

Espaços centrais e complementares do turismo na Rota das Emoções (MA-PI-CE): relações urbano-regionais

Central and complementary spaces of tourism in the Route of Emotions (MA-PI-CE): urban-regional relations

Espacios centrales y complementarios del turismo en la Ruta de las Emociones (MA-PI-CE): relaciones urbano-regionales

Ricardo Rayan Nascimento Rocha 

Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN), Natal, RN, Brasil
ricardo.rocha.037@ufrn.edu.br

Hugo Aureliano da Costa 

Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN), Natal, RN, Brasil
aureliano.hugo@gmail.com

Maria Aparecida Pontes da Fonseca 

Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN), Natal, RN, Brasil
mariapontes@cchla.ufrn.br

DOI: <http://dx.doi.org/10.18472/cvt.24n2.2024.2140>

RESUMO:

Este artigo busca discutir o uso do território pelo turismo na Rota das Emoções, observando como essa prática social, sob a lógica do desenvolvimento desigual e combinado, [re]cria, fomenta e hierarquiza as centralidades (turísticas) dos municípios no contexto local. Para tanto, foram realizadas pesquisa bibliográfica, documental e levantamento de dados primários e secundários. Analisou-se como os 14 municípios da Rota das Emoções atuam na turistificação local e constatou-se que a territorialização do turismo é constituída a partir do uso seletivo e desigual do território, com municípios alçados à posição de espaços centrais de produção turística (Barreirinhas/MA; Parnaíba/PI; Jijoca de Jericoacoara/CE), enquanto outros municípios atuam como espaços complementares e/ou áreas de passagem (Santo Amaro/MA, Paulino Neves/MA, Araioses/MA, Tutóia/MA, Ilha Grande/PI, Luís Correia/PI, Cajueiro da Praia/PI, Chaval/CE, Barroquinha/CE, Camocim/CE e Cruz/CE). Assim, o turismo reafirma diferenças entre os municípios no processo de turistificação da Rota das Emoções, de forma desigual e combinada, e promove novas centralidades socioespaciais.

PALAVRAS-

CHAVE:

Turismo;
Desenvolvimento
desigual; Rota
das Emoções.

ABSTRACT:

This article seeks to discuss the use of territory by tourism in the Route of Emotions, observing how this social practice, under the logic of unequal and combined development, [re]creates, fosters and hierarchical centralities (tourist) of municipalities in the local context. Therefore, bibliographical, documentary and primary and secondary data were collected. It was analyzed how the 14 municipalities of the Route of Emotions act in local tourism and it was found that the territorialization of tourism is constituted from the selective and unequal use of the territory, with municipalities raised to the position of central spaces of tourist production (Barreirinhas/MA; Parnaíba/PI; Jijoca de Jericoacoara/CE), while other municipalities act as complementary spaces and/or passage areas (Santo Amaro/MA, Paulino Neves/MA, Araiões/MA, Tutóia/MA, Ilha Grande/PI, Luís Correia/PI, Cajueiro da Praia/PI, Chaval/CE, Barroquinha/CE, Camocim/CE and Cruz/CE). Thus, tourism reaffirms differences between municipalities in the process of touristification of the Route of Emotions, unevenly and combined, and promotes new socio-spatial centralities.

KEYWORDS:

Tourism; Uneven development; Route of Emotions.

RESUMEN:

Este artículo busca discutir el uso del territorio por el turismo en la Ruta de las Emociones, observando como esa práctica social, bajo la lógica del desarrollo desigual y combinado, [re]crea, fomenta y jerarquiza las centralidades (turísticas) de los municipios en el contexto local. Para ello se realizaron investigaciones bibliográficas, documentales y de datos primarios y secundarios. Se analizó cómo los 14 municipios de la Ruta de las Emociones actúan en la turistificación local y se constató que la territorialización del turismo está constituida a partir del uso selectivo y desigual del territorio, con municipios alzados a la posición de espacios centrales de producción turística (Barreirinhas/MA; Parnaíba/PI; Jijoca de Jericoacoara/CE), mientras que otros municipios actúan como espacios complementarios y/o áreas de paso (Santo Amaro/MA, Paulino Neves/MA, Araiões/MA, Tutóia/MA, Ilha Grande/PI, Luís Correia/PI, Cajueiro da Praia/PI, Chaval/CE, Barroquinha/CE, Camocim/CE y Cruz/CE). Así el turismo reafirma diferencias entre los municipios en el proceso de turistificación de la Ruta de las Emociones, de forma desigual y combinada, y promueve nuevas centralidades socioespaciales.

PALABRAS

CLAVE:
Turismo; Desarrollo desigual; Ruta de las Emociones

1. Introdução

Criada em 2005, a Rota das Emoções é compreendida como o primeiro roteiro interestadual do Brasil (Araújo, 2017) e vem sendo analisada nesses 19 (dezenove) anos de implementação sob diversas perspectivas. Estudos a respeito da competitividade turística (Mendes, 2019), do planejamento turístico e sustentável (Carneiro, 2022), da segmentação turística (Putrick e Cury, 2012), da paisagem cultural/natural (Borges, 2018), da comunicação e imagem turística (Araújo *et al.*, 2022), dentre outros, buscam retratar a dinâmica local-regional da Rota das Emoções. A dimensão socioterritorial dessa destinação turística, pelo contrário, não tem recebido a devida atenção por parte desses estudos. Para contribuir com esse debate, o presente trabalho terá como objeto analisar a dinâmica e a difusão do turismo na Rota das Emoções, procurando iluminar a discussão na perspectiva da diferenciação espacial (Smith, 1988) e dos distintos níveis de desenvolvimento do turismo ao longo dos 600 km (Araya, 2014) de extensão desse roteiro turístico, abrangendo os estados do Maranhão, Piauí e Ceará.

A Rota das Emoções é oriunda de políticas públicas empreendidas pelo Ministério do Turismo, por intermédio do Plano Nacional de Turismo (PNT, 2003-2006) e do Programa de Regionalização do Turismo (PRT), que propuseram a unificação de destinações turísticas em rotas/roteiros. Ganhou evidência como roteiro interestadual e tornou-se referência no que se refere à inclusão do turismo em projetos de desenvolvimento turístico no âmbito territorial (Putrick *et al.* 2021).

O fenômeno turístico apresenta caráter duplo na produção do espaço: ao mesmo tempo que promove processos de homogeneização espacial por meio da padronização de lugares turistificados, também gera processos de diferenciação, à medida que fortalece singularidades socioterritoriais e resulta em novas centralidades (Haesbaert, 1999). Nesse sentido, o turismo pode se estruturar a partir de centralidades já existentes ou criar centralidades mediante usos distintos do território turístico, gerando, dessa forma, espaços centrais e complementares.

Partindo dessas premissas, este artigo busca discutir o uso do território pelo turismo na Rota das Emoções, observando como essa prática social, sob a lógica do desenvolvimento desigual e combinado, [re]cria, fomenta e hierarquiza as centralidades (turísticas) dos municípios no contexto local. Portanto, o foco do presente estudo é a diferenciação espacial gerada pelo turismo no roteiro em questão.

Para tanto, este artigo está composto em cinco seções, além da presente introdução. Na seção 2, são apresentados os procedimentos metodológicos que foram utilizados para

operacionalizar esta pesquisa. Na seção 3, é situada a dimensão teórico-conceitual apresentando como o turismo se territorializa sob a ótica do desenvolvimento geográfico desigual e combinado. Na seção 4, discute-se a dinâmica do turismo na Rota a partir do uso seletivo e desigual do território, com análise dos dados levantados acerca dos “fixos” e “fluxos” turísticos dos municípios que compõem esse roteiro. Por fim, na seção 5, as considerações finais são apresentadas, elucidando como o turismo, a princípio, atua na Rota das Emoções a partir dos espaços centrais e complementares de produção turística.

2. Procedimentos metodológicos

O recorte empírico do presente estudo, a Rota das Emoções (figura 1), engloba 14 municípios, pertencentes aos estados do Maranhão, Piauí e Ceará, distribuídos entre 4 regiões turísticas: Polo Lençóis Maranhenses/MA, Polo Delta das Américas/MA, Polo Costa do Delta/PI e Litoral Extremo Oeste/CE (MTur, 2022a). Trata-se de um consórcio turístico que possui relevância direta e indireta para a economia local-regional, seja pelo turismo se constituir importante atividade econômica em alguns municípios, seja por desempenhar papel complementar em outros.

Para operacionalizar as bases teórico-empíricas deste estudo, que discute o uso do território pelo turismo na Rota das Emoções sob a perspectiva do desenvolvimento desigual e combinado, foram realizadas pesquisa bibliográfica, pesquisa documental e levantamento de dados (primários e secundários).

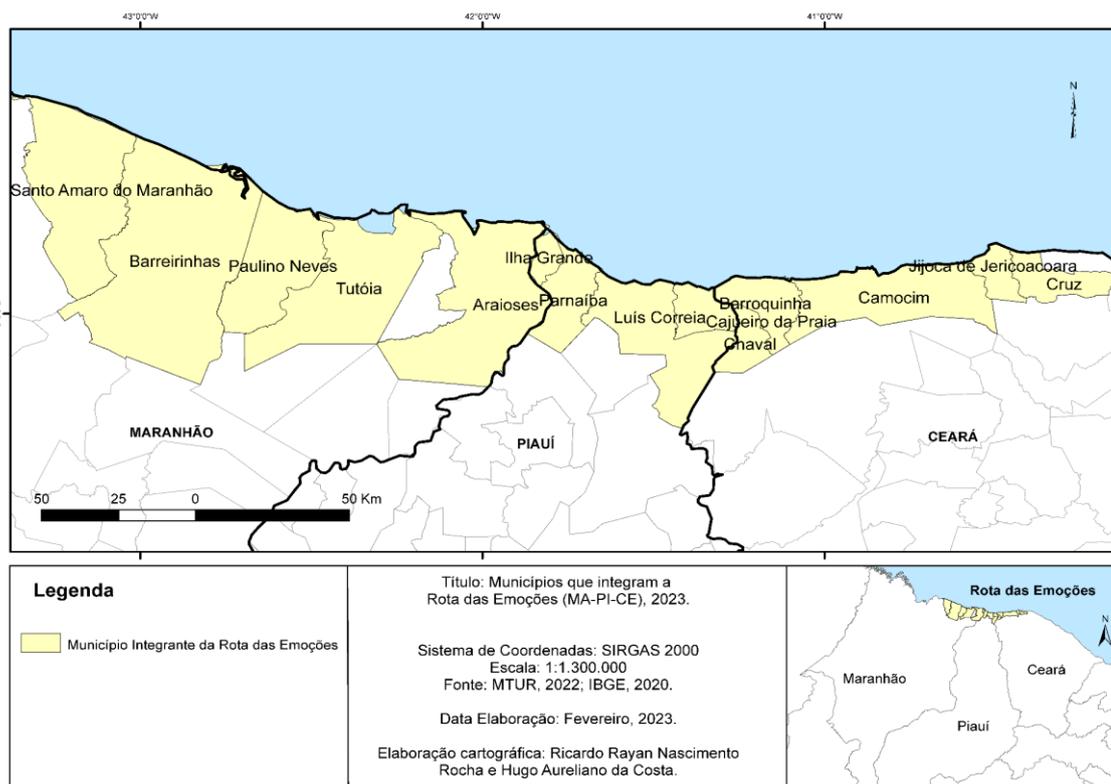
Na composição do debate teórico que fundamenta a análise espacial do turismo, foram utilizadas contribuições de Smith (1988), Haesbaert (1999), Santos (2011), Sánchez (1991), Cruz (2005, 2018), Fonseca (2005), Costa e Fonseca (2022), Fonseca, Costa, Fagerlande e Todesco (2022) e de outros estudiosos. Também foram contempladas análises documentais a respeito de políticas públicas (federal e estadual) direcionadas ao fomento do turismo na Rota.

O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) foi fundamental para a obtenção de dados sobre o perfil socioeconômico dos municípios que compõem a Rota das Emoções, assim como o Índice da Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (FIRJAN) de desenvolvimento municipal e as Regiões de Influência das Cidades (REGIC) apresentaram dados sobre a hierarquia dos municípios em nível local.

O IBGE tem na REGIC uma classificação¹ hierárquica das cidades com base em elementos de qualificação e integração entre as cidades na rede urbana. Em síntese, “a pesquisa Regiões de Influência das Cidades – REGIC tem o propósito de identificar e analisar a rede urbana brasileira, estabelecendo a hierarquia dos centros urbanos e as regiões de influência das Cidades” (IBGE, 2020), revelando diferentes padrões de ordenamento de centralidades urbanas no Brasil. A partir dessa metodologia, foi identificada a hierarquia urbana dos municípios englobados na Rota das Emoções na rede de cidades brasileiras.

Além disso, para caracterizar os investimentos realizados pelo governo federal na Rota das Emoções, observaram-se dados do Banco do Nordeste do Brasil (BNB), do Ministério do Planejamento e Orçamento (MPOG) e da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC).

Figura 1
Municípios integrantes da Rota das Emoções - 2023



Fonte: os autores, 2023.

¹ “Os principais aspectos considerados para análise da rede urbana são compostos por plataformas de desenvolvimento urbano e regional (Aeroportos, Compras, Cursos de Ensino Superior, Lazer e Saúde). Além disso, o REGIC também analisa os seguintes aspectos: Linhas de Ônibus (quantidade e frequência de viagens) e Circulação de Jornais (quantidade de jornais e frequência de publicação)”. Disponível em <[REGIC 2018 – Regiões de Influência das Cidades – Rede Urbana \(aredeurbana.com.br\)](http://REGIC2018-Regiões de Influência das Cidades – Rede Urbana (aredeurbana.com.br))>.

Com relação aos dados empíricos do turismo, o Ministério do Turismo (MTur) e a Relação Anual de Informações Sociais (RAIS/CAGED) foram importantes fontes de pesquisa, uma vez que possibilitaram levantamento de dados dos meios de hospedagem, impostos arrecadados, empregos turísticos e fluxo turístico realizados no Mapa do Turismo Brasileiro (MTur, 2022a) e das agências de viagens no Cadastro de Prestadores de Serviços Turísticos (CADASTUR -MTur, 2022b).

Após identificação de 661 agências de viagens na Rota das Emoções, as empresas foram contactadas com o intuito de identificar os passeios disponibilizados para esse roteiro. Foram obtidos retorno e informações de 50 agências que comercializam passeios com o “produto” Rota das Emoções.

Com a operacionalização de tais procedimentos metodológicos, foram elaborados mapas e tabelas que apresentam a dinâmica socioespacial do turismo na Rota das Emoções, esmiuçando a lógica desigual e combinada da territorialização turística em nível regional-local.

3. Turismo e desenvolvimento geográfico desigual e combinado

Fundamentos teóricos

Dentre as diversas práticas sociais e econômicas que [re]criam o espaço a todo instante, o turismo possui papel singular. Por meio da dinâmica socioespacial que interliga o local de residência do turista/visitante ao destino visitado, emerge uma série de processos econômicos, sociais, políticos, ambientais, culturais etc. que resultam na turistificação dos lugares. Conforme afirmam Costa e Fonseca (2022, p. 118), essas “interações espaciais constituem a natureza intrínseca da prática turística” e apresentam particularidades em suas territorialidades.

A territorialização do turismo redefine o espaço geográfico, que, em sua totalidade, é “formado de fixos e fluxos. Nós temos coisas fixas, fluxos que se originam dessas coisas fixas, fluxos que chegam a essas coisas fixas. Tudo isso, junto, é o espaço” (Santos, 2011, p. 85). O turismo, portanto, se estrutura a partir dos fixos (serviços diretos/indiretos do turismo como meios de hospedagens, agências de viagens, restaurantes, dentre outros; e serviços bancários, hospitais e infraestrutura urbana, respectivamente) e dos fluxos (movimento socioespacial de turistas/visitantes em direção aos destinos turísticos, bem como no espaço intraturístico).

Os territórios turísticos são edificados mediante o consumo de um “conjunto indissociável de bens e serviços que compõem o ‘fazer turístico’, isto é, o ato de praticar turismo e tudo aquilo que essa prática envolve, em termos de objeto e ações” (Cruz, 2000, p. 09). Esse

conjunto de objetos e ações repercute no uso seletivo e desigual do espaço geográfico. Por ser seletivo e desigual, nem todos os lugares possuem atributos/características para valorizados para o processo de turistificação².

Inclusive, o espaço pode ser analisado a partir do par “desigual-diferente”. O espaço geográfico não é homogêneo, pelo contrário, suas partes são intrinsecamente diferentes pelo fato de terem atributos originários diversos, mas também se torna desigual, pois as singularidades dos fenômenos, com a constituição de diferentes graus de materialidade/ações racionais, tornam os lugares e as regiões únicos. A respeito desses processos, Haesbaert (1999, p. 23) afirma que “a diversidade territorial do mundo contemporâneo é resultado da imbricação entre duas grandes tendências ou lógicas socioespaciais, uma decorrente mais dos processos de diferenciação/singularização, outra dos processos de des-igualização, padronizadores [...]”.

Por isso, para esse autor, haverá sempre produção de particularidades e singularidades, haja vista que há diferenças de materialidade e de natureza nos territórios, a julgar pelos aspectos naturais e humanos (socioculturais) de destinos turísticos de escala global-regional/local. Apesar da tendência globalizante, como é o caso do padrão de consumo do turismo, a inércia dinâmica da materialidade singulariza os lugares, e a adequação desses lugares aos fluxos externos também irá particularizar os respectivos lugares e regiões.

Os graus de materialidade e de ações dos homens, firmas e instituições, desse modo, podem reforçar as centralidades e concentrações espaciais existentes, isto é, fomentar diferenciações/desigualdades espaciais. Todavia, nesse caso, a especificidade do turismo também pode criar outras centralidades, afinal, essa atividade reflete a “coesão” e a “integração entre múltiplas dimensões do espaço” (Haesbaert, 1999, p. 29).

Essas diferenciações/desigualdades espaciais, sob a perspectiva do uso desigual e combinado do espaço, são a “expressão geográfica das contradições do capital” (Smith, 1988, p. 217). O turismo pode reproduzir tal condição espacial vigente no capitalismo por ser um dos instrumentos de sustentação do desenvolvimento desigual que articula “a desigualdade social estampada na paisagem geográfica [...] para certos fins sociais determinados” (Smith, 1988, p. 221). Acerca do desenvolvimento desigual do turismo no território brasileiro, Cruz (2018) observa que a dinâmica turística resulta do desenvolvimento desigual já existente e tende a reforçar tais assimetrias espaciais, contribuindo para a constituição de novas desigualdades e promovendo, dessa forma, diferenciações espaciais.

² Na sociedade moderna, em especial no contexto latino-americano, valoriza-se “áreas com clima quente, pelo binômio sol-praia, pelas paisagens naturais exóticas e/ou paradisíacas” (Fonseca, 2005, p. 29).

4. O uso seletivo, desigual e combinado da Rota das Emoções

4.1. A diferenciação socioterritorial da Rota das Emoções

Com base em estudo elaborado pelo IBGE (2020) a respeito da rede urbana brasileira³, verificou-se que na Rota das Emoções são encontrados centros urbanos situados em 3 níveis na hierarquia urbana⁴: 2 centros sub-regionais (Parnaíba/PI e Camocim/CE); 1 centro de zona (Barreirinhas/MA); e 11 centros locais. Essa é a primeira diferença a ser destacada entre os municípios da Rota (Tabela 1).

Tabela 1

Evolução populacional e Índice Firjan de Desenvolvimento Municipal na Rota das Emoções

Município	Hierarquia Urbana - 2000	2005	2021	% 21/05	IFDM	
					2005	2016
Barreirinhas/MA	Centro de Zona A	44.869	63.891	42,3	0,32 Baixo	-
Tutóia /MA	Centro local	44.732	59.927	33,9	0,40 Regular	0,52 Regular
Araioses/MA	Centro local	35.165	47.095	33,9	0,34 Baixo	0,49 Regular
Paulino Neves /MA	Centro local	12.098	16.295	34,6	0,38 Baixo	0,53 Regular
Santo Amaro do Maranhão /MA	Centro local	9.705	16.219	67,1	0,30 Baixo	0,43 Regular
Parnaíba/PI	Centro Sub-Regional A	141.939	153.863	8,4	0,47 Regular	0,59 Regular
Luís Correia/PI	Centro local	25.462	30.558	20,0	0,36 Baixo	0,57 Regular
Ilha Grande/PI	Centro local	8.539	9.487	11,1	0,35 Baixo	0,49 Regular
Cajueiro da Praia/PI	Centro local	6.148	7.704	25,3	0,39 Baixo	0,62 Moderado
Camocim/CE	Centros Sub-Regional B	58.213	64.147	10,1	0,47 Regular	0,62 Moderado
Cruz/CE	Centro local	23.279	25.121	7,9	0,53 Regular	0,64 Moderado
Jijoca de Jericoacoara/CE	Centro local	15.963	20.351	27,4	0,58 Regular	0,79 Moderado

³ O IBGE (2020) identifica cinco níveis de centros urbanos na rede urbana brasileira: 1- Metrôpoles; 2- Capitais Regionais; 3- Centros Sub-Regionais; 4- Centros de Zona; 5- Centros Locais.

⁴ “A hierarquia urbana indica a centralidade da Cidade de acordo com a atração que exerce a populações de outros centros urbanos para acesso a bens e serviços e o nível de articulação territorial que a Cidade possui por estar inserida em atividades de gestão pública e empresarial. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/panorama>>.”

Barroquinha/CE	Centro local	14.542	15.069	3,6	0,43 Regular	0,64 Moderado
Chaval/CE	Centro local	13.167	13.112	- 0,4	0,39 Baixo	0,67 Moderado

Fonte: IBGE (2000); Dados populacionais 2005 e 2021: IBGE/SIDRA (2022); IFDM 2005 e 2016: FIRJAN (2022).

Apesar de, em sua maioria, os municípios integrantes da Rota das Emoções serem considerados pequenos (centros locais), eles vêm apresentando crescimento populacional entre 2005 e 2021, destacando-se o aumento populacional verificado nos municípios maranhenses, com percentuais superiores a 33%. Chama-nos atenção o caso de Santo Amaro do Maranhão (MA), que apresentou crescimento de 67,1% entre 2005 e 2021. Outros municípios que também demonstraram aumento considerável são: Jijoca de Jericoacoara (27,4%), no Ceará; Cajueiro da Praia (25,3%) e Luís Correia (20,0%), no estado do Piauí. O único município que apresentou decréscimo populacional foi Chaval/CE (- 0,4%), conforme dados da tabela 1.

Com relação ao Índice FIRJAN de Desenvolvimento Municipal⁵, observa-se melhoria de todos os municípios entre 2005-2016, no entanto, há que se considerar que, do total de 6 (seis) municípios que atingiram o índice “moderado”, 5 (cinco) estão situados no estado do Ceará, enquanto os índices mais inferiores encontram-se no Maranhão, situados na faixa “regular” (tabela 1), sendo esse um indicador importante para a discussão proposta no presente trabalho, uma vez que o turismo se territorializa em meio a esses níveis de desenvolvimento sociais distintos entre os municípios da Rota.

Parnaíba/PI, Camocim/CE e Barreirinhas/MA constituem polos econômicos que exercem centralidade em seu entorno regional, conforme atestado pelo IBGE (2000). Indicadores econômicos, tais como número de empresas, empregos gerados e Produto Interno Bruto (PIB), corroboram para demonstrar outras diferenças entre os municípios da Rota das Emoções. Parnaíba/PI, por exemplo, abrange um número superior de empresas, empregos e PIB, situando-se no nível mais elevado da hierarquia urbana (Centro Sub-regional A). No entanto, os empregos gerados pelos meios de hospedagem em relação ao total do município correspondem apenas a 0,9% (tabela 02).

Por outro lado, Jijoca de Jericoacoara/CE, que, segundo critérios do IBGE, é um município que exerce pouca centralidade, se constitui segundo município com maior número

⁵ “O IFDM – Índice FIRJAN de Desenvolvimento Municipal – é um estudo do Sistema FIRJAN que acompanha anualmente o desenvolvimento socioeconômico de todos os mais de 5 mil municípios brasileiros em três áreas de atuação: Emprego & renda, Educação e Saúde. Criado em 2008, ele é feito, exclusivamente, com base em estatísticas públicas oficiais, disponibilizadas pelos ministérios do Trabalho, Educação e Saúde” (IFDM, 2023). Disponível: < <https://www.firjan.com.br/ifdm/consulta-ao-indice/>>.

de empresas (923) e terceiro em empregos gerados (5.098), sendo que o percentual de empregos nos meios de hospedagem em relação ao total do município chega a 22,7%, conforme dados da tabela 02. É justamente sua relevância turística que vai gerar a centralidade desse município para atrair contingentes populacionais das escalas regional, nacional e internacional, o que coloca em dúvida a classificação de “centro local” atribuída pelo IBGE (2020).

Ao analisar a tabela 2, percebe-se que os municípios de Barreirinhas (MA), Parnaíba (PI), Luís Correia (PI), Jijoca de Jericoacoara (CE) e Cruz (CE), quando correlacionados, possuem números expressivos de postos de trabalho no setor do turismo. Identifica-se também a pouca relação entre o turismo e a geração de empregos nos demais municípios, a saber: Paulino Neves (MA), Araiões (MA), Tutóia (MA), Santo Amaro (MA), Ilha Grande (PI), Barroquinha (CE) e Chaval (CE).

Tabela 2

Empresas e empregos nos meios de hospedagem dos municípios integrantes da Rota das Emoções – 2020

Município	Número de Empresas	Empregos Gerados	Empregos diretos nos MH	% Empregos nos MH /Empregos	Produto Interno Bruto (R\$) (2020)
Barreirinhas/MA	539	4.440	151	3,4	502 mi
Paulino Neves/MA	86	848	-	-	97 mi
Araiões/MA	190	2.146	-	-	276 mi
Tutóia/MA	304	3.646	8	0,2	434 mi
Santo Amaro do Maranhão /MA	53	676	16	2,3	86 mi
Parnaíba/PI	3.246	24.556	229	0,9	2.613 bi
Ilha Grande /PI	53	508	-	-	80 mi
Cajueiro da Praia/PI	144	1.000	97	9,7	93 mi
Luís Correia (PI)	351	2.417	138	5,7	348 mi
Jijoca de Jericoacoara/CE	923	5.098	1.158	22,7	426 mi
Barroquinha (CE)	171	1.150	-	-	123 mi
Camocim (CE)	840	6.013	93	1,5	739 mi
Chaval (CE)	108	1.652	-	-	102 mi
Cruz (CE)	498	2.228	123	5,5	296 mi
Total	7.506	56.338	2.013	51,9%	6.215.000.000

Fonte: Mtur (2020); IBGE (2020).

Portanto, os dados acima indicam que alguns municípios da Rota apresentam uma economia mais consistente (empresas e empregos e PIB), com destaque para Parnaíba/PI, enquanto outros são mais deprimidos e possuem indicadores diminutos. Diferenças importantes também são verificadas no que se refere ao percentual de empregos nos meios de hospedagem em relação ao total de empregos gerados nos municípios. Apesar disso, esse roteiro há 19 anos potencializa destinos como os Lençóis Maranhenses, o Delta do Parnaíba e Jijoca de Jericoacoara, com apoio de municípios com diferentes níveis de desenvolvimento e gestão.

4.2 A desigualdade turística da Rota das Emoções

É importante contextualizar que a atividade turística se torna protagonista na macrorregião Nordeste a partir de particularidades socioespaciais e ambientais existentes. À luz de uma herança econômica e cultural e das políticas públicas pensadas para a turistificação do Nordeste, especialmente a partir dos anos 1990, os estados do Ceará, Rio Grande do Norte, Pernambuco e Bahia assumem maior relevância no contexto regional, ainda que outros estados apresentem destinações turísticas com certa expressividade (Araújo e Matos, 2021).

Pensada como estratégia para que o turismo pudesse beneficiar municípios nordestinos deprimidos e com baixos indicadores socioeconômicos, a Rota das Emoções foi criada em 2005 a partir de parcerias público-privadas envolvendo o Ministério do Turismo, representações dos governos estaduais e municipais, o Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (SEBRAE), instituições privadas, dentre outros (Araújo *et al.* 2020). Cabe pontuar que, apesar da aparente integração, os municípios não são homogêneos e apresentam particularidades na rede urbano-regional.

Particularidades essas que se apresentam nos atributos naturais e socioculturais dos destinos turísticos da Rota, quais sejam: nos Lençóis Maranhenses (figura 2), os atrativos turísticos são as dunas de areia branca com lagoas sazonais oriundas de períodos de chuva como um dos atrativos naturais turísticos; no Delta do Parnaíba (figura 3), tem-se a observação da fauna local e passeios em igarapés; em Jericoacoara (figura 4), observam-se características naturais voltadas, principalmente, para o turismo de sol e praia e o turismo de aventura.

Figura 2
Lençóis Maranhenses



Figura 3
Delta do Parnaíba



Fonte: Banco de dados/ MTur (2018).

A dimensão natural, por si só, não determina a prática turística, mas pode condicionar a ação humana (Estado, iniciativa privada etc.) na seleção e uso desigual de destinações turísticas (Fonseca, 2005).

Figura 4
Praia de Jericoacoara



Fonte: Banco de dados/ MTur (2018).

Estudos desenvolvidos por Cruz (2005; 2018), Fonseca (2005), Fonseca, Todesco e Silva (2022), Abreu e Araújo (2022), Pereira (2014; 2017), Dantas (2007) e Dantas e Alves (2016) demonstram como o Estado brasileiro investiu na expansão do turismo no Nordeste a partir da implementação de infraestrutura (materialidade/fixos), que se constitui condição indispensável para a consolidação do turismo. A reestruturação urbana das cidades para fins turísticos é, conforme Mullins (1991, p. 331), “especialmente diferente, porque é socialmente diferente; simbolicamente distintiva, com símbolos urbanos agindo como atrativos para os turistas [...]” e as parcerias público-privadas são centrais para tal finalidade.

Ao observar informações do Programa de Desenvolvimento do Turismo I e II (PRODETUR) e do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), notou-se que os investimentos reforçam algumas centralidades urbanas, exceto por Jijoca de Jericoacoara, que desponta como uma centralidade turística. Na tabela 3, os investimentos públicos, via PRODETUR e PAC, que foram empenhados nos entes estaduais que compõem a Rota das Emoções estão distribuídos da seguinte forma:

Tabela 3

Investimentos público-privados nos estados componentes da Rota das Emoções

Componentes	Maranhão	Piauí	Ceará
PRODETUR I - 1995/2005 (US\$ milhões)	22,7	8,9	88,9
PRODETUR II - 2002-2005 (US\$ milhões)	0	27.303	87.843
Saneamento - 2003 (R\$ milhões)	0	70,0	40,0
Rodovias - 2003 (R\$ milhões)	0	0	57,0
Obras de Urbanização - 2003 (R\$ milhões)	0	90,0	12,0
Estrutura Turística - 2003 (R\$ milhões)	0	20,0	19,0
Logística - 2003 (R\$ milhões)	0	20,0	17,0
PAC-infraestrutura (BR-402) - 2008 (R\$ milhões)	4.595.200	1.269.900	650.000

Fonte: BNB (2017; 2008); MPOG (2008).

O PRODETUR I e II constituíram programas primordiais para fomentar a dinamização do turismo local-regional. Com o PRODETUR II, foram definidos polos de desenvolvimento integrado de turismo, pautados na articulação mútua entre diversos agentes (Banco Interamericano de Desenvolvimento - BID, Banco do Nordeste - BNB, União/MTur; estados, municípios e os conselhos de turismo) (BNB, 2017). Na área da Rota das Emoções, os polos Costa do Delta (PI) e Costa do Sol (CE) se tornaram alvos de investimentos em infraestrutura. Já o estado do Maranhão investiu especialmente em sua capital, São Luís, e, posteriormente, nas áreas litorâneas que fazem parte da Rota das Emoções.

A partir de 2007, com investimentos do PRODETUR II, o município de Barreirinhas foi contemplado com US\$ 4,2 milhões para a construção do aeroporto (Brasil, 2007), contribuindo para fortalecer sua centralidade na dinâmica da Rota das Emoções (tabela 04).

Outros investimentos de grande relevância na estruturação da Rota das Emoções foram as ações desenvolvidas pelo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), criado em 2007 no governo Lula. Os recursos provenientes desse programa foram investidos em saneamento

básico e infraestrutura básica, tais como corredores turísticos da Rota, como a BR-402, que interliga municípios componentes da Rota das Emoções.

Cada município apresenta função distinta na dinamização da atividade turística. Alguns são locais de passagem/visitação, uns são destinos, outros concentram e centralizam a infraestrutura e alguns, ainda, são dotados de aeroportos para conectar tais municípios com outras escalas espaciais (nacional e internacional). Por isso os aeroportos estão localizados em municípios estratégicos (Parnaíba, no Piauí; Barreirinhas; no Maranhão; e Cruz, no Ceará). Além disso, identifica-se quantidade expressiva de voos/traslados do trecho cearense da Rota e, por consequência, a relevância no estabelecimento de conexões estabelecidas com destinos emissores de turistas/visitantes (região Sudeste), além da demanda interna (Quadro 1).

Quadro 1

Aeroportos e voos da Rota das Emoções

Município	Aeroporto	Destinos/Traslados
Barreirinhas/MA	Aeroporto Regional de Barreirinhas (MA)	São Luís (MA); Parnaíba (PI); Jericoacoara (CE)
Parnaíba/PI	Aeroporto internacional de Parnaíba (PI)	Barreirinhas (MA); Teresina (PI); Jericoacoara (CE); Fortaleza (CE); Campinas (SP)
Cruz/CE	Aeroporto Regional Comandante Ariston Pessoa	Barreirinhas (MA); São Luís (MA); Parnaíba (PI); Teresina (PI); Fortaleza (CE); São Paulo (Guarulhos); e Belo Horizonte (confins, MG);

Fonte: Azul Linhas Aéreas Brasileiras; VoePass; Latam; Gol (2022).

Com o intuito de criar parâmetros para hierarquizar destinações turísticas, o MTur estabeleceu alguns critérios para atribuir categorização (cluster) aos municípios integrantes do mapa do turismo brasileiro: quantidade de estabelecimentos de hospedagem; empregos gerados nos estabelecimentos de hospedagem; arrecadação de impostos federais a partir dos meios de hospedagem; visitantes domésticos; e visitantes internacionais (Mtur, 2022).

A Tabela 4, construída a partir de tais indicadores, evidencia diferentes níveis de desenvolvimento turístico entre os municípios e os estados englobados na Rota. Mais uma vez, o Ceará apresenta melhor performance, sendo o único estado com destinação na categoria A (Jijoca de Jericoacoara). Essa destinação possui fluxo turístico nacional e internacional significativo e abarca um número expressivo de meios de hospedagem, em relação à totalidade dos municípios: 54,1% dos empreendimentos, 57,5% dos empregos gerados e 77,8% dos impostos arrecadados. O estado cearense abrange ainda um município categorizado com B (Camocim) e um C (Cruz), e, apesar da Rota abranger dois municípios que não são considerados

turísticos, segundo o MTur (Barroquinha e Chaval), o conjunto dos municípios cearenses abarca 66,1% dos meios de hospedagem, 68,2% dos empregos e 87,9% dos impostos do setor de hospedagem no âmbito da Rota das Emoções, evidenciando a primazia desse estado e, particularmente, de Jijoca de Jericoacoara.

Tabela 4

Indicadores turísticos dos municípios da Rota das Emoções – 2022

Município	MH	Empre- gos nos MH	Impostos dos MH (R\$)	Fluxo Nacional (Estimativa)	Fluxo Internacional (Estimativa)	Agências de Viagens *	Cluster
Barreirinhas/MA	27	151	940.417,00	99.015	15.456	115	B
Paulino Neves/MA	-	-	-	459	-	03	D
Araioses/MA	-	-	-	6.010	64	04	D
Tutóia/MA	02	08	-	31.284	1.016	09	D
Santo Amaro do Maranhão/MA	03	16	-	-	199	91	D
Parnaíba/PI	30	229	793.258,00	457.364	4.759	42	B
Ilha Grande/PI	-	-	-	-	4.834	07	D
Cajueiro da Praia/PI	10	97	-	3.656	802	-	C
Luís Correia/PI	18	138	601.808,00	136.173	988	-	B
Jijoca de Jericoacoara/CE	114	1.158	13.913.007,00	94.707	58.592	213	A
Barroquinha/CE	-	-	-	-	-	-	-
Camocim/CE	21	93	645.317,00	74.367	2.314	51	B
Chaval/CE	-	-	-	-	-	01	-
Cruz/CE	11	123	66.937,00	1.329	1.058	125	C
Total	235	2013	17.860.744,00	904.364	90.082	661	

Fonte: Mapa do Turismo Brasileiro – MTur (2022); * CADASTUR/1º Trim. - MTur (2022).

Na sequência, aparece o estado do Piauí, com dois municípios categorizados com nível B (Parnaíba e Luís Correia), outro C (Cajueiro da Praia) e, por fim, um nível D (Ilha Grande). Esse estado apresenta distribuição dos equipamentos de meios de hospedagem de forma mais equitativa entre os municípios integrantes da Rota na parte piauiense, com destaque para Parnaíba.

Os indicadores da parte maranhense da Rota são os mais reduzidos, tendo apenas um município categorizado nível B (Barreirinhas) e os demais na categoria D, demonstrando que, entre os três estados, Maranhão é o que apresenta menor capilaridade territorial para atender

aos ditames do turismo. Barreirinhas é, portanto, a destinação maranhense que compõe a Rota com fluxo turístico nacional significativo (superior, inclusive, a Jijoca de Jericoacoara).

A partir da categorização turística estabelecida pelo Ministério Turismo (2022), há níveis distintos de desenvolvimento turístico entre os municípios da Rota. O município de Jijoca de Jericoacoara, por estar categorizado no nível A, expressa alto nível de desenvolvimento turístico. Mas, apesar disso, os outros municípios são diversos, apresentando diferentes graus de participação econômica do turismo. Os municípios categorizados no nível D não são turisticamente expressivos, embora integrem a Rota. Além disso, dois municípios da Rota (Barroquinha e Chaval, ambos do Ceará) apresentam baixa participação no turismo local e sequer são categorizados pelo MTur.

Os municípios de Barreirinhas (MA), Parnaíba (PI), Luís Correia (PI), Jijoca de Jericoacoara (CE) e Cruz (CE) se destacam quantitativamente a partir das informações disponibilizadas pelo Mapa do Turismo. Pode-se inferir que esses municípios são centrais na Rota das emoções⁶.

No que se refere aos meios de hospedagem da Rota das Emoções, os municípios de Barreirinhas (MA), Parnaíba (PI) e Jericoacoara (CE) englobam um quantitativo expressivo (Figura 5). Nos municípios maranhenses, identifica-se que Barreirinhas é o principal município para se conhecer os Lençóis Maranhenses. Com relação aos municípios piauienses, Parnaíba é a “porta de entrada” para o Delta do Parnaíba e, por isso, concentra infraestrutura turística. Quanto ao Ceará, Jijoca de Jericoacoara engloba a maior parte de meios de hospedagem da Rota das Emoções, embora Camocim e Cruz também apresentem números expressivos.

Ainda que o município de Parnaíba ocupe o 3º lugar na quantidade de MH, sua participação na Rota das Emoções é central, por ser a principal destinação litorânea do Piauí e por se situar em uma localização privilegiada entre os Lençóis Maranhenses e Jijoca de Jericoacoara.

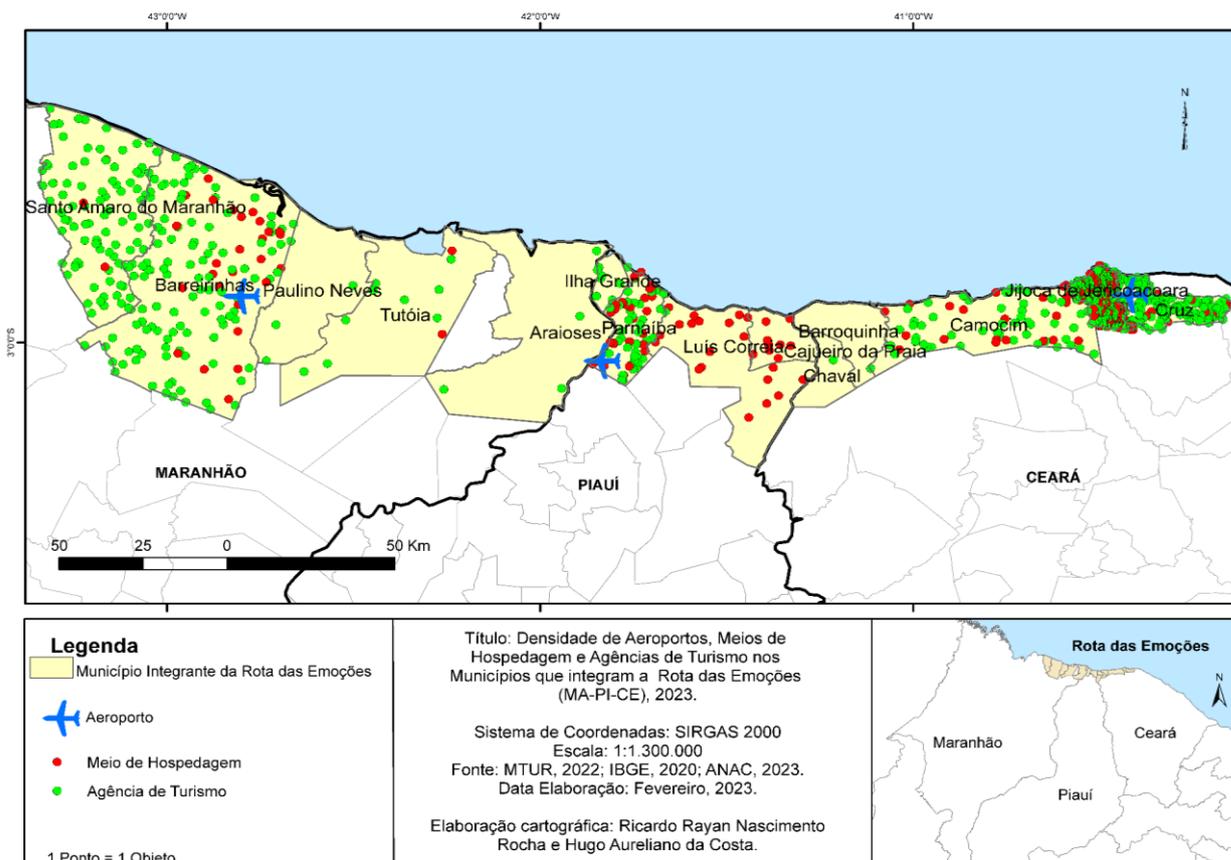
Com relação às agências de viagens, além de Barreirinhas (MA), Parnaíba (PI) e Jericoacoara (CE) apresentarem um número expressivo, o município de Santo Amaro do Maranhão (MA) também possui destaque no agenciamento de passeios, especialmente por sua proximidade com os Lençóis Maranhenses, conforme figura 5. Tais municípios centralizam expressivamente as agências de viagens na Rota e tal fato é resultante da proximidade com os

⁶ Por estarem localizados próximo aos destinos turísticos – e, por isso, também são chamados, genericamente, de “porta de entrada” – os municípios de Barreirinhas (MA), Parnaíba (PI) e Jijoca de Jericoacoara (CE) possuem papel singular na dinamização do turismo local dos Lençóis Maranhenses, Delta do Parnaíba e Jericoacoara.

principais atrativos turísticos (Lençóis Maranhenses, Delta do Parnaíba e Jericoacoara). Por outro lado, identifica-se que grande parte dos municípios que compõem a Rota das Emoções não possui serviços de agenciamento de viagens.

Figura 5

Densidade de Aeroportos, Meios de Hospedagem e Agências de Turismo nos Municípios que integram a Rota das Emoções (MA-PI-CE), 2023



Fonte: MTur, 2022; IBGE, 2020; ANAC, 2023.

Assim, a Rota das emoções funcionaliza tais territórios turísticos, transformando-os em espaços produtivos, que, para Sánchez (1991, p. 223-224), é “todo aquele território em que se localizam os serviços necessários para que o espaço do ócio possa ser usado como tal”. Ainda que o turista/visitante busque conhecer *in loco* os atrativos naturais da Rota das Emoções, ele fica hospedado nos principais espaços produtivos, isto é, Jijoca de Jericoacoara, Barreirinhas e Parnaíba.

Acerca da territorialização do turismo, Fonseca (2005, p. 36) contextualiza que “ao mesmo tempo que o espaço se diferencia, ele se integra e se articula, isto é, sua diferenciação implica sua integração e interação”. Nesse contexto, embora seja perceptível que o turismo na Rota das Emoções esteja concentrado em sua forma, estrutura e função em municípios centrais

(espaço produtivo), estes se encontram articulados com os municípios que participam da dinâmica do turismo de forma secundária e complementar (espaços de ócio), mas que são fundamentais para a sustentação de espaços que assumem a função de meio de produção (Sánchez, 1991).

Assim, os municípios de Tutóia/MA, Santo Amaro do Maranhão/MA, Ilha Grande/PI, Luís Correia/PI, Barra Grande/PI, Camocim/CE e Cruz/CE constituem espaços de ócio e se tornam essenciais para a dinamização do turismo nos espaços centrais (Barreirinhas, Parnaíba e Jijoca e Jericoacoara) e, com isso, reafirmam a lógica dependente entre tais municípios na dinamização da prática turística local.

Após a discussão posta acima, verifica-se que a centralidade de Barreirinhas/MA e Parnaíba/PI diante dos demais municípios é ratificada e reforçada com o turismo. No entanto, essa atividade possibilitou a emergência de Jijoca de Jericoacoara, que, apesar do IBGE classificá-lo como centro local, demonstra que, sim, exerce influência e centralidade na atividade turística e, portanto, na rede urbano-regional do turismo.

4.3 Os “fluxos” da Rota das Emoções

O turismo necessita de estratégias para garantir a sua espacialização. A roteirização turística é, desse modo, um dos caminhos metodológicos que permite esse fim. No Brasil, o Programa Roteiros do Brasil “buscou aproximar de maneira justa e harmônica os municípios e lugares de diferentes regiões turísticas” (Araújo *et al.* 2020, p. 43), articulando diversos agentes públicos e privados, independente da escala (nacional, estadual e municipal).

É nesse contexto que a Rota das Emoções é compreendida enquanto rota com uma variedade de roteiros a serem agenciados pelos setores intermediários. Conforme o Ministério do Turismo, a Rota “é um percurso continuado e delimitado cuja identidade é reforçada ou atribuída pela utilização turística” (Brasil, 2010, p. 32), podendo abarcar diversos roteiros e regiões turísticas.

Para que a Rota das Emoções seja operacionalizada, existem diversos setores diretos e indiretos que comercializam a relação entre os consumidores e o lugar de consumo turístico propriamente dito. Assim, roteiros agenciados pelas operadoras em nível local possuem papel singular e são intermediadores do processo de territorialização do turismo, haja vista que a prática turística consiste no “deslocamento entre uma origem e um destino” (Fonseca, 2005, p. 30).

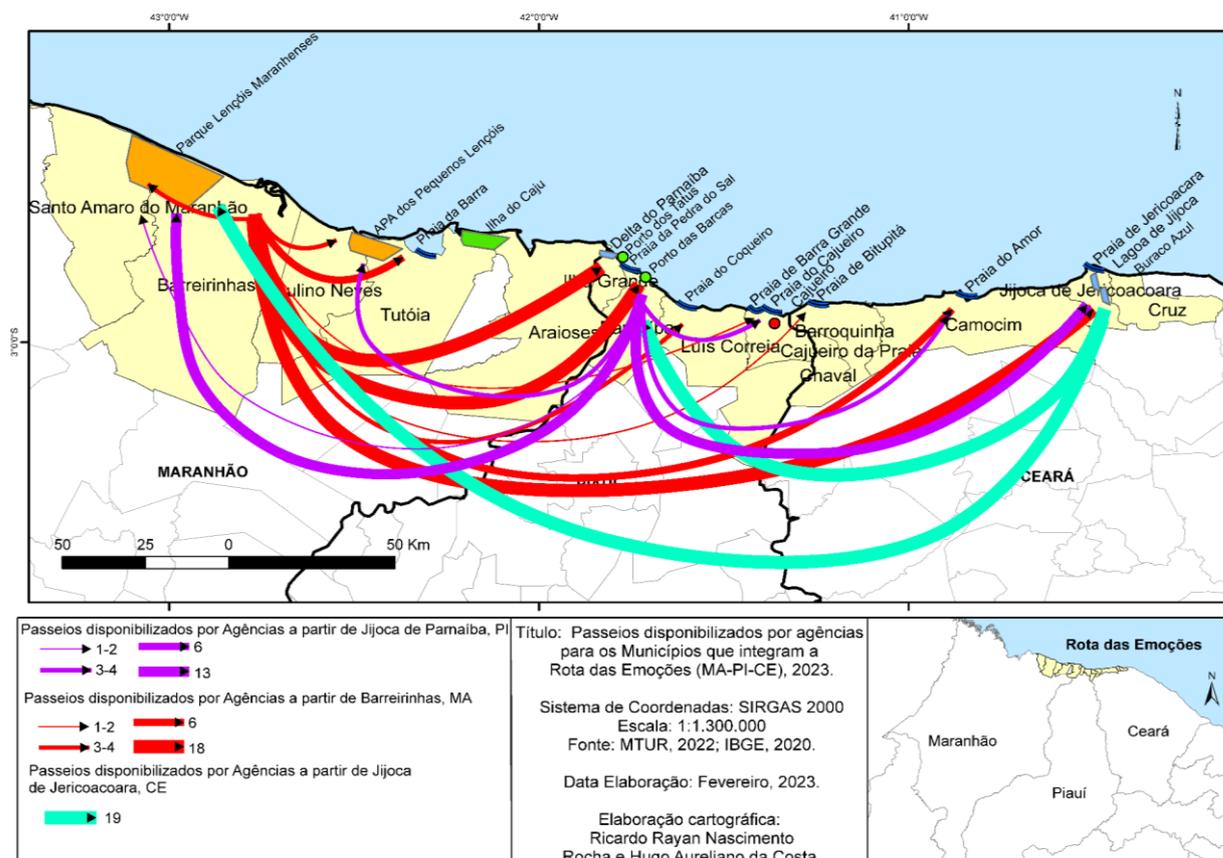
Para Fonseca (2005, p.31), “o turismo não é praticado no espaço local, mas sim em espaços superiores”. Nesses locais alheios ao lugar de moradia do visitante, as agências de turismo cumprem papel determinante na territorialização dos turistas nesses roteiros, uma vez que são elas que disponibilizam passeios para que os turistas possam se deslocar. Por isso, nas palavras de Nicolás (1996, p. 40), o turismo é uma das “práticas sociais mais genuinamente territoriais, comparativamente com outras”, e são as agências de viagens que impulsionam e estimulam tal dinâmica socioterritorial.

A tabela 4 apresenta como as agências de viagens estão distribuídas, de forma difusa, nos municípios integrantes da Rota das Emoções, concentrando-se nos municípios de Barreirinhas/MA, Parnaíba/PI e Jijoca de Jericoacoara/CE. Compreende-se, na Figura 5, que os municípios componentes da Rota apresentam dados discrepantes de infraestrutura turística: por exemplo, nota-se um número expressivo de agências em Jijoca de Jericoacoara, porém, os demais municípios do Ceará (Chaval, Camocim, Barroquinha e Cruz) são inexpressivos na oferta de passeios turísticos ou mesmo na quantidade desses fixos – as agências.

Para elucidar os fluxos turísticos em nível local-regional a partir da Rota das Emoções, apresentam-se, na Figura 6, os passeios realizados pelas agências de turismo originados na Rota das Emoções e que, ao mesmo tempo, disponibilizam a própria Rota como produto turístico, “constituído por um conjunto de serviços que só existem em razão de um atrativo, daí a utilização do conceito de produto” (Ignarra, 2003, p. 21).

Figura 6

Passeios disponibilizados por agências para os municípios que integram a Rota das Emoções (MA-PI-CE), 2023.



Fonte: MTur, 2022; IBGE, 2020.

Para a composição de produtos turísticos, como aponta Haesbaert (1999, p. 17), o turismo utiliza a “diversidade territorial” no processo de turistificação dos lugares, o que Fonseca (2005) alega como um dos indutores – no caso, a diferenciação de produtos turísticos – da competitividade entre os destinos. Portanto, a dinâmica da Rota das Emoções não é homogênea e tampouco simétrica. Como é apresentado na figura 6, essa diferenciação espacial do turismo da Rota a partir das agências de turismo é ratificada pela roteirização promovida no contexto local. Com a observação desses fluxos, percebe-se que os roteiros agenciados não abarcam todos os municípios da Rota e que há uma hierarquização de municípios centrais de produção (com Jijoca de Jericoacoara/CE, Barreirinhas/MA e Parnaíba/PI emitindo e recebendo passeios), ao passo que outros locais atuam em caráter secundário e/ou complementar.

Além disso, a proximidade com os atrativos é determinante e/ou condicionante para a turistificação dos lugares. Como afirma Fonseca (2005, p. 40), no turismo litorâneo “os recursos naturais desempenham um papel de destaque”, mas, ao mesmo tempo, esses atrativos não resumem a efetividade da prática turística em determinados lugares. Além disso, “a existência de atrativos turísticos naturais não é condição suficiente para que uma determinada localidade desempenhe função turística” (Fonseca, 2005, p. 40).

Nesse contexto, a partir das figuras 5 e 6, percebe-se que Barreirinhas (MA) é um município central para a comercialização da Rota das Emoções. Primeiro por se localizar como “porta de entrada” dos Lençóis Maranhenses e, além disso, por centralizar os meios de hospedagens, agências de turismo e outros serviços diretos e/ou indiretos do turismo. Santo Amaro, inclusive, oferta passeios apenas para os atrativos dos Lençóis Maranhenses, ou seja, não vende o produto “Rota das Emoções”. Os outros municípios (Araioses, Tutóia e Paulino Neves, principalmente) não agenciam passeios e atuam como espaços complementares, isto é, como áreas de passagem dos passeios.

Os fluxos turísticos da Rota das Emoções a partir do “lado maranhense” reforçam a centralidade de Barreirinhas e a baixa inserção nos outros municípios, demonstrando como o turismo se apresenta territorialmente de forma seletiva e desigual.

Com relação aos municípios piauienses que compõem a Rota das Emoções, o município de Parnaíba também é um espaço central. Responsável pelo agenciamento do Delta do Parnaíba à luz da Rota das Emoções, Parnaíba possui destaque na dinâmica local do turismo, enquanto os municípios de Cajueiro da Praia e Luís Correia⁷ são espaços complementares e/ou áreas de passagem. É interessante observar que, do ponto de vista espacial, o município de Ilha Grande é a “porta de entrada” da Rota das Emoções por possuir o Porto dos Tatus, área de embarque e desembarque de passeios agenciados por empresas de Parnaíba. Essa proximidade com o principal destino turístico do “lado piauiense” poderia garantir a inserção do turismo nesse município. Entretanto, do ponto de vista do uso do território, há pouca expressividade do setor hoteleiro e de agenciamento de passeios em Ilha Grande, o que a faz ocupar, por consequência, uma posição secundária na comercialização da Rota das Emoções.

A respeito dos municípios cearenses integrantes da Rota das Emoções, percebe-se que o turismo é agenciado a partir de Jijoca de Jericoacoara. As agências, a partir desse município, ofertam os destinos Lençóis Maranhenses e Delta do Parnaíba. Os demais municípios dos estados do Maranhão e do Piauí são secundários e servem apenas como lugares de passagem para os destinos centrais, saindo de Jericoacoara. Por conseguinte, o turismo na Rota das Emoções é diferente, pela própria singularidade de cada localidade, e desigual, pois o fenômeno ocorre mediante os diferentes usos de materialidade no território.

⁷ Apesar de os municípios de Cajueiro da Praia e Luís Correia estarem situados no Piauí, em porções privilegiadas do ponto de vista turístico, por abarcar uma série de atrativos naturais, não são municípios comercializados no produto “Rota das Emoções”.

5. Conclusão

Com o presente estudo, contextualiza-se como a espacialidade do turismo expressa a geografia do capitalismo, sendo uma prática social que reproduz e reafirma a essência desse sistema político e econômico. Portanto, trata-se de um fenômeno moderno que turistifica os lugares, promovendo novas desigualdades e reforçando as já existentes, ocasionando, dessa forma, uma série de rebatimentos no uso do território.

Verificou-se que uma das formas como se expressa essa desigualdade é por meio da centralidade que cada município da Rota exerce na rede urbana brasileira. Apesar do IBGE considerar apenas Camocim, Barreirinhas e Parnaíba com níveis de centralidade superiores no âmbito regional, a atividade turística propiciou a constituição de uma nova centralidade com a emergência de Jijoca de Jericoacoara como destinação turística mais expressiva da Rota das Emoções, assumindo papel relevante e de comando na rede urbano-regional do turismo. Assim, estima-se que a REGIC apresenta fragilidades por não se utilizar das dimensões do turismo na análise das hierarquias urbanas brasileiras.

Barreirinhas e Parnaíba, de fato, são centrais e representativos turisticamente, com fixos e fluxos evidentes, mas Camocim, embora turisticamente tenha alguma representatividade, não é central como Jijoca de Jericoacoara. Isso demonstra como o turismo pode criar centralidades e fomentar diferenciações e desigualdades socioespaciais, complexificando, assim, a dinâmica urbano-regional.

Com a Rota há, portanto, municípios alçados à posição de destinos centrais e outros desempenham papel de espaços complementares, ratificando a essência desigual e combinada do turismo no contexto local. Isso ocorre por diversas questões, mas se pode destacar singularidades espaciais como a proximidade com os atrativos naturais e/ou culturais e a oferta de infraestrutura turística e não turística.

Serviços diretamente relacionados ao turismo, tais como meios de hospedagem e agências de viagens da Rota das Emoções, corroboram com a lógica desigual e seletiva do turismo. Barreirinhas (MA), Parnaíba (PI) e Jijoca de Jericoacoara (CE) são os espaços centrais de produção por concentrarem os fixos e fluxos do turismo, isto é, os setores hoteleiros e de agenciamento de viagens/passeios da Rota das Emoções. O turismo comercializado na Rota das Emoções não se constitui de forma homogênea, mas se espacializa mediante às singularidades dos municípios maranhenses, piauienses e cearenses. Cada estado que compõe a Rota apresenta

particularidades da territorialização turística e isso resulta em rebatimentos sobre como esse setor se organiza.

Portanto, conclui-se que o turismo da Rota das Emoções é permeado por um uso seletivo, desigual e combinado do território, operacionalizado por espaços centrais (Barreirinhas, Parnaíba e Jijoca de Jericoacoara) e complementares (Santo Amaro, Paulino Neves, Araiões, Tutóia, Ilha Grande, Luís Correia, Cajueiro da Praia, Chaval, Camocim, Barroquinha e Cruz) de produção. Assim sendo, o turismo recria suas territorialidades ao mesmo tempo que subdivide e hierarquiza destinos e municípios turísticos na Rota das Emoções, na lógica desigual e combinada, aprofundando desigualdades e diferenças existentes no território.

Referências

- Abreu, L. M.; Araújo, C. P. (2022). Mapa Dinâmico CILITUR enquanto mapa digital interativo: uma proposta de sistematização da produção do espaço pelo turismo no litoral brasileiro. *Revista Movimentos Sociais e Dinâmicas Espaciais*, Recife, Volume 11, (1-21). ISSN 2238-8052
- Araújo, L. L. B.; Matos, F. O. (2021). Turismo regional e mobilidade na zona costeira do Nordeste brasileiro. In: PEREIRA, A. Q.; Dantas, E. W. C. (Orgs.). *Espacialidades turísticas: do regional ao global*. 1. ed. - Rio de Janeiro: Letra Capital.
- Araújo, L. M. et al. (2020). Influência da roteirização em cenários turísticos brasileiros: Rota das Emoções- Parnaíba/Piauí (2005-2018). *Tourism and Hospitality International Journal*, 15(1), 40-58.
- Araújo, N. et al. (2022) Acessibilidade em sites oficiais de turismo dos estados que compõem a Rota das Emoções. *Journal of Tourism & Development*. n.º 39.
- Araújo, R. J. R. (2017). *O nordeste turístico e a Rota das emoções na integração de destinos do Ceará, Piauí e Maranhão*. Dissertação (Mestrado em Gestão de negócios turísticos) – Centro de Estudos Sociais Aplicados, Universidade Estadual do Ceará. Fortaleza.
- Araya, M. (Coord.). (2014). *Plano Estratégico de Desenvolvimento do Turismo Regional da Rota das Emoções. Produto V, Entrega de resultados*. São Paulo: BID, 2014. (Apoio ao Programa Nacional de Desenvolvimento do Turismo - Prodetur Nacional). Retirado de <https://bit.ly/2J7xtqT>.
- Banco do Nordeste do Brasil. (2017). *Um Balanço do PRODETUR desde sua implementação nos anos 1990*. Apresentação do Power Point. Disponível em: < http://cilitur.com.br/cilitur/arquivos/apresentacao_prodetur_ne_bnb_cilitur_final-311017.pdf>. Acesso em 11. fev. 2023.

- Banco do Nordeste do Brasil. (2008). *Planos de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável*. Disponível em: <http://www.bnb.gov.br>.
- Borges, V. P. C. (2018). Rota das emoções: paisagem cultural e turismo no Polo Costa do Delta. *Cadernos de Geografia*. nº 37. Coimbra, FLUC - pp. 81-97.
- Carneiro, T. R. (2022). *Planejamento turístico na zona costeira: percepção de impactos socioambientais na Rota das emoções*. 276 f. Tese (Doutorado em Ciências Marinhas Tropicais) - Programa de Pós-Graduação em Ciências Marinhas Tropicais, Instituto de Ciências do Mar - LABOMAR, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza.
- Costa, H. A.; Fonseca, M. A. (2022). Turismo e interações espaciais no destino Natal/RN. *Para Onde!?*, Porto Alegre, v.16, n.2. p.114-135.
- Cruz, R. C. A. (2000). *Política de turismo e território*. (3a ed.). São Paulo: Contexto.
- Cruz, R. C. A. (2018). Desenvolvimento desigual e turismo no Brasil. *Confins* [Online]. Disponível em: <http://journals.openedition.org/confins/13707>.
- Dantas, E. W. C. (2007). Imaginário social nordestino e políticas de desenvolvimento do turismo no Nordeste brasileiro. *GEOUSP - Espaço e Tempo*, São Paulo, Nº 22, pp. 09 - 30.
- Dantas, E. W.C; Alves, L. S. F. (2016). *Nordeste turístico e políticas de ordenamento do território*. Fortaleza: Imprensa Universitária.
- Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro. (2022). *Índice FIRJAN de Desenvolvimento Municipal (IFDM)*. <https://www.firjan.com.br/ifdm/>
- Fonseca, M. A. P. (2005). *Espaço, políticas de turismo e competitividade*. EDUFRN-Editora da UFRN. Natal/RN.
- Fonseca, M. A. P.; Todesco, C.; Silva, R. C. (2022). *A interiorização do turismo no Brasil*. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2022. *E-book* (172p.) (1º edição). ISBN: 978-85-7785-744-9. Disponível em: <https://repositorio.ufrn.br/handle/123456789/49374>.
- Fonseca, M. A. P; Costa, W. F.; Fagerlande, S. M. R.; Todesco, C. (2022) Urbanisation and uneven development of tourism on the brazilian coast. In *Mercator*. Fortaleza, v.21, e21013.
- Haesbaert, R. (1999). Região, diversidade territorial e globalização. *Geographia*. Niterói: UFF, v. 1, p. 15-39.
- Ignarra, L.R. (2003). *Fundamentos do Turismo*. Pioneira Tompson Learning.
- Instituto Brasileiro De Geografia e Estatística. (2020). *Regiões de influência das cidades: 2018*. Coordenação de Geografia. Rio de Janeiro: IBGE, 192 p.
- Mendes, V. S. (2019). Comparativo dos índices de competitividade dos destinos turísticos da Rota das Emoções. *Revista Somma | Teresina*, v.5, n.2, p. 23-38, jul./dez.

- Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (2008). *Programa de Aceleração do Crescimento - PAC*. Disponível em: <<http://www.orcamentofederal.gov.br/orcamentos-anuais/orcamento-2008/pac-1/Agosto.pdf>>.
- Ministério do Turismo. (2007). MTur confirma investimentos no Maranhão. *MTur notícias*. <https://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-permanentes/ctur/noticias/mtur-confirma-investimentos-no-maranhao>.
- Ministério do Turismo. (2010). *Segmentação do turismo e o mercado*. Ministério do Turismo, Secretaria Nacional de Políticas de Turismo, Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico, Coordenação Geral de Segmentação. – Brasília: Ministério do Turismo.
- Ministério do Turismo. (2022a). *Mapa do Turismo Brasileiro*. Disponível em: <https://www.mapa.turismo.gov.br/mapa/init.html#/home>
- Ministério do Turismo. (2022b). *Cadastro de prestadores de serviços turísticos*. Disponível em: <https://dados.gov.br/dados/busca?termo=prestadores%2520de%2520servi%25C3%25A7os%2520tur%25C3%25ADsticos>
- Mullins, P. (1991). Tourism urbanization. *International Journal of Urban and Regional Research*, v. 15, n.3, p.326-42.
- Nicolás, D. H. (1996). Elementos para um analisis sociogeografico del turismo. In: Rodrigues, A. A. B. (Org.) *Turismo e geografia: reflexões teóricas e enfoques regionais*. São Paulo: Hucitec, P. 39-54.
- Pereira, A. Q. (2014). *A Urbanização Vai à Praia: Vilegiatura Marítima e Metrópole no Nordeste do Brasil*. Fortaleza: Edições UFC.
- Pereira, A. Q. (2017). *Planejamento e metropolização do lazer marítimo em Fortaleza-Ceará, Nordeste do Brasil*. EURE (Santiago), v. 43, n. 128, p. 153-173.
- Putrick, S. C *et al.* (2021). Histórico das políticas públicas de turismo no Litoral Piauiense – Brasil. *Tourism and Hospitality International Journal*, 17(1), 93-113.
- Putrick, S. C.; Cury, M. J. F. (2012). As trilhas do Cavalo Marinho e do Peixe-Boi na Rota das Emoções: Uma alternativa de turismo educativo na Área de Proteção Ambiental (APA) Delta do Parnaíba, Piauí, Brasil. *Revista Turismo & Desenvolvimento*, 3(17/18), 1299-1308.
- Sánchez, J. E. (1991). *Espacio, economia y sociedad*. Madri: Siglo Veintiuno Editores.
- Santos, M. (2011). *Metamorfoses do Espaço Habitado*. São Paulo: Edusp.
- Smith, N. (1988). *Desenvolvimento desigual: natureza, capital e a produção do espaço*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.

INFORMAÇÕES DO ARTIGO

<i>Contribuição dos autores:</i>	Ricardo Rayan Nascimento Rocha: Conceituação, Investigação, Visualização de dados, Escrita – primeira redação, Escrita – revisão e edição. Hugo Aureliano da Costa: Análise Formal, Investigação, Visualização de dados, Escrita – primeira redação, Escrita – revisão e edição. Maria Aparecida Pontes da Fonseca: Curadoria de dados, Análise Formal, Metodologia, Administração do projeto, Supervisão, Escrita – revisão e edição.
<i>Financiamento:</i>	Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação – MCTI e o Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico - CNPq. CNPq/MCTI/FNDCT N° 18/2021 - UNIVERSAL. Processo: 404252/2021-4. Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001.
<i>Aspectos éticos:</i>	Não se aplica
<i>Conflitos de Interesse:</i>	Não se aplica
<i>Apresentação prévia:</i>	Não se aplica
<i>Agradecimentos:</i>	Não se aplica
<i>Histórico:</i>	Submetido/Received: 26 out 2023 Aprovado/Acepted.: 17 jun 2024