reconocimiento de los parques estaba definido como “porciones del territorio dignas de conservar por su extraordinaria belleza e interés científico con vistas al uso y goce de la población de la República Argentina”.

Así que este primer discurso se asemeja a una moneda que, sin dudas presenta dos caras: la faceta del turismo y la faceta de la preservación, tantas veces contradictorias dependiendo de las orientaciones en que se interrelacionan y se manejan. Pero, además estas perspectivas tan distintas de la misma moneda cambian sus características según el tiempo y contexto histórico en que evolucionan.

El primer ciclo, es así denominado a partir de algunas inferencias que parten de la idea del carácter del control del territorio, que más allá del interés del dominio de las fronteras, implicaba el reconocimiento de que sería el turismo la actividad económica promotora en el proceso de ocupación y desarrollo en la zona, a partir de las características intrínsecas de un escenario de gran belleza. No se puede ignorar que el discurso de preservación no es efectivamente observado en la práctica, pero el discurso del conservacionismo por su tendencia a equiparar intereses desde lo ambiental hasta lo social y económico es parcialmente lo que ocurre.

Implica en inferir que el discurso para el establecimiento de parques en Argentina no está, necesariamente, relacionado al preservacionismo de Muir y si al conservacionismo de Pinchot. Tal afirmación surge al considerar las memorias del DPN (posteriormente Administración General de Parques Nacionales y Turismo - AGPNyT) entre los años de 1934 hasta 1950, que destacan informaciones preciosas acerca el rol de los compromisos asumidos por dicha institución nacional que es el principal referente del Estado en el control de fronteras-

aduanero. Asimismo, la preocupación por dotar de infraestructura básica a los pueblos involucrados como otorgar las autorizaciones para explotaciones forestales y turísticas, parece concordar mucho más con la ideología conservacionista que con la ideología preservacionista. Por lo menos en ese momento. Por lo tanto, se evidencia la necesidad de inversión en SMAndes, preponderantemente por parte del Estado, no solamente del desarrollo de obras de construcción de la Intendencia, viviendas para empleados, guarda-parques y agentes forestales de Parques sino también escuelas, correo y telecomunicaciones, rutas y caminos, sala de Primeros Auxilios, muelles, Centro Cívico, avenida costanera, entre otros. Pero, lo que nos parece, el nudo central de tal afirmación es la práctica legítima acerca de la explotación forestal como excusa imprescindible para construcción del pueblo, aun cuando ya establecido el PNL.

Es primordial comprender el contexto de fundación de SMAndes, puesto que el pueblo es conformado en 1898, como una estrategia geopolítica para asegurar el territorio de la zona del Lago Lacar, ya que esta cuenca desagua en el Océano Pacífico y, podría ser imputada a Chile considerando la teoría de “divisoria de aguas” en la delimitación de fronteras (Núñez, 2014; Navarro Floria & Veisberg, 2009; Bessera, 2008). Cabe alentar que tal delimitación estaba en litigio y que sólo fue resuelta en el año 1902, cuando el rey de Inglaterra VII, dio su sentencia definiendo la divisoria por altas cumbres como límite, quedando así la cuenca del Lago Lacar (entre otros lagos con las mismas características) dentro del territorio argentino.

En este sentido, para consolidar una población estable en el pueblo, recurrimos también a Maragliano (2009) que afirma que delante la necesidad de construir las nuevas casas y cuarteles se recurre al material más abundante de la zona: la madera.

Se origina una incipiente industria madera que sigue después del establecimiento del PNL. Sin embargo, es este el responsable de regular la explotación forestal y concesionar área para esta actividad, aunque reconozcan algunas áreas naturales como intangibles. Aun, según memorias de la AGPNyT (1950) y Maragliano (2009), tal extracción está a cargo de privados, que deben hacer una entrega obligatoria de madera a Parques, para uso de la institución.

Es en este escenario que durante el peronismo se adoptan las medidas más conservacionistas en la gestión de los Parques, tanto por una re-zonificación de áreas naturales bajo el amparo de nuevos criterios de protección como por incentivar la investigación científica dentro de los Parques, distinto de la “Era de Gestión de Bustillo” (Bessera, 2011). De todas formas, no se puede ignorar que el turismo se mantiene como actividad propicia de las AP, más precisamente el turismo social y estudiantil aun cuando los mismos, por su característica intrínseca de uso masivo, podrían ocasionar impactos relevantes en las AP. Pero estas no serán necesariamente preocupaciones latentes en este periodo histórico.

En cuanto al uso público es importante refrendar algunos aportes del Plan de Gestión del Lanín que se menciona que la creación del AP trataba de ser una respuesta a un paradigma diferente pues “Propio de la época, a partir del cual se crearon áreas a partir de criterios turísticos/paisajísticos, geopolíticos (por ser área de frontera) y de valoración altamente preferencial de los bosques para la conservación”. (Argentina, 2012a, p.40)

Según memorias de la AGPNyT, a partir de 1944, se observan referencias acerca la interrelación entre el PNL y el turismo con vistas a consumir el uso público, en que se destacan algunos aspectos:

- se observa pocos años después del reconocimiento como Reserva Nacional Lanín (Argentina, 1937) una preocupación por ofrecer servicios turísticos de calidad frente al creciente aumento de turistas, además que, con los años, se nota que la pesca del salmón puede configurarse como un atractivo turístico de primera magnitud, aunque queden pendientes aspectos de inversiones en la accesibilidad e infraestructura turística en el pueblo;

- estimuló la práctica deportiva del esquí, que antes ocurría de forma rudimental y esporádica y, a partir de 1947, cuenta con servicios de profesionales de competencia reconocida para establecer la actividad, principalmente en el Cerro Chapelco;

- el Estado sustentó, con base en la política de la democratización del bienestar y, considerando el dominio del territorio nacional de Neuquén, hasta los años 50, recursos financieros relevantes en obras de carácter privado, como hoteles y hosterías, embarcaciones colectivas para disfrute de los paisajes lacustres, transportes para la práctica del esquí, dentro de otros, administrados por la Repartición de AGPNyT además de la concesión de crédito hotelero para inversiones privadas, desde que se adoptaran las sugerencias de ubicación y necesidades apuntadas por dicha repartición;

- es nítido en las memorias que, frente a tales inversiones públicas, el pueblo de SMAndes va perdiendo la característica de turismo “de paso” (AGPNyT, 1943, p.86) y se va afirmando, año a año, su seguro porvenir como localidad turística, puesto que la construcción privada sigue aumentando, “deseosos de colaborar en el engrandecimiento de la zona, levantando valiosas y atractivas construcciones, donde elegantes chalets rivalizan con los edificios públicos” (AGPNyT, 1948, p.41) aunque “la fluencia del turismo sigue retenida por la escasez de hoteles, agudizándose principalmente el problema en los meses de enero y febrero” (AGPNyT, 1949, p.100)

Por lo tanto, para nosotros la denominación del primer ciclo como Territorio Fecundo se ampara en la comprensión que el establecimiento del PNL viene como una estrategia geopolítica que indudablemente genera en la zona de SMAndes una expectativa en promover

de manera incisiva la economía turística como principal alternativa de desarrollo local, en que es mayoritariamente el Estado quien debe normalizar como ocurrirá dicho progreso, por intermedio de los Parques. Dicha inferencia considera que, si en el primer momento se trata de un turismo de carácter elitista, puesto que Ezequiel Bustillo, dentro de otros temas, vislumbraba incluso una política de creación de villas turísticas para promover “pequeños núcleos poblacionales no permanentes y escasa infraestructura turística, destinados a ocupar áreas de alto valor paisajístico y económico para prestigiosas familias de pioneros y la prestación de muy limitados servicios al turista” (Impemba, 2013, p.108-109), en un segundo momento, mismo con un giro fundamental en la toma de decisiones relacionadas a gestión del AP, se continua promoviendo la actividad turística, sobre valores de cuño social, estudiantil e internacional, donde es notorio que la zona se mantenía como un Territorio Fecundo para inversiones en los diversos servicios turísticos justificada delante una política de estímulos para concertación de excursiones de estudiantes, no solo del país como de grupos internacionales. Claro que, igualmente no se puede ignorar que aun cuando no se trataba de una prioridad, el turismo de elite estaba presente de manera auspiciosa frente la creciente práctica de esquí en las temporadas invernales.

Este término “Territorio Fecundo” también puede ser caracterizado, considerando los aportes de las Memorias de DPN, en especial a partir de 1939, donde observamos un posicionamiento distinto en el PNL en lo que se refiere a las comunidades originarias, que hasta entonces no era tan perceptible en otras AP, a punto de ser relatado por Bustillo, ya que:

El problema de los pobladores, concesionarios e intrusos han demandado la mayor suma disponible del tiempo [...] los intrusos de hecho, así como los intrusos de derecho, que vendrían a serlo los concesionarios, en abierto incumplimiento con los compromisos contraídos agregan a la belleza de la zona y muy especialmente, a la San Martín de los Andes una nota triste de pobreza y miserias. Esta Intendencia interpretando los deseos de la Superioridad ha pretendido evitar la exhibición de esos cuadros dolorosos en lo que se quiere hacer un lugar de turismo conocido internacionalmente. (AGPNyT, 1940, p. 118).

La situación actual de los pobladores de esta Reserva no es del todo satisfactoria. Existen números intrusos o radicados en tierras concedidas – tal el caso de las que fueron otorgadas por el P.E. a la tribu Curruhuinca – o fiscales sin permiso alguno, que significan un serio problema para la Dirección. En la medida de lo posible se ha normalizado el estado de cosas, con el otorgamiento de permisos precarios de ocupación y pastaje a los pobladores laboriosos y desalojo de los elementos de malos antecedentes. Durante 1940 se acordaron 5 permisos precarios de ocupación y se dispusieron numerosos desalojos, empleándose el auxilio de la fuerza pública en algunos y de acuerdo con lo que dispone la ley 12.103 en tal sentido, así y todo, mucho de éstos, que se han negado abandonar la Reserva, proporcionan todavía una seria preocupación, ya que con ellos se deberán tener medidas concordantes con la situación. (AGPNyT, 1941, p. 64).

Este parece indicar el camino que van tomando los intereses comunitarios confrontando los intereses preservacionistas.

Segundo ciclo – Semilla de la Especulación (Décadas de 51’ – 83’)

Para nosotros, en el segundo ciclo hay un cambio relevante en el discurso y se observa en lo local debido a los sucesivos golpes de Estado del periodo en análisis. Así que, justamente por la “inestabilidad socioeconómica y política, tales sectores presentarán políticas erráticas, inestables y vacilantes que debieron ser implementadas por un organismo oficial transitorio y efímero dirigido” (Capanegra, 2006, p.56) lo que lo configura como uno de los periodos más convulsionados, involucrando la preservación ambiental y el turismo, puesto que son muchos los cambios en la dirección de dichos sectores. Asimismo, con el golpe de Estado de 1955 y la adopción de un modelo económico desarrollista, se produjeron los primeros pasos para una preocupación más incisiva para la preservación ambiental *versus* la planificación del sector turístico. En este sentido, la Dirección Nacional del Turismo, en 1957, se separa del sector ambiental y adquiere, con los gobiernos militares, un rumbo esencialmente propagandístico. Posteriormente con el breve regreso del peronismo al gobierno en 1973, rescata el enfoque social y político del turismo, que tendrán su fin con el último golpe militar en 1976.

Además, hay que considerar que fue justo en este momento, a mediados de 1955 aunque solo entrarían en vigencia en 1958, que los Territorios de Neuquén, Rio Negro, Chubut, Santa Cruz y Formosa se convirtieron en Provincias. Entre las primeras iniciativas de la provincialización del Territorio de Neuquén se planteó la necesidad de incrementar a ritmo acelerado el producto bruto de la región y en este sentido, promoverían el desarrollo de las industrias de base y transformación -minería, ganadería y agricultura, pesca y turismo- mediante la acción de la iniciativa privada y el apoyo estatal (Blanco, 2014).

En el caso del turismo, la estrategia sería incrementar y mejorar la estructura que sirve al turismo y, para ello fue fomentada una política crediticia vinculada al mismo, siendo, por lo tanto, a partir de la creación en 1958 del Banco Provincial del Neuquén, el comienzo del otorgamiento de créditos para la construcción de nuevos alojamientos turísticos. Para Blanco (2014) el turismo cumplía un rol fundamental en la idea de planificación de un proyecto global para Neuquén y, por lo tanto, era imprescindible el accionar del gobierno para resolver esos déficits y fomentar en el sector privado las actividades vinculadas al desarrollo de esta “industria”. En ese sentido, fue elaborado en septiembre de 1964 un Plan de Desarrollo Turístico para la Provincia del Neuquén, iniciativa innovadora en el país, en que se definieron seis polos de desarrollo de diferentes magnitudes y plazos de implementación, entre los que

San Martín de los Andes, Junín de los Andes y Copahue-Caviahue se fijaron como de primera magnitud y de inmediata implementación.

El esquema ideado para el desarrollo turístico neuquino, previamente aprobado por el CFI [Consejo Federal de Inversiones], fue presentado al Dr. Arturo Illia –presidente de la Nación en ese entonces– junto a otros proyectos que conformaban el plan de desarrollo de la Provincia. No sólo fue aprobado pocos meses después, sino que se obtuvo un muy importante financiamiento para encarar las principales obras. Para comienzos de 1969, el Plan de Desarrollo Turístico se había ejecutado en aproximadamente un ochenta y cinco por ciento. (Blanco, 2014, p.43)

El escenario del desarrollo turístico en SMAndes se configura con distintos cambios y, la instalación de la primera silla doble como medio de elevación en el Cerro Chapelco en 1963, arranca el desarrollo del centro de esquí con fuerte apoyo estatal hasta principios de los 70’.

Concomitantemente, el Gobierno Provincial hace inversiones con el fin de mejorar la conectividad entre el centro turístico de SMAndes y el resto del país. Para esto, se construye la Terminal de Ómnibus para micros de larga y media distancia y, se instala el Aeropuerto Chapelco asimismo como el Hotel Sol de los Andes (Maragliano, 2010), lo que vino a impactar directamente el número de turistas en el municipio, principalmente a partir del año de 1973 cuando se empieza la concesión a privados.

Fueron años de grandes inversiones privadas, generando empleos en la construcción, hotelería y otros sectores puesto que Chapelco se posiciona como uno de los centros de esquí más modernos de Sudamérica, y proyecta SMAndes como destino de excelencia del Neuquén generando, consecuentemente, un aumento demográfico en el pueblo. Todavía, el golpe de 1976 se refleja en el destino turístico y, no solo el número de visitantes comienza a decaer, como en 1978, la situación se agrava con la posibilidad de enfrentamiento bélico entre Argentina y Chile, ambos gobernados por dictaduras, por la posesión de las islas Picton, Lennox y Nueva del Canal de Beagle. Únicamente mediante el Acuerdo de Montevideo, formalizado en enero del 79’, se pone fin a tamaña tensión, sentida de manera intensa no solo en la frontera, como en todo el país (Maragliano, 2009). Despacio, el turismo en SMAndes vuelve a recomponerse y, el gran salto ocurrió con la instalación de la telecabina en el año de 1983 que, en definitiva, posicionó a Chapelco como el centro de esquí más moderno de Sudamérica.

Cuanto al aspecto de Parques, aunque la proyección de SMAndes es reforzada como destino invernal debido a Chapelco, siendo lo más significativo en términos de ingresos económicos, el turismo de verano está presente delante las posibilidades que Lanín ofrece actividades en la naturaleza.

Es importante convenir también que es en este momento se concreta una nueva ley de parques nacionales, el decreto-ley n°18.594 (Argentina, 1970), que establece por primera vez una diferenciación de categorías entre las APs nacionales en que se establecen los Parques, Reservas y Monumentos Naturales, con diferentes objetivos y normas de conservación, encargando a la autoridad de aplicar tal delimitación en el territorio. No es que antes no existiera el término Reserva, pero tenía un sentido distinto, como de pre-demarcación del territorio que iba a convertirse en Parque. Ahora el término surge como una categoría con uso “sustentable”. Es en este sentido que se procura acotar la ocupación y actividades humanas a dichas Reservas y, a partir de eso, promover efectivamente la preservación ecológica en las áreas del Parque.

En este sentido, las Reservas Nacionales mantienen ciertos intereses en cuanto a los aportes económicos con que puede contribuir el Estado. Dentro de tales actividades, en dicho decreto-ley aunque se prohíba la pesca comercial, la caza y la introducción de especies animales salvajes exóticas, se puede determinar áreas donde se permita a la caza deportiva de especies exóticas, asimismo como la extracción de leña, el aprovechamiento de bosques nativos y las forestaciones de especies exóticas, en que pese tales prácticas se limitaren prácticamente a la Reserva Nacional Lanín (RNL), dentro de los parques andino patagónicos (APN, 1997). En este sentido, el Parque debería regular y controlar tanto actividades en sus aspectos técnicos (relacionados al manejo de recursos forestales según principios, incluso, científicos), como administrativos (relacionados al registro y contabilidad de los procesos) y de fiscalización (responsabilidad del Cuerpo de Guardaparques).

Un tema más de análisis de este segundo ciclo es acerca del carácter de vanguardia de la zona del PNL, ya que en la década del 70 se origina la Confederación Indígena Neuquina (CIN) como una de las primeras organizaciones del movimiento en el país. Tuvo como principal articulador del proceso el Obispo Católico de la Diócesis de Neuquén, Don Jaime De Nevares. Los objetivos de la CIN, como asociación de jefes o lonkos son: la reivindicación de la tierra como propiedad fundamental, la organización y representación de las comunidades y grupos tribales, la defensa de los intereses comunes y del patrimonio cultural, el desarrollo social y económico, la obtención de mejores servicios públicos en vivienda, salud, educación y previsión social para todos sus miembros (Pérez Raventós & Biondo, 2003).

Sin embargo, para Carrasco (1997), la actuación del Obispo estaba directamente relacionada a una estrategia de la Iglesia Católica que supo poner allí uno de sus exponentes más progresistas, considerado un férreo defensor de los derechos humanos en tiempos de la dictadura militar. Para la autora, el hecho de ser Neuquén una “provincia nueva” favorecía la llegada de jóvenes maestros y profesionales con un espíritu totalmente renovado con vistas a

promover un desarrollo más participativo y solidario, en que estaba de encuentro al auge desarrollista impulsado en el sur, con características de una inmensidad “escasamente poblada” pero atractiva y potencialmente pujante.

Así que, es en este escenario que el gobierno regional inicia una política de concesiones de tierra a perpetuidad bajo la figura de "reserva indígena", (como se las denominaba) en territorios ocupados por familias Mapuche.

La CIN tuvo un rol destacado en la organización del “Primer Parlamento Indígena Nacional” celebrado en Neuquén en 1972, con representación de pueblos de diversas etnias del país. A partir del año 1974, el fuerte contexto represivo sobre las diferentes organizaciones populares en Argentina hizo que la CIN perdiera fuerza y fuera políticamente cercada por el gobierno provincial. Luego, en los años ochenta, este grupo pasó a tener una presencia cada vez más destacada, denominándose hasta nuestros días “Confederación Mapuche Neuquina”. (Valverde, 2013, p. 144).

Es por todos estos motivos que definimos este ciclo como Semilla de la Especulación, pues mismo delante el giro de gestión del PNL, en que se percibe la adopción de estrategias preservacionistas *versus* prácticas conservacionistas, el establecimiento de la RNL asume el eje de intersección con los usos “sostenibles” del AP. Indubitablemente tanto el turismo como las AP, se configuran como paradoja consumista, ya que pasan a ejercer significativa influencia en la zona y, más precisamente en SMAndes, sea en la configuración del espacio territorial del ejido urbano, sea en sus zonas limítrofes. En este sentido, el término “especulación” que tiene el sentido de “hacer conjeturas sobre algo sin conocimiento suficiente” parece adecuada, ya que el rumbo que presumimos al adoptar tal termino traspasa la expectativa de los resultados a si obtener, justamente por desconocer cuáles serán los frutos de tantas estrategias arrogadas en dicha trayectoria política-institucional asociada a interés mercadológicos capitalistas, considerando tan diversificados y complejos personajes involucrados (pueblos originarios, pobladores rurales, propietarios privados, instancias gubernamentales, tercer sector, academias además la sociedad civil, en general).

El rigor de las resoluciones y leyes, aunque tengan la premisa de ser igual para todos, genera vulnerabilidad para aquellos que no tienen la tenencia del territorio y, en este sentido se quedan marginalizados por los propios procesos de inserción sociocultural, ya que lo que sustenta tal discurso es el establecimiento del PNL. Cabe alentar, aunque no se trata de ir en contra el establecimiento de las AP como estrategia -ora preservacionista, ora conservacionista- de los ecosistemas ecológicos, pero si cuestionar los aspectos que visibilizan de manera muy acertada que se trata de dos pesos y dos medidas. Y es en este marco que empezamos al próximo ciclo.

Tercer ciclo – Recaudación Tendenciosa (Décadas de 84’ – 99’)

El tercer ciclo surge con el fin de la dictadura militar, en que hay, otro giro fundamental en los procesos relacionados a PNL y el turismo de la zona, ya que es en la década del 80’ que se observa la adopción de distintos mecanismos de regulación en los procesos de gestión y manejo de los territorios protegidos.

En este sentido, frente a la ley nacional n° 22.351 (Argentina, 1980) se genera, aunque de manera tímida en el discurso, pero de manera más enfática en la práctica, el entendimiento que la planificación debería ser reconocida como un instrumento básico e imprescindible en la gestión ambiental de las AP, pese a que el termino adoptado sea “planes maestros”.

Este hecho se configura como un marco para la administración de cada AP, puesto que será herramienta obligatoria de planificación y control para normalizar como serán los usos del territorio protegido. Asimismo, a través de la Resolución n° 884 (APN, 1982) que aprueba el “Reglamento de Uso y Manejo del Espacio en los Parques Nacionales, Monumentos Naturales y Reservas Nacionales”. El mismo puede considerarse como de sustancial avance teórico en cuanto al reconocimiento de la importancia de un plan maestro como estrategia de manejo basado en una apropiada zonificación del área protegida.

Así que, entre los años de 1985-1988, será en el marco de un Convenio entre la APN y el Consejo Federal de Inversiones (CFI) la consolidación del proceso de Planificación de las Áreas Naturales Protegidas de la Argentina, donde se produjo la publicación de extensos volúmenes técnicos acerca el tema. Fue elaborado un proyecto de ley de Áreas Naturales Protegidas interesante y, aunque no haya sido llevado adelante, es evidente que influyó un accionar distinto de las recientes autoridades democráticas del país, en que se propuso la redefinición de los objetivos de una política de conservación de la naturaleza para el desarrollo, ya que “solo en un contexto así concebido, estas áreas, a las que comúnmente se conoce como ‘parques nacionales’, dejan de ser mero ‘territorio cercado’ con vocación de museo de la naturaleza’, para pasar a constituirse en un dinámico factor de desarrollo de un país” (Morello; Giudice & Koolen., 1988, p.67).

Asociado a este discurso, se consolida la función social de los parques como una premisa básica en la planificación de las AP, puesto que los mismos deben ser considerados como patrimonio de la sociedad, lo que implica involucrar una variedad de actores sociales concretos que ejercen distintas demandas a respecto de los parques.

Como resultados, ya en 1988 se finaliza el Plan de Manejo del Parque Nacional Lanín, como uno de los volúmenes que integraban los trabajos producidos de dicho Convenio y, a pesar de la poca difusión de esto documento marco en el proceso de planificación del Lanín, es

interesante subrayar que el mismo espejó substancialmente el conocido Plan Preliminar de Manejo del Lanín de 1997. Las diferencias entre ambos los documentos se refieren, sobretodo, a estructura del documento técnico, pero es interesante reconocer que son enmarcados los objetivos generales y específicos de ambas las categorías del Lanín (Parque y Reserva Nacional), en una perspectiva de cuáles serían las prioridades de preservación, manejo y usos.

Asociado a la actividad turística, el tema es tratado como objetivo general de ambas categorías en que pese a necesidad de preservación del patrimonio paisajístico y natural del cual depende el potencial turístico regional. Asimismo, se menciona que el uso turístico y recreativo, en general, “no plantea conflictos con los objetivos de conservación del Parque, si bien las normas que regulan la actividad son escasas y no ha existido una planificación de la misma” APN, 1997, p.19) pues se consideraba que había un desarrollo turístico incipiente aunque la necesidad de canalizarlo de forma adecuada, ya que el uso turístico es netamente estival, siendo el campamentismo y la pesca deportiva las actividades más comúnmente realizadas. Asimismo, de manera más incisiva, en el plan de 1988 son mencionados problemas generales asociado al turismo y recreación del Parque, tales como las deficiencias en el manejo de concesiones y servicios públicos; carencia de una programación que diversifique la oferta turística y; desconocimiento de los intereses de la demanda turística.

La cuestión de los pueblos originarios es muy peculiar además el escenario jurídico-legal (Argentina, Ley nº23.302, 1985) del país que propició y favoreció la elaboración de documentos técnicos específicos a la causa, como el informe del PNL que menciona el desarrollo socio-económico regional con relevante aporte de la evaluación del área de pobladores y presentación de propuestas, producido en el ámbito del convenio APN-CFI (1988b).

A partir de la Resolución nº06 (APN-PNL, 1988) fue definido el marco conceptual técnico y político para las acciones relacionadas a las Comunidades Mapuche del Parque Nacional Lanín. Para Osidala (2002) dicha resolución se estructura como estrategia institucional puntual en el PNL, ya que el reto de reconocer nuevos asentamientos, implementar programas de promoción productiva, apoyar la construcción de distintas formas de organización social o coordinar acciones en forma institucional e inter-jurisdiccional implicaba, al final de los 80’, introduce un importante cambio institucional.

Se fue gestando en el PNL un “Área de Pobladores” en una estructura totalmente informal. Recién en 1991 se creó el Departamento de Asentamientos Humanos en el ámbito de la Dirección de Conservación y Manejo de la APN. En ese marco de precariedad se implementaron acciones referentes a la Resolución nº06/1988, adoptando las autoridades de la administración una política de “dejar hacer” frente a

estas iniciativas. Consecuentemente, esta etapa se caracteriza por un conjunto de acciones y medidas particulares por parte de unos funcionarios (administrativos, técnicos y guardaparques) comprometidos con esta propuesta. (Osidala, 2002, p.72).

En este escenario se concreta la primera transferencia de tierras en propiedad comunitaria en el PNL, más precisamente para la Comunidad Curruhuinca en 1989. Empiezan la presentación de otros proyectos de cesión en propiedad comunitaria además la implementación de una serie de proyectos de desarrollo con la Comunidades, referentes tanto a las actividades productivas (agroganaderas, forestales y turísticas) como a las infraestructuras sociales básicas (viviendas, redes hídricas, etc.).

Como rol interinstitucional, la Resolución n°145 (APNPNL, 1994), visaba promover el fortalecimiento del vínculo con los pueblos originarios en concordancia con el marco normativo vigente; ya que estos pueblos tienen un rol protagónico en las AP a quienes se les admitirá el uso tradicional de los recursos, en tanto ello sea compatible con los objetivos de la conservación del área. Además, la misma resolución enfatiza que APN reconocerá que las poblaciones indígenas tienen un papel fundamental en la ordenación del medio ambiente, constituyendo una parte indisociable del mismo habida cuenta de que han vivido en el mismo ancestralmente; advirtiendo sin embargo que en la categorización de la ley de parques no existe reconocimiento de éstas poblaciones, lo cual genera una conflictiva situación social y ambiental. Asimismo, debe dejarse de lado la acción unilateral del Estado en el manejo de las áreas naturales, recurriéndose al acuerdo social en el manejo de estas tierras; puesto que no existe incompatibilidad entre los objetivos de conservación de las AP de la administración y el uso tradicional de la tierra por parte de las comunidades Mapuche. Para Revol:

[...] en virtud de todas estas consideraciones se resuelve reconocer y respetar los conocimientos y prácticas de estos pueblos, garantizándose a través del “co-manejo”, su participación en todo acto administrativo de la APN referido a los recursos naturales existentes en la áreas que ellos ocupan, de conformidad a lo ordenado por la legislación citada; dejando sin efecto cualquier acto administrativo que se oponga a la resolución[...] además de los derechos que se reconocen a dichos pueblos, se introduce el procedimiento o los medios para llegar a hacer efectivo dicho reconocimiento, y ello es a través de la participación, y uno de los medios materiales para lograr dicha participación es la consulta lo que llevado al ámbito de las áreas protegidas federales, se hace efectivo en el llamado “co-manejo”, entendiéndose por tal, un reparto de responsabilidades y competencias y una clara definición de la autoridad pública, y de las pautas de uso y manejo de los recursos que surgen del saber ancestral de las comunidades (*apud* APN, 2012a, p.15-16).

Nace de una iniciativa local, de manera cuasi informal asociada al protagonismo comunitario Mapuche, en el año 2000 una nueva política institucional denominada “co-manejo” intercultural, que tiene como objetivo común la coadministración de territorio con identidad

(APN, 2012a, p.106). El establecimiento de prácticas de reconocimiento de los pueblos originarios tuvo como un axioma en el escenario político, económico y social y, obviamente las políticas institucionales adoptadas por la APN generaran consecuencias favorables impares en la situación social y ambiental de los actores involucrados. Según Osidala (2002), tales consecuencias fueron impulsadas por la combinación de tres factores en especial: 1) el apoyo institucional, a partir de la política de reconocimiento y apoyo a las Comunidades Mapuche; 2) una mejor organización interna de las Comunidades, específicamente en el caso de las Comunidades Curruhuinca, Cayún y Rucachoroi en los años 90', a partir de la gestión de nuevas comisiones directivas y; 3) el aporte de fondos provenientes de fuentes externas.

Pero igualmente e, inevitablemente, hubo consecuencias desfavorables en este mismo periodo, denominada por Osidala (2002) como “el apoyo sin medios” y “la conservación sin consenso en las Comunidades de Huechulafquén”.

Por la primera, se comprende que el principal factor externo consistió en la finalización de los aportes financieros de los proyectos iniciados a principio de la década del 90', ya que la ausencia de los mismos, para fines de compra de insumos y contratación de personal técnico, provocó una discontinuidad en la evolución de dichos proyectos, cuya consecuencia principal fue reflatada en problemas de manejo. Además, hubo como principal factor interno la crisis institucional de la APN en 1999, en que pese que una política institucional de apoyo sin acompañamiento de medios humanos y financieros no solo resulta en discontinuidad en las etapas de las propuestas de manejo, sino que se manifiestan como “consecuencias negativas generadas por la situación, traduciéndose en un retroceso en los planos socioeconómicos, organizacionales, ambientales y propiamente políticos” (Osidala, 2002, p.97).

En cuanto al tema de la conservación sin consenso, Osidala (2002) refiérase a la falta de definiciones claras y de consenso con las Comunidades de Huechulafquén puesto la aplicación de una política de conservación muy diferenciada con respecto a otras comunidades del PNL, que han generado altos costos sociales y ambientales, en que los procesos de articulación, en este momento, se direccionan hacia una propuesta de recategorización de Parque Nacional para Reserva Nacional, a la escala de la cuenca y con la inserción de las Comunidades Mapuche.

Por lo tanto, cabe aclarar porque denominamos al tercer ciclo como Recaudación Tendenciosa, pues aun frente a los contornos que van siendo trazados en los procesos de gestión de PNL, en el pueblo de SMAndes, la consolidación del turismo se va manipulando como una actividad prioritaria, aunque selectiva. El turismo está cada vez más dinamizado, sea por los créditos otorgados por la Provincia o el Banco Hipotecario Nacional para inversiones u obras

particulares de cuño turístico, sea por la producción de una nueva inmigración en el pueblo, elegido como un “lugar para vivir”.

Para Nakayama, Marioni, Lonac y Otero (2005), ante las décadas del 80’ y 90’, las inversiones hoteleras se desarrollaron de manera distinta ya que, hasta 1985 habían sido construidos 10 establecimientos hoteleros de 1, 2 y 3 estrellas cuando, a partir de la década del 90’ se observa inversiones principalmente hacia la construcción de cabañas, aunque haya un periodo (1998-2000) en qué no hubo inversiones debido da crisis. Todavía, luego a partir de 2001, se reactiva con el aumento de oferta relacionado a cabañas, promoviendo una transformación territorial en el pueblo además de consolidar lazos turísticos entre los establecimientos y actividades que componen la oferta turística local.

En este sentido, para Maragliano (2009) delante el aumento de la población, que se triplica entre los años de 1986 y 1996, son generados problemas ambientales, sociales y urbanísticos, aunque no se puede ignorar que los nuevos habitantes “ávidos de participación en las decisiones, se reúnen para tratar los temas que afectan a la sociedad del pueblo” (Maragliano, 2009, p.50). Asimismo, la autora cita dentro de los problemas ambientales, la contaminación de las aguas debido a la falta de capacidad de la planta de tratamiento de líquidos cloacales asimismo como, dentro de los problemas sociales, todos aquellos vinculados a la falta de viviendas y espacios destinados a construcción de nuevos barrios, falta de agua, servicios, establecimientos educacionales, etc.

En el año de 1996, se declara la emergencia urbanística y ambiental, se concreta el saneamiento del lago Lacar y se promulga la nueva Ordenanza 2210/96. En esta ordenanza se establece una altura máxima de 8,50 metros de todo el ejido municipal, se plantean los tratamientos de medianeras y continua la obligatoriedad del uso de materiales de la zona en las fachadas. (Maragliano, 2009, p. 53).

Por lo tanto, dicho Ordenamiento Urbanístico para el área del Casco Histórico representó un marco de la gestión ambiental del territorio de SMAndes, frente a la incorporación de conceptos de índole ambiental, como el de “paisaje protegido” con el fin de “reconocer el valor natural y cultural del territorio”, según ordenanza n°2.210, de SMAndes (1996). El discurso no surge del acaso. Asociado a esto tema, la imagen de SMAndes adquiere los contornos de un nuevo “marketing”, impulsado por los sectores público y privado, que fue promoviendo hacia el interior y exterior del país el uso del lugar, con la ocupación del suelo urbano asimismo como la definición de las funciones y la producción muy imbricadas con la actividad turística. O sea, partir de la organización y re-organización en función de las oportunidades del entorno natural del pueblo es creada, con vistas a encantar el turista, la

imagen de “aldea ecológica de montaña”, ya que la idea es reproducir un ambiente apacible, armónicamente construido en madera y piedra, cuyo diseño se ha ido estableciendo desde los códigos municipales asimismo como de la APN (Balazote, 2006).

Dicho accionar surge el efecto esperado, así que para Kalmbach (2015) los turistas se van convirtiendo en residentes, de manera gradual, delante la llegada de grandes grupos poblacionales provenientes en general de centros urbanos de primera magnitud, “que se asentaron en forma permanente o temporaria, atraídos por el paisaje, el modo de vida vinculado a la naturaleza y la mayor seguridad que ofrece la región en contraste con los centros urbanos de mayor tamaño” (p.61).

Por lo tanto, considerando González (2016), tal fenómeno resulta cómo un negocio inmobiliario que actúa en la sombra del turismo, ya que el desarrollo de la actividad proyecta dicha sombra para el accionar de otros negocios con base especulativa, promoviendo loteos y nuevas villas de montaña.

Ya en lo que se refiere al desarrollo del turismo en territorios Mapuche, para Impemba (2011), los pueblos originarios pueden presentarse como prestadores de servicios turísticos diferenciales dentro del Parque, considerando el escenario mediatizado por el turismo, donde fueron reposicionadas las relaciones de poder entre parques nacionales y las distintas comunidades Mapuche que habitan la jurisdicción territorial del PNL. Por lo tanto, el turismo se puso como un proceso consumado, incluso impuesto, teniendo en cuenta las políticas de APN y del municipio para construir dicha “aldea ecológica de montaña”, donde más que visibilizadas como parte del paisaje y del atractivo turístico “las comunidades Mapuche han buscado negociar, adaptarse y resistir estos procesos de incesantes y continuo avance de las actividades turísticas en sus territorios, y el deterioro de las condiciones ambientales y socioeconómicas que esto ha producido” (Impemba, 2011, p.341-342). Sin embargo, Parques mantiene los poderes que la ley garantiza, puesto que debe aplicar diferentes reglamentaciones para regular como serán los trabajos de los distintos actores que desarrollan la actividad turística en este territorio, estando las comunidades Mapuche pendientes del aval institucional para llevar adelante cualquier proyecto turístico en sus territorios. Por esto, Recaudación Tendenciosa en el cual se determina para donde debe ser direccionado el resultado que se espera que la actividad turística generará en SMAndes.

Cuarto ciclo – Por una Perspectiva Optimista (Décadas de 00’ – 16’)

En este sentido, en el cuarto ciclo emergen interesantes avances evidenciados en el proceso del “co-manejo” en el APL asimismo como la comprensión de cuál es el turismo se produce en la zona de SMAndes.

Por lo tanto, nos parece sensato tejer algunas consideraciones del Plan de Gestión del APL (APN, 2012a) acerca el proceso de legitimación y reconocimiento de la diversidad cultural existente en el AP ya que desde la misión enunciada hasta los objetivos definidos es evidente el carácter socio-cultural sugeridos en el discurso:

Trabajar por la conservación de los ambientes de mayor representatividad biológica de Nor Patagonia, su riqueza cultural y paisajística; administrando los recursos sustentablemente para el bien común, en el marco de procesos de gestión participativa y de establecimiento de alianzas y redes. (APN, 2012a, p.39)

Dentro de los siete objetivos de conservación generales, cinco están directamente relacionados al uso público bien como de los 24 objetivos de conservación específicos, 11 son relacionados a aspectos socio-culturales que varían desde la importancia de promover la “transmisión del conocimiento y práctica de uso de las especies vegetales de valor medicinal que fueron y son utilizadas por los grupos sociales vinculados al Parque Nacional Lanín” (APN, 2012a, p.42) hasta fortalecer el valor emblemático del volcán Lanín, “desde la perspectiva cultural, espiritual y filosófica, promoviendo el respeto a la significación de éste como patrimonio cultural intangible desde diversas visiones culturales” (APN, 2012a, p.43-44).

El documento está fuertemente enmarcado por un discurso de desarrollo del uso público, tanto como estrategia educativa del ambiente ecológico como de usufructo del territorio con vistas al ocio, donde esencialmente solidariza que dicha conservación ambiental esta intrínsecamente relacionada a las particularidades culturales inducidas en el territorio.

De esta manera, dicho hacer evidencia de manera *sui generis* el carácter expresamente local pues el discurso internacional va siendo trazado en la praxis, promoviendo avances socioculturales significativos y conquistados paulatinamente por intermedio de muchos debates y discusiones políticos-institucionales realizadas entre tantos actores sociales diversos con tantos intereses variados puedan existir en dicha realidad. Tanto lo es que, aunque haya méritos indiscutibles en la actual política de gestión del APL, es también perceptible que las reivindicaciones Mapuche son reforzadas cotidianamente, de manera incesante, para efectivamente garantizar el ejercicio de derecho y, consecuentemente, avanzar en la concreción de un Plan indubitadamente justo.

Tal problemática acerca dicha tenencia de la tierra, según el Plan de Gestión, conlleva inseguridad, situaciones sucesorias irresueltas, etc. lo que ha redundado en una baja calidad de vida y en obstáculos vinculados al manejo y mejoramiento de la producción, al acceso a financiamiento y al asesoramiento técnico lo que justifica una intención de apoyo a los pobladores, en algún momento, ya que:

La conservación en las áreas protegidas incorpora tanto el medio natural como los rasgos identificatorios de tradición y cultura que han contribuido a modelar paisajes. Se priorizarán las relaciones con poblaciones ubicadas dentro de las áreas protegidas o contiguas a ellas, impulsando el desarrollo de actividades sustentables y revertiendo procesos deteriorantes del ambiente (APN, 2001, p. 31)

Del mismo modo, en lo que toca a temática de los propietarios privados, aunque la incorporación de resoluciones específicas a respecto de la ocupación de la tierra, los loteos residenciales en Meliquina, Río y Lago Hermoso y Quillén continúan generado preocupación delante un avanzado grado de ocupación y consolidación de infraestructura, con modificación del ambiente.

En este escenario, las problemáticas acerca los usos del territorio se muestran complejas e intrínsecamente pluriculturales donde, inevitablemente, tales contextos no están efectivamente contemplados en los procesos de discusión de gobernanza, o aún, no siguen con el debido rigor fiscalizable los señalados intereses en dicho territorio patrimonializado. Todavía, el marco regulatorio de la política de “co-manejo” han inspirado otras posibilidades de gobernanza local en el Plan de Gestión del PNL, ya que el mismo hace referencia tanto a un nuevo pensar involucrando estos actores sociales, como futuros valores de conservación a serán considerados para pensar cómo podrá desarrollarse el manejo del AP, con respecto a la diversidad de valores humanos.

En este sentido, el *modus operandis* de la política de “co-manejo” es aclarado de manera muy acertada en el Plan y, debe ser contextualizado en el presente trabajo, más que nada para fortalecer la importancia de adoptar herramientas innovadoras como proceso de gestión participativa, aunque tales contextos pluriculturales demanden mucha discusión, cómo el real involucramiento de los actores. Asimismo, existen comunidades que están representadas por la CIN y otras no. Para estas, cuando el espacio del comité local no existe, para los términos del “co-manejo”, se implementa comisiones temáticas: mesas con representantes técnicos, Guardaparques del sector, autoridades del parque y comisión directiva de la comunidad Mapuche que se reúnen, según las necesidades, para el tratamiento del tema en cuestión.

El Plan de Gestión establece que los pueblos originarios mantienen un sistema productivo que se caracteriza por la articulación de dos formas de organización social coexistentes: comunitaria y familiar/poblacional. Tales aclaraciones son importantes para elucidar el accionar intercultural tan enaltecido en los discursos y tan necesario para la práctica diaria. En este sentido, el tema comunitario se sustenta en la propiedad colectiva del territorio que, se encuentra a su vez dividida en parcelas distribuidas entre las poblaciones que conforman la Comunidad, en base a pautas de organización territorial que responden a un uso histórico y a decisiones comunitarias. La unidad productiva está compuesta por los miembros de la familia o población, los que constituyen la fuerza de trabajo y son propietarias de las instalaciones ubicadas en la misma (construcciones, mejoras y herramientas), así como del producto resultante de su trabajo. Considerando que la diversificación de actividades es una característica importante y necesaria para su economía, la misma está basada en la fruti-horticultura, artesanía, productos caseros, oficio de leñero y otros.

La actividad turística he sido desarrollada en forma más reciente, permitiendo a las Comunidades diversificar su economía. Todavía, como produce el fenómeno del turismo, este no podría dejar de plantear desafíos y problemáticas específicas.

Según los anexos del Plan de Gestión (APN, 2012b), en la mayoría de los casos, los pueblos originarios tienen experiencias directas de tipo espontánea con el turismo, pero hay aquellos que mantienen una relación de dependencia en los centros turísticos, lo que acentúa la situación de precarización laboral, característica del trabajo extrapredial. En este sentido, el propio plan infiere que la diversificación de las actividades turísticas permitiría una amplia distribución de las distintas propuestas entre los pobladores, “sin embargo esta posibilidad se ha traducido en un manejo más improvisado que planificado de la actividad en su etapa inicial” (APN, 2012b, p.17) lo que la caracteriza como situación a ser considera prioritaria en la próxima etapa de gestión de la política de “co-manejo”. Asimismo, la actividad turística es una importante fuente de trabajo e ingresos en la temporada estival muy probablemente por el carácter de las actividades desarrolladas (guiadas de caminatas, de cabalgatas, de pesca, de caza, alquiler de caballos, manejo de campings, venta de productos relacionados con el turismo) y en menor proporción en la temporada invernal, debido al distinto perfil de la demanda turística.

Por lo tanto está puesto, de manera incisiva, la importancia en definir no solamente valores de conservación naturales, como esencialmente los valores de conservación culturales, ya que “hasta el momento la conservación del patrimonio cultural dentro del parque no ha tenido un tratamiento integral, a excepción de iniciativas turísticas unidas al patrimonio” (APN, 2012a, p. 225). En este sentido:

[...] aunque a nivel nacional e internacional se han delineado diversas políticas culturales para su tratamiento y puesta en valor (APN; UNESCO; ICOMOS; UICN; etc.) en el PNL aún no existe un área de trabajo específica con personal capacitado para aplicarlas. Entre el personal del parque existen conocimientos, saberes, miradas y enfoques distintos respecto al tratamiento de estas temáticas, lo cual provoca que no se dimensione su importancia y alcance, ni que se apliquen los mismos criterios para la gestión y tratamiento, en el territorio, del patrimonio cultural, dándose una tendencia a interpretar al otro y tratar de homogeneizarlo con la propia cultura de una de las partes. En tal sentido se considera que el abordaje de la gestión del patrimonio cultural en el PNL requiere procesos de planificación y gestión participativa que involucren a las comunidades Mapuche, pobladores rurales así como otros grupos de interés o sectores vinculados con la variedad de elementos y/o prácticas culturales que pueden ser identificados (APN, 2012a, p. 226).

Aún tenemos otros aportes a mencionar, sobre todo los que se refieren al rol que la actividad turística desempeña tanto en el PNL como en SMAndes. Según el Plan de Gestión del APL acerca las estadísticas del uso público, el parque no cuenta con análisis de datos integrales de la afluencia de visitantes en el AP propiamente dicho pero, aun considerando esta realidad, el documento menciona que hay una creciente demanda turística en la zona del PNL, ya que hay confluencia de acciones políticas y programas para promover el desarrollo del turismo asimismo como el reconocimiento y la tendencia en buscar destinos que proporcionen modalidades de turismo y de actividades motivadas por el contacto con la naturaleza.

Por esto, Otero y González (2012) destacan que los intereses inmobiliarios en la venta del espacio, mediante un discurso atractivo por los beneficios utópicos de una calidad de vida planteada e idealizada por una población migrante, implica un proceso de ocupación que modifican las estructuras territoriales de forma definitiva más allá del uso productivo, o no. Por lo tanto, se refleja en la región una serie de consecuencias en la dinámica socio-económica de dicho espacio, enmarcada en una globalización del comportamiento de las sociedades contemporáneas occidentales.

La hibridación entre negocio turístico y negocio inmobiliario lleva finalmente a considerar ¿qué se entiende en definitiva por rentabilidad: la rentabilidad turística o la rentabilidad inmobiliaria? ¿Se trata de inversiones que buscan rentabilizar o al final termina distorsionándose ese concepto en busca de la patrimonialización y de un recupero especulativo sobre bienes raíces? ¿No será que al final todo lo turístico termina siendo rentable, porque todo lo turístico se pone finalmente a la venta? (González, 2016, p.176)

Dicho escenario, evidentemente caótico frente a ausencia de herramientas locales de regulación de la actividad turística y de la discusión democrática y amplia de la sociedad pone en relieve la importancia de contextualizar nuevas ideologías para un proceso de humanización del turismo. En este sentido, la humanización del turismo debe estar relacionada al sentido pleno de inclusión social, sea por la experiencia del turista, sea por los actores sociales se

tornaren responsables por el fenómeno turístico (como una particularidad de manejo de las comunidades receptoras, locales, tradicionales u originarias). Lo que justifica nuestra denominación del ciclo “Por un Foco Optimista”, ya que es primordial un nuevo caminar para el fenómeno del turismo en áreas protegidas.

A modo de cierre

Destacamos en el análisis del Área Protegida de Lanín, Lanín, con especial recorte en el Parque Nacional ubicado en el territorio de San Martín de los Andes, las interrelaciones establecidas entre conservacionismo, uso público y gobernanza del AP por medio de un esquema histórico-temporal, a rescatar:

- Ciclo 1: Territorio Fecundo caracterizado tanto por la expectativa en promover de manera incisiva la economía turística como principal alternativa de desarrollo local, como objetivos que vienen siendo manifestados en documentos oficiales acerca de las situaciones conflictivas que emergen entre los intereses de las comunidades;

- Ciclo 2: Semilla de la Especulación considerando que aun cuando existe una postura diferenciada en lo que se refiere a la gestión del APL, donde determinados territorios de protección estricta o uso sostenible, se van consolidando por medio de estrategias político-institucionales asociadas a intereses mercadológicos capitalistas en paradójica relación entre AP y turismo;

- Ciclo 3: Recaudación Tendenciosa en el cual entendemos que en este periodo aunque la APN adopte mecanismos innovadores para regular los procesos de gestión y manejo de los territorios protegidos, incluso por medio de la cesión de áreas como propiedades comunitarias Mapuche, observamos que se refiere al momento en que había mayores incentivos financieros y el fortalecimiento de una imagen de “aldea ecológica de montaña”, para promover una especulación inmobiliaria a la sombra de la actividad turística (Otero & González, 2012) en lugar del fomento efectivo de un turismo de base comunitaria.

- Ciclo 4: Por una Perspectiva Optimista, caracterizada por una visión que idealiza la posibilidad de “otro turismo” en la actualidad, considerando que los discursos, ahora locales y manifestados en el plano de la Gestión de las APL (APN, 2012a), aun cuando presente divergencias, entre los conceptos y las acciones estratégicas determinadas para la gestión de las AP, evidencia que las prácticas locales conquistada paulatinamente por las comunidades Mapuche en el APL pueden ser caracterizadas como batallas tan tensas y conflictivas como creativas y productivas por una ecología política efectiva.

Todo el diseño presentado en este trabajo evidenció la importancia de considerar en los días actuales la sociedad como “de conocimiento” en lugar de la sociedad “del conocimiento”, ya que es imprescindible que los miembros (desde la esfera individual hasta la colectividad) se apropien de los conocimientos disponibles y generados en cualquier parte.

La profundización acerca de algunos términos conceptuales que fundamentarán la revisión teórica del estudio en cuestión podrán ser encontradas en la tesis doctoral original, una vez que es indubitable la necesidad de discurrir a la luz de los autores y en diálogo con los objetivos y propuesta metodológica que subyacen al estudio. Todavía, aclaramos que está puesta la importancia en producir conocimientos, que se transforman, según intereses, en discursos político-institucionales todavía no empoderados por la sociedad porque no manifiestan el cotidiano de las comunidades por más que tengan surgido como prácticas en algún local.

En este sentido, la importancia de un “trabajar juntos”, según Poteete, Janssen y Ostrom (2012) toma como referencia la perspectiva del conocimiento como un bien común; por lo mismo, un recurso especialmente vulnerable a la falta de cooperación. Dicho “trabajar juntos” implica articular la acción colectiva en el ámbito de las investigaciones académicas como prácticas sociales de las comunidades locales.

Y, es en esta perspectiva que se vislumbran los aportes de Santos: “Es posible pensar en la realización de un mundo de bienestar, donde los hombres serán felices, en otro tipo de globalización” (2000, p.80) puesto que la mudanza tiene que ocurrir si bien “el problema de todas las épocas es saber cómo se va a dar la ruptura. Y las rupturas se darán antes que todos supieran como ellas iban a darse...” (Santos, Seabra, Carvalho, & Leite., 2001, p.66).

Referências

- Administración de Parques Nacionales (1982). *Resolución P.D. n° 884/1982*. Reglamento de Uso y Manejo del Espacio en los Parques Nacionales, Monumentos Naturales y Reservas Nacionales.
- Administración de Parques Nacionales (1997). *Plan Preliminar de Manejo del Parque Nacional Lanín*. Recuperado de https://sib.gob.ar/archivos/Plan_Preliminar_de_Manejo_Lanin.pdf
- Administración de Parques Nacionales (2001). *Plan de Gestión Institucional para los Parques Nacionales*. 2 ed., julio 2008. Buenos Aires, Argentina.
- Administración de Parques Nacionales (2012a). *Plan de Gestión Parque Nacional Lanín*. Tomo I: Caracterización y Diagnóstico. Recuperado de <https://www.sib.gov.ar/archivos/PlanGestionPNLanin.pdf>
- Administración de Parques Nacionales (2012b). *Plan de Gestión Parque Nacional Lanín*. Tomo III: Anexos. Recuperado de <https://sib.gob.ar/archivos/PlanGestionPNLanin.pdf>
- Administración de Parques Nacionales/Consejo Federal de Inversiones (1988b). *Volumen V: Plan de Manejo Parque Nacional Lanín*. Buenos Aires. Buenos Aires.
- Administración de Parques Nacionales/Parque Nacional Lanín (1988). *Resolución APN-PNL n°06/1988*. Marco conceptual técnico y político para las acciones a desarrollar con las Comunidades Mapuches del PN Lanín. (s.d.) San Martín de los Andes.

- Administración de Parques Nacionales/Parque Nacional Lanín (1994). *Resolución APN-PNL n°145/1994*. Marco normativo que admite un rol protagónico de las comunidades en las AP cuanto al uso tradicional de los recursos, en tanto ello sea compatible con los objetivos de la conservación del área. San Martín de los Andes.
- Administración General de Parques Nacionales y Turismo (1940). *Memoria General correspondiente al año 1939*. Ministerio de Obras Públicas de la Nación, Buenos Aires.
- Administración General de Parques Nacionales y Turismo (1941). *Memoria General correspondiente al año 1940*. Ministerio de Obras Públicas de la Nación, Buenos Aires.
- Administración General de Parques Nacionales y Turismo (1943). *Memoria General correspondiente al año 1942*. Ministerio de Obras Públicas de la Nación, Buenos Aires.
- Administración General de Parques Nacionales y Turismo (1948). *Memoria General correspondiente al año 1947*. Ministerio de Obras Públicas de la Nación, Buenos Aires.
- Administración General de Parques Nacionales y Turismo (1949). *Memoria General correspondiente al año 1948-1945*. Ministerio de Obras Públicas de la Nación, Buenos Aires.
- Administración General de Parques Nacionales y Turismo (1950). *Memoria General correspondiente al año 1949*. Ministerio de Obras Públicas de la Nación, Buenos Aires.
- Argentina (1934). *Ley n°12.103/1934*. Crease la Dirección de Parques Nacionales bajo la dependencia inmediata del Ministerio de Agricultura. Créanse los Parques Nacionales de Nahuel Huapi e Iguazu. Publicada en el Boletín Oficial del 29/12/1934, n° 12113, p. 10.
- Argentina (1937). *Decreto presidencial n°105.433/1937*. Declarase reservas como destino a parques nacionales las zonas comprendidas dentro de los límites que más adelante se expresan. Recuperado de https://www.sib.gov.ar/archivos/LA_3219292-Ley-105433-1937-Reserva-para-la-formacion-Parque-Nacional-
- Lanin-Alerces-Perito-Moreno-Glaciares-Argentina_-_copia_2_.pdf
- Argentina (1945). *Decreto-ley n°9.504/1945*. Disponiendo que Parques Nacionales funcionará como Administración General de Parques Nacionales y Turismo, con carácter autárquico. Publicado en Boletín Oficial del 28/04/1945, n°3.554.
- Argentina (1949). *Ley n°13.895/1949*. Ratifica el Decreto-ley n°9.504/1945. Recuperado de <https://servicios.infoleg.gob.ar/infolegInternet/verNorma.do?id=232408>
- Argentina (1970). *Ley n°18.594/1970*. Ley de Parques Nacionales, Monumentos Naturales o Reservas Nacionales. Su reglamentación. Publicada en el Boletín Oficial del 23/02/1970, n° 21874, p. 2.
- Argentina (1980). *Ley n° 22.351/1980*. Ley de Parques y Reservas Nacionales y Monumentos Naturales de la República Argentina. Podrán declararse Reservas Nacionales o Monumentos Naturales las áreas del territorio de la República por su belleza, flora o fauna, o en razón de un interés científico, Parques Nacionales. Publicada en 12/12/1980.
- Bardin, L. (2011). *Análise de conteúdo*. São Paulo: Edições 70.
- Balazote, A. (2006). Winkas y mapuches: Producción cultural y oferta turística en una aldea de montaña en Norpatagonia, Argentina. *Ilha Revista de Antropologia*, Florianópolis, 8 (1/2), 117-136, jan. Recuperado de <https://periodicos.ufsc.br/index.php/ilha/article/view/18226>
- Bessera, E. M. (2008). *Políticas de Estado en la Norpatagonia Andina. Parques Nacionales, desarrollo turístico y consolidación de la frontera. El caso de San Carlos de Bariloche (1934-1955)*. (Tesis de Licenciatura en Historia). Universidad Nacional del Comahue.
- Bessera, E. (2011). Exequiel Bustillo y la gestión de los Parques Nacionales. Una aproximación a su concepción de las fronteras como áreas naturales protegidas. En P. Navarro Floria, W. Delrio (Eds.). *Cultura y espacio: Contribuciones a la diacronización del corredor Norpatagonia Araucanía* (pp. 115-125). Argentina: UNRN. Recuperado de http://iidypca.homestead.com/PublicacionesIIDyPCa/eje_2.pdf
- Blanco, G. (2014). *50 años de planificación en Neuquén: Diversos paradigmas, un objetivo: el desarrollo provincial - COPADE 1964-2014*. Ciudad Autónoma de Buenos Aires: Consejo Federal de Inversiones; Neuquén: Consejo de Planificación y Acción para el Desarrollo - Subsecretaría COPADE Neuquén. Recuperado de <https://copade.neuquen.gob.ar/archivos/50A-COPADE-FINAL.pdf>
- Capanegra, C. A. (2006). La política turística en la Argentina en el siglo XX. *Aportes y Transferencias*, 10(1), 43-61. Universidad Nacional de Mar del Plata, Argentina. Recuperado de <http://www.redalyc.org/pdf/276/27610105.pdf>
- Carrasco, M. (1997). Procesos organizativos y propuestas legislativas de pueblos indígenas en Argentina. *II Reunión de Antropología del Mercosur Fronteras Culturales y Ciudadanía*. "Territorialidad y Políticas Indigenistas en los países del Mercosur". Piriápolis-Uruguay- Noviembre, 11-14.
- Coronado Pochet, R. M. (1996). La evaluación temática como una forma de análisis. *Revista de Ciencias Sociales*, (72), 7-27. San José.

- González, R. C. (2016). *Migración de amenidad y desarrollo turístico competitivo sustentable de destinos turísticos de montaña: Villa La Angostura y San Martín de los Andes, provincia de Neuquén*. (Tesis doctoral). Recuperado de <http://repositoriodigital.uns.edu.ar/handle/123456789/3648>
- Impemba, M. (2011). Transformaciones sociales y productivas del desarrollo turístico en comunidades Mapuches de la Cuenca Lácar del Parque Nacional Lanín. En: S. Valverde, G. Maragliano, M. Impemba, F. Trentini. (coord.). *Procesos históricos, transformaciones sociales y construcciones de fronteras*. Aproximaciones a las relaciones interétnicas. Estudios sobre Norpatagonia, Argentina y Labrador, Canadá. Buenos Aires: Editorial Facultad de Filosofía y Letras, Universidad de Buenos Aires.
- Impemba, M. (2013). *¿Los otros Invisibles? La cultura mapuche en el expansionismo turístico de San Martín de los Andes*. Córdoba: Ferreyra Editor.
- Kalmbach, R. (2015). *Estudio de fragilidad ambiental y expansión de la mancha urbana en San Martín de los Andes*. Informe final de resultados. Convenio Departamento de Geografía, Facultad de Filosofía y Humanidades, Universidad Nacional de Córdoba. Subsecretaría de Gestión Ambiental, Secretaría de Planificación y Desarrollo Sustentable, Municipalidad de San Martín de los Andes. Recuperado de <http://cope.sanmartindelosandes.gov.ar/2015/10/06/estudio-de-fragilidad-ambiental-y-expansion-de-la-mancha-urbana-en-san-martin-de-los-andes/>
- Maragliano, M. G. (2009). *Interpretación del patrimonio arquitectónico de San Martín de los Andes*. Neuquén: Educo – Universidad Nacional del Comahue.
- Maragliano, M. G. (2010). *Hotel Lacar. Cien años en la vida de San Martín de los Andes*. Córdoba: Ferreyra Editor.
- Martins Fonseca, V. (2018). *Patrimonialización de la naturaleza en Argentina y Brasil: Reserva de biosfera y parque nacional como discurso global y práctica local*. (Tesis doctoral en Geografía). Universidad Nacional del Sur, Argentina. Recuperado de <http://repositoriodigital.uns.edu.ar/handle/123456789/4492>
- Morello, J. H., Giudice, L. A., & Koolen, R. M. (1988). Políticas nacionales de conservación de recursos naturales: 1986-1989. En: *APN, Serie del Cincuentenario*. Ministerio de Economía. Secretaría de Agricultura, Ganadería y Pesca. Buenos Aires: ARA Editorial SRL.
- Nakayama, L., Marioni, S., Lonac, A., & Otero A. (2005). Interacciones y efectos sobre el desarrollo local. El caso de San Martín de los Andes y el Parque Nacional Lanín. Aportes y Transferencias. *Tiempo Libre, Turismo y Recreación*, (1), 11-34. Recuperado de <http://nulan.mdp.edu.ar/294/1/Apo2005a9v1pp11-34.pdf>
- Navarro Floria, P., & Vejsberg, L. (2009). El proyecto turístico barilochense antes de Bustillo: Entre la prehistoria del Parque Nacional Nahuel Huapi y el desarrollo local. *Estudios y Perspectivas en Turismo*, 18(4), 414-433, Centro de Investigaciones y Estudios Turísticos. Recuperado de <http://www.redalyc.org/pdf/1807/180714241004.pdf>
- Núñez, P. G. (2014). La región del Nahuel Huapi en el último siglo: Tensiones en un espacio de frontera. *Revista Pilquen*. 17(1). Recuperado de http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1851-31232014000100006&lng=es&tlng=es
- Osidala, N. (2002). *Informe poblacional de las comunidades Mapuche del Parque Nacional Lanin 1990-2000*. (APN, PNL). Dto. Conservación y Manejo, Área de co-manejo con Comunidades Mapuche.
- Otero, A., & González, R. (2012). El rol del Estado frente a los procesos de movilidad por estilos de vida en Argentina. *Jornadas de Investigación y Extensión*. Facultad de Turismo, Universidad Nacional del Comahue. Recuperado de https://docs.wixstatic.com/ugd/80fbbc_d030ba58faac4491abb28db495a87abf.pdf
- Pérez Raventós, A., & Biondo, C.E. (2003). *Una nueva relación en el Parque Nacional Lanín: El Comité de Gestión del Co-Manejo con 'determinación' Mapuche*. CLAPSO, Proyecto Comparado sobre Políticas Públicas Neuquén Subred-Indígena, Informe de Investigación. Recuperado de <http://lanic.utexas.edu/project/etext/llilas/claspo/rtc/0011.pdf>
- Poteete, A.R., Janssen, M.A., & Ostrom, E. (2012). *Trabajar juntos: Acción colectiva, bienes comunes y múltiples métodos en la práctica*. Traducción Lili Buj Niles con la colaboración de Leticia Merino. México: UNAM, CEIICH, CRIM, FCPS, FE, IIEc, IIS, PUMA; IASC, CIDE, ColSAN, CONABIO, CCMSS, FCE, UAM. Recuperado de <https://ru.iis.sociales.unam.mx/bitstream/IIS/4415/1/Trabajar%20juntos.%20Accion%20colectiva%20bienes%20comunes.pdf>
- San Martín de los Andes. *Ordenanza n° 2.210/1996*. Directrices Urbanísticas Casco Central - Ordenanza de constitución de las directrices urbanísticas y de ordenamiento territorial del casco central. Publicado en Boletín Oficial n° 5, en 12/12/1996.
- Santos, M. (2000). *Por uma outra globalização: Do pensamento único à consciência universal*. Rio de Janeiro: Record.
- Santos, M., Seabra, O. C. de L., Carvalho, M. de, & Leite, J. C. (2001). *Território e sociedade: Entrevista com Milton Santos*. São Paulo: Fundação Perseu Abramo.

- Valverde, S. (2013). De la invisibilización a la construcción como sujetos sociales: El pueblo indígena Mapuche y sus movimientos en Patagonia, Argentina. *Anuário Antropológico*. I. Recuperado de <https://journals.openedition.org/aa/414>
- Yin, R. K. (2010). *Estudo de caso: Planejamento e métodos*. 4 ed. Porto Alegre: Bookman.

Esse artigo apresenta resultados parciais de pesquisa de doutorado concluída em 2018, com financiamento da CAPES



Caracterização dos Conselhos de Meio Ambiente dos municípios do território da Área de Proteção Ambiental Delta do Parnaíba

Fernando Antonio Lopes Gomes¹
Solano de Souza Braga²

Submissão em: 27 jan. 2024

Aceite em: 03 mai. 2024

Resumo: A preocupação com a qualidade ambiental vem crescendo nos municípios brasileiros. A descentralização e democratização da gestão e da política ambiental pública enfrenta o desafio de garantir o envolvimento efetivo do poder público e da participação da população e, um dos mecanismos de participação social é o Conselho Municipal de Meio Ambiente. O propósito deste estudo é a caracterização dos Conselhos Municipais de Meio Ambiente dos municípios do território da APA Delta do Parnaíba. Trata-se efetivamente de uma pesquisa-ação, na qual o delineamento do estudo abrangeu: i) pesquisa bibliográfica, para a construção do referencial teórico; ii) pesquisa documental, para a caracterização do estudo de caso em seu contexto social e histórico; iii) pesquisa qualitativa e quantitativa, para obter dados e informações complementares relacionados à realidade local. Os resultados, de maneira geral, indicam que ainda é baixo o grau de participação social, e o estudo fundamenta as suas conclusões na percepção de que os Conselhos de Meio Ambiente se organizam com base em assimetrias hierárquicas entre dirigentes e dirigidos, fator que traz implicações complexas ao pleno desenvolvimento do seu papel na gestão ambiental.

Palavras-chave: participação social; gestão ambiental pública; conselhos municipais de meio ambiente; política ambiental; sustentabilidade.

Characterization of the Environmental Councils of the municipalities in the territory of the Delta do Parnaíba Environmental Protection Area

Abstract: Concern about environmental quality has been growing in Brazilian municipalities. The decentralization and democratization of management and public environmental policy faces the challenge of ensuring the effective involvement of public authorities and the participation of the population, and one of the mechanisms of social participation is the Municipal Environmental Council. The purpose of this study is to characterize the Municipal Environmental Councils of the municipalities in the territory of the APA (Environmental Protection Area) Delta do Parnaíba. This is effectively action research, in which the study design included: i) bibliographical research, for the construction of the theoretical framework; ii) documentary research, to characterize the case study in its social and historical context; iii) qualitative and quantitative research, to obtain complementary data and information related to the local reality. The results, in general, indicate that the degree of social participation is still low, and the study bases its conclusions on the perception that Environmental Councils are organized based on hierarchical asymmetries between managers and managers, a factor that has implications complex areas to fully develop their role in environmental management

Key words: Social participation; public environmental management; municipal environmental councils; environmental policy; sustainability.

¹ Instituto Chico Mendes de Conservação de Biodiversidade (ICMBio). Endereço eletrônico: pbergomesphb@gmail.com Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-0120-764X> Lattes: <http://lattes.cnpq.br/0539807505257840>

² Professor Adjunto do Curso de graduação em Turismo e no Mestrado em Turismo e Patrimônio da Universidade Federal de Ouro Preto (UFOP). Endereço eletrônico: solanobraga@yahoo.com.br Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-6231-4756> Lattes: <https://lattes.cnpq.br/3774316982731542>

Introdução

A preocupação com a qualidade ambiental vem crescendo nos municípios brasileiros. Como aponta Cavalcanti (1995) e Oliveira e Brasil (2020): os problemas ambientais são uma das consequências de como a sociedade está estruturada. Portanto, o desafio para uma gestão ambiental sustentável emerge no centro das contradições da atual contemporaneidade (Gonçalves, 1989; Teixeira & Toni, 2022). Para além da preocupação é preciso o engajamento, a participação dos diferentes atores sociais - poder público, sociedade civil, instituições do terceiro setor, instituições privadas, institutos de pesquisas, dentre outros. Por isso, a importância do envolvimento desses diferentes atores na busca de soluções para os problemas socioambientais que afetam a qualidade de vida. A abordagem aqui pensada vai além da incorporação definitiva dos aspectos ecológicos no plano teórico, ela enfatiza a necessidade de inverter a tendência autodestrutiva dos processos de desenvolvimento no seu abuso contra a natureza (Cascino; Jacobi; Oliveira, 1998).

Assim, destaca-se a necessidade de repensar a relação entre sociedade e natureza por meio da participação social e da avaliação das dimensões da oferta pública. Isso envolve o estabelecimento de canais institucionais para viabilizar novas formas de cooperação social e avançar na gestão ambiental. De acordo com Leff (2001), a resolução dos crescentes e complexos problemas ambientais e a reversão de suas causas exigem uma mudança radical nos sistemas de conhecimento, nos valores e nos comportamentos. Esta mudança é fundamental para romper com a lógica econômica predominante no desenvolvimento.

A maioria dos problemas que afetam o meio ambiente e a qualidade de vida das pessoas ocorrem nos municípios, é neles o lugar onde a vida acontece. As cidades são assim, o âmbito em cuja ação pode produzir efeitos além dos limites geográficos e de autonomia política. É também nesta esfera que, “(...) por meio dos mecanismos disponíveis de política e gestão ambiental, os conflitos devem receber o tratamento necessário à sua solução” (Salles, 2000). “Aponta-se a necessidade da melhoria da qualidade ambiental dos espaços urbanos a partir de uma gestão da cidade efetivada por políticas públicas urbanas, integradas, incluídas e participativas, que visem ao desenvolvimento sustentável” (Rossetto, Orth, & Rossetto, 2006, p.818). Portanto, são necessários novos modelos e instrumentos de políticas públicas urbanas. Torna-se imperativo estimular a participação social qualificada visando despertar, na sociedade e no poder público, uma prática conscienciosa que mude os hábitos e os comportamentos humanos, por meio de um processo educativo pautado no método construtivista e planejamento participativo (Quintas, 2004; Loureiro & Cunha, 2008; Loureiro & Azaziel, 2006).

A Constituição Federal de 1988 conferiu ao meio ambiente o status de direito fundamental, consagrando a proteção e garantindo a todos o direito a um meio ambiente ecologicamente equilibrado, destacando-o como essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à sociedade em geral o dever de defendê-lo e preservá-lo (Brasil, 1988). Devem os Municípios, sob esta ótica, responsabilizar-se pela avaliação e pelo estabelecimento de normas, critérios e padrões relativos ao controle e manutenção da qualidade ambiental em seu território. O dispositivo legal do artigo 23 da Constituição, define os papéis nas ações administrativas decorrentes do exercício da competência comum relativas à proteção ambiental, o qual foi regulamentado pela Lei Complementar nº 140/2011, disciplinando a cooperação entre a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios nas ações administrativas decorrentes do exercício da competência comum relativas à proteção das paisagens naturais notáveis, à proteção do meio ambiente, ao combate à poluição em qualquer de suas formas e à preservação das florestas, da fauna e da flora. Com ela, profundas alterações com relação ao tratamento dado à natureza, que deixou de ser coisa para receber sentido relacional, de caráter ecossistêmico e feição intangível (Benjamin, 2011).

O autor sendo servidor da APA Delta do Parnaíba/ICMBio viu seu interesse pela pesquisa suscitado a partir de reuniões do Conselho Consultivo dessa unidade de conservação ocorridas nos últimos 7 (sete) anos (Relatórios GR-2/ICMBIO, 2018, 2019). As discussões apontavam para a realidade de que, mesmo alguns municípios tendo criado a sua instância colegiada de gestão ambiental, na prática, não se viam resultados efetivos no rumo da desejada melhoria da conservação ambiental e nem da qualidade de vida humana no território. O estudo está embasado pela conceituação metodológica que prega a gestão ambiental pública tendo como referência as práticas do meio social que afetam positiva ou negativamente a qualidade do meio ambiente (Quintas, 2004; Quintas, 2005). A análise dos modelos de gestão adotados no passado demonstra terem sido, não apenas insuficientes para a solução dos principais problemas socioambientais, mas contribuintes para a instauração do quadro grave de degradação em que o território está inserido. Indaga-se se por meio da participação social os problemas socioambientais podem ter um novo viés de enfrentamento, no qual o Poder Público ao assumir integralmente o seu papel, estimule o cidadão a também cumprir o seu (Jacobi & Barbi, 2007).

O propósito deste estudo, portanto, é a caracterização dos Conselhos Municipais de Meio Ambiente dos municípios do território da APA Delta do Parnaíba. Haja vista que novas formas de participação popular têm salientado a fundamental importância destes colegiados nos processos de democratização e de ampliação dos espaços públicos (Dagnino, 1994). Os

municípios que estão inseridos em Unidades de Conservação (UCs) frequentemente possuem suas próprias políticas de meio ambiente. No entanto, surge a questão sobre a relação e o grau de sintonia entre essas políticas municipais, os Conselhos Municipais de Meio Ambiente (CMMA's) e a gestão da UC. Isso nos leva a indagar: até que ponto os CMMA's têm contribuído efetivamente para a sustentabilidade ambiental no âmbito local, considerando o contexto da Área de Proteção Ambiental do Delta do Parnaíba?

Essa questão é de particular importância, especialmente considerando o foco do nosso artigo: “A participação social na gestão do território da Área de Proteção Ambiental do Delta do Parnaíba: Conselhos Municipais de Meio Ambiente”. Neste contexto, a análise da participação social em relação aos CMMA's se torna essencial, visto que é um dos objetivos centrais do nosso estudo. Ao explorar essa interseção entre participação social, políticas municipais de meio ambiente e gestão de UCs, podemos obter insights valiosos sobre a eficácia dos CMMA's como agentes de promoção da sustentabilidade ambiental e como parceiros efetivos na gestão integrada do território da Área de Proteção Ambiental do Delta do Parnaíba. Em Dagnino (1994), as práticas sociais que constroem cidadania representam a possibilidade de constituir-se num espaço privilegiado para cultivar a responsabilidade pessoal, a obrigação mútua e a cooperação voluntária. Afinal, a participação social não é uma opção da gestão é uma imposição legal.

Da análise, espera-se formatar sugestões de procedimentos necessários à melhoria da ação da política pública territorial de conservação, a partir da construção de cenários municipais visando fortalecer as potencialidades, enxergar as oportunidades, discutir os desafios da gestão local buscando soluções integradas no território (Giaretta, Fernandes, & Júnior, 2012). Assim, ao verificar o papel, a função e a efetividade dos CMMA's no Território tenciona-se construir coletivamente uma matriz de responsabilidade de ação proativa, assertiva e transformadora da realidade que aponte estratégias para os municípios ajustarem a sua política pública de meio ambiente em consonância com as premissas da gestão compartilhada e da sustentabilidade territorial, sob o contexto da UC (Jesus & Costa, 2013; Loureiro & Cunha, 2008). O estudo subsidiará ações de planejamento de políticas públicas integradas de meio ambiente congregando diferentes segmentos e tripartite, ou seja, poder público, setor privado e sociedade civil -, e em diferentes esferas – federal, estadual e municipal. Tem-se por hipótese que a efetiva implementação dos CMMA's contribui para melhorar o gerenciamento integrado do território da APA Delta do Parnaíba sob a perspectiva da gestão participativa.

Apesar de ser relevante a abordagem acadêmica sobre a importância dos canais de participação da população na formulação de políticas públicas, quando se trata dos Conselhos

Municipais de Meio Ambiente “[...] do ponto de vista empírico, é possível afirmar que pouco se sabe a respeito do funcionamento institucional, político e normativo desses conselhos” (Souza & Novicki, 2011, p.28). A autonomia e a legitimidade dos processos são desconsideradas por vezes, e a representatividade, a diversidade e extensão do território da APA Delta do Parnaíba fazem com que as demandas locais se tornem difusas. Por isso, a necessidade de conhecer melhor como se dá a construção destas políticas públicas no âmbito municipal para pensar a integração regional. Afinal, é na esfera local que, “por meio dos mecanismos disponíveis de política e gestão ambiental, os conflitos devem receber o tratamento necessário à sua solução” (Salles, 2000, p.53). E o CMMA ganha importância estratégica nisso, pois, é o canal de participação que possibilita a interlocução entre a população e o poder público, pela característica intrínseca de ser instrumento mediador e negociador entre estes atores ou setores da sociedade (Gohn, Filipe, & Bertagna, 2001).

Nesse sentido, no bojo das discussões sobre (des) envolvimento sustentável e gestão ambiental, os municípios constituem espaço fundamental para uma mudança de paradigma não só em relação ao uso dos elementos naturais, mas na construção da territorialidade e consequentemente nos seus processos de gestão. Não retirar da natureza mais que a sua capacidade de reciclagem e não lançar nos ecossistemas mais que sua capacidade de absorção (Morin, 2014), requer mais que conhecimento dos limites da natureza. Requer novos valores de mediação da relação sociedade e natureza, entre espaço individual e coletivo, entre gerações presentes e futuras.

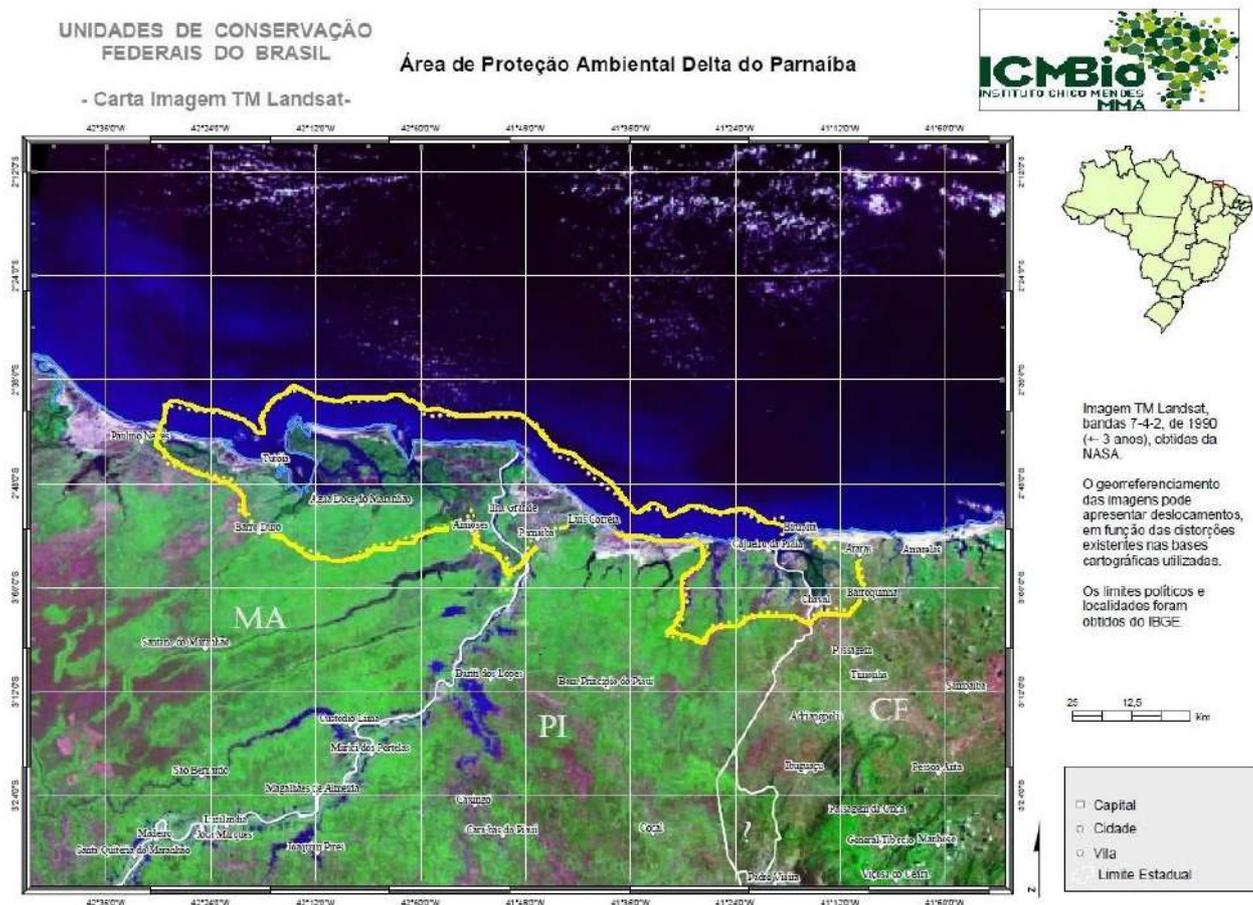
Os desafios para ampliar a participação estão intrinsecamente vinculados à predisposição dos governos locais de criar e apoiar espaços públicos e plurais de articulação e participação, nos quais os conflitos se tornam visíveis e as diferenças se confrontam como base constitutiva da legitimidade dos diversos interesses em jogo, ampliando as possibilidades de a população participar mais intensamente dos processos decisórios como um meio de fortalecer a sua corresponsabilidade na fiscalização e controle dos agentes responsáveis pela degradação socioambiental (Cascino, Jacobi, & Oliveira, 1998).

Território da APA Delta do Parnaíba

O trabalho tomou como base o território de uma Unidade de Conservação federal, a APA Delta do Parnaíba e, sobrepondo-se a esta, está a Reserva Extrativista (RESEX) Marinha Delta do Parnaíba. Ambas estão vinculadas administrativamente à Gerência Regional Nordeste do ICMBio (GR 2).

A APA Delta do Parnaíba foi criada pelo decreto s/nº de 28 de agosto de 1996 (Brasil, 1996), por solicitação de ambientalistas, visando proteger o ecossistema costeiro formado por mangues, dunas e restingas. A APA Possui uma área de 313.800 ha e abrange os seguintes municípios: Barroquinha e Chaval, no Ceará; Cajueiro da Praia, Luis Correia, Parnaíba e Ilha Grande, no Piauí; e Araisos, Água Doce, Tutóia e Paulino Neves, no Maranhão (Figura1). É uma importante área da zona costeira brasileira por formar o único delta em mar aberto das Américas, com mais de 75 ilhas, sendo um santuário de reprodução de diversas espécies de peixes, caranguejos, lagostas e camarões (Nascimento et al., 2023). A unidade protege também estuários onde se reproduz o peixe-boi marinho, aves migratórias e é importante área de desova das tartarugas marinhas.

Figura 1: Mapa da APA Delta do Parnaíba



Fonte: ICMBio/MMA (2020).

Participação Social

Antes de analisar o funcionamento do sistema de participação nos Conselhos Ambientais é preciso, primeiramente, compreender as dimensões conceituais do processo de

participação, cuja existência está intimamente ligada às dimensões da democracia, precursora do controle social, como forma articulada e constitucionalizada do exercício de cidadania na gestão pública. Portanto, é necessário compreender que a participação da população na gestão é um fato novo no Brasil, historicamente negligenciada pelos gestores, e que tem resquícios que faz o país não conviver ainda com uma democracia participativa plena, sendo que a gestão pública satisfaz apenas as necessidades de pequena parcela social, e não existe fiscalização e controle por parte majoritária da população (Parente, 2006).

O processo de redemocratização no Brasil, iniciado em 1985 e coroado com a Constituição de 1988, abriu um espaço institucional que deveria ser ocupado pela população, ou seja, para a representatividade da sociedade através da participação popular, que caminhasse para uma coexistência e complementaridade com a democracia representativa. Mas a sociedade não estava, naquele momento, cultural e politicamente preparada para assumir os contornos das perspectivas de participação, demandando assim um amadurecimento para se alcançar a participação ideal. Buscando a superação de modelos que prejudicam o exercício da participação popular, a democracia participativa se constitui como princípio regulador da emancipação social ao estimular o processo participativo e colaborativo entre o Estado e a sociedade, em que a função do primeiro seria assegurar e garantir igualdade de acesso às informações para que a sociedade possa participar das decisões, exercendo o controle dos atos e acompanhando a aplicação dos recursos pela gestão pública (Júnior, Azevedo, & Ribeiro, 2004).

A Carta Magna de 88 garantiu a participação da sociedade na gestão das políticas públicas - o chamado controle social - diretamente associado à democratização das relações entre o Estado e a sociedade. A ideia de participação compartilhada está bem definida na nossa legislação, quer seja para a gestão das UCs, por meio do Conselho Gestor, ou para cuidar da gestão da política ambiental, por meio dos Conselhos de Meio Ambiente, nas três esferas de poder (Loureiro & Cunha, 2008; Souza & Novicki, 2010). Contudo, o enunciado Constitucional que assegura esse direito não vem sendo cumprido plenamente. Falta participação efetiva. Se se faz um recorte entre àqueles a quem recai a responsabilidade de preservar e conservar o meio ambiente vê-se que, de um lado o poder público (Sistema Nacional de Meio Ambiente – SISNAMA) não consegue interagir entre os seus entes federados com esse precípuo fim; de outro, a sociedade mostra-se igualmente desarticulada e, como agravante, apresenta uma particularidade que revela o quadro mais sombrio do modelo hegemônico de organização a que estar-se submetida: no qual uma boa parcela de seus membros ainda não dispõe das condições

mínimas de sobrevivência, como estes vão então estender a preocupação com o (des)equilíbrio ambiental?

Por isso, não basta só o conhecimento dos elementos que formam este espaço em questão, mas também numa interpretação da interação destes elementos, ou seja, o modo de vida, a forma de organização social empreendida, o seu modelo econômico prevalecente. Isso posto que a sustentabilidade econômica, social e ambiental depende de negociações que levem em consideração as informações que os diferentes setores e atores sociais são capazes de desenvolver, interagir, pactuar (Quintas, 2005). Ressalta-se que não só as informações devem ser consideradas, mas os diferentes valores, vontades, interesses de diversos grupos sociais envolvidos nos processos. Daí a importância da participação social, pois sem haver negociação e consensos por objetivos maiores, os interesses particulares sobrepõem-se.

Nesse contexto, ganha importância e destaque a ideia do CMMA, espaço democrático previsto em lei que oportuniza segmentos sociais e gestores públicos a exercitarem seu papel constitucional de promotor da defesa da vida (Gohn, Filipe, & Bertagna, 2001). Participar é “fazer parte, tomar parte ou ter parte”, nesse sentido Bordenave (2011) entende que a participação não é somente um instrumento de solução de problemas, é um processo contrário a marginalização, pois constitui uma intervenção ativa, e não mais uma recepção passiva dos benefícios da sociedade. Então, participar, mais do que uma necessidade, é um direito. É preciso entender que isso não é algo espontâneo ou dado e sim aprendido e conquistado, pois participar remete necessariamente à distribuição de poder, a quem ganha e a quem perde na sociedade quando se define algo que regula as práticas coletivas.

Dentre os diversos meios de participação, Giaretta, Fernandes e Júnior (2012), vão dizer que os conselhos se destacam por se constituírem em um dos espaços de maior aceitação para se estabelecer formas de gestão e diálogo entre as organizações da sociedade civil e os governos na configuração do Estado e de políticas públicas específicas. Há um longo histórico de criação de conselhos dos mais diferentes tipos em inúmeros municípios brasileiros, ocorrendo avanços e também muitos problemas de manipulação, burocratização e pouca autonomia de decisão (Giaretta, Fernandes, & Júnior, 2012). Logo, precisam ser entendidos em suas contradições e potencialidades, constituindo-se em espaços públicos que merecem ser resguardados e fortalecidos com a nossa participação direta (Quintas, 2005).

A liberdade é condição essencial para o exercício pleno da participação, uma vez que ao unir os indivíduos, evidencia-se a noção do que é comum, buscando afastar a preocupação com o “bem-estar” material, que os desune e os conduzem para a desordem e desequilíbrio socioambiental (Leff, 2018). Para Sen (2010) o desenvolvimento tem de estar relacionado

sobretudo com a melhora da vida que o ser humano leva e das liberdades que desfruta, não há que se falar em crescimento econômico considerando-o como um fim em si mesmo. Sem liberdade não há participação, sem participação não há desenvolvimento socioambiental. Para Morin (2014), os indivíduos não estão dentro da sociedade como dentro de uma caixa. São as interações entre eles que produzem a sociedade e essa mesma sociedade retroage sobre os indivíduos para os produzir a eles mesmos enquanto seres humanos.

Para Sen (2010), a participação social é uma “liberdade substantiva”, na qual se incluem as capacidades elementares dos indivíduos de terem acesso aos bens e serviços que evitem as privações (ex. fome, subnutrição, morbidez, etc.), assim como as liberdades associadas relacionadas à educação, cultura, informação, a ter liberdade de expressão e participação política, dentre outras. A expansão da liberdade é apontada como fim e meio para o desenvolvimento e exercício da cidadania plena. De tal modo, Sen (2010) acrescenta as liberdades instrumentais como uma contribuição para essa expansão, composta por cinco tipos: a) facilidades econômicas; b) oportunidades sociais; c) segurança protetora; d) garantia de transparência; e, e) liberdades políticas, cuja última está ligada aos direitos democráticos e a participação política e social que proporciona a liberdade de escolhas e as oportunidades para as pessoas se emanciparem e exercerem sua condição de agente.

A participação social, conforme Ammann (1978, p.17), é concebida em três níveis diferenciados, porém inseparáveis e interdependentes, de processos da ação das camadas sociais, sendo elas: “a) a produção de bens e serviços; b) a gestão da sociedade; e c) o usufruto dos bens e serviços produzidos e geridos nessa sociedade”. Para tanto, segundo essa perspectiva, uma sociedade seria participativa quando todos os cidadãos equitativamente tivessem parte na produção, gerenciamento e usufruto dos bens e serviços gerados por ela.

Nas três últimas décadas, é notória a institucionalização de formas diversas de participação e representação na gestão ambiental no Brasil, como os CMMA e os conselhos gestores das unidades de conservação, que incentivam o engajamento de movimentos sociais e atores da sociedade civil na esfera estatal, seja na elaboração e monitoramento de políticas públicas, seja na sua gestão e implementação (Lavalle, 2011; Avritzer, 2008). Para Avritzer (2008), essas instituições participativas (IPs) constituem “formas diferenciadas de incorporação de cidadãos e associações da sociedade civil na deliberação sobre políticas” cujo conceito permite a compreensão e a análise conjunta dos diferentes processos institucionais mediante os quais cidadãos interferem em decisões, implementação e monitoramento de políticas públicas (Pires & Vaz, 2012).

A participação social é a chave para aumentar a resiliência dos sistemas socioecológicos e ao mesmo tempo solidifica-se como aspecto-chave para a governança ambiental e, mais especificamente, como um caminho para aumentar a legitimidade e o sucesso da gestão territorial. Boaventura de Souza Santos (2007) lembra que a população traz, por meio da participação, conhecimentos e experiências que lhe são inerentes e que, muitas vezes, são imperceptíveis ao poder público local e seus agentes. Contudo, a participação não pode ser vista como uma fórmula mágica, principalmente pelos desafios para pô-la em prática. A sua efetividade depende de um conjunto de fatores. Arnstein (2002) considera a participação do cidadão como algo essencial para o exercício da cidadania. É a redistribuição do poder que permite aos cidadãos excluídos dos processos políticos e econômicos a oportunidade de deliberar sobre o futuro da sociedade. Baseada na hierarquização de tipos de participação e não-participação, a autora elaborou uma tipologia de oito níveis da participação. Para ilustrar, eles são arranjados em um teste padrão da escada de participação cidadã (Quadro 1), com cada degrau correspondendo à extensão do poder dos cidadãos em determinar o resultado final na ação pública.

Na visão de Arnstein (2002), participação social corresponde ao cidadão no poder, entendido como cidadão nessa pesquisa, o conselheiro do colegiado de meio ambiente. Com essa perspectiva, cria-se um modelo de classificação, o qual chamou de escada da participação cidadã, comportando oito degraus. Cada degrau representa a medida de poder que os cidadãos têm de influenciar no resultado final do processo de engajamento (Arnstein, 2002).

Essa escala não consiste apenas em uma nomenclatura, mas deve ser levada em consideração pelo CMMA, pois representa as condições que caracterizam um crescente grau de participação real do conselheiro no processo, desde o envolvimento inicial na criação do colegiado, à avaliação das ações desenvolvidas. Assim, o nível de participação do cidadão aumenta na medida em que sai da condição de mero coadjuvante e sua atuação política contribui para a constituição de sujeitos críticos e participativos no processo de transformação social, com exercício da cidadania comprometida com o coletivo. Tornar-se sujeito ético-político é vivenciar o processo de emancipação, com responsabilidade social e política, construindo um entendimento da sociedade através de uma concepção mais solidária e interdependente (Freire & Macedo, 2002). Segundo Arnstein (2002), não existe participação nos dois primeiros degraus, quais sejam, manipulação e terapia, sendo os mesmos considerados “níveis de não-participação”. Os três níveis seguintes (informação, consulta e pacificação) apresentam uma “política do menor esforço”, sendo, por isso, considerados como “níveis de concessão mínima

de poder”. A partir do sexto degrau (parceria), o cidadão começa a ser capaz de influenciar efetivamente nos resultados, passando, assim, para os “níveis de poder cidadão”.

Quadro 1: Escada da participação de Arnstein (2002)

Nível de Participação	Característica	Escala
8 - Poder Cidadão	Cidadãos responsáveis pelo planejamento, pela política, assumindo a gestão em sua totalidade.	Controle Cidadão
7 - Poder Cidadão	Cidadãos ocupando a maioria dos assentos nos comitês, com poder delegado para tomar decisões. Aqui os cidadãos têm poder sobre as contas da política pública.	Delegação de Poder
6 - Poder Cidadão	Poder distribuído por uma negociação entre os cidadãos e detentores do poder. O planejamento e as decisões são divididos em comitês.	Parceria
5 - Concessão mínima Poder	O cidadão começa a ter certo grau de influência nas decisões, podendo participar dos processos decisórios, contudo, não existe a obrigação dos tomadores de decisão de levar em conta o que ouvirem.	Pacificação
4 - Concessão mínima Poder	Caracteriza-se por pesquisas de participação, reuniões de vizinhança, entre outros. Serve somente como fachada, não apresentando implicação prática.	Consulta
3 - Concessão mínima Poder	A ênfase está na mão única da informação – dos técnicos para o cidadão -, sem que haja um canal de comunicação que permita o retorno, e menos ainda que haja poder de negociação	Informação
2 - Não-participação	Este nível vê a impotência dos cidadãos de baixa-renda e marginalizados como algo que pode ser “curado”. Assim, “participação” acaba exibindo características de sessões de terapia em grupo.	Terapia
1 - Não-participação	Em nome da participação cidadã, pessoas são convidadas a participarem de comitês ou conselhos consultivos sem real poder de decisão com o propósito explícito de “educá-las” ou obter o seu apoio.	Manipulação

Fonte: Adaptado de Arnstein (2002).

A participação cidadã, na definição da autora Sherry Arnstein (2002, p.216), é a “redistribuição do poder que permite aos cidadãos atualmente excluídos dos processos econômicos e políticos a serem ativamente incluídos no futuro”. Ela é a estratégia pela qual as pessoas se integram ao processo de decisão acerca de quais as informações a serem divulgadas, quais os objetivos e qual a política pública de meio ambiente que será aprovada, de que modo os recursos públicos serão alocados, quais programas serão executados e quais benefícios. Em suma, a participação constitui o meio pelo qual os cidadãos podem assumir o papel na gestão ambiental pública de forma que lhes permitam compartilhar também dos benefícios advindos dela. Existe uma diferença fundamental entre passar pelo ritual vazio da participação e dispor de poder real para influenciar os resultados do processo (Loureiro & Cunha, 2008; Layrargues, 2000). A participação sem redistribuição de poder permite àqueles que têm poder de decisão argumentar que todos os lados foram ouvidos, mas beneficiar apenas a alguns. A participação vazia mantém o status quo. Essencialmente, é isso o que precisa ser evitado nos CMMA's.

Material e métodos

O estudo caracteriza-se por apresentar uma abordagem mista, quantitativa e qualitativa, uma vez que esse aspecto advém da problemática central da pesquisa empreendida e da necessidade de, além de calcular as variáveis, analisá-las em suas interações, suas categorias e implicações com os hábitos de vida em seus aspectos econômicos e sociais. Para Lakatos e Marconi (1986), um estudo pode ser assim classificado quando requer análise empírica e teórica, podendo ser encontradas descrições quantitativas e/ou qualitativas, simultaneamente em sua apropriação. A abordagem quantitativa é marcante no método do levantamento da existência dos CMMA's, uma vez que propõe a contabilizar os municípios que organizaram seu colegiado de defesa ambiental. Já o caráter qualitativo da pesquisa é atribuído ao foco dado no estudo à interpretação, em detrimento da valorização ao mero valor numérico. Para essa interpretação, utilizou-se do método dialético, o qual se fundamenta na realidade social como forma de apreensão, uma vez que para Gil (2010) e Lakatos e Marconi (1986), esse método consiste numa interpretação dinâmica e totalizante da realidade, ao considerar que os fatos não podem ser vistos fora de um contexto social, político e econômico.

O delineamento do estudo abrangeu: i) pesquisa bibliográfica, para a construção do referencial teórico; ii) pesquisa documental, para a caracterização do estudo de caso em seu contexto social e histórico; iii) obtenção dos dados e informações complementares relacionados à realidade local.

A bibliografia referente, especificamente, ao tema 'Conselhos Municipais de Meio Ambiente' é bastante limitada. Embora o tratado da participação nos CMMA's seja ascendente no Brasil, ainda se encontram poucos estudos relacionados, e quando se volta ao Território em questão, o referido trabalho se mostra pioneiro no que se propõe. Nesse contexto, a pesquisa expõe quadros situacionais dos municípios quanto à gestão ambiental local, com foco na participação social, caracterizando-se ainda como um estudo de caso da APA Delta do Parnaíba, corroborando com a denominação do autor Yin (2016), na qual retrata que tal classificação deve ser adotada quando há proposição de questões do tipo "como", e ainda nas situações em que os estudos de natureza exclusivamente quantitativa não atendem à complexidade dos fenômenos sociais envolvidos. Segundo Yin (2016), o estudo de caso permite uma imersão profunda no ambiente local, capturando nuances e interações que seriam difíceis de analisar por meio de métodos mais amplos, para este autor elaborou a seguinte definição de estudo de caso: Um estudo de caso é uma investigação empírica que investiga um fenômeno contemporâneo (o caso) em profundidade e no seu contexto no mundo real, especialmente quando os limites entre o fenômeno e o contexto podem não estar evidentes com clareza (Yin, 2016).

Diagnóstico sobre os CMMA's

Para o diagnóstico sobre o CMMA buscou-se saber: se a gestão o instituiu por Lei, qual a sua composição e quantos membros, se está atualizado o mandato, se possui regimento interno (e se está atualizado) e se existe capacitação dos conselheiros. Foram aplicados dois questionários estruturados. O primeiro contou com 58 questões, dirigidas aos gestores da pasta ambiental dos 10 municípios do território APA Delta do Parnaíba. Para uma melhor interpretação sobre os dados colhidos sobre os CMMA's definiu-se as categorias conforme a situação de funcionamento: (i) conselhos ativos; (ii) em processo de renovação; (iii) inativos; e (iv) inexistentes. Essa classificação seguiu os seguintes critérios: a) ativos, os conselhos instituídos legalmente e em funcionamento, com reuniões regulares, com um mínimo de três reuniões sequenciais; b) em processo de renovação, os conselhos instituídos legalmente e sem funcionamento; c) inativos, os conselhos, que embora estejam instituídos legalmente, encontram-se inoperantes; e d) inexistente, a situação dos municípios que não detém nenhuma norma legal instituindo conselho de meio ambiente.

O segundo contou com 18 perguntas e foi aplicado visando colher informações básicas suplementares ao "questionário 1". Foram levantadas as seguintes informações: principais problemas ambientais, que tipo de estrutura administrativa cuida da área ambiental, qual o corpo técnico, se possui fundo de meio ambiente, quais as principais normas ambientais e se

possui Conselho de Meio Ambiente. Este foi aplicado, via WhatsApp, utilizando a plataforma Google Forms, com os gestores da pasta de meio ambiente dos 10 municípios que compõem a APA Delta do Parnaíba, um modelo de consulta baseado num roteiro preestabelecido com as mesmas perguntas para todos, caracterizando uma entrevista estruturada para assegurar a imparcialidade e a inflexibilidade, tanto por parte do pesquisador, quanto por parte do entrevistado.

Os dados foram coletados entre o dia 15 de setembro e 15 de outubro de 2021, de forma remota e individual, em que o entrevistado teve o tempo de 15 dias para devolução do documento que foi encaminhado por e-mail ou WhatsApp. Antes da entrega do questionário os gestores foram informados sobre o teor, objetivos, riscos e benefícios da pesquisa, passando-lhes duas vias do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE), no qual, após a assinatura de concordância, uma via ficou com o entrevistado e outra com o pesquisador. Também foram informados a todos que os dados coletados nesta pesquisa terão um tratamento estritamente confidencial e serão apresentados sempre de forma coletiva. Em nenhuma hipótese haverá identificação das instituições respondentes ou divulgação personalizada das informações fornecidas pelos conselheiros. O relatório final da pesquisa foi enviado a todos os Gestores Municipais de Meio Ambiente.

Resultados e Discussão

Sobre a Política Municipal de Meio Ambiente

Os municípios pesquisados, mesmo com mecanismos e instrumentos destinados à preservação e à conservação ambiental, não têm definido uma política pública de meio ambiente consistente e planejada. É preciso atuar no princípio, na estruturação básica da gestão. Embora alguns bons esforços sejam percebidos, ainda há uma ação desconexa com a totalidade e a complexidade que a questão exige para o seu pleno gerenciamento. A dificuldade reside no fato de que “não se pode reformar a instituição sem uma prévia reforma das mentes, mas não se podem reformar as mentes sem uma prévia reforma das instituições” (Morin, 2001).

Constatou-se que, em boa medida, os gestores, mesmo nos três municípios onde os prefeitos foram reconduzidos nas eleições de 2020 (Parnaíba-PI, Chaval-CE e Água Doce-MA), pouco se conhece sobre a APA Delta do Parnaíba e se comprova um distanciamento institucional flagrante, o mesmo pode-se dizer dos prefeitos de primeiro mandato. Por outro lado, é visível que a maioria das instituições e organismos presentes na esfera local (Instituições de Ensino Superior, Sindicatos, Organizações Não-governamentais, Colônias de Pescadores,

representações de órgãos da esfera estadual e federal), incluindo ainda parcela significativa da sociedade também não estão integradas à unidade de conservação como preconiza a gestão participativa estabelecida pelo Sistema Nacional de Unidades de Conservação (Brasil, 2000), conforme manifestações dos seus representantes. Esse ‘distanciamento’ precisa ser melhor quantificado em estudo específico, no entanto indica preliminarmente que há uma necessidade de integração entre a gestão da APA Delta do Parnaíba, as gestões municipais, os organismos/instituições e a sociedade em geral para que se fale em gestão ambiental pública participativa.

Os municípios que possuem Política Municipal de Meio Ambiente (PMMA) instituída por lei são: Tutóia-MA, Paulino Neves-MA, Luis Correia-PI, Cajueiro da Praia-PI, Chaval-CE e Barroquinha-CE, sendo que Ilha Grande-PI iniciou o processo de discussão para elaboração do Projeto de Lei a ser votado no Legislativo. Os demais municípios ainda não iniciaram este processo.

Quadro 2: A Política Municipal de Meio Ambiente (PMMA)

MUNICÍPIO	POSSUI CMMA			NÃO POSSUI CMMA	SENDO CRIADO	REGIMENTO INTERNO	LEI DE CRIAÇÃO	DATA DE CRIAÇÃO	NÚMERO CADEIRAS
	Ativo	Desativado	Reativando						
Parnaíba-PI	X	-	-	-	-	SIM	Nº 1.447/94	06/2003	12
Luis Correia-PI	X	-	-	-	-	SIM	Nº 935/2018	09/2018	12
Cajueiro da Praia-PI	X	-	-	-	-	SIM	Nº 075/2020	03/11/2020	10
Ilha Grande-PI	-	-	-	X	-	-	-	-	-
Barroquinha-CE	-	-	X	-	-	SIM	Nº 386/2011	21/12/2011	09
Chaval-CE	-	-	X	-	-	Fase elaboração	Nº 344/2018	07/02/2018	18
Araiozes-MA	-	-	-	X	-	-	-	-	-
Água Doce-MA	-	-	-	X	-	-	-	-	-
Tutóia-MA	X	-	-	-	-	Fase elaboração	Nº 249/2018	12/04/2018	10
Paulino Neves-MA	-	-	X	-	-	Fase elaboração	Nº 017/2010	30/04/2010	16

Fonte: Elaborada pelo Autor (2022)

Foram identificadas três principais dificuldades que atravessam os objetivos da gestão ambiental pública no âmbito local: a) falta de articulação da administração municipal em tratar da política ambiental de forma integrada, sendo que a grande maioria dos municípios deixam a

tarefa somente à cargo da pasta de meio ambiente, ou seja, não é uma missão da gestão; b) dificuldades técnicas-operacionais e financeiras para implementação da gestão ambiental pública, mesmo os municípios possuindo seus órgãos responsáveis para execução das normas das políticas ambientais; c) o modelo administrativo municipal centralizador, no qual as instâncias colegiadas de meio ambiente são estabelecidas por ato legal, mas sem promover a legitimidade da participação social.

As informações apontam para uma série de desafios enfrentados pela gestão ambiental pública nos municípios. Primeiramente, a falta de articulação para tratar da política ambiental de forma integrada sugere uma lacuna na compreensão da importância e abrangência das questões dentro da gestão pública. Isso pode resultar em uma abordagem fragmentada e pouco eficaz na promoção da sustentabilidade ambiental. Além disso, as dificuldades técnicas-operacionais e financeiras para a implementação da gestão ambiental pública revelam obstáculos concretos que limitam a capacidade dos municípios de efetivamente cumprir suas responsabilidades nessa dimensão. Mesmo com órgãos dedicados à execução das normas das políticas ambientais, a falta de recursos e capacidades técnicas adequadas pode comprometer a eficiência e eficácia das ações ambientais.

Por fim, o modelo administrativo municipal centralizador, que estabelece instâncias colegiadas de meio ambiente sem promover a legitimidade da participação social, indica uma lacuna na promoção da democracia participativa na gestão ambiental. Isso pode resultar em decisões tomadas de forma pouco representativa e na falta de envolvimento da comunidade nas questões ambientais locais, prejudicando a legitimidade e efetividade das políticas ambientais implementadas.

Sobre o Órgão Gestor

A existência de um Órgão Gestor da Política Ambiental contribui para uma adequada implementação desta importante política pública, haja vista ser necessário estar dotado de atribuições específicas para lidar com essa área na estrutura administrativa no âmbito municipal. A recomendação ideal é a existência de uma secretaria exclusiva para meio ambiente, no entanto, nem sempre isso é adequado às condições dos municípios, em especial aqueles menores com poucos recursos que, por conta disso, tendem a agregar diversas pastas em uma só secretaria. As secretarias são órgãos diretamente subordinados ao chefe do poder executivo, que acumulam funções de coordenação, controle, planejamento e execução das políticas ambientais. Em 2017, dados segundo a Pesquisa de Informações Básicas Municipais

- MUNIC (IBGE, 2017), dão conta que 93,4% dos municípios brasileiros dispõem de algum órgão para tratar do tema meio ambiente e, nesse sentido, têm uma estrutura ambiental.

Os três municípios mais populosos aqui analisados (Parnaíba – PI, Tutóia – MA e Araiões – MA) possuem um órgão exclusivo para cuidar da gestão ambiental, ou seja, uma Secretaria de Meio Ambiente. Completando esse grupo somam-se municípios com menos de 20 mil habitantes, a saber: Paulino Neves – MA, Água Doce – MA e Cajueiro da Praia – PI, perfazendo 60% dos municípios analisados com pasta exclusiva de meio ambiente. Os demais têm a pasta ambiental sendo executada por um departamento, sendo eles: Luis Correia – PI, Barroquinha – CE, Chaval – CE e Ilha Grande – PI.

No âmbito local, a estrutura administrativa de meio ambiente muitas vezes não recebe a devida importância gerencial, apesar das demandas, potencialidades e atributos naturais de cada município. Mesmo aqueles que estabeleceram uma Secretaria de Meio Ambiente muitas vezes não possuem uma estrutura adequada para promover os avanços necessários na gestão ambiental pública. É importante reconhecer que ter uma secretaria responsável pela política ambiental não garante eficiência, e a realidade demonstra que é necessário dar um passo evolutivo na gestão descentralizada e na institucionalização da participação social, aspectos consagrados desde 1988 pela Constituição Federal (Brasil, 1988) e previstos desde 1981 com a instituição da Política Nacional de Meio Ambiente pela Lei Ordinária Nº 6.938 (Brasil, 1981). Além disso, é fundamental considerar que a viabilidade das ações ambientais está intrinsecamente ligada à disponibilidade de recursos financeiros adequados. Sem investimentos financeiros suficientes, muitas vezes as políticas e programas ambientais enfrentam dificuldades para serem implementados de forma eficaz e sustentável.

Sobremaneira, é importante ressaltar que a totalidade dos municípios do território da APA Delta do Parnaíba possuem alguma estrutura na área ambiental, portanto, acima da média nacional. Considerando o universo dos municípios com algum tipo de estrutura ambiental, nota-se que predominam os que têm secretaria municipal exclusiva, representando 60% deles e, em conjunto com outras políticas setoriais correspondendo a 40%. Essa leitura aponta outro dado interessante sobre a opção administrativa de ter uma pasta exclusiva para cuidar do meio ambiente, podendo-se perceber que o grau de compromisso da gestão municipal com a política de meio ambiente não guarda relação com a questão financeira, pois resguardadas as dificuldades, percebe-se que quatro dos seis municípios que possuem Secretaria de Meio Ambiente são os que apresentam os mais baixos indicadores socioeconômicos do Território. Ressalta-se, sobretudo, que o fato de ter uma pasta exclusiva não é garantia de uma boa gestão da política pública de meio ambiente.

O Conselho Municipal de Meio Ambiente

Os Conselhos Municipais de Meio Ambiente têm a função de opinar e assessorar o poder executivo municipal – a prefeitura, suas secretarias e o órgão ambiental municipal – nas questões relativas ao meio ambiente. São instâncias colegiadas, compostas por representantes de organizações públicas civis, de interesse público e privado, que podem exercer diversas funções. Integram os Sistemas Nacional e Estadual de Meio Ambiente e têm como objetivo manter o ambiente ecologicamente equilibrado, impondo-se ao poder público e à coletividade com o dever de defendê-lo, preservá-lo e recuperá-lo para as presentes e futuras gerações.

O estudo indicou que 30% dos municípios não possuem o Conselho de Meio Ambiente, sendo eles: Ilha Grande-PI, Araióses-MA e Água Doce-MA, que coincidem pertencer à Reserva Extrativista Marinha do Delta do Parnaíba, outra unidade de conservação federal que está inserida dentro da APA Delta do Parnaíba.

Os 70% que informaram ter CMMA estão assim distribuídos: 40% são ativos (Parnaíba-PI, Luis Correia-PI, Cajueiro da Praia-PI e Tutóia-MA) que, embora formalmente funcionando não têm se reunido; os demais 30%, formado por Paulino Neves-MA, Barroquinha-CE e Chaval-CE, estão em processo de renovação do Colegiado.

Dos sete municípios com CMMA, quatro possuem regimento interno: Parnaíba-PI, Luis Correia-PI, Cajueiro da Praia-PI e Barroquinha-CE; e três estão trabalhando em sua elaboração: Chaval-CE, Tutóia-MA e Paulino Neves-MA.

Os resultados obtidos pela pesquisa MUNIC (IBGE, 2017) mostram que 3.540 municípios brasileiros (74,1%), em 2017, dispunham de Conselho de Meio Ambiente, percentual que aproxima o quadro nacional com o do território analisado. Observando a distribuição da presença dos Conselhos de Meio Ambiente nos municípios abrangidos pela APA Delta do Parnaíba, por estado, tem-se a seguinte distribuição: no Maranhão 50%; no Piauí 75% e no Ceará o índice da presença desse colegiado é de 100%.

Ainda que não se tenham condições, no âmbito desta pesquisa, de se fazer uma avaliação sobre o funcionamento e os possíveis êxitos ou fracassos da política de meio ambiente no âmbito local, observa-se que nos municípios onde há uma ação mais organizada da pasta ambiental os resultados da gestão e do envolvimento dos cidadãos se fazem sentir mais presentes. Isso denota que a velha prática da não-participação, historicamente estabelecida, precisa ser vencida, pois os municípios enfrentaram e enfrentam um modelo tradicional de gestão vertical, com poucos casos a se excetuar. Por isso, carece de mudanças. E a gestão ambiental pública pode ser o eixo norteador da construção de um novo modelo que se alinhe à sustentabilidade.

Na prática, os CMMA têm contribuído muito pouco para a gestão ambiental local e regional e, segundo a pesquisa, pode ser justificada por diversos fatores interligados. Em primeiro lugar, a participação social nos colegiados muitas vezes é fraca, o que resulta em uma representatividade reduzida e na falta de diversidade de perspectivas e interesses da comunidade. Além disso, a fragilidade da democracia em alguns casos compromete a legitimidade e eficácia dos Conselhos, devido a questões como clientelismo, nepotismo e falta de transparência. A gestão ambiental, por sua vez, enfrenta desafios de estruturação, incluindo a falta de recursos humanos, financeiros e tecnológicos, o que dificulta a implementação eficaz das políticas ambientais. Adicionalmente, mesmo quando decisões relevantes são tomadas pelo colegiado, a falta de implementação por parte das autoridades competentes reduz o impacto prático das atividades do Conselho. Em conjunto, esses fatores evidenciam os obstáculos que os CMMA enfrentam e destacam a necessidade de fortalecer a participação social, consolidar os processos democráticos e investir na estruturação da gestão ambiental para melhorar sua contribuição para a gestão ambiental local e regional.

A iniciativa de abordagem das questões ambientais através das discussões por meio dos CMMA's pode vir a se tornar uma alternativa viável para a formulação e implementação de políticas públicas integradas nesta área. A análise dos modelos propostos por Giaretta, Fernandes e Júnior (2012), Gohn, Filipe, & Bertagna (2001) e Júnior, Azevedo e Ribeiro (2004) revela a importância de investimentos e atenção por parte do poder público na promoção da participação social como um elemento essencial para a construção de territórios sustentáveis. Desenvolver uma abordagem mais participativa e inclusiva nas políticas e práticas de gestão ambiental é fundamental para garantir que as decisões tomadas reflitam as necessidades e preocupações da comunidade, além de promover o engajamento ativo dos cidadãos na busca por soluções ambientais. Isso requer a criação de mecanismos eficazes de consulta e envolvimento da sociedade civil, bem como o fortalecimento das capacidades locais para a tomada de decisões informadas e responsáveis. Ao priorizar e investir na participação social, o poder público pode contribuir significativamente para a promoção da sustentabilidade em nível local e regional, criando territórios mais resilientes e equitativos para as gerações presentes e futuras.

Assim, o fortalecimento dos CMMA's pode vir a ser a grande estratégia para a participação e o controle social da gestão ambiental local. A possibilidade de participação da sociedade civil organizada nos processos de decisão no âmbito municipal poderá garantir o prosseguimento de ações e políticas públicas mais fundamentadas e exequíveis. A rigor, o CMMA não tem colocado em torno da mesma mesa os órgãos públicos, os setores empresariais

e políticos e as organizações da sociedade civil no debate e na busca de soluções para a recuperação dos danos ambientais e para o uso racional dos recursos naturais.

O Fundo Municipal de Meio Ambiente

A criação do Fundo Municipal de Meio Ambiente - FMMA tem a finalidade de assegurar recursos financeiros necessários ao desenvolvimento das ações da política de meio ambiente no município. Sua criação deve ser autorizada por lei municipal e suas receitas vinculadas ao aperfeiçoamento de mecanismos de gestão ambiental. Dentre as fontes de recursos que podem abastecer o FMMA estão as multas aplicadas pela prefeitura por infrações ambientais. Seus recursos podem ser utilizados por órgãos da administração direta ou indireta do próprio município, Organizações Não Governamentais - ONGs, Organizações da Sociedade Civil de Interesse Público - OSCIPs, organizações de base, como sindicatos, associações de produtores, associações de reposição florestal, entre outras, desde que se configurem como organizações sem fins lucrativos.

O IBGE, em 2017, realizou a Pesquisa de Informações Básicas Municipais (IBGE, 2017) que revelou que 2.803 municípios do País (50,3%) tinham FMMA. No território da APA Delta do Parnaíba os indicadores se aproximam dos dados colhidos nacionalmente, sendo que 50% dos municípios possuem FMMA, à saber: Parnaíba-PI, Cajueiro da Praia-PI, Tutóia-MA, Paulino Neves-MA e Barroquinha-CE; e sem FMMA figuram Luis Correia-PI, Ilha Grande-PI, Araiões-MA, Água Doce-MA e Chaval-CE. No entanto, nenhum desses fundos está atrelado a uma conta bancária específica para custeio da política pública ambiental, ou seja, os recursos entram em contas gerais da administração municipal que são utilizados para fins diversos.

Sobre o Código Ambiental

Na área ambiental, União, estados, Distrito Federal e municípios compartilham a responsabilidade legislativa e administrativa. Os municípios podem complementar as leis de outras esferas e legislar sobre questões locais. Isso permite que eles criem arranjos institucionais para a gestão ambiental local (Benjamin, 2011). Em 2017, cerca de 3.732 municípios brasileiros (67,0%) tinham legislação específica para tratar da questão ambiental ou algum instrumento de gestão (IBGE, 2017). A pesquisa identificou que 60% dos municípios da APA Delta do Parnaíba possuem uma Lei que institui a Política Municipal de Meio Ambiente (Código Ambiental), sendo: Luis Correia-PI, Cajueiro da Praia-PI, Tutóia-MA, Paulino Neves-MA, Barroquinha-CE e Chaval-CE; e 40% não estão amparados por legislação específica para a gestão ambiental local: Parnaíba-PI, Ilha Grande-PI Araiões-MA e Água Doce-MA.

A Equipe Técnica

O papel da equipe técnica do órgão gestor é de extrema importância, pois ela é a responsável pela organização de toda a política municipal de meio ambiente, analisando os processos que precisam ser implementados, dando suporte à equipe de profissionais, definindo as estratégias e os aportes na área de ambiental. Os municípios, em sua totalidade, deram pistas de que não há uma integração da gestão municipal na condução desta política, ou seja, apenas a secretaria ou o departamento de meio ambiente conduz a gestão ambiental. Esse é um dos desafios primeiros da equipe técnica: sensibilizar e mobilizar os demais integrantes da administração pública municipal para o planejamento e o desenvolvimento de ações integradas. Sem isso, dificilmente se alcançará os objetivos estratégicos preconizados pela Lei Complementar Nº 140/2011, ou seja, os objetivos fundamentais de proteger, defender e conservar o meio ambiente para promover uma gestão descentralizada, democrática e eficiente.

A formação da equipe técnica varia nos municípios, em sua quantidade e perfil. Segundo as informações dos gestores municipais a equipe que compõe o quadro de servidores é formada por servidores ativos e comissionados, sendo que estes últimos são a maioria. Os municípios que têm o maior número de funcionários, pela ordem em número absoluto, são: Tutóia-MA, com 16; Barroquinha-CE, com 11; e Ilha Grande-PI, com 12. Percebe-se que os municípios maiores, ou seja, aqueles que em tese deveriam possuir mais estrutura administrativa e financeira deveriam figurar na lista com uma equipe técnica bem maior do que a existente: Parnaíba-PI (07), Luis Correia-PI (04) e Araioses-MA (04). O número de servidores para atuar na área ambiental guarda relação direta com a forma com a gestão atual na área, pois ter um quadro pequeno não significa pouca demanda, está mais relacionado com o compromisso que a gestão tem com relação ao enfrentamento dos problemas ambientais em nível local. É possível também afirmar que tendo um quadro razoável de profissionais não garante o atendimento das necessidades demandadas .

A capacitação técnica tanto da equipe do órgão gestor local quanto dos conselheiros é uma necessidade urgente em todos os municípios, mas muitas vezes não é solicitada aos órgãos superiores do Sistema Nacional de Meio Ambiente (SISNAMA). O desconhecimento de que as secretarias estaduais de meio ambiente (nos estados do Piauí, Ceará e Maranhão) possuem programas que atendem a essa finalidade deixa os municípios à mercê de suas próprias dificuldades e limitações, resultando em ações frágeis e pouco efetivas.

O Perfil dos Gestores Municipais

Quanto ao nível de escolaridade dos gestores dos órgãos municipais de meio ambiente o quadro está acima do padrão médio nacional, sendo que 70% são graduados; 10% está cursando ensino superior; 10% possui ensino médio e 10% cursou o ensino fundamental. A percepção que o indivíduo tem sobre o seu ambiente de trabalho está relacionada diretamente com o nível de conhecimento e a sua vivência experimental. Possuir nível de escolaridade elevado não necessariamente vai garantir uma boa gestão, mas ter especialidade técnica é um indicador importante, especialmente no caso em estudo, que revela que os gestores possuem cursos de graduação em áreas com afinidade próxima à questão ambiental. Pode-se pressupor, pelas respostas aferidas nos questionários aplicados, que a escolaridade elevada melhora a leitura da realidade e o nível de percepção ambiental, política e socioeconômica do território, influenciando a gestão pública num esforço em busca da qualidade desejada.

O gestor ambiental é predominantemente do sexo masculino (70%) e com idade entre 21 e 62 anos, sendo que a faixa de idade encontrada mais frequente foi a de 25-64 anos (90%), classe considerada como adulta e para a faixa jovem (15-24 anos) é de apenas 10%, classificação segundo o IBGE (2017). A idade média do gestor do sexo feminino foi menor (36 anos) que a do gestor do sexo masculino (40 anos).

A igualdade de gênero precisa ser construída na gestão municipal. Na pasta de meio ambiente as mulheres ocupam 30% das indicações nos municípios analisados. Um dado revelador é que 40% dos municípios é administrado por mulheres: Luis Correia-PI, Ilha Grande-PI, Araisos-MA e Água Doce-MA, no entanto apenas a Prefeita de Araisos-MA designou uma mulher para ocupar a Secretaria de Meio Ambiente, nos outros três municípios as mulheres gestoras indicaram homens para a pasta ambiental.

Considerações finais

A pesquisa traz a indagação a respeito do grau de conhecimento acumulado sobre a criação e funcionamento institucional e político dos CMMA's no Território da APA Delta do Parnaíba, busca estabelecer uma análise introdutória sobre os estudos relacionados a essas instâncias colegiadas, de caráter quantitativo, de modo a evidenciar as problemáticas de gestão que os marcam. Consideram-se as perspectivas analítico-críticas a respeito da criação, implantação e, sobretudo, funcionamento dos CMMA's, preponderantemente com foco na questão da participação sociopolítica no colegiado, mas, sem afastar-se das questões reveladas pelas contradições, conflitos e tensões que interna e externamente marcam a sua prática

igualitária. Percebe-se que a preocupação com a qualidade ambiental vem crescendo nos municípios da região.

O Território segue a tendência nacional de crescimento da preocupação com a gestão ambiental. No entanto, falta o estabelecimento de uma estratégia para construção de uma política pública pautada na realidade local com viés de integração regional e trabalhada com a participação da sociedade. Estiveram presentes nos municípios, indistintamente, como elementos de entrave: fragilidades administrativas que orbitam da deficiência do quadro técnico à ausência de normas ambientais; da falta de integração entre os órgãos da própria gestão ao diálogo com outras esferas de poder; da falta de planejamento ao centralismo burocrático. Esse cenário contribui para dificultar a desejável construção de uma gestão ambiental pública.

Do trabalho, inacabado, pode-se destacar outros pontos presentes nos questionários e das falas dos gestores municipais. As falas e ideias descritas auxiliam a entender as concepções que os indivíduos pesquisados têm sobre a Política Pública Ambiental e com isso pensar propostas para inclusão da temática no fortalecimento da participação social, através dos CMMA's. Percebe-se no trabalho que todos os entrevistados acreditam na importância da Participação Social e que esta deve promover um ambiente propício às mudanças de hábitos, valores e atitudes em relação ao ambiente.

O estudo revela que as administrações dos municípios inseridos na APA Delta do Parnaíba não estão devidamente integradas às políticas públicas de gestão ambiental. Há um evidente interesse manifesto dos gestores da pasta de meio ambiente, em boa medida, em todos os municípios. É positivo identificar um bom nível de comando na pasta ambiental e o grau de comprometimento que eles demonstram. No entanto, o desafio maior dos gestores não reside em envolver a sociedade nas discussões sobre o meio ambiente e nem na participação do colegiado, mas sensibilizar a gestão municipal a discutir e estabelecer métodos que levem a um planejamento da sua política pública ambiental que envolva e impulse processos participativos, despertando no poder público e na sociedade a prática de uma ação crítica, emancipadora e cidadã. Nesse sentido, apresenta um desenho de apoio institucional efetivo aos municípios, por meio do fortalecimento dos Conselhos de Meio Ambiente, enquanto uma estratégia de envolvimento e empoderamento social no âmbito territorial, com vistas a criar uma matriz de responsabilidade que desenvolva uma ação proativa, assertiva e transformadora, gerando o comprometimento da equipe gestora e uma maior participação social nos processos decisórios de gestão territorial.

Mesmo comprovando a capacidade dos Colegiados de Meio Ambiente de influenciarem a formulação, implementação e avaliação das políticas governamentais, o estudo mostrou

claramente que a sua efetividade esbarra, entre outros aspectos, em disputas diversas que marcam a sociedade e o poder público, materializando-se, por conseguinte, nas fragilidades da estrutura e funcionamento dos órgãos responsáveis pela política ambiental, isto nos 10 municípios investigados. Para além dos entraves percebidos no âmbito municipal, conclusivamente, entende-se que os CMMA's podem vir a contribuir para a gestão ambiental e, a um só tempo, fortalecer a sociedade civil e o interesse público (meio ambiente como um bem comum), pela via, por exemplo, da promoção de programas, projetos e, em específico, atividade de Educação Ambiental (EA), esses Conselhos podem vir a constituir-se num espaço favorável à superação das dificuldades encontradas para efetiva participação social.

Essas contradições presentes na gestão ambiental estão caracterizadas em razão da forma de enfrentamento das questões social e ambiental. Estas tendem a ocorrer de modo desarticulado e fragmentado, inclusive dificultando a participação da sociedade que, em face da multiplicidade de aparatos públicos e forças políticas envolvidas nas questões ambientais, acaba também por desconhecer os espaços para os quais as suas reivindicações podem ou devem ser encaminhadas. É preciso, portanto, superar a leitura reducionista ou fragmentada da realidade por intermédio do desenvolvimento de um olhar e ação interdisciplinares, que permitam a compreensão e a solução articulada dos problemas sociais e ambientais. Os CMMA's podem ser o fio condutor para a formatação das demandas municipais, de modo a ordenar as diferentes políticas setoriais relacionadas à questão ambiental.

O estudo fundamenta as suas conclusões na percepção que o CMMA se organiza com base em assimetrias hierárquicas entre dirigentes e dirigidos, fator que traz implicações de complexidade ao pleno desenvolvimento do seu papel na gestão ambiental. A participação é a chave. Portanto, sugere-se uma caracterização e acompanhamento dos níveis de participação nos CMMA's segundo a 'escada de Arnstein' ao longo das atividades, seja na etapa da sua criação ou renovação, até o envolvimento na execução das atividades colegiadas (Arnstein, 2002). Há, no entanto, a necessidade de se realizar um estudo com aprofundamento no funcionamento do CMMA observando a sua composição, paridade, assimetrias nas representações, relações com o governo local, normatização funcional (regimento interno) e capacitação.

É conclusivo observar que os desafios para ampliar a participação estão intrinsecamente vinculados à predisposição dos governos locais de criar espaços públicos e plurais de articulação e participação, nos quais os conflitos se tornam visíveis e as diferenças se confrontam como base constitutiva da legitimidade dos diversos interesses em jogo, ampliando as possibilidades de a população participar mais intensamente dos processos decisórios como

um meio de fortalecer a sua corresponsabilidade na fiscalização e controle dos agentes responsáveis pela degradação socioambiental. O que não ocorre sem antes a gestão compreender e assumir a competência constitucional de coordenar este processo. Assim, afirma-se que o desafio político da sustentabilidade territorial, apoiado no potencial transformador das relações sociais que representam o processo da Participação Social, encontra-se estreitamente vinculado ao processo de fortalecimento da democracia e da construção da cidadania. A sustentabilidade traz uma visão de desenvolvimento que busca superar o reducionismo e estimula um pensar e fazer sobre o meio ambiente diretamente vinculado ao diálogo entre saberes, à participação, aos valores éticos como valores fundamentais para fortalecer a complexa interação entre sociedade e natureza.

O Conselho de Meio Ambiente representa um espaço crucial para o diálogo e a cooperação. No entanto, para que essas instâncias cumpram efetivamente seu papel, é essencial que estejam bem estruturadas e organizadas, possibilitando processos de tomada de decisão eficazes. Uma das principais deficiências observadas nos CMMA está relacionada à participação e representatividade. Embora sejam concebidos como órgãos democráticos que permitem a inclusão da sociedade nos processos de formulação e implementação de políticas, a falta de suporte adequado compromete o acompanhamento e a fiscalização das ações do Poder Público pela sociedade civil. Isso resulta em uma legitimidade democrática questionável das decisões tomadas.

Referências

- Ammann, S. B. (1978). *Participação social*. São Paulo: Cortez e Moraes.
- Arnstein, S. R. (2002). Uma escada da participação cidadã. *Revista da Associação Brasileira para o Fortalecimento da Participação – PARTICIPE*, 2(2), 4-13.
- Avritzer, L. (2008). Instituições participativas e desenho institucional: Algumas considerações sobre a variação da participação no Brasil democrático. *Opinião Pública*, 14(1), 43-64. <https://doi.org/10.1590/S0104-62762008000100002>
- Benjamin, A. H. (2011). A natureza no direito brasileiro: Coisa, sujeito ou nada. *NOMOS: Revista do Programa de Pós-Graduação em Direito da UFC*, 31(1), 79-96. Recuperado de <http://www.periodicos.ufc.br/nomos/article/view/398>
- Bordenave, J. E. D. (2011). *O que é participação*. São Paulo: Brasiliense.
- Brasil (1981). *Lei 6.938, de 31 de agosto de 1981*. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências. Recuperado de http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L6938.htm
- Brasil (1988). *Constituição da República Federativa do Brasil*. Brasília, DF: Senado Federal.
- Brasil (1996). *Decreto de 28 de agosto de 1996*. Dispõe sobre a criação da Área de Proteção Ambiental Delta do Parnaíba, nos Estados do Piauí, Maranhão, e Ceará, e dá outras providências.
- Brasil (2000). *Lei Nº 9.985, de 18 de julho de 2000*. Regulamenta o art. 225, § 1º, incisos I, II, III e VII da Constituição Federal, institui o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza e dá outras providências. Recuperado de https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9985.htm?msckid=d836f862bb2e11ecb0a39fd92b1c866

- Cascino, F., Jacobi, P., & Oliveira, J. F. (1998). *Educação, meio ambiente e cidadania: Reflexões e experiências*. São Paulo: SEMA, CEAM, 122p.
- Cavalcanti, C. (1995). *Desenvolvimento e natureza: Estudos para uma sociedade sustentável*. Cortez: Fundação Joaquim Nabuco.
- Dagnino, E. (1994). *Os anos 90: Política e sociedade no Brasil*. São Paulo: Brasiliense.
- Freire, P., & Macedo, D. (2002). *Pedagogia da autonomia: Saberes necessários à prática educativa*. Rio de Janeiro: Paz e Terra.
- Giarretta, J. B. Z., Fernandes, V., & Júnior, A. P. (2012). Desafios e condicionantes da participação social na gestão ambiental municipal no Brasil. *Organizações & Sociedade*, 19(62). <https://doi.org/10.1590/S1984-92302012000300009>
- Gil, A. C. (2010). *Como elaborar projetos de pesquisa*. São Paulo: Atlas.
- Gohn, M. da G., Filipe, F. A., & Bertagna, R. H. (2001). *Conselhos gestores e participação sociopolítica*. São Paulo: Cortez.
- Gonçalves, C. W. P. (1989). *Os (des) caminhos do meio ambiente*. São Paulo: Contexto.
- IBGE (2017). *Perfil dos municípios brasileiros: 2018*. Rio de Janeiro: IBGE. Recuperado de <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv101595.pdf>
- ICMBio, Gerência Regional Nordeste. (2018). *Relatório do I Encontro de Chefes das Unidades de Conservação da Coordenação Regional de Parnaíba*. Recuperado de Processo Eletrônico Interno do ICMBio.
- ICMBio, Gerência Regional Nordeste. (2019). *Relatório do II Encontro de Chefes das Unidades de Conservação da Coordenação Regional de Parnaíba*. Recuperado de Processo Eletrônico Interno do ICMBio.
- ICMBio, Ministério do Meio Ambiente. (2020). *Plano de Manejo da Área de proteção Ambiental (APA) Delta do Parnaíba*. Recuperado de https://www.gov.br/icmbio/pt-br/assuntos/biodiversidade/unidade-de-conservacao/unidades-de-biomas/marinho/lista-de-ucs/apa-delta-do-parnaiba/arquivos/plano_de_manejo_da_apa_delta_do_parnaiba.pdf
- Jacobi, P. R., & Barbi, F. (2007). Democracia e participação na gestão dos recursos hídricos no Brasil. *Revista Katálisis*, 10(2), 237-244. Recuperado de <https://www.scielo.br/j/rk/a/MtRRgp96jPRZjxt9SfGm76j/?format=pdf&lang=pt>
- Jesus, V. M. B., & Costa, A. B. (2013). Tecnologia social: Breve referencial teórico e experiências ilustrativas. In A. B. Costa (org.), *Tecnologia social políticas públicas* (pp.17-32). São Paulo: Instituto Pólis; Brasília: Fundação Banco do Brasil.
- Júnior, O. A. D. S., Azevedo, S. D., & Ribeiro, L. C. Q. (2004). *Governança democrática e poder local: A experiência dos conselhos municipais no Brasil*. Rio de Janeiro: Revan.
- Lakatos, E. M., & Marconi, M. A. (1986). *Metodologia científica*. São Paulo: Atlas.
- Lavalle, A. G. (2011). Participação: Valor, utilidade, efeitos e causa. In R. R. Pires (org.), *Efetividade das instituições participativas no Brasil: Estratégias de avaliação* (pp. 33–42). Brasília: Ipea, 7.
- Layrargues, P. P. (2000). Educação para a gestão ambiental: A cidadania no enfrentamento político dos conflitos socioambientais. In C. F. Loureiro (org.), *Sociedade e meio ambiente: a educação ambiental em debate* (pp. 87–155). São Paulo: Cortez.
- Leff, E. (2001). *Saber ambiental*. Rio de Janeiro: Vozes.
- Leff, E. (2018). *A aposta pela vida: Imaginação sociológica e imaginários sociais nos territórios ambientais do Sul*. Vozes.
- Loureiro, C. F. B., & Azazel, M. (2006). Áreas protegidas e “inclusão social”: Problematização do paradigma analítico linear e seu separatismo na gestão ambiental. In M. A. Irving (org.), *Áreas protegidas e inclusão social: Construindo novos significados*. Rio de Janeiro: Aquarius.
- Loureiro, C. F. B., & Cunha, C. C. (2008). Educação ambiental e gestão participativa de unidades de conservação: Elementos para se pensar a sustentabilidade democrática. *Ambiente & Sociedade*, 11(2), 237–253. <https://doi.org/10.1590/S1414-753X2008000200003>
- Morin, E. (2001). Os desafios da complexidade. In: E. Morin, *A religação dos saberes. O desafio do século XXI* (pp 559–567). Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil.
- Morin, E. (2014). *Os sete saberes necessários à educação do futuro*. São Paulo: Cortez Editora.
- Nascimento, A. dos S., Leite, N. V., Braga, S. de S., & Vieira, V. B. (2023). A relação entre marketing e ecoturismo na comercialização de produtos e serviços turísticos no litoral do Piauí. *Revista de Turismo: Patrimônios, Territórios e Trabalho*, 1(1). <https://doi.org/10.5281/zenodo.10180523>
- Oliveira, I. P., & Brasil, D. D. S. B. (2020). Psicologia ambiental e problemas ambientais: Uma revisão de literatura. *DOXA: Revista Brasileira de Psicologia e Educação*, 22(1), 108-122. <https://doi.org/10.30715/doxa.v22i1.13735>
- Parente, L. B. M. (2006). *Participação social como instrumento para a construção da democracia: A intervenção social da administração pública brasileira*. Artigo apresentado no âmbito do Curso de Especialização em Direito Público e Controle Externo. Brasília: UNB. Recuperado de <file:///C:/Users/User/Downloads/2054994.PDF>

- Pires, R., & Vaz, A. (2012). *Participação social como método de governo? Um mapeamento das interfaces socioestatais nos programas federais*. IPEA. Recuperado de https://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/1260/1/TD_1707.pdf
- Quintas, J. S. (2004). Educação no processo de gestão ambiental: Uma proposta de educação ambiental transformadora e emancipatória. In: M. M. Layrargues (coord.), *Identidades da educação ambiental brasileira* (pp. 113–140). Brasília: Ministério do Meio Ambiente. Recuperado de https://smastr16.blob.core.windows.net/cea/cea/ident_eabras.pdf
- Quintas, J. S. (2005). *Introdução à gestão ambiental pública*. Ibama Brasília.
- Rossetto, A. M., Orth, D. M., & Rossetto, C. R. (2006). Gestão ambiental integrada ao desenvolvimento sustentável: Um estudo de caso em Passo Fundo (RS). *Revista de Administração Pública*, 40(5), 809–840. <https://doi.org/10.1590/S0034-76122006000500004>
- Salles, C. P. (2000). *A situação da gestão ambiental municipal no Brasil*. Dissertação (Mestrado em Saúde Pública) - Faculdade de Saúde Pública, Universidade de São Paulo, São Paulo.
- Santos, B. S. (2007). Para além do pensamento abissal: Das linhas globais a uma ecologia de saberes. *Novos estudos CEBRAP*, 79, 71–94. <https://doi.org/10.1590/S0101-33002007000300004>
- Sen, A. (2010). *Desenvolvimento como liberdade*. Companhia das Letras.
- Souza, D. B. D., & Novicki, V. (2010). *Conselhos municipais de meio ambiente no Brasil: Estado da arte, gestão e educação ambiental*. Brasília: Líber. Resenhado por: Elza Neffa Resenhas Educativas, 13. Recuperado de <http://www.edrev.info/reviews/revp79.pdf>
- Souza, D. B. D., & Novicki, V. (2011). A participação social na questão ambiental: Limites e possibilidades nos conselhos de meio ambiente no Brasil. *EccoS Revista Científica*, (25), 235–249. <https://doi.org/10.5585/eccos.n25.2252>
- Teixeira, I., & Toni, A. (2022). A crise ambiental-climática e os desafios da contemporaneidade: O Brasil e sua política ambiental. *CEBRI-Revista: Brazilian Journal of International Affairs*, (1), 71-93. Recuperado de <https://cebri-revista.emnuvens.com.br/revista/article/view/7/30>
- Yin, R. K. (2016). *Pesquisa qualitativa do início ao fim*. Penso.

Esse artigo apresenta resultados parciais de pesquisa de mestrado concluída em 2023 em Artes, Patrimônio e Museologia na UFDPAr



A importância do gerenciamento de projetos para a análise dos impactos do turismo nas localidades

Mariana da Conceição Alves¹

Submissão em: 23 out. 2023

Aceite em: 08 abr. 2024

Resumo: O turismo é uma atividade econômica com potencial para impactar positivamente a cultura, o meio ambiente e a sociedade. Entretanto, quando desenvolvido sem planejamento e monitoramento adequados, pode causar impactos negativos nas localidades. Por esse motivo, é necessária a interlocução do turismo com outras áreas do conhecimento, a exemplo do gerenciamento de projetos. Nessa perspectiva, o gerenciamento de projetos é um processo que permite planejar e acompanhar os projetos buscando desenvolver ações e produtos com eficiência. Dessa forma, esse trabalho tem como objetivo analisar a importância do gerenciamento de projetos para o desenvolvimento do turismo nos destinos. Para isso, realizamos uma pesquisa bibliográfica por meio da busca por artigos e monografias na plataforma Google Acadêmico e Scielo, utilizando palavras-chave como “Turismo”, “Gerenciamento de Projetos” e “PMBOK”. Ademais, entendendo a gama de características que a atividade turística possui, esta pesquisa evidencia a necessidade da execução do gerenciamento de projetos com vista a reduzir os impactos negativos nos destinos. Dessa forma, o gerenciamento de projetos torna-se fundamental, pois permite um controle e acompanhamento na criação de produtos ou serviços turísticos de modo a fornecer uma maior qualidade.

Palavras-chave: turismo; gestão compartilhada; projetos; estratégia de planejamento.

The importance of project management to analyze the impacts of tourism in localities

Abstract: Tourism is an economic activity with the potential to positively impact culture, the environment and society. However, when developed without adequate planning and monitoring it can cause negative impacts on localities. For this reason, it is necessary for tourism to interact with other areas of knowledge, such as project management. From this perspective, project management is a process that allows you to plan and monitor projects, seeking to develop actions and products efficiently. Therefore, this work aims to analyze the importance of project management for the development of tourism in destinations. To do this, we carried out a bibliographical research by searching for articles and monographs on the Google Scholar and Scielo platforms, using keywords such as “Tourism”, “Project Management” and “PMBOK”. Furthermore, understanding the range of characteristics that tourism activity has, this research highlights the need to carry out project management with a view to reducing negative impacts on destinations. In this way, project management becomes fundamental, as it allows control and monitoring in the creation of tourist products or services in order to provide higher quality.

Keywords: tourism; shared management; projects; planning strategy.

Introdução

Utilizada no cotidiano para mostrar que estamos planejando algo, a palavra projeto torna-se inerente em nosso dia a dia. Em algumas ocasiões, por meio de conversas informais

¹ Bacharela em Humanidades, Bacharela em Turismo pela Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri (UFVJM) e Pós-Graduada em Gestão de Projetos com Habilitação em Docência no Ensino Superior pela Faculdade Educamais (UNIMAIS). Endereço eletrônico: alves.marianamca@gmail.com Orcid: <https://orcid.org/0009-0008-5637-6521> Lattes: <http://lattes.cnpq.br/2499125474672660>

com amigos ou familiares, dizemos que temos um novo projeto na vida profissional. Lemos notícias na internet sobre projetos sociais. No ambiente acadêmico, universitários desenvolvem pesquisas para projetos científicos e de extensão. Dessa forma, seja na vida pessoal, profissional, acadêmica ou em um âmbito maior, como a sociedade, estamos desenvolvendo projetos.

Na atividade turística isso não é diferente, uma vez que muitas ações ligadas ao turismo são desenvolvidas por meio de um planejamento definido e adequado sobre as ações a serem implantadas em um período de tempo definido. Por esse motivo, existe a necessidade do gerenciamento de projetos para solucionar problemas ou criar serviços e produtos turísticos em diversos destinos. Adicionalmente, aprofundando nesse conceito, Leal (2014) explica que o gerenciamento de projetos implica não apenas planejar e construir um projeto entendendo sua viabilidade, mas também utilizar ferramentas adequadas para sua elaboração, estabelecer um cronograma, acompanhar prazos, relacionar-se com *stakeholders*², entender sobre as principais fontes de captação de recursos e acompanhar toda a execução desse processo.

Entretanto, para que isso seja possível, conforme Castillo Nechar e Panosso Neto (2014), é preciso estudar o fenômeno turístico de maneira crítica, reconhecendo o caráter interdisciplinar e transdisciplinar do turismo. Com isso, torna-se evidente como a atividade turística se comunica com outras áreas de estudo. Sobre isso, vale destacar Castillo Nechar e Panosso Neto (2014):

O objetivo dos acadêmicos de turismo não é somente dar respostas ao funcionamento do turismo ou formular visões novas para estudar o turismo. O objetivo deve ser promover a transformação de sua realidade, conhecimento e prática. Para isso é vital assumir exercícios críticos, reflexivos e interpretativos que permitam reconhecer cenários novos de comportamento. Também é necessário reconhecer argumentos inovadores sobre a sua compreensão e conhecimento, procedimentos de indagação e determinação de objetos inter e transdisciplinares frente a realidades complexas, nas quais se apresenta o turismo como totalidade social (Castillo Nechar & Panosso Neto, 2014, p.138).

Nesse contexto, este trabalho tem como objetivo analisar a importância do gerenciamento de projetos para o desenvolvimento do turismo a fim de promover impactos positivos nos destinos. Quanto à pertinência do tema, essa pesquisa contribui para o debate científico e o diálogo entre o Guia PMBOK (2021) e demais pesquisas no âmbito do turismo. Ademais, as discussões iniciais propostas por essa pesquisa possibilitam que novos trabalhos

² *Stakeholders* são todos os indivíduos e organizações envolvidos e interessados no projeto.

acerca do tema possam ser desenvolvidos assim como a sua utilização como leitura complementar para estudos no âmbito da formação acadêmica do Bacharel em Turismo.

No tocante à atuação profissional, essa temática é relevante para os turismólogos, porque, conforme definição do Ministério do Turismo (2016), este profissional é responsável pelo planejamento e pela estratégia da cadeia do setor por meio de uma boa gestão empresarial ou pública. Sendo assim, promover o debate a respeito do gerenciamento de projetos é essencial para a atuação dos profissionais do turismo.

No que diz respeito a atualidade da pesquisa, a ascensão do turismo nacional e a recuperação do setor após a pandemia do COVID-19 (Ministério do Turismo, 2023), promovem um otimismo no trade turístico para o planejamento de serviços e produtos no setor. Nessa perspectiva, essa pesquisa possibilita não apenas a discussão e desenvolvimento de novos trabalhos acerca do tema, como também a utilidade para gestores da área do turismo tanto na iniciativa privada como na gestão pública. “Desse modo, as pesquisas qualitativas em turismo tendem a contribuir tanto para um exercício reflexivo de novos conhecimentos quanto para a sua aplicabilidade nas diversas esferas do social” (Alves, 2011, p.608).

Metodologia

Para desenvolver uma pesquisa, necessitamos da utilização de métodos a fim de atingir o objetivo proposto. Essa metodologia é fundamental para a produção do conhecimento, pois fornecerá o caminho para a realização dos trabalhos acadêmicos. Nesse sentido, para a realização de pesquisas, é necessário obter métodos adequados conforme os objetivos do trabalho que será realizado. Nesse caso, conforme Carvalho, Duarte, Menezes e Souza (2019), a pesquisa é realizada com base em procedimentos determinados a fim de encontrar resultados para o problema inicialmente identificado. E variam de acordo com o objetivo e o contexto que estão inseridos. Entretanto, assemelha-se pela busca do conhecimento e pela solução de um questionamento (Carvalho et al., 2019).

Sendo assim, nesse trabalho, quanto à natureza, foi utilizada a pesquisa qualitativa. De acordo com Almeida (2021), o método qualitativo permite analisar os dados com uma visão psicossocial por meio de uma relação entre o sujeito e a realidade. Para isso, não é necessária a utilização de cálculos matemáticos ou fórmulas estatísticas, mas a análise dos fenômenos e sua interpretação pelo pesquisador (Almeida, 2021). Trazendo essa reflexão para a nossa pesquisa, ao buscar analisar a relação entre o gerenciamento de projetos e a redução dos impactos do turismo, utilizamos o levantamento bibliográfico para analisar esse fenômeno, assim como

buscar publicações que demonstram casos concretos da implantação do gerenciamento de projetos para o turismo nas localidades.

Após definir a natureza da pesquisa, foi necessário estabelecer os procedimentos metodológicos para a sua realização. Nesse caso, foi utilizada a pesquisa bibliográfica. De acordo com Prodanov e Freitas (2013), a pesquisa bibliográfica consiste no levantamento de publicações já realizadas sobre o assunto, a exemplo de periódicos, livros, dissertações, revistas e internet. Nesse hiato, realizamos um levantamento bibliográfico com a finalidade de embasar teoricamente nossa pesquisa assim como garantir a qualidade científica do trabalho. Todavia, ao realizar esse tipo de procedimento, conforme Prodanov e Freitas (2013), devemos atentar à fidelidade das fontes consultadas. Dessa forma, escolhemos a plataforma Google Acadêmico e Scielo a fim de encontrar publicações como artigos e monografias a respeito dessa temática. Seguidamente, utilizamos palavras-chave como “Turismo”, “Gerenciamento de Projetos”, “Projeto” e “PMBOK”. O único filtro utilizado foi “pesquisar páginas em português”. Além disso, realizamos pesquisa no endereço eletrônico do PMI (Project Management Institute) e do Ministério do Turismo, assim como pesquisa em livros físicos como Beni (1998) e Barbosa (2002).

A pesquisa bibliográfica foi realizada com o propósito de dialogar com o Guia PMBOK (2021) e as demais publicações acadêmicas e por meio dos resultados obtidos responder alguns questionamentos: Existem estudos de casos na área do turismo com a aplicação do gerenciamento de projetos? Nesses casos concretos, ocorreu a utilização do Guia PMBOK? Há uma relação entre os princípios estabelecidos pela sétima edição do Guia PMBOK (2021) e a sua aplicabilidade para a redução dos impactos do turismo nas localidades?

Nesse íterim, o levantamento bibliográfico deste trabalho pode ser dividido em três eixos temáticos. O primeiro refere-se a publicações sobre gerenciamento de projetos que fornecem base de conhecimento sobre como a gestão é realizada, o que é necessário para a elaboração de projetos, as etapas necessárias e a evolução do assunto ao longo dos anos. Assim, utilizamos Leal (2014) para fornecer noções sobre a elaboração de projetos e requisitos considerados essenciais para a sua viabilidade. Ainda sobre esse assunto, outra fonte essencial para o desenvolvimento desta pesquisa é o PMBOK (2021), Lima Júnior (2021) e Pellegrini (2020).

Em um segundo momento, foi realizado levantamento de publicações sobre turismo e gerenciamento de projetos a fim de aprofundar na relação entre os dois assuntos e conhecer exemplos da aplicabilidade do gerenciamento de projetos em alguns destinos turísticos. Nessa seara, por meio da pesquisa bibliográfica, encontramos trabalhos como de Velloso (2016) que

relaciona a abordagem de gestão de projetos com o turismo social, Scotton, Elgeman, Machado e Fracasso (2013), que analisam a gestão de projetos com recursos federais no município de Bento Gonçalves - RS e, Vieira (2014), que analisa os fatores que contribuem para o apoio dos residentes na gestão de projetos turísticos ambientais. Além do estudo de caso da implantação do gerenciamento de projetos no Projeto Ariranha relatado por Carvalho Júnior, Dutra, Alves e Ramos (2014) e o Projeto Turismo Solidário- Frade-Macaé relatado por Nunes (2016).

Por fim, e um terceiro momento foi realizada pesquisa de publicações sobre os impactos do turismo a exemplo do trabalho de Ferreira (2009) que apresenta os diferentes impactos do turismo identificando os aspectos negativos e positivos e, Alexandre, Macedo e Araújo (2019) que analisam os impactos socioambientais e socioculturais do turismo no litoral sergipano e Medeiros e Moraes (2013) que apresentam reflexões sobre turismo e sustentabilidade nas localidades com demanda turística.

Referencial Teórico

Para aprofundarmos nossas discussões, é considerável entendermos que o Guia PMBOK (2021) define projeto como um esforço temporário efetivado com o objetivo de criar um produto, serviço ou resultado. Dessa forma, o caráter temporário do projeto se refere ao fato de possuir início e fim para ser desenvolvido.

Indubitavelmente, na história, o homem desenvolve projetos há muitos anos. “Desde as eras mais remotas o homem trabalhou de alguma forma com projetos” (Leal, 2014, p. 10). Conforme a autora, o homem das cavernas necessitava da caça e da defesa para sobreviver e planejar seu modo de vida. Além disso, ao longo da história, a necessidade de planejamento e elaboração de projetos também foi demonstrada por meio de obras milenares como as pirâmides do Egito e até mesmo as catedrais da Idade Média (Leal, 2014).

Além de entendermos o conceito de projeto, outra definição categórica é gerenciamento de projetos. Esse termo refere-se à aplicação do conhecimento, técnicas e ferramentas às atividades do projeto (PMBOK, 2021). Com o passar dos anos esse conhecimento foi aprimorado, e conforme (Leal, 2014) a gerência de projetos como disciplina organizada foi desenvolvida em diversos campos de atuação, com sua origem na construção civil, engenharia mecânica e projetos militares. É interessante notarmos que o gerenciamento de projetos pode ser aplicado em diversas áreas do conhecimento, como por exemplo na atividade turística.

Com isso, observamos da mesma forma a sua relevância para o turismo já que é uma notável atividade econômica, além de configurar-se como um grande potencial para o

desenvolvimento social. “Nessa perspectiva, entende-se o turismo como uma atividade relevante para a sociedade e um dos principais fatores de interação humana e de interação política, cultural e econômica em um mundo cada vez mais globalizado” (Vieira, 2014, p.11).

Também com raízes históricas, conforme Cisne e Gastal (2010), o turismo possui três marcos. O primeiro é o *Grand Tour*, o qual está inserido no contexto da Renascença Italiana e deve ser considerado o marco para o surgimento da palavra “Turismo”. Dessa forma, consiste no momento o qual os jovens da nobreza viajavam para completar os estudos e aprimorar conhecimentos (Cisne & Gastal, 2010). O Segundo são as peregrinações durante a Idade Média que não possuíam o lazer como motivação, mas a busca pelo sagrado (Cisne & Gastal, 2010). E o terceiro é a figura de Thomas Cook, considerado o primeiro operador de viagens profissional e, por esse motivo é chamado de “Pai do Turismo” (Barbosa, 2002).

Posteriormente, muitas transformações ocorreram na atividade turística. A título de ilustração, atualmente, percebemos a utilização em massa de dispositivos móveis pelos turistas para a auxiliar na escolha de destinos turísticos (Silva & Mendes-Filho, 2023). Nesse contexto, surgem os *travel influencers* que desenvolvem vasto alcance no público por meio das mídias sociais, tanto que ocorreu aumento no número de perfis voltados para o turismo assim como de seguidores (Silva & Mendes-Filho, 2023).

Recentemente, a pandemia do COVID-19 é considerada um evento sem precedentes para o turismo, o que ocasionou a diminuição do fluxo turístico e queda repentina na oferta de empregos e no faturamento das empresas (Corbari & Grimm, 2020). Entretanto, após esse período, observamos a retomada do setor turístico e a perspectiva de crescimento econômico³.

Sob essa ótica, tomando como referência o setor público no Brasil, de acordo com Scotton et al. (2013), os municípios começaram a preocupar-se mais com a gestão de projetos principalmente porque o seu gerenciamento é algo complexo que envolve vários procedimentos. Tal preocupação refletiu no aumento da oferta de cursos de qualificação e gestão de projetos: “Sabe-se que o gerenciamento de projetos envolvendo recursos federais dentro do poder público contempla desde a captação do recurso até a sua execução e prestação de contas” (Scotton et al., 2013, p. 743). Nesse sentido, um projeto no setor público procede de uma oportunidade, identificando recursos federais que podem ser captados por meio de um

³ Algumas notícias vinculadas na internet demonstram a retomada do turismo após a pandemia: “Turismo brasileiro experimenta retomada após pandemia”. Disponível em < <https://agenciabrasil.etc.com.br/economia/noticia/2022-07/turismo-brasileiro-experimenta-retomada-apos-pandemia> > “Viajar está no topo da lista de desejos dos brasileiros no pós-pandemia”. Disponível em < <https://www.gov.br/turismo/pt-br/assuntos/noticias/viajar-esta-no-topo-da-lista-de-desejos-dos-brasileiros-no-pos-pandemia> >

editais ou chamamentos públicos que permitem viabilizar o financiamento de projetos. (Scotton et al., 2013).

Com base nisso, percebemos a complexidade do gerenciamento de projetos e como ele pode ser utilizado para desenvolver produtos e serviços turísticos em uma localidade. Entretanto, para que um projeto seja desenvolvido é necessário a existência de profissionais que possam não somente elaborá-lo, mas também acompanhar e monitorar o projeto. Outrossim, a forma como o projeto será desenvolvido interferirá nos impactos que serão causados em uma região. Desse modo, Medeiros e Moraes (2013), baseados em Pellegrini (2020), definem impacto como todo efeito ou alteração no meio em razão de uma ação ou atividade. Ademais, de acordo com os tipos de intervenções ou modificações é possível avaliar quantitativamente e qualitativamente o impacto e classificá-lo como positivo ou negativo (Medeiros & Moraes, 2013).

Resultados obtidos por meio do diálogo com o Guia PMBOK (2021) e demais publicações

O PMI (Project Management Institute) é uma instituição internacional sem fins lucrativos criada em 1969 com o objetivo de desenvolver métodos da Gestão de Projetos (Taboada, 2013). Nesse ínterim, o PMI se estabeleceu na Filadélfia, Estados Unidos da América, e, desde a sua criação, auxilia profissionais de diversas áreas a alcançar relevância nos projetos por meio das metodologias apresentadas (Lima Junior, 2021).

Nesse contexto histórico, conforme Paes (2014), o PMI, em 1987, publicou o “*White paper*” o qual padronizou práticas para o gerenciamento de projetos e, posteriormente, em 1996, é publicada a primeira edição do Guia PMBOK. De acordo com Lima Junior (2021), as edições do Guia PMBOK foram publicadas nos anos de 1996, 2000, 2004, 2008, 2012 e 2017. Adicionalmente, informamos que a versão atualizada do PMBOK está em sua sétima edição, o qual é a medida de análise do nosso estudo. Ainda sobre a elaboração das edições do PMBOK:

A cada quatro anos uma nova versão do guia PMBOK é gerada, isso é feito através de informações que são disponibilizadas ao PMI pelos gerentes de projetos que são associados a instituição, dentro do PMI tem grupos que consolidam essas informações e atualizam a versão do PMBOK com novos processos, ferramentas, técnicas, nomenclaturas entre outros (Pellegrini, 2020, p.54)

“A primeira edição do PMBOK foi publicada em 1996 onde foi introduzida a área Integração, seguida da segunda edição em 2000” (Paes, 2014, p.171). Posteriormente, a terceira

edição publicada em 2004 apresentou grandes mudanças em relação às edições anteriores e melhorou os processos de risco e integração (Paes, 2014).

Seguidamente, em 2008, foi publicada a quarta edição e, de acordo com as análises realizadas por Carvalho e Azevedo (2013), o documento reconheceu nove áreas de conhecimento a saber: Gerenciamento da Integração do Projeto; Gerenciamento do Escopo do Projeto; Gerenciamento de Tempo do Projeto; Gerenciamento dos Custos do Projeto; Gerenciamento da Qualidade do Projeto; Gerenciamento dos Recursos Humanos do Projeto; Gerenciamento das Comunicações do Projeto; Gerenciamento dos Riscos do Projeto; e, Gerenciamento das Aquisições do Projeto. Além disso, esta edição do Guia PMBOK define 42 processos de Gerenciamento de Projetos.

Sucessivamente, a quinta edição do Guia PMBOK foi lançada em 2012 e a principal mudança em relação à quarta edição é a criação do Gerenciamento das Partes Interessadas, ou seja, a décima área do conhecimento e a expansão na área de Gerenciamento de Comunicação (Paes, 2014). A sexta edição trouxe para a área de “Gerenciamento da Integração do Projeto” um novo processo que é “Gerenciar o Conhecimento do Projeto”, demonstrando a necessidade contínua de aprendizagem (Pellegrini, 2020).

Considerando as mudanças globais que aconteceram nos últimos anos, a sétima edição do Guia PMBOK (2021) traz como novidade doze princípios norteadores para o gerenciamento de projetos que orientam o comportamento dos indivíduos comprometidos com essa demanda. A necessidade de princípios norteadores ao desenvolver um projeto é importante, pois existem vários atores envolvidos. “Os profissionais representam diferentes setores, origens culturais e organizações e diferentes papéis e com experiência em vários tipos de projetos” (PMBOK, 2021, p.21). Sendo assim, os doze princípios do gerenciamento de projetos são: seja um administrador diligente, respeitoso e atencioso, crie um ambiente colaborativo para a equipe do projeto, envolva-se de fato com as partes interessadas, concentre-se no valor, reconheça, avalie e reaja às interações do sistema, demonstre comportamentos de liderança, faça a adaptação de acordo com o contexto, crie qualidade nos processos e nas entregas, navegue pela complexidade, otimize as respostas ao risco, adote a capacidade de adaptação e resiliência e aceite a mudança para alcançar o futuro estado previsto (PMBOK, 2021).

Continuando a discussão e resultados sobre a importância do gerenciamento de projetos para a redução dos impactos negativos do turismo, analisaremos dois estudos de casos concretos com a utilização de edições anteriores do Guia PMBOK.

O primeiro, é o Projeto Ariranha, desenvolvido no município de Aquidauana, Mato Grosso do Sul, o qual o Guia PMBOK auxiliou no planejamento e formatação do projeto

(Carvalho Junior et al. 2014). Partindo do relato de pesquisa, Carvalho Junior et al. (2014) discorrem que a ariranha foi escolhida como espécie bandeira para o projeto, considerada ameaçada pela *Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna e Flora* (CITES). Assim, segundo os autores, o objetivo do projeto é criar um projeto de pesquisa com participação ativa para a conservação da biodiversidade.

Dessa forma, conforme Carvalho Junior et. al (2014), o Guia PMBOK foi utilizado para determinar as etapas do planejamento, promover agilidade na gestão dos recursos, monitoramento das ações, definição das etapas da realização das áreas de estudos, busca por alternativas sustentáveis no Terceiro Setor e realização da EAP (Estrutura Analítica do Projeto). Todo o planejamento executado por meio do gerenciamento de projetos permitiu mensurar a viabilidade da implantação do projeto na região e estabelecer os marcos de controle do processo a fim de empregar os recursos financeiros e materiais (Carvalho Junior et al. 2014). Em razão do gerenciamento de projetos com a análise do ambiente, foi possível estabelecer os marcos com as principais ações propostas para serem desenvolvidas naquele período:

Fig. 1- Principais marcos de controle do Projeto Ariranha

Marco	Data
Alugar a base de pesquisa	18-02-2013
Elaborar mapas e banco de dados em SIG	21 -02-2014
Saída de Campo 1	08-04-2013
Saída de Campo 7	07-10-2013
Palestra na escola (Primeira)	01-04-2013
Curso de Capacitação (Primeiro)	03-03-2014
Cartilha educativa	07-04-2014
Relatório Trimestral I	17-03-2013
Relatório Trimestral II	17-06-2013
Relatório Trimestral III	17-09-2013
Relatório Trimestral IV	17-12-2013
Relatório Trimestral V	17-03-2014
Relatório Trimestral VI	17-06-2014
Relatório Trimestral VII	17-09-2014
Relatório Trimestral VIII	17-12-2014
Reunião final da equipe	20-12-2014

Fonte: Carvalho Junior et al. (2014, p. 45)

No caso desta pesquisa relatada, o trabalho de Carvalho Junior et al. (2014) foi desenvolvido antes da implantação de todos os marcos do projeto Ariranha com foco nos esforços preliminares e de planejamento executados para as ações previstas.

O segundo estudo de caso é o “Projeto Turismo Solidário- Frade-Macaé”, no Rio de Janeiro. Elaborado pela equipe técnica da Subsecretaria de Turismo de Macaé em 2016 e com a finalidade de diversificar a oferta turística (Nunes, 2016). Dessa forma, a autora desenvolveu artigo científico com o objetivo de analisar os impactos da gestão de riscos na implantação desse projeto. Para elaboração da pesquisa, Nunes (2016) utilizou a quinta edição do Guia PMBOK, considerando que a gestão de riscos é uma das 10 áreas de conhecimento definidas.

De acordo com as análises realizadas por Nunes (2016), o gerenciamento de riscos foi considerado na fase de planejamento para a identificação dos riscos, verificação da possibilidade de implantação do projeto, identificação dos stakeholders e opinião especializada dos turismólogos da equipe. Com isso, foi possível estabelecer os impactos conforme abaixo:

Fig. 2- Probabilidade X Impactos- Projeto Turismo Solidário- Frade

		PROBABILIDADE			
		ALTO	MÉDIO	BAIXO	
I M P A C T O	A L T O	<ul style="list-style-type: none"> • Não aderência da comunidade local; • Não envolvimento da iniciativa privada; • Descontinuidade política; • Conservação da biodiversidade- a partir da visão das atratividades da região; 	<ul style="list-style-type: none"> • A atividade não gerar a receita desejada para manter os empreendimentos doa atores locais ligados ao projeto comprometendo a continuidade do seguimento; • O mercado não absorve a oferta; • Valorização da cultura local; • Atores envolvidos não entenderem a importância da qualificação profissional; 	-	
		M É D I O	<ul style="list-style-type: none"> • Diferencial competitivo; 	<ul style="list-style-type: none"> • Algumas casas recebem turistas, outras não; • A comunidade não compreender o diferencial do turismo solidário; • Aumento da renda dos produtores locais e moradores que aderirem ao projeto; • Diversificar a economia local; 	-
			B A I X O	-	-

Fonte: Nunes (2016, p. 18)

Sendo assim, o gerenciamento de riscos possibilitou analisar o cenário de implantação do projeto demonstrando que a maioria dos impactos são classificados como de alto risco, a exemplo do não envolvimento da comunidade local e a percepção de que o projeto não proporciona o retorno financeiro esperado. Com isso, Nunes (2016) afirma que a gestão de riscos permitiu verificar a necessidade de adiar a implantação do projeto com o objetivo de não desperdiçar recursos humanos e financeiros.

Com base nesses dois estudos de caso e estabelecendo diálogo com a 7ª edição do Guia PMBOK (2021), seja no setor público ou privado, para gerenciar projetos, é preciso ter conhecimento sobre diretrizes e definições sobre o assunto. Assim, os doze princípios estabelecidos pelo PMBOK (2021) são fundamentais para serem aplicados pela equipe e a maneira como serão aplicados dependerá de diversos fatores como por exemplo, o projeto que será desenvolvido, o que será entregue, contexto e partes interessadas (PMBOK, 2021). Desses princípios, destacaremos dois que permitem uma análise profunda com o turismo, a saber: seja um administrador diligente, respeitoso e atencioso e envolva-se de fato com as partes interessadas. Sendo assim, analisaremos o primeiro princípio conforme abaixo:

Fig. 3 – Seja um administrador diligente, respeitoso e atencioso.

ADMINISTRAÇÃO	
<p>Os administradores agem com responsabilidade para realizar atividades com integridade, cuidado e confiabilidade, mantendo a conformidade com as diretrizes externas e internas. Demonstram um amplo compromisso com os impactos financeiros, sociais e ambientais dos projetos que apoiam.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ A administração abrange responsabilidades internas e externas à organização ➤ A administração inclui: <ul style="list-style-type: none"> ● Integridade ● Cuidado ● Confiabilidade ● Conformidade ➤ Uma visão holística da administração considera a conscientização financeira, social, técnica e ambiental.

Fonte: PMBOK (2021, p.38)

De acordo com a figura acima, o Guia PMBOK (2021) destaca que, ao gerenciar um projeto, a administração deve levar em consideração diversos aspectos internos e externos. Internamente, é preciso trabalhar constantemente e por meio do alinhamento com os valores e missão, ter compromisso com a equipe do projeto e utilizar conscientemente os recursos financeiros. No tocante ao ambiente externo, preocupa-se com a sustentabilidade ambiental, com o impacto nas comunidades locais e relacionamento com parceiros e canais (PMBOK, 2021).

Trazendo à baila dessa discussão para o turismo, percebemos a importância de uma boa gestão e a consciência diligente e respeitosa para desenvolver projetos em uma região e como isso interferirá no resultado do desenvolvimento turístico. “Excessos, má gestão e mau planejamento no desenvolvimento do turismo têm efeitos determinantes no ambiente dos destinos.” (Ferreira, 2009, p.107). Além disso, outro fator é considerar o turismo como uma atividade que produz muitos impactos e a forma como será planejado e desenvolvido determinará os tipos de impactos. “Baseado no entendimento de que o turismo é uma atividade altamente impactante, principalmente se não planejada e vista com um eixo econômico apenas, os prejuízos são muito maiores” (Alexandre et al., 2019, p, 2).

Sobre isso, Alexandre et al. (2019) elaboraram um quadro explicativo com os impactos potenciais positivos e negativos do turismo separados em seis dimensões: economia, turismo e comércio, sociedade e cultura, psicologia, política e administrativa e meio ambiente.

Fig. 4 – Impactos potenciais do turismo

DIMENSÃO	IMPACTOS POTENCIAIS POSITIVOS	IMPACTOS POTENCIAIS NEGATIVOS
Economia	Receitas, empregos, nível de vida da população local, atração de investimentos.	Inflação local, especulação imobiliária, concentração dos investimentos e perda de investimentos alternativos, custos em termos de infraestrutura necessária.
Turismo e Comércio	Reconhecimento da região, novas infraestruturas, mais acessibilidade.	Preços elevados, desenvolvimento descontrolado do comércio local.
Sociedade e cultura	Maior empenho dos residentes na promoção dos eventos locais, reforço dos valores e tradições locais.	Comercialização razoável de atividades primárias, alteração dos costumes em função do turismo, custos sociais (prostituição, abuso de drogas e álcool).
Psicologia	Orgulho quanto aos costumes locais, reconhecimento das riquezas da troca com o outro.	Atitudes defensivas face a outras culturas, hostilidade por dificuldade de comunicação.
Política e Administrativa	Desenvolvimento local integrado.	Mal planejamento, segregação socioespacial.
Meio ambiente	Novas infraestruturas, conservação de algumas áreas, estratégias de gestão sustentável.	Degradação ambiental, poluição, alteração de hábitos alimentares, produção excessiva e sazonal de resíduos sólidos.

Fonte: Alexandre et al. (2017, s/p.)

Logo, a título de exemplificação, na questão ambiental, um projeto que não leva em consideração a preservação do meio ambiente pode destruir diversos recursos naturais. Por outro lado, quando um projeto turístico é implantado de forma consciente e com planejamento

adequado conseguimos gerar impactos positivos. Decerto, Ferreira (2009) baseada em Rushmann (1999) aponta impactos ambientais positivos do turismo na conservação do patrimônio natural, a saber: valorização do contato com a natureza, criação de programas para preservação ambiental e utilização racional dos espaços naturais.

Não raro, de acordo com Medeiros e Moraes (2013), o turismo exerce grande impacto na vida das pessoas e, nas últimas décadas, muitas preocupações surgiram sobre esses impactos no meio ambiente principalmente porque muitos recursos naturais são finitos. Por esse motivo, os autores reforçam a necessidade de elaborar planos e projetos de forma organizada e multidisciplinar. Um exemplo de cautela e preocupação com o desenvolvimento sustentável é o acompanhamento das leis ambientais de uma localidade (Medeiros & Moraes, 2013).

Por outro lado, no âmbito social e cultural um dos grandes desafios do turismo é o relacionamento entre turistas e a comunidade local e os impactos no modo de vida dos munícipes. Efetivamente, com base em Ferreira (2009), é possível notar que o interesse por novos costumes e tradições motiva muitos turistas a conhecerem outros lugares. Sendo assim, as diferenças culturais entre turistas e moradores são elementos que despertam a curiosidade e atração. Entretanto, esse contato deve ser pensado e realizado com respeito e cordialidade. Infelizmente, em vários destinos ocorreu a massificação do turismo o que afetou o modo de vida das comunidades e até mesmo as manifestações culturais sofreram alterações. Vemos isso claramente no “efeito demonstração” que reproduz padrões de consumo.

Por situações como essa, ressaltamos a relevância do entendimento da realidade e contexto de uma localidade para o desenvolvimento de projetos na região. Dessa forma, podemos contribuir por meio dos impactos positivos do turismo, conforme Ferreira (2009): valorização da cultura local como a gastronomia, artesanato e música, preservação do patrimônio histórico e valorização do sentimento de pertencimento.

Do mesmo modo, de acordo com Turismo 360 Consultoria (2022) o turismo tem um grande potencial para transformar a vida das pessoas. Além disso, possui a premissa de conectá-las, o que o difere dos demais setores da economia. Adicionalmente, para que ocorra a troca entre moradores e turistas é necessário considerar o respeito com o ambiente e com a comunidade local (Turismo 360 Consultoria, 2022).

Sobre isso, é interessante notarmos a interlocução com outro princípio destacado pelo PMBOK (2021) que é envolver-se de fato com as partes interessadas. “As partes interessadas podem ser pessoas, grupos, organizações que possam afetar, ser afetados ou sentir-se afetados por uma decisão, atividade ou resultado de um projeto, programa ou portfólio. (PMBOK, 2021, p. 31).

Fig. 5 – Envolve-se de fato com as partes interessadas

PARTES INTERESSADAS	
<p>O engajamento das partes interessadas deve ser proativo e na medida necessária que possa contribuir para o sucesso do projeto e a satisfação do cliente.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ As partes interessadas influenciam os projetos, o desempenho e os resultados. ➤ As equipes do projeto atendem a outras partes interessadas desde que engajadas. ➤ O engajamento das partes interessadas promove a entrega de valor de modo proativo.

Fonte: PMBOK (2021, p.43).

No tocante ao turismo, muitas vezes o interesse e a realidade de uma comunidade que serão afetados diretamente por um projeto não são pensados ou considerados, o que conseqüentemente acarretam impactos e efeitos negativos em uma região. Sobre isso, vale ressaltar que:

As partes interessadas podem ir e vir ao longo do ciclo de vida de um projeto. Além disso, o grau de interesse, influência ou impacto de uma parte interessada pode mudar ao longo do tempo. As partes interessadas, especialmente aquelas com alto grau de influência e que têm uma visão desfavorável ou neutra de um projeto, precisa estar efetivamente engajadas para que seus interesses, preocupações e direitos sejam compreendidos. Assim, a equipe do projeto pode abordar essas preocupações por meio de engajamento e suporte efetivos, que levam à probabilidade de um resultado bem sucedido do projeto (PMBOK, 2021, p.32).

Ao estudar o Guia PMBOK (2021), podemos observar que identificar as partes interessadas do projeto é uma tarefa que faz parte do planejamento inicial do projeto, assim como continua ao longo do seu desenvolvimento. Após essa identificação, é necessário compreender e analisar os valores, sentimentos e crenças das partes interessadas. Além disso, em muitos casos, em razão do grande número de envolvidos, pode ser preciso priorizar algumas partes envolvidas e ao longo do projeto fazer novamente a priorização com base nas mudanças que ocorrerão no projeto. E outra ação é engajar, pois é fundamental trabalhar de forma colaborativa para tomar decisões e resolver problemas e isso deve sempre ser monitorado (PMBOK, 2021). Sobre isso, afirma Vieira (2014):

Nessa perspectiva, a atividade turística deve ser planejada e ter, como princípio, a sustentabilidade ambiental econômica, sociocultural e político- institucional. Sendo desenvolvida de forma adequada, maximiza benefícios e desenvolve a comunidade. Para tanto, as partes interessadas neste segmento devem agir ou gerir de forma coletiva, de modo a fortalecer a cultura local e regional, preservando a identidade social e fomentando a diversidade cultural das comunidades. (Vieira, 2014, p. 12)

Ademais, conforme Vieira (2014) o turismo não é apenas uma atividade lucrativa, mas também uma prática social que deve ser planejada não apenas para benefício dos turistas, mas também como forma de promover a interação entre turistas e moradores.

Uma discussão sobre os aspectos mais complexos do turismo

Além dos aspectos analisados, é necessário discutir sobre as características peculiares que a atividade turística possui e que requerem uma maior atenção no planejamento. Sobre isso, Vieira (2014) afirma que o turismo possui características específicas que o difere das demais atividades, devido à originalidade de cada região e conseqüentemente os seus benefícios. Adicionalmente, considerando essas características, Beni (1998) destaca alguns pontos que determinam as particularidades do turismo. Um deles é a qualidade. “A qualidade do produto turístico é comprometida pela multiplicidade de contatos diretos entre a empresa e o cliente. Isso coloca dificuldades à administração do Turismo” (Beni, 1998, p.173). Ou seja, o turismo é formado por vários serviços integrados que são ofertados ao turista e interferem na sua percepção do destino. Considerando isso, o gerenciamento de projetos permite um controle e acompanhamento na criação de produtos ou serviços turísticos de modo a fornecer uma maior qualidade. Nisso, o gerenciamento de projetos proporciona melhorias para a logística de operação, execução, monitoramento e competitividade que afetam a qualidade do produto ou serviço turístico oferecido (Velloso, 2016).

Além disso, no âmbito econômico, Scotton et al. (2013) afirmam que a atividade turística quando desenvolvida de forma planejada pode diversificar a economia, aumentar o PIB e estimular o desenvolvimento da infraestrutura local. Semelhantemente, Vieira (2014) explica que em localidades com deficiências econômicas, o turismo é visto como uma alternativa para fomentar o município por meio da geração de renda. Contudo, Scotton et al. (2013) revelam que a falta de planejamento ou má condução da gestão do turismo pode gerar efeitos negativos como a degradação do patrimônio, perda de identidade e poluição no geral. Por isso, os autores defendem o planejamento e gerenciamento dos projetos turísticos.

Na esteira dessa reflexão, Velloso (2016) destaca que o gerenciamento de projetos possibilita aprimorar a utilização de recursos e potencializar o uso do tempo. Ademais, a autora reforça que a utilização de uma abordagem adequada ao realizar um projeto diminui riscos como o cancelamento ou ineficiência no alcance do objetivo assim como evita desperdícios na empresa. Nisso, Velloso (2016) afirma que existem aspectos que são inerentes ao gerenciamento de projetos que demonstram como o gerenciamento é fundamental como por exemplo a identificação do escopo, o custo do projeto, prazo para execução, etapas do cronograma e o relacionamento com os parceiros.

Mais que isso, de acordo com o Guia PMBOK (2021) um projeto entrega não apenas produtos e artefatos, mas também resultados que criem valor para as partes interessadas, ou seja, possui um significado mais amplo. O valor é o benefício e a importância de algo:

As diferentes partes interessadas percebem o valor de maneiras diferentes. Os clientes podem definir valor como a capacidade de usar recursos ou funções específicas de um produto. As organizações podem se concentrar no valor do negócio conforme determinado por métricas financeiras, como benefícios menos o custo de atingir esses benefícios. O valor social pode incluir a contribuição para grupos de pessoas, comunidades ou meio ambiente (PMBOK, 2021, p.05).

Dessa forma, quando pensamos na atividade turística devemos nos preocupar com o valor que aquele projeto irá desenvolver nas partes interessadas. Qual a contribuição que queremos deixar com o desenvolvimento de um projeto turístico? Quais os impactos desse projeto na comunidade? Assim, com uma preocupação mais ampla e legítima com as pessoas e com as localidades conseguiremos desenvolver projetos de maneira mais eficiente e buscando melhorias não apenas econômicas, mas também sociais por meio do gerenciamento de projetos.

Considerações Finais

Como vimos, o gerenciamento de projetos é um processo que permite planejar e acompanhar os projetos buscando desenvolver ações e produtos com eficiência. Ademais, entendendo a gama de características que a atividade turística possui, evidencia a necessidade da execução do gerenciamento de projetos com vistas a reduzir os impactos negativos nos destinos.

Com o desenvolvimento desta pesquisa conseguimos atingir os objetivos estabelecidos porque por meio dos resultados obtidos, é possível analisar a importância do gerenciamento de projetos nos destinos turísticos dialogando com os princípios norteadores do Guia PMBOK (2021). Ademais, por meio dos dois estudos de caso apresentados, sendo que o primeiro se refere ao Projeto Ariranha, o qual por meio do gerenciamento de projetos foi possível verificar a viabilidade da sua implantação, assim como o segundo estudo de caso do Projeto de Turismo Solidário do distrito do Frade. Este último caso, demonstrou que o gerenciamento de projetos e mais especificadamente, o gerenciamento de riscos, mostrou a inviabilidade da implantação do projeto naquele momento, evitando o desperdício de recursos humanos e materiais.

Em suma, entendemos a necessidade da existência de profissionais, principalmente no setor público, que entendam todos os procedimentos necessários para que isso ocorra. Isso inclui desde a identificação de uma necessidade, ter conhecimento teórico do que é necessário para elaborar um projeto, quais recursos utilizar, previsão de orçamento, prazos e ações necessárias. Outro ponto interessante é ter o conhecimento das principais fontes de captação de recursos para não perder oportunidades de financiamento.

Destarte, quando um destino possui profissionais qualificados com esse conhecimento, é evidente a preparação para atuar com as ferramentas necessárias, utilizando os princípios sugeridos pelo PMBOK (2021), com a comunicação com os *stakeholders* e atenção às necessidades da comunidade. Entretanto, destacamos que apenas a utilização do Guia PMBOK (2021) não garantirá o sucesso de um projeto, isso porque, como vimos, a implantação de um projeto turístico depende de diversos fatores. Entretanto, é notável, como os princípios estabelecidos pelo Guia PMBOK (2021) auxiliam no planejamento. Assim, considerando as transformações que ocorrem na sociedade ao longo dos anos, é relevante o trabalho do PMI na atualização do material almejando as adaptações necessárias.

Referências

- Agência Brasil (2022). *Turismo brasileiro experimenta retomada após a pandemia*. Recuperado de <https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2022-07/turismo-brasileiro-experimenta-retomada-apospandemia>
- Alexandre, L. M. de M., Macedo, H. dos S., & Araújo. H. M. de. (2019). *Os impactos socioculturais e socioambientais do turismo no ambiente costeiro: Um olhar para o litoral sul sergipano*. 41. <https://doi.org/10.4000/confins.22118>
- Almeida, I. D. (2021). *Metodologia do trabalho científico*. Coleção Geografia. Recuperado de <https://repositorio.ufpe.br/handle/123456789/49435>
- Alves, M. L. B. (2011). Reflexões sobre a pesquisa qualitativa aplicada ao turismo. *Revista Turismo em análise*, 22(3), 500-613. <https://doi.org/10.11606/issn.1984-4867.v22i3p599-613>
- Barbosa, Y. M. (2002) *História das viagens e do turismo*. São Paulo: Aleph. (Coleção ABC do Turismo).
- Beni, M.C. (1998). *Análise estrutural do turismo*. 2 ed. São Paulo: Senac.
- Castillo Nechar, M., & Panosso Neto, A. (2014). Epistemologia do turismo: Escolas teóricas e proposta crítica. *Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo*, 8(1), 120-144. <https://doi.org/10.7784/rbtur.v8i1.719>
- Carvalho, M. T. M., & Azevedo, M. B. A. (2013) Aplicação do Gerenciamento de Tempo conforme o Guia PMBOK em empreendimento habitacional em Brasília. *Revista Gestão da Produção Operações e Sistemas*, 8(3), 113-130. <https://doi.org/10.15675/gepros.v9i3.949>
- Carvalho, L. O. R., Duarte, F. R., Menezes, A. H. N., & Souza, T. E. S. (2019). *Metodologia científica: Teoria e aplicação na educação a distância*. [Versão digital] Recuperado de <https://portais.univasf.edu.br/dacc/noticias/livro-univasf/metodologia-cientifica-teoria-e-aplicacao-na-educacao-a-distancia.pdf>
- Carvalho Júnior, O., Dutra, P. P. C., Alves, V., & Ramos, P. R. (2014). Projeto Ariranhá: Aplicação do gerenciamento de projetos visando à conservação da biodiversidade. *Navus Revista de Gestão e Tecnologia*, 4(2), 33-49. <https://doi.org/10.22279/navus.2014.v4n2.p33-49.178>
- Cisne, R., & Gastal, S. (2010). Turismo e sua história: discutindo periodizações. *Anais do VI Seminário de Pesquisa e Turismo do Mercosul*. Universidade de Caxias do Sul. Recuperado de https://www.uces.br/ucs/eventos/seminarios_semintur/semin_tur_6/arquivos/09/Turismo%20e%20sua%20historia.pdf
- Corbari, S. D., & Grimm, I. J. (2020). A pandemia de covid-19 e os impactos no setor do turismo em Curitiba (PR): uma análise preliminar. *Ateliê do Turismo*, 4(2), 1-26. Recuperado de <https://periodicos.ufms.br/index.php/adturismo/article/view/11284>
- Ferreira, L. (2009). Impactos do turismo nos destinos turísticos. Percursos e ideias: *Revista Científica do ISCET*. 2(1), 105-116. Recuperado de <https://www.iscet.pt/uploads/Revista%20Cient%20e%20Ideias/Revista2009.pdf>
- Leal, R. L. M. (2014). *Elaboração de projetos*. 1ª ed. São Paulo: Know How Tecnologia Educacional.
- Lima Júnior, E. N. (2021). *Gestão de Projetos: Metodologia fundamentada nas práticas do Guia PMBOK*. Monografia apresentada no curso de Engenharia Civil no Instituto Federal de Goiás. Recuperado de <https://repositorio.ifg.edu.br/jandle/prefix/828>

- Medeiros, L. da C., & Moraes, P. E. S. (2013). Turismo e sustentabilidade ambiental: Referências para o desenvolvimento de um turismo sustentável. *Revista Meio Ambiente e Sustentabilidade*, 3(2), 198-234. <https://doi.org/10.22292/mas.v3i2.181>
- Ministério do Turismo (2016). *Quem é o turismólogo?* Recuperado de <https://www.gov.br/turismo/pt-br/assuntos/noticias/quem-e-o-turimologo>
- Ministério do Turismo. (2022). *Viajar está no topo da lista de desejos dos brasileiros no pós-pandemia*. Recuperado de <https://www.gov.br/turismo/pt-br/assuntos/noticias/viajar-esta-no-topo-da-lista-de-desejos-dos-brasileiros-no-pos-pandemia>
- Ministério do Turismo (2023) *Turismo no Brasil cresce e acumula R\$ 121 bilhões entre janeiro e agosto*. Recuperado de <https://www.gov.br/turismo/pt-br/assuntos/noticias/turismo-no-brasil-cresce-e-acumula-r-121-bilhoes-entre-janeiro-e-agosto>
- Nunes, J. R. T. S. (2016). O gerenciamento de riscos nos projetos turísticos: O caso do Projeto de Turismo Solidário no distrito do Frade- Macaé (Rio de Janeiro/RJ, Brasil.). *Revista Turismo e Sociedade*, 9(3), 1-23. <https://doi.org/10.5380/tes.v9i3.48207>
- Paes, L. A. B. (2014) A utilização da metodologia PMBOK no gerenciamento de projetos: Uma análise dos das novas práticas propostas na 5ª edição. *REGRAD - Revista Eletrônica de Graduação do UNIVEM*, 7(1), 170-191. Recuperado de <https://revista.univem.edu.br/REGRAD/article/view/764>
- Pellegrini, R. (2020). *Análises práticas das 6ª e 7ª edições do Guia PMBOK de Gerenciamento de Projetos*. Monografia apresentada no Curso de Graduação de Tecnologias da Informação da UFSC. Recuperado em: <https://repositorio.ufsc/handle/123456789/219680>
- PMBOK (2021). *Padrão de Gerenciamento de Projetos e Guia do Conhecimento e Gerenciamento de Projetos*. Guia PMBOK. 7 ed. Newtown Square. PMI- Project Management Institute.
- Prodanov, C. C., & Freitas, E. C. de. (2013) *Metodologia do trabalho científico: Métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico*. Recuperado de <https://www.feevale.br/Comum/midias/0163c988-1f5d-496f-b118-a6e009a7a2f9/E-book%20Metodologia%20do%20Trabalho%20Cientifico.pdf>
- Scotton, R. F., Elgeman, R., Machado, E. E., & Fracasso, E. M. (2013) Gestão de projetos de turismo envolvendo recursos federais: O caso de Bento Gonçalves-RS. *Revista Ciências Administrativas*, (19), 741-745. Recuperado de <https://ojs.unifor.br/rca/article/view/3387>
- Silva, A. & Mendes-Filho., L. (2023). *Credibilidade do travel influencer no Instagram afetando a intenção do viajante na escolha de destinos*. *Revista Brasileira de Pesquisa em Turismo*, (17), 01-17. Doi <https://doi.org/10.7784/rbtur.v17.2669>
- Turismo 360 Consultoria. (2022) *Impacto positivo: Qual o papel do turismo na vida das pessoas?* Recuperado de <https://t360consultoria.com/impacto-positivo-turismo-na-vida-das-pessoas/#:~:text=Contribui%20com%20a%20autoestima%20e,recursos%20naturais%20a%20outras%20gera%C3%A7%C3%B5es>
- Taboada, F. S. (2013) *Implementação de um Guia Turístico Digital baseado em dispositivos móveis*. Relatório de Estágio Profissionalizante do Mestrado em Computação Móvel do Instituto Politécnico da Guarda. Recuperado de <https://bdidigital.ipg.pt/dspace/handle/10314/2263>
- Velloso, M. H. M. M. (2016). *Gestão de projetos no turismo: Uma proposta de adequação metodológica para o turismo social*. (Trabalho de Conclusão de Curso Graduação em Turismo, Universidade Federal Fluminense). Recuperado de <https://app.uff.br/riuff/bitstream/handle/1/5137/Maria%20Helena%20Montalv%c3%a3o.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Vieira, F. V. (2014). *Apoio dos residentes ao processo de gestão de projetos turísticos ambientais: Um estudo de caso do Vale dos Dinossauros e Sousa/PB*. (Dissertação de Mestrado em Turismo, Universidade Federal do Rio Grande do Norte). Recuperado de https://repositorio.ufrn.br/bitstream/123456789/18165/1/KalineFV_DISSERT.pdf

Esse artigo apresenta resultados parciais de Especialização em Gestão de Projetos com Habilitação em Docência no Ensino Superior concluída em 2022



Identificação e análise da estrutura e serviços em terminal rodoviário: uma perspectiva do usuário/turista

Danielle Dias Alves¹
Thays Regina Rodrigues Pinho²

Submissão em: 01 mar. 2024

Aceite em: 10 abr. 2024

Resumo: O modal rodoviário é utilizado amplamente, no Brasil, para o deslocamento de pessoas e cargas. Uma de suas estruturas, o terminal rodoviário, deve possuir funcionalidades para o recebimento dos usuários relacionados a infraestruturas e serviços. A presente pesquisa tem por objetivo analisar a estrutura física e os serviços ofertados pelo Terminal Rodoviário de São Luís (TRSL), importante elemento do sistema de transportes da capital maranhense e que atende aos fluxos turísticos locais. O estudo tem caráter qualitativo, exploratório e traz aspectos da netnografia ao identificar as percepções dos usuários do TRSL descritas nas OTR (*Online Travel Reviews*) da Plataforma Google, no período de janeiro/2020 a agosto/2022. Os procedimentos metodológicos envolveram levantamentos bibliográficos e documentais, visitas e observações *in loco*, aplicação da ferramenta SWOT e realização de entrevista com o gestor do terminal. As principais deficiências apontadas envolvem: falta de comunicação *online* com usuários, baixa qualidade no atendimento, falta de comodidades como *wi-fi*, pontos de carregamento para celulares e carrinhos de bagagem e presença de pessoas em situação de rua nas instalações. Os principais aspectos positivos são: reformas estruturais em andamento, limpeza, acessibilidade, sinalização e localização favorável.

Palavras-chave: modal rodoviário; transportes turísticos; OTRs; terminal rodoviário de São Luís/MA.

Identification and analysis of the structure and services at a bus terminal: a user/tourist perspective

Abstract: The road transport system is widely used in Brazil for the movement of people and goods. One of its key infrastructures, the bus terminal, should provide functionalities for the reception of users related to infrastructures and services. This research aims to analyze the physical structure and services offered by the São Luís Bus Terminal (TRSL), an important element of the transportation system in the capital of Maranhão, which serves local tourist flows. The study is qualitative and exploratory, incorporating aspects of netnography to identify the perceptions of TRSL users described in Online Travel Reviews (OTR) from the Google Platform, from January 2020 to August 2022. Methodological procedures involved literature and documentary reviews, on-site visits and observations, SWOT analysis application, and an interview with the terminal manager. The main deficiencies identified include: lack of online communication with users, poor quality of service, lack of amenities such as Wi-Fi, charging points for mobile devices, and luggage carts, as well as the presence of homeless individuals on the premises. The main positive aspects are: ongoing structural renovations, cleanliness, accessibility, signage, and favorable location.

Key words: road transport mode; tourist transportation; OTRs; São Luís/MA bus terminal.

¹ Bacharel em Turismo pela Universidade Federal do Maranhão (UFMA). Endereço eletrônico: danielle.dias@discente.ufma.br Orcid: <https://orcid.org/0009-0007-3215-6615> Lattes: <https://lattes.cnpq.br/8420977236467043>

² Docente do Departamento de Turismo e Hotelaria da Universidade Federal do Maranhão (UFMA). Endereço eletrônico: thays.pinho@ufma.br Orcid: <https://orcid.org/0000-0001-7516-3603> Lattes: <http://lattes.cnpq.br/6971545107452648>

Introdução

Os fluxos turísticos são determinados, sobretudo, pelos deslocamentos espaciais realizados no contexto global, fazendo uso dos sistemas de transportes e suas estruturas. Os transportes são um elemento dinâmico e ativo da experiência da viagem por representar uma parte basilar do processo turístico (Page, 2001), logo, transporte e turistas constituem a interface de um processo contínuo. Ademais, o turismo e a indústria de transporte de passageiros contribuem para o desenvolvimento econômico de muitos países e podem impactar diretamente em fatores como o número de empregos gerados (Ghalekhondabi et al., 2019).

Os estudos sobre turismo, até o final dos anos 1990, demonstram a relevância dos transportes sem configurar o merecimento de pesquisas específicas sobre o tema, colocando-o em uma posição de passividade dentro da atividade turística (Cooper et al., 2001). A partir dos anos 2000, incorporou-se o conceito de sistemas de transportes turísticos, entendendo-o como uma estrutura que exige a análise dos inter-relacionamentos dos diferentes elementos que a compõem, dentre insumos (demanda e oferta), influências controladoras (políticas governamentais), produtos (experiência turística da viagem) e efeito sobre o ambiente (Page, 2001).

Os sistemas de transportes são meios estratégicos para integração socioeconômica de diferentes regiões, possibilitam a comunicação entre pessoas com difusão de culturas e o desenvolvimento de bens e serviços (La Torre, 2002; Santos et al., 2010). Constituem-se pelo modo ou via de transporte; pela forma, relacionando os diferentes modais pelo meio ou elemento transportador; e pelas instalações complementares ou terminais (Rodrigues, 2011). O foco do estudo em tela está nos terminais rodoviários de passageiros.

Dentre os tipos de modal ou modo de transporte identificados nos estudos sobre o tema, que incluem aéreo, rodoviário, ferroviário, dutoviário e aquaviário (Palhares, 2002), o modal rodoviário é o mais utilizado, no Brasil, (Rodrigues, 2011), permitindo o deslocamento de pessoas e cargas por estradas e rodovias que interceptam os estados brasileiros e facilitam o fluxo de mercadorias. Além disso, proporciona a mobilidade das viagens por motocicletas, carros, ônibus e outros veículos.

Levantamentos feitos pela Fundação Dom Cabral, demonstram que a subordinação ao modal rodoviário pode chegar a 75% da matriz de transportes de cargas, no país (Summit Mobilidade, 2021). Quanto ao transporte rodoviário de passageiros, este modal permite aos usuários um serviço personalizado, conectando outros modais de transportes, sendo ágil e

rápido na entrega de mercadorias e deslocamento de pessoas a curtas distâncias (Padillo, Silveira, Torres, 2020).

O desenvolvimento do turismo requer uma infraestrutura que possibilite o tráfego de turistas, garantindo que o sistema funcione de forma eficiente, a exemplo dos terminais de passageiros. Segundo Page (2001), os terminais oferecem o contexto no qual os turistas embarcam em um meio de transporte, facilitando a interação entre a oferta e a demanda e constituindo um dos momentos em que a experiência da viagem inicia. Vale ressaltar a importância do ambiente dos terminais rodoviários para validar a experiência dos seus usuários/turistas e o reconhecimento de suas necessidades para minimizar problemas e gerenciar a interface turista-transporte que ocorre no terminal.

O estudo busca sanar lacunas sobre as pesquisas em turismo envolvendo os terminais rodoviários. Pesquisas com essa temática são exceções, ao contrário dos aeroportos, que têm destaque nos estudos sobre os transportes turísticos e terminais de passageiros³. O presente trabalho fundamenta-se no estudo do atual cenário da infraestrutura de transportes terrestres do Terminal Rodoviário de São Luís (TRSL), Maranhão, com identificação de barreiras que ocasionam a má prestação de serviços e, conseqüentemente, dificultam a qualidade dos serviços ao público residente e aos visitantes/turistas que chegam ao Município.

Neste sentido, objetiva-se analisar a estrutura física e dos serviços ofertados pelo TRSL, estrutura essencial para os deslocamentos turísticos e convencionais na capital maranhense. Para tanto, identifica-se as percepções dos usuários do TRSL, referente a estrutura física e aos serviços oferecidos, a partir das avaliações coletadas nas *Online Travel Reviews* (OTR), presentes na plataforma Google, contrapondo-as aos aspectos e atributos que os terminais de passageiros devem possuir, a partir de estudos científicos e técnicos sobre a temática.

Metodologia

Trata-se de um estudo exploratório com abordagem qualitativa e uso de aspectos da netnografia, cujas comunicações mediadas por computador são fonte de dados para compreender um fenômeno (Kozinets, 2014), a saber, a comunidade existente na internet relacionada ao TRSL.

³ Em pesquisa feita na Plataforma Google Scholar, em abril/2004, no período entre 2020 e 2024, inserindo o termo “terminal rodoviário”, foram exibidos 46 documentos em língua portuguesa. Com o termo “aeroporto” e “terminal aeroportuário”, a pesquisa retornou 311 documentos, demonstrando a carência de estudos com a temática.

A pesquisa fundamenta-se ainda em notícias e documentos bibliográficos e observações *in loco* para referendar as análises expostas. Enfatiza-se que as análises foram realizadas, a partir dos comentários disponíveis na Plataforma Google, englobando o período de janeiro de 2020 a agosto de 2022, o que totalizou cerca de 2.000 avaliações, com e sem comentários, dentre o quantitativo de 13.390 avaliações encontradas na plataforma sobre o critério de busca: “Rodoviária Central de São Luís”. O período de coleta iniciou antes da pandemia de covid-19 e pretendia-se fazer coletas *in loco* junto aos usuários. Diante da deflagração da pandemia, em março/2020, optou-se pela coleta *online* por meio das OTRs, estendendo o período até o pós-pandemia.

Foram selecionadas para análise apenas as avaliações com comentários e por critério de relevância, ou seja, assuntos que são mais comentados, como as reformas estruturais, totalizando cerca de 100 comentários. Por meio da plataforma de comunicação *online*, foram compilados os principais problemas e aspectos positivos segundo o público que utiliza a estrutura e os serviços do TRSL.

Os aspectos identificados nos comentários selecionados foram contrapostos aos elementos, funcionalidade e serviços que terminais rodoviários de passageiros devem possuir e que são descritos em estudos sobre a temática (Gôuvea, 1980; DNER, 1986; Dunham, 2008; Queiroz & Magalhães, 2016), além de itens referentes à operação, constantes no Manual de Implantação de Terminais Rodoviários de Passageiros (MITERP) do Departamento Nacional de Estradas e Rodagem (DNER, 1986).

Dessa forma, os comentários foram categorizados da seguinte forma: a) infraestrutura básica (banheiros, guichês, áreas de circulação, iluminação, segurança, estacionamento); b) serviços oferecidos (atendimento, limpeza, guarda-volumes, *wi-fi*, carregadores para celulares); c) serviços de apoio (restaurantes e lanchonetes, lojas de *souvenirs* e artesanato, centro de atendimento ao turista, caixas eletrônicos); d) localização e mobilidade; e) conforto (ventilação, iluminação, cadeiras); f) acessibilidade (rampas, piso tátil, sinalização sonora e visual, plataformas e elevadores).

O estudo envolveu três fases, a primeira iniciou com pesquisas bibliográfica e documental sobre o objeto de estudo, realização de observações *in loco* e registros fotográficos. Foram realizadas três visitas ao TRSL, sendo a primeira visita no dia 28 de fevereiro de 2022, feriado de carnaval, a segunda, no dia 20 de setembro de 2022, e, a última, no dia 27 de setembro de 2022, realizada à noite para verificação do fluxo e iluminação do ambiente. Não foi possível realizar visitas anteriores a essas datas, devido à insegurança sanitária promovida pela covid-

19, embora as OTRs demonstrem pelas datas de postagens dos usuários que o TRSL estava sendo utilizado.

A segunda fase do estudo foi a identificação dos aspectos positivos e negativos associados ao TRSL, por meio da análise dos comentários da Plataforma Google Maps com o contraponto a partir da entrevista realizada com gestor do TRSL, de forma a trazer a posição da empresa concessionária que administra o TRSL e os projetos futuros previstos. Foi aplicada uma entrevista com roteiro semiestruturado que continha 12 perguntas abertas. O gestor autorizou a divulgação dos dados da entrevista de forma verbal, com a manutenção do seu anonimato.

Com esses dados, foi possível desenvolver a terceira fase do estudo, que tratou de observar pontos em comum, quanto à qualidade dos serviços prestados e a infraestrutura do terminal com a compilação dos resultados, a partir do uso da análise SWOT, que identifica as forças, as fraquezas, as oportunidades e as ameaças do TRSL.

Caracterização do transporte rodoviário no Brasil e sua importância para o turismo

O modal rodoviário é caracterizado pelos meios de transportes terrestres que utilizam ruas, estradas e rodovias para locomoção de pessoas ou produtos. Algumas de suas vantagens são a agilidade, flexibilidade de tráfego, além da possibilidade de fretamento total ou parcial para o transporte de cargas. É considerado o mais simples e eficiente por exigir apenas a existência de rodovias, entretanto, apresenta um elevado consumo de combustível (Rodrigues, 2011).

O primórdio do transporte rodoviário no Brasil, ocorreu em 1926 com a construção da Rodovia Rio-São Paulo, única pavimentada até 1940. A ampliação e estruturação do modal rodoviário ganhou força no governo Vargas, com a criação do DNER, em 1937. Na década de 1950, com a chegada das empresas automobilísticas, que aceleraram o processo de industrialização, fomentado no governo Juscelino Kubitschek, a rodovia passou a ser símbolo de modernidade, preferindo-se sua implantação às ferrovias, por possuir menor custo por quilômetro e de maturação (Rodrigues, 2011).

Como corroboram Ribeiro e Ferreira (2002), a instalação de indústrias automobilísticas e consequente pavimentação das rodovias, no país, a partir da década de 1950, promoveu a expansão do modal, tornando-o mais utilizado. Na década de 1970, a conexão rodoviária entre as regiões brasileiras estava concluída, favorecendo os interesses dos rodoviaristas com a ocupação da malha viária pelo transporte pesado e sem considerar uma matriz de transportes mais racional (Rodrigues, 2011). Estudos e políticas públicas demonstram a importância em

implantar uma matriz de transportes mais equilibrada, no Brasil, em especial, quanto ao transporte de cargas (CNT, 2022), entretanto, ainda não se obteve êxito.

Em 2020, o transporte de passageiros foi impactado com a pandemia de covid-19, em março de 2020 (CNT, 2022), ocasionando uma queda geral nos deslocamentos urbanos. Com as restrições de deslocamento impostas pela insegurança sanitária muitas pessoas deixaram ou foram impedidas de viajar. O mercado de transportes teve que se adaptar à realidade e, no final do ano de 2021, o setor teve uma considerável retomada (Miranda, 2022), com possibilidade de altos investimentos. Em contrapartida, no início de 2024, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) divulgou que 112 empresas regulares e fiscalizadas pela agência vão investir 2,5 bilhões no setor, sendo investimentos direcionados para a compra de novos veículos (ANTT, 2024).

Ademais, a ANTT afirma que os dados de 2023 sobre a frota rodoviária é composta por quase 10 mil veículos registrados, que possuem idade média de 7,5 anos. Desse modo, o investimento que está sendo projetado para 2024 supera em 35% os investimentos de anos anteriores, com o objetivo de diversificar os serviços oferecidos e a idade média dos atuais ônibus (ANTT, 2024).

O conceito de transportes, segundo Vasconcellos (2006), aponta para uma atividade importante para a sociedade, pois, a partir da circulação de pessoas e de mercadorias, favorece a realização de atividades sociais e econômicas. Neste sentido, os transportes são primordiais para o desenvolvimento socioeconômico de uma localidade e para expansão de sua capacidade produtiva (CNT, 2022). Como aponta Lopes Júnior (2012), uma localidade que melhora a infraestrutura de transportes, promove melhorias e mudanças econômicas em escalas intra e inter-regionais perceptíveis por meio do fluxo de pessoas e comércio.

A relação entre transporte e turismo pode ser compreendida como uma atividade meio que interliga a origem de uma viagem turística para um determinado destino (Palhares, 2002). Essa atividade visa a movimentação de pessoas e a expansão socioeconômica do turismo em uma região. Sendo assim, a infraestrutura do sistema de transportes é de grande relevância para a promoção de um destino turístico e para seu acesso.

Em épocas antigas, as rodovias romanas serviram de deslocamento para viagens e comunicações na Europa. Com a destruição do Império Romano, o transporte internamente não foi muito utilizado, em algumas áreas a comunicação se deteriorou. Assim, “o transporte a cavalo era limitado a viagens individuais ou veículos com pouquíssima capacidade.” (Lickorish & Jenkins, 2000, p. 24). Do mesmo modo, as viagens de lazer tiveram seu início, no século XIX, e as ferrovias permitiram uma grande explosão em sua demanda. As vias e estradas ao

longo da história contribuíram para a exploração contínua do turismo no mundo, da mesma maneira que são indispensáveis para o deslocamento de pessoas e cargas. Desta forma, no âmbito do turismo, o modal rodoviário ampliou o número e frequência das viagens, representando, em alguns países, a primeira forma de transporte no segmento turístico (Palhares, 2002).

Ao longo dos anos, a modernização dos transportes diminuiu a duração do tempo, promoveu maior conforto, facilidade e segurança aos usuários, acarretando maior desenvolvimento do turismo e colocando o lazer a cada dia como necessidade das pessoas. Essa integração entre a indústria do turismo e do setor de transporte promoveu a integração vertical, ou seja, união entre empresas de ramos diferentes, como as agências de viagens e as empresas de transporte, bem como os hotéis e as locadoras de veículos (Palhares, 2002).

O desenvolvimento dos transportes rodoviários modernos foi fundamental para a inclusão de boa parte da população brasileira na atividade turística, pois suas configurações apresentam vantagens nas viagens de ônibus, tendo em vista principalmente a economia de recursos numa viagem mais longa (Rosalino, 2012).

Portanto, com os novos hábitos deixados pela pandemia, gerou-se nas pessoas a vontade de conhecer novos lugares, permitindo priorizar viagens mais econômicas, tranquilas como ecoturismo, e lugares que podem ser mais facilmente acessados por ônibus. Assim, a procura por destinos que tenham menos de 500 quilômetros passou a crescer (Calixto, 2022), o que permite que as pessoas conheçam muito mais suas próprias cidades e lugares dentro do seu estado, fazendo com que vire uma tendência nos transportes rodoviários.

Importância dos terminais interestaduais de passageiros para os fluxos turísticos

Conceitua-se terminais como locais de interligações entre veículos de um mesmo modo ou de transbordo de um modo de transporte para outro (Lohmann & Castro, 2013), ditos multimodais e característico de centros urbanos. São elementos de suporte aos sistemas de transportes que possui um local destinado ao embarque e desembarque de passageiros, podendo ser um ponto inicial ou final da viagem ou para transferência para outro modal de transporte (Gouvêa, 1980).

Os terminais rodoviários podem ser classificados como: urbano, interurbano, interestadual e internacional (Gouvêa, 1980), a partir da escala de serviços ofertados. O TRSL, objeto de estudo, é um terminal interestadual que oferece linhas regulares para cidades localizadas em outros estados da federação, partindo de São Luís/MA.

Para Dunham (2008), um terminal rodoviário deve possuir determinadas funcionalidades para o atendimento das necessidades dos passageiros e funcionários envolvidos na operação. Essas funcionalidades dizem respeito a infraestrutura do terminal e aos serviços oferecidos, incluindo limpeza, qualidade, localização, mobilidade, escoamento, desempenho, acessibilidade e outros. Deste modo, os terminais rodoviários devem ser espaços de parada e/ou conexão que prestem o suporte necessário para uma boa viagem ou descanso temporário aos passageiros, enquanto aguardam a continuidade da viagem.

Para Gouvêa (1980), os terminais devem ofertar aos seus usuários: a) padrões de serviço adequados e dimensionados aos equipamentos que possui; b) projeto visual que contemple sinalização e arquitetura simples e direta que oriente os passageiros e reduza o grau de ansiedade; c) serviços de apoio que não entrem em competição com os espaços de circulação do público; d) conforto, que refere-se a aspectos visuais, de serviço e ambientais, a exemplo da ventilação, iluminação, proteção contra intempéries e acessibilidade, ofertando as condições de acesso à todos, em particular, possuem mobilidade reduzida ou deficiência auditiva, visual e outras necessidades especiais.

O Manual de Implantação de Terminais Rodoviários de Passageiros (MITERP) (DNER, 1986) é um documento orientativo para implantação de terminais rodoviários, composto por onze partes. Duas delas apontam critérios pertinentes à pesquisa: a) parte que trata do projeto arquitetônico com definição de áreas, circulação, programação visual e infraestrutura básica; e b) parte que traz especificação sobre a operação, com indicação de fluxo de pedestres, circulação e estacionamento de ônibus, serviços e equipamentos essenciais. A acessibilidade é um critério ainda não contemplado no MITERP, sendo necessária a utilização de outras normas para avaliar este item (Queiroz & Magalhães, 2016), demonstrando a necessidade de atualização do documento.

Os fluxos turísticos tratam das movimentações feitas por um conjunto de turistas, que partem do mesmo ponto de emissão e se deslocam para um ou mais pontos de recepção (Tadini & Melquiades, 2010). A relação entre os terminais de passageiros e o fluxo turístico possui um vínculo explícito, apresentando elementos tangíveis como a infraestrutura adequada para receber turistas, e intangíveis, como o atendimento prestado, ou seja, características funcionais. Desta maneira, mesmo o terminal não possuindo relação direta com o setor, torna-se, pois, objeto turístico, fazendo parte da oferta turística agregada.

Logo, o turismo contribui para o fluxo de visitantes na localidade e os terminais são utilizados como equipamentos de apoio para o deslocamento turístico. Observa-se que, próximo aos terminais, é criada uma infraestrutura de apoio aos visitantes do destino, como oferta de

equipamentos e serviços como: pousadas, posto de táxi, restaurantes, lanchonetes dentre outros. Além disso, nos deslocamentos dentro do destino turístico, os transportes do modal rodoviário interligam os terminais aos empreendimentos turísticos como meios de hospedagem, atrativos e agências, compondo aspectos essenciais da experiência turística em uma determinada região (Beni,1998).

Com os avanços tecnológicos e na arquitetura, muitos terminais de passageiros, que foram construídos em décadas passadas, buscam implantar elementos modernos a partir de revitalizações, com o objetivo de impactar positivamente na satisfação dos usuários. No mundo, os terminais são revitalizados e passam a constituir atrativos turísticos. Um dos exemplos é a estação ferroviária *Rotterdam Centraal*, localizada nos países baixos, a estação corresponde a um espaço de intermodalidade, pois, os usuários podem utilizar ônibus, metrô, bondes e trens. O prédio da estação manteve vários elementos históricos, mesmo após a modernização.

Outra estação ferroviária que se destaca é a *King's Cross*, estação situada em Londres, conhecida pelo filme Harry Potter, em que os protagonistas a utilizam como local de partida para seus deslocamentos até a escola que frequentam. Após o filme, a plataforma 9_{3/4}, como é denominada no filme, foi transformada em atração turística para os fãs, permitindo tirar fotos e comprar *souvenirs* na loja oficial do Harry Potter (Corrêa, 2019).

Os novos conceitos de terminais, que permitem além da oferta de transportes, visitação turística e equipamentos de apoio agregados, contribuem para a transformação desses locais, de espaços desinteressantes e sem vida, passam a ser lugares ativos e prósperos que atraem diversas pessoas (Khadarooa & Seetanahb, 2007).

Portanto, a importância dos terminais de passageiros consoante ao fluxo turístico de um destino possui uma correlação no que se refere a base da infraestrutura ofertada, tanto do terminal rodoviário como do destino, que são determinantes para o aumento do fluxo de turistas.

A rede rodoviária do Maranhão e caracterização do TRSL

Em 1975, a rede rodoviária do Maranhão equivalia a 45.174 km sendo que 3.214 km eram federais e 2.830 km e 39.130 km eram estaduais e municipais, respectivamente, desse total, 96,19% não eram asfaltadas (Ferreira, 2009). No período da segunda guerra mundial, a cidade de São Luís teve a principal via asfaltada, na região do Tirirical, próximo a rodoviária da cidade, hotéis, região comercial e que dá acesso a outros bairros e municípios, além de fazer ligação com o aeroporto. Logo depois outras vias foram asfaltadas. Em 1969, foi inaugurada a BR-135, também asfaltada, e, em 1973, foi inaugurado a BR-316 que faz ligação com Belém-PA (Maratur, 1982).

As comunicações rodoviárias com ônibus, iniciaram em 1953, com veículos chamados de “jardineiras”, mistos de carga e passageiros, que faziam a ligação entre São Luís e Parnaíba em dois dias, com pernoite na cidade de Brejo. Somente, em 1958, começaram a aparecer os ônibus fechados que com o passar do tempo foram substituindo os antigos (Maratur, 1982).

Quanto à primeira estação rodoviária da cidade, no bairro denominado Alemanha, (Figura 1) inaugurou-se em 1971, e, em 1974, instalou-se em São Luís a empresa Transbrasiliana, que se constituiu, na época, como a maior transportadora de passageiros do estado do Maranhão. A atual rodoviária (Figura 2) foi oficialmente inaugurada em fevereiro de 1988, pelo governador Epitácio Cafeteira, substituindo a antiga e precária rodoviária.

Fig. 1 – Local da primeira rodoviária de São Luís em 1971 e 2020



Fonte: Minha velha São Luís (2020)⁴

O TRSL é uma parte estrutural do modal rodoviário maranhense, atendendo, diariamente, cerca de 6 mil usuários (Camarão, 2024) dentre residentes dos diversos municípios do Maranhão como turistas que chegam para visitar São Luís ou estão de passagem para acessar outros destinos. Está localizado na avenida dos Franceses, 300, Bairro do Tirirical. Situa-se próximo ao aeroporto e faz ligação com a BR-135, via terrestre que conecta São Luís ao continente, sendo considerada a principal rodovia do estado. Na sua área, foi instalado, em dez./2023, o Terminal de Transporte Alternativo, facilitando a conexão com os 217 municípios

⁴<https://www.facebook.com/MinhaVelhaSaoLuis/photos/alemanha-1971-2020na-imagem-mais-antiga-%C3%A9-poss%C3%ADvel-visualizar-a-antiga-rodovi%C3%A1ri/2920223814773526/>

do estado e integração com outros meios de transporte por causa dos seus itinerários intermunicipais por meio de veículos do tipo van (Maranhão, 2023).

Fig. 2 – Fachada do terminal de São Luís –MA



Fonte: SLZ7 (2023)⁵

A rodoviária possui 26 guichês, oferecendo passagens para os diversos destinos do interior do Maranhão e estados como Pará, Ceará, Piauí, Goiás e São Paulo. Além dos guichês, a infraestrutura é composta por: plataformas de embarque/desembarque, sanitários, ponto de táxi 24h, ponto de ônibus, lojas comerciais, lanchonetes, salão de beleza, restaurantes, caixas eletrônicos, quiosques, estacionamento rotativo e outros. Esses serviços são chamados por Gouvêa (1980) como serviços de apoio, que são ofertados com a finalidade de inibir conflitos que possam surgir a partir da circulação dos usuários.

Possui ainda, rampas de acesso e banheiros adaptados (gratuitos) para passageiros com dificuldade de locomoção e deficiência, cumprindo a Lei n.13.146/2015 (Estatuto da Pessoa com Deficiência). O terminal recebe pessoas de várias partes do país e do próprio Estado que se deslocam tanto para a cidade de São Luís, quando vindos de outras regiões do país e tenham como destino final, ou passagem uma das três cidades localizadas dentro da ilha de São Luís: Raposa, São José de Ribamar e Paço do Lumiar.

Atualmente, a empresa responsável pela administração do TRSL é a Sociedade Nacional de Apoio Rodoviário e Turístico Ltda (SINART), concessionária que atende outras rodoviárias do país. A concessionaria busca implantar melhorias para maior conforto dos seus usuários, com a restauração das plataformas de embarque/desembarque, instalação de iluminação interna,

⁵ <https://www.rodoviarisaoluís.com.br/>

revisão da estrutura metálica da cobertura, gerador de energia e outros, ou seja, obras estruturais que compõem a contrapartida contratual das concessionárias.

Salienta-se que a antiga rodoviária de São Luís e a atual são desprovidas de dados e acervos referentes ao período de inauguração, sua história, dados estatísticos e outros documentos oficiais que possam trazer um resgate histórico e documental para compreensão da evolução em sua organização e funcionamento de modo mais detalhado.

Resultados e discussões: aspectos negativos e positivos do TRSL

Ao longo dos quase 40 anos, o TRSL passou por diversas reformas com o objetivo de modernizar o espaço, sendo a última iniciada, em 2019, e ainda não finalizada. Conforme avaliação na Plataforma Google, o TRSL recebe nota 3,5 de seus usuários, em uma escala que vai até 5, agregando mais de 13 mil comentários ao longo dos anos, até 2022. Cabe ressaltar que alguns comentários possuem fotos como comprovação de suas reclamações e elogios, contribuindo para a veracidade dos fatos apontados.

Os comentários enumerados pelos usuários são classificados por assuntos frequentes e de relevância, cuja ordem de importância é gerada pela própria Plataforma Google, a partir do quantitativo de comentários sobre determinado assunto. Os assuntos mais abordados na plataforma são colocados na tabela 1 com identificação da categoria a que pertence.

Tab.1 – Assuntos mais abordados na plataforma Google

Relevância no Google	Categoria*	Assunto
1º	Infraestrutura básica	Reforma iniciada na infraestrutura do terminal rodoviário no ano de 2019 ainda não finalizada
2º	Infraestrutura básica	Banheiros químicos disponibilizados no período de reforma
3º	Localização e mobilidade	Localização do terminal na capital do Maranhão
4º	Localização e mobilidade	Comparações com outros destinos
5º	Serviços de apoio	Caixas eletrônicos
6º	Infraestrutura básica	Necessidade de modernização
7º	Conforto	Assentos danificados ou em falta
8º	Serviços oferecidos	Atendimento, logística do embarque e desembarque
9º	Serviços oferecidos	Participação do poder público
10º	Infraestrutura básica	Rodoviária da capital

* Adaptado de: Góuvea, 1980; DNER, 1986; Dunham, 2008; Queiroz e Magalhães, 2016.

Indica-se os pontos positivos e negativos referentes ao terminal descrito nos comentários, com destaque aos que necessitam de maior atenção dos gestores e que estão categorizados, a partir dos estudos levantados pela pesquisa. Percebe-se que alguns pontos

destacados, a seguir, não estão entre os 10 assuntos de maior relevância, segundo a Plataforma Google (tabela 1). Este fato reforça que, embora a plataforma seja importante fonte de dados para os gestores locais, deve-se aprofundar nas análises das OTRs, mesmo que não estejam listadas nos primeiros assuntos de relevância.

Durante o período pandêmico (2020 a 2021), verificou-se que um dos principais problemas mencionado nos comentários estava associado a busca pelo telefone da rodoviária ou um *canal de comunicação direta* (categoria: serviços oferecidos), em que os usuários pudessem ter informações precisas e sanar as dúvidas mais frequentes sobre o transporte rodoviário local. Tais dúvidas, incluíam: destinos e trajetos das linhas de ônibus; empresas de ônibus que partiam da rodoviária; venda de passagens para o interior do MA; ônibus que fazem transporte turístico; horários de saída dos ônibus; dias de funcionamento e serviços ofertados no TRSL.

Outros pontos negativos apontados pelos usuários dizem respeito aos lanches oferecidos e aspecto das lojas (categoria: serviços de apoio), estacionamento da rodoviária (categoria: infraestrutura básica) e falta de pontos para carregar os celulares (categoria: serviço oferecido). Assim, destaca-se o comentário de um dos usuários na plataforma, que afirma “*O local para carregar celulares folgadoíssimo e não carrega nada e não temos outro local para carregarmos nossos aparelhos [...]*” (L. M, 2021).

Um ponto importante para os usuários de terminais rodoviários é o seu aspecto e aparência, pois influencia diretamente na sua experiência de viagem (Page, 2001). Um usuário destaca que o TRSL possui um “*aspecto sujo e perigoso*” (categoria: serviços oferecidos) e que há no local muitas pessoas em situação de rua (categoria: infraestrutura básica), além de parecer tudo “*mal organizado e mal cuidado*” (R. B, 2022) (categoria: infraestrutura básica). O fato proporciona um sentimento de insegurança para os usuários, reforçado pela ausência de policiais no terminal e entorno. Essa condição contrapõe-se à ideia da experiência positiva da viagem, uma vez que o terminal rodoviário deve ser o cartão de visita para a cidade e para aqueles turistas que chegam em São Luís por via terrestre.

Por outro lado, há comentários positivos que beneficiam o terminal como o *atendimento* na prestação de serviços turísticos (categoria: serviços oferecidos), assim apontado por um usuário “*As atendentes do guichê de informações turísticas são muito atenciosas e simpáticas*” (D. P. S. F., 2022).

Outro aspecto positivo é a *proximidade com o aeroporto* da capital (categoria: localização e mobilidade), que pode favorecer a intermodalidade (Verdum, 2012; Palhares, 2002) para os turistas que chegam por meio aéreo e desejam se deslocar para o interior e litoral

maranhense por meio da rodoviária. Em qualquer um dos modais, para que se tenha sucesso nas operações e seja realizado com eficácia para a simplificação do trajeto e dos processos é de fundamental importância uma infraestrutura adequada que permita que todas as necessidades do usuário ou as principais sejam atendidas. Com esta perspectiva, o novo terminal de transporte alternativo foi instalado no TRSL.

Os aspectos positivos e negativos elencados permitem o fornecimento de opiniões e marca a manifestação da satisfação ou insatisfação dos usuários do transporte rodoviário. Considerando os comentários abordados sobre o TRSL, ressalta-se que as percepções são individualizadas, ou seja, são apresentadas segundo a experiência de cada usuário, em determinado tempo e contexto. Entretanto, contribuem como prova social para aqueles que irão usufruir do modal rodoviário, seus serviços e terminal e para gestores no planejamento estratégico e operacional. Além disso, em pesquisas realizadas na internet, o TRSL apresenta o maior número de avaliações, quando comparado a outros terminais de passageiros de mesmo porte, isso demonstra que a atuação dos usuários do terminal em suas avaliações é frequente.

Nas visitas feitas ao terminal rodoviário, pôde-se observar alguns pontos descritos nos comentários, como os banheiros que estavam limpos em ambas as visitas e havia guardas no local. Na segunda visita, havia poucas pessoas em situação de rua e os funcionários da empresa SINART estavam todos fardados, com crachá de identificação. Ainda havia sinais de reforma, na entrada do terminal e, na frente, evidenciou-se a implantação do gerador de energia e os guichês construídos estavam em operação. Entretanto, o Centro de Atendimento ao Turista (CAT) estava fechado no horário da visita. Foi averiguada a iluminação, à noite, e foi considerada adequada, precisando apenas de melhorias em alguns pontos, como no estacionamento e na área de embarque e desembarque.

Aplicação da matriz SWOT para o TRSL

Os problemas elencados na plataforma Google, adicionados pelos usuários do TRSL, bem como as observações *in loco*, serviram de parâmetro para aplicar a análise ou matriz SWOT. Essa análise é, segundo Dornelas (2016), conveniente pois traça um cenário da situação atual e prevista e serve para analisar os panoramas ou ambientes internos e externos de uma empresa, sendo uma reconhecida ferramenta de gestão para compreender a posição estratégica. A sigla SWOT, deriva das palavras inglesas *Strengths* (forças), *Weaknesses* (fraquezas), *Opportunities* (oportunidades) e *Threats* (ameaças).

A análise interna do cenário tem por objetivo evidenciar as qualidades e deficiências de uma organização, contribuindo para uma gestão positiva. Conceitua-se os pontos fortes como

peculiaridades positivas, tangíveis e intangíveis, sob o controle da organização e os pontos fracos como fatores que não estão sob o controle da organização, porém atravessam sua capacidade de atingir metas, identificadas como as áreas que podem ser melhoradas (Hofrichter, 2021). Apresenta-se a seguir a análise SWOT do TRSL:

Tab. -2 – Análise SWOT do terminal rodoviário de São Luís

Forças	Fraquezas
<ul style="list-style-type: none"> ● Revitalização dos espaços e infraestrutura por meio da atual reforma do terminal; ● Integração com os hotéis do entorno, como nas localidades do São Cristóvão; ● Acessibilidade para as pessoas com mobilidade reduzida, devido não haver escadas, rampas íngremes e o espaço ser amplo e plano; ● Revitalização dos banheiros; ● Limpeza do local e muitas lixeiras; ● Boa localização comercial; ● Box de informações turísticas (CAT); ● Sinalização em português e inglês; ● Quantidade de guichês; ● Caixas eletrônicos; ● Preços acessíveis; ● Piso tátil; ● Sala vip; ● Sinalização geral. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Sem site (não tem presença na internet); ● Pouca quantidade de carregadores de celular; ● Lojas pouco atrativas; ● Local convidativo para pedintes e moradores de rua; ● Carrinhos de bagagem - insuficientes, velhos e danificados; ● Pouca iluminação durante à noite; ● Falta de acessibilidade e sinalização para pessoas com deficiências específicas como libras e informação em braile; ● Pessoal não capacitado para atendimento segundo as necessidades dos usuários; ● Falta de conforto; ● Wi-Fi não funciona; ● Não possui compra de passagem online; ● Posto policial não estava em funcionamento; ● Não está presente nas redes sociais.
Oportunidades	Ameaças
<ul style="list-style-type: none"> ● Possibilidade de expansão do TRSL; ● Melhorar a atratividade turística; ● Uso de tecnologias para limitar entrada de pedintes e moradores de rua e tornar a rodoviária mais moderna; ● Diversificar o uso das redes sociais e atualização constante com conteúdo. 	<ul style="list-style-type: none"> ● Vans clandestinas circulam no entorno TRSL; ● Longa duração da reforma; ● Sazonalidade, períodos de alta e baixa temporada; ● Aspecto de abandono; ● Área de matagal atrás do TRSL e acesso livre ao terminal; ● Gestão do TRSL.

As forças referentes ao terminal rodoviário são aquelas capazes de mostrar ao usuário seus benefícios visíveis de utilização. Dentre as observadas no TRSL, estão a sua reforma com melhorias no telhado, instalação de quatro novos guichês de bilheteria, pintura e colocação de barreira de proteção de vidro na área de embarque e desembarque do terminal.

A posição geográfica estratégica do terminal é caracterizada como uma força reconhecida pelos usuários, isso porque encontra-se em uma zona de ligação com outras áreas da cidade, como os bairros do São Cristóvão, Cohatrac e Cohab, áreas comerciais de grande

movimentação de cargas e pessoas. Ademais, a proximidade com a BR 135, única via rodoviária de ligação entre a Ilha de São Luís e o continente, permite a entrada e saída de passageiros e cargas pelo modal rodoviário. A proximidade com o Aeroporto Internacional Marechal Cunha Machado conecta os modais aéreo e rodoviário. O TRSL consegue atender, com isso, os princípios da intermodalidade e acessibilidade, importantes no planejamento do sistema de transportes turísticos, uma vez que é um ponto de conexão de relativo fácil acesso entre as diferentes regiões da cidade, facilitado pelo novo terminal de transporte alternativo.

A sinalização foi apontada como ponto forte, a partir da instalação de novas placas para entrada dos ônibus e embarque e desembarque de passageiros. Tem-se, ademais, placas de informação por todo terminal, em inglês, e sinalização do piso tátil que tem a função de direcionar as pessoas, formado por linhas e alto relevo (Bizello, 2016). Todavia, o piso tátil não está em todas as áreas do terminal. A quantidade de guichês, 26 no total, permite maior diversidade para comercialização de passagens com possibilidade de acesso a inúmeros destinos estaduais e interestaduais. Uma das usuárias corrobora, destacando sua visão no TRSL no período em que a rodoviária se encontrava em reforma “*Após a reforma melhorou muito, a nova gestão parece ser bastante eficiente*” (I. L., 2022).

Enquanto fraquezas, é observável a dificuldade de comunicação na busca por informações sobre os serviços prestados pelo TRSL. Ademais, apontam-se como elementos desfavoráveis pelos usuários a pouca quantidade de conectores para carregar o celular e a baixa qualidade dos equipamentos, que se concentram em um único ponto da rodoviária. Percebe-se, ainda, a falta de estética nos estabelecimentos que vendem produtos diversos, inclusive *souvenirs* para os turistas. Muitas lojas estão sem identificação e possuem pouca atratividade. Como pontua Gouvêa (1980), o terminal deve ofertar um projeto visual que oriente os passageiros. Outros pontos de destaque são o não funcionamento de *wi-fi* e a inexistência de uma plataforma online para venda de passagens.

No que diz respeito à análise externa, há uma relação entre a empresa e o seu ambiente ou o mercado, essa análise é identificada pelas oportunidades e ameaças. Conforme Hofrichter (2021), as ameaças são fatores fora do controle, que podem colocar em risco o funcionamento e organização da empresa, enquanto as oportunidades, são fatores externos não controláveis e a razão para que uma organização exista e se desenvolva, pois permitem impulsionar o funcionamento e as atividades da organização.

Considerando o TRSL, as observações feitas e os comentários, é possível reconhecer algumas oportunidades. Uma delas é a possibilidade de expansão do terminal rodoviário com novas linhas de ônibus e novos destinos para atender uma maior demanda de turistas e

visitantes. Estender os serviços como a implantação de lotéricas, bancos, farmácias, posto médico, sorveterias e outros que possam atrair a população local e turistas que circulam para uso desse espaço, contribuiria para a imagem do terminal e o seu uso além do deslocamento. O planejamento para instalação de postos de atendimento ao cidadão, como o Viva e o Procon, no TRSL, demonstra que os gestores estão identificando essas oportunidades (Camarão, 2024).

Destaca-se como oportunidade, o incremento da atratividade turística do TRSL, enaltecendo e enfatizando os pontos turísticos da cidade e a cultura local, por meio de apresentações culturais ao vivo, instalação de murais com imagens dos polos turísticos e outras ações que tornem o ambiente mais agradável e interessante para quem vem visitar a cidade ou está de passagem. Outra oportunidade, seria diversificar o posicionamento nas redes sociais, uma vez que as mídias sociais são, hoje, o maior canal de comunicação com os usuários que uma organização pode ter. Sendo fundamental atualizá-las constantemente com informações necessárias e relevantes para os usuários. Por fim, outro ponto seria possibilitar a compra de passagens online por meio dos aplicativos de ônibus e site do TRSL, facilitando o processo e permitindo maior flexibilidade e comodidade.

Surge, então, a oportunidade de desenvolver uma comunicação virtual eficiente e idealizada especificamente para o TRSL, com informações verídicas, atualizadas e de fácil acesso e compreensão, tornando o atendimento mais ativo com os usuários, além disso, explorar o uso da tecnologia na própria estrutura física do terminal é uma alternativa que levaria mais agilidade nos processos de compra, acesso e até segurança.

No que tange às ameaças, observa-se a existência de vans clandestinas do lado de fora da rodoviária que competem por passageiros com as transportadoras; e o longo tempo de duração da reforma do TRSL que ainda não foi finalizada completamente. Mesmo com a reforma em andamento, o TRSL apresenta um aspecto de desorganização, impactando na imagem do terminal junto aos usuários. Verificou-se que, apesar da rodoviária funcionar 24h, como descrito, no site, as lojas fecham cedo, ou seja, quem chega de uma viagem pela madrugada não encontra muitos estabelecimentos abertos.

A gestão do TRSL pode ser considerada uma ameaça, pois compreende-se que para uma melhoria contínua do TRSL, sua gestão deve estar baseada no usuário-cliente, ou seja, na identificação das necessidades dos consumidores do serviço regular de passageiros. Para tanto, a empresa gestora deve adotar medidas contínuas de qualidade, o que significa, investimentos permanentes e melhoria na estrutura do terminal, zelar pelo patrimônio público e, principalmente, focar na satisfação do usuário. Por outro lado, uma gestão que não preze pelo

bom funcionamento do terminal ou que não se preocupa em tomar ações corretivas pode ser uma ameaça ao funcionamento e a imagem do TRSL

Os usuários, ao longo das avaliações, na Plataforma Google, destacam diversos pontos de interesse próprio, sejam eles positivos ou negativos, desta maneira, permite que a gestão reconheça quais pontos são importantes priorizar ou manter destaque, pois será visto de forma positiva ao usuário. A acessibilidade, por exemplo, é destaca por um usuário *“Boa, atualmente os banheiros estão mais organizados e limpos. Locais com comida de qualidade, espaço com bem mais acessibilidade aos cadeirantes. Está ficando bom!”* (S. B. M., 2022).

Nota-se, por meio do comentário e da análise da ferramenta SWOT, que a acessibilidade é vista como força, principalmente pelo fato de não haver tantas barreiras e entraves que dificultem ou impeçam a utilização do serviço público. Cabe ressaltar que a acessibilidade engloba as pessoas com e sem deficiência, deste modo, para que em sua totalidade seja eficiente e possua um impacto efetivo, os usuários dos terminais rodoviários precisam identificar e reconhecer os objetivos das melhorias realizadas para a utilização dos serviços e infraestrutura oferecidos pelo terminal, como mencionado na avaliação.

A visão do gerente do terminal rodoviário de São Luís-MA

Inicialmente, o gestor, à época, informou que o terminal estava passando por reformas, desde o início da licitação, em 2019. No entanto, em 2021, a gestão passou a dar maior celeridade às obras que estavam previstas no contrato de concessão. Para o gestor, compreende-se que o TRSL tem a estrutura necessária e serviços essenciais que um terminal rodoviário precisa proporcionar aos usuários, como guichês de passagens, guarda -volume, sanitários e outros.

Em relato, o gerente afirmou que o objetivo da gestão é aprimorar os serviços que o TRSL já oferece, para que o usuário tenha o mínimo de conforto. O primeiro passo é fazer a manutenção e reforma dos equipamentos e infraestrutura, e mais adiante, novos projetos serão implementados como a concentração, alocação e modernidade da praça de alimentação.

O posto policial da polícia militar, que começaria a funcionar no período do carnaval de fevereiro de 2022 encontrava-se fechado, porém, o gestor afirmou que o posto foi reformado e faltava o aparelhamento humano, ou seja, realizar o destacamento dos policiais para atender dentro do terminal e ter uma frequência fixa de turno e não apenas rondas. Esses policiais fazem parte do efetivo da segurança pública, porém o gestor informou que foi contratada uma empresa privada de segurança pela SINART para atuar no TRSL, enquanto os policiais não atuam efetivamente no posto militar.

Quanto ao site da rodoviária e a presença nas redes sociais, o gestor relatou que é um projeto para o futuro. Será construída uma plataforma para maior acessibilidade dos usuários. Verificou-se que o número de contato gratuito do TRSL, conforme dito pelo gestor, entrou em funcionamento no dia 1º de novembro de 2022, com o objetivo de atendimento ao cliente, para reclamações, sugestões, dúvidas e contribuições sobre a rodoviária de São Luís. O telefone está disponível de segunda a sexta-feira, das 8:00 às 18:00h. Para ratificar o funcionamento, foi feito três ligações, com o seguinte procedimento: a pessoa é atendida por um *bot* de atendimento, que consiste em um robô, informando que não poderá atender no momento, mas solicita que o usuário grave uma mensagem com suas sugestões/reclamações e logo em seguida pode-se enviar a mensagem, alterar ou marcar como urgente, privada, rever ou enviar como está.

Observa-se que não há um atendimento para falar diretamente com um atendente ou supervisor, a quem se possa pedir informações de imediato. Além disso, não se sabe se as mensagens chegam até a administração da empresa para resoluções dos problemas ou fornecer resposta aos usuários. Esse fato, torna o atendimento pelo telefone gratuito precário, devido à incerteza do retorno, tornando o atendimento passivo, ou seja, a empresa apenas recebe as mensagens sem interação com o usuário, sem a oportunidade de vínculo durante e após uso dos serviços no TRSL

O balcão de atendimento e a sala *vip* foram novidades implementadas pela nova gestão para facilitar o atendimento. Para o futuro, a empresa deseja realizar novas ações, como a implementação do *wi-fi* que será realizado por meio de programas do poder público. Quanto as pessoas em situação de rua que transitam no local, o gestor afirmou que essa situação de insegurança e desconforto foi minimizada, não excluída definitivamente por questões sociais, até porque tem uma rua atrás do terminal rodoviário que dá acesso a um bairro popular. Existia uma guarita que foi retirada e os seguranças contratados fazem essa abordagem mais frequente em conjunto ao sistema de monitoramento, não permitindo a ocorrência de transtornos. O gerente da rodoviária destacou que 95% dessa situação foi controlada, *“hoje é a nova realidade do terminal, você não pode dizer que não viu nenhum pedinte, nunca, mas o excesso era demais”*.

Ainda, em sua fala, o gestor destaca que essas são as primeiras ações da empresa concessionária que ainda terá vinte anos de concessão do TRSL, devendo ampliar a prestação de novos serviços. Perguntou-se ao gestor, qual a sua visão diante dos comentários da Plataforma Google e se influenciavam na tomada de decisão ou serviam de *feedback* para correção de erros ou busca de soluções, tendo em vista que o compartilhamento de informações é uma forma de comunicação e interação com os usuários que podem gerar trocas mútuas.

Em sua fala, o gestor afirma “*As críticas são importantes que ocorram, elas sempre vão existir, hoje você não tem nenhuma empresa perfeita, que não cometa falhas, no entanto, existe o usuário que pra ele as coisas nunca vão estar boas.[...] tem os vandalismos que ocorrem, e a empresa vai consertar quantas vezes for possível, mas assim, a moeda tem dois lados, cara ou coroa, e desse jeito é o usuário, é preciso compreender que o terminal está em reforma e as melhorias estão acontecendo, mas [...] em todo lugar existe a oposição*”.

O gestor encerrou a entrevista acrescentando que o TRSL possui muitas vantagens, como a possibilidade de expansão de sua área e criação de novos ambientes, até mesmo de lazer, o que corrobora a análise SWOT realizada, sobre as oportunidades do TRSL. Além de enfatizar que é necessário um trabalho conjunto dos envolvidos na rodoviária, bem como dos próprios residentes em afirmar ao visitante a identidade local, os espaços turísticos, o bom atendimento, e não o contrário, fazendo com que o turista tenha uma boa impressão da cidade.

Como afirmam Fernandes et al. (2014), o primeiro contato que o turista assimila em um novo destino é a paisagem local que testemunha as interações sociais no espaço e no tempo, ou seja, reflete as realidades da cidade, sua história, seu modo de vida, tradições, sua cultura e, por meio deste contexto e imagens, o visitante irá conhecer, admirar ou repudiar o local visitado.

Vale apontar que a percepção do turista quanto a cidade não se dá de forma imediata, mas por meio de um conjunto de experiências vivenciadas na cidade destino. Essas percepções formam a construção das experiências e interação com o ambiente visitado.

Considerações finais

Com base no objetivo traçado e que foi alcançado, neste estudo, compreende-se que as percepções dos usuários, apresentadas nos seus comentários, trazem avaliações satisfatórias e insatisfatórias. As avaliações positivas dizem respeito ao atendimento e as necessidades essenciais, como banheiros, limpeza e organização da estrutura, guarda-volumes e outros, o que está relacionado aos serviços básicos oferecidos aos usuários. A localização também é um aspecto de destaque.

Em relação as avaliações negativas, correspondem às mudanças ocorridas nas reformas, além dos serviços prestados, como o valor dos lanches, o valor da taxa para uso do banheiro e outros, conforme a experiência particular de cada usuário. Uma das questões cruciais, trata-se da comunicação com o usuário que necessita buscar em outras plataformas informações ou ainda se deslocar até a rodoviária para realizar este processo. A ausência do atendimento virtual e presença digital, também, reduz o desejo de compra, pois as redes sociais são potentes canais

de propagação de produtos e serviços, alcançando um número maior de pessoas quando utilizadas de forma estratégica.

A análise identificou problemas antigos, que datam da gestão anterior a 2019, e que permanecem até os dias atuais. Todavia, percebe-se que a gestão vem buscando sanar as principais falhas encontradas nos serviços e na infraestrutura por meio de reformas e implementação de novos serviços. Os dados da plataforma indicam que, nos meses de setembro e outubro de 2022, após algumas reformas realizadas, dentre as 331 OTRs, o TRSL recebeu um total de 128 avaliações com nota 5, reforçando que as melhorias implantadas estão cativando os usuários.

Os comentários analisados para compreensão dos dados pela ferramenta análise SWOT e os pontos positivos e negativos servem de elo entre a gestão do terminal com os seus usuários, afinal, as páginas de compartilhamento permitem interação e os comentários possuem a função de entregar *feedbacks* e correção sobre a própria gestão, funcionamento e o planejamento estratégico do terminal rodoviário.

Como elencado, o modal rodoviário é um dos mais utilizados pela grande maioria da população, incluindo residentes e turistas, por isso, faz-se necessário melhores condições para quem o utiliza, pois contribui para o próprio turismo doméstico da cidade. Assim, a partir da análise realizada, por meio da netnografia, que envolve um estudo por meios digitais, em que há a “possibilidade de encurtar a distância entre tempo e espaço, devido à própria dinâmica da internet” (Silva, 2015) este trabalho ressalta a importância de sanar aspectos negativos existentes no TRSL.

Desta maneira, compreender as necessidades dos visitantes, cada vez mais criteriosos em suas avaliações, permite ao TRSL comunicar uma mensagem correta sobre a cidade e potencializar a promoção e experiência do visitante.

Enquanto limitações do estudo, encontra-se a dificuldade de uma medição em parâmetros mais específicos, pois muitas avaliações contêm apenas a nota por estrelas, sem informações adicionais. Ademais existe uma grande variação diária de comentários, além do quantitativo total e a escassez de filtros que permitam a fácil identificação dos comentários e seu detalhamento. Outras limitações envolveram os dados escassos sobre o TRSL e o período pandêmico, quando se iniciou o estudo. Como agenda para pesquisas futuras, sugere-se avançar quanto aos investigados, incluindo a visão do poder público e aplicação de pesquisas estatísticas específicas sobre os usuários deste modal de transporte em São Luís. Indica-se, ainda, o uso de ferramentas de Big Data junto às plataformas que compartilham OTRs que permitam uma melhor extração de dados para realização de análises quantitativas.

Referências

- ANTT (2024). *Empresas do setor de transportes de passageiros anunciam investimentos de R\$ 2,5 bilhões*. Gov.br. 6 de fevereiro. Recuperado de <https://www.gov.br/antt/pt-br/assuntos/ultimas-noticias/empresas-do-setor-de-transportes-de-passageiros-anunciam-investimentos-de-r-2-5-bilhoes>
- Beni, C. M. (1998). *Análise estrutural do turismo*. São Paulo: Senac.
- Bizello, J. (2016). *Piso tátil com tecnologia NFC para acessibilidade de deficientes visuais em ambientes públicos* (Trabalho de conclusão de Curso Superior em Tecnologia em Redes de Computadores, Universidade Federal de Santa Maria). Recuperado de <https://www.ufsm.br/app/uploads/sites/495/2019/05/2016-Juliano-Stefanello.pdf>
- Calixto, F. (2022). *10 tendências para o Turismo rodoviário no Brasil: O CEO do ClickBus aponta 10 tendências para o futuro do Turismo rodoviário*. 27 de Setembro [Blog]Panrotas. Recuperado de https://www.panrotas.com.br/mercado/transporte/2022/09/10-tendencias-para-o-turismo-rodoviario-no-brasil_192124.html#:~:text=O%20turismo%20rodovi%C3%A1rio%20vai%20crescer,ser%20facilmente%20acessados%20de%20C3%B4nibus
- Camarão, F. (2024). Governo do MA discute implantação de unidade do Viva/Procon no Terminal Rodoviário de São Luís. Políticas Públicas. *O imparcial*. Recuperado de <https://oimparcial.com.br/noticias/2024/01/governo-do-ma-discute-implantacao-de-unidade-do-viva-procon-no-terminal-rodoviario-de-sao-luis/>
- CNT (2022). O transporte move o Brasil: Propostas da CNT ao país. Brasília: CNT. Recuperado de <https://cdn.cnt.org.br/diretorioVirtualPrd/907973a7-6dc6-4006-b683-9e6ef6bc1505.pdf>
- Corrêa, A. (2019). *Eurodicas Turismo. King's Cross Station: como visitar a Plataforma 9¾ de Harry Potter*. 17 de Dezembro [Blog]. Recuperado de <https://turismo.eurodicas.com.br/kings-cross-station/>
- Cooper, C. et al. (2001). *Turismo: Princípios e práticas*. 2. ed. Porto Alegre: Bookman.
- DNER (1986). *Manual de Implantação de Terminais Rodoviários de Passageiros - MITERP*. Rio de Janeiro.
- Dornelas, J. (2016). *Empreendedorismo: Transformando ideias em negócios*. 6 ed. São Paulo: Empreende/Atlas.
- Dunham, J. A. (2008). Simulador de terminais rodoviários intermunicipais de passageiros: uma ferramenta para a gestão operacional. *Researchgate*. Recuperado de https://www.researchgate.net/publication/235436799_SIMULADOR_DE_TERMINAIS_RODOVIARIOS_S_INTERMUNICIPAIS_DE_PASSAGEIROS_UMA_FERRAMENTA_PARA_A_GESTAO_OPERACIONAL
- Ferreira, A. J. A. (2009). *A evolução da geografia dos transportes no estado do Maranhão, Brasil: de ancoradouro a sistema multimodal*. Recuperado de <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egall12/Geografiasocioeconomica/Geografiadeltransporte/35.pdf>
- Fernandes, D. L., Souza, T. A., Tonon, L. M. P., & Gândara, J. M. G. (2014). A paisagem urbana e a formação da imagem turística da cidade de Curitiba/PR: A percepção de visitantes e visitados. *Revista Hospitalidade*, XI(1), 45-63. Recuperado de <https://revhosp.org/hospitalidade/article/view/511>
- Ghalekhondabi, I., Ardjmand, E., Young, W. A., & Weckman, G. R. (2019). A review of demand forecasting models and methodological developments within tourism and passenger transportation industry. *Journal of Tourism Futures*, 5(1), 75-93. <https://doi.org/10.1108/JTF-10-2018-0061>.
- Gouvêa, V. B. (1980). *Contribuição ao estudo de implantação de terminais urbanos de passageiros*. (Tese de Doutorado, Instituto Militar de Engenharia, Rio de Janeiro). Recuperado de <http://transportes.ime.br/DISSERTA%C3%87%C3%95ES/DIS028.zip>
- Hofrichter, M. (2021). *Análise SWOT: Quando usar e como fazer*. Simplíssimo Livros Ltda.
- Khadarooa, J. & Seetanahb, B. (2007). The role of transport infrastructure in international tourism development: A gravity model approach. *Tourism Management*, 29(5), 831-840. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2007.09.005>
- Kozinets, R. (2014). *Netnografia: Realizando pesquisa etnográfica online*. São Paulo: Penso.
- La Torre, F. (2002). *Sistemas de transporte turístico*. São Paulo: Roca.
- Lei n. 13.146. (2015). Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). *Diário Oficial da União*, Brasília-DF. Recuperado de https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/113146.htm
- Lickorish, L. J. & Jenkins, C. L. (2000). *Introdução ao Turismo*. Rio de Janeiro: Campus.
- Lohmann, G., & Castro, R. (2013). Transporte e desenvolvimento de destinos turístico. In G. Lohmann, C. Fraga, & R. Castro. *Transportes e destinos turísticos: Planejamento e gestão*. Rio de Janeiro: Elsevier.
- Lopes Júnior, W. M. (2012). Turismo, transportes e regionalização: Considerações geográficas. *Anais eletrônicos [...]* Curitiba: RAEGA- O espaço geográfico em Análise, p. 170-193.

- Maranhão (2023). Governo do Maranhão inaugura novo Terminal de Transporte Alternativo, em São Luís. *Agência de Notícias*. Recuperado de <https://www.ma.gov.br/noticias/governo-do-maranhao-inaugura-novo-terminal-de-transporte-alternativo-em-sao-luis>
- Maratur. Empresa Maranhense de Turismo S.A. (1982). *Subsídios para a história do turismo no Maranhão*. (Coord). São Luís: SIOGE.
- Miranda, M. (2022). O que esperar do mercado de transporte rodoviário de passageiros em 2022. *Diário do Transporte*. 02 de fevereiro. Recuperado de <https://diariodotransporte.com.br/2022/02/02/o-que-esperar-do-mercado-de-transporte-rodoviario-de-passageiros-em-2022/>
- Padillo, A. R., Silveira, C. A., & Torres, T. B.(2022). *Sistemas de Transporte. Introdução, conceitos e panorama: Rio Grande do Sul cachoeira do sul*. UFSM-CS, 160 p. Recuperado de <https://www.ufsm.br/app/uploads/sites/266/2020/09/Sistemas-de-Transporte.-Introducao-conceitos-e-panorama.pdf>
- Page, S. (2001). *Transporte e turismo*. Porto Alegre: Bookman.
- Palhares, G. L. (2005). Transporte para turistas: Conceitos, estado da arte e tópicos atuais. In Trigo (org.). *Análises globais e regionais do turismo brasileiro*. (Cap. 5, p. 641-669). São Paulo: Roca. Recuperado de https://www.researchgate.net/profile/Gui_Lohmann/publication/235969319_Transporte_para_Turistas_Conceitos_Estado_da_Arte_e_Topicos_Atuais/links/02e7e515b58f077710000000.pdf
- Queiroz, F. L. O., & Magalhães, S. L. M. (2016). Avaliação física e operacional dos terminais rodoviários de passageiros com base no MITERP e NBR 9050 – Estudo de Caso Troncal Sul de Mato Grosso. *Engineering and Science*, 5(1), 49-57. Recuperado de <https://periodicoscientificos.ufmt.br/ojs/index.php/eng/article/view/3375/4737>
- Summit Mobilidade. (2021). A dependência do transporte rodoviário no Brasil. *Estadão - Summit Mobilidade Urbana*. 04 de fevereiro. Recuperado de <https://summitmobilidade.estadao.com.br/guia-do-transporte-urbano/a-dependencia-do-transporte-rodoviario-no-brasil/>
- Ribeiro, P. C. C. & Ferreira, K. A. (2002). *Logística e transportes: Uma discussão sobre os modais de transporte e o panorama brasileiro*. (Trabalho apresentado ao 22º Encontro Nacional de Engenharia de Produção, Curitiba).
- Rodrigues, P. R. A. (2011). *Introdução aos sistemas de transportes no Brasil e a logística internacional*. 4 ed. São Paulo: Aduaneiras.
- Rosalino, J. (2012). Ônibus versus avião: determinantes da escolha entre modo de transporte. *Journal of Transport Literature*, 6(2), 87–104. Recuperado de <https://www.scielo.br/j/jtl/a/SNZM9w5kQnrwWvRgxFJTFSp/?format=pdf&lang=pt>
- Santos, P. P., Paula, A. A., Marques, A. S., & Zardo, D. M. (2010). A história e a importância do transporte para o turismo. In: Congresso Brasileiro de Sistemas, 6 ed., 2010, Foz do Iguaçu, *Anais [...]* Foz do Iguaçu: Unioeste.
- Silva, S. A. (2015). *Desvelando a Netnografia: Um guia teórico e prático*. São Paulo.
- Tadini, R. F. (2010). Fundamentos do Turismo. In R. F. Tadini & T. Melquiades. *Fundamentos do Turismo* (pp. 105-119). Rio de Janeiro: Fundação CECIERJ.
- Vasconcellos, E. A. (2006). *Transporte e meio ambiente: Conceitos e informações para análise de impactos*. São Paulo: Annablume.
- Verdum, R. (2012). *As obras de infraestrutura do PAC e os povos indígenas na Amazônia Brasileira*, 2-27. Recuperado de <https://amazonia.org.br/wp-content/uploads/2012/10/Obras-de-Infraestrutura-do-PAC-e-Povos-Indigenas.pdf>

Esse artigo apresenta resultados de monografia finalizada em 2022.



Estudo comparativo sobre a prática Ecoturística em parques na região da Serra do Cipó

Isla de Oliveira Bráulio¹
Bernardo Machado Gontijo²

Submissão em: 13 mar. 2024

Aceite em: 07 jun. 2024

Resumo: Esta pesquisa visa analisar o impacto do ecoturismo em três Unidades de Conservação (UCs) na região da Serra do Cipó. Neste contexto, tais UCs apresentam notável crescimento impulsionado pelo ecoturismo. Contudo, surge uma inquietação quanto a prática sustentável da atividade turística, principalmente após a pandemia de COVID-19. O propósito desta pesquisa é avaliar a prática do ecoturismo e compreender suas repercussões em três parques que compõem o novo mosaico da Serra do Cipó, com enfoque na travessia Alto Palácio - Serra dos Alves do Parna Serra do Cipó e na Travessia Lapinha-Tabuleiro, que envolve os parques Serra do Intendente (Estadual) e Tabuleiro (Municipal). Para tanto, analisou-se os usos públicos estabelecidos nos planos de manejo destas UCs e bibliografias complementares. Além disso, para compreender o efeito da pandemia na busca por esses espaços, foram analisados os dados de visitação de 2019 a 2022, explorando os números que revelam o fluxo turístico nos parques, considerando os períodos pré-pandêmico, pandêmico e pós-pandêmico. Diante do atual panorama e das tendências turísticas, surge uma incerteza sobre a sustentabilidade do turismo na área em estudo.

Palavras-chave: trilhas em unidades de conservação; uso público; ecoturismo; efeitos da pandemia.

Comparative study on the practice of ecotourism in parks in the Serra do Cipó region

Abstract: This research aims to analyze the impact of ecotourism in three Protected Areas (PA's) in the Serra do Cipó region. In this context, the region's PA's show notable growth driven by ecotourism. However, there is concern regarding the sustainable practice of tourism, especially after the COVID-19 pandemic. The purpose of this research is to evaluate the practice of ecotourism and understand its repercussions in three parks that make up the new Serra do Cipó mosaic, focusing on the Alto Palácio - Serra dos Alves do Parna Serra do Cipó crossing and the Lapinha-Tabuleiro crossing, which involves the Serra do Intendente (State) and Tabuleiro (Municipal) parks. To this end, the public uses established in the management plans of these PA's and complementary bibliographies were analyzed. Furthermore, to understand the effect of the pandemic on the search for these spaces, visitation data from 2019 to 2022 was analyzed, exploring the numbers that reveal the tourist flow in the parks, considering the pre-pandemic, pandemic and post-pandemic periods. Given the current panorama and tourism trends, uncertainty arises about the sustainability of tourism in the area under study.

Key words: trails in protected areas; public use; ecotourism; effects of the pandemic.

¹ Turismóloga, graduanda em Geografia pela Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG). Endereço eletrônico: x.isla16@gmail.com Orcid: <https://orcid.org/0009-0006-6927-6699> Lattes: <http://lattes.cnpq.br/7659609831247333>

² Professor Associado ao Instituto de Geociências da Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG). Endereço eletrônico: gontijob9@gmail.com Orcid: <https://orcid.org/0000-0001-5012-9652> Lattes: <http://lattes.cnpq.br/0882015654292509>

Introdução

Desde a década de 90, a prática do turismo nas Unidades de Conservação (UCs) na região da Serra do Cipó, em Minas Gerais, vem apresentando grande crescimento, e é possível perceber a influência que a prática traz para o dinamismo da região (Chaves, 2017; Braga, 2011; Ferreira, 2010; Gontijo, 2003). Há uma preocupação com o desenvolvimento harmônico e integrado com relação às atividades turísticas ali existentes, para que as mesmas não prejudiquem a manutenção dos processos ecológicos, à conservação da biodiversidade, à diversidade sociocultural e aos conhecimentos tradicionais existentes, que podem ser afetados com um eventual crescimento desordenado do fluxo turístico na região.

Essa situação se torna mais recorrente e preocupante quando se trata de UCs de proteção integral, como é o caso dos parques, que além da complexidade da extensão e infraestrutura, possuem uma gama de atividades de uso público que são detalhadas nos Planos de Manejo (PM) das mesmas. Este instrumento de gestão contém a caracterização da área como um todo, tendo como base estabelecer o zoneamento e as normas que devem presidir o uso da área e o manejo dos recursos naturais, auxiliando diretamente na gestão das UCs, além de conter as possibilidades de atividades que eventualmente possam vir a ocorrer no local, como aquelas elencadas enquanto "uso público".

O ICMBio define uso público como sendo uma ferramenta de gestão da visitação em UCs, desde o planejamento, implementação de diferentes oportunidades de visitação e seu monitoramento e diferentes aspectos, seguindo as especificidades detalhadas em cada Plano de Manejo (ICMBio, 2016). Procura-se contemplar, assim, as estratégias, diretrizes e prioridades de gestão, com o objetivo de estimular o uso público, orientar o manejo, aprimorar as experiências e diversificar as oportunidades de visitação na unidade de conservação (ICMBio, 2016, op.cit.).

Sendo assim, o uso público, enquanto questão central para os gestores, implica em descrever as características permitidas de visitação, dos atrativos, da infraestrutura utilizada, dos equipamentos e serviços turísticos existentes, entendendo que tal uso deverá ser orientado pelos princípios da sustentabilidade e da mitigação dos impactos negativos. Visto isto, entender mais sobre o uso público e suas permissões torna-se bastante importante para a realização de qualquer estudo ou planejamento de atividades nesses ambientes.

Buscando compreender mais de perto a gestão e o uso das UCs, e tendo em vista a crescente visitação aos parques, o presente trabalho tem como objetivo qualificar como as ações

do ecoturismo afetam as UCs que compõem o novo mosaico de UCs da Serra do Cipó³, avaliando principalmente as tendências pós-pandemia de COVID-19, quando a interação entre o homem e o meio se tornou mais significativa devido ao isolamento social. Para isso, o estudo se concentrou no uso das trilhas existentes utilizadas para a prática do ecoturismo.

Para que se tenha um olhar mais orientado, será comparado a gestão e uso público com foco nas trilhas de três parques que compõem o mosaico, sendo eles: Parque Nacional da Serra do Cipó (Parna Cipó tendo como foco a Travessia Alto Palácio-Serra dos Alves); Parque Estadual da Serra do Intendente (PESI) e o Parque Natural Municipal do Tabuleiro (PNMT) sendo observado a Travessia Lapinha-Tabuleiro. Embora as três UCs apresentem-se consolidadas, elas enfrentam desafios distintos no que diz respeito ao controle do fluxo turístico, principalmente devido às suas diferentes gestões e estruturas de organização.

Ademais, será analisada a forma como cada UC descreve, em seu PM, as permissões relacionadas ao uso público das áreas, especificamente no contexto do ecoturismo, possibilitando que esta pesquisa sirva como base para um instrumento de gestão da atividade turística na região da Serra do Cipó. Busca-se compreender, também, como essa prática afeta tanto as UCs quanto as pessoas envolvidas, com o intuito de responder à pergunta central deste trabalho: “Considerando especialmente a tendência no cenário pós - pandêmico, a prática ecoturística nessa região ocorre de maneira sustentável?”, com base na epistemologia e nas diretrizes do segmento do ecoturismo.

Metodologia

O presente trabalho tem como área de estudos três Parques⁴ de diferentes esferas de gestão (Nacional, Estadual e Municipal) (Fig.1).

Os parques trabalhados nesta pesquisa fazem parte do novo mosaico de UCs da Serra do Cipó, localizado na porção Meridional da Serra do Espinhaço, situada na região central do estado de Minas Gerais. De acordo com Gontijo e Ferreira (2008), o Espinhaço Meridional surge como um grande divisor de biomas, comportando um mosaico fitofisionômico e

³ O Novo Mosaico é composto por 18 UCs, sendo elas: Parna Serra do Cipó, APA Morro da Pedreira, RPPN Aves Gerais, PE Serra do Intendente, PE Mata do Limoeiro, RPPN Alto do Palácio, RPPN Borges, RPPN Vale do Parauninha, MoNa Municipal da Serra da Ferrugem, PNM do Tabuleiro, PNM Salão de Pedras, APA Serra Talhada, APA do Rio Picão, APA Santo Antônio, PNM Alto Rio Tanque, APA do Itacuru, APA Córrego da Mata, PNM Mata da Tapera.

⁴ Segundo o Sistema Nacional de Unidade de Conservação (SNUC) a categoria parque é uma Unidade de Proteção Integral, a qual tem como objetivo preservar a natureza, sendo admitido apenas o uso indireto dos seus recursos naturais.

florístico. A encosta oriental abriga a floresta estacional semidecidual, pertencente ao bioma da Mata Atlântica, já a borda ocidental é marcada pelo bioma do Cerrado.

Os parques trabalhados são:

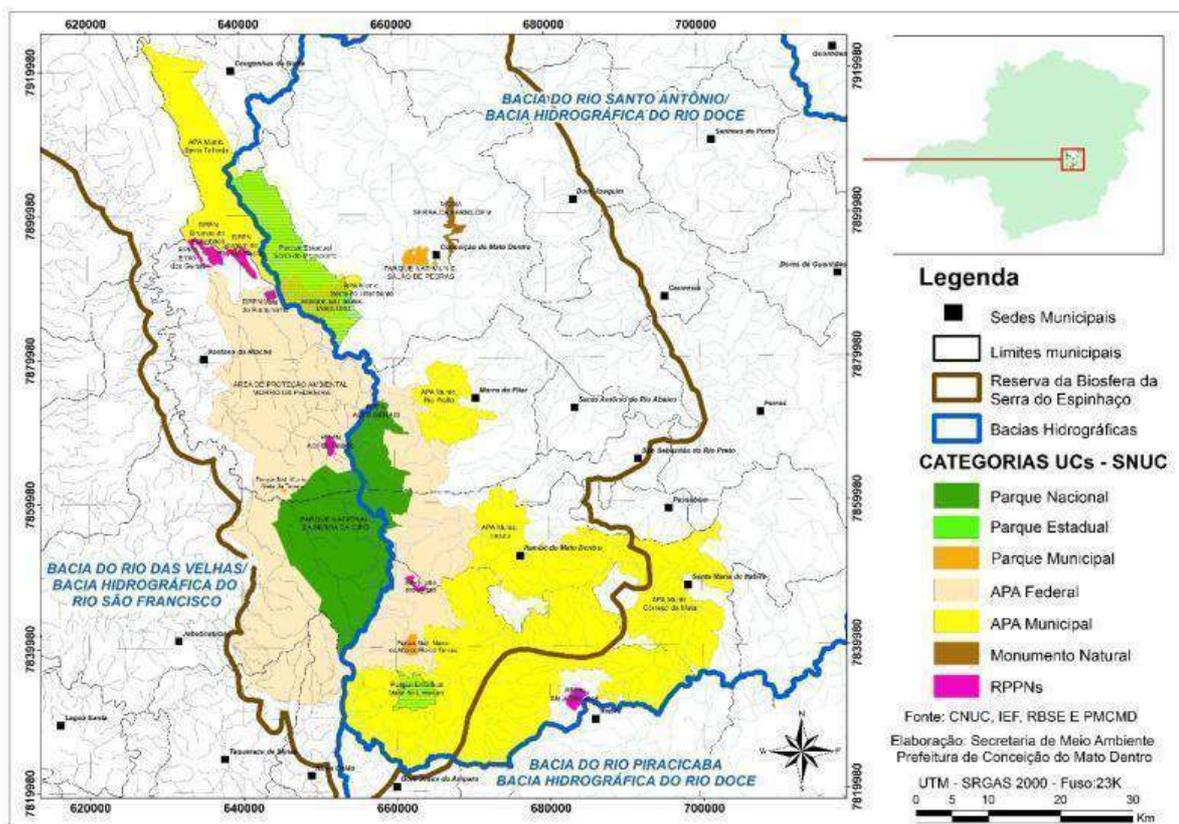
1. Parque Nacional da Serra do Cipó (PARNA Cipó) - ocupando uma área de 33.800 hectares, o território do Parque Nacional inclui áreas de quatro municípios - Jaboticatubas, Santana do Riacho, Morro do Pilar e Itambé do Mato Dentro. O parque é inteiramente circundado pela Área de Proteção Ambiental Morro da Pedreira (fig.1). As justificativas apresentadas para criação do parque foram: 1. proteção da fauna e da flora; 2. proteção da bacia do rio Cipó; 3. preservação da beleza cênica (ICMBio, 2009, p.161).
2. Parque Estadual da Serra do Intendente (PESI) - o parque ocupa área de 13.508,83 hectares, inserido nos distritos de Tabuleiro e Itacolomi, no município de Conceição do Mato Dentro. Tendo como principal objetivo de criação a proteção da fauna e a flora regionais, as nascentes dos rios e córregos da região; e criar condições para o desenvolvimento de pesquisas e estudos de modo a conciliar, harmoniosamente, o uso científico, educativo e recreativo com a preservação integral e perene do patrimônio natural (IEF, 2016, p.617).
3. Parque Natural Municipal do Tabuleiro (PNMT) - possui área de 3.150 hectares e abriga a cachoeira do Tabuleiro, a maior de Minas Gerais, com 273 metros de altura, símbolo do Ecoturismo em Minas Gerais, além das nascentes do Ribeirão do Campo. A área do PNMT é administrada pela prefeitura de Conceição do Mato Dentro, em esforço de cogestão com a gerência do PESI. Seu principal objetivo é a preservação de ecossistema natural, símbolo do Ecoturismo em Minas Gerais, possibilitando a realização de pesquisas científicas e o desenvolvimento de atividades de educação e interpretação ambiental, de recreação em contato com a natureza e de turismo ecológico (IEF, 2016, p.44).

A escolha das unidades se deu pela proximidade com a capital mineira, e por serem unidades que possuem redes de trilhas bastante diversas, que podem ou não se conectar entre si, possuindo assim, diferentes percursos. Acrescente-se a isto o fato de apresentarem diferentes desafios de ordenamento devido aos diferentes fluxos turísticos que recebem.

A metodologia adotada neste estudo é de cunho descritivo e qualitativo, caracterizada por uma abordagem exploratória. A pesquisa envolveu análise dos planos de manejo dos parques, revisão de bibliografias complementares, além da análise do fluxo turístico nos

parques, através da coleta de dados quantitativos sobre a visitação, no período de 2019 a 2022, fornecida pelas UCs envolvidas (Parna Cipó e PNMT, que possuem pontos de controle de início e/ou de final do uso das trilhas utilizadas).

Fig. 1 - Mapa do Mosaico da Serra do Cipó



Fonte: CNUC, IEF, RBSE E PMCMD

Os métodos selecionados para esta pesquisa visaram compreender os desafios relacionados à gestão e ordenamento do fluxo de turistas nas trilhas presentes nas unidades, além de terem analisado como essas dificuldades afetam as áreas naturais.

Para fins desta pesquisa, foram coletados dados de visitação referentes a quatro anos, sendo eles: 2019, 2020, 2021 e 2022. O objetivo da escolha foi apresentar os dados mais recentes, os quais coincidem com os períodos imediatamente anterior e posterior à pandemia de COVID-19.

Com isso, foi definido que teríamos três períodos de observação do fluxo ecoturístico, sendo eles:

- Período Pré-Pandêmico, que abrange os dados de 2019;
- Período Pandêmico 2020;

- Período Pós-Pandêmico, que abrange o ano de 2022.

O ano de 2021 teve uma atenção especial, pois ele corresponde a um período considerado de transição, pois foi quando algumas atividades do setor turístico começaram a apresentar retomada, evidenciando um efeito transitório.

Os dados relativos ao PNMT foram elaborados e emitidos pelo Observatório de Turismo de Conceição do Mato Dentro (OTUR-CMD), e a tabela de dados específica do Parna Cipó foi enviada pela administração do mesmo (gestão do uso público).

Os comparativos de visitação contaram com a relação de visitação do Parna Cipó e do PNMT, sendo que, com relação ao PESI, embora integre o mosaico de UCs da Serra do Cipó e esteja incluído nesta pesquisa como parte do percurso de travessia Lapinha-Tabuleiro, não terá sua relação de visitação explorada. Esta decisão deve-se ao fato de que os dados de controle de visitação do PESI se entrelaçam com os do PNMT, uma vez que ambos reúnem a mesma sede administrativa, e respectivamente mesmos pontos de controle de visitantes.

Neste cenário foi possível verificar o fluxo turístico nestes períodos, proporcionando *insights* sobre os impactos da pandemia na visitação aos parques. A análise desses dados possibilitou avaliar se houve aumento ou redução na procura por essas áreas naturais após o período de isolamento social, fornecendo uma compreensão mais clara dos efeitos da pandemia no ecoturismo nestas UCs.

Revisão da Literatura

Diretrizes de visitação e uso público

O turismo em áreas protegidas tem características únicas que o tornam uma força potencialmente positiva para a conservação. O turismo, a recreação e o uso público estão intrinsecamente ligados a muitas áreas protegidas desde a sua concepção. Os visitantes se conectam, experimentam e aprendem sobre o patrimônio natural e cultural - tais experiências podem ser transformadoras para o crescimento e o bem-estar pessoal de um indivíduo, enquanto incutem um crescente senso de cuidado e propriedade no nível local (Walker & Chapman, 2003, p.71-86).

No entanto, a prática turística em áreas protegidas também pode ter uma variedade de impactos positivos e negativos. Os tipos de impactos são amplos e afetam os recursos da área protegida, as economias locais, as comunidades locais e os próprios turistas. Na tentativa de maximizar os impactos positivos do turismo, minimizando seus impactos negativos, a União Internacional para a Conservação da Natureza (UICN) criou as Diretrizes para Sustentabilidade,

que auxiliam no turismo e na gestão da visitação em áreas protegidas (Leung et al., 2019, p. 28).

O turismo, ao mesmo tempo em que fortalece a apropriação das UCs pela sociedade, incrementa a economia e promove a geração de emprego e renda para as populações locais. Por outro lado, traz o desafio de ser realizado de maneira harmônica e integrada para que a atividade não prejudique a manutenção dos processos ecológicos, a diversidade sociocultural e conhecimentos tradicionais e a conservação da biodiversidade. A visitação em UCs também funciona como uma forma de incrementar o apoio econômico para a conservação da natureza nestas áreas e potencializar a utilização sustentável dos serviços vinculados aos ecossistemas.

As Diretrizes para Visitação em UC tem o objetivo de apresentar um conjunto de princípios, recomendações e práticas que visam ordenar a visitação nas unidades, desenvolvendo e adotando regras e medidas que assegurem a sustentabilidade do turismo. (MMA, 2006, p.7).

A preparação dos parques para a visitação dos turistas é crucial e deve ser feita de forma adequada, com a oferta de uma infraestrutura de apoio e informações necessárias para garantir a segurança e a responsabilidade durante a visita turística, minimizando os impactos causados pela prática nestes ambientes. Por isso, é importante planejar atividades turísticas que estejam de acordo com as características únicas dos ambientes, e que estejam em conformidade com as regras de uso público permitidas pela unidade. Isso garantirá a preservação e a prática sustentável do turismo em áreas naturais protegidas.

Considerando o exposto anteriormente, as UCs envolvidas nesta pesquisa implementaram uma variedade de permissões para atividades, considerando os zoneamentos e a capacidade de suporte de cada área e atrativos, conforme demonstrado na tabela a seguir, a partir de dados obtidos junto ao IEF e ao ICMBio.

As diretrizes para visitação em UCs tem o objetivo de apresentar um conjunto de princípios, recomendações e diretrizes práticas com vistas a ordenar a visitação em UCs, desenvolvendo e adotando regras e medidas que assegurem a sustentabilidade do turismo. Promover o turismo sustentável é gerenciar todos os recursos implicados na atividade turística, de tal forma que as necessidades econômicas, sociais e ambientais possam ser satisfeitas sem desprezar a manutenção da integridade cultural, dos processos ecológicos essenciais, da diversidade biológica e dos sistemas que garantem a vida.

Tab. 1 - O que dizem os planos de manejo

UCs de Proteção Integral - parques	Uso público de acordo com os PMs - visitas turísticas
Parque Nacional da Serra do Cipó - PARNA Cipó	Caminhadas, com roteiros curtos já estabelecidos, tendo acesso a diferentes atrativos: Circuito das Lagoas, Mirante do André Jack, Poço Azul, Roteiro Macaúbas, Trilha da Bocaina, Trilha Areias-Retiro, Córrego das Pedras, Circuito Canelas-de-ema-gigantes; Banho de cachoeira; Travessias (caminhadas longas); Escalada; Canoagem e Rafting; Deslocamento motorizado; Trilha de bicicleta.
Parque Estadual Serra do Intendente - PESI e Parque Natural Municipal do Tabuleiro - PNMT	Atividades com pouca ou nenhuma restrição de acessibilidade e atividades de interesse específico, como práticas esportivas que utilizam equipamentos apropriados e que demandam técnica e conhecimento, como: caminhada; caminho de longo curso (travessia); rapel; canionismo; escalada; slackline; base jump; mountain bike; cavalgada; trilhas de moto e veículos 4x4.

Fonte: Planos de Manejo - Parna do Cipó e do PESI e PNMT.

Na tentativa de entender um pouco mais o que seria o “turismo sustentável”, é pertinente primeiramente compreender o que seria ser sustentável, ou melhor, como é compreendido o termo sustentabilidade, que é *sine qua non* para que se alcance o Desenvolvimento Sustentável, que é base para o dito turismo sustentável. Para Spangenberg e Bonniot (1998, p.34), “a sustentabilidade por definição é uma complexa e ambiciosa meta motivadora de definição de políticas, compreendendo critérios ambientais, econômicos e sociais, equitativamente importantes para uma sociedade sustentável”. Nesse sentido, a sustentabilidade é entendida como um conjunto de princípios funcionais dos sistemas, permitindo definir o desenvolvimento sustentável como uma opção social que inclui objetivos múltiplos, segundo determinadas escalas de valores e contextos variáveis que vão transformando o tempo e se retroalimentam permanentemente (Spangenberg & Bonniot, 1998).

Mas trazendo a temática para o turismo em si, o que significa um Turismo ser Sustentável? Turismo Sustentável e Ecoturismo são sinônimos? Quais as causas que fizeram com que o paradigma da sustentabilidade alcançasse o setor do turismo? Quais foram suas influências e consequências? Essas foram algumas das perguntas feitas por Körössy (2008) ao tentar compreender um pouco mais sobre a temática, e são as mesmas perguntas que tendem a levar este trabalho em direção à pergunta norteadora da pesquisa.

Aproximando ao conceito de turismo sustentável, percebe-se que o mesmo é derivado de Desenvolvimento Sustentável popularizado pelo Relatório Brundtland em 1987 (Saarinen, 2006; UNWTO, 2005; Hardy & Beeton, 2001; Tosun, 1998). De acordo com Bell e Morse

(2000), nem mesmo a ampla gama de definições acerca do que é desenvolvimento sustentável foi capaz de reduzir a popularidade do conceito, de modo que, segundo Sadler (1999), o paradigma transformou-se no grande tema, e tem sido aplicado em todos os campos da atividade econômica (Farsari & Prastacos, 2000). Contudo, o entendimento do que vem a ser turismo sustentável passa necessariamente pelo entendimento do que é o desenvolvimento sustentável que, por sua vez, está em estreita associação com a emergência das preocupações relativas ao meio ambiente (Guattari, 1990).

Assim, tal como Swarbrooke (2000), pode-se dizer que o conceito de turismo sustentável é o ápice de um amadurecimento teórico que tem início na década de 1960, com o reconhecimento dos impactos potenciais do turismo de massa, com as primeiras preocupações com a gestão de visitantes, podendo aí ser incluídos os visitantes de áreas protegidas.

Percebe-se que tudo que é recomendado enquadra-se muito mais com o turismo sustentável do que o dito ecoturismo. Mas o que seria de fato o ecoturismo? Seria o sinônimo do turismo sustentável? O termo ecoturismo é utilizado como uma forma de chamar atenção para o destino. Nesse sentido, o ecoturismo significa o turismo em contato com a natureza (Swarbrooke, 2000, p.78) não necessariamente tem a ver com a sustentabilidade. A sustentabilidade de uma prática turística está relacionada com o atendimento aos critérios de justiça social, crescimento econômico e proteção do patrimônio natural.

O desenvolvimento e o rápido crescimento do ecoturismo têm suas origens na insatisfação gerada pelo turismo convencional, também conhecido como turismo de massa. O ecoturismo é uma modalidade do turismo que se baseia nos princípios do desenvolvimento sustentável, que incluem comprometimento com as gerações futuras, justiça social e eficiência econômica. Além disso, o ecoturismo considera o ambiente em todas as suas dimensões - natural, econômica, social e cultural (Faria & Carneiro, 2001).

Conceituando o termo ecoturismo, segundo o Ministério do Turismo (Mtur, 2010, p.17), o mesmo “é um segmento da atividade turística que utiliza, de forma sustentável, o patrimônio natural e cultural, incentivando sua conservação e buscando a formação de uma consciência ambiental através da interpretação do ambiente, promovendo o bem-estar das populações”.

Para planejar e gerenciar o ecoturismo em áreas protegidas é fundamental compreender o perfil, as lembranças, as motivações, as expectativas, as atitudes, os valores e as condutas dos turistas que visitam a região. Quando controlado, o ecoturismo pode ser uma ferramenta importante para a preservação, conservação e revitalização de ambientes naturais e culturais (Campos, 2010).

Contudo, nos últimos anos, com a crescente prática do ecoturismo, a atividade passou a ser bastante comercializada, sendo visto como uma atividade que está na “moda”, ganhando assim um outro caráter, deixando de ser uma prática de “fuga” como é sugerido por alguns autores como Ruschmann (2000) e Luchiari (1999), passando a ser um “produto massificado mercantilizado, perdendo sua característica de prática sustentável, que proporciona a conexão homem-natureza de forma harmônica” (Mendes Júnior & Ferreira, 2010, p. 371).

Observando como o mercado do turismo atualmente promove a prática, é possível perceber diversas problemáticas, nas quais a atividade turística realizada na natureza e/ou com o aspecto de aventura são comercializadas/vendidas como ecoturismo. As mesmas fazem uso das situações naturais, fazendo uso de montanhas, trilhas, UCs, rios, formações rochosas, entre outros, sendo visto apenas como um cenário que é natural, não tendo a contemplação e a imersão no ambiente como objetivo.

Nesta perspectiva, se difere totalmente do ideal do que seria o ecoturismo, uma vez que, segundo Coriolano (2003), na prática ecoturística “deve haver, além da conservação, essa proteção o que equivale a apenas contemplar e observar a natureza” (p. 124). Sendo assim, a forma em que hoje a prática é comercializada atende apenas às demandas do mercado, visando apenas ao modismo, se tornando um instrumento que não serve aos propósitos da conservação ambiental e do desenvolvimento social, “pois encerra em si a contradição de reproduzir o modelo de desenvolvimento que produz as desordens socioambientais que se deseja solucionar” (Mendes Júnior & Ferreira, 2010, p. 379) .

Uma maneira de mitigar os impactos gerados por essa nova tendência é implementar uma gestão eficaz nos parques, fundamentada no planejamento turístico, baseado no ordenamento turístico de cada UC. Isso busca reduzir os impactos provocados pelo fluxo turístico em áreas específicas, incluindo atrativos e trilhas.

Em uma conceitualização inicial, o ordenamento turístico se refere a um conjunto de políticas e estruturas institucionais que visam regular e organizar as atividades relacionadas ao turismo. Essas políticas têm como objetivo principal identificar e determinar áreas, produtos ou transações como turísticas dentro de um sistema específico de produção, integrando-as e dando-lhes significado em um contexto físico, social e econômico determinado. Sendo assim, o mesmo seria um conjunto de medidas adotadas para estabelecer uma organização eficiente e coerente das atividades turísticas, garantindo sua harmonia com o ambiente e as comunidades locais, bem como seu potencial econômico.

Trazendo a temática para o estudo de caso trabalhado nesta pesquisa, o ordenamento turístico entra como uma forma de minimizar os impactos que a prática ecoturística traz para a

área e para a região afetada. O controle de visitação e o uso da perspectiva ilusória da capacidade de carga, são fatores que auxiliam na gestão deste ordenamento turístico em áreas naturais.

Na seção seguinte, será apresentado o comparativo das trilhas e travessias utilizadas para o ecoturismo nos parques analisados, juntamente com o fluxo turístico que cada UC recebe, com base no recorte temporal mencionado.

Resultados e discussão

Comparativo da estrutura das UCs e das trilhas

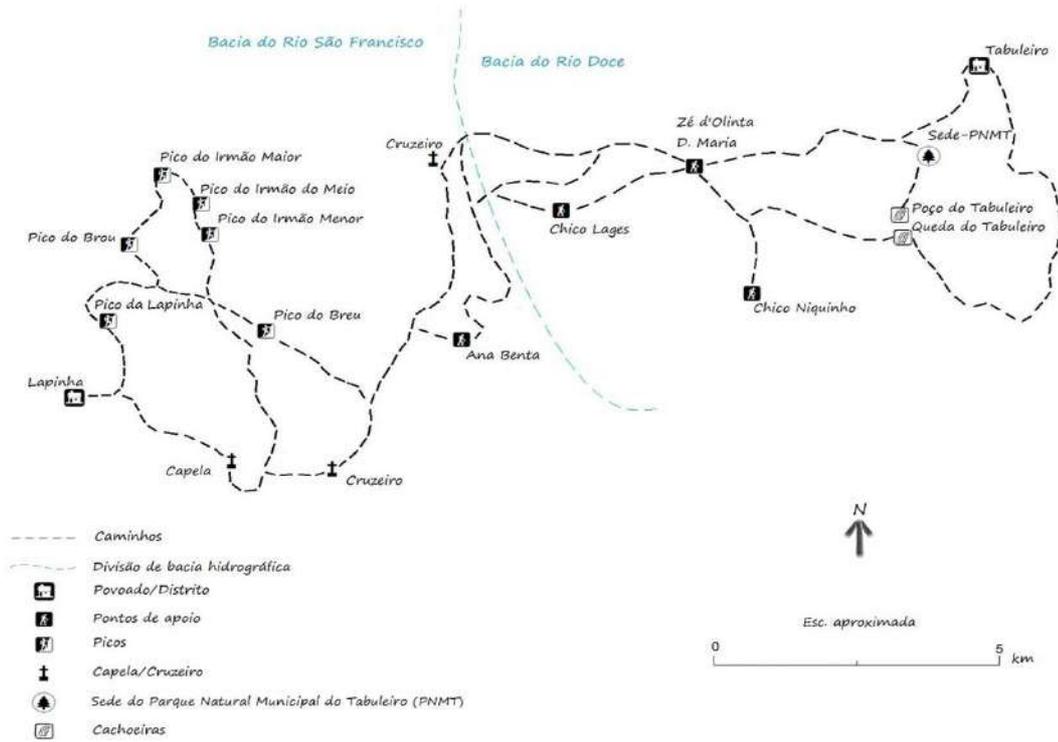
PESI e PNMT

Tanto o Parque Natural Municipal do Tabuleiro (PNMT) quanto o Parque Estadual da Serra do Intendente (PESI) possuem uma ampla rede de trilhas que conduzem aos principais pontos turísticos. Portanto, a abertura de novas trilhas requer estudos e planejamento eficiente, considerando tanto o gerenciamento das visitas quanto os possíveis impactos ambientais e sociais. Em alguns casos, mesmo os acessos tradicionais e amplamente conhecidos podem necessitar de uma análise para determinar um novo traçado, que inclua o uso de estruturas e materiais que proporcionem uma visita mais segura, com maior valor agregado e menor impacto ambiental.

Uma das redes de trilhas mais conhecidas, que conectam os dois parques e que atrai um grande fluxo turístico, é a rede de trilhas que engloba a travessia Lapinha Tabuleiro (Fig. 2).

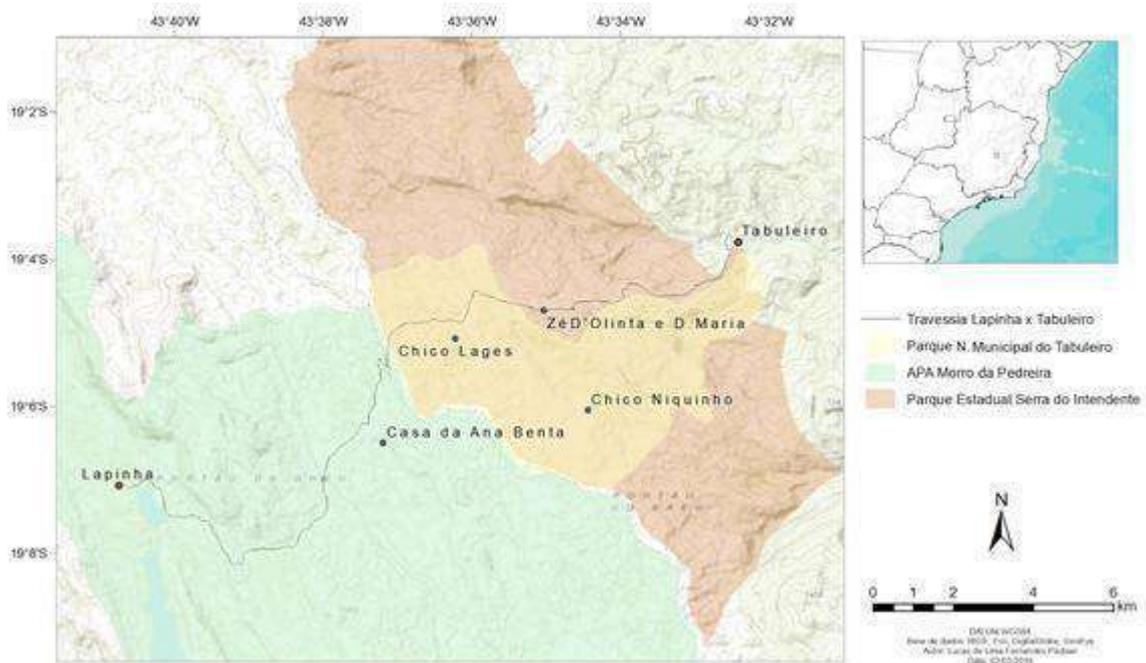
A experiência da travessia proporciona o entrelace de diferentes caminhos. Para Padoan (2017), “são várias possibilidades de caminhos a serem percorridos, inúmeras possibilidades de atravessar as serras que separam Lapinha de Tabuleiro e, em decorrência dessa variedade, são inúmeros os espaços passíveis de serem vividos e experienciados” (p.21). No entanto, tem um percurso clássico da travessia, que possibilita a vivência em parte das trilhas dos parques que compõem a travessia Lapinha-Tabuleiro (Fig.3).

Fig. 2 - Rede de trilhas que engloba a travessia Lapinha- Tabuleiro



Fonte: Padoan, 2017

Fig. 3 - Travessia Lapinha Tabuleiro (Clássica)



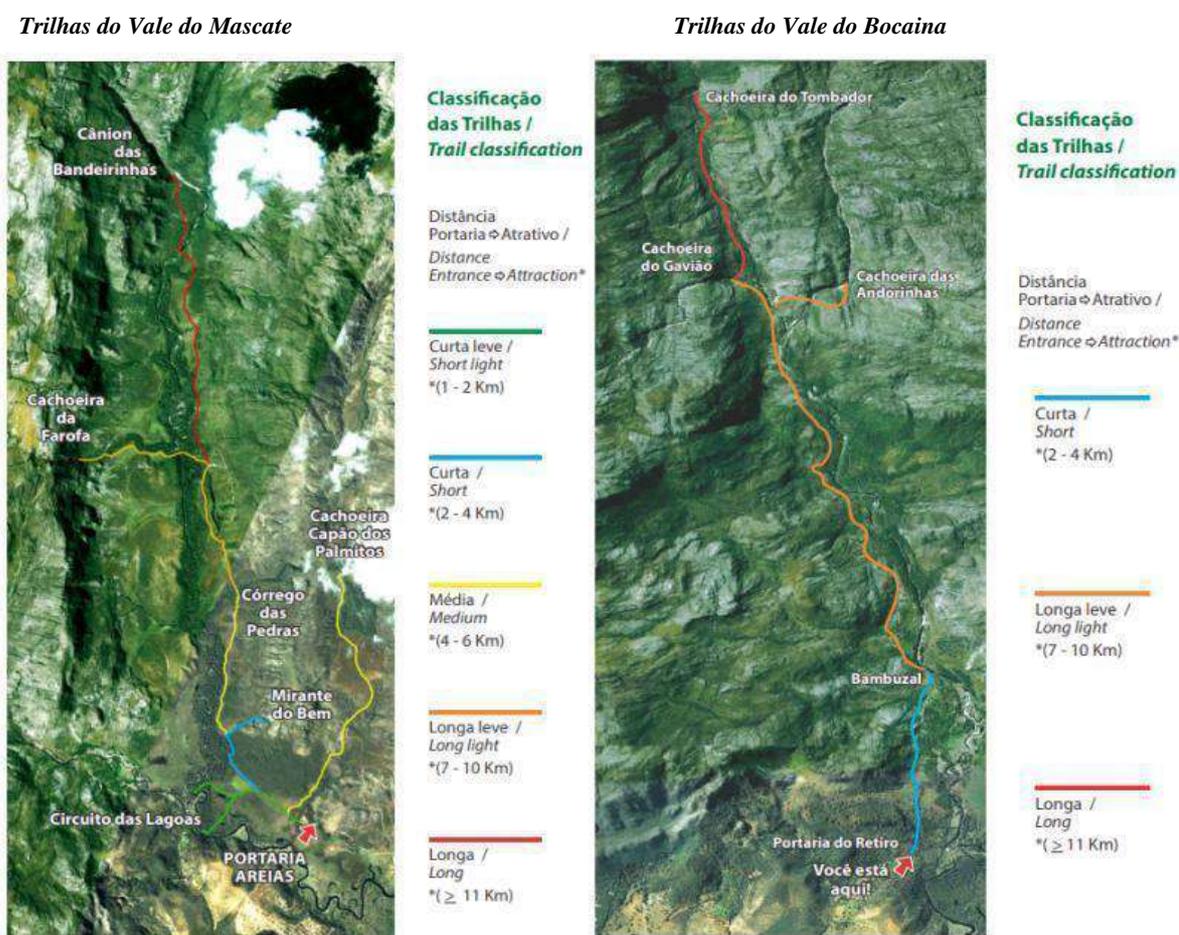
Fonte: Padoan, 2017

Parna Cipó

O Parna Cipó possui hoje três entradas oficiais: Alto Palácio, Retiro e Areias. No entanto, apenas a portaria do Alto Palácio em Morro do Pilar e a das Areias em Santana do Riacho estão funcionando. Mesmo apesar destas duas entradas, há quem acessa a rede de trilhas por outros locais, de forma irregular.

A portaria das Areias dá acesso às principais trilhas e atrativos presentes na parte baixa (Santana do Riacho) do parque, dando acesso às trilhas do Vale do Mascate e do Vale da Bocaina (Fig. 4), que tem em seu trajeto os atrativos mais conhecidos do parque, a saber, Cachoeira da Farofa, Capão dos Palmitos, Cânion das Bandeirinhas, Circuito das Lagoas, Mirante do Bem, entre outros.

Fig. 4 - Trilhas de acesso pela portaria da Areia

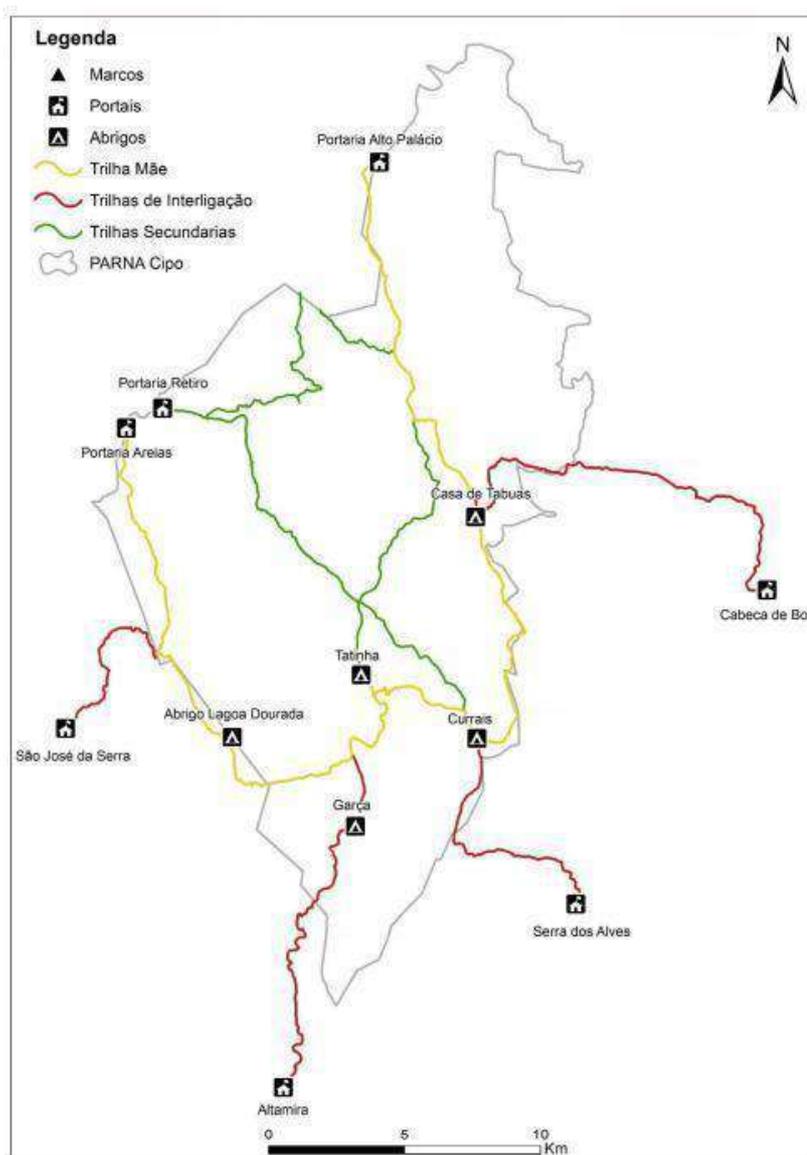


Fonte: Cardápio de atrativos, Parna Cipó, 2013

Contudo, o Parna não tem apenas trilhas que ligam até os atrativos, trilhas essas relativamente curtas. Uma das ações que têm sido estimuladas em tempos recentes pela gestão do ICMBio, no Parna Cipó, é o planejamento, implantação e implementação das travessias,

estas entendidas como “atividade recreativa de caminhada de longa distância em ambientes naturais, com a possibilidade de pernoites durante o seu percurso, feito de ponto a ponto ou mesmo roteiros circulares” (ICMBio, 2015), visto que o parque possui uma gama de trilhas que podem se tornar travessias (Fig. 5).

Fig. 5 - Mapa de travessias do Cipó



Fonte: Projeto Piloto Travessias do Parna Cipó, 2019

O acesso à rede de trilhas mais direcionadas às travessias, em sua grande maioria, tem como ponto de acesso a portaria do Alto Palácio. As possíveis travessias existentes no Parna se conectam entre si, tendo como trilha principal (trilha mãe) aquela que conecta as duas portarias, Alto Palácio à Areias (e vice-versa), são quatro trilhas que interligam a pontos de extremos do parque, e algumas secundárias que funcionam como atalhos para o percurso.

Das travessias existentes no Parna Cipó, existe apenas uma travessia que está oficialmente implantada, sendo esta denominada Alto Palácio – Serra do Alves, com cerca de

de 40 km, que é percorrida a pé ao longo de três dias, havendo duas pernoites, em abrigos de montanha que, assim como os caminhos percorridos, historicamente foram construídos e utilizados pelos antigos moradores da serra como abrigo temporário para atividades campesinas de criação de gado e deslocamentos (Sancho, 2016). Contudo, não é a única travessia existente no Cipó, sendo apenas uma das várias trilhas que fazem parte do Projeto de Travessia do Parna do Cipó. Além dela, outra que se destaca é a rede de trilhas que compõem a travessia Alto Palácio - Cabeça de Boi.

A tabela 2 apresenta o comparativo da gestão e estrutura das travessias citadas acima, que estão consagradas com o uso ecoturístico na região da Serra do Cipó (Gontijo et al., 2021; ICMBio, 2018).

Tab. 2 - Comparativo das travessias

INDICADORES	TRAVESSIAS	
	Lapinha - Tabuleiro	Alto Palácio - Serra dos Alves
UCs que compõem	APA Morro da Pedreira; PE da Serra do intendente; PNM do Tabuleiro.	Parna Serra do Cipó
Gestão	IEF Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Gestão Urbana de Conceição do Mato Dentro	ICMBio
Localidade	Início - Vila de Lapinha da Serra (Santana do Riacho) Término - Tabuleiro (Conceição do Mato Dentro)	Início - Alto Palácio / Morro do Pilar Término - Vila de Serra dos Alves (Itabira)
Quilometragem do percurso	20 a 45 km	40 km
Duração do percurso	2 a 3 dias	3 dias
Quantidade de pontos de apoio (oficiais)	4 possíveis pontos de apoio: Casa da Ana Benta; Chico Lages; Zé d'Olinda e Dona Maria; Chico Niquinho.	2 pontos de apoio: Currais; Casa Tábuas
O ponto de apoio é de morador (residente)	Sim	Não
Nível de dificuldade	Moderado	Moderado
Sinalização	Pouca	Pouca

Fluxo ecoturístico de cada unidade

O estudo realizado por Balmford et al. (2015) indica que aproximadamente 8 bilhões de pessoas visitam áreas protegidas em todo o mundo a cada ano. Este fluxo pode estar relacionado à evolução do ecoturismo, impulsionado pela grande movimentação dos centros urbanos, que tem levado as pessoas a uma “busca pelo verde”, na tentativa de assim recuperar o equilíbrio com a natureza (Ruschmann, 2016). É sabido que o contato com os ambientes naturais favorece o bem-estar e proporciona a diminuição do estresse e dos desgastes cotidianos (Silva-Melo et al., 2020).

O Parna Cipó, neste sentido, atrai um número significativo de visitantes, e essa declaração pode ser respaldada pelos dados apresentados no gráfico 1, posto que tal estimativa foi realizada levando em consideração os últimos quatro anos e indicam uma média de 60 mil visitantes anuais (Tab. 3). Esse número abrange tanto visitantes turísticos quanto aqueles que visitam o parque para fins educacionais e de pesquisa.

É importante ressaltar que a visita com foco no ecoturismo representa a maior parcela dentro dos dados analisados.

Tab. 3 - Quantitativo turístico por ano (2019-2022)

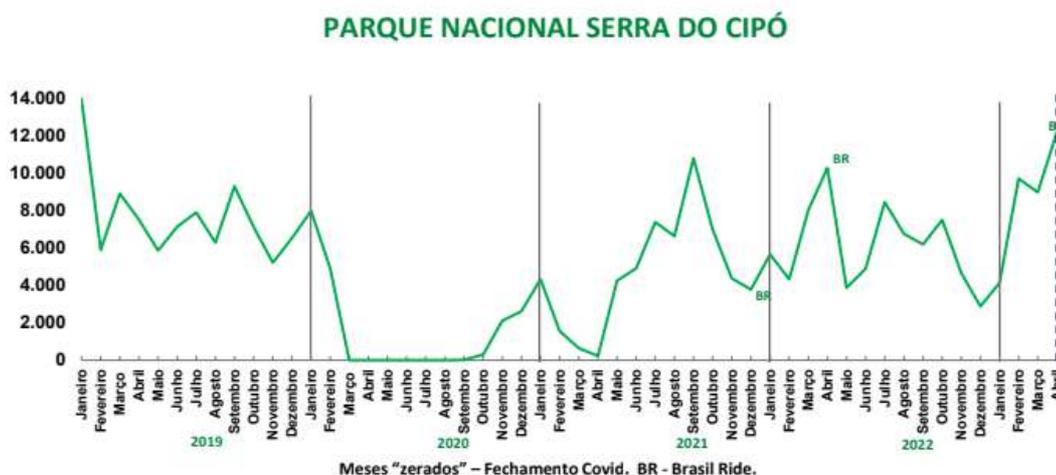
Período	Ano(s)	Uso Público			
		Ensino	Pesquisa	Turismo*	TOTAL
Pré-Pandêmico	2019	539	511	90.570	91.620
Pandêmico	2020	362	16	17.563	17.931
Transição	2021	0	55	55.808	55.863
Pós-Pandêmico	2022	0	21	73.508	73.529

Fonte: Parna Cipó, 2013

*Os dados do Turismo são o somatório do quantitativo das três portarias e da travessia.

Graf. 1 - Visitação mês a mês (2019-2022)

VISITANTES: MENSAIS



Fonte: Boletim Observatório do Turismo de Conceição do Mato Dentro - MG (2023)
Boletim Maio/2023 (atualizado em 05/06/2023).

Os dados apresentados acima foram categorizados de acordo com períodos pré-estabelecidos, sendo que neles é possível perceber o que seria o fluxo normal de visitação do parque (anterior à pandemia), no caso representado pelos dados de 2019 (pré-pandêmico), que revelam um alto fluxo de turistas no mesmo, como demonstrado na tabela 3.

Durante o período de pandemia, em 2020, devido ao fechamento dos parques e às medidas de isolamento social, houve uma redução significativa no número de visitantes. No entanto, mesmo com esse cenário, aproximadamente 17 mil pessoas foram registradas no parque. É importante ressaltar que essa quantidade corresponde ao período anterior ao início do isolamento social em março de 2020, bem como ao período de flexibilização das restrições, que ocorreu entre outubro e dezembro de 2020. O gráfico 1 ilustra essas duas situações, mostrando uma redução acentuada no número de visitantes (chegando a zero) durante o período de restrição, seguida de um aumento gradual a partir de outubro.

Ao analisar as recentes amostras de dados, que abrangem os quatro primeiros meses de 2023, fica evidente um aumento significativo no fluxo turístico na UC, conforme ilustrado no gráfico 2. Isso indica que a atividade turística está retornando a uma espécie de "normalidade" pós-pandêmica.

Além disso, é possível inferir que o período de isolamento social ocorrido em 2020/2021 teve um impacto notável nesse fluxo de visitantes. Essa mudança pode indicar uma nova

tendência para o setor do turismo, uma vez que o crescimento observado agora é maior do que no período pré-pandêmico.

Graf. 2 - Visitação mês a mês (2019-2023)

VISITANTES: MENSAIS – PARNA CIPÓ



Fonte: Boletim Observatório do Turismo de Conceição do Mato Dentro - MG (2023)
Boletim Maio/2023 (atualizado em 05/06/2023).

Os gráficos apresentados não fornecem informações específicas sobre o tipo de uso das trilhas. De acordo com os dados analisados e apresentados na tabela 4, a quantidade de pessoas que visitam o parque com o propósito de realizar travessias não é tão significativa em comparação com aquelas que utilizam a rede de trilhas para caminhadas mais curtas, com foco nos atrativos geonaturais presentes no parque.

Tab. 4 - Quantitativo do uso da rede de trilhas por ano (2019-2022)

Ano	Uso da Rede de Trilhas		
	Caminhada curta até atrativos (Trilhas de curto percurso)	Travessias (trilhas de longo percurso)	TOTAL
2019	89.113	1.457	90.570
2020	17.301	262	17.563
2021	53.777	2.031	55.863
2022	72.361	1.147	73.529

Fonte: Parna Cipó

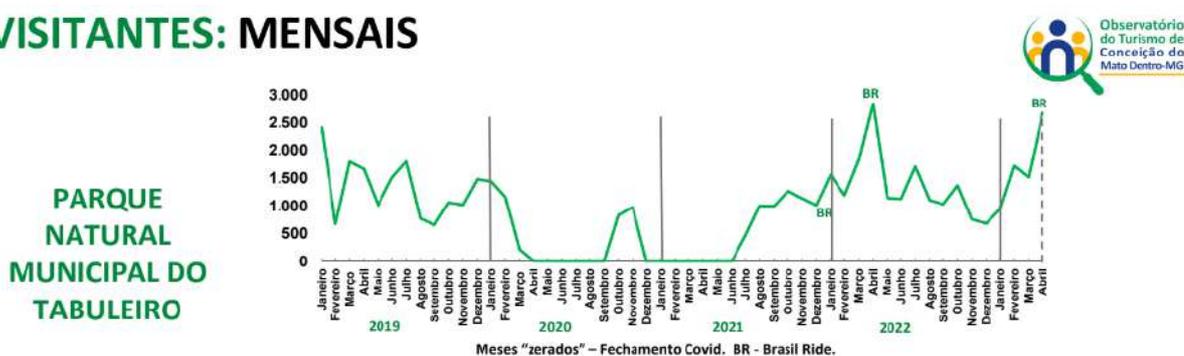
*Caminhada curta até atrativos é resultado do somatório do quantitativo das portarias Areia e Retiro.

Com base nessas informações, podemos inferir que, apesar da criação e expansão das redes de trilhas de longa distância no Parque Nacional da Serra do Cipó, o fluxo turístico direcionado às trilhas mais curtas, que se concentram nos atrativos específicos, é mais procurado do que as trilhas de longo percurso. Isso sugere que nem todos os ecoturistas estão dispostos a se aventurar em caminhadas mais extensas.

Quando observados os dados de visitação do PNMT (Graf. 3), podemos verificar uma tendência semelhante ao do Parna, mas em menor fluxo, que pode ser justificado pela maior popularidade do Parna Cipó.

Graf. 3 - Visitação mês a mês - PNMT (2019-2022)

VISITANTES: MENSAIS



Fonte: Boletim Observatório do Turismo de Conceição do Mato Dentro - MG (2023)
Boletim Maio/2023 (atualizado em 05/06/2023).

Assim como nos gráficos representativos do Parna, é possível visualizar as quedas do fluxo e o aumento crescente a partir da diminuição das restrições da pandemia.

No período pré-pandêmico, já era perceptível algumas flutuações nas visitas, sendo que podemos concluir que isso pode ser atribuído ao período chuvoso, quando o volume das cachoeiras aumenta consideravelmente, levando a algumas restrições e até mesmo ao fechamento do parque como medida de segurança para os turistas.

Durante a fase de transição da pandemia, que compreendeu o período de 2021 e o início de 2022, quando as visitas foram retomadas, foi estabelecido um limite de capacidade de carga para garantir o distanciamento social sem prejudicar a experiência turística.

A gestão do parque, como medida de tentar manter as restrições de segurança devido a COVID-19, determinou que, nesse período, o parque receberia um máximo de 450 visitantes por dia, sendo que no principal atrativo, a Cachoeira do Tabuleiro, teria um limite diário de 250 pessoas. Ao analisar o gráfico anterior, é possível inferir que essa fase teve início em julho de 2021.

Na fase atual, que corresponde ao período pós-pandêmico, podemos constatar um ressurgimento das atividades turísticas. Embora não tão intenso quanto o Parna Cipó, mas com um fluxo turístico que está mostrando um crescimento notável (Tab. 5), até mesmo mais expressivo do que no período pré-pandêmico (2019), conforme evidenciado no gráfico 4, que abrange dados de 2019 a abril de 2023.

Tab. 5 - Quantitativo turístico por ano (2019-2022)

Período	Ano(s)	Uso da rede de trilhas Travessia Lapinha- Tabuleiro
Pré-pandêmico	2019	aprox. 2000 pessoas
Pandêmico	2020	0*
Transição	2021	1046 pessoas
Pós – pandêmico	2022	2705 pessoas
Pós - pandêmico (tendência)	2023/1**	9503 pessoas

Fonte: PNMT

* fechado o ano todo pela COVID

** 2023/1 - primeiro semestre de 2023.

Graf. 4 - Visitação mês a mês (2019-2023)

VISITANTES: MENSAIS – PNM TABULEIRO



Fonte: Boletim Observatório do Turismo de Conceição do Mato Dentro - MG (2023)
Boletim Maio/2023 (atualizado em 05/06/2023).

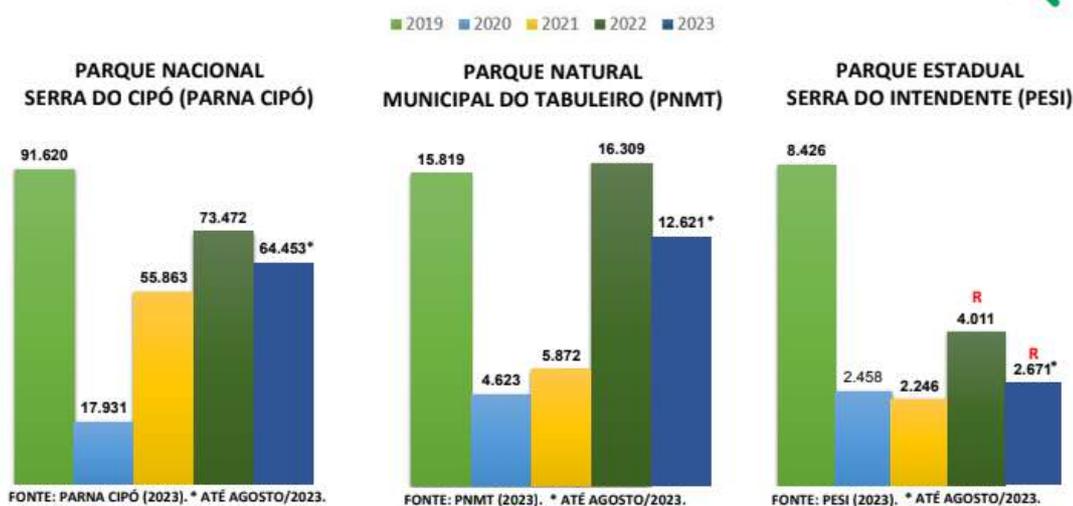
A tabela 5 demonstra os registros realizados para uso das trilhas para a travessia, indo além dos acessos ao parque, para a realização de outros usos públicos do parque, como é demonstrado no gráfico 4.

O aumento no fluxo de visitação após 2022, principalmente quando comparado com o ano de 2019, nos faz refletir sobre como a pandemia de COVID-19 intensificou consideravelmente esse cenário de incerteza e provocou mudanças rápidas no estilo de vida, nas relações de trabalho e nas formas de interação com o mundo. Sendo assim, a pandemia mudou o censo de urgência e ampliou a visão das pessoas sobre as consequências de certas posturas e estilos de vida (Instituto Semeia, 2022, p. 38), e podemos inferir essa atitude com o aumento no quantitativo de visitação, e na tendência apresentada pelos dados expostos do primeiro semestre de 2023 (Tab. 5).

Por fim, para efeito comparativo, o gráfico a seguir apresenta, de maneira quantitativa, os dados totais de visitas por ano (Graf. 5), revelando o aumento no fluxo turístico e permitindo observar que o uso dos parques para lazer e recreação está sendo retomado. Isto reafirma o que foi apontado pelo Ruschmann (2016) e colocado pelo Instituto Semeia (2022) sobre os impactos da pandemia no aumento do fluxo de visitação nos parques.

Graf. 5 - Comparativo de Visitação (2019-2023)

VISITANTES: ANUAIS



Observação: sempre que possível, este boletim adotará como ano-base de referência 2019 - último ano com dados completos antes do período da pandemia da COVID-19.
^R - Dado provavelmente subdimensionado por falha durante o registro.

Fonte: Boletim Observatório do Turismo de Conceição do Mato Dentro - MG (2023)
 Boletim Setembro/2023 (atualizado em 05/09/2023).

Considerações finais

Segundo Gontijo (2003), "estamos chegando ao ponto de partida de nossa investigação, nesse momento em que nos perguntamos se essa invasão turística pode se sustentar ou se ela está fadada a destruir o que a Serra tem de mais belo" (p. 73).

Diante do cenário atual, com base nas referências, dados e até mesmo da tendência turística, surge uma grande incógnita: até que ponto podemos considerar que estamos seguindo uma abordagem sustentável? Afinal, a sustentabilidade é fundamental, mas quando ela é perdida e a degradação se instala? Será que estamos testemunhando um novo estágio com um novo cenário do Turismo de Massa?

Essas perguntas nos levam a refletir sobre a maneira como o turismo está sendo cuidado e suas possíveis consequências. Afinal, o turismo em áreas protegidas, em especial o ecoturismo, é considerado uma ferramenta eficaz na conservação do ambiente natural (Menegasso et al., 2021, p.23).

Entretanto, é crucial avaliar se os princípios de sustentabilidade estão sendo devidamente aplicados e se estamos adotando práticas que respeitam o meio ambiente e a conservação das áreas visitadas. Caso contrário, corremos o risco de entrar em um novo estágio em que o turismo se torna predatório, com efeitos negativos influenciando na sua prática.

Então, as perguntas que ficam são: o turismo pode ser sustentável? Nos espaços em tela, analisados nesta pesquisa, ocorre de forma sustentável?

Ao conduzir a pesquisa, através da percepção de alguns autores, nota-se que existe, de fato, a possibilidade do turismo ser uma atividade sustentável, tendo o segmento ecoturístico bem desenvolvido, influenciando de maneira positiva o espaço no qual ele está ocupando (Menegasso et al., 2021; Swarbrooke, 2000; Guattari, 1990). No entanto, a grande questão reside em determinar até que ponto essa atividade se mantém verdadeiramente sustentável, seguindo o tripé da sustentabilidade - ambientalmente responsável, economicamente viável e socialmente justo (Elkington, 1994).

É de conhecimento geral que o turismo, quando não é realizado de forma sustentável, pode causar danos ao meio ambiente e prejudicar a cultura e a economia das comunidades locais. Em alguns casos, esses efeitos negativos podem ser tão graves que se tornam irreversíveis, especialmente quando relacionados à natureza. Gontijo (2003) traz essa discussão com relação às duas comunidades/vilarejos com maior fluxo turístico na região estudada, localidades essas que muitas das vezes são os pontos de partida para o "início da prática ecoturística":

Espelho do que vem ocorrendo na Serra do Cipó, Lapinha está a meio caminho entre a franca atividade turística que já se instalou em Cardeal Mota e a existência de locais, na mesma serra, ainda de difícil acesso, com grande patrimônio ambiental (e, portanto, potencial turístico) mas que seguem como lugares ermos e quase inacessíveis enquanto alvo turístico tradicional. Lapinha recebe um misto de turistas preocupados com a salvaguarda do lugar e outros nem tão preocupados assim, mas que acreditam que, ao estabelecer um contato mais íntimo com a Serra, são ecoturistas de primeira linha. (Gontijo, 2003, p.7).

Falar sobre os efeitos do turismo em Cardeal Mota, hoje conhecida como Distrito da Serra do Cipó, e sobre Lapinha da Serra, é bastante complexo, visto que foram e são duas comunidades pequenas que devido ao turismo se alteram, incorporando vários elementos do *trade* turístico⁵. Neste sentido, suas características originais foram deixadas de lado praticamente por completo e isso para atender uma demanda, ou melhor, uma necessidade decorrente do fenômeno do turismo, a saber, a de alteração da paisagem para que o local se torne atrativo para os turistas, muitas vezes desconsiderando toda a existência da comunidade local e focando apenas os desejos e necessidades do turista.

Analisando, assim, o que se passa nas localidades selecionadas como estudo de caso, podemos inferir que o desenvolvimento da atividade turística não está ocorrendo de maneira sustentável, uma vez que tal prática tem influenciado na dinâmica da região, que passa a ser vista apenas como um cenário desprovido de essência, ou quanto aos pressupostos da "alma do lugar" como Yázigi (2001) apontou. Essas considerações vão além dos vilarejos que recebem este fluxo ecoturístico, hoje vias de passagem dos ecoturistas, mas que também são consideradas atrativos turísticos.

Então, voltamos ao início, na tentativa de responder a pergunta norteadora desta pesquisa: “Considerando especialmente a tendência no cenário pós - pandêmico, a prática ecoturística nessa região ocorre de maneira sustentável?”

Ao contemplarmos a prática do ecoturismo na região como um todo, examinando tanto os vilarejos envolvidos quanto as UCs selecionadas, torna-se praticamente impossível afirmar que ela ocorre de maneira sustentável, principalmente observando a influência do que o fluxo que os parques recebem traz para os vilarejos receptores, que seguem perdendo suas características na tentativa de se adaptarem ao turismo.

⁵ Refere-se ao conjunto de atividades econômicas relacionadas à indústria do turismo. Essas atividades envolvem a oferta e a demanda de produtos e serviços turísticos, como transporte, hospedagem, alimentação, atrações turísticas, entretenimento, agências de viagens, operadoras turísticas e outros serviços correlatos (Robinson et al., 2020).

Analisando as tendências deste cenário pós-pandêmico, pode-se inferir que essa influência pode aumentar ainda mais, tendo em vista os dados de visitação apresentadas pelos parques investigados, como demonstrado no gráfico 5 (OTUR-CMD, 2023). Essa crescente demanda pode ter repercussões além do turismo, potencialmente afetando os vilarejos, com problemas relativos à especulação imobiliária, pressão populacional, segurança, infra-estrutura insuficiente, degradação ambiental e destinação de resíduos sólidos, para nos atermos aos que já se fazem notar. Muitas localidades, como Lapinha da Serra, Tabuleiro e Serra dos Alves, já estão lidando com o aumento da procura por áreas naturais, à medida que indivíduos buscam um estilo de vida mais conectado com a natureza, na esperança de restaurar um equilíbrio perdido (Ruschmann, 2016), situação que está aumentando após a pandemia de COVID-19 (Alves, 2021).

No entanto, é imprescindível destacar que a região possui um imenso potencial para o ecoturismo. Portanto, é preciso que a gestão do mesmo seja feita adequadamente, como uma prática sustentável, promovendo desenvolvimento da região, trazendo benefícios para as populações locais ali situadas, e contribuindo para a conservação e preservação das áreas protegidas encontradas ali, seguindo o que é disposto no tripé da sustentabilidade.

Referências

- Alves, L. (2021). Expansão imobiliária ameaça o distrito de Serra do Cipó | O TEMPO. Recuperado de <https://www.otempo.com.br/cidades/expansao-imobiliaria-ameaca-o-distrito-de-serra-do-cipo-1.2449229>
- Balmford, A., Green, J. M. H., Anderson, M., Beresford, J., Huang, C., Naidoo, R., Walpole, M., & Manica, A. (2015). Walk on the Wild Side: Estimating the global magnitude of visits to protected areas. *Plos Biology*, 13(2). [10.1371/journal.pbio.1002074](https://doi.org/10.1371/journal.pbio.1002074)
- Braga, S. S. (2011). *A região da Serra do Cipó: Complexidade, tempo e turismo*. Dissertação (Mestrado em Geografia) IGC, UFMG.
- Bell, S., & Morse, S. (2000). *Sustainability indicators: Measuring the immeasurable*. Earthscan: London.
- Campos, R. F. (2010). *Perfil, percepção ambiental e qualidade da experiência dos visitantes da Serra do Cipó/MG*. 108 f. Monografia (Especialização em Ecoturismo) – Universidade Federal de Lavras, Lavras.
- Chaves, P. M. B (2017) *As trilhas da Serra do Cipó: Um estudo de caso sobre o projeto travessia do Parque Nacional da Serra do Cipó*. (Monografia em Ciências Socioambientais). FAFICH, UFMG.
- Coriolano, L.N.M.T. (2003). Os limites do desenvolvimento e do turismo. In: L. N. M. T. Coriolano (org.). *O Turismo de Inclusão e o desenvolvimento local*. Fortaleza: Premius.
- Elkington, J. (1994). Rumo à corporação sustentável: Estratégias de negócios ganha-ganha-ganha para o desenvolvimento sustentável. *Revisão de Gestão da Califórnia*, 36, 90-100.
- Faria, D. S. de, & Carneiro, K. S. (2001). *Sustentabilidade ecológica no turismo*. Brasília: UnB.
- Farsari, Y., & Prastacos, P. (2000). Sustainable tourism indicators: Pilot estimation for the Municipality of Hersonissos, Crete. *Proceedings of The International Scientific Conference on "Tourism on Islands and Specific Destinations"*, University of the Aegean, Chios.
- Ferreira, R. A. (2010) *A Serra do Cipó e seus vetores de penetração turística: Um olhar sobre as transformações socioambientais*. (Mestrado em Geografia) IGC, UFMG.
- Gontijo, B. M (2003) *A ilusão do ecoturismo na Serra do Cipó / MG: O caso de Lapinha*, 192 p., 297 mm, (UnB-CDS, Doutor, Desenvolvimento Sustentável).
- Gontijo, B. M., & Ferreira, R. A. (2008). Atravessando a Serra do Cipó. In: Christiano Ottoni (org.), *Serra do Cipó Sempre Viva* (pp. p. 232-236). 1ed. Pedro Leopoldo: Tavares.

- Gontijo, B. M., Braga, S. S., Mucida, D. P., & Morais, M. S. (2021). Áreas Protegidas e turismo na Serra do Espinhaço: Dez anos de atuação do Grupo Integrado de Pesquisas do Espinhaço - UFMG / UFVJM. *Revista Espinhaço Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri*, 10(1). <https://doi.org/10.5281/zenodo.5096361>
- Guattari, F. (1990). *As três ecologias*. Campinas: Papirus, 1990.
- Hardy, A., & Beeton, R. (2001). Sustainable tourism or maintainable tourism: Managing resources for more than average outcomes. *Journal of Sustainable Tourism*, 9(3), 168-192.
- Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade. ICMBio. (2009). *Plano de Manejo: Parque Nacional Serra do Cipó/Área de Proteção Ambiental Morro da Pedreira*. Brasília. Recuperado de <https://www.icmbio.gov.br/portal/images/stories/docs-planos-de-manejo/REVISTA%20PLANO%20DE%20MANEJO%20APA%20-%20VERSAO%20PUBLICADAfinal%20-%20C%3%B3pia.pdf>
- Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade. ICMBio (2015). *Interpretação ambiental nas unidades de conservação federais*. Brasília: ICMBio.
- Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade. ICMBio. (2016). *Instrução Normativa n° 02, de 03 de maio de 2016*. Dispõe sobre normas e procedimentos administrativos para autorização de uso para a prestação do serviço de condução de visitantes em unidades de conservação federais. Brasília. Recuperado de https://www.icmbio.gov.br/cepsul/images/stories/legislacao/Instrucao_normativa/2016/in_icmbio_2_2016_exerc%3%ADcio_atividade_conducaovisitantes_ucs.pdf
- Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade. ICMBio. (2013). *Parque Nacional da Serra do Cipó. Cardápio de Atrativos*. Brasília. Recuperado de https://www.icmbio.gov.br/parnaserradocipo/images/stories/guia_do_visitante/Cardapio_FINAL.pdf
- Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade. ICMBio. (2018). *Travessias: Uma aventura pelos Parques Nacionais do Brasil*. Brasília: ICMBio, 242p.
- Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade. ICMBio. (2019). *Guia Prático: Projeto Piloto Travessias do Parque Nacional da Serra do Cipó. Travessia Alto Palácio - Serra dos Alves*. Recuperado de https://www.icmbio.gov.br/parnaserradocipo/images/stories/guia_do_visitante/Guia%20Travessia%20Alto%20Palacio%20Serra%20dos%20Alves.pdf
- Instituto Estadual de Florestas. IEF. (2016). *Plano de manejo do PE Serra do Intendente e PNM do Tabuleiro. Encarte 1: Diagnóstico das UCs e entorno*. Recuperado de <http://biblioteca.meioambiente.mg.gov.br/publicacoes/BD/BD%20IEF/Plano%20de%20Manejo%20PESI%20Encarte%201%20FINAL.pdf>
- Instituto Semeia (2022). *Parques do Brasil: Percepções da população*. Recuperado de https://semeia.org.br/wp-content/uploads/2022/10/2022_Parques_do_Brasil_Percepcoes_da_Populacao.pdf
- Körössy, N. (2008). Do "turismo predatório" ao "turismo sustentável": Uma revisão sobre a origem e a consolidação do discurso da sustentabilidade na atividade turística. *Caderno Virtual de Turismo*, 8(2), 56-68. Recuperado de <https://www.ivt.coppe.ufrj.br/caderno/article/view/238>
- Leung, Y., Spenceley, A., Hvenegaard, G., & Buckley, R. (eds.) (2019). Turismo e gestão da visitação em áreas protegidas: Diretrizes para sustentabilidade. Série Diretrizes para melhores Práticas para Áreas Protegidas N. 27, Gland, Suíça: UICN. 120 p. Recuperado de <https://portals.iucn.org/library/sites/library/files/documents/PAG-027-Pt.pdf>
- Luchiari, M. T. D. P. (1999). *O lugar no mundo contemporâneo: Turismo e urbanização em Ubatuba, SP*. 218 f. Tese (doutorado). Departamento de Sociologia do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP), Campinas, São Paulo.
- Ministério do Meio Ambiente. MMA (2006). *Diretrizes para visitação em Unidades de Conservação*. Brasília: Ministério do Meio Ambiente. Recuperado de <https://www.institutobrasilrural.org.br/download/20200417203825.pdf>
- Ministério do Turismo (2010). *Ecoturismo: Orientações básicas*. 2 ed. Brasília: Ministério do Turismo. Recuperado de <https://www.gov.br/turismo/pt-br/centrais-de-contenido/-publicacoes/segmentacao-do-turismo/ecoturismo-orientacoes-basicas.pdf>
- Mendes Júnior, J.M., & Ferreira, M. C. (2010). "Afinal, o que é Ecoturismo?" *Revista Geografia*, 35(2), 369-381. Recuperado de <https://www.periodicos.rc.biblioteca.unesp.br/index.php/agetoe/article/view/4841/5169>
- Menegasso, J. D., Sutil, T., Silva, J. G. S., & Ladwig, N. I. (2021). Turismo em áreas protegidas e os impactos da covid-19. In T. Sutil, N. I. Ladwig, & J. G. S. Silva (orgs.), *Turismo em áreas protegidas*. Criciúma: UNESC.
- Observatório do Turismo de Conceição do Mato Dentro. OTUR-CMD (2023). *Boletim Mensal*. Recuperado de <https://www.inteligencia.tur.br/otur-cmd>

- Padoan, L. L. F. (2017) *Entre Lapinha da Serra e Tabuleiro do Mato Dentro: O ecoar da travessia*. Dissertação (Mestrado em Geografia) IGC, UFMG.
- Robinson, P., Lüick, M., & Smith, S. (2020). *Tourism*. 2 ed. Boston: CABI.
- Ruschmann, D. (2016). *Turismo e planejamento sustentável: A proteção do meio ambiente*. Campinas: Papirus, 192 p.
- Ruschmann, D. (2000). *Turismo e planejamento sustentável: A proteção do meio ambiente*. Campinas: Papirus, 199p.
- Saarinen, J. (2006). Traditions of sustainability in tourism studies. *Annals of Tourism Research*, 33(4), 1121-1140.
- Sadler, B. (1999). Desenvolvimento sustentável e gestão ambiental. In: M. R. Partidário, & J. Jesus (eds.), *Avaliação do impacto ambiental: Conceitos, procedimentos e aplicações*. Caparica: Centro de Estudos de Planeamento e Gestão do Ambiente.
- Sancho, A. (2016). *Des-ordenamento territorial e unidades de conservação*. Tese (Doutorado em Geografia) IGC, UFMG.
- Silva-Melo, M. R., Melo, G. A. P., & Guedes, N. M. R. (2020). Unidades de Conservação: Uma reconexão com a natureza, pós-covid-19. *Revista Brasileira de Educação Ambiental (Revbea)*, 15(4), 347-360. <https://doi.org/10.34024/revbea.2020.v15.10859>
- Spangenberg, J. H., & Bonniot, O. (1998). Sustainability indicators: A compass on the road towards sustainability. Paper n.81. Wuppertal: Wuppertal Institute, 34p. Recuperado de <https://epub.wupperinst.org/frontdoor/deliver/index/docId/721/file/WP81.pdf>
- Swarbrooke, J. (2000). *Turismo sustentável: Conceitos e impacto ambiental*, v.1. São Paulo: Aleph.
- Tosun, C. (1998). Roots of unsustainable tourism development at the local level: The case of Ürgüp in Turkey. *Tourism Management*, 9(6), 595-610. [https://doi.org/10.1016/S0261-5177\(98\)00068-5](https://doi.org/10.1016/S0261-5177(98)00068-5)
- United Nations World Tourism Organization. UNWTO (2004). *Indicadores de desarrollo sostenible para los destinos turísticos: Guía práctica*. Madrid: UNWTO. Recuperado de <https://www.ucipfg.com/Repositorio/MGTS/MGTS14/MGTSV-07/tema2/OMTIndicadores de desarrollo de turismo sostenible para los destinos turisticos.pdf>
- Walker, G. J. & Chapman, R. (2003). 'Thinking like a park: The effects of sense of place, perspective-taking, and empathy on pro-environmental intentions'. *Journal of Park and Recreation Administration*, 21(4), 71-86.
- Yáziği, E. (2001). *A alma do lugar: Turismo, planejamento e cotidiano*. São Paulo: Contexto.

Trabalho de Conclusão de Curso, graduação concluída em 2023 e financiado pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq).



Análise do Potencial Turístico da Trilha Verde da Maria Fumaça na Comunidade de Barão de Guaicuí, em Gouveia/MG

Diná Virgílica da Silva¹
Hugo Rodrigues de Araujo²
Raquel Faria Scalco³

Submissão em: 15 fev. 2024
Aceite em: 30 abr. 2024

Resumo: O turismo é uma das opções de desenvolvimento de muitos municípios brasileiros e pode representar avanços econômicos, principalmente com a geração de novos empregos e diversificação das fontes de renda das regiões. Além disso, a atividade turística, quando bem planejada e gerida, pode contribuir com a autoestima e o sentimento de pertencimentomo da comunidade local, e com o resgate e valorização das tradições culturais. O turismo também colabora com a conservação ambiental, para assegurar às próximas gerações o acesso aos recursos naturais. Diante disso, o objetivo desta investigação foi analisar o potencial turístico da Trilha Verde da Maria Fumaça, na comunidade de Barão de Guaicuí, em Gouveia, Minas Gerais. A metodologia desenvolvida neste estudo é quali-quantitativa, caracterizando-se como uma pesquisa exploratória. A coleta de dados se deu por meio da elaboração de um inventário da oferta turística de Barão de Guaicuí. Constatou-se que o desenvolvimento e a sustentabilidade do turismo na comunidade de Barão de Guaicuí e do projeto Trilha Verde da Maria Fumaça dependem de um plano integrado para o desenvolvimento do turismo, com envolvimento da comunidade, do setor público e privado de Gouveia, das Organizações da Sociedade Civil (OSC) e do Circuito Turístico dos Diamantes. **Palavras-chave:** turismo; inventario turístico; trilhas de longo curso; Trilha Verde da Maria Fumaça; Barão de Guaicuí.

Evaluation of the Tourist Potential of the Trilha Verde da Maria Fumaça in the Community of Barão de Guaicuí, Gouveia/MG

Abstract: Tourism is one of the development options for many Brazilian municipalities and may represent economic advances, especially regarding new jobs generation and income sources diversification in these regions. In addition, tourist activity, when well-planned and managed wisely, may contribute to self-esteem and sense of belonging of the local community, further promoting the recovery and appreciation of cultural traditions. Tourism also contributes to environmental conservation, ensuring to future generations the access to natural resources. Thus, the objective of this study was to investigate the tourist potential of the Trilha Verde da Maria Fumaça, in the community of Barão de Guaicuí, in Gouveia, Minas Gerais state. The methodology developed in this study is both qualitative and quantitative, characterized as an exploratory research. Data collection was performed through the preparation of an inventory of the tourist offer in Barão de Guaicuí. It was found that the development and sustainability of tourism in the community of Barão de Guaicuí and the Trilha Verde da Maria Fumaça project depend on an integrated plan for the development of tourism, embodying the community, public and private sectors of Gouveia, Organizations of the Civil Society and the Circuito Turístico dos Diamantes.

Key-words: tourism; tourist inventory; long-distance trails; Trilha Verde da Maria Fumaça; Barão de Guaicuí.

¹ Bacharel em Turismo pela Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri (UFVJM). Endereço eletrônico: dina.virgilia@ufvjm.edu.br Orcid: <https://orcid.org/0009-0008-9538-8226> Lattes: <https://lattes.cnpq.br/0408263988341376>

² Professor Adjunto do Curso de Turismo da Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri (UFVJM). Endereço eletrônico: hugo.araujo@ufvjm.edu.br Orcid: <https://orcid.org/0000-0001-9371-4886> Lattes: <http://lattes.cnpq.br/9305503365859375>

³ Professora Adjunta do Curso de Turismo da Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri (UFVJM). Endereço eletrônico: raquel.scalco@ufvjm.edu.br Orcid: <https://orcid.org/0000-0003-2042-783X> Lattes: <http://lattes.cnpq.br/1858387591943845>

Introdução

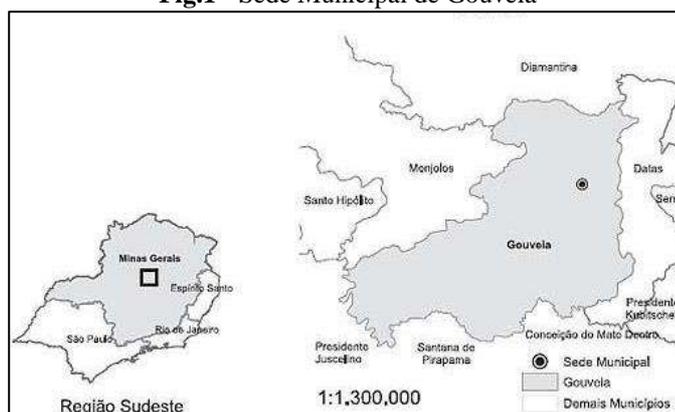
O turismo é uma das opções de desenvolvimento de muitos municípios brasileiros, podendo representar progresso econômico, elevar padrões de vida e propiciar o desenvolvimento social, criando oportunidades de emprego e diversificando as fontes de renda das regiões.

Segundo Banducci Jr. e Barretto (2001), desde o século XIX, o turismo passou a ser um dos aspectos de lazer, sendo, atualmente, aspiração de grande parte da sociedade. Por isso, quando relacionado ao fator econômico, é apto a aprimorar a condição de vida dos cidadãos, caracterizando-se por ser um grande gerador de divisas e de trabalho para a localidade receptora.

Por isso, é importante conhecer todos os aspectos que podem influenciar na escolha de um destino, bem como mobilizar fluxos turísticos a fim de conhecê-lo. A análise do potencial turístico de um local deve considerar não só a presença e qualidade dos atrativos turísticos, mas também a existência de equipamentos e serviços turísticos para atendimento das demandas do visitante.

Este trabalho teve o objetivo de analisar o potencial turístico da Trilha Verde da Maria Fumaça, na comunidade do Barão de Guaicuí, em Gouveia, Minas Gerais (fig.1).

Fig.1 - Sede Municipal de Gouveia



Fonte: Portilho, 2000.

A trilha é um antigo ramal ferroviário que foi desativado na década de 1970. A primeira expedição da Trilha Verde da Maria Fumaça ocorreu em 2000, quando a Organização da Sociedade Civil (OSC) Caminhos da Serra realizou um levantamento ao longo do antigo trecho ferroviário. Ao final desta expedição foi elaborado um relatório técnico apontando as características da trilha, suas potencialidades, bem como as suas deficiências. Assim, surgiu o

Projeto Trilha Verde da Maria Fumaça (TVMF), que tem por intuito criar, através do turismo, uma rede de preservação da memória do antigo ramal ferroviário que ligava Corinto a Diamantina (Moreira & Araujo, 2017). Após esta expedição, outras duas foram realizadas, além de outras atividades, como a sinalização da trilha.

A TVMF está localizada na região central do Estado de Minas Gerais, abrangendo parcialmente as bacias dos rios Jequitinhonha, Velhas e São Francisco. O trajeto tem aproximadamente 100 Km e faz a ligação entre a Serra do Espinhaço (à leste) e o Sertão Mineiro (à oeste), unindo as localidades de Diamantina, Bandeirinha, Barão de Guaicuí, Mendes, Quartéis, Conselheiro Mata, Rodeador e Monjolos (Mendes, 2010). Vale ressaltar que, as localidades, distritos, cidades e municípios abrangidos pelo ramal têm características e histórias que os unem em uma raiz comum, marcada pela memória da passagem do trem.

O distrito de Barão de Guaicuí, conhecido na região apenas como Barão, pertence ao município de Gouveia, cidade que integra o Circuito dos Diamantes, presente no Mapa do Turismo, do Programa de Regionalização do Turismo do Ministério do Turismo. A comunidade viveu tempos prósperos, pois grande parte da comercialização de diamantes da região de Diamantina passava por ali. A estação ferroviária, onde parava a Maria Fumaça, dava vida ao lugarejo.

Barão de Guaicuí está localizado a 22 Km do centro da cidade de Gouveia, e a 10 km da estrada asfaltada que liga o município de Gouveia à Diamantina. O Distrito corresponde a uma localidade com poucos moradores, tendo herdado este nome do ilustre Joshephino Vieira Machado, conhecido como Barão de Guaicuy. Joshephino Vieira Machado nasceu em Gouveia, na comunidade de Cuiabá, vizinha ao distrito que hoje se chama Barão de Guaicuí, e foi um importante empreendedor de Diamantina e região. O nome Guaicuhy é indígena e era atribuído ao rio que Josephino Vieira Machado tinha a licença para exploração da navegação, atualmente, denominado Rio das Velhas (Flora, 2020).

Segundo o Ministério do Turismo, os atrativos turísticos constituem parte dos produtos turísticos, pois determinam a escolha dos destinos turísticos, ou seja, geram fluxo turístico para aquele local (Brasil, MTUR, 2010, p. 51). Por outro lado, os equipamentos e serviços turísticos (meios de hospedagem, restaurantes, áreas de recreação, agenciamento, etc.) existentes dão suporte aos turistas e, portanto, são fundamentais para o desenvolvimento do turismo. Assim, com o presente estudo pretendeu-se identificar os atrativos, os equipamentos e serviços turísticos e a infraestrutura de Barão de Guaicuí, além de quantificar e avaliar as atuais condições de sua oferta aos turistas.

A metodologia desenvolvida é quali-quantitativa e a pesquisa caracteriza-se como exploratória. A coleta de dados se deu por meio da elaboração de um inventário da oferta turística de Barão de Guaicuí, utilizando-se os formulários da Plataforma Integrada do Turismo (PIT), da Secretaria de Estado de Cultura e Turismo de Minas Gerais (SECULT). De acordo com a Organização Mundial de Turismo (OMT, 1997), o inventário turístico é essencial para se ter conhecimento sobre o espaço turístico de um local e projetar a sua ordenação e desenvolvimento.

A partir da realização desta pesquisa foi possível diagnosticar um melhor cenário para o desenvolvimento socioeconômico de Barão de Guaicuí, através do aproveitamento do potencial turístico existente no local.

Metodologia

A presente pesquisa possui abordagem quali-quantitativa. A pesquisa quali-quantitativa une a descrição, classificação e interpretação de informações à análise de estatísticas e dados numéricos, sendo necessária para aprofundar a compreensão de um conhecimento.

Para o desenvolvimento da pesquisa, primeiramente, foi realizada uma revisão bibliográfica. Esta primeira etapa da pesquisa foi necessária para a formação do arcabouço teórico que sustentou as análises e discussões apresentadas. Para isso, foram estudados os seguintes temas: conceitos e evolução do turismo; o inventário da oferta turística; planejamento e organização do turismo.

Na segunda etapa, foi realizada uma pesquisa documental visando identificar se existiam inventários da oferta turística que contemplavam Barão de Guaicuí, bem como se havia registro dos bens tombados e registros históricos da formação da comunidade. Nesse sentido, foram pesquisados documentos nos seguintes locais: Secretaria Municipal de Cultura e Turismo de Gouveia, Biblioteca Municipal e Ponto de Cultura Cobu da Gouveia e OSC Caminhos da Serra. Além disso, utilizaram-se outras fontes de informações, por meio do contato direto, via telefone e e-mail, com pessoas que exercem papel de liderança na comunidade, para buscar relatos sobre a história de Barão de Guaicuí.

Posteriormente, deu-se início ao planejamento e execução do trabalho de campo para inventariação dos atrativos turísticos, equipamentos, serviços e infraestruturas existentes no entorno da Trilha da Maria Fumaça, em Barão de Guaicuí. Para isso, foram utilizados formulários adaptados da metodologia adotada pela Plataforma Integrada do Turismo (PIT), da Secretaria de Estado de Cultura e Turismo de Minas Gerais (SECULT).

Esta plataforma foi desenvolvida pela SECULT, entre 2016 e 2017, para facilitar o gerenciamento eletrônico de informações que ajudam a planejar e organizar o turismo nos municípios mineiros e no Estado. Assim, a coleta de dados se deu por meio da elaboração do inventário da oferta turística, através dos formulários da PIT, buscando analisar detalhadamente a área de investigação, por meio de observação *in loco*, com base nos objetivos da pesquisa.

Os trabalhos *in loco* tiveram início em novembro de 2022 e encerram-se em abril de 2023. No total, foram realizados quatro trabalhos de campo. No primeiro campo, realizado em 15/11/2022, foi feito o levantamento de serviços e equipamentos de hospedagem, alimentos e bebidas e dos atrativos culturais. A segunda saída a campo ocorreu em 20/11/2023, quando foi realizado o levantamento dos atrativos naturais, da gastronomia do produto primário e da gastronomia do produto transformado. O terceiro campo foi realizado em 21/01/2023, quando ocorreu a Festa do Mastro na comunidade. Por fim, o último campo ocorreu em 16/04/2023, para a realização da medição dos pontilhões e das quedas d'água das cachoeiras.

Como forma de facilitar o trabalho de campo, foi feita a separação de cada formulário de acordo com a classificação determinada pelo método de classificação da PIT, sendo os mesmos divididos nas seguintes categorias: A (Infraestrutura de apoio ao turista), B (Serviços e equipamentos turísticos) e C (Atrativos turísticos).

Após os trabalhos de campo, foi feita uma conferência dos dados inventariados para organização das informações de acordo com as categorias da oferta turística. Essa conferência permitiu também completar dados faltosos. Os dados foram sistematizados em um índice de acordo com a categoria específica. Após esse procedimento, foram elaboradas tabelas caracterizando as informações da quantidade e categoria referente à oferta turística.

Ao final, foram apresentados e discutidos os resultados obtidos com base na análise da oferta de atrativos turísticos, dos equipamentos e serviços turísticos e da infraestrutura de Barão de Guacuí. Além da avaliação da quantidade e condições destes elementos, também foi possível averiguar a vocação turística da comunidade, considerando suas potencialidades e limitações para o desenvolvimento do turismo.

Histórico da Trilha Verde da Maria Fumaça

Em 1910, com o advento da construção da Estrada de Ferro Corinto a Diamantina, inicia-se a ocupação do território, sendo a Fazenda Capão escolhida como local onde seria construída a estação ferroviária, denominada, em primeiro momento, como Baraúna, posteriormente Gouvêa e, por último, Barão do Guaicuhy (Flora, 2020).

Em 1914, foi inaugurado o Ramal Ferroviário Corinto a Diamantina pela Estrada de Ferro Vitória a Minas – EFVM, que depois teve repassada a responsabilidade para a Estrada de Ferro Central do Brasil – EFCB, em 1923. O percurso total do ramal era de 14 Km que cortavam os municípios de Diamantina, Gouveia, Monjolos, Santo Hipólito, Curvelo e Corinto, localizados no centro-norte do estado de Minas Gerais (Santos, 2015).

De 1914 a 1960, a ferrovia se tornou o principal meio de comunicação, integração, desenvolvimento social, cultural e econômico para a região. A partir de então, a ferrovia entraria em crise no país, o que de certa forma continua até os dias atuais. Durante a ditadura militar, no Brasil, a política nacional de transportes priorizou investimentos no modal rodoviário. Por conta disso, abandonou-se o transporte ferroviário, centralizado na burocrática Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima-RFFSA. Primeiramente, eliminou-se o transporte ferroviário de passageiros até a suspensão total do tráfego. A partir de 1973, houve o crescente desmonte do patrimônio da RFFSA. Os trilhos, dormentes, casas de turmas, estações, entre outros bens integrados ao Ramal foram vendidos, roubados, ocupados ilegalmente ou repassados, através de acordos de comodato entre as prefeituras municipais e a RFFSA. Aos poucos, a ferrovia foi totalmente desativada (Santos, 2015).

Em 2000, a OSC Caminhos da Serra Ambiente Educação e Cidadania realizou uma expedição pelo trecho ferroviário, acompanhada por outras entidades e pessoas interessadas em entender a situação do antigo ramal e suas possibilidades de desenvolvimento turístico. Por fim, foi elaborado um relatório, apontando as características e deficiências locais. Desde então, surgiu o Projeto TVMF, com a finalidade de criar uma rede por meio do turismo para preservar a memória do ramal Corinto-Diamantina (Moreira & Araujo, 2017).

A trilha surge como uma nova possibilidade de desenvolvimento social e econômico para as comunidades situadas no seu entorno. O propósito é estruturar o antigo ramal ferroviário, dando condições de ser percorrido com segurança por caminhantes, ciclistas e cavaleiros.

A ONG Caminhos da Serra realizou três excursões de Diamantina a Corinto. A primeira expedição foi realizada por um grupo de amigos no início de 2000, que percorreram o trecho completo do ramal, entre Diamantina e Corinto. Após esta excursão, perceberam que o trecho entre Monjolos e Corinto não poderia ser considerado uma trilha, pois a maior parte já havia sido asfaltada. Por isso, somente o trecho de Diamantina e Monjolos foi designado como TVMF (Moreira & Araujo, 2017).

Em 2005, foi realizada a segunda expedição caminhando desde a estação ferroviária de Diamantina até a estação ferroviária de Corinto. O objetivo foi de pesquisar e avaliar o potencial

turístico do ramal, considerando os aspectos históricos, sociais, culturais, econômicos, patrimoniais e ambientais. A missão foi de natureza multidisciplinar, com a participação de técnicos e atores pertencentes a entidades privadas, públicas e organizações sociais (Moreira & Araujo, 2017).

A partir de 2014, foram elaboradas e fixadas no trecho da trilha que pertence ao município de Gouveia, placas de sinalização feitas com cascas de tronco de eucalipto. Em 2018, foi elaborado um projeto de sinalização de todos os 92Km da via do antigo ramal ferroviário, nos dois sentidos, iniciando em Diamantina e finalizando em Monjolos, passando pelas comunidades de Bandeirinhas, Barão de Guaicui, Mendes, Conselheiro Mata, Rodeador e chegando à Monjolos. O projeto de sinalização teve como referência as normativas iniciais de Sinalização das Trilhas de Longo Curso (ICMBio, 2018), movimento este que começava a tomar proporções e se organizar nacionalmente e no qual a OSC Caminhos da Serra tinha participação efetiva (Santos, 2015).

A partir de 2015, verifica-se em Barão do Guaicuí um crescente aumento de construções de moradias para lazer de final de semana de moradores de Gouveia e Diamantina, trazendo novamente perspectivas comerciais e de prestação de serviços para moradores locais e turistas.

Em 2017, a OSC Caminhos da Serra promoveu a terceira expedição, com o tema “A Sinalização”, que teve como objetivo trilhar os 92Km da TVMF, em 04 dias, usando a bicicleta como transporte, partindo de Diamantina, passando por Gouveia e chegando à Monjolos. Durante a travessia foram identificados pontos de sinalização, áreas degradadas, áreas impedidas de trânsito, áreas invadidas, pontos de fuga e locais de apoio (Moreira & Araujo, 2017). Ao final da expedição foram feitos relatórios pelos técnicos e participantes propondo ações corretivas e inovadoras dentro da temática (Moreira & Araujo, 2017).

A motivação das visitas à Trilha Verde da Maria Fumaça se deve às belezas cênicas da região, cujo bioma é o cerrado e o campo rupestre, com espécies raras e endêmicas da flora e da fauna, rios, córregos e cachoeiras. A comunidade está inserida na Serra do Espinhaço Meridional, com grande incidência de cavernas, abrigos, abismos, destacando-se os sítios arqueológicos com registros de pintura rupestres e sepultamentos que datam de aproximadamente 5.000 anos. Ressalta-se, portanto, a importância desses atrativos para o desenvolvimento do turismo no local.

Turismo: conceitos e histórico da atividade

O turismo é um fenômeno social complexo, que envolve também questões espaciais, ambientais, culturais e econômicas. Atualmente, a atividade turística é considerada de elevado

índice de crescimento no contexto econômico mundial, mas que depende do envolvimento de vários setores da comunidade onde a atividade se desenvolve (Alis, 2014).

O turismo promove uma interação entre os indivíduos e demanda uma complexidade de serviços, infraestruturas e investimentos (Bernardo, 2019). Em decorrência disso, a definição do conceito de turismo ainda não é consensual, pois o turismo é um fenômeno que abrange interações entre indivíduos, o uso de recursos, contextos econômicos, ambientais e sociais bastante diversos e complexos.

Segundo Cooper (2001, p. 408) “o turismo é predominantemente um produtor de serviços, com as características principais de intangibilidade, perecibilidade e inseparabilidade”.

De acordo com a OMT, “o turismo compreende as atividades que realizam as pessoas durante suas viagens e estadas em lugares diferentes ao seu entorno habitual, por um período consecutivo inferior a um ano, com finalidade de lazer, negócios ou outras” (OMT, 2001, p. 38).

Embora as viagens sejam um fenômeno que vem sendo praticado por civilizações antigas, o turismo como atividade econômica surgiu apenas no século XIX, tornando-se uma atividade de interesse de cientistas e do *trade* turístico. Atualmente, é um importante setor da economia mundial, em termos de geração de renda e emprego (Ignarra, 2003).

De acordo com Dias (2005), os recursos turísticos fornecem o principal suporte para o fenômeno do turismo e constituem a base de sustentação para a formatação de projetos de desenvolvimento para qualquer localidade. O mesmo autor salienta que “o recurso turístico pode ser definido como todo elemento que, por si mesmo ou em combinação com outros, seja capaz de gerar deslocamentos turísticos” (p.14). Para que um recurso se torne um atrativo turístico, ele deve estar preparado para oferecer uma comodidade para o turista. Um recurso torna-se uma atração quando é de fácil acesso, fornece equipamentos e facilidades para uso dos visitantes e contém todas as informações necessárias para que o cliente possa usufruir deles.

Diante disso, o inventário da oferta turística é um estudo fundamental para o planejamento estratégico do destino, pois fornece informações detalhadas sobre os recursos disponíveis para desenvolvimento do turismo (Embratur, 2001), como será abordado no próximo tópico.

Inventário da oferta turística

A oferta turística pode ser definida como “o conjunto de atrações naturais e artificiais de uma região, bem como de todos os produtos turísticos à disposição dos consumidores para

a satisfação de suas necessidades" (Lage & Milone, 2004, p. 41). Para Fratucci (2000), o produto turístico é entendido como a totalidade dos atrativos turísticos, equipamentos e serviços turísticos, infraestruturas de apoio e todas as suas interações e inter-relações.

Para se conhecer e poder gerenciar a oferta turística é preciso inventariá-la. Assim, pode-se afirmar que um dos estudos mais importantes para o planejamento turístico é o inventário da oferta turística. De acordo com a OMT (1997, p.16) “o inventário turístico é fundamental para que se conheça o espaço turístico de um país e, assim, se possa planejar a sua ordenação e o seu desenvolvimento”.

O inventário da oferta turística “é um instrumento fundamental para o planejamento estratégico, estimulando o conhecimento sobre a oferta turística, da qual o turismo necessita para realizar suas atividades geradoras de crescimento” (Embratur, 2001, p.13).

O inventário da oferta turística é, portanto, uma ferramenta que contribui para a pesquisa e para o planejamento do destino, pois, proporciona dados atualizados e sistematizados sobre o local de produção e consumo do produto turístico. A identificação da oferta turística propicia o conhecimento aprofundado de municípios e espaços turísticos, bem como embasa o planejamento ordenado da expansão turística, além de disciplinar a ocupação territorial, visando à preservação e divulgação da oferta.

Os atrativos, de acordo com Valls (2006), são os componentes que desencadeiam o turismo, despertando o interesse do público pelo destino. Contudo, eles somente atingem a condição de produto turístico se forem associados aos serviços e equipamentos necessários para sua fruição. Assim, além dos atrativos, a oferta turística inclui o levantamento de todos os equipamentos e serviços turísticos, tais como meios de hospedagem, restaurantes, estabelecimentos de entretenimento, transportes, agenciamento, entre outros. Completa a oferta turística a análise da infraestrutura de apoio ao turismo, que atende tanto turistas como a própria comunidade, analisando as vias de acesso, os sistemas de transporte, educação, saúde, comunicação, entre outros. Esses elementos ou o conjunto deles define o potencial da oferta turística de determinado destino.

Portanto, o inventário da oferta turística descreve o potencial de uma área e subsidia a elaboração do planejamento turístico. O registro da oferta turística facilita a avaliação de locais para a implementação de novos projetos, bem como, o planejamento e gestão de atividades turísticas realizadas pela comunidade, permitindo a identificação do potencial turístico, identidade e vocação de determinado destino. Diante disso, faz-se necessário discutir o conceito de planejamento turístico e sua relação com o inventário da oferta turística de um destino.

Planejamento do turismo

Conforme apresentando, o inventário é uma importante ferramenta para identificar toda a oferta turística de uma região, desde seus equipamentos e serviços, a infraestrutura, até os atrativos culturais e naturais. Partindo de sua identificação, o próximo passo é o diagnóstico e planejamento das possibilidades de desenvolvimento turístico.

O planejamento turístico é de extrema importância, pois envolve a coordenação do trabalho dos diferentes atores relacionados ao turismo para realizar ações integradas que ajudem a desenvolver e melhorar o setor como um todo. De acordo com Dias (2003, p.87), “ao decidirmos fazer um planejamento, na verdade estamos optando por determinado futuro, e a partir desta escolha, organizamos o presente para que possamos atingir o objetivo traçado”.

Oliveira (2004) reforça que o planejamento consiste em identificar, analisar, estruturar, coordenar a missão, as metas, os objetivos, os desafios, as estratégias, as políticas internas e externas, os programas, projetos e as atividades necessárias para alcançar resultados mais eficazes e eficientes, concentrando forças e recursos da melhor maneira possível.

Assim, pode-se dizer que o planejamento consiste em propor, implementar e controlar as propostas de ação para intervir em uma determinada parte da realidade (Vilasbôas, 2004).

Ignarra (2003) considera as seguintes etapas do planejamento turístico: elaboração do diagnóstico; elaboração do prognóstico; estabelecimento de objetivos e metas; definição das estratégias; elaboração e implantação de planos, programas e projetos; e acompanhamento dos resultados. O inventário da oferta turística seria, então, a primeira etapa do diagnóstico, que irá subsidiar o planejamento da atividade.

Dias (2003) afirma que o planejamento é um instrumento de poder significativo, pois, ao avaliar as diferentes alternativas de cenários futuros, pode-se escolher por aquela que mais interessa, de acordo com a realidade analisado, e traçar estratégias para alcançar os objetivos almejados.

Para Petrocchi (1998, p.19) o “planejamento é a definição de um futuro desejado e de todas as providências necessárias à sua materialização”. Ou seja, o planejamento está diretamente relacionado ao futuro desejado.

Como visto, o turismo pode ser uma fonte significativa de receita para um lugar. Para isso, o planejamento é essencial porque permite maximizar o potencial turístico de um destino. Isso envolve a estruturação e a gestão de atrativos turísticos, a oferta de serviços de qualidade que atendam às expectativas dos visitantes e a preservação e promoção da identidade cultural, evitando a descaracterização excessiva e promovendo o respeito às tradições locais.

Assim, feita a revisão de literatura sobre o tema, serão apresentados, na sequência, os resultados obtidos a partir da realização dos trabalhos de campo no trecho da TVMF, no distrito de Barão do Guaicuí.

Resultados e discussões

A partir dos trabalhos de campo realizados em Barão de Guaicuí, foram identificados e analisados vários aspectos quantitativos e qualitativos referentes à sua oferta turística.

Do ponto de vista quantitativo, foram identificados 21 atrativos turísticos existentes em Barão de Guaicuí, divididos em: atrativos naturais; atrativos culturais; gastronomia - produto primário e gastronomia - produto transformado. Além disso, foram identificados sete elementos componentes da infraestrutura de apoio ao turismo; dois serviços e equipamentos de hospedagem; três serviços e equipamentos de alimentos e bebidas; dois serviços e equipamentos de lazer e entretenimento e um serviço de equipamentos turísticos. Os elementos estão separados por categorias, e são apresentados na tabela 1.

Tabela 1- Elementos constituintes da oferta turística de Barão de Guaicuí

Categoria	Quantidade
Infraestrutura de apoio ao turismo (A.1 a A7)	7
Serviços e equipamentos turísticos (B.1 a B7)	8
Atrativos turísticos (C.1 a C.7)	21
Total	36

De acordo com os formulários da PIT, a categoria A (Infraestrutura de Apoio ao Turista) divide-se em: informações básicas do município, meios de acesso, sistema de comunicações, sistema de segurança, sistema hospitalar, sistema educacional e outros serviços.

Em Barão, o sistema de comunicação, segurança e educacional dependem da sede do município de Gouveia, pois não há este tipo de serviço no local. Além disso, não há posto de saúde na comunidade. Na antiga estação de trem há um consultório médico para o atendimento dos pacientes, que acontecem a cada 15 dias. Com relação a outros serviços, há apenas dois elementos que correspondem a duas artesãs que têm residência na comunidade e comercializam seus produtos em feiras de Belo Horizonte e Gouveia, tais como artesanatos em madeira, pedras, cabaça, peças em crochê e quadros com sementes naturais da região.

No que se refere à análise da categoria A (infraestrutura de apoio ao turismo), percebeu-se que há uma falta de conjunto de obras de instalações de estrutura física de base que criam condições para o desenvolvimento do turismo na comunidade. Observa-se uma carência no sistema médico hospitalar, sendo que o município deveria implantar uma unidade básica de saúde ou aumentar os atendimentos na semana, não só para a comunidade, mas também para turistas que frequentam o local.

Outro aspecto observado é a escassez da categoria A7 (Outros Serviços e Equipamentos de Apoio). Na comunidade não existem estabelecimentos comerciais como mercearia, farmácia, padaria, oficina de bicicletas, dentre outros. O incremento ao comércio na comunidade é de extrema importância, pois aqueceria a economia local, gerando emprego e renda para população e motivando os turistas a visitarem mais a localidade. Para Freire (2010), os estabelecimentos podem ser entendidos como um dos agentes responsáveis pela transformação do espaço e dos locais onde se inserem, contribuindo para o desenvolvimento do local.

Os formulários da categoria B (Serviços e Equipamentos Turísticos), são distribuídos em: serviços e equipamentos de hospedagem, serviços de alimentos e bebidas, serviço e equipamento de agência de turismo, serviço e equipamento de transporte turístico, serviço e equipamento para eventos, serviço e equipamento de lazer, outros serviços e equipamentos turísticos.

Tabela 2 - Serviços e Equipamentos Turísticos de Barão de Guaiçú

Categoria	Quantidade
Serviços e equipamentos de hospedagem (B1)	2
Serviços e equipamentos de alimentos e bebidas (B2)	3
Serviços e equipamentos de agência de turismo (B3)	0
Serviços e equipamentos para transporte turístico (B4)	0
Serviços e equipamentos para eventos (B5)	0
Serviços e equipamentos de lazer (B6)	2
Outros Serviços e equipamentos turísticos (B7)	1
Total	8

Há uma carência em serviço de agência de turismo, transportes turísticos e serviços para eventos. Na comunidade o transporte funciona apenas para os estudantes que precisam se deslocar para Gouveia, não havendo linha regular ligando o Distrito à sede. Os turistas que querem conhecer o local tem de se deslocar de carro próprio ou táxi.

Referente à categoria B (Serviços e Equipamentos Turísticos), é possível identificar que são poucos os meios de hospedagem e de serviços e equipamentos de alimentos e bebidas

existentes no local. No dia a dia da comunidade e, principalmente, quando ocorrem eventos de ciclismo, caminhadas, cavalgadas, corridas, dentre outros, existe a dificuldade de oferta de acomodações, refeições e bebidas. Estes dois tipos de serviços (de hospedagem e de alimentos e bebidas) são fundamentais para o bom funcionamento do sistema turístico local, viabilizando a permanência dos visitantes na localidade, atendendo às suas necessidades e permitindo a expansão da atividade turística e econômica na localidade. Conforme Maske (2012), os meios de hospedagem são um dos principais equipamentos que constituem os produtos turísticos. Portanto, é necessário fornecer a hospedagem, alimentação e outros serviços nos locais, favorecendo o crescimento do turismo e a geração de emprego e renda.

Barão de Guaicuí, por ser uma comunidade que faz parte do Projeto TVMF, considerado o principal produto turístico de Gouveia, por onde transitam turistas, caminhantes e ciclistas, onde também ocorrem eventos culturais, pode ser diagnosticada como de baixo índice de serviços de alimentação e hospedagem, apresentando somente três elementos de alimentação, sendo eles: Bar e Restaurante Trem Arrumado; Bar e Mercearia Rancho Jardim dos Orixás; e a barraca da Sãozinha. Os dois serviços de hospedagem são a Hospedaria da Nice e os Chalés do Barão.

Em outros Serviços e Equipamentos Turísticos, há apenas um que é a Associação AMA Barão. Trata-se de uma associação comunitária, rural, privada, que tem o objetivo de apoiar as ações sociais, ambientais, religiosas, culturais, educacionais e de empreendedorismo no distrito. Os associados são os próprios moradores do local.

Os atrativos turísticos do local totalizam 21 (vinte e um), sendo: 9 (nove) atrativos naturais, 10 (dez) atrativos culturais, 1 (um) gastronomia do produto primário e 1 (um) gastronomia do produto transformado (vide Tabela 3).

Tabela 3 - Atrativos turísticos do Barão de Guaicuí por categoria

Categoria	Quantidade
Atrativos naturais (C.1)	9
Atrativos culturais (C.2)	10
Gastronomia do produto primário (C6.1)	1
Gastronomia do produto transformado (C6.2)	1
Total	21

Uma das cachoeiras mais visitadas por turistas e moradores é a Cachoeira do Barão (Figura 2), que foi inventariada pela Secretaria Municipal de Cultura e Turismo de Gouveia e também entrou no presente levantamento. A cachoeira tem aproximadamente 8 metros de queda d'água e, à montante da mesma, existem pequenas quedas, com no máximo um metro e meio de altura. As águas descem em corredeiras por aproximadamente 100 metros, formando três poços de águas límpidas. O acesso é regular, por estradas rurais não pavimentadas. A sinalização geral e turística é feita por meio de placas de casqueiro de eucalipto.

Fig. 2-Cachoeira do Barão



Fonte: Diná Silva, 2023.

Outro importante atrativo é o Rio Pardinho, cujo acesso se dá por via regular, também por estradas rurais não pavimentadas e não há sinalização geral nem turística. O Rio Pardinho é o maior rio que passa pela comunidade recebendo as águas de todos os demais córregos e riachos da região. O rio tem águas límpidas, propícia à natação e pesca. No trecho do rio próximo a Barão de Guaicuí há vários poços e corredeiras utilizadas por turistas e moradores. A TVMF percorre as suas margens, propiciando a contemplação de lindas paisagens.

Já nos atrativos culturais, destacam-se os pontilhões da TVMF. Essas estruturas foram construídas entre 1910 e 1914 para sustentar os trilhos e dormentes. A partir da implantação do Projeto TVMF a OSC Caminhos da Serra viabilizou um projeto de reestruturação dos mesmos que receberam piso de metal vazado e parapeitos de proteção. Estas estruturas permitem transpor obstáculos com segurança e admirar as paisagens naturais. Porém, os mesmos já carecem de manutenção no piso e parapeitos, além da pintura que se encontra deteriorada. Na figura 3, pode-se perceber o desmoronamento da pista após um dos pontilhões instalados na TVMF, um grave problema de segurança para os frequentadores da trilha.

Fig. 3 - Pontilhão na Trilha Verde da Maria Fumaça próximo a Comunidade de Barão de Guaicuí



Fonte: Diná Silva, 2023.

Neste contexto de análise, os atrativos culturais também têm a sua importância. A predominância dos atrativos culturais justifica-se pela religiosidade da comunidade, pois dos elementos inventariados três foram de diferentes religiões que se distinguem a partir de suas doutrinas, que foram a: Católica Apostólica Romana, a Evangélica e a Umbandaime. A Umbandaime é a instituição Parque Espiritualista Jardim dos Orixás (fig.3), criada com o objetivo de trazer as pessoas para o local com o intuito de consolidar um modo de viver pautado na ideia de sustentabilidade emancipatória, buscada através de uma relação harmoniosa entre ser humano e natureza.

Fig. 4 - Parque Espiritualista Jardim dos Orixás



Fonte: Alex Mendes, 2022

Outro aspecto observado nos atrativos culturais é a antiga estação ferroviária do Barão de Guaicuí, que foi tombada pela Prefeitura Municipal de Gouveia, em 2003, por sua

importância para a comunidade e município. A estação foi reformada e reinaugurada em agosto de 2022.

A gastronomia é composta pelo produto primário e produto transformado produzidos na própria comunidade. O produto primário é a Agrofloresta Jacarandá do Cerrado. Este projeto visa o plantio diversificado de verduras, frutas, legumes, consorciado com espécies da flora nativa do cerrado. Os produtos alimentícios são comercializados no sábado, na comunidade; e no domingo, na feira que acontece no Largo Dom João, na cidade de Diamantina-MG. Já o produto transformado é o doce de leite, que é vendido na comunidade e no estabelecimento local o Bar e Restaurante Trem Arrumado. Até então, nenhum desses produtos são reconhecidos enquanto patrimônio por algum órgão responsável.

Em Barão de Guaicuí não foram identificados atrativos turísticos das categorias C3 (Atividade econômica/produção associada ao turismo), C4 (realização técnica e científica contemporânea) e C6.3 (gastronomia - prato típico).

No que se refere aos atrativos, destaca-se que faltam investimentos que permitam o desenvolvimento da atividade turística, principalmente nos atrativos culturais. Os atrativos recebem visitas o ano todo, porém muitos deles ficam fechados e são abertos somente quando há solicitação para a visita e eventos. Um desses atrativos é a Capela Nossa Senhora da Conceição, que foi construída em 1930. A sua infraestrutura é regular, pois não possui instalações sanitárias e nenhuma acessibilidade para pessoas com deficiência física. Além disso, está precisando de pintura externa e conserto do telhado.

Um aspecto identificado no trabalho de campo é a abordagem proposta pela Plataforma Integrada do Turismo (PIT), em relação à lista de ofertas turísticas. Os formulários estão distribuídos em infraestrutura de apoio ao turismo, serviços e equipamentos turísticos e atrativos turísticos, subdivididos em diversas sub-categorias. Esses formulários se mostram inadequados para o estudo da realidade social em Barão de Guaicuí, pois fornecem elementos como o preenchimento de características inexistentes que não são aplicáveis à realidade informacional em análise. Por fim, percebeu-se, também, que a maioria dos empreendimentos não apresentam registros, ou seja, são informais. Outro fator observado é que os estabelecimentos comerciais da comunidade são simples, distantes da sofisticação vistas em outros destinos. A falta de informações destes estabelecimentos ficou evidenciada durante o preenchimento dos formulários do PIT.

Pelas análises realizadas, o Distrito possui maior potencial e vocação turística para o segmento de ecoturismo, turismo de natureza e de aventura, uma vez que os atrativos naturais possuem maior capacidade de atração turística, sendo os eventos programados e os atrativos

culturais complementares, agregando valor à experiência dos turistas atraídos pela prática do turismo em contato com a natureza. Estes segmentos do turismo têm potencial para serem aliados do avanço econômico, podendo contribuir com o aumento de renda para a comunidade e, se bem planejados, podem ser uma forma de contato com a natureza para os turistas.

O trabalho realizado foi importante para os setores público, privado e social porque trouxe informações detalhadas da comunidade do Barão de Guaicuí e da TVMF sobre a história, a economia local, a cultura, a religiosidade, a saúde, as infraestruturas de transporte e de comunicação, projetos culturais e ambientais, e o turismo local, demonstrando o seu potencial turístico e a sua vocação turística.

Considerações finais

O objetivo geral deste trabalho foi analisar o potencial turístico da TVMF no distrito de Barão de Guaicuí. As investigações envolveram revisão da literatura, trabalhos de campo, pesquisas documentais, conversas com moradores, empreendedores, lideranças locais. Com base na análise dos resultados, considera-se que a vocação e o potencial turístico da TVMF no distrito de Barão de Guaicuí são expressivos e se relaciona preponderantemente ao turismo de natureza, esportivo e de aventura, dada a qualidade de seus atrativos naturais. Os atrativos culturais podem ser considerados como elementos complementares na oferta de atrativos, não possuindo, isoladamente, potencial de atração de fluxos turísticos.

Porém, existem várias limitações que dificultam a transformação desse potencial em produto turístico. Algumas destas limitações são: ausência de um plano de desenvolvimento turístico para a localidade; baixo número de serviços e equipamentos de apoio (meios de hospedagem, bares e restaurantes, padaria, mercearia, dentre outros); atrativos naturais sem um plano de melhoria e manutenção; sinalização turística inexistente em vários atrativos e nos seus acessos; meio de transporte deficitário; sistema de telefonia e internet limitados; baixa manutenção de acessos viários; baixo envolvimento e interesse da comunidade local pelo turismo; baixa qualidade do saneamento básico (não abrangendo todo o distrito e tendo parte dos efluentes lançados em córregos e rios da região).

O turismo pode oferecer ao distrito de Barão de Guaicuí várias oportunidades de desenvolvimento, como: incentivos aos empreendedores locais; oferta de empregos e fontes de renda; valorização da cultural local; melhoria dos acessos viários; melhoria do saneamento básico; melhoria na relação da comunidade com os turistas; melhoria dos acessos e sinalização

dos atrativos; aporte financeiro através de projetos turísticos privados e governamentais; divulgação e exposição do potencial turístico em mídias sociais, fóruns, feiras e eventos turísticos; melhoria de oferta de transporte; melhoria e ampliação de manutenções de equipamentos turísticos. Sendo assim, para transformar o potencial turístico da localidade de Barão de Guaicuí em um produto turístico de qualidade é necessário solucionar as limitações e dificuldades apontadas.

Durante o decorrer da pesquisa de campo foram identificadas algumas especificidades de visitantes que vão à comunidade, que são: os turistas de final de semana e de feriados prolongados, que buscam as cachoeiras como principal atrativo, mas não permanecem na comunidade e utilizam pouco os meios de hospedagem e serviços de alimentação e bebidas. Outra categoria de visitantes seriam os ciclistas que transitam pela comunidade através da TVMF, que são em grande número, principalmente em finais de semana, mas não permanecem na comunidade e, também utilizam pouco os meios de hospedagem e serviços de alimentação e bebidas, o que a torna uma comunidade de passagem. Por fim, citam-se os caminhantes que transitam pela comunidade através da TVMF, em menor número, mas que utilizam os meios de hospedagem e serviços de alimentação e bebidas. Há na comunidade, também, os moradores flutuantes de final de semana e feriados longos, que construíram casas de campo e participam de forma tímida da vida comunitária local. Além disso, há o fluxo de visitantes da comunidade religiosa Jardim dos Orixás, que frequentam a comunidade em tempos diversos, quando da realização de eventos religiosos e culturais. Estes visitantes utilizam mais os meios de hospedagem e serviços de alimentação e bebidas.

Neste sentido, constatou-se que o desenvolvimento e a sustentabilidade do turismo na comunidade de Barão de Guaicuí e do projeto TVMF dependem de um plano integrado para o desenvolvimento do turismo, com envolvimento da comunidade, do setor privado e dos órgãos públicos de Gouveia, das Organizações da Sociedade Civil existentes no local e do Circuito Turístico dos Diamantes.

Referências

- Allis, T. (2014). Viajantes, visitantes, turistas... Em busca de conceitos em um mundo urbano. *Caderno Virtual de Turismo*, 14, 23-38. Recuperado de <https://www.ivt.coppe.ufrj.br/caderno/article/view/1022>
- Banducci Jr. A., & Barretto, M. (Orgs) (2001). *Turismo e identidade local: Uma visão antropológica*. Campinas, SP: Papirus.
- Bernardo, E. (2019). *Uma introdução ao turismo: Conceitos, classificações e tipologias*. Portugal, Lisboa: CIES-IUL.
- Brasil. Ministério do Turismo. (2010). *Segmentação do turismo e do mercado*. Brasília. Recuperado de <https://www.gov.br/turismo/pt-br/centrais-de-conteudo/-publicacoes/segmentacao-do-turismo/segmentacao-do-turismo-e-o-mercado.pdf>

- Cooper, C. (Org) (2001). *Turismo: Princípios e prática*. Porto Alegre: Bookman,.
- Dias, R. (2003). *Planejamento do turismo: Política e desenvolvimento do turismo no Brasil*. São Paulo: Atlas.
- Dias, R.(2005). *Introdução ao turismo*. 1.ed. São Paulo: Atlas.
- EMBRATUR. Instituto Brasileiro de Turismo. (2001). *Inventário da oferta turística: Metodologia*. Brasília. Recuperado de https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/233126/mod_resource/content/1/projInvTur.pdf
- Flora, J.(2020) *Relatos de José Flora*. Documento não publicado. Acervo de documentos da ONG Caminhos da Serra.
- Fratucci, A. C. (2000). *O ordenamento territorial da atividade turística no Estado do Rio de Janeiro: Processos de inserção dos lugares turísticos nas redes do turismo*. Dissertação (mestrado em geografia) Universidade Federal Fluminense , Niterói-RJ. Recuperado de <https://tede.ufrj.br/jspui/handle/jspui/1485>
- Freire, A. L. (2010). O desenvolvimento do comércio e a produção do espaço urbano. *GeoTextos*, 6(2), 11-32. <https://doi.org/10.9771/1984-5537geo.v6i2.4829>
- ICMBio. Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (2018). *Manual de sinalização de trilhas*. 2. ed. Brasília.
- Ignarra, L. R. (2003). *Fundamentos do turismo*. 2 ed. São Paulo.
- Lage, B. G., & Milone, P. C. (2004). *Turismo na economia*. São Paulo: Aleph.
- Maske, D. C. (2012). *Meios de hospedagem e hospitalidade*. Revisão, Diagramação e produção: Centro Universitário Leonardo da Vinci. Recuperado de <https://www.uniasselvi.com.br/extranet/layout/request/trilha>.
- Mendes, B. (2010). *Inventário de Proteção do Acervo de Gouveia*. Documento não publicado. Acervo de documentos da ONG Caminhos da Serra.
- Moreira, R. A., & Araujo, H. R. (2017) Trilha Verde da Maria Fumaça: patrimônio ferroviário e turismo no Vale do Jequitinhonha. *Revista Brasileira de Ecoturismo*, 9(6), 751-767. <https://doi.org/10.34024/rbecotur.2016.v9.6604>
- Oliveira, D. R. (2004). *Planejamento estratégico: Conceitos, metodologia e práticas*. 20 ed. São Paulo: Atlas.
- OMT. Organização Mundial do Turismo. (1997). *Introdução ao turismo*. São Paulo: Roca, 1997
- OMT. Organização Mundial de Turismo (2001). *Introdução ao turismo*. Trad. Dolores Martins Rodriguez Córner. São Paulo: Roca.
- Petrocchi, M. (1998). *Turismo, planejamento e gestão*. São Paulo: Futura.
- Portilho, C. H. (2000). Relações solos -superfícies geomórficas na porção norte da bacia do ribeirão chiqueiro – Gouveia, MG.
- Santos, A. M. (2015). *Depoimento*. [25 mai. 2015]. Entrevistadora Rosália Aparecida Moreira. Diamantina/MG.
- Silva, D. V. (2023). *Análise do potencial turístico da Trilha Verde da Maria Fumaça na comunidade de Barão do Guaicui, em Gouveia/MG*. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Turismo) - Faculdade Interdisciplinar em Humanidades, Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri. Diamantina 87p.
- Valls, J. F. (2006). *Gestão integral dos destinos turísticos sustentáveis*. Rio de Janeiro: Editora FGV.
- Vilasbôas, A. L. Q. (2004). *Planejamento e programação das ações de vigilância em saúde no nível local do Sistema Único de Saúde*. Rio de Janeiro.

Esse artigo apresenta resultados de um Trabalho de Conclusão de Curso de Graduação em Turismo, concluído em 2023



Inclusão no ensino superior: processo, barreiras e ações em um curso de Turismo

Camila Teixeira Heleno¹
Thais Peixoto Gaiad²
Lisandra Machado Goularte³
Ana Flávia Andrade de Figueiredo⁴

Submissão em: 12 mar. 2024

Aceite em: 17 jun. 2024

Resumo: Ainda que a inclusão no ensino superior tenha caminhado nas últimas décadas há ainda muito que se desenvolver em sua efetivação. O objetivo é relatar a experiência de inclusão de um discente com paralisia cerebral em um curso de turismo de uma universidade pública brasileira. Foi mobilizada uma equipe de trabalho com docentes e discentes do curso de Turismo e de Fisioterapia, além do apoio do Núcleo de Acessibilidade e Inclusão da instituição e da direção da unidade acadêmica para promoção da inclusão do discente. Foram realizadas reuniões, monitoria especial de acompanhamento à pessoa com deficiência e palestras de sensibilização junto à comunidade acadêmica sobre a temática. Houve remoção de barreiras à inclusão, como algumas barreiras à acessibilidade relacionadas ao ônibus, barreiras atitudinais docentes e em relação ao prazo de integralização do curso. Outras barreiras tiveram resolução parcial, como barreiras à acessibilidade relacionadas a realização de visitas técnicas, arquitetônicas (mobiliário), à comunicação e atitudinais discentes. No entanto, algumas barreiras permanecem não resolvidas, como acesso a outro espaço de aulas do curso e os possíveis obstáculos enfrentados devido às características da paralisia cerebral. Contatamos a superação e/ou minimização de barreiras indicando que houve avanços no processo de inclusão.

Palavras-chave: inclusão; barreiras à inclusão; educação inclusiva; ensino superior; turismo.

Inclusión en la enseñanza superior: proceso, barreras y acciones en un curso de Turismo

Resumen: La inclusión en la educación superior ha avanzado en las últimas décadas, pero aún queda mucho por avanzar en su implementación eficaz. El objetivo es relatar la experiencia de inclusión de un estudiante con parálisis cerebral en un curso de turismo en una universidad pública brasileña. Se movilizó un equipo de trabajo con docentes y estudiantes de las carreras de Turismo y Fisioterapia, además del apoyo del Centro de Accesibilidad e Inclusión de la institución y la dirección de la unidad académica para promover la inclusión estudiantil. Se realizaron reuniones, seguimiento especial a personas con discapacidad y charlas de sensibilización con la comunidad académica sobre el tema. Se eliminaron barreras a la inclusión, como algunas barreras de accesibilidad relacionadas con el autobús, barreras actitudinales de los docentes y en relación con la fecha límite para completar el curso. Otras barreras tuvieron resolución parcial, como las barreras de accesibilidad relacionadas con visitas técnicas, arquitectónicas (mobiliario), comunicación y actitudes de los estudiantes. Sin embargo, quedan algunas barreras sin resolver, como el acceso a otro espacio de clase del curso y posibles obstáculos enfrentados debido a las características de la parálisis cerebral. Se contactó con la superación y/o minimización de barreras indicando que se había avanzado en el proceso de inclusión.

¹ Docente da Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri. Endereço eletrônico: camila.heleno@ufvjm.edu.br Orcid: 0000-0002-3203-0648 Lattes: <http://lattes.cnpq.br/4396875037220514>

² Docente da Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri. Endereço eletrônico: thais.gaiad@ufvjm.edu.br Orcid: 0000-0002-4688-330X Lattes: <http://lattes.cnpq.br/5310768544541654>

³ Fisioterapeuta pela Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri. Endereço eletrônico: lisandra.goularte@ufvjm.edu.br Orcid: 0000-0000-0000-0000 Lattes: <http://lattes.cnpq.br/1159450699691379>

⁴ Docente da Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri. Endereço eletrônico: ana.figueiredo@ufvjm.edu.br Orcid: <https://orcid.org/0000-0003-3631-7854> Lattes: <http://lattes.cnpq.br/1377011399174025>

Palabras-clave: inclusión; barreras a la inclusión; educación inclusiva; enseñanza superior; turismo.

Introdução

Segundo a Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (IBGE, 2022), 18,6 milhões das pessoas com dois anos ou mais tinham algum tipo de deficiência, correspondendo a 8,9% da população brasileira. Em relação à educação, a proporção de pessoas com deficiência que conclui qualquer nível de ensino é consideravelmente menor que as pessoas sem deficiência, sendo de apenas 25,6% no ensino médio (57,3% dos sem deficiência), e apenas 7,0% no ensino superior (20,9% dos sem deficiência) (IBGE, 2022).

Segundo a Secretaria de Educação Especial do Ministério da Educação:

O movimento mundial pela educação inclusiva é uma ação política, cultural, social e pedagógica, desencadeada em defesa do direito de todos os alunos de estarem juntos, aprendendo e participando, sem nenhum tipo de discriminação. A educação inclusiva constitui um paradigma educacional fundamentado na concepção de direitos humanos, que conjuga igualdade e diferença como valores indissociáveis [...]. (MEC/SEESP, 2008, p.1)

Portanto, trata-se de um paradigma que orienta ações não unilaterais e concebidas pela ótica de uma inclusão complexa, que reúne diferentes frentes de trabalho, especialidades, e toda a comunidade envolvida. Ao contrário do conceito de integração que era utilizado no passado, a inclusão vai além, pois, especialmente se alicerça, como é afirmativo na política nacional citada acima, na conjunção da “igualdade e diferença como valores indissociáveis”. A noção de integrar não dá conta do pleno desenvolvimento da Pessoa/Estudante/Discente público da Educação Especial, por isto a inclusão ser tão desafiadora.

A Lei 13.146 de 06 de julho de 2015 (Brasil, 2015) que institui a Lei Brasileira de Inclusão (Estatuto da Pessoa com Deficiência), afirma que:

A educação constitui direito da pessoa com deficiência, assegurados sistema educacional inclusivo em todos os níveis e aprendizado ao longo de toda a vida, de forma a alcançar o máximo desenvolvimento possível de seus talentos e habilidades físicas, sensoriais, intelectuais e sociais, segundo suas características, interesses e necessidades de aprendizagem (Art.27).

Neste sentido, faz-se necessária a responsabilização sobre a valorização das potencialidades dos estudantes com necessidades especiais, oferecendo-lhe os meios para que possam desenvolvê-las de forma digna, concreta. O discurso de que a inclusão é uma utopia, devido a realidade de nossas instituições de ensino ainda estarem engessadas na formação de professores e profissionais servidores, recursos físicos e pedagógicos, deve ser sempre

problematizado, visto resultados de inclusão expressivos para toda a comunidade acadêmica/escolar. Tais relatos precisam ser mais visibilizados e orientadores de ações estruturais que necessitam de articulações institucionalizadas.

No mesmo artigo, em seu parágrafo único, a referida Lei determina que “É dever do Estado, da família, da comunidade escolar e da sociedade assegurar educação de qualidade à pessoa com deficiência, colocando-a a salvo de toda forma de violência, negligência e discriminação” (Brasil, 2015, Art.27).

Nesse relato de experiência, observamos que vários desafios, barreiras e obstáculos se apresentam para a inclusão na realidade do ensino superior em geral, e na universidade em que ocorreu a experiência, em específico. No sentido de construir caminhos, conhecer as especificidades dos casos, registrar ações e buscar a superação de obstáculos e barreiras, redigimos esse trabalho com objetivo de relatar a experiência de inclusão de um discente com paralisia cerebral⁵ em um curso de turismo de uma universidade pública brasileira.

Paralisia cerebral

A Paralisia Cerebral (PC) é uma condição classificada como uma encefalopatia crônica não progressiva da infância, referente a um grupo heterogêneo de distúrbios do movimento e da postura, que são permanentes, mas não progressivos, devido a uma lesão do cérebro fetal ou infantil que ainda se encontra em desenvolvimento (Schmidt, Gerzson, & Almeida, 2020). Pode ser classificada por dois critérios: pelo tipo de disfunção motora; quadro clínico que inclui os tipos espástico, extrapira-midal (atetóide, coréico e distônico), hipotônico, atáxico e misto; e, pela topografia da lesão em tetraparesia, diparesia e hemiparesia, que, diz respeito ao comprometimento dos quatros membros, sendo os membros inferiores mais comprometidos que membros superiores e um hemicorpo mais afetado que o outro (Golin & Gomes, 2013).

É comum que o indivíduo com PC apresente características como perturbações da sensação, alterações cognitivas, da percepção, da comunicação e do comportamento. Assim, este se diferencia em várias características de uma pessoa com desenvolvimento típico, sendo necessário que as possibilidades de vivências, em especial ambientais e sociais, sejam modificadas por meio de facilitadores para promover uma melhor qualidade de vida (Stevenson & Wimalasundera, 2016).

⁵ A entrada do discente na Universidade ocorreu por meio do Sistema de Cotas em 2020.

Metodologia

Para promoção da inclusão de um discente com PC no curso de Turismo de uma universidade pública federal foi proposta pela coordenação e solicitada à Pro-Reitoria de Graduação, com apoio da Divisão de Assuntos Acadêmicos e da diretoria da unidade acadêmica, a criação de uma monitoria especial de acompanhamento para Pessoa/Estudante/Discente público da Educação Especial aberta para um(a) estudante do curso de Fisioterapia sob supervisão de uma docente do curso de Turismo com formação em Psicologia e com a colaboração de uma docente do curso de Fisioterapia. Para acompanhamento do processo de inclusão foi mobilizada uma equipe de trabalho com a participação da coordenadora do curso de turismo, uma professora do curso de turismo com formação em psicologia, uma professora e uma estudante do curso de fisioterapia, uma servidora do Núcleo de Acessibilidade e Inclusão (NACI) da universidade e o discente motivador das ações. Este relato compreende a experiência dos semestres 2022/1 e 2022/2, que, por conta da pandemia da Covid-19, foram realizados entre abril de 2022 e fevereiro de 2023.

No primeiro semestre (2022/1), a monitoria especial acompanhou o discente por quatro dias da semana, dada as restrições de carga horária da modalidade monitoria, com supervisão semanal. No segundo semestre (2022/2), foi contratado pelo NACI, um profissional de apoio que passou a fazer o acompanhamento do discente quatro noites (horário de estudo do mesmo) por semana e a monitoria passou a ser virtual em três dias da semana e presencial em uma noite da semana.

A equipe de trabalho se reuniu em cinco momentos: 1º para compartilhamento de informações a respeito do caso; 2º e 3º para acompanhamento das ações; 4º para estudar adaptações necessárias para viabilizar a realização das visitas técnicas; 5º para análise e sugestões de adaptações que pudessem ser solicitadas ao NACI, dentro da sala de aula para o discente (cadeira, encosto para os pés etc.). A direção da unidade acadêmica foi informada sistematicamente a cada demanda/dificuldade, e recebeu um relato de inclusão ao final de cada semestre da ação.

Ao longo do processo, foram realizadas duas palestras abordando a inclusão na educação e no mercado de trabalho e a neurodiversidade por docentes especialistas das temáticas ministradas a todos os discentes e docentes do curso de Turismo. A coordenação do curso manteve os demais docentes informados sobre o andamento do caso e pautou em colegiado as demandas que surgiram no processo.

Resultados

Foram identificadas 10 situações que se constituíam barreiras à inclusão que foram descritas, assim como as ações realizadas para solucioná-las e/ou minimizá-las que serão apresentadas na sequência.

1) Aspecto Identificado: Barreiras à acessibilidade I

Descrição: O campus da universidade, ainda que tenha acessibilidade dentro dos prédios, apresenta barreiras à acessibilidade identificadas nas áreas externas (como ruas com calçamento irregular, meios fios sem rebaixamento e distância da portaria do campus até o prédio de aulas) dificultando a chegada aos prédios. Na área interna do campus, foi observado que alguns elevadores não funcionam, em sala de aula não possui cadeira adaptada para Pessoa/Estudante/Discente público da Educação Especial, deixando a desejar em questão de acessibilidade e segurança.

Ações 1/2022: Abertura de monitoria especial para discente do curso de Fisioterapia para acompanhamento do discente. A monitoria foi realizada no semestre 2022/1 junto à disciplina Psicologia do Turismo, sob supervisão de docente do curso de turismo com formação em Psicologia e colaboração de uma docente do curso de Fisioterapia. A monitoria teve como objetivo levantar as demandas relacionadas com as limitações da mobilidade nos ambientes externos e na sala de aula, como avaliação dos assentos e mesa, além das limitações de comunicação, por meio da gravação e estímulo à digitação. Outra ação foi a solicitação, aprovada junto ao colegiado do curso, de que todas as disciplinas do curso de Turismo fossem realizadas no primeiro andar do pavilhão de aulas.

Ações 2/2022: Recondução da monitora, discente do curso de Fisioterapia, para acompanhamento do discente. A monitoria teve como objetivo trabalhar, especialmente, as demandas de comunicação, por meio de exercícios e estímulo à digitação e fala, assistência na elaboração e resolução de atividades, no que diz respeito à procura dos conteúdos, de forma que, além do auxílio para realização das ações, o discente fora estimulado a ter autonomia em diferentes aspectos de sua vida acadêmica, principalmente sob a busca de seus direitos. Houve auxílio nas transferências tanto na área externa quanto na área interna do campus. Grande parte das atividades da monitoria foram realizadas virtualmente dada a contratação de profissional de apoio pelo NACI.

Situação Atual: Resolvido parcialmente. Ainda que não tenha modificado a estrutura do campus, a realização da monitoria e, posteriormente, a contratação da profissional de apoio, propiciou maior apoio na transferência e mobilidade. A coordenação do curso de Turismo

seguirá solicitando a reserva de salas no primeiro andar. O NACI contratou profissional de apoio para seguir com essa demanda e optamos por não seguir com a monitoria especial nos semestres futuros. Essa opção baseou-se na análise de que a monitoria se configurava como solução paliativa até que o NACI pudesse acolher a demanda com horário mais estendido. Ainda assim, cabe registrar que houve trocas de profissionais de apoio ao longo do semestre (três ao todo) causando algumas dificuldades visto que a cada nova profissional é preciso aprender como fazer a transferência, ajustar a comunicação, estabelecer vínculos além de horários que ficaram descobertos; essas questões acima não tiveram resolutividade eficaz ao longo do período, causando transtornos e inseguranças no discente. Esperamos que, no futuro, essas questões sejam sanadas minimizando prejuízos ao discente e, recomendamos, que haja um treinamento prévio aos profissionais de apoio que são contratados pela empresa, considerando a condição de saúde do discente que impacta diretamente nas suas demandas e individualidades.

2) Aspecto Identificado: Barreiras à acessibilidade II

Descrição: O ônibus da cidade de origem do discente (distante cerca de 30km da universidade) o deixava na rodovia fazendo com que o mesmo tivesse que atravessá-la, caminhar uma grande distância sob as intempéries do tempo e enfrentando barreiras urbanísticas do campus. Nesse sentido, o campus, ainda que tenha acessibilidade dentro dos prédios, apresenta barreiras à acessibilidade identificadas nas áreas externas, como mencionado anteriormente.

Ações 1/2022: Contato com a direção da unidade acadêmica que buscou a Prefeitura da cidade de origem do discente para intermediar a entrada do ônibus do município no campus.

Ações 2/2022: Não foram necessárias ações adicionais visto que a questão segue sanada.

Situação Atual: Resolvido. Ônibus o deixa dentro do campus, tendo o ponto sido alterado para a porta do pavilhão de aulas no qual são agendadas as aulas do discente.

3) Aspecto Identificado: Barreiras à acessibilidade III – acesso ao Núcleo de Turismo

Descrição: Inacessibilidade ao Núcleo de Turismo, local onde ocorre parte das aulas e atividades do curso de Turismo, localizado no centro da cidade a cerca de 5 km do campus. O ônibus que traz os estudantes tem um porte maior e, por tal motivo, não tem autorização para entrar no centro histórico da cidade. Além disso, o elevador do Núcleo de Turismo não funciona apropriadamente, tendo parado com o discente e com outros usuários em algumas ocasiões.

Ações 1/2022: Em algumas ocasiões, para participação de atividades integrativas do curso, docentes do curso de Turismo se prontificaram a buscar o discente no ponto de parada do ônibus. A coordenação do Núcleo de Turismo solicitou manutenção do elevador e registrou

a barreira em seu relatório. O colegiado do curso determinou que todas as disciplinas cursadas pelo discente ocorram no campus, mas isso tem suscitado outras questões (ver barreiras atitudinais I e II, adiante).

Ações 2/2022: Os docentes do curso de Turismo seguiram buscando e levando o discente até o ponto quando da realização de atividades integrativas do curso. A presença do profissional de apoio facilitou esse processo, ainda que alguns entraves tenham se apresentado, a saber: o profissional de apoio registra o ponto no campus por sistema de geolocalização e a realização das atividades no Núcleo de Turismo deve ser avisada com antecedência para que este avise a empresa contratante da alteração. O elevador do Núcleo de Turismo segue sem manutenção, mas, passou-se a abrir uma porta lateral no prédio, com número reduzido de degraus, para acesso do discente, facilitando sua mobilidade e reduzindo parcialmente os riscos.

Situação Atual: Não resolvido. Ainda que se tenha conseguido maior participação do discente nas atividades do curso que ocorrem no Núcleo de Turismo, nem a questão de um carro pequeno ou outro transporte que o levasse até o espaço foi providenciado nem o elevador recebeu qualquer manutenção nesses semestres.

4) Aspecto Identificado: Barreiras à acessibilidade IV – visitas técnicas

Descrição: O projeto pedagógico do curso de Turismo prevê diversas visitas técnicas à empreendimentos, localidades e comunidades. O discente apresenta mobilidade reduzida e não estava participando das visitas técnicas.

Ações 1/2022: Foi solicitado junto ao NACI a aquisição de uma cadeira Julietti⁶. O colegiado do curso aprovou a recomendação de que todos os docentes que tiverem visitas técnicas nas disciplinas nas quais o discente estiver matriculado deverão procurá-lo no início do semestre para avaliar as possibilidades de adaptação das visitas técnicas previstas (como alteração de dia para acompanhamento de um familiar, alteração de localidade etc.). Também foi aprovada a solicitação de uma monitoria especial de discente do curso de Educação Física no próximo semestre (2022/2 e 2023/1) para seguir com o acompanhamento do discente, o que não substitui o profissional de apoio a ser contratado pelo NACI. Ainda que não se constitua uma visita técnica, o discente participou de um roteiro turístico pela cidade durante a Semana de Integração do Turismo, transportado em automóvel por uma docente com apoio da monitora.

Ações 1/2022: Foi realizada reunião com a participação do NACI, supervisora de monitoria, monitora e o discente para investigar as demandas para participação nas visitas

⁶ Cadeira de rodas adaptada para transporte em trilhas e prática de montanhismo. Para mais informações acessar: <https://g1.globo.com/sp/campinas-regiao/terra-da-gente/noticia/2021/03/19/cadeira-julietti-representa-historia-de-superacao-forca-e-amor-ao-proximo.ghtml>

técnicas. Uma das visitas foi viabilizada com adaptações razoáveis, a saber, disponibilização de uma cama no lugar de colchão e suporte da docente responsável e dos discentes participantes da visita técnica à uma Aldeia Indígena. Para viabilização da outra visita técnica era necessária a cadeira Julietti que se encontra em processo de licitação, conforme informações do NACI. A docente da disciplina levantou a possibilidade de pegar uma cadeira emprestada, o que foi providenciado pelo NACI. No entanto, a participação do discente na visita técnica não ocorreu devido à proximidade das duas visitas e o esforço/cansaço do discente para participação de ambas.

Situação Atual: Parcialmente resolvido. O NACI informou que a compra da cadeira adaptada está em processo de licitação⁷. A visita técnica à aldeia constitui um passo importante rumo à inclusão efetiva do discente. Os ganhos em termos de conhecimento, autoestima e de superação de barreiras atitudinais, com a participação ativa de outros discentes do curso, indicam uma importante evolução no processo de inclusão do discente. Cabe sinalizar que a visita ocorreu sem a presença da monitora ou da profissional de apoio, por conta de disponibilidade e de inflexibilidade do contrato firmado, respectivamente. Esse ponto se constitui uma barreira a ser sanada em futuros contratos de mesma natureza.

5) Aspecto Identificado: Barreiras arquitetônicas - mobiliário

Descrição: Já havia sido disponibilizada uma mesa especial para atender às necessidades do discente, no entanto, durante a monitoria, foi identificada uma postura corporal inadequada do mesmo durante as aulas, causando fadiga. Além disso, o discente tinha aulas em salas diferentes, fazendo com que os docentes tivessem de transportar a mesa a cada dia da semana.

Ações 1/2022: Foi solicitada outra cadeira (mais adequada) e um suporte de pés. A coordenação entrou em contato com os docentes e alterou a distribuição das salas para que o discente permanecesse na mesma sala, evitando o transporte constante da mesa.

Ações 2/2022: As solicitações do período anterior, citadas acima, continuaram as mesmas, uma vez que, a equipe seguiu à espera da resolutividade. Foi solicitado também que a cadeira de madeira destinada ao discente permanecesse na mesma sala que ocorria suas aulas, pois, nem sempre, a mesma permanecia no local.

Situação Atual: Parcialmente resolvido. Todas as aulas do discente passaram a ocorrer na mesma sala. A cadeira foi providenciada pelo NACI, mas o suporte de pés ainda não foi providenciado.

⁷ Atualização: após construção desse relato e em momento anterior à sua publicação, foi adquirida na instituição a cadeira Julietti, que permitirá a inclusão do discentes nas visitas técnicas do curso de Turismo, com terreno irregular, desde que haja apoio dos colegas (são necessárias duas pessoas para mobilidade).

6) Aspecto Identificado: Barreiras à comunicação

Descrição: A partir de relato dos docentes do curso de Turismo e do acompanhamento da monitoria foi identificado barreiras à comunicação do discente por via oral e escrita.

Ações 1/2022: Um computador e um gravador foram emprestados pelo NACI para facilitar a comunicação. Foi realizada uma avaliação da digitação e escrita do discente pela monitora, sob supervisão. Após análise da escrita e digitação, optou-se por focar a segunda. O discente foi estimulado na monitoria a escrever mais e-mails, gravar as atividades para depois transcrever os textos como forma de estudo, exercitando a digitação e promovendo uma maior expressividade.

Ações 2/2022: Em relação as avaliações, o NACI, a partir das reuniões conjuntas, passou a recomendar que, além das avaliações de múltipla escolha, o discente passasse a apresentar seminários de forma oral. O discente, a partir do trabalho junto à monitoria, passou a escrever sobre diversas questões para o NACI, para a coordenação e para docentes que ministravam as disciplinas que ele estava matriculado nesse semestre solicitando, por exemplo, adaptações nas avaliações e manifestando seu interesse em participar das visitas técnicas.

Situação Atual: Parcialmente resolvido. O computador emprestado pelo NACI parou de funcionar no final do semestre. Sem manutenção do mesmo, não houve retorno de posse para o discente. O gravador emprestado apresentou defeito e não chegou a funcionar e um segundo gravador emprestado também não funcionou. A comunicação do discente com o NACI, coordenação e docentes do curso ainda precisa ser aperfeiçoada para que não ocorra mal-entendidos, como o ocorrido a respeito de sua não participação na segunda visita técnica do curso que não foi devidamente comunicada aos envolvidos.

7) Aspecto Identificado: Obstáculos cognitivos

Descrição: docentes do curso de Turismo têm percebido dificuldades cognitivas no discente, além das motoras que são informadas pelo NACI no início dos semestres.

Ações 1/2022: Foi solicitado que o NACI buscasse uma avaliação cognitiva do discente. O NACI emprestou um gravador para que o discente pudesse gravar as aulas. O colegiado do curso aprovou que fosse recomendado ao discente realizar menos disciplinas por semestre (o que foi realizado pela coordenação). Também foi aprovada a solicitação de uma monitoria especial (sem necessariamente estar vinculada a uma disciplina do curso) de discente do curso de Pedagogia ou Turismo no próximo semestre (2023/1) para seguir com o acompanhamento do discente, o que não substitui o profissional de apoio.

Ações 2/2022: A monitora tem desenvolvido um trabalho de comunicação e de estudos com o discente por meio virtual, de acordo com a avaliação das suas demandas. Um profissional

de apoio foi contratado e tem realizado a função de copista, facilitando o registro das notas de aula. Foi solicitado aos docentes a disponibilização dos materiais de aula para facilitar o estudo das mesmas. Após retorno do NACI acerca de profissional na cidade para realização da avaliação cognitiva do discente optamos (NACI e supervisora) por buscar uma avaliação externa. A supervisora da monitoria, entrou em contato com o curso de Psicologia de outra universidade federal e conseguiu incluí-lo para avaliação em um projeto de avaliação neuropsicológica das potencialidades de discentes com deficiência.

Situação Atual: Não resolvido. A avaliação cognitiva ainda precisa ser realizada para embasar a elaboração de plano de atendimento educacional especializado. A coordenação do curso de Turismo está em contato com o a família do discente para intermediar as idas à outra cidade, necessárias para a avaliação, com transporte do carro da secretaria de saúde do município no qual o discente reside. A monitora e o profissional de apoio tem exercido a função de copista para que o discente estude em casa por meio das anotações realizadas em sala. No entanto, um gravador com bom funcionamento, que se configura um ajuste razoável, contribuiria para essa questão. Há dificuldades em conseguir que um docente do curso de Turismo se disponibilize (mas também se sinta preparado do ponto de vista do conhecimento prévio acerca dos desafios e necessidades da inclusão) a supervisionar uma monitoria pedagógica especial, promovendo um rodízio na função. Por fim, cabe buscar meios legais para que o discente tenha dilação do prazo de conclusão do curso visto a recomendação de realização de menos disciplinas por semestre.

8) Aspecto Identificado: Prazo de Integralização do Curso

Descrição: Observamos pelo período em que estamos acompanhando o discente, que o discente teria benefícios, do ponto de vista do processo de ensino-aprendizagem, em se matricular em um número menor de disciplinas por semestre. No entanto, uma preocupação que surgiu foi com o tempo exigido pela instituição para integralização de curso: se há previsão legal para o caso.

Ações 1/2022: A coordenação entrará em contato com os órgãos responsáveis da universidade para que possamos inserir este tema nas pautas de reuniões, esperando resolutivas que amparem tais discentes da Educação Especial.

Ações 1/2022: Foi recomendado pela coordenação que o discente realizasse menos disciplinas nesse semestre. Ele reduziu para disciplinas em quatro dias da semana.

Situação Atual: Resolvida. O discente sinalizou que fará disciplinas em apenas três dias nos semestres futuros. Foi identificado em consulta à órgão pertinente que o caso do discente está contemplado em “casos especiais” e, portanto, amparado pela resolução existente. Foi

recomendado à Pró-Reitoria de Graduação especial atenção a dilatações de prazo para integralização de curso nestes casos.

9) Aspecto Identificado: Barreiras atitudinais I - Discentes

Descrição: Os discentes perguntavam para a coordenação quais disciplinas o discente iria cursar para evitar ter aulas no campus alegando que isso aumenta o custo com transporte. O discente também manifestou que gostaria de ter aulas no Núcleo de Turismo para “Não prejudicar os colegas” (sic).

Ações 1/2022: O colegiado do curso optou por trabalhar a inclusão na Semana de Integração do Turismo com palestra sobre o tema. Foram convidadas especialistas da área para tratar a inclusão na educação e no mercado de trabalho. O evento foi realizado, mas sem a participação do discente nem de sua turma, por estarem em outro evento que ocorreu de modo concomitante.

Ações 2/2022: realização de palestra intitulada: “Acessibilidade e deficiência no ensino superior: pensando uma prática acadêmica inclusiva no curso de Turismo” na abertura da Semana de Integração do Curso de Turismo 2022/2. Nossa avaliação é de que a palestra teve muitas manifestações de discentes sobre demandas especiais e neurodiversidade além de grande potencial de sensibilização dos discentes considerando as manifestações dos mesmos e o suporte dos colegas na visita técnica realizada pelo discente alvo da ação.

Situação Atual: Parcialmente resolvido. Considerando que sensibilização é um processo, ações frequentes precisarão ser realizadas para enfrentar as barreiras atitudinais discentes e docentes e promoção da inclusão no curso de turismo.

10) Aspecto Identificado: Barreiras atitudinais II- Docentes

Descrição: uma disciplina foi ministrada no Núcleo de Turismo, apesar do colegiado do curso ter determinado que as disciplinas as quais o discente estivesse matriculado deveriam ser ministradas no campus, por conta das barreiras à acessibilidade presentes no núcleo (ver aspecto 3).

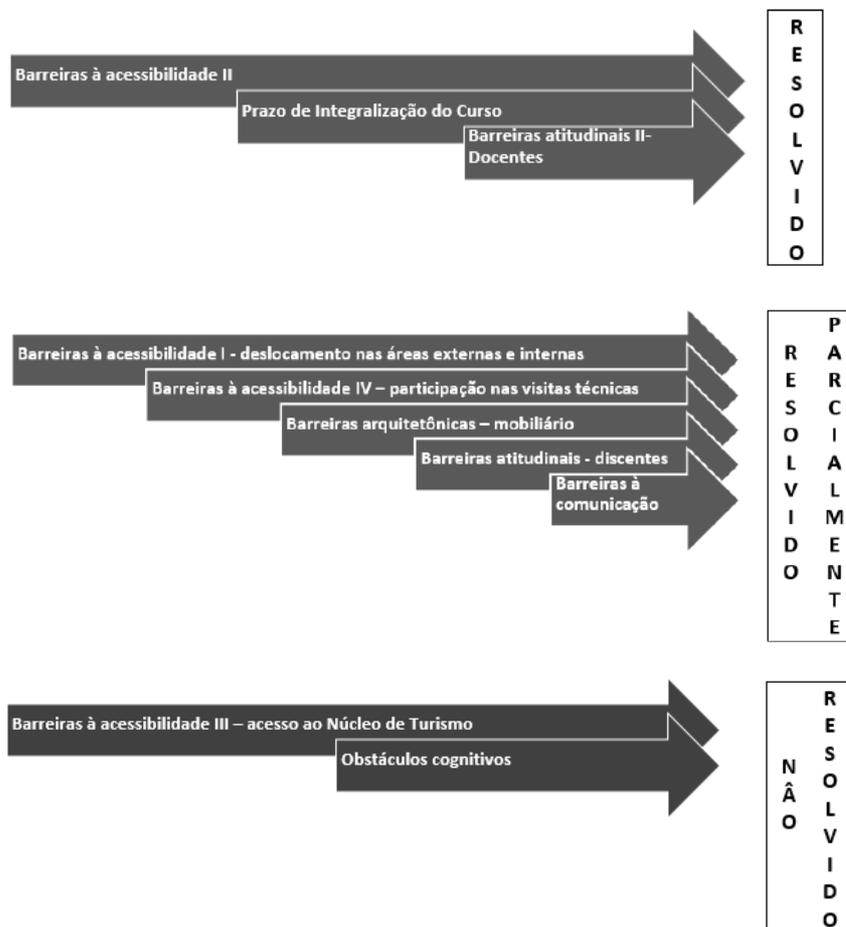
Ações 1/2022: A coordenação entrou em contato duas vezes com a docente responsável pela disciplina para que as aulas fossem realizada no campus. O que foi apurado é que apenas o último dia de aula aconteceu com apresentação de seminários no referido campus.

Ações 2/2022: Não identificamos obstáculos do tipo nesse semestre e sim um avanço nas atitudes dos docentes com proposições de caminhos para a inclusão, que permitiram a realização da visita técnica, por exemplo.

Situação Atual: Resolvido. Com apoio e sensibilização docente a inclusão do discente ganha importante aliados.

Segue na figura 1 uma síntese das barreiras à inclusão identificadas durante a experiência e a situação atual após as ações da força-tarefa.

Figura 1 – Síntese das barreiras à inclusão identificadas e situação atual



A complexidade que se mostra ao observar uma barreira atitudinal docente, por exemplo, sinaliza que o desafio da inclusão do ensino superior requer

transformações complexas na estrutura e no funcionamento da universidade e consequentemente na forma de pensar e de agir dos seus professores. De um modelo de ensino superior que, historicamente, formava futuros profissionais com base na seleção e na competitividade, agora, com a inclusão, propõe-se o acolhimento de todos os alunos, atendendo suas especificidades para aprender, garantindo-lhes a acessibilidade necessária. (Poker, Valentim, Garla, 2018, p.126)

No entanto, é necessário para esse processo de transformação o acompanhamento pelo aparato institucional, com apoio, estrutura, recursos e uma equipe permanente de orientação (Beltrão, Teixeira, & Simas, 2023).

Por fim, ainda que parte das questões tenha sido sanada ou parcialmente sanada, cabe refletir sobre a sorte de barreiras identificadas em um único caso e que, para o enfrentamento dessas, tenha sido composta uma equipe multiprofissional em um grupo de trabalho temporário. Para Moreira, Bolsanello e Seger

uma universidade inclusiva só é possível no caminhar em busca da mudança que vai eliminando barreiras de toda ordem, desconstruindo conceitos, preconceitos e concepções segregadoras e excludentes. É um processo que nunca está finalizado, mas que, coletivamente, deve ser constantemente enfrentado. (2011, p.41).

Cabral (2017) também destaca, a partir de revisão em Bruno (2011), Ferreira (2007) e Poker e Milanez (2015), ainda, a necessidade de formação continuada de professores, adaptação do currículo, assessoria psicopedagógica e produção e adequação de recursos pedagógicos.

Este tripé entre formação de professores (inclusive voltada a perceberem eventos e necessidades em sala de aula que apontem algum tipo de deficiência a ser diagnosticada por profissional capacitado), adaptação de currículo e produção/adequação de recursos pedagógicos, entendemos, são outro grande gargalo de nossas instituições e a escassez de ações estruturais podem gerar o que Martins (1997), retomado por Ferrari e Sekkel (2007, p.643), alerta sobre inclusão marginal travestida de ação afirmativa e democratização do ensino: “os alunos marginalmente incluídos tornam-se dados estatísticos de ingresso, mas permanecem desprovidos de atenção mesmo diante de sucessivas retenções nas disciplinas”. Ou seja, há um novo perfil de universidade pública quanto a entrada de sujeitos por meio de política de cotas, mas sua permanência fica amplamente prejudicada.

A experiência de inclusão

A experiência vivenciada entre monitora e monitorado no período já anteriormente citado, foi marcada por vários pontos importantes. Foi possível acompanhar a mudança do ponto de parada do ônibus, que facilitou a descida e deslocamento até o pavilhão de aulas do discente, sendo perceptível menor cansaço do discente. Mudanças na postura dos docentes para lidarem com o caso e suas demandas, algumas vezes negativamente e outras positivamente, demandando até o atual momento a luta para permanecerem seguindo as orientações passadas pelo NACI, como atividades modificadas para serem de múltipla escolha. O apoio do NACI foi essencial para levantarmos demandas específicas do discente, até o momento as servidoras se

mostram dispostas a ajudarem. Houve um maior empoderamento do discente, frente as questões de comunicação e de busca de direitos. Passamos por modificações e problemas relacionados a uma comunicação eficaz, como a inserção de uma profissional de apoio realizando o trabalho que a monitora já realizava, causando transtornos da não permanência, até que a monitora voltou a sua atuação sendo contratada como apoio pela empresa responsável e o transtorno de mudanças de acompanhantes finalizou. A insegurança de assumir uma responsabilidade sobre outra pessoa com o tempo foi diminuindo e constituindo uma relação sólida entre monitora e monitorado, bem como com a irmã do discente que também esteve presente. Atualmente várias questões foram sanadas, contudo ainda há o que melhorar, como mostrado acima.

Em junho de 2023 fizemos uma visita técnica pela disciplina de Antropologia e Turismo com o discente com PC. Muitos desafios foram enfrentados coletivamente, entre docente, colegas e a própria comunidade que o acolheu de forma muito significativa e especial. Além de toda atenção especial de o recebê-lo na casa da vice cacica, enquanto os demais dormiam em colchões em salas de aula ou acampados no palhoção da Aldeia, tínhamos sempre o cuidado com apoio na locomoção. Enquanto os presentes desciam caminhando para uma vivência no Rio Jequitinhonha, o cacique da Aldeia conseguiu um carro e fez um deslocamento extra para levá-lo. A docente responsável o acompanhou todo esse tempo e foi perceptível que o discente se sentiu acolhido por estar incluído em todas as atividades previstas. Foi um tempo de aprendizado sobre limites, mas também sobre conquistas. Durante uma roda de Toré (ritual indígena sagrado), uma liderança religiosa da Aldeia o acompanhou em especial e, segundo relato oral do discente, foi um dos momentos mais emocionantes que ele havia vivido aquele ano, pois se sentiu de fato partícipe e acolhido de forma muito especial pelos presentes.

Durante a visita, a docente teve ajuda dos demais discentes para que o estudante subisse e descesse do ônibus, para levá-lo ao banho, calçar sapatos, entre outros aspectos cotidianos. Uma cadeira especial fez falta, mas a experiência relacionada à sua presença foi considerada de grande aprendizado para os presentes! Neste caso, precisamos destacar, os povos da circularidade, como defende o Mestre Nêgo Bispo, um pensador quilombola de nosso tempo, constroem seu processo organizativo na coletividade e as manifestações afro-pindorâmicas “trabalham o indivíduo de forma integrada”. “As atividades são organizadas por fundamentos e princípios filosóficos comunitários que são verdadeiros ensinamentos de vida” (Santos, 2019, p.32). Compreendemos, com tal experiência, que precisamos aprender cada vez mais, com os povos da tradição, suas maneiras de viver, ser e sentir a vida. Nossas instituições estão engessadas em burocracias que nos distanciam deste ser coletivo e expressivo de uma relação de dádivas, de reciprocidades, e não de assistencialismos superficiais.

Considerações finais

Nesse relato de experiência observamos importantes avanços no processo de inclusão do discente do curso de Turismo além da rica experiência para todos da equipe de trabalho, além dos demais envolvidos da comunidade acadêmica próxima. No entanto, ainda que tenhamos desenvolvido diversas ações, muitas barreiras à inclusão permanecem e carecem de enfrentamento da comunidade acadêmica, seus diferentes órgãos e atores no sentido de consolidar os caminhos para a inclusão. Percebemos a importância de ampliação do quadro de servidores do NACI, com especialidades que nos apoiem quanto a tantas demandas que surgem e que não temos formação prévia para as devidas formas de inclusão em atividades de ensino-pesquisa e extensão.

Importante ressaltar que a maioria das pendências se trata de adaptações razoáveis (Brasil, 2015). As pendências junto ao NACI (como gravador, suporte para pés, computador e avaliação neuropsicológica/cognitiva) carecem de acompanhamento e respostas rápidas, dentro das possibilidades, para a permanência do discente na instituição. Há ainda, outras pendências estão relacionadas a outros órgãos da universidade (como a manutenção do elevador) e talvez uma questão maior do transporte para o centro da cidade. E, a demanda pelo trabalho constante de informação e sensibilização da comunidade acadêmica dos direitos da Pessoas/Estudantes/Discentes público da Educação Especial e da responsabilidade de todos/as para a inclusão efetiva.

Há um crescimento da participação de Pessoas/Estudantes/Discentes público da Educação Especial no ensino superior país, a maioria deles interessada em Administração, Direito e na área de Educação (Beltrão, Teixeira, & Simas, 2023). Certamente, a tendência é de mudança da realidade que observamos hoje, com o público da Educação Especial lutando cada vez mais por seus direitos, contribuindo o desenvolvimento de recursos (humanos, materiais, pedagógicos etc.) e abrindo espaços/caminhos/trincheiras para os que virão.

Referências

- Beltrão, K. I., Teixeira, M. O., & Simas, H. S. (2023). Inclusion of students with disabilities in Brazilian tertiary Education. *Ensaio: Avaliação e Políticas Públicas em Educação*, 31(120), 1-36 <https://doi.org/10.1590/S0104-40362023003104164>
- Brasil (2015). *Lei 13.146 de 06 de julho de 2015*. Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). Recuperado de https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm
- Cabral, L. S. A. (2017). Inclusão do público-alvo da Educação Especial no Ensino Superior brasileiro: Histórico, políticas e práticas. *Revista de Educação PUC-Campinas*, 22(3), 371-387. <https://doi.org/10.24220/2318-0870v22n3a3826>

- Ferrari, M. A. L. D., & Sekkel, M. C. (2007). Educação inclusiva no ensino superior: Um novo desafio. *Psicologia: Ciência e Profissão*, 27(4), 636-647. <https://doi.org/10.1590/S1414-98932007000400006>
- Golin, M. O., & Gomes, C. O. (2013). Tratamento fisioterapêutico na Paralisia Cerebral Tetraparesia Espástica, segundo conceito Bobath. *Revista Neurociências*, 21(2), 278-285. <https://doi.org/10.34024/rnc.2013.v21.8293>
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2022). *Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua*. Recuperado de <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/37317-pessoas-com-deficiencia-tem-menor-acesso-a-educacao-ao-trabalho-e-a-renda>
- Martins, J. S. A Exclução Social e a Nova Desigualdade São Paulo: Paulus, 1997.
- Ministério da Educação/Secretaria de Educação Especial (MEC/SEESP) (2008). Política Nacional de Educação Especial na Perspectiva da Educação Inclusiva. Recuperado de <http://portal.mec.gov.br/seesp/arquivos/pdf/politica.pdf>.
- Moreira, L. C., Bolsanello, M. A., & Seger, R. G. (2011) Ingresso e permanência na Universidade: Alunos com deficiências em foco. *Educar em Revista*, (41), 125-143. Recuperado de <https://www.scielo.br/j/er/a/RmyQMDhnxLSdSfMw7n6WjzH/abstract/?lang=pt>
- Poker, R. B., Valentim, F. O. D., & Garla, I. A. (2018). Inclusão no ensino superior: A percepção de docentes de uma instituição pública do interior do estado de São Paulo. *Psicologia Escolar e Educacional*, (número especial), 127-134 <http://dx.doi.org/10.1590/2175-3539/2018/010>
- Santos, A. B. (2019). *Colonização, Quilombos: Modos e significações*. 2 ed. Brasília: Associação de Ciências e Saberes para o Etnodesenvolvimento AYÔ.
- Schmidt, B. G., Gerzson, L. R., & Almeida, C. S. (2020). O uso da eletromiografia de superfície como medida de desfecho da fisioterapia em crianças com Paralisia Cerebral: Uma revisão sistemática. *Journal of Human Growth and Development*, 30(2), 216-226. <https://doi.org/10.7322/jhgd.v30.10368>
- Stevenson, V. L., & Wimalasundera, N. (2016). Cerebral Palsy. *Practical Neurology*, 16(3), 184-194. <https://doi.org/10.1136/practneurol-2015-001184>

O presente relato é fruto da experiência de uma equipe de trabalho multiprofissional mobilizada para promover a inclusão em um curso de Turismo de uma universidade pública entre 2022/1 e 2022/2.



Entrevista com Patrícia Lamounier De saias pelo mundo

Maria Cláudia Almeida Orlando Magnani ¹
Amanda Orlando Magnani ²

Apresentação da Entrevistada: Patrícia Lamounier tem um extenso currículo: Administradora de Empresas com MBA Executivo em Gestão Empresarial; especialista em Metodologia do Ensino Superior; foi integrante da Rede Cidadã como Especialista de Relacionamento e Parceria. Foi também sócia proprietária da Manifesto Comunicação e Cultura, empresa que coordenou a produção de eventos e projetos culturais do Museu de Artes e Ofícios/ ICFG - Instituto Cultural Flávio Gutierrez. Atuou como professora do curso Executivo Júnior na Disciplina de Marketing da FGV/BH e técnico de Marketing Pleno pela FIEMG – Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais. Possui cursos na área de patrimônio imaterial e gestão cultural. Entretanto, a melhor forma de apresentar essa brasileira de 59 anos, nascida em Belo Horizonte é: uma mulher pelo mundo.



Patrícia Lamounier em Daktari
Escola rural e Orfanato de animais,
Hoesdspruit, África do Sul
Novembro 2022
Fonte: arquivo pessoal da entrevistada

Apaixonada por viagens, saiu de casa quando atingiu a maioridade. Foi morar em Londres quando nem *internet* havia e os programas de intercâmbio eram para privilegiados. Conhece 40 países (que ela acha pouco!), fala três idiomas e viaja muito pelo Brasil também. Em 2017 criou o blog de viagens *De Saias pelo Mundo!*, tendo como público alvo mulheres

¹ Professora Associada do Curso de Turismo da Universidade Federal dos Vales do Jequitinhonha e Mucuri (UFVJM). Endereço eletrônico: mclaudia.magnani@ufvjm.edu.br Orcid: <https://orcid.org/0000-0003-0261-7023> Lattes: <http://lattes.cnpq.br/5707092208757405>

² Editora de clima do OptOut e Grantee do Pulitzer Center Rainforest Reporter. Jornalista e fotógrafa, especialista em migração, questões socioambientais e justiça climática. Endereço eletrônico: <https://amandamagnani.com/amanda.o.magnani@gmail.com> Lattes: <http://lattes.cnpq.br/3146647753291495>

com mais de 50 anos. De passeadora de cães a voluntária na África, Patrícia acumula uma longa experiência em viagens, sempre marcadas por sua coragem e generosidade.

A tematização de gênero ligada ao turismo é uma questão que recebe cada vez mais atenção de pesquisadores, dos profissionais da área, dos gestores e formuladores de políticas públicas. Dentre vários temas como: representação de gênero na promoção do turismo; desigualdade de gênero no setor; empoderamento econômico das mulheres; inclusão e diversidade; educação e capacitação em turismo para mulheres; está a questão da segurança das mulheres em viagens. Às questões de gênero no turismo pode-se associar o viajar com mais de 50 anos. Patrícia Lamounier viveu experiências como viajante e criou um *blog* para ajudar e encorajar mulheres maduras a viajar sozinhas. Ao relatar sua experiência nesta entrevista, ela toca em questões importantes para a temática de gênero no turismo, que podem estimular o debate e a pesquisa na área.

Entrevistadoras: O que desperta em você o desejo de viajar?

Patrícia Lamounier: Não tenho ideia sobre o que especificamente desperta meu desejo em viajar. Talvez conhecer novas culturas, talvez encontrar ou conhecer pessoas completamente diferentes, talvez seja porque me sinto muito feliz em descobrir coisas, lugares inusitados. Pode ser também que esteja no meu DNA. Quando pequena, meu pai me perguntou o que eu queria ser: sem dúvida era ser aeromoça... Só para viajar!

Entrevistadoras: Como as suas viagens mudam sua vida/seu jeito de pensar? O que as viagens trazem de aprendizado para você?

Patrícia Lamounier: Encontrei um senhor, dono de uma pousada na Bélgica. E ele me disse o seguinte: quanto mais línguas você fala, mais pessoas você é! E isso fez todo o sentido para mim.... Ao aprendermos uma língua, aprendemos também a cultura. O processo de aprendizado nos modifica, nos dá um novo olhar, uma nova perspectiva. Nos faz constantemente sair da bolha... É por isso que nunca parei de viajar e nem de estudar.

Entrevistadoras: Você pode contar alguma anedota/algum caso que tenha te marcado como viajante?

Patrícia Lamounier: Tenho inúmeros casos de viagens. Este é um muito divertido: Uma vez subi no ônibus de turismo vermelho, duplo deck. Sempre gostei de sentar na primeira fila e do lado esquerdo naqueles ônibus. Acho-os práticos para conhecer algumas cidades, especialmente porque podemos descer e subir à vontade para visitar as atrações. Enfim, nesse dia, havia um senhor bem robusto e de “cara de poucos amigos” sentado na primeira fila e na janela do lado esquerdo... Ou seja, bem no meu lugar!!! Mesmo assim, sentei nesse banco, mas no corredor.

Então, tirei o fone de ouvido, coloquei em volta do pescoço e fui ligar no idioma desejado, pois esses ônibus têm áudio explicativo do percurso... Tentei em inglês e não saiu som. Passei para o português e sem som. Então fui para o italiano. Mesma coisa!!! E toda vez que eu tentava um canal diferente eu esbarrava muito nele e pedia mil desculpas... Vi que ele estava incomodado e eu não conseguia ouvir o som do áudio explicativo. Quanto mais a situação progredia sem solução, mais ele ficava incomodado e eu me derretia em pedidos de desculpas... Não tive jeito: virei pra ele e falei: não sai som!!!! Então ele olhou para mim e disse: coloca o fone no seu ouvido, talvez você consiga escutar!!!

Entrevistadoras: Patrícia, o que a motivou a criar o *blog* de viagens *De saias pelo Mundo!* e como está o *blog* agora?

Patrícia Lamounier: Claudia, eu sempre viajei e chegou uma época em que eu queria compartilhar minhas experiências. Mulheres que encontrei ao longo desse tempo me falavam da minha audácia, do meu desprendimento e principalmente do medo que tinham em fazer uma viagem mais ousada – especialmente sozinhas. Muitas não se permitiam, muitas criavam barreiras, davam desculpas como distância, dinheiro, barreira da língua... Então resolvi criar um *blog* e mostrar que viagens podem acontecer... Arrumei uma parceira e assim lançamos o *De Saias pelo Mundo!* Nossa, como eu escrevi e adorava escrever. Apreendi muito de redação, de sistema de computação, de diagramação e cores.... Tínhamos os roteiros internacionais, nacionais, nossas dicas e histórias de viajantes onde outras mulheres escreviam as histórias de suas viagens. O *De Saias pelo Mundo!* ficou conosco por quase três anos. Depois, quase no início da pandemia, entreguei o *blog* para a minha parceira.

Entrevistadoras: Quais foram as principais demandas que você recebeu e de quais países?

Patrícia Lamounier: As demandas vinham de todas as partes. Na viagem no Peru – de Cusco a Puno, por exemplo, perguntaram o nome e telefone da empresa de ônibus que eu utilizei. Na viagem para a Argentina, se queixavam do sistema de agendamento para a Casa Rosada. Algumas perguntavam se eu conhecia determinado hotel ou se eu achava que poderiam fazer um circuito. Houve críticas também quando postei sobre Cuba. Nunca comento sobre política, religião ou até mesmo futebol. Mas por ser Cuba, houve uma polêmica no Facebook. Um jornalista interessadas no centro de São Paulo fizeram o roteiro que eu escrevi. Só elogios!

Entrevistadoras: Você conseguiu ter uma dimensão de quantas usuárias você teve no período em que manteve o *blog*, e o perfil dessas mulheres?

Patrícia Lamounier: Sim, medimos a quantidade de seguidores, de curtidas, quantidade de visualizações, dos tipos de comentários e o alcance das publicações. O programa que tínhamos, juntamente com os dados do face e do insta nos permitiam acompanhar se a matéria foi boa, se

foi bastante lida ou comentada... Enfim, tínhamos uma dimensão! Você acreditaria se eu te falasse que algumas dessas mulheres passaram a me seguir no meu FaceBook e no Insta particular?! O perfil é claro, são mulheres acima de 50!

Entrevistadoras: O *blog De Saias Pelo Mundo* tinha essa característica de pensar a questão etária. O que mudou para você, enquanto mulher viajante, depois que você atingiu a marca dos 50 anos? E como é viajar nessa idade? Quais as principais diferenças dessa experiência hoje em relação às experiências da sua juventude?

Patrícia Lamonier: A única coisa que mudou na minha experiência de viagem foram as dores... “Idade do Condor”! Modifiquei um pouco minhas escolhas de viagens... Eu tenho amigas que acabaram de subir o Monte Roraima – durante sete dias. Chuva, sol, frio, calor, bolhas nos pés e carregando mochilas! Eu não faço mais isso. Desenvolvi um problema nos joelhos que me limita em algumas situações. Como viajantes estamos sempre aprendendo. Sempre. Então, é preciso ser prático, se precaver com os certificados, papéis e vistos, não confiar em pessoas se prontificando em ajudar.... Ah! E se o serviço é uma pechincha ou o preço irrisório, desconfie! Enfim, coisas simples...

Entrevistadoras: Como viajante quais as maiores dificuldades você enfrentou por ser mulher?

Patrícia Lamounier: Eu nunca tive realmente dificuldades por ser mulher. Quando viajei para o Marrocos, Egito, Turquia e Israel fui de excursão. Apesar de ser uma excursão bem diferente, pois em cada país eu me juntava a um grupo específico, eu evitava roupas decotadas e chamativas e bebida alcóolica. Nunca fui de sair para baladas principalmente em países do Oriente Médio. Cada país, uma cultura diferente e temos que respeitar. Entretanto, quando fui a Abu Dhabi, desde o início me perguntaram sobre meu marido. Não foram duas nem três vezes. Foram várias... Queriam saber onde meu marido estava para me guardar, proteger ou acompanhar. Estranharam muito o fato de estar viajando ‘sola’. Não tenho marido nem filhos, mas no final, já comentava que meu marido ficou no Brasil e os quatro filhos estavam indo para a faculdade... até dava os nomes!!!! (risadas) Casos de viagem tenho muitos, alguns hilariantes. Acho gostoso rir dos meus próprios “micos”... Mas confesso que já passei por muitos apertos como atrasos de voos devido às greves brancas, perder embarque do navio, esmorecer de tanto cansaço e esquecer o nome do hotel, ter o telefone descarregado...Nesse dia, eu entrei no carro de um estranho... Fui interrogada por duas horas pela polícia Israelense quando estava deixando Israel...

Entrevistadoras: Você disse que nunca teve dificuldades por ser mulher ao viajar, mas o fato de ser mulher com certeza traz suas marcas na sua experiência – afinal, se não fosse assim, você

não teria criado um blog voltado para mulheres que viajam. Como você acha que ser mulher afeta/muda/marca/diferencia a sua experiência como viajante?

Patrícia Lamounier: Sim, o fato de ser mulher me faz sentir que eu mereço mais! Uma cama mais arrumada, um local seguro e limpo. Um local mais central para hospedar... Cada pessoa é uma pessoa. As necessidades são diferentes. As perspectivas também. Cada pessoa conhece seu limite, o que quer e o que pode fazer. Já encontrei mulheres que estavam hospedadas num *hostel*, longe da cidade. Isso eu não faço. Não quero perder tempo com deslocamento... Mas, é claro que se é essa a possibilidade, é o que vai...

Entrevistadoras: Existem várias formas de viajar, você mesma mencionou viagens de excursão, por exemplo. Quais foram as diferentes formas de viagem que você já fez e quais os processos para cada uma, desde a questão de custos, até o nível de planejamento e burocracia?

Patrícia Lamounier: É verdade! Várias são as formas de viajarmos. Acho que já participei de todas! Excursão terrestre para conhecer uma região. Viagem solo. Intercâmbio para estudar uma língua, projetos de voluntariado em grupo e sozinha. Viagem para visitar amigos, viagem em família... viagem a trabalho.

Quando resolvo ir para algum lugar, já sei o tipo de viagem que será. Por exemplo: para visitar uma minha amiga no Japão. Preciso comprar a passagem aérea, checar o melhor aeroporto e horário de chegada devido ao fuso, comprar o passe de trem para estrangeiros em visita ao país... Ver se quero conhecer algo importante para mim ou se deixo ela planejar o roteiro... Antigamente ainda tinha o visto de entrada.

Também vejo qual companhia aérea permite *stop - over*. A Emirates, a Ethiopian e a Turkish airlines sempre permitem. É uma forma de conhecer uma cidade sem pagar taxa de embarque. E descansar um pouco quando a viagem é muito longa...

Quando fui para a Colômbia sabia que iria para um voluntariado em grupo. Então, li tudo o que podia sobre o projeto de voluntariado, e comprei a passagem. Esse projeto foi em Medellín, mas eu queria ficar uns dias em Bogotá. Comprei a passagem incluindo os dias nesta cidade. Entrei nos *blogs* sobre viagem a Bogotá, verifiquei o que fazer e onde ficar etc... Fiz a reserva do hotel através do *booking.com* e lá fui eu, desbravar a cidade de Bogotá.

Uma informação importante: meu passaporte sempre está atualizado e com os certificados internacionais das vacinas.

Entrevistadoras: Você saiu do Brasil, para morar em outro país aos 20 anos. Como você se sustentou em Londres?

Patrícia Lamounier: Minha família nunca foi rica. Fui criada sabendo que a única coisa que eles realmente poderiam me ofertar era educação. Quando estava na faculdade de comunicação,

uma amiga que estava morando na Inglaterra conseguiu o papel de inscrição para estudar numa das melhores escolas públicas de Londres. Vendi tudo o que eu tinha, tranquei o curso e fui. Meu pai me ajudou na passagem aérea, e o dinheiro que eu tinha dava somente para um mês. Eu precisava trabalhar. Fui trabalhar na casa de um senhor que viajava e eu tomava conta da casa, lavava, passava e andava muito pela cidade, com dois cachorros que valiam minha passagem de volta para o Brasil! E também fazia faxinas para ter um extra. Ah! Trabalhei também como atendente em um café. Aprendi bastante e conheci muita gente legal.

Hoje converso com jovens de 20 a 30 anos, nas filas de embarque, indo por exemplo para a Nova Zelândia fazer uma pós-graduação ou morar na China porque ganharam uma bolsa de estudos. Até uma amiga minha casada, que está em Portugal com o marido, voltou a estudar porque o governo português dá a bolsa de estudo do curso e ainda ajuda de custo! As informações estão *on-line* e disponíveis. É só olhar o que precisa para estudar fora e se qualificar! Países como Canadá e Austrália sempre ofertam vagas de trabalho para jovens profissionais. Uma ótima oportunidade para solteiros ou famílias que estão iniciando...

Entrevistadoras: Para encerrar, que dicas você daria, brevemente, para as mulheres que querem viajar sozinhas?

Patrícia Lamounier: Entendo que começar algo novo, diferente em nossas vidas, é muito complicado. Muitas mulheres se boicotam frente ao novo, mesmo que haja algum planejamento. Viajar não é diferente. Existe sempre a desculpa do trajeto longo, do ônibus desconfortável, do pânico do avião, da burocracia do passaporte, da família com cara feia, do custo da viagem. Mas quando queremos, quando desejamos muito uma coisa, sempre digo: faça! Começa simples e vai! Vai com medo, mas vai!!! Pois o medo trava, engessa e a vida não tem reprise.



Patrícia Lamounier plantando uma árvore na Fundação Waima
Centro educacional, Medellín, Colômbia
Julho 2023
Fonte: arquivo pessoal da entrevistada.

Entrevista realizada remotamente em 01 de março de 2024.





Agradecimentos aos pareceristas do v. 2, n.1, Jun., 2024

Acknowledgment to the referees of Vol.2, Issue 1, Jun., 2024

Agradecemos a colaboração, neste número da REVISPATTUR, das e dos pareceristas Alan Faber do Nascimento, Aristides Faria Lopes dos Santos, Barbara Carvalho Ferreira, Camila Teixeira Heleno, Cynthia Regina Fonte Boa Pinto, Fernanda de Alencar Machado, Gustavo Aveiro de Araújo, Hebert Canela Salgado, Hugo Rodrigues de Araújo, Leonardo Augusto Couto Finelli, Maria Cláudia Almeida Orlando Magnani, Maria de Lourdes Santos Ferreira; Pedro Thomé Queiroz, Raoni Ferreira, Raquel Faria Scalco, Solano de Souza Braga e Virginia Martins Fonseca.

As Editoras

