

Resumo: O presente trabalho, resultado de pesquisa de mestrado em Desenvolvimento e Meio Ambiente (PRODEMA/TROPEN/UFPI), propõe um método de avaliação de corredores turísticos, tendo como objeto o trecho da BR 343 entre Teresina e o litoral do Piauí. Fazem parte do método o levantamento dos elementos de interesse turístico, existentes no entorno da rodovia e a classificação das cidades entrecortadas pela rodovia no trecho analisado, em centros turísticos de escala ou estada (Boullón, 2002). Como resultados, constatou-se que a interseção das zonas turísticas de Teresina e Parnaíba é o Parque Nacional de Sete Cidades e que o potencial turístico observado ao longo do trecho analisado da BR 343 relaciona-se aos segmentos do turismo cultural e turismo em áreas naturais. Destaca-se, então, a importância na elaboração de políticas públicas que promovam a sensibilização turística e qualificação profissional junto aos atores locais, podendo a atividade turística ser colaborativa ao desenvolvimento local.

Palavras-chave: Regionalização; Corredor turístico; Piauí.

Abstract: The present paper, a research resulted from the Master degree of Development and Environment (PRODEMA/TROPEN/UFPI) proposes a method for touristic corridors evaluation, having the stretch of the BR 343 highway between Teresina and Piauí's coastline as the research object. As a part of this method are the recognition of touristic elements located around the highway and the classification of the cities intersected by this highway in the stretch analyzed as a scale or stay touristic centers (Boullón, 2002). As results, are noted that the intersection between the touristic zones of Teresina and Parnaíba is Sete Cidades national park, the touristic potential observed along the highway BR 343 is related to cultural and natural areas tourism segmentation. It is noteworthy, then, the importance of public policies that promotes touristic awareness and professional qualification to local residents, being the touristic activity collaborative to local development.

Keywords: Regionalization; Touristic corridor; Piauí.

Resumen: Este trabajo, resultado de investigación de maestría en Desarrollo y Medio Ambiente (PRODEMA/TROPEN/UFPI) propone un método de evaluación de los corredores turísticos y tiene como objeto el estiro de la autovía BR 343 entre Teresina y la costa de Piauí. Hace parte de esto método la descripción de los elementos de interés turístico existente en el alrededor de la autovía e la clasificación de las ciudades intercaladas por la BR 343 en centros turísticos de escala o estancia (Boullón, 2002). Como resultado se observa que la intersección de las zonas turísticas de Teresina y Parnaíba es el Parque Nacional de Sete Cidades, y que el potencial turístico observado en el estiro de la autovía BR 343 se refiere a los segmentos de turismo cultural y turismo en los espacios naturales. Es digno de mención, la importancia en la elaboración de políticas publicas que promuevan la sensibilización y cualificación profesional del turismo junto a los actores locales así como el reconocimiento de la colaboración de la actividad turística a lo desarrollo local.

Palabras clave: Regionalización; Corredor Turístico; Piauí.

Introdução

Turismo remete-se à mobilidade. É o deslocamento realizado por tempo determinado em busca de elementos não presentes no cotidiano dos turistas. Logo, para uma construção teórica do turismo, torna-se indissolúvel a idéia de uso de um meio de transporte (BRASIL, 2004; REJOWSKI, 2002).

No estado do Piauí, os fluxos turísticos locais acontecem, em sua maioria, durante o período de férias escolares e festividades, tais como natal e ano novo, em direção ao litoral do estado, sendo a BR 343, coadjuvante de tais fluxos, pois a cidade de Teresina se liga ao litoral do estado por essa rodovia. Teresina e Parnaíba (cidade situada no litoral do estado) participam do programa dos 65 Destinos Indutores (Ministério do Turismo) e a BR 343, ao promover o deslocamento entre essas cidades, é considerada um corredor turístico por permitir a ligação de centros turísticos (BOULLÓN, 2002; BRASIL, 2009).

Para Boullón (2002, p. 85), os centros turísticos concentram-se em uma determinada região, caracterizada como a maior unidade de análise e estruturação do universo espacial turístico, dotada de pelo menos, dez atrativos, suficientemente próximos, com um raio de influência, cujo “limite de duas horas serve de ajuda prática para se calcular a magnitude do território turístico [...] nesses casos, a distância tempo máxima pode chegar a 200 km”. Assim, fundamentando-se na distância tempo de 200 km, proposta por Boullón (2002) e considerando Teresina como origem, a BR 343 passa pelos municípios de Altos, Campo Maior, Capitão de Campos, Piri-piri e Piracuruca. Os dois últimos municípios, juntamente com o de Brasileira, concentram em seus limites o Parque Nacional de Sete Cidades, importante atrativo turístico local, com potencial para o turismo em áreas naturais, ecoturismo e geoturismo. Quando se tem Parnaíba como referencial de origem, os municípios entrecortados pela BR 343 são Buriti dos Lopes, Brasileira, Piracuruca e Piri-piri. Nesse sentido, a interseção das zonas turísticas de Teresina e Parnaíba é representada pelo Parque Nacional de Sete Cidades, localizado, aproximadamente, a 200 km tanto de Teresina como de Parnaíba.

Como Teresina é o principal portão de entrada de turistas que chegam por via aérea ao estado, a lógica da regionalização faz compreender que os atrativos localizados na abrangência de sua zona turística possam servir de usufruto e de experiência turística alternativa para aqueles que estão e/ou visitam a capital do estado, diversificando as opções dos visitantes à capital do Piauí. E, como a interseção de Teresina com a zona turística de Parnaíba é o Parque Nacional de Sete Cidades, entende-se que o uso desse atrativo poderá promover o pernoite nas suas proximidades bem como o estímulo a continuação da visita à região litorânea do estado, para usufruto de praias e também do Delta do Parnaíba, o único em mar aberto das Américas.

Dessa forma, o papel dos corredores turísticos no processo de regionalização do turismo é de importância real, demandando identificação e análise dos fatores condicionantes para sua existência e a relevância como fator de desenvolvimento sustentável para uma região. Assim, a construção e a validação de um método de análise qualitativa de corredores turísticos, bem como sua aplicação, foram realizadas no trecho compreendido entre Teresina e o litoral do estado.

Revisão de literatura

Segundo Boullón (2002), os corredores turísticos (vias de conexão entre zonas ou áreas de uma mesma região turística) podem ser classificados de acordo com sua função, em corredor turístico de

traslado ou estada. O primeiro refere-se à rede de estradas de determinado país ou região por onde se deslocam os fluxos turísticos, mediante uso de determinado meio de transporte, enquanto que, o segundo é caracterizado por ser um corredor que promove deslocamentos regionais, de ida e volta, no mesmo dia, à localidade onde ocorre o pernoite.

O transporte, por sua vez, é classificado de acordo com o meio utilizado: ar, água ou terra. Quando feito pelo último, é chamado de transporte terrestre, subdividido em ferroviário ou rodoviário (PALHARES, 2001). Quando classificado como rodoviário, tem como via de uso as estradas que, dentro da conjuntura nacional, subdividem-se em federais, estaduais e municipais. Segundo normas de classificação do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, as estradas federais dividem-se em:

0 (zero) rodovias radiais – são as rodovias que partem da Capital Federal em direção aos extremos do país; [...] 1 (um) rodovias longitudinais – são as rodovias que cortam o país na direção Norte - Sul; [...] 2 (dois) rodovias transversais – são as rodovias que cortam o país na direção Leste - Oeste; [...] 3 (três) rodovias diagonais – estas rodovias podem apresentar dois modos de orientação: Noroeste - Sudeste ou Nordeste - Sudoeste; [...] 4 (quatro) rodovias de ligação – estas rodovias apresentam-se em qualquer direção, geralmente ligando rodovias federais, ou pelo menos uma rodovia federal à cidades ou pontos importantes ou ainda à nossas fronteiras internacionais (BRASIL, [20--], p. 1-4).

As estradas tornam-se uma das condições da existência do turismo, pois a interligação entre cidades, regiões, estados ou países, possibilita uma ótica regional do turismo, em que as vias de acesso e de circulação possuem papel primordial na distribuição dos fluxos, especialmente daqueles que se concentram em centros de estada e recepção, portanto corredores turísticos (BOULLÓN, 2002; PEARCE, 2003).

A fim de se compreender o papel de uma rodovia e sua configuração como corredor turístico, é relevante a construção de um método de análise qualitativa de corredores turísticos. Para tanto, se faz necessário o entendimento de metodologias próprias, como exemplo, se destaca a desenvolvida por Ferreras (2010), que propõe a criação de um método de análise da evolução de uma localidade turística, derivando suas opções de elementos analisados com base em bibliografias que tratam do entendimento de Fatores Críticos de Avaliação (FCE), destacando que “para que los FCE sean estratégicamente manejables es imprescindible identificar los indicadores que puedan usarse para su medición y evaluación” (FERRERAS, 2010, p. 209). Dessa forma, o autor justifica a necessidade em se elencar indicadores que norteiem a avaliação que se pretende realizar.

Pires (2005), ao desenvolver uma metodologia de análise dos indicadores de qualidade visual em um município de Santa Catarina, destaca a necessidade de apontar elementos considerados importantes ou não para sua avaliação. Para isso, propõe sua análise em conformidade a quatro indicadores por ele especificados: diversidade, naturalidade, singularidade e detratores / influência antrópica na paisagem. Para cada um desses indicadores, o autor apresenta uma subdivisão de classificação, em conformidade com as exigências estipuladas para cada um desses padrões.

Sobre padrões de avaliação, Magalhães (2001) apud Almeida (2006) elaborou a Tabela de Composição da Matriz de Avaliação do Projeto Pólos de Desenvolvimento de Ecoturismo no Brasil, com as seguintes especificações de valor: Inexistente – nota 0 (zero); Comuns – nota 1 (um); Significativos – nota 2 (dois); Excepcionais – nota 3 (três).

Tais especificações recebem uma variação de valor em conformidade ao tipo de elemento analisado versus justificativa para atribuição de nota dos itens considerados mais importantes, lembrando que:

[...] as notas atribuídas, que variam entre + 5 e - 5, baseiam-se em um estudo de caso e indicam a situação real de cada fator considerado, seguida da justificativa de tal pontuação, e a situação potencial, que poderá ser alcançada com a implementação de tais ações, notando que a atribuição de valores torna-se indispensável a uma avaliação qualitativa de determinada região turística (ALMEIDA, 2006, p. 51).

O turismo, diferente do conjunto das ciências, enquadra-se num processo de discussão epistêmica, caracterizado pelo considerável volume de estudos empíricos, baseados na literatura existente, tratando, principalmente de modelos que visam avaliar ou compreender determinada ação relacionada à geografia do turismo (CASTROGIOVANNI, 1998; MOESCH, 2002). Por esse motivo, a construção de modelos de avaliação no turismo, muitas vezes não possuem referências suficientes, devendo o pesquisador adequar seu modelo aos já experimentados (DENCKER, 1998).

Proposta metodológica para avaliação qualitativa de corredores turísticos

A necessidade de se construir um modelo para avaliação de corredores turísticos, demandou levantamento de diferentes modelos de inventário turístico, a fim de se conhecer a frequência de elementos citados, divididos em atrativos e infraestrutura, tanto básica como turística. Dos inventários analisados, destaca-se o desenvolvido pelo Ministério do Turismo, em decorrência da implantação do programa de Regionalização do Turismo (2004) e o desenvolvido por Bissoli (1999), pelo detalhamento de informações e a capacidade do avaliador categorizar, em pontos, a situação do atrativo, equipamento ou recurso analisado. Os elementos citados em ambos documentos dividem-se em oito grupos:

- A - Infraestrutura básica – acesso, serviços de saúde e segurança sinalização não turística, etc.;
- B - Infraestrutura turística – equipamentos turísticos (hotéis, restaurantes, empresas turísticas), sinalização, serviço de informações turísticas, etc.;
- C - Facilidades / amenidades – serviços que não componham a função de empresas turísticas, tampouco infraestrutura básica municipal, mas que podem ser utilizadas por turistas, como oficinas, internet, veterinárias e outros;
- D - Elementos da natureza – recursos e atrativos com vocação para o turismo em áreas naturais, como rios, praias, parques naturais, etc.;
- E - Elementos histórico-culturais – recursos e atrativos com vocação para o turismo de cunho histórico e cultural, como museus, galerias, arquitetura, artesanato, manifestações artísticas, etc.;
- F - Elementos de fé e misticismo – recursos e atrativos com vocação para o turismo religioso, igrejas e santuários, comunidades religiosas, manifestações de fé, grutas, imagens, etc.;
- G - Lazer e entretenimento – elementos pertencentes ao hall de entretenimento de uma localidade, como parques, shopping centers, parques temáticos, etc.;
- H - Outros – elementos que, mesmo não considerados físicos fazem parte da composição da experiência turística como a avaliação de determinada paisagem, mercados públicos, ambulantes, etc.;

O Quadro 01 mostra as características desejáveis na análise de determinado elemento, categorizado em um dos oito grupos:

Quadro 01. Características desejáveis de atrativos, equipamentos e demais serviços

GRUPO	ELEMENTO ANALISADO	CARACTERÍSTICAS DESEJÁVEIS
A (Infraestrutura básica)	Banco	Variedade de bandeiras; Segurança; Serviço 24 horas.
	Banheiro	Limpeza; Acesso.
	Posto avançado de saúde	Acesso; Vínculo a sinalização.
	Qualidade de asfalto	Uniformidade do asfalto; Visibilidade; Sinalizadores / faixas / acostamento.
	Sinalização não turística	Frequência; Qualidade / manutenção.
	Telefone Público	Funcionamento; Frequência.
B (Infraestrutura turística)	Agência de Turismo	Localização; Variedade de serviços; Opções de receptivo; Pagamento com cartões de crédito / débito.
	Meio de Hospedagem: Albergue da Juventude; Camping; Hotel; Motel; e Pousada	Localização; Preço; Limpeza; Amenidades; Pagamento com cartões de crédito / débito.
	Alimentação: Comida típica; Lanchonete; Panificadora; Ponto de alimentação; Churrascaria e Restaurante.	Variedade; Preço; Acesso; Limpeza. Pagamento com cartões de crédito / débito.
	Informação turística	Acesso / funcionamento; Variedade.
	Locadora de Automóvel	Horário de funcionamento; Variedade de produtos; Pagamento com cartões de crédito / débito.
	Rodoviária / Aeroporto	Localização; Vínculo a sinalização.
	Sinalização turística	Frequência; Qualidade / manutenção

GRUPO	ELEMENTO ANALISADO	CARACTERÍSTICAS DESEJÁVEIS
C (Facilidades/ Amenidades)	Canil / Pet shop	Horário de atendimento; Localização; Pagamento com cartões de crédito / débito.
	Serviço de Reboque	Localização; Preço; Pagamento com cartões de crédito / débito.
	Oficina / borracharia	Localização; Preço; Pagamento com cartões de crédito / débito.
	Posto de gasolina	Localização; Serviços complementares; Pagamento com cartões de crédito / débito.
	Cinema / teatro	Programação; Acesso; Pagamento com cartões de crédito / débito.
	Correio	Localização
	Farmácia	Localização; Sinalização; Pagamento com cartões de crédito / débito.
	Fraldário	Localização; Limpeza
	Frutaria / verduraria	Limpeza; Variedade; Pagamento com cartões de crédito / débito.
	Loja de conveniência	Localização; Variedade; Cortesia; Pagamento com cartões de crédito / débito.
	Lan house / WIFI zone	Qualidade de sinal / velocidade de conexão
	Loja de conveniência	Localização; Variedade; Pagamento com cartões de crédito / débito.
	Panificadora	Localização; Variedade; Cortesia; Pagamento com cartões de crédito / débito.
	Ponto de alimentação	Localização; Limpeza; Variedade; Cortesia; Pagamento com cartões de crédito / débito.
	Banca de Revista	Localização; Variedade; Existência de mapas / guias turísticos; Pagamento com cartões de crédito / débito.
	Sorveteria	Preço; Limpeza; Variedade de produtos; Pagamento com cartões de crédito / débito.
	Supermercado	Localização; Variedade; Pagamento com cartões de crédito / débito.
Tabacaria	Variedade de produtos; Limpeza / atendimento; Pagamento com cartões de crédito / débito.	
D (Elementos da natureza)	Recursos Aquáticos: Cachoeira; Praia; e Rio	Sinalização; Beleza cênica / paisagística; Segurança / salva vidas Serviços.
	Parque Nacional / Estadual	Beleza cênica / paisagística; Serviços de guia de turismo; Segurança; Serviços.
E (Elementos Histórico-Culturais)	Monumento histórico	Localização; Conservação; Informação.
	Museu / Espaço de arte	Localização; Conservação; Informação; Variedade / relevância de acervo.
F (Elementos de Fé e Misticismo)	Igreja / Centro Ecumênico	Localização; Conservação; Informação.

GRUPO	ELEMENTO ANALISADO	CARACTERÍSTICAS DESEJÁVEIS
G (Lazer e	Espaço de lazer / Playground	Localização; Conservação; Informação.
	Pesque e pague	Informação; Preço; Amenidades; Pagamento com cartões de crédito / débito.
	Shopping Center	Localização; Variedade; Informação.
	Parque Temático	Localização; Preço; Informação.
H (Outros)	Beleza cênica	Estacionamento; Ponto de observação; Segurança Sinalização indicativa.
	Comercialização de artesanato / souvenir	Estacionamento; Segurança Sinalização indicativa; Pagamento com cartões de crédito / débito.
	Ponto de parada / descanso	Localização; Informação; Beleza cênica / paisagística.

Fonte: Brasil (2004); Soifer (2005). Adaptado pelos autores

Os padrões apresentados no Quadro 01 determinarão a variação de pontos a se atribuir a cada um dos elementos observados, com base nas considerações de Magalhães (2001) apud Almeida (2006), para a construção da tabela de composição da matriz do projeto pólos de desenvolvimento do ecoturismo no Brasil que, ao definir a pontuação dos elementos analisados, apresenta score para uma situação real (atual) e uma situação futura (potencial), que será atingida em conformidade as intervenções e investimento nas localidades em que o modelo é aplicado.

Assim como Almeida (2006), Joboji (2009) apresenta em seu modelo de avaliação de elementos turísticos valores ordinários inseridos num intervalo entre excelente e inexistente, em referência aos padrões desejáveis para cada item. Nesse sentido, a atribuição de valores é feita pela descrição dos padrões desejáveis e respectivas variações entre valor mínimo (inexistente) e máximo (excelente) dos elementos a se analisar.

Os valores sugeridos pela presente pesquisa tomarão como base a variação entre fraco (mínimo) e excelente (máximo), em conformidade às características desejáveis apresentadas no Quadro 01. O Quadro 02 apresenta a variação de valores ordinários com sua respectiva justificativa de valoração, em conformidade a situação observada dos elementos presentes na análise realizada.

Quadro 02. Valores ordinários para análise segmentada do corredor turístico BR 343 – Teresina – litoral do Piauí - adaptada de Magalhães (2001)

PONTUAÇÃO/ GRUPO	FRACA	REGULAR	BOA	EXCELENTE	JUSTIFICATIVA DE VALORAÇÃO
A	- 1	0	+ 1	+ 2	Obrigaçao do setor público em providenciar
B	0	+ 1	+ 2	+ 3	Capacidade de qualificação do turismo no âmbito regional
C	- 2	0	+ 2	+ 3	Capacidade empreendedora
D	- 2	-1	+ 3	+ 4	Boa parte do corredor está inserida em meio não urbano

PONTUAÇÃO/ GRUPO	FRACA	REGULAR	BOA	EXCELENTE	JUSTIFICATIVA DE VALORAÇÃO
E	- 1	0	+ 1	+ 2	Complexidade na gestão do patrimônio
F	0	0	+ 2	+ 3	Oferta muito específica
G	0	+ 2	+ 4	+ 8	Capacidade empreendedora
H	- 1	0	+ 2	+ 3	Elemento muito subjetivo

Fonte: Almeida (2006); Joboji (2009). Adaptado pelos autores

Dessa forma, a pesquisa qualitativa constará do registro e avaliação dos elementos, levando em consideração os padrões observados no Quadro 01, utilizando a pontuação do Quadro 02, como forma de mensurar a situação atual (diagnóstico) dos mesmos, já que Ferreras (2010), Lemos (2005), Magalhães (2001) e Pires (2005) reforçam a necessidade de padrões desejáveis para uma análise qualitativa no turismo. Uma vez conhecidos os resultados parciais em cada um dos trechos existentes ao longo do trecho da BR 343, a classificação do corredor turístico ao longo do percurso é composto por:

$$PC = \frac{\sum PCT}{NT} \quad (1)$$

Onde:

PC – Pontuação do corredor turístico

PCT – Pontuação do corredor turístico compreendido entre 02 municípios

NT – Número de trechos existentes no corredor turístico total

Fundamentando-se no Quadro 02, os valores podem ter variação compreendida entre (-) 7 a (+) 28 ou mais e a classificação qualitativa do corredor turístico ser de conformidade com o Quadro 03.

Quadro 03. Classificação qualitativa de corredor turístico

PONTUAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO
-7 a 1	Fraco
2 a 10	Bom
11 a 19	Muito Bom
20 a 28	Excelente

Fonte: Joboji, 2009. Adaptado pelos autores

Como integrante à proposta metodológica desta pesquisa, inclui-se a descrição sumária da vocação turística existente nos municípios cortados pela rodovia a se analisar, mediante observação do espaço em visitas às localidades durante a coleta de dados, bem como as considerações de atores locais de turismo quanto as possibilidades turísticas do espaço analisado, uma vez que Beni (2006), OMT (2001), Ruschmann (2002) e Thomazi (2006) reforçam que todo estudo relacionado ao turismo deve incluir informações referentes à percepção do morador local em relação ao potencial turístico da área em análise. Corroborando com esses autores, Joboji (2009, p. 47) destaca a necessidade de:

considerar que todos os atores sociais que envolvem a atividade turística interferem significativamente no turismo, sendo que estes necessitam ser considerados no ato de elaboração de estratégias em busca de vantagens competitivas, em especial para roteiros turísticos.

A importância no envolvimento da comunidade é reforçada por Hanai (2009, p. 74), ao afirmar que “o contexto de desenvolvimento do turismo sustentável é real, e a probabilidade de ser alcançado é quando se baseia na população local”. Além da caracterização espacial dos corredores, o espaço turístico também é composto por centros turísticos, os quais possuem diferenças no que diz respeito a sua função, podendo ser divididos, segundo Boullón (2002), em:

- Centros turísticos de distribuição – aqueles em que os turistas após visita em atrativos incluídos em seu raio de influência retornam para dormir;
- Centros turísticos de estada – localidades onde o turismo tem início por um único atrativo;
- Centros turísticos de escala – coincidem com as conexões das redes de transporte e com as etapas intermediárias dos percursos de longa distância;
- Centros turísticos de excursão – localidades que recebem, por menos de 24 horas, turistas procedentes de outros centros.

Por esse motivo, faz parte ainda desta proposta metodológica a caracterização dos centros turísticos a fim de se compreender seu papel na ótica regional, bem como na construção de estratégias que façam dos referidos centros elementos colaborativos à avaliação qualitativa dos corredores turísticos.

Análise e discussão dos resultados

Em março de 2011, foi realizada avaliação do trecho entre Teresina e a cidade de Parnaíba, a fim de se catalogar todos os elementos que se fazem presentes ao longo da BR 343 vislumbrados no Quadro 01. Os resultados são apresentados no Quadro 04:

Quadro 04. Pontuação dos trechos analisados pela pesquisa

TRECHO	PONTUAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO
Teresina – Altos	+ 28	Muito bom
Altos – Campo Maior	+ 4	Bom
Campo Maior – Cocal de Telha	+ 5	Bom
Cocal de Telha – Capitão de Campos	0	Fraco
Capitão de Campos – Piripiri	+ 4	Bom
Piripiri – Brasileira	+ 10	Bom
Brasileira - Piracuruca	+ 4	Bom
Piracuruca – Buriti dos Lopes	+ 9	Bom
Buriti dos Lopes - Parnaíba	+ 2	Bom
TERESINA – LITORAL	+ 7,3	BOM

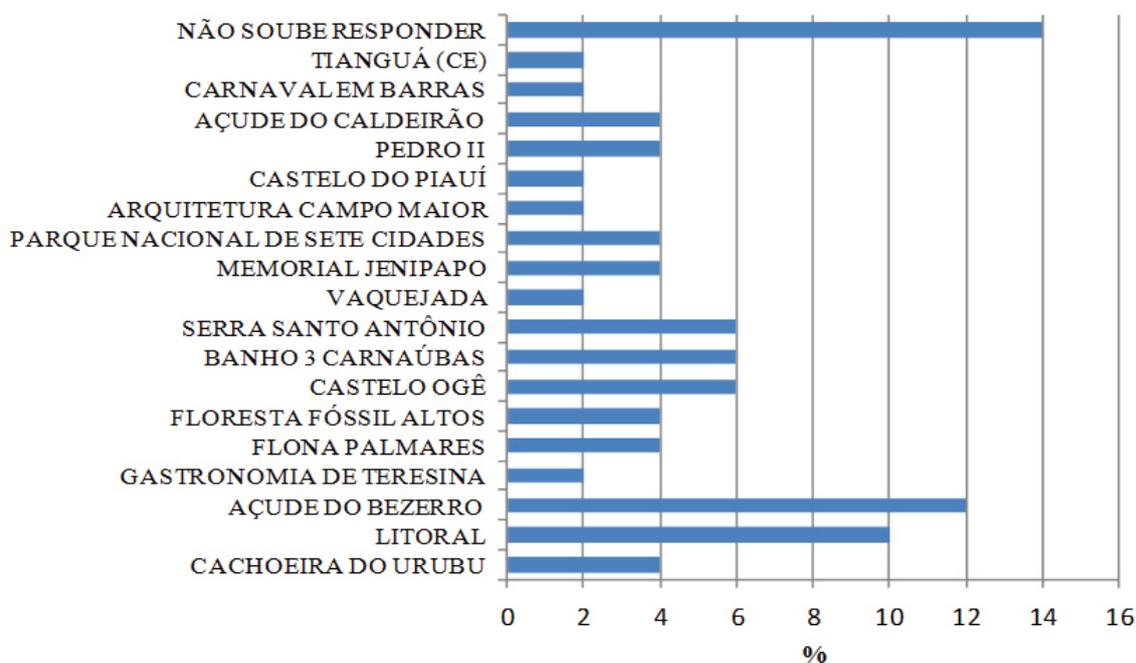
Fonte: Pesquisa direta, 2011. Elaborado pelo autor

Aplicando-se a fórmula (1), chega-se ao valor de 7,3 pontos, correspondente a classificação “bom”, de acordo com o Quadro 03, significando possibilidades de melhoramento na gestão do referido espaço. Sobre o potencial turístico da localidade, foram entrevistados atores locais de turismo, tais como frentistas de postos de gasolina, guardas rodoviários e empreendedores que trabalham ao longo da rodovia, objetivando compreender sua visão sobre a importância da rodovia no desenvolvimento turístico da região.

Em decorrência da BR 343 ser a principal forma de acesso ao litoral do estado pode ter colaborado com a construção da idéia sobre turismo enquanto atividade de lazer, visto que este fato foi citado por 38% dos entrevistados. Em segundo lugar (37%), é apresentada a idéia de turismo enquanto desenvolvimento econômico, fato que pode ser relacionado ao uso dos empreendimentos localizados no entorno da rodovia, proporcionando geração de renda e emprego. Em seguida, com 13% das respostas, aparece o não entendimento do turismo por parte dos entrevistados, fato que demanda um trabalho de sensibilização junto aos atores locais de turismo. Outras opções como ver coisas diferentes, deslocamento ou educação, somaram 4% cada.

Em relação à citação por trechos, nota-se que no trecho Teresina – Altos, o atrativo mais lembrado foi o açude do Bezerro (banho e lazer). No trecho de Altos – Campo Maior foi a Serra de Santo Antônio (turismo em áreas naturais). No trecho Campo Maior – Piri-piri, a cidade de Pedro II, nas modalidades turismo em áreas naturais, rural e cultural (Festival de Inverno de Pedro II), juntamente com o açude do Caldeirão (banho). Entre Piri-piri e o litoral, as praias foram citadas com maior frequência, sem distinção de localização ou nomenclatura (Figura 01):

Figura 01. Distribuição dos atrativos citados ao longo da BR 343 segundo os atores locais de turismo (Isso tá masi pra gráfico que figura)



Fonte: Pesquisa direta (2011)

Atrativos como o Parque Nacional de Sete Cidades e Delta do Parnaíba foram lembrados com menor frequência, contudo sua importância no processo de regionalização demonstra capacidade para centros receptores e distribuidores de turistas, justificando a classificação de Piripiri (mesmo o parque estando em território dos municípios de Piracuruca e Brasileira) como centro de escala, estada ou distribuição (Quadro 05), fazendo com que no deslocamento, o indivíduo ou grupo de pessoas, busquem tais atrativos com possibilidade de pernoite nesse destino.

Quadro 05 – Caracterização da Zona Turística I (Teresina – Piracuruca)

MUNICÍPIO	CARACTERIZAÇÃO	JUSTIFICATIVA
Teresina	Centro de estada	• Rede hoteleira fundamentada;
	Centro de distribuição	• Estrutura aeroportuária.
Altos	Centro de Excursão	• Potencial para turismo em áreas naturais (FLONA Palmares)
Campo Maior	Centro de Excursão	• Potencial para turismo gastronômico (carne de sol); • Potencial para turismo histórico-cultural (Batalha do Jenipapo);
	Centro de Escala	• Potencial turismo em áreas naturais (Serra do Santo Antônio); • Entroncamento com PI 115 (Castelo do Piauí)
Capitão de Campos	Sem caracterização	Não congrega atrativos suficientemente capazes de promover um deslocamento.
Piripiri	Centro de Escala	• Entroncamento BR 343 – 222 (Fortaleza); • Entroncamento BR 343 – PI 402 (Pedro II);
	Centro de Estada	• Parque Nacional de Sete Cidades; • Estrutura hoteleira considerável.
Brasileira	Sem caracterização	Não congrega atrativos capazes de promover um deslocamento.
Piracuruca	Centro de Escala	• Acesso ao litoral do estado;
		• Acesso a Esperantina (Cachoeira do Urubu).

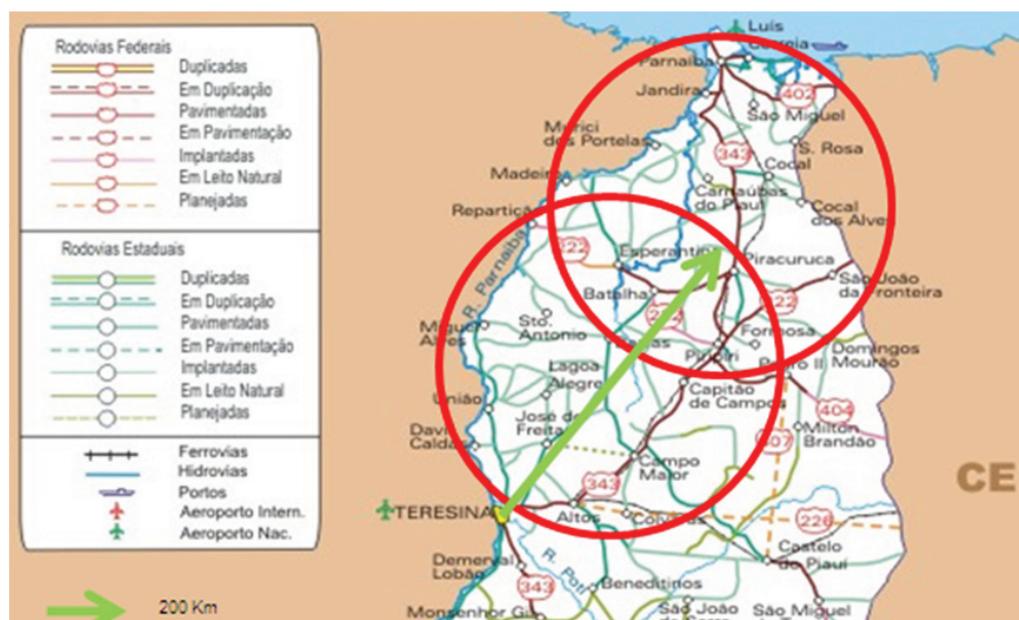
Fonte: Realizado pelos autores, baseado em Boullón (2002)

Quanto à classificação dos centros turísticos localizados entre Teresina e Parnaíba, o raio de abrangência de 200 quilômetros de influência de uma zona turística, de acordo com as especificações de Boullón (2002), é apresentado na Figura 02.

Remetendo-se ao Quadro 05, nota-se a importância da localização de Piripiri, no entroncamento da BR 343 com a BR 222 (que liga o Piauí ao Ceará), justificando sua categorização como centro de escala e/ou estada, tal como acontece em Campo Maior, ao possuir ligação com o município de Castelo do Piauí.

A configuração dos centros ressalta a necessidade de alguns roteiros que demonstrem a dinâmica para essa região ser percorrida. Levando-se em consideração a observação de Acerenza (2002), que trata da finalidade do transporte dentro do sistema turístico, bem como da possibilidade em se prognosticar roteiros possíveis na região, apresenta-se proposta no Quadro 06, que trata do potencial da Zona Turística I (Teresina – Piracuruca).

Figura 02. Abrangência da distância tempo de 200 km no trecho Teresina – Litoral



Fonte: BRASIL (2000). Adaptado pelos autores.

Quadro 06. Sugestões de roteiro turístico para a Zona Turística I (Teresina – Piracuruca)

ORIGEM	MUNICÍPIO (S)	INFORMAÇÕES GERAIS
Teresina	Teresina (02 dias)	Check in hotel // almoço (chegada pela manhã); Central Artesanato; Encontro dos Rios (retorno ponte estaiada); Dia 2 - Manhã – parques ambientais (Floresta Fóssil, Parque da Cidade); City tour centro com ponte metálica.
Teresina	Teresina – Altos – Campo Maior – Teresina (01 dia)	Manhã – saída Altos (visita FLONA) continuação Campo Maior (almoço); Após almoço, city tour Monumento Jenipapo + centro histórico + complexo lazer / açude + Museu Zé Didor; Retorno para Teresina.
Teresina	Teresina – Campo Maior (02 dias)	Manhã – saída Campo Maior e visita a Serra Santo Antônio (lanche antes da ida a Serra // almoço no final da tarde) Almoço // Monumento Jenipapo // Hotel. Dia 2 - City tour centro histórico + complexo lazer / açude + Museu Zé Didor (manhã); Saída para Castelo do Piauí; Pedro II; Sete Cidades
Campo Maior	Campo Maior - Piripiri (02 dias)	Manhã - Almoço em Campo Maior e saída (com a opção de almoço em Piripiri; Chegada a Piripiri com visita ao açude Caldeirão, centro histórico, museu Pery-Pery e cluster de confecção – pernoite em hotel (Hotel Fazenda); Dia 2 - Visita ao Parque Nacional de Sete Cidades; Saída para Parnaíba

Fonte: Elaborado pelos autores.

Em conformidade aos roteiros propostos, observa-se que a Zona Turística I (Teresina – Piracuruca) possui um potencial máximo de seis pernoites e mínimo de cinco, média esta considerada interessante, excluindo-se a possibilidade de incrementar essa permanência com a inclusão das cidades de Castelo do Piauí, Pedro II, Esperantina e Joaquim Pires, com potencial para o ecoturismo, turismo rural e turismo náutico, respectivamente. Ainda referenciando o Quadro 06, a possibilidade de realizar o trecho Piripiri – Parnaíba não foi explicitada, pois se trata da Zona Turística II (Piracuruca – Litoral do Piauí) cuja classificação é apresentada no Quadro 07:

Quadro 07. Caracterização da Zona Turística II (Piracuruca – Litoral do Piauí)

MUNICÍPIO	CARACTERIZAÇÃO	JUSTIFICATIVA
Piripiri	Centro de Escala Centro de Estada	•Entroncamento BR 343 – 222 (Fortaleza);
		•Entroncamento BR 343 – PI 402 (Pedro II);
		•Parque Nacional de Sete Cidades;
		•Estrutura hoteleira considerável;
		•Roteiro Integrado com Ceará (Serras Nordeste).
Brasileira	Sem caracterização	Não congrega atrativos suficientemente capazes de promover um deslocamento.
Piracuruca	Centro de Escala	•Acesso ao litoral do estado;
		•Roteiro Integrado com Ceará (Serras Nordeste);
		•Acesso a Esperantina (Cachoeira do Urubu).
Buriti dos Lopes	Sem caracterização	Não congrega atrativos suficientemente capazes de promover um deslocamento.
Parnaíba	Centro de Estada Centro de distribuição	•Estrutura aeroportuária (sem vôos comerciais até a presente data);
		•Acesso ao Delta das Américas;
		•Roteiro integrado com Ceará e Maranhão (Rota das Emoções);
		•Potencial para o turismo arquitetônico;
		•Base para visita a Luís Correia e Cajueiro da Praia.
Luís Correia	Centro de estada	•Estrutura hoteleira e de veraneio;
		•Oferta de recurso marítimo.

Fonte: Realizado pelos autores, baseado em Boullón (2002)

Diferentemente do trecho compreendido pela Zona Turística I (Teresina – Piracuruca), a Zona Turística II (Piracuruca – Litoral do Piauí) possui oferta menor, o que determina a impossibilidade de se propor um roteiro, exceto pelo fato da tipicidade de Buriti dos Lopes que possui, em praça no centro da cidade, a oferta de tapioca (comida típica muito apreciada na região) em, aproximadamente, oito barracas. Apesar da precariedade, a parada é tida como “obrigatória” por aqueles que se deslocam ao litoral do estado.

Em relação a municípios próximos a BR 343 no trecho referente à Zona Turística II, citam-se São Miguel do Tapuio, Batalha, Esperantina, Joaquim Pires e Luzilândia, pela presença de elementos cujo potencial remete-se a prática do turismo cultural, turismo em áreas naturais (dentre os quais o

ecoturismo e o turismo náutico), lembrando que sua oferta ainda não se caracteriza como preparada, portanto, destaca-se o entendimento de tais recursos como potencial e não como produto.

Nesse sentido, ao se propor a zonificação turística da região centro-norte do estado, observa-se a capacidade em dividi-la em duas zonas, sendo a primeira influenciada por Teresina e a segunda interseccionada pelo Parque Nacional de Sete Cidades com a primeira, em distância tempo aproximada de 200 quilômetros até o litoral do estado (BOULLÓN, 2002).

De acordo com a pontuação proposta nessa metodologia, a média do trecho referente à Teresina e a cidade de Parnaíba (litoral do estado), é de + 7,3, portanto, classificado como bom, sendo a existência de serviços e elementos para uso turístico presentes ao longo da BR 343 diminuem na medida em que se distanciam da capital.

O apelo cênico em diferentes pontos da rodovia, bem como os pontos de comercialização de artefatos manufaturados (cestos, panelas) e pequenas produções, tais como mel e frutas (caju e manga), possuem pouca impactação quanto à decisão de parada e compra por parte dos usuários da rodovia. Dessa forma, seria interessante o estímulo às famílias na organização de cooperativa ou associação, para qualificar sua produção bruta, com posterior melhoramento de tais insumos, na produção de geléias, compotas, bebidas e outros que possam, não apenas agregar valor ao produto, mas inclusive torná-lo apto ao consumo e fazendo parte da experiência do turista que circula por essa região, pois como destacam Carvalho e Guzmán (2011, p. 455):

La planificación turística debe promover la articulación integrada, el protagonismo comunitario, el fortalecimiento de la identidad, la valoración del lugar y su capitalización por medio del turismo teniendo como premisas fundamentales la protección de los ambientes naturales y culturales, La calidad de los productos y servicios y la validez de la experiencia turística local.

Já Telles, Gândara, Fontoura e Sperb (2011, p. 271) observam que:

Las oportunidades de proyección económica que el turismo representa han dejado marcas em diversos destinos turísticos, principalmente en aquellos que cuentan con recursos paisajísticos en El propio lugar y en sus alrededores. Partiendo de esta realidad en la planificación y la gestión, prácticas superpuestas en el proceso turístico, se torna esencial que exista legitimidad de los grupos sociales de interés; y no se puede dejar de lado el contexto territorial.

A existência de espaços subutilizados pelo turismo, tal como o Memorial do Jenipapo, localizado a 11,8 quilômetros do centro urbano de Campo Maior, que se gerido de forma colaborativa ao turismo na região, pode inicialmente, receber os insumos produzidos pelos pequenos produtores existentes ao longo da rodovia, especialmente os localizados entre Teresina e o memorial propriamente dito. Além disso, poderia se promover a agregação de uma política cultural ao local, no intuito de se expor a Batalha do Jenipapo, enquanto evento histórico, servindo de subsídio para visitas de caráter pedagógico e de aprendizado, por escolas e alunos da região, assim como para fins de lazer e contemplação, como sugere a própria segmentação do turismo de caráter histórico-cultural. Sobre o uso de recursos culturais para o turismo, Dias (2006, p. 180), destaca que:

A valorização das coisas locais, em contraposição à globalização da economia e da comunicação, reveste de importância a manutenção de identidades específicas, que garantam às pessoas a referência do seu lugar. O passado e suas referências no território, as manifestações culturais tradicionais, repassadas

de geração em geração, as formas de fazer – objetos, alimentos, festas – voltam, na virada do milênio, a ser valorizados.

Em relação aos empreendimentos localizados ao longo da rodovia, especialmente os que ofertam serviços de alimentação e hospedagem, apesar de sua usabilidade frequente por locais e viajantes, destaca-se que esses podem estar inseridos em material específico a se criar sobre a rodovia, como um mapa ou guia turístico local, incluindo-se aí outros estabelecimentos, tais como postos de gasolina, oficinas mecânicas, postos de saúde e outros considerados passíveis de uso por turistas, mediante política de fiscalização e capacitação de tais empreendimentos, vinculados a um selo ou logomarca, como forma de garantir ao usuário a opção de escolha de um estabelecimento devidamente fiscalizado, subentendendo a relevância e garantia de bom atendimento, já que:

Considerando que el producto turístico abarca una serie de elementos necesarios para La atención de las expectativas de consumo de los visitantes (atractivos, accesibilidad, equipamientos y servicios) al apropiarse de los territorios, la actividad turística se convierte en uno de los principales agentes intervinientes de la dinámica de las relaciones sociales previamente establecidas, engendrando un proceso dialéctico de producción de nuevas territorialidades. (CARVALHO; GUSMÁN, 2011, p. 442)

Outra ação de relevância considerável no melhoramento da comunicação turística com o usuário da BR 343 é a busca pelo aumento da sinalização turística, especialmente no que trata de direcionamento a localidades com considerável potencial e organização para o turismo em municípios próximos, porém não entrecortados por essa rodovia, como Castelo do Piauí e Pedro II ou recursos como a Cachoeira do Urubu (em Esperantina), Lagoa do Cajueiro (em Joaquim Pires) e outros que possam vir a ser utilizados como complementares a experiência turística na região.

Em relação aos atrativos de caráter natural, cita-se o potencial tanto da FLONA Palmares, localizada a 15,9 quilômetros de Teresina, apresentando interessante potencial para a prática do ecoturismo e do Parque Nacional de Sete Cidades em que, a visita, apesar de guiada, não garante a proteção do patrimônio em sua totalidade, pela distância da guarita de entrada ao centro de recepção de visitantes, de aproximadamente cinco quilômetros, sem a devida fiscalização de um guia de turismo ou condutor cadastrado, dando acesso a áreas do parque sem o devido acompanhamento.

A adoção de políticas que visem à educação ambiental é outra necessidade apontada, pois Rodriguez e Silva (2009, p. 185) afirmam que a idéia da educação ambiental “consiste em articular a sustentabilidade ambiental com os princípios do comportamento, da mentalidade e do pensamento”, lembrando que a educação ambiental deverá ser levada em consideração em toda intervenção turística. Sugere-se, ainda, uma educação para o turismo, buscando otimizar a sistemática de prestação de informações turísticas dessa região, mediante capacitação de frentistas, mecânicos ou ainda policiais rodoviários, significando que estes não serão vetores diretos de repasse de informação, mas na eminência de receber turistas em busca de informação, deverão estar aptos para tal, especialmente no que se trata a acesso, oferta e possibilidades de visitação nos municípios ao longo da BR 343.

Conclusões

O patrimônio turístico existente na área de estudo possui forte apelo às segmentações culturais e áreas naturais. Sua oferta, contudo, encontra-se bastante desarticulada, sequer configurada em

produto, mesmo nos municípios participantes do Programa Serras Nordeste (roteiro interestadual de turismo envolvendo os municípios cearenses de Tianguá, Viçosa e Ubajara e os piauienses de Piracuruca, Piripiri e Pedro II). Levando em consideração a realidade turística de Teresina, que hoje se comporta como um centro de estada e distribuição de fluxos nota-se a relevância da regionalização do turismo para melhor aproveitamento da demanda real que utiliza o espaço piauiense para fins turísticos.

Em vistas ao desenvolvimento local torna-se imprescindível a inclusão da sustentabilidade no processo de desenvolvimento e fortalecimento do turismo na região, a fim de se promover a inclusão da comunidade autóctone, bem como mecanismos que venham a proteger ou salvaguardar o patrimônio existente na região, já que a regionalização visa promover o destino de forma a atender as especificidades da demanda consumidora.

Conclui-se, portanto que a regionalização é uma importante maneira de se promover a leitura do espaço turístico piauiense, a fim de agregar recursos, atrativos e equipamentos compartilhados fazendo com que um grupo de municípios geograficamente próximos possam usufruir dos benefícios advindos pelo turismo. Para tal, a articulação dos municípios torna-se uma necessidade, uma vez que o planejamento regional, sem estratégias municipais compartilhadas, dificilmente acontecerá, sendo considerada de grande importância a construção de um plano de marketing que foque a organização e a oferta da região, tomando como base o princípio da regionalização, com consequente foco ao corredor turístico da BR 343 entre Teresina e o litoral do Piauí.

Referências bibliográficas

ACERENZA, M. A. **Administração do Turismo**. v. 1. Bauru: EDUSC, 2002.

ALMEIDA, M. V. **Matriz de avaliação do potencial turístico de localidades receptoras**. 2006. 164 f. Tese (Doutorado em Comunicação e Artes) Universidade de São Paulo, 2006.

BENI, M. C. **Política e planejamento de turismo no Brasil**. São Paulo: Aleph, 2006.

BOULLÓN, R. **Planejamento do Espaço Turístico**. São Paulo: EDUSC, 2002.

BRASIL. Ministério do Turismo. Secretaria de Políticas de Turismo. **Programa de qualificação à distância para o desenvolvimento do turismo: formação de gestores das políticas públicas do turismo**. Florianópolis: SEAD/FAPEU/UFSC, 2009.

_____. Ministério do Turismo. **Programa de Regionalização do Turismo – Roteiros do Brasil / Ministério do Turismo**. Brasília, 2004.

_____. Ministério dos Transportes. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT. **Nomenclatura das rodovias federais**. ([20--]). Disponível em: <<http://www.dnit.gov.br/rodovias/rodovias-federais/nomenclatura-das-rodovias-federais>>. Acesso em 24 abr. 2010.

BISSOLI, M. A. M. A. **Planejamento turístico municipal com suporte em sistemas de informação**. São Paulo: Futura, 1999.

CARVALHO, K. D.; GUZMÁN, S. J. M.; El turismo en La dinámica territorial. **Estudios y Perspectivas en Turismo**, v. 20, p. 441 – 461, 2011.

- CASTROGIOVANNI, A. C. Por que uma geografia do turismo? O caso de Porto Alegre In: GASTAL, S. (Org.) **9 propostas para um saber fazer turístico**. Porto Alegre: Editora dos Autores, 1998.
- DENCKER, A. de F. M. **Métodos e técnicas de pesquisa em turismo**. São Paulo: Futura, 1998.
- DIAS, R. **Turismo e Patrimônio Cultural**. São Paulo: Saraiva, 2006.
- FERRERAS, V. A. A. Factores críticos de êxito y evaluación de La competitividad de destinos turísticos. **Estudios y Perspectivas en Turismo**. v.19, p. 201-220, 2010.
- HANAI, F.Y. **Sistema de indicadores de sustentabilidade: uma aplicação ao contexto de desenvolvimento do turismo na região de Bueno Brandão, estado de Minas Gerais, Brasil**. 2009. 432 f. Tese (Doutorado em Ciências da Engenharia Ambiental) - Universidade Federal de São Carlos. São Carlos, 2009.
- JOBOJI, N. T. **Projeto turístico integrado de desenvolvimento regional: o caso da Rota dos Tropeiros no estado do Paraná**. 2009. 148 f. Dissertação (Mestrado em Turismo e Hotelaria) - Universidade do Vale do Itajaí, Balneário Camboriú, 2009.
- LEMONS, L. **O valor turístico na economia da sustentabilidade**. São Paulo: Aleph, 2005.
- MOESCH, M. **A produção do saber turístico**. São Paulo, Contexto, 2002.
- OMT - Organização Mundial do Turismo. **Desenvolvimento de turismo sustentável: manual para organizadores locais** 2ed. Publicação de Turismo e Ambiente / Organização Mundial do Turismo. Bárbara Bela Editora Gráfica. Brasília, 2001.
- PALHARES, G. L. **Transporte aéreo e turismo: gerando desenvolvimento socioeconômico**. São Paulo: Aleph, 2001.
- PEARCE, D. G. **Geografia do Turismo: fluxos e regiões no mercado de viagens**. São Paulo: Aleph, 2003.
- PIRES, P. A análise de indicadores da qualidade visual como etapa de caracterização de paisagens turísticas: uma aplicação no distrito sede de Porto Belo - SC. **Turismo: Visão e Ação** v.7, n.3, p. 417 – 426, 2005.
- REJOWSKI, M. **Turismo no percurso do tempo**. 2 ed. São Paulo: Aleph, 2002.
- RODRIGUEZ, J. M. M.; SILVA, E. V. **Educação ambiental e desenvolvimento sustentável: problemática, tendências e desafios**. Fortaleza: Edições UFC, 2009.
- RUSCHMANN, D. V. M. **Turismo e Planejamento Sustentável: A proteção do meio ambiente**. 9. ed. Campinas: Papyrus, 2002.
- SOIFER, J. **Empreender em turismo e ecoturismo**. Rio de Janeiro: QUALITYMARK, 2005.
- TELLES, D. H. Q.; GÂNDARA, J. M. G.; FONTOURA, L. M.; SPERB, M. P. Gestion territorial y planificación participativa en La “Ilha do Mel” – Brasil. **Conceptos y Practicas Estudios y Perspectivas en Turismo**, v. 20, 2011.
- THOMAZI, S. **Clusters de Turismo**. São Paulo: Aleph, 2006.