

Paradoxos do turismo sustentável: implicações de ordem ambiental e econômica do tráfego de veículos nas dunas e à beira-mar de Jacumã (RN)

Paradoxes of sustainable tourism: implications of environmental and economic dimension on vehicle traffic in the dunes and seafrot of Jacumã (RN, Brazil)

Jonas Sérgio do Rêgo Pinto-Júnior, Camila Kayssa Targino-Dutra,
Ana Beatriz Gomes-Ferreira, Juliana Garcia Vidal-Rodrigues, Sueli Aparecida Moreira

RESUMO: O presente estudo propôs-se a verificar impactos ambientais decorrentes do tráfego de viaturas e veículos movidos à combustão nas dunas de Jacumã/RN, bem como os benefícios econômicos decorrentes da prática de passeios turísticos e passeios de aventura sem fins lucrativos. A metodologia é de natureza qualitativa com obtenção de depoimentos de representantes de instituições: IBAMA, IDEMA, JEEP CLUBE NATAL, Secretaria Estadual de Turismo, Projeto Tamar, comerciantes locais e o Sindicato dos Buggueiros. Os depoimentos compreenderam questões sobre impactos negativos ao meio ambiente e sobre a importância do turismo de aventura (tráfego de veículos) do ponto de vista econômico. O principal impacto observado foi em relação à circulação de veículos à beira mar e sobre a vegetação de restinga. O passeio de buggy está consolidado como bom atrativo turístico e tem boa aprovação pela comunidade local. Conclui-se então, que o planejamento turístico de modo sustentável pode conciliar estratégias de redução de impacto ambiental atreladas ao desenvolvimento econômico e melhor inserção da comunidade na atividade turística.

PALAVRAS-CHAVE: Turismo Ecológico; Áreas de Preservação Permanente; Turismo Sustentável; Dunas Potiguares.

ABSTRACT

This study aimed to verify the environmental impacts of vehicular traffic and vehicles powered by combustion in the Jacumã / RN dunes, as well as to understand the economic benefits derived from the practice of non-profit tours and adventure tours. The methodology is qualitative, with statements from representatives of institutions: IBAMA, IDEMA, JEEP CLUBE NATAL, State Secretary of Tourism, Tamar Project, local merchants and the Buggueiros Union. The statements included questions about negative impacts on the environment and the importance of adventure tourism (vehicle traffic) from an economic point of view. The main impact was observed in relation to the circulation of vehicles at the seaside and on the restinga vegetation. The buggy ride is consolidated as a good tourist attraction and has good approval by the local community. It is therefore concluded that tourism planning in a sustainable way can conciliate strategies of reduction of environmental impact linked to the economic development and better insertion of the community in the tourist activity.

KEYWORDS: Ecological Tourism, Permanent Preservation Areas, Sustainable Tourism; Potiguar Dunes.

Introdução

A praia de Jacumã é um dos destinos turísticos mais conhecidos do Estado do Rio Grande do Norte - RN para turismo em áreas naturais (de aventura, sol e mar) em meio à paisagem de dunas do litoral. Os bugueiros são os principais receptores e condutores de turistas que chegam às praias com o objetivo de conhecer os atrativos naturais e artificiais, realizar o passeio de dromedário em Genipabu – RN, desfrutar de parques aquáticos e apreciar a cozinha regional em restaurantes, bares e barracas à beira-mar.

Segundo a Secretaria do Estado de Turismo do Rio Grande do Norte - SETUR/RN (2013), os primeiros passeios de buggy surgiram no Rio Grande do Norte no início dos anos 1980, utilizando veículos desenvolvidos e adaptados para transitar em terrenos arenosos, com capacidade para quatro pessoas, compostos por uma carroceria de fibra de vidro, tração nas rodas traseiras. Para o sucesso do atrativo atrelou-se uma campanha “conheça Natal pelo preço da passagem aérea” idealizada pelos empresários de turismo norteriograndense para atrair clientela das regiões sul e sudeste, principais centros emissivos do Brasil.

Além dos bugueiros que trafegam nas dunas, existem também os admiradores desse tipo de esporte de aventura que possuem veículos à combustão aptos a trafegar nas dunas, podendo ser buggys ou gaiolas e também os veículos com tração do tipo 4x4. Esses veículos trafegam apenas por lazer, sem fins lucrativos e ajudam a movimentar a economia da região, porém contribui para a possível degradação do meio ambiente.

Nesse contexto, fez-se necessária a intervenção do poder público por meio da Empresa de Promoção e Desenvolvimento do Turismo do RN – EMPROTU-RN, que passou a gerenciar, no estado, as iniciativas do setor turístico, de responsabilidade governamental. Devido às paisagens naturais, idealizou-se um produto novo a ser apresentado aos turistas que consistia em um passeio de buggy partindo da cidade de Natal ao município de Touros, passando por praias como Redinha, Santa Rita, Jacumã e Genipabu.

Antes de estabelecer essa exploração turística por parte dos bugueiros, os veranistas já faziam passeios nas dunas das praias potiguares, por lazer, com seus respectivos buggys, pois na época não eram utilizados veículos 4x4 nessa região. Com o passar do tempo, o número de candidatos à profissão de bugueiro cresceu, mas sem critérios ou regras condutuas.

Diante disso, em 1988 o estado criou um processo seletivo e passou a instituir credenciais emitidas pelo órgão oficial de turismo, concomitantemente, no mesmo ano, foi ministrado o primeiro curso de conscientização turística e ambiental para bugueiros. Atualmente, para candidatar-se como bugueiro credenciado, o interessado deve fazer o curso de formação com carga horária de 462 horas/aula. Hoje os bugueiros são regulamentados pela Lei estadual de nº. 8.817 de 29 de março de 2006, que disciplina as permissões administrativas para o funcionamento no estado do RN.

Com a instituição da Lei Estadual do Rio Grande do Norte nº 10.168, de 21 de fevereiro de 2017, o passeio de buggy passou a ser considerado como Patrimônio Cultural Imaterial do estado. O que demonstra a importância do turismo para a economia e cultura da cidade.

No mundo contemporâneo onde se convive com o estresse diário, enfrentando problemas de cidade grande, cuja paisagem rotineira é composta por edifícios, ruas congestionadas, elevadores, estacionamento e pouca área verde tem gerado, em contrapartida, demanda de clientela por roteiros turísticos para contemplar paisagens naturais, descanso da rotina e praticar turismo de aventura, turismo de base comunitária dentre outras atrações.

No caso do estado do Rio Grande do Norte, a forma encontrada para suprir essa demanda do público foi com a exploração das dunas da costa marítima onde há passeios de buggy em grande escala, somados ao tráfego de carros do tipo 4x4, de uso particular, para lazer sem fins lucrativos e em menor escala. Dessa forma, há uma crescente preocupação com as implicações causadas por essa prática, tanto de ordem ambiental, como também para a economia da região de Jacumã/RN. Assim, foram analisados os possíveis benefícios econômicos e as consequências que a prática acarreta em degradação de ordem ambiental para as praias e dunas da localidade.

Convém, portanto, caracterizar a prática no sentido de averiguar se há um número limite de passeios em respeito à capacidade de carga para incentivar o uso racional do meio ambiente para o turismo sustentável. No contexto turístico, capacidade de carga segundo Oliveira (2008) pode ser definida como extensão em que o meio ambiente pode tolerar atividade humana, mas sem sofrer danos inaceitáveis. A capacidade ambiental tenta considerar a interação entre o meio ambiente e as atividades humanas em diferentes escalas simultaneamente. Ainda segundo Oliveira (2008, p.18), “enquanto o termo capacidade de carga é mais apropriadamente usado quando somente um aspecto do meio ambiente ou de uma atividade está sendo considerado”, ou seja, quando se investiga como um determinado aspecto causa impacto em um meio ambiente específico.

Buscou-se identificar a importância econômica do turismo de aventura com o tráfego de veículos nas dunas de Jacumã/RN e demonstrar de que forma essa prática pode impactar o meio ambiente. Objetivou-se também apreender a opinião da comunidade local em relação a tal prática; verificar os possíveis impactos ao meio ambiente; apontar sugestões para a melhoria ou conservação; e identificar quais são as autoridades envolvidas na preservação.

O paradoxo entre preservação do meio ambiente e o crescimento econômico da comunidade local na praia de Jacumã (RN)

O meio ambiente pode ser definido como “*qualquer condição ou influência situada fora do organismo, grupo ou sistema que se estuda*”

(RAPOORT, 1978 p.25). Bem como, “as condições sob as quais qualquer pessoa ou coisa vive ou se desenvolve; a soma total de influências que modificam ou determinam o desenvolvimento da vida ou do caráter” (TUAN, 1965 p.6).

A definição legal de meio ambiente se encontra no art. 3º, I, da Lei nº 6.938/1981 que o caracteriza como: “o conjunto de condições, leis, influências e interações de ordem física, química e biológica, que permite, abriga e rege a vida em todas as suas formas”. Existem inúmeras críticas a esse conceito, pois somente foi dada ênfase ao elemento biológico, não ao social. Em verdade, não há uniformidade doutrinária (jurídica) para a definição de meio ambiente, sendo certo, entretanto, que o “meio ambiente em sentido amplo é gênero que inclui o meio ambiente natural, cultural e artificial” (AMADO, 2016, pg. 14), como bem coloca a resolução CONAMA nº 306/2002, anexo I, XII.

A Política Nacional de Meio Ambiente instituída pela Lei federal nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, e regulamentada pelo Decreto nº 99.274, de 06 de junho de 1990, em seu art. 2º, institui uma série de princípios que norteiam o “objetivo da preservação, melhoria e recuperação da qualidade ambiental propícia à vida, visando assegurar ao país, condições de desenvolvimento socioeconômico, aos interesses da segurança nacional e à proteção da dignidade da vida humana”. Dentre eles podemos citar os incisos I “ação governamental na manutenção do equilíbrio ecológico, considerando o meio ambiente como um patrimônio público a ser necessariamente assegurado e protegido, tendo em vista o uso coletivo”.

A busca pela sobrevivência sempre foi uma ação humana, não diferente dos animais irracionais. Em tempos longínquos o homem garantia sua sobrevivência pela caça, pesca e agricultura. Contemporaneamente, a necessidade é pela busca econômica e financeira e com estas em alta no vigente mundo capitalista, consegue-se viver com facilidades. O crescimento econômico que é objeto de estudo nesse trabalho, tendo em vista, a intenção de demonstrar a importância da prática dos veículos nas dunas e à beira-mar, devido ao seu possível retorno financeiro. Nesse sentido, Veiga (2005, p.18), aponta que:

Desde que o Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD) lançou o “Índice de Desenvolvimento Humano” (IDH) para evitar o uso exclusivo da opulência econômica como critério de aferição, ficou muito esquisito continuar a insistir na simples identificação do desenvolvimento com o crescimento.

Até o início de 1960, não se sentiu muito a necessidade de distinguir desenvolvimento de crescimento, pois as poucas nações desenvolvidas eram as que se haviam tornado ricas pela industrialização, assim, Veiga (2005, p.18) acrescenta:

De outro lado, os países que haviam permanecido subdesenvolvidos eram os pobres, nos quais o processo de industrialização era incipiente ou nem havia começado. Todavia, foram surgindo evidências de que o intenso crescimento econômico ocorrido durante a década de 1950 em diversos países semi-industrializados (entre os quais o Brasil) não se traduziu necessariamente em maior acesso de populações pobres a bens materiais e culturais, como ocorreu nos países considerados desenvolvidos; a começar pelo acesso à saúde e à educação. Foi assim que surgiu o intenso debate internacional sobre o sentido do vocábulo desenvolvimento.

Na pesquisa realizada, considera-se que uma comunidade pode ser conceituada de diversas maneiras, a depender da perspectiva de observação do interessado. Dessa maneira, Castells (1999, p.79) aponta que:

As pessoas resistem ao processo de individualização e atomização, tendendo a agrupar-se em organizações comunitárias que, ao longo do tempo, geram um sentimento de pertença e, em última análise, em muitos casos, uma identidade cultural, comunal.

A ideia do autor é a de que as comunidades vão se formando através da defesa de interesses em comum. Ou um fortalecimento de identidades, como demonstra Hall (2006, p.85), “*o fortalecimento de identidades locais pode ser visto na forte reação defensiva daqueles membros dos grupos étnicos dominantes que se sentem ameaçados pela presença de outras culturas*”. Aplica-se para a formação de identidades, movimentos, e segundo Castells (1999, p.24):

a) identidade legitimadora: representada pelas instituições dominantes interessadas em expandir sua dominação; b) identidade de resistência: representada pelas pessoas em condições desvalorizadas e que resistem à dominação; c) identidade de projeto: quando as pessoas se mobilizam, criando uma identidade capaz de buscar a transformação social.

Portanto, para este estudo, aborda-se o conceito de comunidade local como sendo a população economicamente ativa da praia de Jacumã, localizada na cidade de Ceará Mirim – RN. Devido à busca por lazer, percebe-se uma grande procura por lugares onde seja possível contemplar algo diferente do seu ambiente rotineiro, lugares que fujam dos congestionamentos, do estresse diário de trabalho; todos esses fatores

aguçam a necessidade do ser humano a procurar um maior contato com a natureza em seus momentos de lazer.

Porém, essa realidade traz consigo um problema como destaca Sancho (2001, p.228), segundo o autor “*em muitos casos, com ecossistemas frágeis que correm o risco de uma rápida e irreversível degradação (...) como um paradoxo, essa mudança de interesse pode voltar-se contra os espaços com um elevado valor ecológico*”. E ainda, de acordo com Molina (2001, p. 91) “*existem 11 países com megadiversidade, cujos territórios, em conjunto, representam 70% do total da diversidade biológica existente no planeta. Entre esses países cabe mencionar a China, a Austrália, o Zaire, o Brasil e o Equador, entre outros*”. Essa necessidade de conhecer lugares diferentes é tamanha que chegam ao ponto de, segundo Krippendorf (2009, p.10) “*hospedar-se em favelas*”.

A indústria do turismo aparece como uma completa fonte de satisfações nas horas vagas, como destaca Krippendorf (2009, p.12):

A sociedade coloca à nossa disposição a indústria do lazer que, de certa forma, faz o papel de amiga e conselheira. Ela se apoderou de nosso tempo livre e nos oferece não apenas satisfações, mas também criam se necessário às expectativas e os desejos correspondentes. Sob a forma de um programa de contrastes em relação ao mundo industrial, o tempo livre e as férias tornaram-se também uma indústria. O melhor negócio do século que ainda tem muito a nos oferecer pela frente.

E realmente, o turismo traz benefícios para muitas áreas e de diversas formas e acaba se tornando, de certa maneira, dependentes. “*Nossa economia, por sua vez, também necessita do turismo, que lhe propicia energia e regenera a mão de obra. Não teria sido essa uma das razões pelas quais, afinal, se concedeu mais tempo livre aos trabalhadores?*” (KRIPPENDORF, 2009 p.13).

De outro modo, há áreas dentro do turismo passíveis de provocar certos malefícios ao meio ambiente, pois na medida em que as viagens vão se alastrando em escalas de tamanho e volume, o meio ambiente também paga um preço, conforme adiciona Krippendorf (2009, p.17):

[...] constataremos que, num grande número de setores, o custo suportado pela sociedade, pela economia e pelo meio ambiente ultrapassa largamente os benefícios adicionais alcançados. Essa constatação também se aplica ao setor do lazer e das viagens, como demonstra o seguinte exemplo: criou-se, na maioria das zonas de descanso e das regiões de férias, um mercado de construção que obedece a leis próprias e que se dissociou completamente do turismo. A renda do solo a qualquer preço, a construção de novos chalés, de apartamentos de férias, de prédios com

apartamentos do tipo conjugados, hotéis e outras construções prosseguem em ritmo acelerado.

E, além disso, é possível que as taxas de ocupação das instalações existentes sejam fracas e possam diminuir de ano para ano. As paisagens perdem, a cada dia, um pouco mais da aparência natural. A atração pelo lucro no curto prazo que motiva algumas pessoas em detimentos dos interesses no longo prazo das populações: interesse em preservar a natureza, ter um espaço de descanso e manter a economia viva.

Metodologia

Realizou-se um estudo de natureza qualitativa através de depoimentos obtidos por meio de entrevista semiestruturada com auxílio de formulário aplicado individualmente junto a dois grupos de atores sociais que ocupam posições estratégicas na gestão ambiental e ou lidam diretamente com o turismo nas Dunas de Jacumã. O primeiro grupo de entrevistados é composto por comerciantes locais e o segundo grupo trata-se de gestores provenientes de Instituições (Secretaria de Turismo, IDEMA, Projeto Tamar, Jeep Clube Natal e Sindicato dos bugueiros), totalizando 9 depoimentos. O critério de escolha dos depoentes se deu em função da responsabilidade ambiental pertinente aos cargos e atribuições dos mesmos face ao tráfego de veículos nas dunas. A escolha de comerciantes locais se deu em função de apreender o ponto de vista de atores que travam contato direto e, supostamente, percebem os efeitos, econômico e ambiental, do passeio diretamente na comunidade.

A coleta teve início em março e terminou em setembro de 2016, perfazendo mais de 6 (seis) meses. Demandou agendamento em local privativo, leitura prévia, concordância e assinatura do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE), autorizando o uso dos dados para fins acadêmicos, conforme Resolução CNS 466/12 sobre pesquisa envolvendo seres humanos.

O primeiro grupo de depoentes foi composto por quatro comerciantes locais, sendo três proprietários de barracas em que nestas se comercializam alimentos e bebidas além de um clube/pousada. Todos os entrevistados eram do sexo feminino, tinham entre 18 (dezoito) e 53 (cinquenta e três) anos de idade e haviam frequentado, em suas escolaridades, até o ensino médio, com exceção de uma que cursou o nível superior. Em relação à remuneração, 3 (três) delas apresentaram renda variável, devido a atividade autônoma e uma delas referiu receber salário mínimo mensalmente.

Em relação ao perfil do outro grupo de entrevistados, todos são provenientes de instituições públicas (IDEMA, PROJETO TAMAR, SETUR), associações (JEEP CLUB NATAL) e Sindicato dos Buggueiros. O grupo foi composto por cinco entrevistados. A maioria do sexo masculino e apenas uma do sexo feminino. Tinham renda superior a 3 (três) salários mínimos. Em relação à idade a maioria tinha acima de 30 (trinta) anos e quatro haviam frequentado o nível superior, apenas 1 (um) não cursou o nível superior.

O tipo de abordagem utilizada na coleta de dados trata-se do depoimento. O uso do depoimento segundo Meksenas (2002, p.129), consiste em:

Um *método de organização da coleta de dados a respeito de determinado tema e a partir da realização de entrevistas semi-dirigidas*. O depoimento propõe um corte de tempo e de espaço das narrativas dos sujeitos. Isto é, de posse do tema de sua investigação, o pesquisador localiza *sujeitos significativos* que narrem suas experiências apenas em relação ao tema proposto. O pesquisador pode eleger seus atores como informantes privilegiados sobre temas relacionados a um tempo e a um espaço de sua vida.

Considera-se ainda que o depoimento é uma abordagem que se associa a outros, sobretudo à entrevista. Ainda de acordo com Meksenas, (2012), o caráter qualitativo do depoimento conduz o pesquisador ao trato com as concepções de mundo, os valores e as narrativas dos sujeitos investigados, capazes de explicar aspectos de suas práticas e das interações sociais passadas ou presentes.

No método qualitativo cada individualidade (o particular) carrega em si os elementos da cultura (a totalidade) na qual se insere e, assim, as pesquisas com métodos qualitativos “*tentam apreender o sistema, presente de um modo ou de outro em todos os indivíduos da amostra, utilizando as particularidades das experiências sociais dos indivíduos enquanto reveladores da cultura tal como é vivida*” (MEKSENAS, 2012, p. 129).

A entrevista semiestruturada é aquela que caracteriza o depoimento em métodos qualitativos: abordar o tema da pesquisa com entrevistas que, apesar de seguirem um roteiro elaborado previamente e com subtemas do interesse do pesquisador, garantem aos sujeitos pesquisados uma livre manifestação de pensamento e de opinião. Nessa modalidade, espera-se que um número um pouco maior de entrevistas seja realizado em relação ao método da história de vida. Conforme Lüdke e André (1986, p. 33):

Na coleta de um depoimento, de início, é importante atentar para o caráter de interação que permeia a entrevista. Mais do que outros instrumentos de pesquisa, que em geral estabelecem uma relação hierárquica entre o pesquisador e o pesquisado, como na observação unidirecional, por exemplo, ou na aplicação de questionários, na entrevista a relação que se cria é de interação, havendo uma atmosfera de influência recíproca entre quem pergunta e quem responde. Especialmente nas entrevistas não totalmente estruturadas, onde não há a imposição de uma ordem rígida de questões, o entrevistado discorre sobre o tema proposto com base nas informações que ele detém e que no fundo é a verdadeira razão da entrevista. Na medida em que houver um clima de estímulo e de aceitação mútua, as informações fluirão de maneira notável e autêntica.

Registra-se ainda que o relato contido num depoimento não se confunde e nem deve ser tomado pelo pesquisador como fonte única e unilateral da verdade e da explicação do real. Como afirma Fernandes (1986, p.95):

[...] se os dados imediatos da experiência pudessem apreender, de forma direta, a realidade, os procedimentos analíticos seriam dispensáveis". Como isso não ocorre, continua o autor, "os procedimentos analíticos servem de instrumento e de guia à nossa capacidade de percepção e intelecção do próprio mundo em que vivemos e das bases reais do nosso comportamento.

Simplificando, o depoimento tomado como sinônimo do real tornaria a ciência inútil: por que pesquisar se a oralidade das pessoas já explica o mundo? Porém, tal indagação não é verídica, porque o depoimento contém apenas um *ponto de vista* que precisa ser questionado e reinterpretado pelos métodos de conhecimento de que o pesquisador dispõe como bem concluiu Fernandes (1986).

Resultados e discussão

Concessão de licenças para trafegar nas dunas na perspectiva do IDEMA

Sobre a autorização especial concedida ao JEEP CLUBE, indagou-se a respeito da legislação a que se submete: "Foi aplicado o novo código florestal que é a lei n.º 12.651/2012, artigo 3º, inciso x, essa lei fala da caracterização da atividade como sendo de baixo impacto poluidor".

Para dizer que a atividade é de baixo impacto aplicou-se a alínea c: implantação de trilhas para o desenvolvimento do ecoturismo. Porém ecoturismo seria equivalente ao Turismo de aventura explorado pelos integrantes do clube? Segundo Galindo *et al.* (2004, p. 82) são "[...] as formas culturais do risco-aventura subsumidas no turismo de aventura (também denominado ecoturismo) na perspectiva das estratégias de governabilidade [...]" . Pires (1998, p.76) ainda complementa que:

Cada um dos setores, governamentais, não-governamentais, população, público turista e meio acadêmico, tende a conceber sua própria ideia de ecoturismo em função de seus interesses mediatos e imediatos e do ponto de vista particular a cada um, dando origem a um grande número de definições e de terminologias a elas associados.

Então, para efeitos acadêmicos, há lacunas para que tal atividade se enquadre. Resta saber se em outras esferas a interpretação seria a mesma. Em relação aos bugueiros, o depoente do IDEMA (Severino, 37 anos) informou que “a questão dos passeios de buggys é totalmente diferente de uma autorização especial para trilha, pois os bugueiros têm que se cadastrar na secretaria de turismo e com isso receber a permissão do passeio, pois se trata de um evento de fins lucrativos”.

Porém, a lei estadual nº 8.817, de 29 de março de 2006, que disciplina as permissões administrativas para a realização do serviço de Buggy-Turismo do RN, dispõe, em seu Art. 4º que compete ao IDEMA: a) expedir normas sobre a circulação desses veículos em áreas ambientais ou de preservação; b) zelar para que o serviço de buggy-turismo, não afete e tampouco comprometa, de forma direta ou indireta, as condições de defesa e proteção do meio ambiente do Estado. A secretaria de turismo tem as suas competências em relação ao buggy-turismo, mas o IDEMA também. A lacuna que prevalece sobre o processo normativo para operacionalização da atividade e concessão de licença, em parte, pode ser explicada pela coincidência de atribuições ou justaposição por parte dos dois órgãos que favorece uma lógica de empurra-empurra que retroalimenta a burocracia enquanto o meio ambiente perece.

Na questão, “Que tipo de critérios/interesses (econômicos e ou ambientais) o IDEMA considera como motivação para concessão de licenças?”. O depoente (Severino, 37 anos) respondeu que a prioridade é a conservação da natureza e segundo ele “O motivo maior seria mesmo o controle ambiental destas trilhas e com isso teríamos uma atividade controlada e de baixo impacto”.

Em relação aos parâmetros e limites impostos aos beneficiários dessas licenças. “Os parâmetros seriam mesmo as documentações e/ou estudos exigidos pela instituição ambiental, que a partir daí é elaborado as condicionantes e por sua vez ser cumprida com todo rigor” informou Severino, do IDEMA. Enquanto deveres por parte dos beneficiários das licenças, o mesmo depoente completou:

O empreendedor tem o dever e a obrigação de seguir rigorosamente todas as condicionantes expostas na minuta, pois foi através dos estudos e documentações apresentadas ao Órgão Ambiental que gerou essas condicionantes e caso deixe de cumprir algumas obrigações e deveres nas condicionantes da licença, o mesmo será punido administrativamente.

Em caso de degradação ambiental a sanção é cumulativa na esfera administrativa e penal independente da obrigação de reparar os danos causados devido a positivação dos princípios do poluidor pagador e da reparação integral (art. 225, I, §3º da CRFB).

Desta forma, o Comitê de Desenvolvimento Sustentável da Organização Mundial de Turismo - OMT (2005), atribui uma definição simples para o conceito de turismo sustentável, sendo este "*O turismo que leva em completa consideração suas atuais e futuras economias, aspectos sociais e impactos ambientais, respondendo às necessidades dos visitantes, indústria, meio ambiente e acolhimento às comunidades*".

Contudo, ainda de acordo com a OMT (2005, pg. 11-12), sua definição conceitual orienta:

As Diretrizes de desenvolvimento do turismo sustentável e práticas de gestão são aplicáveis a todas as formas de turismo em todos os tipos de destinos, incluindo o turismo de massa e os diversos segmentos do turismo de nicho. Os princípios de sustentabilidade abrangem o ambiental, o económico e aspectos socioculturais. O desenvolvimento do turismo requer um equilíbrio adequado estabelecido entre estas três dimensões para garantir a sua sustentabilidade em longo prazo.

Na perspectiva ecológica, Swarbrooke (2000, p.55) considera que “*o turismo sustentável não é apenas proteção ao meio ambiente; ele também está ligado à viabilidade econômica em longo prazo e à justiça social*”. Dessa maneira, Swarbrooke (2000) atribui e relaciona juntamente ao turismo sustentável o conceito de ecoturismo, visto que este se posiciona tal como turismo sustentável, obtendo assim categorias normativas e rigor ético,

‘Ecoturismo’ é um termo de uso bastante disseminado em nossos dias, mas raramente é definido, muitas vezes é usado de maneira intercambiável com outros termos como turismo ‘suave’, turismo alternativo, turismo responsável e turismo da natureza. Em termos mais simples, “ecoturismo” significa simplesmente que a principal motivação para a viagem é o desejo de ver ecossistemas em seu estado natural, sua vida selvagem assim como sua população nativa. Contudo, muitas vezes se considera o ecoturismo como sendo mais do que isso (SWARBROOKE, 2000, p. 55).

Contudo, Molina (2001, p.179) adverte que:

É preciso avançar rumo a metas mais ambiciosas, para um modelo de maior complexidade, estruturado a partir de novos valores e com suporte imenso de conhecimentos científicos e tecnológicos, um modelo voltado não apenas para a diminuição de impactos ambientais, mas especialmente para a criação de um novo limiar de desenvolvimento, no qual, além de se perseguir a viabilidade da atividade turística, procure-se satisfazer as

necessidades das comunidades, dos turistas e dos que operam negócios com um critério de sustentabilidade (Molina, 2001, p.179).

Estudo sobre hospitalidade sustentável realizado por Silva (2015) evidenciou que o bugueiro desempenha um papel chave na receptividade turística em Natal. Trata-se do primeiro ator social que acolhe o turista e apresenta as belezas do Rio Grande do Norte. A preocupação ambiental restringia-se ao cuidado em relação ao descarte de lixo e zelo para manter intacto o chão por onde o buggy passa:

Para evitar a poluição do ambiente em que trabalham, eles recolhem o lixo dentro do próprio buggy e se encarregam de descartar no local apropriado depois. Alguns distribuem sacolas para serem utilizadas ao longo do passeio e todos eles pedem para que nada seja jogado fora do carro (SILVA, 2015, p. 21).

Sobre a obtenção da licença ambiental para trafegar nas dunas por parte do Jeep Club Natal

Na prática existem três maneiras no ponto de vista legal para que se possa enquadrar uma atividade de recreamento 4x4 do JEEP CLUB. É possível conseguir uma dispensa de licença, uma licença ambiental simplificada ou licença de operação para esse tipo de atividade, ou obter uma autorização especial. No caso do Jeep Clube Natal o enquadramento mais apropriado para esse tipo de atividade foi a autorização especial. Segundo o relato do depoente Raimundo (34 anos), representante do Jeep Club:

Isso significa que a autorização especial precisa comprovar através de documentos técnicos que a atividade tem viabilidade socioambiental, que ela é uma atividade, que claro, como qualquer atividade antrópica, impacta o meio ambiente, mas que se tem total controle sobre esses impactos, elaborando programas para mitigar e até solucionar parte desses impactos. Então a autorização especial dada ao JEEP CLUBE, ela tem validade de um ano e foi a forma legal para poder enquadrar a atividade e dessa forma fazendo com que ela possa ocorrer de forma controlada para o meio ambiente.

Em relação à delimitação da área territorial ou de abrangência da licença concedida ao JEEP CLUB, o depoente Raimundo, assim esclarece:

A área territorial, como foi licenciada pelo órgão ambiental estadual, o IDEMA; ela tem abrangência em todo o RN. Em todos os municípios do Rio Grande do Norte, ele precisa respeitar as condicionantes da sua autorização especial. Uma vez respeitadas essas condicionantes o clube pode

exercer as suas atividades de forma tranquila em todo o estado do RN. Saindo do RN aí já entra em outra jurisdição que não cabe mais ao IDEMA. O clube teria que ter a licença do outro estado para poder fazer sua atividade de forma legal.

E, no que diz respeito aos critérios necessários para obter por meios legais a licença ambiental de trafegar nas Dunas, Raimundo afirma que:

É preciso apresentar todos os documentos de pessoa jurídica. Então foi apresentado o contrato social do Jeep Clube Natal, a lista de associados, o CNPJ do Jeep Clube Natal, o endereço da associação, todos os documentos de pessoa física RG (Registro Geral) e CPF (Cadastro de Pessoa Física) dos responsáveis, especialmente os da diretoria, pois qualquer necessidade de enquadramento ambiental a pessoa física também é responsabilizada. E depois disso, os documentos técnicos que diz respeito ao caráter sócio ambiental. Então no caso do Jeep Clube foram elaborados três documentos técnicos. O primeiro documento diz respeito ao estudo de avaliação de impactos ambientais, foram identificados e classificados todos os possíveis impactos ambientais. A classificação se deu quanto a sua natureza, no seu caráter, na sua magnitude, na sua ordem, na sua reversibilidade ou não.

O ordenamento jurídico brasileiro, por força do princípio da prevenção, exige a elaboração de estudo prévio de impacto ambiental (EPIA) para a instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação ambiental (art. 225, § 1º, IV da CF/88; arts. 9º, III e IV, e 10, *caput*, da Lei nº 6.938/81; art. 17 do Decreto nº 99.274/90; art. 4º do Decreto nº 44.844/08.).

O Estudo Prévio de Impacto Ambiental, um dos principais instrumentos da gestão ambiental, tem como escopo compatibilizar o desenvolvimento econômico-social com a preservação da qualidade do meio ambiente e do equilíbrio ecológico, tendo em vista constituir um dos principais objetivos da Política Nacional do Meio Ambiente (Lei 6.938/81, art. 4º, I).

Nesse diapasão, não se pode conceber autorização de órgão competente, representante do Poder Público ou do próprio Poder Público, para empreendimento causador de significativa degradação ambiental, sem subsídio prévio, fornecido pelo Estudo Prévio de Impacto Ambiental, para a análise da concessão ou não do ato autorizativo requerido. Eis a dicção do art. 1º, III, da Resolução CONAMA 237/2007:

Art. 1º - Para efeito desta Resolução são adotadas as seguintes definições:

III - Estudos Ambientais: são todos e quaisquer estudos relativos aos aspectos ambientais relacionados à localização, instalação, operação e ampliação de uma atividade ou empreendimento, apresentado como subsídio para a análise da licença requerida, tais como: relatório ambiental, plano e projeto de controle ambiental, relatório ambiental preliminar, diagnóstico ambiental, plano de manejo, plano de recuperação de área degradada e análise preliminar de risco.

Tais estudos se destinam à apreciação, análise, mensuração e compreensão dos impactos ambientais, a fim de verificar a viabilidade do empreendimento proposto. Com base no EIA-RIMA são concedidas ou não as licenças, apontados os impactos socioambientais (negativos e positivos), analisados esses impactos e estipuladas as medidas mitigadoras que devem ser respeitadas.

Em complemento as questões sobre avaliação de impactos ambientais obteve-se o seguinte depoimento:

Então tudo isso foi feito na parte de avaliação de impactos ambientais. Depois disso foi elaborado um segundo produto que é o produto de geo-processamento, fora mapeadas todas as trilhas que o Jeep Clube faz no RN. Nesse mapeamento se definiu o uso e ocupação do solo [...]. O terceiro produto técnico e principal produto relacionado a neutralização das emissões de gases que causam efeito estufa, especialmente o gás carbônico, o CO2. Então o Jeep Clube calculou quantas toneladas de CO2 a sua atividade libera para o meio ambiente e ele fez um programa para neutralizar essas emissões. Esse estudo foi feito em cada veículo, tipo de veículo, condições de motor de cada veículo, ano do veículo, a quantidade de kilometragem rodada que eles vão rodar no estado do RN e aí se faz então um cálculo com as informações da própria ABNT e também da ISO que trabalha a parte de neutralização de gases de efeito estufa para que você possa calcular o modelo que neutraliza essas emissões (Raimundo).

Sobre os parâmetros e limites da validade da licença – complementa Raimundo: “*O máximo que se pode ter de validade da autorização especial é de um ano. Atingindo 90 dias do vencimento eles precisam solicitar a renovação dela*”.

No que tange à responsabilidade ambiental e às iniciativas do Jeep Clube:

Foi muito bacana a iniciativa do Jeep Clube porque não existia no RN nenhum enquadramento de atividade de recreação 4x4, ‘eles não precisavam buscar o órgão ambiental.’ Então foi de livre vontade, essa necessidade,

essa demanda, que eles tiveram para respeitar as questões sócio ambientais. Mais uma vez que eles buscaram, uma vez que eles se comprometeram, uma vez que eles identificaram seus impactos, propuseram as medidas e programas mitigadores, agora eles são obrigados a cumprir todas as condicionantes relacionadas a essa autorização especial, por exemplo: eles precisam executar o programa de neutralização de gás carbônico, plantando determinadas árvores por mês, comprando crédito de carbono pela Bovespa, eles precisam executar o programa sócio ambiental de educação ambiental ao longo de suas trilhas orientando a população por onde eles passam sobre os cuidados com o meio ambiente, eles não podem trafegar sobre restinga que são dunas com vegetação e essas fixam as dunas e isso é proibido e proibitivo no processo. Então eles acabaram tendo que de fato, através desse enquadramento, respeitar as condicionantes que o autorizam e o legalizam enquanto atividade. Política nacional de meio ambiente, lei federal n.º 6938/81 CONAMA resolução 237/97 lei complementar do RN 272 (Raimundo).

No que diz respeito à ciência dos direitos e obrigações dos integrantes do clube, foi possível identificar:

(...) às vezes a gente tem a impressão e o equívoco de achar que algo sustentável é aquilo que simplesmente preserva os recursos naturais (...). Então na legalização de uma atividade como essa, do ponto de vista da preservação dos recursos naturais, você ganha um apelo muito importante, uma vez que há condicionantes que limitam a atividade e orientam como a atividade pode ser exercida de forma impacte negativamente os recursos naturais. Do ponto de vista social, você acaba contribuindo com a educação ambiental e também incentiva a legalização de outras atividades como os bugueiros (...). Quanto ao aspecto econômico porque você tem uma atividade legalizada que tem todos os cuidados sócio ambientais e que acaba incentivando o comércio local através do consumo dos próprios associados. Então é uma atividade que acaba se completando e acaba de fato, levantando a bandeira daquilo que verdadeiramente é sustentável (Raimundo).

Em relação ao tráfego de subidas e descidas nas dunas pelos automovéis do tipo 4x4 do Jeep Clube, verificou-se que:

(...) Obviamente, qualquer atividade antrópica ela tem os seus impactos ambientais, mas a principal problemática relacionada às mudanças ecossistêmicas é quando se agride dunas que são vegetadas, se acaba alterando, de

fato, significativamente um equilíbrio ecossistêmico da região costeira. Então mesmo não sendo feito esse cálculo já há uma orientação dos próprios associados (...) para que se evitem locais com inclinações maiores que 45 graus, para que se evite um número exagerado de equipamentos subindo ao mesmo tempo nessas áreas de dunas, pois são ecossistemas frágeis (Raimundo).

O limite de não subir dunas com declividade superior a 45º não é apenas uma orientação histórica dos próprios associados, mesmo antes de regularizarem os passeios de 4x4 do Jeep Club, conforme informa o entrevistado. É considerada Área de Preservação Permanente – APP pelo Código Florestal – área de duna, situada em encosta com declividade superior a 45º (art. 4º, V da Lei 12.651/12). Insta salientar que tal proteção já era conferida pelo antigo Código Florestal, Lei nº 4771/1965. Nessas áreas somente é permitido o acesso de pessoas e animais para obtenção de água e para realização de atividades de baixo impacto ambiental (Art. 9º da Lei 12.651/12).

Projeto TAMAR

Com o intuito de abranger melhor a discussão, abordou-se a respeito do Projeto Tamar, no sentido de que, como tal Projeto encara a prática existente no estado do RN, o trafégo de automóveis nas praias do RN e mais, como seria os impactos dessa prática para as tartarugas e sua reprodução:

As tartarugas desovam na areia da praia e necessitam do ambiente da praia para reprodução. E as tartarugas ocorrem em vários lugares do mundo, (...) então essa problemática do tráfego de veículos é uma coisa comum a todos esses locais. (...). Todas essas regiões, elas caminham no sentido de proibição do tráfego de veículos nas praias. E o tráfego de veículos nas praias, seria um problema para a tartaruga, notório, nós sabemos. Só que não é só para a Tartaruga (...). Então muitas vezes, vários setores da sociedade vem buscar na tartaruga e no projeto Tamar, a solução para todos os problemas (Felipe).

Com a obtenção dos depoimentos, percebeu-se também impacto causado pelo trafégo de veículos em direta relação com o processo de reprodução das tartarugas, pois além do risco de esmagamentos dos ovos desses animais, ainda é provável que aconteçam os impactos, conforme resta claro no depoimento a seguir:

São vários os potenciais impactos. O mais notório e direto e que obviamente quando um passa em cima de um ninho, acontece que compacta a areia e essa compactação faz com que os filhotes não consigam sair e às vezes até

esmagar mesmo e já matar antes. Mas mesmo que não mate, aí o que nascer, ele vai ter dificuldade de acessar a superfície. Outra questão são os sulcos, os rastros na areia que o pneu causa, isso para uma tartaruga, é um obstáculo bem grande, aí tem alguns estudos também mostrando que quando o filhote, ele cai naquele sulco, ele tende a ir andando nele como se fosse paralelo então isso aumenta muito o tempo dele de exposição a predadores terrestres. E nessa fase eles tentam fazer o mais rápido possível para o mar para evitar os predadores terrestres. Então assim, nós temos muitos argumentos para ser contra o tráfego de viaturas nas praias, só que nós não queremos comprar uma briga com a sociedade (Felipe).

Além do impacto causado na reprodução das tartarugas marinhas, verificaram-se também impactos que prejudicam a própria vegetação presente nas praias, conforme consta no depoimento a seguir:

(...) Então, independente do tipo de bioma que seja, mas sendo planta, se passar um carro em cima, a vegetação tem a função de segurar a areia e a partir do todo o ambiente que é tudo uma transição, tá tudo ligado. (...) Aquela vegetação do início da praia, ela segura aquela areia do início e essa vegetação rasteira permite que outro tipo de vegetação pouco mais robusta segure de uma forma mais consistente ainda a duna e isso vai criando as dunas vegetadas que fazem parte do ambiente. Toda vez que você remove a vegetação em um ambiente que venta como esse, que a areia é carreada, ela vai sendo depositada mais atrás. (...) Poluição sonora, poluição de óleo que pode cair, atropelamento (Felipe).

O mais grave ainda, é que o acesso às praias por meio de veículos buggy ou tipo 4X4 contribui com a exploração das tartarugas:

Inclusive em Malembar ocorre o abate de tartaruga e isso acontece porque tem facilidade de acesso de veículos. Matam a fêmea, a mãe. A gente tem coibido isso. Eles (as pessoas que vão à estas praias) fazem para comer a carne. Então todas vez em que acontece isso, nós fazemos um B.O. (Boletim de Ocorrência) e nós temos uma coleção. E se não tivesse acesso de veículos lá, isso não seria facilitado. Porque as pessoas pegam a tartaruga, colocam em cima do carro e vão embora. Inclusive o IDEMA tem um material de divulgação que lá tem um mapinha' das praias que permitem e não permitem (acesso). Não sei de onde eles tiraram isso, mas lá eles têm um mapinha' informando onde pode e onde não pode acessar praias com veículos (Felipe).

Nota-se, como resultado do presente estudo, que a atividade turística enfatiza o aspecto econômico dos passeios de buggy. Tanto o tráfego de buggy como de automóvel do tipo 4X4 à beira mar configuram-se de alto impacto ambiental no que tange à reprodução de tartarugas. Quanto ao impacto causado à vegetação fixadora de duna, os danos são imensuráveis. Não foi constatado médio ou alto impacto ambiental em relação à área de duna, situada em encosta com declividade superior a 45º devido à proteção conferida pela lei e respeitada pelos bugueiros e associados da Jeep Club (conforme observado em pesquisa de campo). No tópico a seguir, é relatado o posicionamento da Secretaria de Turismo e o passeio de buggy.

Percepção da Secretaria de Turismo (Setur) em relação ao passeio de buggy

O passeio de buggy é um atrativo turístico regional, parte do patrimônio cultural, consolidada enquanto no processo de hospitalidade e na própria comunidade, apesar de toda a reflexão a respeito dos impactos ambientais. Para a Secretaria de Turismo, o passeio de buggy é uma prática importante na região litorânea do estado, além de movimentar a economia local:

Bom, a secretaria de turismo vê a atividade de buggy no estado do RN como algo importante dentro do contexto turístico. (...) O turista que vem ao nosso estado sempre procura os nossos passeios de buggys. E é uma referência porque esses passeios se iniciaram comercialmente aqui em Natal, nós somos pioneiros nisso. (...) É muito importante para a economia, como são veículos que utilizam... Onde o escritório deles é a praia, são as dunas e como são áreas ambientais e como é áreas frágeis, precisa compatibilizar o desenvolvimento da atividade com a questão da sustentabilidade em áreas de dunas e praias. Então por isso que o número de buggys, ele é limitado (Leonardo).

Verificou-se, também, a demanda por áreas, bem como a existência de normas para definir os espaços de atuação dos bugueiros. Por exemplo, se um buguerio da área A, que compreende os municípios de Baía Formosa, Canguaretama e Tibau do Sul, com emplacamento de permissão de outra área como Tibau do Sul poderia atender passageiros em Canguaretama. Foram obtidos os seguintes depoimentos de Leonardo:

Não. Mas sabe por que não terá bugueiros em todas essas áreas? Não tem demanda. A gente não tem bugueiros em todos esses municípios e quando a gente criou, só tinha demanda nesses municípios. Porque não adianta você fazer uma licitação para uma área que não tem turista. Não adianta haver permissões onde não haverá demanda e a lei só permite pegar passageiros onde a sua permissão permite. A lei permite vender ou arrendar a permissão para

outro credenciado. Cada buggueiro só pode ter uma permissão (Leonardo).

Ocorre, ainda, a contribuição econômica da prática do buggy nas dunas para a própria economia do estado do Rio Grande do Norte, que de acordo com o depoente Leonardo, não há uma informação precisa quanto a geração de renda advinda do turismo pelos passeios de buggy, mas:

Em pesquisa realizada pela empresa Star Pesquisas, que verifica a demanda turística que fora feita de 2004 a 2007, em 2004, o fluxo turístico global pesquisado indicava que 1.783.341 turistas vieram ao RN e desse total 33.98% fizeram o passeio de buggy, de média e nesse mesmo ano (foram) 605.979 turistas (que) fizeram o passeio naquele período. Já em 2007, houve uma pequena queda e foi de 33.33% dos turistas que visitaram o estado e realizaram o passeio de buggy. De 2004 a 2007 38.92% dos turistas utilizaram passeios de buggy. Qual é a média hoje? A gente não tem mais ideia (Leonardo).

No que diz respeito à preocupação ambiental, foi relatado pelo depoente (Leonardo) que a própria lei define as competências de cada órgão que está envolvido nessa atividade:

(...) São 3 (três) órgãos que tem competência na atividade de buggy turismo: A Secretaria de Turismo, o DETRAN - Departamento Estadual de Trânsito-RN) e o IDEMA - Instituto de Defesa do Meio Ambiente. A parte ambiental não pode ser cuidada pela Secretaria de turismo, né? Então o IDEMA é quem cuida dessa parte (das competências da parte ambiental). Estão aqui as competências no art. 4 da lei e das competências da Secretaria de Turismo, das competências do Detran e das competências do Idema. Então todas essas questões ambientais são vistas exatamente pelo órgão, é quem fiscaliza, são eles quem diz por onde o veículo pode andar ou não, existem e as áreas de dunas que não são permitidas. Então tudo isso é feito através de estudos pelo órgão ambiental do estado que define as áreas que são permitidas. Então essa parte ambiental, existe sim o cuidado, é tanto que o número de veículos é fixo, ele não aumenta (Leonardo).

A partir do ocorreu com o Morro do Careca, situado na praia de Ponta Negra, uma das praias mais famosas da capital do Rio Grande do Norte, em que foi proibido o tráfego de pedestres e veículos, verificou-se se há algum estudo que demonstre o quanto de areia é movimentada com a prática

dessa modalidade, bem como aos que praticam esportes de aventura, os proprietários de veículos tipo 4x4, para o representante do SETUR:

Os órgãos que fiscalizam são o IDEMA e DER - Departamento de Estradas de Rodagem. O DER no caso de se tratar de veículos particulares e na exploração de atividade comercial de passageiros e em relações a questões ambientais está nas competências do IDEMA. Como você já tem a informação de que jipeiros conseguem autorização, eu desconheço, até porque não é a nossa área e nem é nossa competência. Nossa competência aqui é apenas buggy. Eu desconheço qualquer estudo que indique a questão do tráfego desses veículos 4x4 causam em questão de degradação ambiental. Não estou dizendo que não existe. Se existir é lá no campo ambiental do IDEMA (Leonardo).

E em relação à autorização de tráfego de veículos 4x4 em dunas dentro dos limites do estado do RN, de acordo com o depoente “não existe nenhum órgão que possa autorizar o tráfego de veículos 4x4 porque não existe nenhuma lei que permita tal prática de fazer passeios em dunas e praias. E aí ele entra na lei de transporte em geral que é direcionado ao DER” (Leonardo).

Sindicato dos bugueiros e o acesso exclusivo às dunas de Jacumã

Sobre a grandeza da atividade de bugueiros autorizados pelo órgão responsável, em plena atividade, realizando passeios, comenta a representante do Sindicato Magnólia (54 anos), que há 772 bugueiros credenciados no Rio Grande do Norte, bem como, há três áreas autorizadas pelo estado: Natal, Extremoz e Baía Formosa.

No que tange à preocupação com o meio ambiente, foi relatado pela depoente que há um roteiro a cumprir em cima da duna:

(...) Quando esse roteiro já teve muito tráfego por ele, a gente já tem que passar para outro. Tem que ter cuidado com o carro para não ter vazamento de óleo em cima da duna, tem que ter cuidado para que o turista não solte nada em cima da duna, orientar se ele quer colocar, ou colocar na lateral do carro ou a gente aguarda se ele tá bebendo uma água ou uma água de coco dizemos que ele pode terminar para deixar o seu lixo aí nesse ponto comercial, a gente não pode deixar para entregar no próximo ponto porque este não quer receber. E também para que ele não vá jogando em cima da duna (Magnólia).

Como toda prática turística, o passeio de buggy arrecada benefícios e incentivos para o estado do Rio Grande do Norte conforme depoimento:

Os turistas que vêm a Natal vêm sabendo que existe o passeio de buggy e vêm para fazer o passeio. Se existe mergulho em Maracajaú, ele conhece depois que chega aqui, se decide ir a Galinhos ele conhece e é vendido aqui. A ideia dele é chegar aqui, entrar e pegar um buggy vai pra dunas, vai pra lagoas, pode ir a Maracajaú, pode ir a Pipa, pode ir a Jenipabu... Mas a intenção dele é vir aqui e 'fazer buggy'. Como hoje a gente tem o passeio de buggy, que (de) Natal-Fortaleza de buggy, a gente tem Natal-Lençóis de buggy, tem Natal aos índios na Paraíba em Baia da Traição de buggy, se quiser ir a João Pessoa isso tudo vai pelo litoral e vem também de buggy. Pegamos turistas de todas as classes sociais (Magnólia).

Há também o curso de formação e reciclagem para condutores que ocorrem com a periodicidade de cada 5 (cinco) anos. No entanto, mesmo com a existência do curso de formação, ainda há a prática de passeio de buggy com pessoas não autorizadas, diante desse fato, a depoente afirma que:

Hoje o nosso sindicato está tentando combater esses passeios clandestinos que existem dentro do nosso estado. Hoje nós temos 3 áreas onde é permitido fazer esse trabalho. Onde o bugueiro é qualificado para fazer esse trabalho. Mas a gente tem em Punaú, Maracajaú, Galinhos e São Miguel do Gostoso, bugueiros que não são qualificados a trabalhar com turistas, mas fazem o trabalho clandestino, havendo então, uma variedade de acidentes nestas áreas. Já tentamos mobilizar com o Governo Estadual e municípios para acabar com esta prática, mas ainda está um pouco complicado E o pior de tudo é que quando há um acidente com esses clandestinos, nunca sai na mídia que foi com um bugueiro clandestino, sai que foi o bugueiro. Às vezes um turista mesmo locando um buggy para dirigir e sair por aí corre o risco de acontecer acidente e aparece na mídia que foi um bugueiro. Nunca diz que foi um turista dirigindo, nunca dizem que foi um clandestino fazendo isso (Magnólia).

Verificou-se que o tráfego de veículos tipo 4x4 nas dunas consiste numa prática irregular de acordo com o depoimento:

Na verdade o carro não pode andar em praias e nem em dunas no Brasil. A gente [bugueiros] faz esse trabalho e foi feito esse concurso onde o governo do Estado abriu essa 'brecha', mas abriu onde a pessoa é qualificada para fazer isso. (...) Então, o 4x4 não pode trafegar no litoral e em nenhum litoral brasileiro, nem andar à beira-mar e nem em dunas. O Jeep clube conseguiu essa licença, mas é em trilhas específicas e não pode andar à beira-mar (Magnólia).

Notou-se, no final do depoimento, certa preocupação ambiental: “É assim, a nossa rota é onde não há vegetação, a gente não tem rota por cima de vegetação, a nossa rota é só na areia, só em dunas, praias e lagoas onde a duna é móvel, ela não tem vegetação” informou Magnólia.

Com o objetivo de enfatizar as informações trazidas nos depoimentos, foi formulado o Quadro 1 a seguir:

Quadro 1: Opiniões de comerciantes locais a respeito do Turismo em Jacumã, RN/2016.

Table 1: Opinions of local traders regarding tourism in Jacumã, RN, Brazil/ 2016.

1) Avaliação dos entrevistados sobre o turismo na região:	- O turismo foi considerado bom na opinião de todas as entrevistadas; - Margarida acrescentou que “ <i>tem sido muito movimentado</i> ”; - Hortência qualificou como de <i>Boa qualidade</i> ; - O turismo “ <i>traz benefícios para a comunidade: coisa boa e produtiva</i> ” exclamou Rosa (44 anos).
2) Importância do buggy para a economia local:	- “ <i>Têm toda importância</i> ” afirma Hortência (53 anos); - “ <i>Trazem os turistas para os nossos estabelecimentos</i> ” aponta Rosa (44 anos); - “ <i>Trazem turistas de domingo a domingo</i> ” acrescenta Margarida, (18 anos); - “ <i>Sem eles os empresários locais não trabalhariam</i> ” conclui Orquídea (47 anos).
3) Buggueiros causam danos ao meio ambiente:	- “ <i>Não, porque as dunas são móveis</i> ” informa Margarida (18 anos); - Orquídea, (47 anos) e Hortência (53 anos) também acreditam que não. “ <i>Todos eles são responsáveis confia Hortência</i> ”, (53 anos) - Acredita que não, “ <i>mas nem todos são iguais, uns zelam e outros não</i> ” adverte Rosa, (44 anos)
4) Importância dos proprietários de veículos 4x4:	- “ <i>Importante e com maior assiduidade aos finais de semana</i> ” recorda Margarida, 18 anos); - “ <i>Trazem o complemento da renda</i> ” confessa Orquídea, (47 anos); - Para Hortência (53 anos) “ <i>não têm importância</i> ”; - Rosa (44 anos) também não é favorável à prática.
5) Proprietários de 4x4 causam dano ao meio ambiente:	- Não, disseram Margarida, (18 anos) e Orquídea, (47 anos); - Hortência, (53 anos) acredita que “ <i>alguns causam</i> ”; - Enquanto Rosa, (44 anos) acredita que “ <i>sim, ao meio ambiente e à população</i> ”.

Fonte: DETUR/UFRN, 2016. **Source:** DETUR/UFRN, 2016.

Parametros ambientais legais comuns à discussão

Devido à estreita ligação e a dependência da vida com o meio ambiente, para a tutela da vida com qualidade, saudável, o dispositivo do art. 225 da CF, que assevera que todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, é um direito limitador dos demais direitos subjetivos do homem, constituindo-se em direito fundamental bastante ligado ao princípio da dignidade da pessoa humana.

É a partir dessa concepção que se espera que o meio ambiente e toda a biota (conjunto de todos os seres vivos de uma região) da área

afetada pelos impactos ambientais apontados nesse estudo sejam monitorados para o estabelecimento de um plano de controle e proteção das áreas impactadas negativamente.

Visando a efetividade do direito disposto no caput do art. 225 da CF, este mesmo diploma e artigo atribuem em seu inciso III e VII entre outras tarefas:

Art. 225 - Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

(...)

III - definir, em todas as unidades da Federação, espaços territoriais e seus componentes a serem especialmente protegidos, sendo a alteração e a supressão permitidas somente através de lei, vedada qualquer utilização que comprometa a integridade dos atributos que justifiquem sua proteção;

(...)

VII - proteger a fauna e a flora, vedadas, na forma da lei, as práticas que coloquem em risco sua função ecológica, provoquem a extinção de espécies ou submetam os animais a crueldade.

Considerações finais

Durante visita realizada na praia de Jacumã/RN, o primeiro grupo de entrevistados, composto por comerciantes locais, revelou ser a favor da ocorrência da prática dos passeios de buggys. Todos eles alegaram que essa prática não afeta o meio-ambiente e que possivelmente há alguma movimentação de terra, devido ao tráfego dos veículos, mas que os ventos logo se encarregam de corrigir e/ou manter o curso normal das dunas, visto que são dunas móveis. Veem a prática com bons olhos, dizem que são produtivas para o sustento de várias famílias, pois são os bugueiros quem atraem o turista consumidor até os produtos de seus respectivos comércios. Já em relação aos praticantes do tipo 4x4, o grupo de comerciantes locais não são unânimes, uma parte significativa alega que os automóveis 4x4 são os responsáveis pelo complemento de suas rendas, enquanto outra parte, afirma que eles são desordeiros e/ou que poluem o meio-ambiente. Os moradores acreditam que a atividade do bugueiro é prática positiva, tanto para a economia, como também para o meio ambiente e eles acreditam na ideia de turismo sustentável através do passeio.

Quanto ao segundo grupo de entrevistados, o conteúdo dos depoimentos, de maneira geral, representou defesa de interesses institucionais. Lamenta-se não ter contado com a coleta por parte do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA, onde foi feito todo o procedimento solicitado por eles, porém as alegações eram de que tinham muitos outros processos à frente. De forma abrangente, todos os depoimentos do segundo grupo, são a favor e/ou afirmam ser

possível à prática de veículos nas dunas, com exceção do Projeto Tamar. Existem espécies de tartarugas que correm altos riscos de extinção e que põem seus ovos também em lugares que há tráfego de veículos.

De acordo com os resultados obtidos nos depoimentos, entende-se que o uso das dunas é possível desde que seja respeitada a capacidade de carga e o limite de declividade imposto por lei. Quanto à capacidade de carga urge o desenvolvimento de estudos nesse sentido. Visto que pela literatura observa-se ser demasiadamente alto o número de veículos com tráfego diário sobre as dunas. Faz-se necessário o respeito à legislação com imposição de limite para cessar os avanços da degradação.

No que concerne ao tráfego à beira mar e em áreas que tenham algum tipo de vegetação é possível concluir que deveria ser proibido. As tartarugas em risco de extinção têm como área de desova a região em estudo, questão que deve ser contemplada no EIA-RIMA. Devendo, no mínimo, exigir que sejam estabelecidas medidas mitigatórias para a renovação das licenças. Em curto prazo, caberia uma maior fiscalização no sentido de ter um determinado contingente de agentes equipados para atuar nas coibições, restringindo acesso em áreas de desova de tartaruga e também na beira de praia devido ao risco de atropelamento de banhistas.

Em longo prazo, a solução seria a educação ambiental da população, dos bugueiros, motoristas de 4X4 e dos turistas que se dispõe à prática do passeio de buggy. A educação ambiental com o objetivo de conscientização dos limites em que a natureza suporta para que essa prática seja sustentável. Contudo também pode ser incrementada essa educação de maneira que se torne uma disciplina presente na grade curricular das escolas brasileiras, mais precisamente no ensino médio com a abordagem da temática do turismo e meio ambiente.

Referências

- AMADO, F.A.T. **Direito Ambiental Esquematizado** – 7º ed. São Paulo: Método; 2016.
- BRASIL. **Política Nacional de Meio Ambiente, Lei nº 6.938/81**. Dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação, e dá outras providências. DF: Senado Federal.
- BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil, de 5 de outubro de 1988**. Contém as emendas constitucionais posteriores. DF: Senado Federal.
- BRASIL. **Novo Código Florestal Brasileiro, de 25 de maio de 2012**. Brasília 2012.
- CASTELLS, M. **A era da informação**: economia, sociedade e cultura. 3 vols. O poder da identidade. Vol. II. São Paulo: Paz e Terra, 1999.
- FERNANDES, F. **A sociologia como afirmação**. São Paulo: Ática; 1986.

- GALINDO, M.S.D.; CAÑAS, A.; SOUZA, D.T. Onde está o risco? Os seguros no contexto do turismo de aventura. **Psicologia & Sociedade**, Belo Horizonte, v.16, n.2, p. 81-9, 2004.
- HALL, S. **A identidade cultural na pós-modernidade**. Tradução Tadeu da Silva. Guaracira Lopes Louro. 11. Ed. Rio de Janeiro: DP&A, 2006.
- KRIPPENDORF, J. **Sociologia do Turismo**. São Paulo: Aleph. 2009.
- LÜDKE, M.; ANDRÉ, M.E.D.A. **Pesquisa em educação: Abordagens qualitativas**. São Paulo: EPU, 1986.
- MEKSENAS, P. **Pesquisa Social e Ação Pedagógica**. Conceitos, Métodos e Práticas. São Paulo: Loyola. 2002.
- MOLINA, S E. **Turismo e Ecologia**. Bauru: Edusc; 2001.
- OLIVEIRA F.V. **Capacidade de carga nas cidades históricas**. Campinas: Papirus: 2008.
- PIRES, P. S. A. Dimensão Conceitual do Ecoturismo. **Visão e Ação**, Itajaí, v.1, n.1, p.75-91, 1998.
- RIO GRANDE DO NORTE. **Lei nº 8.817, de 29 de março de 2006**. Disciplina as permissões administrativas para realização do serviço de Buggy-Turismo no Estado do Rio Grande do Norte e dá outras providências.
- RIO GRANDE DO NORTE. **Lei nº 10.168, de 21 de fevereiro de 2017**. Considera como Patrimônio Cultural Imaterial do Estado do Rio Grande do Norte o passeio de buggy. RN: Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Norte.
- RAPOPORT, A. **Aspectos Humanos de la Forma Urbana**: hacia una confrontación de las ciencias sociales con el aiseño de la forma urbana. Barcelona: Ed. Gustavo Gilli; 1978.
- SETUR/RN. **Buggy Turismo**. Histórico de Atividade. Natal. RN. Brasil. 2013. Disponível em: <http://www.buggyturismo.rn.gov.br/navegacao/buggy_historico.asp> Acesso em: 05 de agosto de 2015.
- OMT. Organização Mundial do Turismo. SANCHO, Amparo (Org.) **Introdução ao Turismo**. São Paulo: Roca, 2001.
- OMT. **Making Tourism More Sustainable - A Guide for Policy Makers**. Nairobi: UNEP/UNWTO, 2005, 203p.
- SILVA, B.M. Hospitalidade Sustentável. **Trabalho de Conclusão de Curso**. Departamento de Turismo, Univ. Federal do Rio Grande do Norte, 2015.
- SWARBROOKE, J. **Turismo cultural, ecoturismo e ética**, vol. 5. São Paulo: Aleph, 2000.
- SWARBROOKE, J. **Turismo sustentável**: conceitos e impacto ambiental. São Paulo: Aleph, 2000.
- TUAN, Y. Environment and World. **Professional Geographer**, Oxford, v.17, n. 5, p. 6-7, 1965.

VEIGA, J. E. **Desenvolvimento Sustentável**. O desafio do século XXI. Rio de Janeiro. Garamond. 2005.

Jonas Sérgio do Rêgo Pinto-Júnior: Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, RN, Brasil.

E-mail: jonaspintojr@hotmail.com

Camila Kayssa Targino-Dutra: Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, RN, Brasil.

E-mail: camila_targino2010@hotmail.com

Link para o currículo Lattes: <http://lattes.cnpq.br/9872037081151736>

Ana Beatriz Gomes-Ferreira: Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, RN, Brasil.

E-mail: beatriz_biotologia@hotmail.com

Link para o currículo Lattes: <http://lattes.cnpq.br/3428643449624579>

Juliana Garcia Vidal-Rodrigues: Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, RN, Brasil.

E-mail: julianagarciaavr@gmail.com

Link para o currículo Lattes: <http://lattes.cnpq.br/6404895681799794>

Sueli Aparecida Moreira: Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, RN, Brasil.

E-mail: suelimoreira@yahoo.com.br

Link para o currículo Lattes: <http://lattes.cnpq.br/9469781068838287>

Data de submissão: 23 de dezembro de 2016

Data de recebimento de correções: 23 de outubro de 2017

Data do aceite: 23 de outubro de 2017

Avaliado anonimamente