

Revista GeoUECE

Programa de Pós-Graduação
em Geografia - ProPGeo

Universidade Estadual
do Ceará - UECE

Av. Dr. Silas Munguba, 1700 -
Campus do Itaperi, Fortaleza/CE

O programa de regionalização do turismo e os dilemas da integração territorial no noroeste do Ceará

Lenilton Francisco de Assis

Citação: ASSIS, L. F. O programa de regionalização do turismo e os dilemas da integração territorial no noroeste do Ceará. Revista GeoUECE (Online), v. 5, n. 8, p. 33-52, jan./jun. 2016. ISSN 2317-028X.

**O PROGRAMA DE REGIONALIZAÇÃO DO TURISMO E OS DILEMAS DA
INTEGRAÇÃO TERRITORIAL NO NOROESTE DO CEARÁ**

**THE REGIONALIZATION PROGRAM FOR TOURISM AND THE DILEMMAS OF
REGIONAL INTEGRATION IN NORTHWEST CEARA - BRAZIL**

**EL PROGRAMA DE REGIONALIZACION DEL TURISMO Y EL DILEMA DE
INTEGRACIÓN TERRITORIAL EN EL NOROESTE DE CEARÁ - BRASIL**

Lenilton Francisco de **ASSIS**¹
lenilton@yahoo.com

RESUMO

O artigo analisa os impactos territoriais das políticas de regionalização do turismo no Noroeste do Ceará, tendo como foco o município de Camocim que é um importante polo e corredor de fluxos da Rota das Emoções - roteiro interestadual cujos principais atrativos são a praia de Jericoacoara, no Ceará; o delta do Parnaíba, no Piauí; e os lençóis maranhenses, no estado do Maranhão. A partir de uma abordagem qualitativa que associa uma revisão da literatura à análise dos programas governamentais de turismo, produziu-se um mapeamento dos novos fluxos e dinâmicas regionais. Um estudo de caso também é apresentado sobre os dilemas da mobilidade cotidiana na comunidade de Tatajuba, localizada entre a sede de Camocim e a praia de Jericoacoara.

Palavras-chave: Turismo, Território, Regionalização do turismo, Camocim, Tatajuba.

¹ Professor do Centro de Educação da Universidade Federal da Paraíba (UFPB) e Colaborador do Mestrado Acadêmico em Geografia da Universidade Estadual Vale do Acaraú (UVA-Sobral/CE).
Endereço: Centro de Educação da UFPB, Campus I, Departamento de Metodologia da Educação.
Bairro Castelo Branco, João Pessoa, PB – Brasil. CEP: 58051900.

ABSTRACT

The article analyzes the territorial impacts of regionalization of tourism policies in the Northwest of Ceara. The focus of the study is the municipality of Camocim which is a important polo and diffuser flows of the Route of Emotions - route between three Brazilian states whose main attractions are the beach of Jericoacoara, in Ceará; the delta do Parnaíba, in Piauí; and Lençóis Maranhenses, in the States of Maranhão. From a qualitative approach that linked a literature review of government programs of tourism, has produced a mapping of new flows and regional dynamics. A case study is also presented about the dilemmas of everyday mobility within the community of Tatajuba, located between the seat of Camocim and the beach of Jericoacoara.

Key words: Tourism, Territory, Regionalization of tourism, Camocim, Tatajuba.

RESUMEN

El artículo analiza el impacto territorial de las políticas sobre la regionalización del turismo en el noroeste del Ceará, centrándose en la ciudad de Camocim que es un importante centro y difusor de flujos de la Ruta de las Emociones –itinerário entre tres Estados brasileños cuyos principales atractivos son la playa de Jericoacoara, en Ceará; el delta de Parnaíba, Piauí; los lençóis maranhenses, Maranhão. Desde un enfoque cualitativo que combina una revisión de la literatura con el análisis de los programas gubernamentales de turismo, elaboró una cartografía de los nuevos flujos y dinámica regional. Se presenta también un estudio de casos en relación con los dilemas de la movilidad cotidiana en la comunidad Tatajuba situada entre el centro de Camocim y la playa de Jericoacoara.

Palabras-clave: Turismo, Território, Regionalización del Turismo, Camocim, Tatajuba.

INTRODUÇÃO

Embora o Governo do Ceará considere como turístico quase a metade dos 184 municípios do estado, apenas a capital Fortaleza e Jijoca de Jericoacoara são destinos consolidados que, por si só, atraem visitantes. Mesmo com algumas deficiências, esses destinos apresentam diferenciais competitivos, tais como: rede diversificada de equipamentos de hotelaria, restaurantes e lazer; atrativos naturais e culturais que incitam o marketing local; a oferta de serviços básicos e de entretenimento que dão suporte à estadia dos visitantes.

Outros municípios da Região Metropolitana de Fortaleza e de serras úmidas como Baturité e Ibiapaba também se destacam pela oferta isolada de alguns desses fatores, mas ainda com oferta insuficiente para atrair uma demanda turística efetiva.

Por isso, no âmbito das políticas públicas estaduais, cresce a preocupação com o planejamento e a integração de municípios em corredores e rotas turísticas regionais que possam abranger diferentes atrativos locais e compartilhar macroinvestimentos em infraestrutura. No caso do Ceará, isso ainda se justifica no sentido de amenizar a falta de investimentos turísticos nas áreas não litorâneas.

Em consonância com o Programa Federal de Regionalização do Turismo – Roteiros do Brasil – o Governo do Estado tem ampliado o foco do desenvolvimento da atividade turística, transformando as ações, antes centradas nos municípios, em política pública mobilizadora capaz de promover mudanças por meio de um planejamento sistematizado e participativo que integra agentes públicos e privados. Estas ações também se alinham às diretrizes propostas pela Organização Mundial do Turismo (OMT), assim como àquelas adotadas por países europeus para promover o crescimento econômico, a criação de novos empregos e o desenvolvimento sustentável das regiões turísticas.

Participação, articulação e sustentabilidade tornaram-se palavras-chave para o planejamento e a implementação do Programa de Regionalização do Turismo no Ceará, estado onde este fenômeno ganhou status de atividade estratégica para alavancar a economia e diversificar sua base produtiva, historicamente assentada na pecuária e na agricultura.

Considerado um dos vetores da modernização do território e da sua inserção na globalização, o turismo tornou-se prioridade dos últimos governos estaduais que incitaram uma 'guerra de lugares' (SANTOS, 1997) entre os municípios do litoral e das serras úmidas - tradicionais destinos de visitação e de veraneio no Ceará (ASSIS, 2012). Investimentos públicos e privados para constru o de aeroportos, quil metros de rodovias, redes de água, energia elétrica, saneamento e comunica o foram instalados em pontos privilegiados do território, especialmente no litoral, onde empresários contruíram hotéis, resorts, parques temáticos entre outros empreendimentos particulares.

Todavia, os investimentos realizados não conseguiram articular a cadeia produtiva do turismo e promover o desenvolvimento territorial, o qual depende da participa o e do trabalho integrado entre Poder Público, empresários e comunidades locais com o fito de promover a inclusão social e a melhoria da qualidade de vida das popula es.

Diante dessa situa o, nos últimos anos, a escala regional foi priorizada pelos planejadores e gestores estaduais não só para promover uma regionaliza o turística de vários municípios, mas também uma integra o 'regional-global' (HAESBAERT, 2010), através do que aqui denominamos de 'territórios-rede regionais' articulados ao mundo.

Nessa lógica, foi iniciada a articula o ao mundo dos municípios da Serra da Ibiapaba e do Litoral Extremo Oeste do Ceará, por meio de uma série de investimentos para promover o turismo nesses dois ambientes e também para integrá-los a uma proposta mais ampla de roteiro interestadual, denominado Rota das Emo es. Os principais atrativos da Rota das Emo es são a praia de Jericoacoara (CE), o delta do Parnaíba (PI) e os len ois maranhenses (MA).

Assim, propomos, neste artigo, analisar os impactos territoriais das políticas de regionaliza o do turismo no Noroeste do Ceará, tendo como foco o município de Camocim que   um importante polo e corredor de fluxos que integra a Rota das Emo es. A partir de uma abordagem qualitativa que associa uma revisão da literatura   análise dos programas governamentais de turismo, produziu-se um mapeamento dos novos fluxos e dinâmicas regionais. Um estudo de caso também  

apresentado sobre os dilemas da mobilidade cotidiana na comunidade de Tatajuba, localizada entre a sede de Camocim e a praia de Jericoacoara.

AS REGIÕES TURÍSTICAS EM TEMPOS DE GLOBALIZAÇÃO

No mundo marcado pela globalização, a regionalização se tornou uma tarefa tão complexa a ponto de alguns autores decretarem, de forma equivocada, a 'morte da região' (HAESBAERT, 2010). Associa-se esta ideia à suposta homogeneização produzida pelo aumento da circulação de informações-mercadorias em uma sociedade 'culturalmente globalizada', fato que impediria ou dificultaria o reconhecimento das diferenças regionais.

Mas, ao contrário, as condições atuais fazem com que as regiões sejam suporte e condição de des-articulações globais, em rede, que resultam numa diversidade territorial de maior complexidade. E, por isso, Santos (1997, p. 196-7) alerta:

Acostumamo-nos a uma ideia de região como subespaço longamente elaborado, uma construção estável. Agora, neste mundo globalizado, com a ampliação da divisão internacional do trabalho e o aumento exponencial do intercâmbio, dão-se, paralelamente, uma aceleração do movimento e mudanças repetidas, na forma e no conteúdo das regiões. Mas, o que faz a região não é a longevidade do edifício, mas a coerência funcional, que a distingue das outras entidades, vizinhas ou não. O fato de ter vida curta não muda a definição do recorte territorial. [...] A região continua a existir, mas com um nível de complexidade jamais visto pelo homem.

Torna-se imperativo reconhecer a natureza dos novos-velhos processos que produzem a diversidade regional da atualidade, ou seja, a complexa 'diferenciação de áreas' (HARTSHORNE, 1978) responsável pelo acontecer das regiões em tempos de globalização.

Nesse sentido, propomos a análise das políticas de regionalização do turismo no Ceará a partir da identificação de 'territórios-rede regionais' e não do clássico conceito de 'região turística' adotado pelo Poder Público para definir a integração física e econômica de alguns municípios. Corroborando com Haesbaert (2010), acreditamos que as articulações regionais, na atualidade, manifestam-se não apenas na tradicional forma zonal ou contínua (de integração de municípios vizinhos em corredores turísticos), mas também em redes, dentro de uma lógica descontínua

ASSIS, L. F. O programa de regionalização do turismo e os dilemas da integração territorial no noroeste do Ceará. Revista GeoUECE (Online), v. 5, n. 8, p. 33-52, jan./jun. 2016. ISSN 2317-028X.

de articulação reticular de territórios próximos e longínquos que mantêm intensas relações econômicas, sociais, políticas e culturais.

No turismo (enquanto uma prática social que promove o aproveitamento do tempo livre através das viagens, estadias e consumo), o par território/rede é indissociável (RODRIGUES, 2006), já que o planejamento e a viagem partem de um determinado território (tendo outro em mira) através do acionamento de uma série de redes de comunicação (seleção do pacote, reservas de passagens, hospedagem etc.) e transporte (carro, ônibus, metrô e avião).

A rede pode e deve ser vista como um elemento constituinte do território, como um componente que, quando conjugado com a zona/superfície territorial, ressalta seu dinamismo e movimento. O que não se pode olvidar, como adverte Santos (1997; 2002), é que onde as redes existem, elas não são uniformes. Elas constituem apenas uma parte do espaço e o espaço de alguns.

Por isso, ao definirmos o 'território-rede regional' como categoria de análise, devemos levar em conta os processos de inclusão/exclusão de diferentes atores sociais (empresários, turistas, comunidades etc.) que se beneficiam ou ficam à margem das redes físicas e informacionais instaladas no território para viabilizar o Programa de Regionalização do Turismo no Ceará.

O choque de interesses dos diferentes atores envolvidos, muitas vezes, impede a consolidação da regionalização sustentável do turismo (principal meta do Programa Federal) que, em muitos casos, fica restrita a uma proposta de roteirização regionalizada cuja função, segundo Beni (2007, p. 131), "[...] pode servir momentaneamente para o marketing de destinos e para ampliar o fluxo turístico para algumas regiões a curto prazo, mas de maneira alguma é o caminho para estabelecer e consolidar o turismo como instrumento de desenvolvimento sustentável e inclusão social".

Ao analisar a articulação territorial das políticas públicas e dos atores sociais no Nordeste, a Profa. Tânia Bacelar de Araújo (grande referência nos estudos sobre o desenvolvimento regional brasileiro) identifica como positivo o fato dos governos estaduais estarem descobrindo a diversidade regional dos seus estados, assim como planejando e intervindo em bases regionalizadas.

Todavia, ela também adverte que tais ações são insuficientes para promover o desenvolvimento territorial, o qual “requer mais que meros esforços de regionalizar políticas públicas nacionais, estaduais ou outras. Parte-se do território, com seus atributos e sua história, seus agentes e sua cultura, suas instituições e sua base de recursos” (ARAÚJO, 2008, p. 26). O fator humano é essencial, pois são as pessoas – visitantes e residentes – que dão vida e significado ao turismo (DIAS, 2006).

Portanto, para prover o desenvolvimento territorial, as políticas de regionalização do turismo, em tempos de globalização, devem contemplar e beneficiar as comunidades locais, privilegiar processos de desenvolvimento endógeno que se proponham a atender as necessidades e demandas das populações envolvidas.

O TURISMO E A FORMAÇÃO DO TERRITÓRIO REDE-REGIONAL DO NOROESTE CEARENSE

Desde a década de 1980, há um forte direcionamento das políticas públicas para consolidar o Ceará como um dos principais destinos das rotas do turismo nacional e internacional. Porém, foi na década seguinte, com o Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste (PRODETUR-NE), que o turismo se tornou o principal foco da economia do estado.

Na segunda fase deste Programa, os investimentos se concentraram no Litoral Oeste, na chamada Costa do Sol, onde 18 municípios foram selecionados através do Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável (PDITS) para a alocação de US\$ 186,22 milhões em mais de duzentas ações, organizadas em três principais componentes: 1) fortalecimento da capacidade municipal de gestão; 2) planejamento estratégico, treinamento e infraestrutura para o crescimento turístico; 3) promoção e investimentos para o setor privado (CEARÁ, 2004).

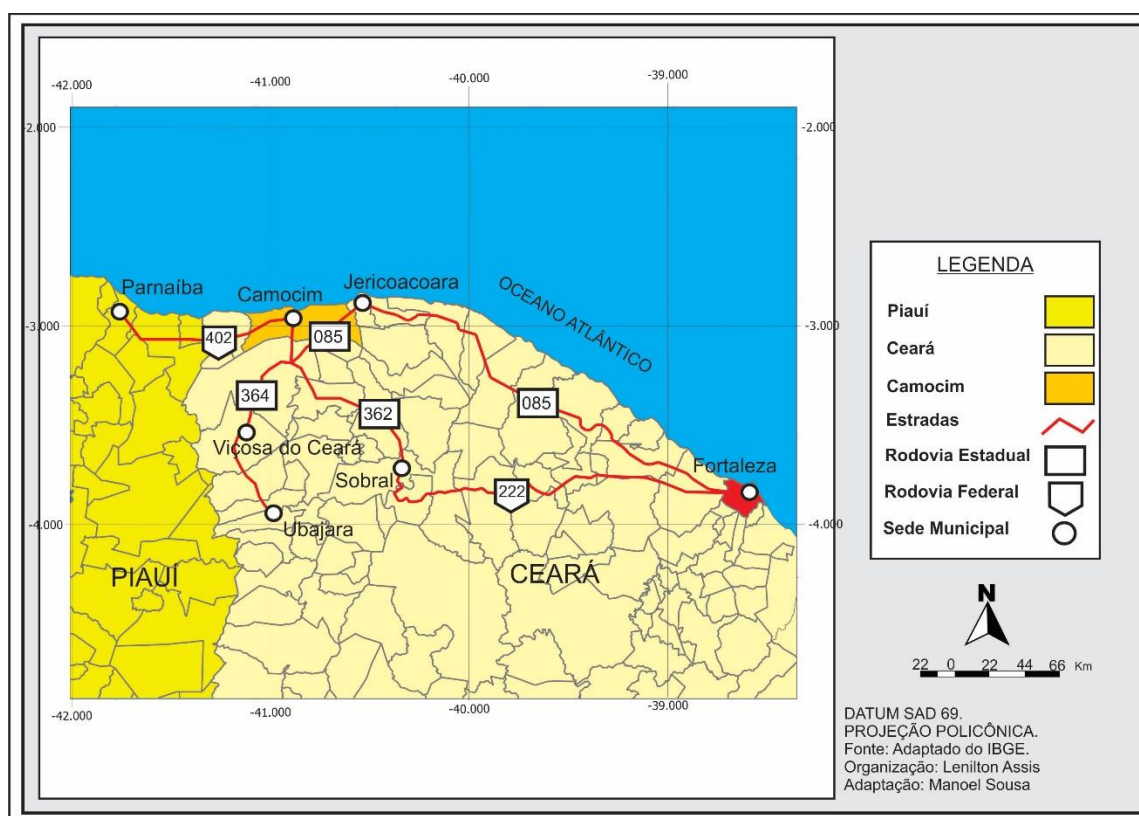
Desse total, 64 ações foram previstas para os municípios de Jijoca de Jericoacoara e Camocim já que, em 2003, estes recebiam, respectivamente, apenas 5,8% (393.308) e 2,1% (141.422) da demanda turística do estado, segundo dados da Secretaria de Turismo (CEARÁ, 2009).

A praia de Jericoacoara, no município de Jijoca, é o grande *point* da região, reconhecida internacionalmente, após ter sido apontada como um dos dez lugares mais belos do mundo pelo jornal americano *The Washington Post*, em 15 de março de 1987. Jeri, como é apelidada, é um enclave turístico de difícil acesso, mas que retribui os visitantes com belas praias, dunas e o pôr do sol mais famoso e disputado do Ceará. Sua rede de hospedagem e serviços turísticos é diversificada e crescente, tendo hotéis, pousadas, casas de câmbio, agências de viagem, associação de *bugueiros*, restaurantes, bares e boates com diversas opções de entretenimento e gastronomia. Há forte demanda de turistas nacionais e estrangeiros ao longo do ano e, em especial, nas férias e no réveillon quando a vila fica com a capacidade de carga saturada.

Nos períodos de alta estação, muitos turistas vindos a Jeri também prolongam seus passeios até Camocim, onde, distante 50km, visitantes são atraídos para as suas praias que estão distribuídas por 62km de costa (cerca de 10% do litoral cearense), juntamente com lagos, mangues, dunas, falésias, coqueirais, entre outros ecossistemas.

O polo Jericoacoara-Camocim se tornou foco dos investimentos do PRODETUR II também por estar equidistante, cerca de uma hora, de outras importantes cidades e destinos turísticos do Ceará e do Piauí, tais como: a cidade de Viçosa e o Parque Nacional de Ubajara, na serra da Ibiapaba; o município de Sobral que é o maior centro comercial e universitário do Norte cearense; além da proximidade de Parnaíba (PI) e do seu famoso delta (Mapa 1).

Mapa 1: Camocim - acessos e proximidade de destinos turísticos



O potencial turístico da Região Noroeste Cearense há muito é conhecido, mas só recentemente passou a ser incentivado pelo Governo do Estado com políticas para fortalecer a integração regional.

Na Serra da Ibiapaba, por exemplo, a altitude responsável pelo clima ameno (com média mínima de 15° C) é o grande chamariz de visitantes que se deslocam especialmente para Viçosa e Ubajara (Mapa 1). Tais municípios possuem, respectivamente, um sítio histórico tombado e bem preservado e um Parque Nacional onde é possível explorar cavernas, fazer trilhas e andar de teleférico. No entanto, esses atrativos ainda são pouco conhecidos dos turistas chegados ao Litoral Oeste Cearense, os quais não veem divulgação e facilidade de integração entre a serra e o mar.

Assim, seguindo a mesma lógica vertical e economicista que impõe ao litoral de todo o Nordeste a criação de 'territórios-rede regionais', grande parte dos

recursos do PDITS foi destinada a rodovias e aeroportos que eram obras de forte apelo dos políticos e empresários do polo Jericoacoara-Camocim.

À guisa de exemplo, enquanto os aeroportos e rodovias suplantaram investimentos de US\$ 365 milhões ao final da primeira etapa do PRODETUR no Ceará, os gastos com saneamento foram de apenas US\$ 118 milhões (BNB, 2005).

No Noroeste Cearense, os investimentos realizados visaram uma promoção internacional desse destino com a sua articulação regional-global, através de obras aero rodoviárias de grande impacto regional:

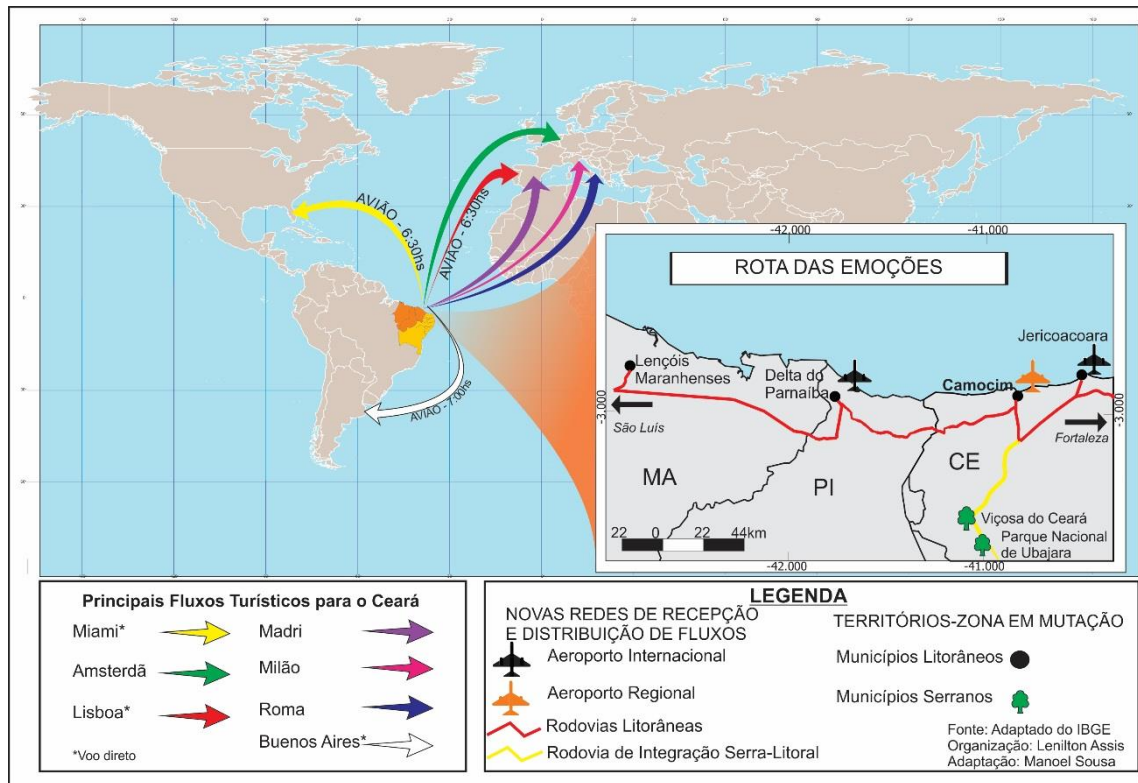
- **Rodovia Estruturante (CE-085):** o Governo cearense inaugurou, em 03 de junho de 2010, toda a extensão dessa rodovia que liga Fortaleza às praias do litoral Leste e Oeste, chegando, neste último, até a divisa com o Piauí (Mapa 1); em 2012, foi iniciada a duplicação desta rodovia.
- **Aeroporto Internacional de Jericoacoara:** após uma acirrada disputa política pela sua localização, foi definida a construção desse aeroporto no município de Cruz, a 9 km da praia de Jeri e a 18 km da sede de Jijoca. A obra tem valor previsto em R\$ 60.916.440 para as construções de pista e terminal de embarque que comportem o fluxo de aeronaves de grande porte. O aeroporto contará ainda com alfândega e Polícia Federal para receber voos internacionais diretos, sem conexão com Fortaleza.
- **Aeroporto Regional de Camocim:** a reforma e ampliação da antiga pista de pouso para pequenas aeronaves buscou dar mais segurança ao equipamento cuja pista mal projetada tinha posição paralela à faixa litorânea e perpendicular à direção dos fortes ventos da região, inviabilizando pousos e decolagens na maior parte do dia. Com investimento de R\$ 6 milhões, o Aeroporto Regional de Camocim foi entregue à população, mas sem previsão de oferta de voos comerciais regulares.

Dentre as obras realizadas merece ainda destaque a construção da **Estrada Granja-Viçosa do Ceará (CE-311)** que, com 70 km de extensão, liga os municípios do Litoral Extremo Oeste à Serra da Ibiapaba, onde há cidades com fortes atrativos

e infraestrutura turística, tais como Ubajara e Viçosa do Ceará. Da Serra da Ibiapaba partem veranistas e excursionistas para as praias de Camocim e Jeri. O encurtamento do trajeto deve aumentar esse fluxo e também no sentido inverso (do litoral para a serra), possibilitando ainda a chegada à serra dos turistas estrangeiros que frequentemente visitam Jericoacoara.

Todos esses equipamentos configuram um novo mapa de fluxos regionais-globais (Mapa 2) que favorecem a mobilidade e a criação de novos polos receptivos fora da capital Fortaleza, a exemplo dos dois aeroportos internacionais construídos em Parnaíba e Jericoacoara. Estes equipamentos devem incrementar a demanda global de visitantes atraídos ao Ceará onde não mais terão apenas Fortaleza como portão de entrada do estado. Um fato curioso desse aumento da mobilidade para os turistas é que, em 1988, Fortaleza não possuía um voo internacional, mas, em 2005, já contabilizava 131. Atualmente, o aumento de rotas sem conexões entre Fortaleza e importantes destinos turísticos mundiais (Lisboa, Madri, Roma, Miami e Buenos Aires) tem encurtado o tempo de viagem pela metade, ou seja, a uma média de 6 horas (Mapa 2).

Mapa 2: Nova Rota de fluxos turísticos inter-regionais



A abertura e a ampliação de vias turísticas interestaduais também possibilitam o escoamento dos visitantes que chegarão aos novos aeroportos da Região Noroeste Cearense para desfrutar dos atrativos serranos e litorâneos da Rota das Emoções. Além de viabilizar o afluxo de visitantes, essas novas redes e equipamentos integram novos empreendimentos imobiliário-turísticos ao mundo, ao passo que fragmentam zonas de populações tradicionais que ainda têm dificuldades diárias de acesso às sedes municipais – como é o caso, em Camocim, dos distritos de Amarelas e Guriú, além da comunidade de Tatajuba que analisaremos adiante.

Há, portanto, no Noroeste Cearense, a formação de um território-rede para o turismo que se sobrepõe aos territórios-zona tradicionais, demonstrando, na realidade, as observações de Santos (1997) de que o uso do espaço está servindo a interesses de ordens globais (verticalidades) em detrimento das ordens locais (horizontalidades) que valorizam as pessoas e os lugares.

A expansão desses sistemas de objetos voltados a dotar de fluidez alguns pontos do território acirra as desigualdades da globalização instituídas por quem comanda as redes (Estado, empresários e turistas) e obedecidas pelos que ficam às margens delas (comunidades, populações tradicionais). Essa disparidade entre distintos indivíduos e grupos sociais espelham as “geometrias de poder” que envolvem o aumento da “mobilidade diferencial”. A esse respeito, Doreen Massey (2000, p. 180) explica que:

[...] tanto a mobilidade quanto o controle sobre ela refletem e reforçam o poder. Não se trata simplesmente de uma questão de distribuição desigual, de que algumas pessoas movimentem-se mais do que outras e que alguns tenham mais controle do que outros. Trata-se do fato de que a mobilidade e o controle de alguns grupos podem ativamente enfraquecer outras pessoas. A mobilidade diferencial pode enfraquecer a influência dos já enfraquecidos. A compressão de tempo-espaco de alguns pode solapar o poder de outros.

O aumento dessa “mobilidade diferencial” se efetiva no litoral de Camocim e da sua região, com novos investimentos que buscam estruturar o polo Jericoacoara-Camocim, mas também a Rota das Emoções.

OS DILEMAS DA INTEGRAÇÃO TERRITORIAL EM CAMOCIM

O município de Camocim está no epicentro da Rota das Emoções, comungando dos seus potenciais e riscos. Sua posição central em um corredor de fluxos interestaduais é um potencial turístico deveras enaltecido, mas que só agora começa a ser explorado.

Camocim atrai visitantes pelo seu clima quente e úmido, com temperaturas que oscilam entre 27º e 32ºC. É o município cearense com maior extensão de praias desabitadas que, mesmo com o dinamismo econômico vivenciado com o porto, a ferrovia e a pesca, ainda mantém o seu litoral como território de reserva em franca valorização (ASSIS, 2012).

No final dos anos de 1990, em consonância com as ações dos Governos Estadual e Federal, o município de Camocim fez grande aposta no turismo elevando esta atividade ao patamar de nova panaceia desenvolvimentista. Nesse período,

ASSIS, L. F. O programa de regionalização do turismo e os dilemas da integração territorial no noroeste do Ceará. Revista GeoUECE (Online), v. 5, n. 8, p. 33-52, jan./jun. 2016. ISSN 2317-028X.

novos processos e atores converteram o litoral de Camocim de território de reserva² para território turístico.

Novas obras, megaprojetos e o aumento de visitantes estrangeiros foram vistos pelo Poder Público local como uma oportunidade de superar, em curto prazo, a grave crise econômica enfrentada e efetivar, pelo viés do turismo, uma urbanização voltada a suprir a carência de infraestrutura, equipamentos e serviços básicos da cidade.

A chegada de um grupo de empresários italianos (o Grupo Marilha) foi a grande aposta da administração municipal para tornar o turismo o novo carro-chefe da economia local. Eles passaram a frequentar Camocim como turistas, a partir de 1996. Em poucos anos, o grupo já dispunha de aproximadamente 1.600ha de terras em Camocim (equivalente a 1,4% do território) grande parte sendo praias desertas e pouco habitadas que, até então, funcionavam como territórios de reserva, ainda sem ou com pouca valorização.

Em 2001, um plano ambicioso foi apresentado pelo Grupo Marilha para transformar Camocim no maior destino turístico do Ceará. O *Master Plan Camocim Global Village* previa, em 30 anos, a construção de 38.755 leitos no litoral, divididos em resorts, flats, condomínios residenciais e pousadas. Porto turístico, aeroporto internacional e até uma “nova cidade” integravam o plano. O investimento estipulado era de 700 milhões de dólares só para a parte turística, imobiliária e aeroportuária, sem contar com os empreendimentos industriais, projetos temáticos entre outros negócios.

Um forte impacto foi vislumbrado para a economia do município, com a projeção de 1800 turistas semanais que chegariam a 30 mil em 10 anos. Neste período, seriam criados cerca de 7 mil empregos diretos e 21 mil indiretos, tendo a população um “papel ativo e empresarial” no projeto, de tal modo que seria criada uma “perfeita sintonia e convergência de interesses” (GRUPO, 2001).

Entretanto, do megaprojeto anunciado, apenas o Boa Vista Resort (BVR) se concretizou. Inaugurado em 2002 como maior equipamento de luxo da região, o

² Assemelha-se ao que Moraes (2000) designa como “fundo territorial”, ou seja, o território ainda não incorporado ao tecido produtivo.

BVR tinha ampla estrutura para eventos e lazer que fez Camocim despontar no cenário turístico nacional e internacional.

Apesar disso, poucos empregos foram criados nos primeiros anos. O resort sempre registrou uma média de ocupação bem abaixo da sua capacidade, o que o levava a fechar as portas alguns meses do ano, frustrando a população e provocando os primeiros conflitos entre esta, a Prefeitura e os empresários italianos.

E assim, o BVR se manteve até março de 2011, quando paralisou definitivamente as suas atividades. Para a população de Camocim, o Boa Vista Resort permanece uma incógnita, um “elefante branco”, que, se por um lado, não conseguiu consolidar o turismo no município, por outro, contribuiu para a sua valorização imobiliária.

Quanto aos investimentos públicos previstos para Camocim, apenas na fase II do PRODETUR estes foram iniciados. A partir de 2007, o município recebeu obras e projetos que podiam reativar sua economia – caso fossem potencializados na esfera local visando à geração de emprego e renda para a população.

Um montante de aproximadamente 35 milhões de reais foi investido em obras para criar novos postos de trabalho em outros setores e atividades para além do turismo: Terminal Pesqueiro, Policlínica Regional, Instituto Federal de Educação, Escola Estadual Profissionalizante, revisão do Plano Diretor, reformas do Aeroporto e da Avenida Beira Mar(Tabela 1).

| Tabela 1: Investimentos em obras públicas em Camocim – 2010 | |
|--|--------------------|
| Obra | Valor - R\$ |
| Terminal Pesqueiro | 12,5 milhões |
| Policlínica Regional | 6,5 milhões |
| Campus Avançado do IFCE | 960 mil |
| Escola Estadual Profissionalizante | 7,3 milhões |
| Reforma da Avenida Beira Mar | 2,4 milhão |
| Revisão do Plano Diretor | 180 mil |
| Reforma do Aeroporto | 6 milhões |

Fonte: Governo do Estado do Ceará, 2010. Org. do Autor

Todas as obras foram concluídas e inauguradas, mas algumas ainda não funcionam plenamente - a exemplo do Aeroporto, Policlínica e Terminal Pesqueiro. Juntamente com os investimentos aero rodoviários de maior impacto na região, estas obras acenaram uma nova fase do turismo em Camocim que se fortalecia com a Rota das Emoções.

A Rota das Emoções foi inicialmente chamada projeto CEPIMA em alusão às siglas dos três estados integrantes – Ceará, Piauí e Maranhão. Antes de se tornar oficial³, os três destinos já eram comercializados como roteiro integrado por agências de viagem que exploravam suas paisagens naturais. Próximos deles, ainda existem atrações como o Parque Nacional de Ubajara (CE), o Parque Nacional de Sete Cidades (PI) e o Parque Ecológico da Cachoeira do Urubu (PI).

Com a criação da Rota das Emoções esse potencial turístico e ecológico chamou a atenção dos estados integrantes e do Governo Federal que, em conjunto, elaboraram o Plano de Desenvolvimento Sustentável da Região Turística do Meio-Norte (BRASIL, 2009).

Uma Agência de Desenvolvimento Regional Sustentável (ADRS) foi criada em Parnaíba para fomentar o turismo na Rota das Emoções. No entanto, ela tem sido dirigida por empresários da hotelaria que não dialogam com as comunidades que estão no roteiro e continuam “invisíveis”, sem ser ouvidas sobre as suas demandas e lutas cotidianas que travam pela sobrevivência e defesa do território.

No papel, as comunidades estão plenamente acobertadas pelos princípios da sustentabilidade e inclusão social que regem o Plano do Meio-Norte e as ações previstas para a Rota das Emoções. Porém, na prática, elas ficam “excluídas”, já que as propostas reforçam as diretrizes do PRODETUR para a construção de aeroportos e estradas que facilitem a recepção de turistas e empresários.

É o caso de Tatajuba, comunidade de pescadores de Camocim, que se situa a 25km da sede deste município e a 30km da famosa praia de Jericoacoara. Ali a natureza sempre foi protagonista da dinâmica das paisagens que são marcadas por

³ O consórcio interestadual foi firmado em 14 de abril de 2007, embora, desde 2001, o SEBRAE fomentasse a integração. O roteiro foi premiado no Salão de Turismo de São Paulo em 2009.

campos de dunas, praias desertas, lagos costeiros, coqueirais, manguezais e ventos fortes. Sua localização entre dois importantes destinos turísticos do Ceará faz com que Tatajuba vivencie, nas últimas décadas, uma forte especulação do seu território. Uma espécie de “tirania da proximidade” se instala na comunidade a reboque do crescimento de Jeri e do surgimento de projetos turísticos de “fachada” que encobrem reais interesses imobiliários.

A comunidade conta com cerca de 1000 habitantes distribuídos nas quatro vilas, em aproximadamente 200 habitações. O grande potencial turístico local, antes de ser descoberto pelos “de fora”, já era conhecido pelos moradores de Tatajuba que, diariamente, convivem com turistas de Jeri que passam pela vila, especialmente com destino ao lago da Torta, onde barracas com mesas e redes dentro d’água servem de deleite.

O crescente número de visitantes encantados com Tatajuba e ali querendo residir também se tornou um problema. A venda de terrenos da praia para turistas estrangeiros aumentou nos anos de 1990, facilitando a entrada de novos residentes na comunidade que logo transformaram as moradias em pousadas, associando o ócio ao negócio. Na beira mar de Tatajuba, já se encontram pousadas de espanhóis e holandeses que, à revelia da comunidade, continuam expandindo os empreendimentos numa área visivelmente *non aedificandi* de terrenos de marinha cuja proteção permanente é “garantida” por diversas leis federal, estadual e municipal - como é o caso da própria APA da Tatajuba, criada pelo município em 1994.

Desse jeito, os novos residentes vão ganhando força e território em Tatajuba, colocando-se como mais um desafio para a comunidade conter a especulação imobiliária e o turismo predatório. A proposta de turismo comunitário em Tatajuba já é uma antiga bandeira de luta e de resistência dos seus moradores que, a despeito do apoio de várias instituições nacionais e internacionais (ASSIS, 2012), continua preterida pelo Governo do Estado. Este só enxerga nos grandes empreendimentos a capacidade de converter o enorme potencial turístico do Ceará em mais oportunidades de emprego e renda para a população.

Esta opção de gestão incorre numa falácia que ignora as iniciativas endógenas existentes, inferioriza as comunidades tradicionais, tirando delas o direito de serem também “empreendedoras” do seu futuro - por que não?

Além da cobiça de visitantes e empresários, a comunidade ainda vivencia uma quase “imobilidade” em plena Rota das Emoções. Para as famílias das quatro vilas que formam a comunidade de Tatajuba, a mobilidade cotidiana é um desafio constante, com alto custo e risco de vida. Dois veículos particulares passam nas primeiras horas da manhã recolhendo a população que, espremida em bancos de madeiras adaptados nas caçambas, é levada à sede de Camocim para se abastecer no comércio ou de serviços especializados.

A passagem de ida e volta custa 12 reais, o que representa um custo bastante elevado para o perfil de renda da população. O retorno à Tatajuba ocorre no final da manhã quando os carros ficam superlotados de pessoas e mantimentos, com flagrante falta de segurança para percorrerem as areias movediças dos campos de dunas.

Todos estes desafios enfrentados diariamente comprovam que, em plena rota turística entre Jericoacoara e Camocim, os meios de acesso ao território (tão aclamados para os visitantes!) ainda são muito restritos e difíceis para a comunidade de Tatajuba. Em tempos em que a mobilidade é reverenciada como portadora de maior liberdade, as redes técnicas implantadas pelo Programa de Regionalização do Turismo no Noroeste Cearense mostram também a sua contraface imposta pelo Estado e empresas do setor imobiliário-turístico que redesenham rotas e fluxos, privilegiando as áreas de maior interesse.

Nos últimos anos, apesar dos investimentos públicos realizados, Camocim não tem sabido potencializar o turismo e produzir o desenvolvimento territorial. O município não apresenta um produto turístico consolidado, sendo ainda um destino complementar a Jericoacoara. A integração regional pretendida com a Rota das Emoções também não se concretiza a contento. Várias ações projetadas para viabilizar esse roteiro regional não saíram do papel⁴ e outras não conseguem se

⁴ Nas reuniões de planejamento da Rota das Emoções, o município de Camocim foi escolhido para sediar a Escola Profissional de Turismo que seria responsável pela qualificação da mão de obra dos

efetivar⁵ ou “decolar”, a exemplo dos aeroportos inaugurados em Parnaíba e Camocim que continuam sem operar voos comerciais das principais companhias nacionais e internacionais.

REFERÊNCIAS

ARAÚJO, Tânia Bacelar de. O contexto mundial e as diversas visões de territórios e de desenvolvimento regional sustentável. In: MIRANDA, Carlos et al. **Articulação de políticas públicas e atores sociais**. Brasília: IICA, 2008, p. 15-28

ASSIS, Lenilton Francisco de. **Entre o turismo e o imobiliário**: velhos e novos usos das segundas residências sob o enfoque da multiterritorialidade - Camocim/CE. 2012. 278 f. Tese (Doutorado em Geografia Humana), Departamento de Geografia, Universidade de São Paulo, 2012.

BENI, Mário Carlos. Planejamento estratégico e gestão local/regional do turismo. In: SEABRA, Giovanni (Org.). **Turismo de base local**: identidade cultura e desenvolvimento. João Pessoa: Ed. UFPB, 2007, p. 125-166

BNB. Banco do Nordeste. **Relatório Final de Projeto**. Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste - Primeira Fase - PRODETUR/NE I. Fortaleza, 2005.

BRASIL. Ministério da Integração Nacional. **Anais da Oficina sobre a Política Nacional de Ordenamento Territorial**. Brasília: MI/SDR, 2005.

CEARÁ. Secretaria de Turismo - SETUR/CE. PRODETUR/NE II. **PDITS - Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável do Polo Ceará Costa do Sol**. Fortaleza: Ruschmann Consultores, 2004. Disponível em: http://www.bnb.gov.br/content/aplicacao/prodetur/downloads/gerados/pdits_ceara.asp. Acesso em: 25 nov. 2004

_____. **Evolução do Turismo no Ceará**. n. 17, 4. ed. Fortaleza: SETUR (CE), 2009. 13p.

três estados integrantes. Prometia-se a oferta de cursos superiores com padrão internacional. No acordo, também foi definido que o projeto da escola teria a assinatura de um arquiteto de renome mundial que transformasse este equipamento em um atrativo local. Um grupo de consultores da ECA/USP ainda foi contratado para elaborar uma proposta de cursos, matrizes curriculares e sistema de funcionamento da Escola Profissional de Turismo de Camocim. Porém, o projeto nunca saiu do papel e perdeu força política para a sua viabilização.

⁵ O megaprojeto dos italianos foi abortado com o fim do Grupo Marilha e, na sequência, com o fechamento do Boa Vista Resort. Boa parte dos terrenos adquiridos pelo Grupo está em litígio ou foi arrendado para a instalação de usinas eólicas.

ASSIS, L. F. O programa de regionalização do turismo e os dilemas da integração territorial no noroeste do Ceará. Revista GeoUECE (Online), v. 5, n. 8, p. 33-52, jan./jun. 2016. ISSN 2317-028X.

DIAS, Reinaldo. **Turismo e patrimônio cultural**: recursos que acompanham o crescimento das cidades. São Paulo: Saraiva, 2006.

GRUPO MARILHA. **Master Plan Camocim Global Village**. 2001. Disponível em: http://www.marilha.com/p_masterplan.php Acesso em: 22 novembro 2001

HAESBAERT, Rogério. **Regional-Global**: dilemas de região e da regionalização na Geografia contemporânea. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

HARTSHORNE, Richard. **Propósitos e natureza da geografia**. São Paulo: Hucitec, 1978.

MASSEY, Doreen. Um sentido global de lugar. In: ARANTES, Antonio A. (Org.) **O espaço da diferença**. Campinas: Papyrus, 2000. p. 176-185

MORAES, Antônio Carlos Robert. **Bases da formação territorial do Brasil – o território brasileiro no longo século XVI**. São Paulo: Hucitec, 2000.

RODRIGUES, Adyr B. Turismo e territorialidades plurais – lógicas excludentes ou solidariedade organizacional. In: LEMOS, Amália I. G.; ARROYO, Mônica; SILVEIRA, Maria L. **América Latina: cidade, campo e turismo**. São Paulo: CLACSO, 2006. p. 297-315

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço**. 2. ed. São Paulo: Hucitec, 1997.

_____. O retorno do território. In: SANTOS, Milton; SOUZA, Maria Adélia A. de; SILVEIRA, Maria Laura. **Território: globalização e fragmentação**. 5. ed. São Paulo: Hucitec/Annablume, 2002. p. 15-20