

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO NORTE
PRÓ REITORIA DE PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM TURISMO
DOUTORADO EM TURISMO

MONIQUE DE OLIVEIRA SERRA

**Turismo e trabalho: informalidade, precarização e organização dos trabalhadores
que atuam nos passeios no Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses**

Natal – RN

2024

MONIQUE DE OLIVEIRA SERRA

**Turismo e trabalho: informalidade, precarização e organização dos trabalhadores
que atuam nos passeios no Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses**

Tese apresentada ao Programa de Pós-graduação em Turismo, da Universidade Federal do Rio Grande do Norte, como parte dos requisitos necessários para a obtenção do título de Doutora em Turismo.

Área de Concentração: Turismo e desenvolvimento regional

Orientador: Prof. Dr. Wilker Ricardo de Mendonça Nóbrega

Coorientadora: Prof.^a Dr.^a Angela Teberga de Paula

Natal – RN

2024

Universidade Federal do Rio Grande do Norte - UFRN
Sistema de Bibliotecas - SISBI

Catálogo de Publicação na Fonte. UFRN - Biblioteca Setorial do Centro Ciências Sociais Aplicadas - CCSA

Serra, Monique de Oliveira.

Turismo e trabalho: informalidade, precarização e organização dos trabalhadores que atuam nos passeios no Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses / Monique de Oliveira Serra. - Natal, 2024. 215f.: il.

Tese (Doutorado em Turismo) - Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Centro de Ciências Sociais Aplicadas, Programa de Pós-Graduação em Turismo. Natal, RN, 2025.

Orientação: Prof. Dr. Wilker Ricardo de Mendonça Nóbrega.

Coorientação: Prof.^a Dr.^a Angela Teberga de Paula.

1. Trabalhadores do turismo - Tese. 2. Lençóis Maranhenses - Tese. 3. Informalidade - Tese. 4. Precarização - Tese. 5. Cooperativismo - Tese. 6. Associativismo - Tese. I. Nóbrega, Wilker Ricardo de Mendonça. II. Paula, Angela Teberga de. III. Título.

RN/UF/Biblioteca CCSA

CDU 331:338.48

MONIQUE DE OLIVEIRA SERRA

Tese submetida ao Programa de Pós-graduação em Turismo, da Universidade Federal do Rio Grande do Norte, como parte dos requisitos necessários para obtenção do título de Doutora em Turismo.

Data de aprovação:

Banca examinadora:

Dr. Wilker Ricardo de Mendonça Nóbrega
Universidade Federal do Rio Grande do Norte
Presidente - Orientador

Dr.^a Angela Teberga de Paula
Universidade de Brasília
Coorientadora

Dr. Mozart Fazito Rezende Filho
Universidade Federal do Rio Grande do Norte
Membro interno da banca examinadora

Dr.^a Ana Catarina Alves Coutinho
Universidade Federal do Maranhão
Membro externo da banca examinadora

Dr. Marcelo da Silva Taveira
Universidade Federal do Rio Grande do Norte
Membro interno da banca examinadora

Dr. Paulo Fernando Meliani
Universidade de Lyon
Membro externo da banca examinadora

*À minha família por todo o apoio e
compreensão ao longo desse processo de
doutoramento!*

AGRADECIMENTOS

Começo agradecendo aos meus pais, Tereza e Batista, sem os quais não estaria aqui concluindo esta importante etapa em minha jornada acadêmica e profissional. A minha irmã Elizabeth pela escuta e diálogo, ao meu irmão Bruno por contribuir na transcrição das entrevistas e especialmente a minha irmã Débora, pela preocupação constante com o desenvolvimento da tese, para que eu não desistisse.

Ao meu esposo Adriano, por me suportar diariamente, os meus choros, crises, irritações e pelo apoio constante junto a nossa filha, dando atenção e cuidado a ela enquanto eu estava impossibilitada de me fazer muito presente diante os estudos. À minha filha Heloísa que nasceu no ano em que adentrei no doutorado, por existir e trazer mais colorido aos meus dias, tornando alguns momentos mais leves nessa caminhada.

Ao meu orientador Wilker e à minha coorientadora Angela, por aceitarem me orientar já no meio para o fim do processo, pelos conhecimentos compartilhados, paciência e por não soltarem a minha mão mesmo diante das dificuldades. A prof.^a Maria que me orientou no início deste percurso.

Ao IFMA Campus Barreirinhas, pela minha liberação integral para cursar este doutorado. Em especial ao corpo administrativo, nas pessoas de Valdir, Marinelma, Jefferson e Suellen que não mediram esforços para que eu me qualificasse. E aos colegas de trabalho, especialmente a Débora, Marcelo, Alexsandra e Tiago que apoiaram meu afastamento para a pós-graduação.

A FAPEMA, pela concessão de bolsa de incentivo à qualificação docente, que muito contribuiu para os custos com as pesquisas de campo, viagens para eventos e equipamentos de estudo.

Aos professores Wilker, Angela, Jean e Mozart por terem contribuído no momento da banca de qualificação. Aos professores Wilker, Mauro, Valéria, Sérgio, Marcos, João, Ricardo e Mozart pelos ensinamentos ao longo das disciplinas cursadas no PPGTUR/UFRN. Aos professores Marcelo, Catarina e Paulo Meliani por aceitarem participar da banca de defesa e pelas contribuições pertinentes.

Aos colegas do PPGTUR/UFRN pelas trocas, aprendizados, momentos alegres compartilhados. Em especial a Adriana, Gilmar, Andreia e Amanda pelas conversas nos bastidores.

Aos secretários de turismo Saulo, Patrick e Jorge, que me ajudaram com informações relevantes, com o repasse de contatos importantes.

Aos presidentes das associações e cooperativas que entrevistei, em especial Josiel e Cassia, por aceitarem fazer parte deste estudo, cedendo o seu tempo para mim, para me ouvir e responder às minhas inquietações, além de articularem a logística de minhas idas ao PNLM.

A todos os trabalhadores e trabalhadoras de passeios (especialmente a Clarice) que se prontificaram a serem entrevistados, contando suas histórias, seu dia a dia de trabalho e questões pessoais.

Enfim, agradeço a todos aqueles que direta ou indiretamente contribuíram para que este trabalho se realizasse.

Abrir a perspectiva de uma transformação do turismo, em uma direção pós-capitalista, dificilmente será possível sem uma mobilização cultural capaz de construir imaginários que deem sentido de classe a uma certa forma de entender o lazer, a recreação e o turismo (Cañada, 2023).

RESUMO

O Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses, patrimônio natural da humanidade, tem se demonstrado um forte indutor de turismo para o estado do Maranhão, atraindo a atenção do poder público, do empresariado e de visitantes. Contribui para a geração de emprego e renda de modo indireto ou direto, sobretudo para os que atuam no referido parque, acompanhando os turistas, quer sejam os guias de turismo, condutores de visitantes, condutores de veículos e pilotos das embarcações náuticas, que costumam se organizar por meio de associações e cooperativas. Assim, esta pesquisa tem como objetivo central compreender as estratégias de organização dos profissionais que atuam nos passeios no PNLM, diante da informalidade e precarização do trabalho no turismo. Para tanto, utiliza-se como procedimento metodológico a pesquisa bibliográfica, documental, o estudo de campo com abordagem qualitativa, observação *in loco*, aplicação de entrevistas semiestruturadas aliadas à técnica de trajetória de vida, junto aos presidentes das associações e cooperativas e aos trabalhadores de passeios, buscando compreender suas condições de trabalho e se de algum modo caminham em direção a um turismo menos predatório. A análise dos dados é realizada a partir da análise de conteúdo. O estudo revelou que o trabalho desses sujeitos é precário e residual, em razão de ser informal e sazonal, porém, ações vêm sendo desenvolvidas na tentativa de amenizar essa precariedade. Esta tese contribui para o avanço de pesquisas com base em trabalhadores que atuam em parques nacionais, por meio da escuta desses sujeitos que sobrevivem do turismo.

Palavras-chave: Trabalhadores do turismo; Lençóis Maranhenses; Informalidade; Precarização; Cooperativismo; Associativismo.

ABSTRACT

The Lençois Maranhenses National Park, a world patrimony humanity, has proven to be a strong tourism driver for the state of Maranhão, attracting the attention of government, business people and visitors. It contributes to the generation of jobs and income, both directly and indirectly, especially for those who work in the park, accompanying tourists, whether they are tour guides, visitor guides, vehicle drivers or boat pilots, who usually organize themselves through associations and cooperatives. Thus, the main objective of this research is to understand the organizational strategies of professionals who work on tours in the PNLN, given the informality and precariousness of work in tourism. To this end, the methodological procedures used were bibliographical and documentary research, field studies with a qualitative approach, in loco observation, and semi-structured interviews combined with the life trajectory technique, with the presidents of associations and cooperatives and tour workers, seeking to understand their working conditions and whether they are moving in some way toward less predatory tourism. The data analysis was based on content analysis. The study revealed that the work of these individuals is precarious and residual, due to being informal and seasonal. However, actions have been developed in an attempt to alleviate this precariousness. This thesis contributes to the advancement of research based on workers who work in national parks, by listening to these individuals who survive from tourism.

Keywords: Tourism workers; Lençois Maranhenses; Informality; Precariousness; Cooperativism; Associativism.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Municípios do Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses.....	41
Figura 2: Praça Matriz do município de Barreirinhas.....	51
Figura 3: Igreja matriz do município de Santo Amaro do Maranhão.....	51
Figura 4: Zoneamento do Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses.....	54
Figura 5: A tartaruga pininga, PNLM	56
Figura 6: Os atrativos turísticos do Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses.....	58
Figura 7: Ponto de apoio onde acontece a fiscalização da prefeitura em Barreirinhas.....	60
Figura 8: Pulseiras de identificação do <i>voucher</i> digital.....	61
Figura 9: <i>Voucher</i> digital.....	62
Figura 10: Posto da fiscalização municipal em Santo Amaro.....	63
Figura 11: Comparativo de crescimento do turismo em Barreirinhas.....	64
Figura 12: Praça matriz do município de Humberto de Campos.....	72
Figura 13: Os polos turísticos do estado do Maranhão.....	76
Figura 14: Lagoa do Paraíso, Parque Nacional de Jericoacoara.....	82
Figura 15: Delta do Rio Parnaíba.....	83
Figura 16: Rodovia MA 315, liga Barreirinhas a Paulino Neves.....	86
Figura 17: Aeroporto de Barreirinhas Lençóis Maranhenses.....	88
Figura 18: Lagoa Azul, PNLM.....	89
Figura 19: Lagoa Bonita, PNLM.....	90
Figura 20: Praia dos Lençóis, Atins.....	91
Figura 21: O povoado de Atins, Barreirinhas.....	91
Figura 22: Povoado de Vassouras, Barreirinhas.....	92

Figura 23: Povoado de Mandacaru, Barreirinhas.....	92
Figura 24: Praia de Caburé, Barreirinhas.....	93
Figura 25: Parque das Dunas, em Barreirinhas.....	93
Figura 26: Rodovia MA 320, liga Santo Amaro a capital do estado.....	95
Figura 27: Ponte sobre o Rio Alegre, Santo Amaro do Maranhão.....	95
Figura 28: Lagoa da Andorinha, PNLM.....	96
Figura 29: Lagoa da América, PNLM.....	97
Figura 30: Lagoa das Emendadas, PNLM.....	98
Figura 31: Município de Primeira Cruz.....	99
Figura 32: Terminal Hidroviário de Primeira Cruz.....	99
Figura 33: Lagoa do Cassó, Primeira Cruz.....	100
Figura 34: Lagoa da Areia, PNLM.....	101
Figura 35: Estacionamento dos veículos na Lagoa Bonita	148
Figura 36: Barracas de apoio aos turistas e trabalhadores no circuito Lagoa Bonita	149
Figura 37: Trilha de acesso à Lagoa Azul, Barreirinhas, do PNLM	150
Figura 38: Carros estacionados nas proximidades de uma das lagoas do PNLM.....	152
Figura 39: Campo de dunas do circuito Lagoa Bonita, PNLM.....	154
Figura 40: Dunas e lagoa no circuito das Américas, PNLM.....	155
Figura 41: Restaurante de apoio no povoado Ponta Verde, Santo Amaro	157
Figura 42: Parada dos carros próximos às lagoas, Andorinhas, PNLM.....	159
Figura 43: Condutor de visitantes utilizando vestimenta de proteção individual.....	165
Figura 44: Passagem dos veículos e visitantes pela Balsa	166

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Levantamento de dissertações e teses sobre trabalho informal e turismo.....	22
Quadro 2: Levantamento de artigos científicos sobre trabalho informal e turismo	26
Quadro 3: Relação das cooperativas e associações de trabalhadores de passeios	38
Quadro 4: Relação dos presidentes e associações/cooperativas entrevistados.....	39
Quadro 5: Relação dos trabalhadores entrevistados.....	39
Quadro 6: Categorização dos municípios do PNLM no mapa do turismo brasileiro.....	42
Quadro 7: Estrutura turística presente nos municípios do PNLM	42
Quadro 8: Design da pesquisa.....	47
Quadro 9: Divisão territorial do Maranhão: mesorregiões e microrregiões.....	48
Quadro 10: Quantitativo dos principais equipamentos turísticos do Maranhão.....	50
Quadro 11: Zoneamento do Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses	54
Quadro 12: Evolução do PNMT para o PRT.....	77
Quadro 13: Distinções do trabalho nos dois modelos de produção capitalista.....	108
Quadro 14: Principais elementos da reforma trabalhista = desconstrução dos direitos.....	111
Quadro 15: Tipologias de turismo comunitário e suas características.....	135

LISTA DE SIGLAS E ABREVIações

ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas

ACT – Atividade Característica do Turismo

APA – Área de Proteção Ambiental

ANTD - Agenda Nacional de Trabalho Decente

BDTD - Banco Digital de Teses e Dissertações

CADASTUR - Cadastro dos Prestadores de Serviços Turísticos

CAGED - Cadastro Geral de Empregados e Desempregados

CBO – Classificação Brasileira de Ocupações

CLT - Consolidação das Leis Trabalhistas

COMTUR – Conselho Municipal de Turismo

CUT - Central Única dos Trabalhadores

EMBRATUR – Instituto Brasileiro de Turismo

FBES - Fórum Brasileiro de Economia Solidária

FGTS – Fundo de Garantia por Tempo de Serviço

FGV – Fundação Getúlio Vargas

FSM - Fórum Social Mundial

FUMTUR – Fundo Municipal do Turismo

IBAMA - Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

ICMBIO – Instituto Chico Mendes de Conservação de Biodiversidade

IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada

MGE – Médias e Grandes Empresas

MPE – Micro e Pequenas Empresas

MTur – Ministério do Turismo

ODM - Objetivos do Desenvolvimento do Milênio

ODS – Objetivos dos Desenvolvimento Sustentável

OIT – Organização Internacional do Trabalho

OMS – Organização Mundial da Saúde

ONU – Organização das Nações Unidas

PIB – Produto Interno Bruto

PNAD - Pesquisa Nacional por Amostragem de Domicílios

PNLM – Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses

PNMT – Plano Nacional de Municipalização do Turismo

PNT – Plano Nacional de Turismo

PNTD - Plano Nacional de Trabalho Decente

PRT – Programa de Regionalização do Turismo

RAIS - Relação Anual de Informações Sociais

SEBRAE - Serviço de Apoio às Micro e Pequenas Empresas

SENAC – Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial

SINDEGTUR / MA – Sindicato dos Guias de Turismo do Maranhão

SIMT - Sistema de Informações sobre o Mercado de Trabalho no Turismo

SIMTD - Sistema de Indicadores Municipais de Trabalho Decente

SENAES - Secretaria Nacional de Economia Solidária

TBC - Turismo de Base Comunitária

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	15
2. METODOLOGIA.....	36
3. CARACTERIZAÇÃO DO LÓCUS DA PESQUISA: a região dos Lençóis Maranhenses	48
3.1 O Estado do Maranhão: aspectos geográficos, sociais e econômicos	48
3.2 O Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses como indutor do turismo no estado.....	52
3.3 O Polo Lençóis Maranhenses e a política de regionalização do turismo no estado	66
3.4 A Rota das Emoções: roteiro integrado como promotor de turismo na região dos Lençóis.....	76
3.5 Os municípios de Barreirinhas, Santo Amaro do Maranhão e Primeira Cruz: aspectos históricos, geográficos, sociais e econômicos	87
4. TRABALHO E EMPREGO NO TURISMO	103
4.1 Trabalho em uma perspectiva ontológica	103
4.2 Trabalho e emprego precário no contexto da acumulação flexível	107
4.3 Trabalho no turismo no capitalismo hegemônico	117
4.4 Alternativas para um trabalho emancipatório: novas possibilidades para o turismo...	130
5. TRABALHO E TURISMO NO PARQUE NACIONAL DOS LENÇÓIS MARANHENSES.....	140
5.1 Trajetórias de vida dos trabalhadores que atuam nos passeios turísticos em Barreirinhas e Santo Amaro do Maranhão	140
5.2 A precariedade do trabalho dos que atuam nos passeios turísticos em Barreirinhas e Santo Amaro do Maranhão	165
5.3 O trabalho nas associações e cooperativas: é possível um turismo menos predatório?.....	178
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS	193
REFERÊNCIAS	198
APÊNDICE A – Roteiro de entrevista aos presidentes de associações/cooperativas.....	212
APÊNDICE B – Roteiro de entrevista aos trabalhadores de passeios.....	214

1 INTRODUÇÃO

Durante a graduação em Turismo na Universidade Federal do Maranhão (UFMA), fiz em paralelo o Curso Técnico em Guia de Turismo pelo Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial (SENAC), que de acordo com a Lei nº 8.623, de 28 de janeiro de 1993 (Brasil, 1993), considera o guia de turismo o “profissional que, devidamente cadastrado no Instituto Brasileiro de Turismo (Embratur), exerça atividades de acompanhar, orientar e transmitir informações a pessoas ou grupos, em visitas, excursões urbanas, municipais, estaduais, interestaduais, internacionais ou especializadas”. É uma das poucas profissões do turismo devidamente regulamentada e que desde 2006 tem seu cadastro obrigatório junto ao Cadastur (Cadastro dos Prestadores de Serviços Turísticos).

No curso de guia de turismo aprendi sobre o ofício que é tão importante dentro da cadeia produtiva do turismo, tendo em vista que este profissional tem um contato próximo com o turista, mostra dados históricos, geográficos, culturais, sociais e econômicos dos destinos visitados, repassa informações sobre os atrativos naturais e artificiais, gerando confiança e segurança ao visitante. A viagem de estudos obrigatória neste curso teve como destino o município de Barreirinhas (considerado o portão de entrada para os Lençóis Maranhenses), tendo como foco a visita ao principal atrativo turístico do destino: o Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses (PNLM).

O PNLM é uma unidade de conservação brasileira de proteção integral à natureza e que foi criado em 02 junho de 1981 por meio do Decreto nº 86.060 do governo federal (Brasil, 1981). É uma área de 155.000 hectares, que abriga milhares de lagoas entre dunas e que está localizado entre os municípios de Barreirinhas, Santo Amaro e Primeira Cruz, todos pertencentes ao estado do Maranhão. É administrado pelo Instituto Chico Mendes de Conservação e Biodiversidade (ICMBio), uma “autarquia vinculada ao Ministério do Meio Ambiente, [] responsável pela administração das unidades de conservação federais” (ICMBio, 2020). É ele que gerencia, controla e fiscaliza o acesso e uso do Parque.

Para acessar o PNLM foi necessário pegar um veículo 4x4 (chamado de jardineira) devidamente credenciado junto ao ICMBio, sendo conduzida por motorista também credenciado (localmente chamado de toyoteiro) e acompanhada do condutor de visitantes de Barreirinhas, que fez as explanações pertinentes sobre o atrativo.

De acordo com a Instrução Normativa nº 02, de 03 de maio de 2016, considera-se condutor de visitantes “pessoa física autorizada pelo Instituto Chico Mendes a atuar na condução de visitantes na unidade de conservação, desenvolvendo atividades informativas e interpretativas sobre o ambiente natural e cultural visitado, além de contribuir para o

monitoramento dos impactos socioambientais nos sítios de visitação” (Ministério do Meio Ambiente, 2016). O condutor de visitantes é o profissional responsável em acompanhar as pessoas que visitam determinado atrativo natural, sendo, geralmente, da comunidade local.

Já de acordo com a Portaria nº 774, de 10 de dezembro de 2019, é considerado condutor de veículo “pessoa física autorizada a conduzir os veículos autorizados e responsável pelo transporte terrestre de passageiros para fins turísticos aos locais permitidos na unidade de conservação” (MMA, ICMBio, 2019). Este condutor de veículo é o motorista devidamente habilitado para dirigir o carro de passeio para o atrativo turístico visitado.

Com a visitação, conheci de perto o ofício dos trabalhadores de passeios (motoristas e condutores de visitantes) e ainda pude aprimorar os conteúdos e conceitos referentes ao repasse de informações que o guia de turismo necessita para o desempenho de suas funções. Desta forma, tive o primeiro e importante contato com o município de Barreirinhas, com o seu principal atrativo turístico natural e com trabalhadores fundamentais para a visitação turística.

Ainda naquele ano (2008), após a conclusão do curso de Guia de Turismo, o trabalho intitulado “Guia de Turismo e o roteiro integrado Jeri-Delta-Lençóis: análise e propostas para a logística do guia de turismo” foi o resultado da monografia apresentada para a conclusão do curso de bacharelado em Turismo. Foi uma reaproximação com as questões atreladas ao ofício do guia de turismo, tendo como *locus* mais próximo o PNLM.

No ano de 2010, fui aprovada no Mestrado em Educação da UFMA, despertando em mim o interesse na docência, cujo trabalho de dissertação foi intitulado “Os museus de cultura popular de São Luís como espaços educativos: configurações e perspectivas para uma pedagogia do imaginário”. Tive interesse em trabalhar com tal temática a partir da minha vivência (estágio extracurricular entre os anos de 2006 e 2008) como monitora dos museus de cultura popular “Casa do Maranhão” e “Casa de Nhozinho”, em que tinha a oportunidade de dar explicações aos visitantes (moradores e turistas) acerca de elementos da cultura popular maranhense.

A ocupação de monitor de turismo, cargo que exerci à época, não se confunde com a de guia de turismo e condutor de visitantes. O monitor é “a pessoa que atua na condução e monitoramento de visitantes e turistas em locais de interesse cultural existentes no município, tais como museus, monumentos e prédios históricos, desenvolvendo atividades interpretativas fundamentadas na história e memória local, contribuindo para a valorização e conservação do patrimônio histórico existente, não sendo permitido ao monitor de turismo a condução de visitantes fora dos limites do respectivo local” (MTur, 2014).

Em 2011, logrei êxito no concurso público de caráter efetivo para o cargo de professora de turismo no Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia (IFMA) – Campus Barreirinhas. Em 2012, me tornei servidora pública da referida instituição de ensino. No ano seguinte, devido a minha formação no SENAC, ministrei aulas das disciplinas “Teoria e Técnica Profissional” e “Prática de Guiamento” para a primeira turma do Curso Técnico em Guia de Turismo, no referido Campus. Em 2014, ministrei novamente as disciplinas para a segunda turma de guia. Ao longo desses anos, fui me aproximando cada vez mais desses profissionais que atuam nos passeios do PNLM (guias de turismo, condutores, motoristas, pilotos), observando suas realidades de trabalho em meio a tantas visitas técnicas realizadas.

Nesse cenário, algumas pesquisas acadêmicas com foco no PNLM já tinham sido concluídas nas mais diversas instituições de ensino superior, a exemplo da dissertação de mestrado de Fernandes Neto (2005), que teve como foco compreender a natureza da experiência dos visitantes do PNLM, verificando a pertinência de indicadores de qualidade como instrumentos de monitoramento ambiental do local. A pesquisa de Silva (2008), compreendeu em que medida a organização da atividade turística em Barreirinhas – MA contribuiu para o desenvolvimento de um turismo sustentável no PNLM, concluindo que existem racionalidades conflitantes em razão da dificuldade de gestão do Parque frente o avanço do turismo, com interesses opostos entre IBAMA e *trade* turístico e o remanejamento de comunidades tradicionais.

Pesquisa como a tese de doutorado de Câmara (2010) que analisou a dispersão de discursos e regularidades que instauram a noção de sustentabilidade no PNLM, constatando que existem tensões entre o discurso oficial sobre a sustentabilidade e a prática turística, além de embates entre o dizer oficial (presentes no Plano de Manejo do Parque e nas propagandas oficiais) e o extraoficial (reportagens sobre o PNLM, falas de agentes ambientais, membros da comunidade). E ainda a pesquisa de Rodrigues (2011), que investigou o discurso da propaganda oficial sobre os Lençóis Maranhenses, identificando que efeitos de sentidos foram produzidos como estratégias discursivas para a divulgação do destino, concluindo que existe um discurso que atende a necessidade de divulgação do lugar, porém, o discurso da sustentabilidade do lugar turístico, ainda carece de uma maior atenção para sua permanência enquanto tal.

Ressalta-se o fato de que embora o PNLM tenha se constituído enquanto unidade de conservação federal em 1981, é somente a partir dos anos 2000, com a criação do Polo Turístico Lençóis Maranhenses (fruto do Plano Maior de Turismo) pelo governo do estado e da inauguração da MA 402 (rodovia que interliga Barreirinhas a São Luís) que o PNLM

passou a ter mais visibilidade, despertando uma atenção maior de empresários, turistas e pesquisadores.

Em 2018 decidi me empenhar para cursar Doutorado em Turismo, sendo que no ano seguinte consegui minha aprovação para estudar neste Programa de Pós-graduação em Turismo (PPGTUR) da Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN). Em 2020, entrei no Programa com a perspectiva de pesquisar para efeitos de tese sobre sustentabilidade na Rota das Emoções (retomando o *lócus* de investigação da monografia em turismo). Após as reflexões empreendidas junto às disciplinas cursadas e os debates que surgiram ao longo da participação no Grupo de Pesquisa Labor Movens (sobre condições de trabalho no turismo), coordenado pela Prof.^a Dr.^a Angela Teberga de Paula, optei por focar não mais em sustentabilidade, mas em desenvolver uma pesquisa aprofundada sobre o trabalho informal dos trabalhadores de passeios da citada Rota, retomando reflexões acerca do que já havia vivenciado quando ministrei aulas nas turmas de Guia de Turismo.

Ao longo do processo da pesquisa empírica enfrentei dificuldades de coleta de dados, recebendo negativas de participação de trabalhadores de passeios que atuam em Jericoacoara (CE). Desta maneira, após conversas com os orientadores do estudo, o *lócus* de investigação foi restringido, ficando concentrado no PNLM, que de acordo com uma pesquisa elaborada pela empresa Bounce, foi considerado o segundo parque nacional mais bonito do mundo (MTur, 2024) e foi apontado como o quarto destino turístico que os brasileiros mais demonstram interesse em visitar esse ano (2024), segundo levantamento feito pelo Instituto de Pesquisa de Reputação e Imagem (IPRI), divulgado pelo Ministério do Turismo¹ (MTur). E em agosto de 2024 foi declarado patrimônio natural da humanidade pela UNESCO. Tais dados divulgados na mídia eletrônica só demonstram o quanto o Parque tem aumentado sua visibilidade e procura, e, conseqüentemente, envolvendo toda cadeia produtiva do turismo, com empregos diretos e indiretos, formais e informais.

O município de Barreirinhas teve durante muito tempo sua economia baseada na agricultura, pecuária, extrativismo, artesanato, pesca, comércio e, mais recentemente, no turismo. Este, teve um *boom* após a inauguração da MA 402, que encurtou as distâncias do trajeto até a capital do estado, gerando um aumento no número de transportes turísticos (ônibus, vans, carros de pequeno porte). Desta forma, atraiu o interesse de investidores que começaram a compor a infraestrutura turística municipal, com instalação de meios de

¹ Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses é o 4º destino brasileiro que desperta mais interesse dos turistas (janeiro de 2024). Disponível em <https://g1.globo.com/ma/maranhao/noticia/2024/01/25/parque-dos-lencois-maranhenses-e-o-4o-destino-brasileiro-que-desperta-mais-interesse-dos-turistas.ghtml>. Acesso em: 14 maio 2024.

hospedagens, restaurantes, agências de turismo, gerando emprego e renda. As agências, passaram a ofertar passeios para atender à demanda de turistas que estavam interessados em conhecer o PNLM.

O município de Santo Amaro do Maranhão, por sua vez, tem sua economia baseada na “pesca, da agricultura de subsistência, da caça e da criação de aves e gado” (Silva, 2021, p. 90) e de maneira mais recente, o turismo. Este teve seu incremento por meio da construção e inauguração em 2018 da rodovia MA 320 (facilitando a chegada em Santo Amaro, pois até então o acesso era por estrada de areia/terra). Desta maneira, Santo Amaro passou a ter destaque no turismo, sendo uma opção de acesso ao PNLM e em uma distância menor, pois o Parque é mais próximo de Santo Amaro. Novamente se vê um destino sendo estruturado turisticamente, com o aumento da oferta de equipamentos voltados a atender a demanda de turistas, contribuindo para a empregabilidade local, bem como para a lucratividade das empresas por meio da exploração da força de trabalho.

O município de Primeira Cruz teve inicialmente sua economia baseada na pesca e agricultura rudimentar e conta com comércios de pequeno porte. As vias de acesso podem ser terrestres, em direção a Santo Amaro, seguindo a rodovia MA 230, e aquática, pegando uma embarcação a partir do município de Humberto de Campos em direção ao desembarque no terminal hidroviário. Porém, apesar de uma parte do PNLM pertencer a Primeira Cruz, este, ainda não teve o turismo trabalhado em larga escala, embora articulações estejam sendo feitas entre o Serviço de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (SEBRAE) e a Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Turismo, para o desenvolvimento de roteiros turísticos por meio da Instância de Governança do Polo Lençóis e Delta (IGR Lençóis & Delta).

Os municípios de Barreirinhas, Santo Amaro e Primeira Cruz, junto com o município de Humberto de Campos, fazem parte do Polo turístico Lençóis Maranhenses, este, fruto da política estadual de turismo que culminou com o Plano Maior de Turismo (Plano de Desenvolvimento Integral do Turismo do Maranhão), que regionalizou o estado inicialmente em cinco polos turísticos. E em seguida em mais cinco, totalizando dez, “considerando a homogeneidade e atratividade dos recursos e produtos, bem como o recém outorgado título de Patrimônio Mundial à cidade de São Luís, concedido pela Unesco em 1997” (Maranhão, 2012, p. 6).

Porém, desde o final de 2022, ocorreu uma junção do Polo Lençóis Maranhenses ao Polo Delta das Américas (que inicialmente contemplava os municípios de Paulino Neves, Tutóia, Araiões e Água Doce do Maranhão), passando a ser o Polo Lençóis-Delta, em

função de tratativas entre as secretarias municipais de turismo, o governo do estado e a Instância de Governança do Polo.

Outro fator que envolve o PNLM é a criação do roteiro turístico integrado Rota das Emoções, iniciado em 2005 através de parcerias entre MTur, governos estaduais, prefeituras municipais e SEBRAE. Este roteiro contempla os estados do Ceará (tendo como principal atrativo o Parque Nacional de Jericoacoara), do Piauí (seu principal atrativo é a Área de Proteção Ambiental - APA e Resex Delta do Parnaíba) e do Maranhão (cujo atrativo principal é o Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses).

Acerca do conceito de roteiro turístico, Bahl (2004, p. 46) esclarece que:

Exprime-se pela seleção de serviços que comporão a programação e pela sua perfeita adequação, utilizando-se de mão-de-obra específica no agenciamento, transporte, hotelaria, alimentação, receptivo e, ainda, na recreação, eventos, programas de órgãos oficiais de turismo e de entidades de formação para a área.

No Maranhão, fazem parte deste roteiro os municípios de Santo Amaro, Barreirinhas, Tutóia, Paulino Neves e Araisos (pertencentes ao Polo Lençóis-Delta). A Rota das Emoções é uma estratégia de dinamização da oferta turística que confere maior visibilidade ao PNLM, atraindo mais visitantes.

O PNLM tem garantido o seu uso público de visitação no Plano de Manejo (ICMBio, 2022) e controlado o acesso por meio do *voucher* digital desde 2018, uma ferramenta de governança que controla a visitação por meio de um *software* disponibilizado para as agências de turismo que comercializam os passeios, garantindo a qualidade do serviço prestado em função do cadastramento prévio dos condutores (de veículos e de visitantes) e gerando dados estatísticos sobre o fluxo e perfil de visitantes nos roteiros (Silva et al, 2022).

Desta forma, percebe-se que o PNLM possui forte atratividade para a exploração turística, impulsionando a participação privada com o estabelecimento de novos negócios, mobilizando o poder público que aos poucos vai construindo estradas, acessos, saneamentos para os municípios envolvidos e inserindo a comunidade local que migra de ofícios mais tradicionais e passa a ser absorvida pelas empresas de turismo que ali se estabelecem.

Dados de uma pesquisa sobre emprego e renda realizada pelo Observatório de Turismo do Maranhão divulgada em 2022² revelam que o número de estabelecimentos no

² De acordo com o Observatório do Turismo do Maranhão, os dados da pesquisa são referentes à economia do turismo formal da Relação Anual de Informações Sociais (RAIS) retirado do site do Ministério da Economia e cedidos pelo Instituto Maranhense de Estudos Socioeconômicos e Cartográficos - IMESC. Disponível em <https://observatorio.turismo.ma.gov.br/estudos-socioeconomicos/>. Acesso em 15 maio 2024.

setor turístico (considerados agências e operadoras, alimentação, comércio e serviços, entretenimento, hospedagem e transportes) representa 11,21% em relação a outras atividades econômicas, com um registro de 5.367 empreendimentos turísticos em 2021, 3,25% a mais em relação a 2020 (auge da pandemia da Covid-19). Já o número de empregos formais no setor turístico maranhense representa 4,83% em relação a outras atividades econômicas, com 39.559 pessoas empregadas no setor de turismo em 2021, 8,49% a mais em relação a 2020.

Ainda segundo o Observatório, a renda média individual mensal no setor turístico formal no Maranhão em 2021 foi de R\$1.471,70, 13,60% a mais em relação a 2020. Porém, a renda média individual mensal no setor turístico formal em 2021 foi 42% menor que a renda média mensal das outras atividades econômicas do estado, segundo o mesmo estudo. Isto porque o turismo é marcado pela sazonalidade e precariedade laboral, conforme aponta Cañada (2017, 2019, 2020) e que se intensifica mais ainda com os trabalhadores informais, a exemplo de guias de turismo, condutores de visitantes, condutores de veículos e pilotos de embarcações náuticas, sobretudo diante das políticas neoliberais de flexibilização da economia após a redução do regime de produção fordista e ascensão do regime toyotista (Harvey, 2011).

Estes trabalhadores, foco deste estudo, passaram a atuar no PNLM a partir do vínculo a associações e cooperativas, sendo que a mais antiga delas foi aberta em 2001, uma cooperativa dos condutores de veículos de passeios, com sede em Barreirinhas – MA. De acordo com a Lei nº 5.764, de 16 de dezembro de 1971, “as cooperativas são sociedades de pessoas, com forma e natureza jurídica próprias, de natureza civil, não sujeitas a falência, constituídas para prestar serviços aos associados, distinguindo-se das demais sociedades” (Brasil, 1971). Já as associações:

São organizações da sociedade civil sem fins lucrativos onde vários indivíduos se organizam de forma democrática em defesa dos seus interesses. Podem existir em vários campos da atividade humana e sua constituição pode derivar de motivos sociais, filantrópicos, científicos, econômicos e culturais” (Medeiros, 2011, p. 45-46).

Desta forma, tem-se o entendimento de que as cooperativas possuem um objetivo muito mais econômico (pois atuam como uma “empresa” em benefício de seus sócios cotistas) e as associações voltam-se primordialmente para a defesa dos seus interesses, não almejando lucros.

Com a criação do ICMBio, em 28 de agosto de 2007, pela Lei nº 11.516/07 (Brasil, 2007), como uma autarquia vinculada ao Ministério do Meio Ambiente (MMA), o referido instituto ficou responsável por gerenciar as unidades de conservação federais brasileiras,

sendo então o órgão que administra o PNLM. Desta maneira, o MMA e o ICMBio criaram a Portaria nº 199, de 18 de maio de 2017, que estabelece as normas para o cadastramento e autorização de uso para a prestação de serviços de condução de visitantes e transporte de passageiros em veículos no PNLM.

Partindo-se do contexto de que o grupo estudado nesta Tese são trabalhadores que atuam nos passeios turísticos junto ao PNLM e que vivem em geral na informalidade, foi realizada uma busca do estado da arte a respeito do trabalho informal e turismo no banco digital de teses e dissertações (BDTD)³ e no *google* acadêmico. O quadro 1 mostra o levantamento de teses e dissertações, que indica que onze trabalhos de pós-graduação, todas dissertações de mestrado, já foram desenvolvidos nas mais variadas abordagens e perspectivas.

Quadro 1: Levantamento de dissertações e teses sobre trabalho informal e turismo

TIPO	PROGRAMA / UNIVERSIDADE	ANO	TÍTULO	AUTOR
Dissertação	PPG Geografia / UFRN	2007	Trabalhadores de verão: políticas públicas, turismo e emprego no litoral potiguar	Costa, J. H.
Dissertação	PPG Psicologia / UFC	2007	Estratégias de enfrentamento ante a precarização laboral: análise da experiência dos trabalhadores autônomos do setor de turismo na cidade de Fortaleza	Pontes, G. R. T. de O.
Dissertação	PPG Avaliação de Políticas Públicas / UFC	2008	Trabalho e política pública: subsídios para uma avaliação das políticas de turismo a partir do estudo dos trabalhadores informais da Praia do Futuro em Fortaleza – CE	Silva, I. L. O.
Dissertação	Instituto de Economia / UNICAMP	2009	Turismo e trabalho no Brasil	Oliveira, F. M. de

³ <https://bdtb.ibict.br/vufind/Search/Results?lookfor=trabalho+e+turismo&type=AllFields>.

Dissertação	PPG Serviço Social / UFRN	2010	Trabalho informalidade: e contribuições para a crítica ao desenvolvimento turístico	Melo, M. C. O.
Dissertação	PPG Gestão de Negócios Turísticos / UECE	2015	A feira de confecção da Praça da Sé e a economia do turismo: um estudo da inter-relação entre os setores de turismo, moda e economia informal em Fortaleza/CE	Freire, F. M.
Dissertação	PPG Turismo / UFPR	2016	Empreendedorismo informal em balneários marítimos: o caso da atividade comercial turística dos vendedores ambulantes de Pontal do Paraná – Paraná – Brasil	Vieira, R. dos S.
Dissertação	PPG Geografia Humana / FFLCH USP	2018	Trabalho no turismo: faces da precarização de um proletariado contemporâneo e de serviços	Santos, L. E. de F.
Dissertação	PPG Desenvolvimento Territorial Sustentável / UFPR	2019	Vendedor ambulante de praias: trabalho ou trabalho informal? O sentido do trabalho	Nishiyama, T. C.
Dissertação	PPG Turismo / EACH USP	2021	Os porta-vozes do destino: uma análise do trabalho dos guias de turismo no Brasil	Santos, B. P. G. dos
Dissertação	PPG Antropologia Social / UFMGS	2024	Um dia a gente come, no outro não": as condições sociais do trabalho embarcado no pantanal sul mato-grossense	Fernandes, T. A. D. de S.

Fonte: IBCTI (2024).

Os primeiros resultados de estudos no campo do trabalho e turismo, dando ênfase ao setor informal, começam de 2007. No campo da geografia, Costa (2007) dissertou a respeito do Programa de Desenvolvimento do Turismo do Rio Grande do Norte (PRODETUR/RN) em que investigou o quão tal política pública contribuiu para a criação de empregos, as características dos mesmos e as diferenças espaciais entre os municípios estudados. Concluiu que existe uma assimetria no espaço turístico potiguar, com a capital

sendo a que recebe maiores benefícios e consequentemente a criação de empregos (em geral informais e precários) e os demais municípios atuam de forma periférica, exercendo o papel de subprodutos da cidade capital.

Ainda no mesmo ano, no campo da psicologia, Pontes (2007) dissertou sobre a precarização laboral de operadores de transportes de turismo no município de Fortaleza – CE e a sua relação com o *stress* e as estratégias de enfrentamento adotadas para o desempenho de suas funções. Concluiu que os sujeitos investigados se apoiam apenas na família, pois não possuem um grupo coeso e articulado para lutarem por melhores condições de trabalho. E, ainda, que as políticas públicas direcionadas ao turismo se concentram mais na divulgação do destino e pouco nos trabalhadores deste, sobretudo os profissionais autônomos dos transportes, em atenderem suas necessidades.

No ano seguinte, Silva (2008) avaliou as políticas públicas de turismo direcionadas aos trabalhadores informais que atuam na Praia do Futuro, no município de Fortaleza – CE, de modo a identificar qual o perfil destes profissionais, como se organizam e de que forma foram inseridos nas políticas de turismo. Ficou evidente que não existem políticas públicas direcionadas aos trabalhadores informais que ali se concentram, estando “separados” daquela realidade, embora pertençam fisicamente a elas. E que as políticas públicas voltadas a Praia do Futuro são pontuais e fragmentadas, não dialogando com os grupos sociais.

No ano subsequente, Oliveira (2009) dissertou a respeito do turismo brasileiro e formas de trabalho nele existentes, as ocupações geradas, o perfil e a qualidade das mesmas, tendo como marco as décadas de 1990 e 2000. Concluiu que o turismo possui um papel modesto em termos quantitativos, como também não se destaca na qualidade das ocupações geradas, tendo em vista que possuem rendimentos inferiores e de maior precariedade, quando comparadas a outras atividades de serviços.

No ano posterior, Melo (2010) centrou sua discussão sobre as condições e relações de trabalho no entorno do Centro Cultural Dragão do Mar, no bairro da Praia de Iracema, em Fortaleza – CE. As ocupações são marcadas por informalidade (ambulantes e feirantes), cuja demanda surge em função do lazer e turismo presentes no espaço. O estudo concluiu que o trabalho é marcado por instabilidade, precariedade das condições e relações trabalhistas, degradação da vida humana e da barbárie, revelando as contradições do desenvolvimento turístico.

Freire (2015), por sua vez, abordou a relação do turismo com a moda e a economia informal na Feira de Confecções da Praça da Sé em Fortaleza - CE, investigou se os turistas utilizam de serviços do *trade* quando vão fazer as compras na Feira, e ainda como é o

trabalho de confecção e venda das peças pelos feirantes. O estudo concluiu que não existem políticas públicas voltadas para a regulamentação e melhorias das condições de trabalho dos feirantes e ambulantes. Bem como os turistas praticamente não utilizam dos equipamentos turísticos existentes no entorno em razão das condições precárias das estruturas existentes.

No ano seguinte Vieira, (2016) dissertou a respeito do empreendedorismo informal no turismo junto aos vendedores ambulantes do município balneário de Pontal do Paraná – PR, buscando identificar a forma como se organizam, o perfil socioeconômico e o processo de criação de empreendimentos informais. Concluiu que se organizam através de um cadastro, que possuem perfil empreendedor e que iniciaram suas atividades por necessidade ou oportunidade, e trabalham em cooperação, realizando parceria para a criação de empreendimentos informais.

Santos (2018) investigou as principais características do trabalho no turismo no Brasil. Concluiu que este é de forte informalidade, baixos salários, extensas jornadas, baixa qualificação e precarização.

No ano subsequente, Nishiyama (2019) abordou a pesquisa social feita com vendedores ambulantes de Matinhos, no litoral paranaense. O estudo concluiu que os vendedores ambulantes sobrevivem graças a sua organização no balneário, porém, ficam à mercê da alta temporada do turismo de sol e praia, e da demanda de turistas assalariados, que viajam em períodos de férias ou feriados prolongados.

Santos (2021), por sua vez, deu ênfase a caracterização do trabalho do guia de turismo no Brasil, contextualizando sua profissão e comparando-a com outros países, bem como analisou as condições de trabalho desses profissionais, identificando precariedade laboral. Concluiu que, embora a atividade seja regulamentada e reconhecida por lei, apresenta condições precárias, em função das extensas jornadas e alta informalidade, que deixa os trabalhadores desamparados dos direitos trabalhistas.

Fernandes (2024), analisou as condições sociais dos trabalhadores embarcados que residem no Pantanal Sul Mato-grossense. Concluiu que, para os sujeitos da pesquisa, tal ofício é uma maneira de alcançarem reconhecimento entre os membros de suas famílias, a comunidade em geral e a si próprios, dando-lhes significado, legitimidade e reconhecimento social, diante de um cenário marcado por precarização.

Interessante notar que metade das dissertações citadas foi desenvolvida em Programas de Pós-Graduação públicos da região Nordeste, com destaque para a Universidade Federal do Ceará. A outra metade das pesquisas foi realizada junto a Programas de Pós-Graduação públicos das regiões Sul e Sudeste, destacando-se a

Universidade de São Paulo. Somente três das onze dissertações foram desenvolvidas a partir de Programas de Pós-Graduação em Turismo, as demais foram em áreas correlatas.

Além disso, foi realizada uma busca junto ao portal de periódicos da Capes, aos Anais do Seminário da ANPTUR⁴ e em publicações de turismo com as palavras-chave “trabalho informal” e “turismo”, tanto em português, quanto em inglês e espanhol, em que foram identificados os seguintes artigos científicos, elencados no quadro abaixo:

Quadro 2: Levantamento de artigos científicos sobre trabalho informal e turismo

AUTOR	TÍTULO	ANO	LOCAL DE PUBLICAÇÃO
Soares, L. A. S.	Turismo e trabalho informal: um binômio inevitável?	2005	Revista Ibero Americana de Gestão Estratégica
Oliveira, M. F. S. de; Oliveira, O, J. R. de	Carnaval, turismo e trabalho informal na Bahia: tanto negócio e tanto negociante	2005	Caderno Virtual de Turismo
Duarte, A. P. de A. Silva Júnior, J. H. da	O turismo como apropriação do território e modificador de seus usos: o perfil ocupacional da população envolvida na atividade turística do Programa Estrada Real - o caso de Ouro Preto	2006	Revista Pretexto
Santos, R. F. dos Uvinha, R. R.	Reflexões sobre o Trabalho Informal e suas implicações no Âmbito do Lazer	2009	ANAIS ANPTUR
Kruel, A. J.; Klering, L. R.	Turismo e informalidade: uma análise de manifestações individuais no litoral norte do Rio Grande do Sul	2011	REDES. Revista do Desenvolvimento Regional
Anjos, M. A. D. dos	Trabalho informal e sazonalidade: uma análise na festa de Nossa Senhora da Abadia em Romaria – MG	2011	Cadernos da FUCAMP
Meliani, P. F.	Análise socioespacial do trabalho na contemporaneidade: A precariedade e a distribuição espacial da informalidade do trabalho no turismo do Brasil	2011	Encontro Baiano de Geografia
Cruz, M. S. da. Gouveia Junior, P.	As transformações no mercado de trabalho no Brasil: reflexão sobre a atividade turística	2012	Revista Espaço Acadêmico
Araújo, M. C. B. de. Cavalcanti, J. S. S., Leal, M. M. V., Costa, M. F. da	Análise do comércio formal e informal na Praia de Boa Viagem, Recife, Pernambuco, Brasil	2012	Revista da Gestão Costeira Integrada

⁴ Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo.

Meliani, P. F.	Estrutura e distribuição espacial do trabalho formal e informal no turismo do Brasil: contributos geográficos ao planejamento turístico Regional brasileiro	2012	Revista Turismo e Desenvolvimento
Silva, A. M. dos S. Silva, F. M. dos S.	Turismo e significados do trabalho: as experiências de condutores de visitantes e guias de turismo na APA do Delta do Parnaíba – Piauí	2016	Revista LABOR
Fagertun, A.	Labour in Paradise: Gender, Class and Social Mobility in the Informal Tourism Economy of Urban Bali, Indonesia	2016	The Journal of Development Studies
Ricaurte-Quijano, C. Espinoza Baquerizo, S.	Asociación, auto organización y agencia: Características del trabajo ambulante en cuatro playas de la costa ecuatoriana	2017	Journal of Social Sciences (RCS)
Pécot, M. Gavilanes, J. Viteri, A. S. de.	Tales of Informality: Tourism development in Four Ecuadorian Beaches	2018	Tourism Planning & Development
Gómez, A. Heredia, J.	La economía informal y el turismo en Costa Rica: Estudio de caso en Guanacaste	2019	Revista University in Dialogue
Erdoğan Çakmak. M. Alper Çenesiz.	Measuring the size of the informal tourism economy in Thailand	2020	<i>International Journal of Tourism Research</i>
Silva, M. de O. Bantim, N. Costa, M. A. M.	Precarização do trabalho no setor de eventos: um estudo inicial sobre os impactos para os trabalhadores e empresas	2021	Revista de Turismo Contemporâneo
Meliani, P. F.	Turismo e trabalho no Brasil: o perfil da força de trabalho ocupada no turismo brasileiro no contexto contemporâneo de flexibilização das relações de trabalho	2021	Revista do Centro de Pesquisa e Formação
Regalado, C. D Obispo, S. K. Rosero, S. O	Hotelería y trabajo informal en el sector turismo: una reflexión en tiempos de Covid-19	2021	Clio América
Guimarães, C. R. F. F. Gois, A. S. Rocha, S. O.	Turismo e ocupações laborais na Região Nordeste do Brasil: uma análise entre os anos de 2012 a 2021	2022	Revista Iberoamericana de Turismo
Santos, L. M. dos Macêdo, L. C. Carla Regina Guimarães, C.R.F.F.	Caracterização do perfil dos trabalhadores do setor de turismo no Nordeste: um estudo sobre as diferenças entre gêneros e cor	2024	Revista Reflexões Econômicas

Fonte: Portal de periódicos CAPES (13 artigos), Anais do Seminário da ANPTUR (1), Publicações de turismo (1), Publicações internacionais (6).

Soares (2005) pontuou a respeito do trabalho no turismo e da informalidade crescente, que tem como principais causas a sazonalidade, a alta concentração de mão de obra em núcleos emissivos em contraponto aos núcleos receptivos que concentram trabalhos que dependem muitas vezes da autonomia do sujeito e abordagem aos turistas, e ainda como causa a flexibilização das relações trabalhistas. Como consequências ao trabalhador, a informalidade gera a perda de cidadania com insegurança, marginalização e afastamento de apoio estatal. Concluiu o estudo afirmando ser necessário um planejamento para a inserção da população na cadeia produtiva do turismo.

Oliveira e Oliveira (2005) enfatizaram a respeito do trabalho formal e informal que se intensificam em Salvador – BA em decorrência da festa do carnaval. A informalidade se manifesta nas contratações temporárias de cordeiros (trabalhadores que seguram a corda dos trios elétricos), seguranças, garçons, eletricitas, iluminadores, músicos, costureiras etc., bem como por meio da atração de pessoas vindas dos municípios vizinhos, mobilizando famílias inteiras (inclusive o trabalho infantil) em busca de uma sobrevivência. Denunciou que houve uma subversão a festa através da participação popular que a princípio era quem comandava esse movimento cultural e que hoje está sob o controle da indústria cultural e do mercado do entretenimento.

Duarte e Silva Junior (2006) estudaram a respeito das características dos empregos turísticos formais e informais gerados nos municípios em função do Programa da Estrada Real, com destaque para Ouro Preto. O estudo revelou que o Programa tem grande potencial para o desenvolvimento econômico e social dos municípios que o compõem, no entanto, faz-se necessário o investimento em qualificação profissional para uma melhor qualidade e competitividade do produto oferecido, tendo em vista que os resultados mostraram que a maioria da população investigada de Ouro Preto possui em média 4-5 anos de estudos e vivem com menos de um salário-mínimo.

Santos e Uvinha (2009) refletiram a respeito do trabalho informal desenvolvido por ambulantes que atuam na Rua 25 de março no município de São Paulo e suas implicações no âmbito do lazer. Os dados revelaram que os sujeitos da pesquisa pouco têm acesso ao lazer, com exceção do doméstico por meio da mídia televisiva. Concluíram que é necessária uma educação para o lazer, de modo que esses trabalhadores possam usufruir do pleno exercício da cidadania.

Kruel e Klerin (2011) apresentaram um estudo a respeito da informalidade no turismo, tendo como *lócus* de investigação o litoral norte do Rio Grande do Sul. Os autores perceberam a informalidade como atividade econômica e como prática de sobrevivência e busca por uma vida melhor. Os trabalhadores investigados vivem como comerciantes e

vendem roupas, comidas, acessórios etc., ou atuam na prestação de serviços de aluguel de casa por temporada, sendo estes geralmente nativos da região e aqueles de fora, “os invasores”.

Anjos (2011) estudou a respeito do trabalho informal e das empresas sazonais que surgem em decorrência da festa de Nossa Senhora da Abadia em Romaria – MG. O estudo constatou que a informalidade e a sazonalidade são marcantes no período da festa religiosa, onde trabalhadores sobrevivem da venda e do aluguel de imóveis que servem para abrigar os romeiros, bem como da comercialização de alimentos, bebidas, roupas e calçados etc. Além disso, por meio da economia informal e sazonal, a Paróquia e a prefeitura do município contratam cozinheiras, faxineiras, seguranças, fiscais para atenderem as demandas da festa religiosa.

Meliani (2011) identificou no seu estudo os tipos de trabalho no turismo, tomando como base o Catálogo Brasileiro de Ocupações (CBO) e a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), incluindo motoristas, guias de turismo e condutores de visitantes. O autor reconheceu os modos de precarização que acontecem nessa atividade econômica influenciados pela sazonalidade, flexibilidade e terceirização, bem como analisou como a informalidade está distribuída geograficamente no Brasil, sendo predominante nas regiões Norte e Nordeste do Brasil.

Cruz e Gouveia Junior (2012) apresentaram um estudo a respeito das transformações no mercado de trabalho no Brasil, dando ênfase ao turismo. As argumentações conceituais giraram em torno da sazonalidade, informalidade e precarização do trabalho turístico, em função do capitalismo vigente.

Araújo et al (2012) centraram seus estudos na análise do comércio formal e informal da Praia de Boa Viagem – PE, que enquanto atrativo natural, atrai moradores e turistas ao longo do ano. Os resultados revelaram que o trabalho neste local se centra em quiosqueiros, barraqueiros e ambulantes que comercializam alimentos e produtos de consumo rápido, além de serem subempregos marcados pela sazonalidade e marginalidade, que causam impactos ambientais severos na faixa de areia e calçadão da orla.

Meliani (2012) apresentou dados com base no Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) referentes a estrutura e distribuição espacial do trabalho formal e informal do turismo no Brasil. Constatou que há um predomínio da informalidade turística no país, sobretudo no Norte e no Nordeste, justamente as regiões geográficas menos desenvolvidas economicamente. Os setores de transporte, alimentação e hospedagem são os que mais

empregam no Brasil, porém, apenas os serviços de alojamento e aluguel de transportes é que concentram um número maior de empregados formais.

Silva e Silva (2016) abordaram a respeito das experiências laborais de condutores de visitantes e guias de turismo na área de proteção ambiental (APA) do Delta do Parnaíba – PI, revelando que tais trabalhadores possuem baixa remuneração, enfrentam longas jornadas de trabalho, vivem na informalidade e têm seu trabalho explorado ao máximo para atender às exigências dos turistas e de quem os contratam, culminando na precarização e migração para outras atividades para garantia do sustento.

Fagertun (2016) centrou seus estudos no trabalho em Bali, na Indonésia, discutindo a respeito do gênero, classe e da mobilidade social que emerge com o turismo informal nesta localidade. Os dados de campo revelaram que a chegada de migrantes em busca de oportunidades de emprego na economia informal gerou um novo nicho de mercado, o de aluguel de quartos administrados pelas mulheres para atender ao público migrante. Além disso, as classes sociais com mais qualificação conseguem ocupações formais, ao contrário dos não qualificados que ocupam os setores informais. A mobilidade é maior entre pessoas do sexo masculino, intensificando as desigualdades de gênero.

Ricaurte-Quijano e Baquerizo (2017) apresentaram um estudo pautado na identificação das condições estruturais que reproduzem a informalidade, em que existem relações desiguais de poder entre governantes e vendedores ambulantes das praias do Equador, gerando processos de associação e auto-organização. Os autores caracterizaram ainda o trabalho itinerante desenvolvido por tais trabalhadores, marcado pela sazonalidade e conflitos entre ambulantes que querem desenvolver atividades econômicas nas praias e os proprietários de segundas residências que querem estender suas propriedades até a praia em frente.

Pécot e Gavilanes (2018) centraram suas discussões a respeito de economias alternativas para além do binômio formal e informal, revelando que nas praias equatorianas investigadas existem associações não constituídas em sociedade, estabelecimentos turísticos não registrados, e micro e pequenas empresas que operam em graus variados fora do funcionalismo, revelando uma diversidade econômica em destinos do Sul Global. Concluíram que existem tensões políticas de forma a caracterizar essa diversidade local.

Gomez e Heredia (2019) centraram suas pesquisas na economia informal e turismo em Guanacaste, na Costa Rica. O estudo revelou que são poucos os benefícios que essas comunidades locais recebem diretamente com o turismo, tendo em vista que o desenvolvimento econômico, social e educacional continua deficiente, fazendo com que os que ali residem não sejam protagonistas diretos do turismo.

Çakmak e Çenesiz (2020) se dedicaram a estudar a respeito do tamanho da economia do turismo informal na Tailândia. Concluíram que a economia informal do turismo cresce mais rápido que o turismo formal e a economia agregada e que ambas (formais e informais) absorvem os desempregados.

Silva et al (2021) discutiram a respeito da precarização trabalhista no setor de eventos, por meio do estudo de uma empresa sediada no Rio de Janeiro. As relações de trabalho são marcadas por terceirização, informalidade e contratos temporários. Além disso, o estudo revelou que a remuneração dos profissionais é baixa, há uma ausência de treinamento e de critérios de seleção para a contratação do pessoal que atua como *freelancer*.

Meliani (2021) estudou o perfil da força de trabalho ocupada no turismo no Brasil, em que constatou que os trabalhadores possuem em geral baixos salários, extensas cargas horárias, alta informalidade e desvalorização do trabalho feminino, contribuindo para a precariedade no setor. Algumas medidas de controle da força de trabalho como, por exemplo, contratação de mão de obra feminina e imigrante para determinadas funções de baixa qualificação, ou ainda os contratos temporários, intermitentes e terceirizados reforçam a precarização laboral. Além do mais, o fato do turista consumir os produtos e serviços nos locais em que estão sendo produzidos, leva os empresários a reduzirem os custos com os trabalhadores, na tentativa de aumentarem seus lucros, deixando-os em situação desvantajosa. Por fim, Meliani (2021) apontou que as plataformas digitais retiram ou reduzem postos de trabalho, que são substituídos pela tecnologia.

Regalado, Obispo e Rosero (2021) refletiram sobre alguns efeitos gerados pela Covid-19 no turismo, particularmente na hotelaria e no trabalho informal. Concluíram que é necessário repensar a forma como os serviços turísticos são prestados, por meio da inovação, tornando-os atrativos e diferentes.

Guimarães et al (2022) investigaram as ocupações laborais no turismo na região nordeste do Brasil, no período de 2012 a 2021. Os dados revelaram que em 2019 a região foi responsável por 27,8% do turismo receptivo no país, sendo a maioria de chegadas domésticas e que os empregos cresceram nas atividades características do turismo - ACTs, ainda que com predomínio da informalidade. Porém, com a chegada da pandemia da Covid-19 em março de 2020, no mês subsequente houve um número expressivo de demissões, sendo o setor de turismo como um todo dos mais afetados.

Santos et al (2024) analisaram o perfil dos trabalhadores no setor de turismo na Região Nordeste do Brasil, descrevendo e comparando as diferenças apresentadas de acordo com o gênero e cor, para o ano de 2022. Os dados obtidos indicaram que os homens

apresentaram um maior rendimento salarial no setor turístico. Porém, os indivíduos autodeclarados pretos recebem uma remuneração média inferior à percebida por brancos e amarelos, o que denota profunda desigualdade salarial por cor.

Percebe-se que nos últimos anos foi crescente o número de estudos que versaram sobre essa temática, em suas mais variadas nuances, haja vista a importância de estudos que contemplem aspectos mais qualitativos, que permeiem a subjetividade dos indivíduos e ainda, que centrem a atenção em quem está na linha de frente do turismo, nesse caso, os trabalhadores.

Por outro lado, apesar dos estudos supracitados abordarem questões referentes ao turismo marcado por sazonalidade, informalidade, precarização, subcontratação, trabalho intermitente em setores como eventos, transportes, guiamento e comércio informal, por exemplo. E nos mais diversos locais, sejam eles brasileiros como mais fortemente na região nordeste, ou sejam ainda em países estrangeiros como Indonésia, Tailândia e Equador, apresentaram como lacunas a questão do trabalho em associações, cooperativas e ainda trabalho executado em parques nacionais.

Diante disso, incluindo na busca realizada no BDTD e no Google Acadêmico, as palavras-chave “trabalho informal” e/ou “trabalho” e “turismo” e “parques nacionais” nada foi encontrado na literatura até o momento, demonstrando que estudos sobre trabalhadores de passeios turísticos que atuem especificamente em parque nacionais ainda carecem de serem feitos, tendo, portanto, uma lacuna no campo da pesquisa científica a ser sanada.

No caso específico do PNLM, as pesquisas centram-se em seus aspectos ecológicos, a exemplo do estudo de Rodrigues (2008) que teve como objetivo contribuir para o conhecimento das espécies da flora do Parque e da dissertação de Monteles (2009) que investigou a apropriação social dos bunitais, discutindo as práticas de manejo e conservação locais. Outras pesquisas deram ênfase nos aspectos geopolíticos, a exemplo do estudo de Castro (2012) que teve como principal objetivo entender os territórios políticos de poder, seus paradigmas e as territorialidades envolvidas no espaço do PNLM. Nenhuma delas focou nos trabalhadores.

Concordamos com Frattucci e Carneiro (2020) quando afirmam que carecemos de pesquisas aprofundadas sobre a categoria profissional do guia de turismo, por exemplo, posto que suas relações trabalhistas e vínculos empregatícios são flexíveis e costumam ser marcados por informalidade. Complementamos esse posicionamento afirmando que precisamos de pesquisas aprofundadas sobre diferentes categorias profissionais da área do turismo.

Nesse sentido, a questão problema central que emerge desta proposta de pesquisa é a seguinte:

Como os trabalhadores atuantes nos passeios no Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses vêm se organizando diante das mudanças que se verificam no mundo do trabalho para fazer frente à informalidade e à precarização no contexto atual?

A partir desta questão central, surgem questões secundárias que auxiliam na condução da pesquisa, tais como:

- Como é o trabalho no turismo no contexto do neoliberalismo?
- Quais são as características do trabalho exercido por esses profissionais?
- Que ações tais trabalhadores desenvolvem para reduzir os efeitos da informalidade e precariedade laboral?

No caso da presente pesquisa, parto do pressuposto que o trabalho desenvolvido pelos profissionais que atuam nos passeios no Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses é precário e residual em razão de ser informal, apesar de ações que vêm sendo executadas por parte desses agentes na tentativa de amenizar os efeitos dessa precariedade por meio da inserção em associações ou cooperativas que representam as categorias profissionais.

Diante do exposto, tem-se como objetivo geral da pesquisa compreender as estratégias de organização dos profissionais que atuam nos passeios no Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses, diante da informalidade e precarização do trabalho no turismo.

E como objetivos específicos, os arrolados a seguir:

- OE 1: Discutir a configuração do trabalho no turismo no contexto do neoliberalismo;
- OE 2: Caracterizar o trabalho exercido pelos profissionais que atuam nos passeios turísticos do Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses;
- OE 3: Analisar as ações desenvolvidas pelos profissionais para lidar/conviver com os efeitos da informalidade e da precariedade laboral.

Destarte, na perspectiva de analisar o trabalho dos profissionais de turismo, com destaque para guias de turismo, condutores de visitantes e motoristas dos transportes turísticos que atuam nos passeios no PNLM, contemplando a discussão a respeito das condições objetivas e subjetivas do trabalho no turismo e se as cooperativas/associações de trabalhadores, de alguma maneira conseguem fazer frente a precarização existente, contribuindo para a garantia do trabalho de melhor qualidade aos seus cooperados/associados, nada foi encontrado na literatura nesse sentido na perspectiva de tese.

Ademais, é de suma importância uma pesquisa deste porte, pois ela amplia as discussões acerca do mundo do trabalho no turismo, do mercado informal, fornece dados da realidade das políticas públicas de turismo para os trabalhadores, bem como amplia o leque de informações a respeito do Polo Lençóis Maranhenses e de uma região do país importante dentro do Nordeste, podendo servir como fonte para o planejamento e a execução de ações pautadas na redução da precariedade junto ao trabalhador do turismo. Muito se tem lido a respeito do *trade* turístico na perspectiva das empresas, ou mesmo dados estatísticos que mostram que o turismo gera emprego e renda, que destinos estão com boa taxa de ocupação etc., porém, ainda é ínfimo os estudos pautados na escuta dos sujeitos que vivem e sobrevivem do turismo.

Para além desta introdução, visando contemplar os supracitados objetivos, este estudo se dividiu na metodologia como segundo capítulo, para o detalhamento do fio condutor desta pesquisa, com informações relativas ao *lócus* da pesquisa, público-alvo a ser investigado, procedimentos de coleta de dados teóricos e empíricos, primários e secundários, bem como a análise destes. E ainda, em três capítulos teóricos e empíricos, voltados ao trabalho no turismo dos que atuam nos passeios realizados no Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses, além das considerações finais.

O terceiro capítulo se caracteriza por uma abordagem mais teórica e se subdivide em cinco tópicos sobre a caracterização do *lócus* da pesquisa, a região dos Lençóis Maranhenses. O primeiro aborda brevemente sobre o estado do Maranhão, apresentando dados secundários sobre seus aspectos geográficos, sociais e econômicos. Em seguida é abordado acerca da unidade de conservação Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses, que atua como indutor do turismo no estado dado a sua atratividade e que faz parte dos municípios de Barreirinhas, Primeira Cruz e Santo Amaro do Maranhão. O terceiro descreve acerca do Polo Lençóis Maranhenses, fruto da política de regionalização de turismo do estado, que envolve os municípios citados, com o acréscimo de Humberto de Campos. Na sequência, o quarto, por sua vez, aborda sobre a Rota das Emoções, um roteiro integrado que reúne três estados (Maranhão, Piauí e Ceará) e que é mais uma política pública criada pelo MTur em parcerias com as secretarias estaduais e municipais de turismo. Por fim, no último tópico é abordado especificamente a partir de dados secundários sobre aspectos geográficos, sociais e econômicos dos municípios *lócus* desta pesquisa, Barreirinhas, Santo Amaro e Primeira Cruz, onde o PNLM se situa.

O quarto capítulo se caracteriza por uma abordagem teórica ao tratar a respeito do trabalho e emprego no turismo e se divide em quatro sessões. A primeira busca conceituar o trabalho a partir de uma perspectiva ontológica, do ser social que se insere no mundo

laboral. Em seguida, abordamos acerca do trabalho e emprego precário no contexto da acumulação flexível, diante das políticas neoliberais de estado mínimo. Na sequência, o enfoque foi dado ao trabalho no campo do turismo diante da hegemonia do capitalismo. Finalmente, discutimos acerca de possibilidades para o turismo com alternativas para a garantia de melhores condições para o trabalhador na relação capital-trabalho.

Finalizando este estudo, o quinto capítulo se caracteriza por uma abordagem mais empírica, trazendo de maneira mais evidente os achados da pesquisa de campo a partir de três subcapítulos. No primeiro, apresentamos relatos de trajetórias de vida de trabalhadores (motoristas, guias de turismo, condutores de visitantes e pilotos de embarcações náuticas) que atuam nos passeios turísticos em Barreirinhas e Santo Amaro do Maranhão. O subcapítulo seguinte evidencia como a precariedade do trabalho desses profissionais supracitados acontece nos destinos envolvidos. Por fim, apresentamos informações sobre o trabalho desenvolvido nas associações e cooperativas representativas das categorias de classes profissionais, com as dificuldades encontradas e ações que podem levar a um turismo menos predatório no futuro.

E após a discussão realizada nos capítulos, tem-se as considerações finais, com as limitações do estudo, bem como possibilidades para novas pesquisas científicas nesta seara do conhecimento.

2 METODOLOGIA

No que diz respeito aos procedimentos metodológicos, como modelo teórico de estudo para esta tese, adota-se o modelo de Quivy e Campenhoudt (1998) desmembrado em 7 etapas, que são a pergunta de partida, a exploração, a problemática, a construção do modelo de análise, a observação, a análise das informações, as conclusões. Acredita-se que este modelo seja bem completo no que concerne ao recorte teórico-conceitual para a empiria do estudo.

Como método de análise, ou seja, como linha de raciocínio empregada para se chegar aos resultados de uma pesquisa, adota-se a abordagem dialética, buscando o diálogo e a observância das contradições existentes e cujas interpretações do fenômeno observado leve em consideração os aspectos sociais, políticos e econômicos que não podem ser indissociáveis dentro de um contexto histórico (Prodanov, 2013).

No que diz respeito às bases teóricas, este estudo se utiliza das referências de Antunes (2006, 2011) a respeito do mundo do trabalho e suas metamorfoses; Cañada (2017, 2018, 2019, 2020) cujo enfoque se estabelece na relação turismo e trabalho, determinado pela sazonalidade, informalidade e precarização laboral; e Harvey (2008) que discute a passagem do fordismo para o taylorismo, com mudanças estruturais no modo de produção capitalista diante de políticas neoliberais e flexibilização das relações e direitos trabalhistas. Tais discussões teóricas fundamentam esta tese a respeito do trabalho no turismo.

Acerca da técnica adotada para a investigação deste estudo social, visando obter, processar e validar os dados referentes à problematização investigada, optou-se pela técnica da observação dos sujeitos (trabalhadores de passeios) em suas rotinas de trabalho, do comparativo entre o que está sendo observado e percebido nos municípios de Barreirinhas e Santo Amaro do Maranhão e da aplicação de entrevistas semiestruturadas.

Embora esta pesquisa tenha alguns dados de natureza quantitativa, sua abordagem é eminentemente qualitativa, pois esta nos fornece dados subjetivos, nos interessando compreender o fenômeno com aspectos de interpretações textuais, dos discursos dos sujeitos, dos conteúdos ditos e não ditos. A abordagem é qualitativa com estratégia de amostragem não probabilística, cujo “foco do pesquisador é estudar, de maneira aprofundada e interpretativa, os dados empíricos fornecidos pelos participantes da amostra (Pineda; Alvarado, 2008), sem preocupação em controlar variáveis, mas compreendê-las em profundidade em processos e articulações” (Campos e Saidel, 2022, p. 409-410).

Optou-se pela abordagem não probabilística e intencional, que:

Consiste na indicação deliberada de participantes ou informantes típicos da população (LOBIONDO-WOOD; HABER, 2001; TURATO, 2013), baseando-se na experiência e capacidade do pesquisador em reconhecer características destes indivíduos em propiciar a informação de dados relevantes para análise e alcance dos objetivos da pesquisa. É uma técnica largamente utilizada na composição amostral em pesquisas qualitativas. Esta técnica implica naturalmente pré-entrada no campo de pesquisa, sendo que neste período, o pesquisador vivencia o cotidiano dessa população, angariando informações e observações assistemáticas sobre os possíveis informantes a serem escolhidos (Campos e Saidel, 2022, p. 410).

Então, a intencionalidade da amostra neste estudo se manifesta com a seleção intencional dos sujeitos da pesquisa de campo, que são os presidentes das associações e cooperativas de turismo que, além de serem naturais da região estudada, atuam como trabalhadores das categorias de classe que representam. Deste modo, ouvimos suas trajetórias de vida, para entender suas vivências que levaram a assumirem esses papéis de liderança junto ao grupo de trabalhadores. Nesse sentido, a entrevista semiestruturada a essas lideranças (Apêndice A) se deu por meio de relatos de trajetórias de vida com foco na educação, atuação profissional, motivações para estar à frente da cooperativa/associação, problemas enfrentados, como é conciliar o papel de liderança e trabalho. E, ainda, com perguntas direcionadas para entender sobre a cooperativa/associação, como é a participação dos associados nas atividades desenvolvidas, como a liderança percebe a cooperativa/associação no fortalecimento da categoria.

Se o método da história de vida “trata-se de registrar o movimento da experiência” (Nogueira et. al, 2017, p. 471), o método da trajetória de vida descreve esses fatos permeado da busca de sentido, mas leva em consideração o ambiente social em que o indivíduo vive, suas interrelações, as conexões estabelecidas entre a trajetória individual e o meio social, entre a parte e o todo (Guérios, 2011). Utiliza-se da história oral como a arte da escuta, baseada no conjunto de relações que se estabelecem tais como o diálogo (entre pesquisador e entrevistado), a memória (entre o tempo atual e o tempo em que fatos aconteceram), a relação entre a esfera pública e a privada, posto que fatos que marcaram uma trajetória individual são afetados por externalidades advindas do poder público, bem como relações entre a oralidade do que está sendo informado e a escrita do entrevistador, com suas interpretações e análises (Portelli, 2016).

Nos municípios de Barreirinhas, Santo Amaro do Maranhão e Primeira Cruz existem as seguintes associações e cooperativas que agregam os trabalhadores de passeios do PNLM, conforme apresentado no quadro 3:

Quadro 3: Relação das cooperativas e associações de trabalhadores de passeios

NOME	SIGLA	CATEGORIA	MUNICÍPIO
Cooperativa de Turismo e Transporte Alternativo dos Lençóis Maranhenses	COOTTALMAR	Condutores de veículos e proprietários de veículos	Barreirinhas
Cooperativa de Transporte Turístico de Barreirinhas e Adjacências	COOPTUR	Condutores de veículos e proprietários de veículos	Barreirinhas
Cooperativa de Turismo e Transporte do Polo Lençóis Maranhenses	COOPTRANSTUR	Condutores de veículos e proprietários de veículos	Barreirinhas
Cooperativa de Transportes Turísticos de Atins Barreirinhas	COOPTRANSATINS	Condutores de veículos e proprietários de veículos	Barreirinhas
Cooperativa dos Nativos dos Lençóis Maranhenses	COOPTURNATIVOS	Guias de turismo e condutores de visitantes	Barreirinhas
Associação dos Condutores de Turismo dos Lençóis Maranhenses	ACONTUR-LM	Guias de turismo e condutores de visitantes	Barreirinhas
Cooperativa de Transporte Turístico de Santo Amaro do Maranhão	SANTOAMAROCOOP	Condutores de veículos, condutores de visitantes e pilotos	Santo Amaro do Maranhão
Cooperativa de Transporte e Turismo de Santo Amaro do Maranhão	COOPDUNAS	Condutores de veículos, condutores de visitantes e pilotos	Santo Amaro do Maranhão
Cooperativa Sol	COOPSOL	Condutores de veículos, condutores de visitantes e pilotos	Santo Amaro do Maranhão
Cooperativa de Transporte Turístico de Santo Amaro do Maranhão	COOPRIOLENÇÓIS	Condutores de veículos, condutores de visitantes e pilotos	Santo Amaro do Maranhão
Cooperativa de Transporte e Turismo de Primeira Cruz	COOPCRUZ	Condutores de veículos, condutores de visitantes e pilotos	Primeira Cruz

Fonte: Dados da pesquisa (2023).

Deste universo, conseguimos entrevistar os presidentes das seguintes associações e cooperativas, conforme o quadro 4. Os demais, não conseguimos entrevista em função de incompatibilidade de agenda e desinteresse por parte dos abordados em contribuir com este estudo.

Quadro 4 – Relação dos presidentes e associações/cooperativas entrevistados

Entrevistado	Entidade de classe	Gênero do entrevistado	Município
A	Coottalmar	masculino	Barreirinhas
B	Cooptur	masculino	Barreirinhas
C	Cooptranstur	feminino	Barreirinhas
D	Acontur-LM	masculino	Barreirinhas
E	Santoamarcoop	masculino	Santo Amaro
F	Coopdunas	masculino	Santo Amaro

Fonte: Dados da pesquisa (2024).

Além dos presidentes dessas entidades de classe, foram inquiridos trabalhadores preferencialmente indicados pelas lideranças das cooperativas/associações, escolhidos de modo intencional, com base nos anos de experiência profissional e na frequência de trabalho junto ao PNLM, considerando os períodos de alta e baixa estação/sazonalidade.

Quando não era possível entrevistar trabalhadores indicados pelos presidentes das cooperativas e associações, em função de estarem em roteiros privativos (contratados por grupos específicos) ou em razão de estarem em roteiros coletivos mas em veículo com lotação máxima inviabilizando a alocação da pesquisadora, utilizamos da técnica da amostragem por conveniência, em que “o pesquisador seleciona os elementos a que tem acesso, admitindo que estes possam, de alguma forma, representar o universo” (Gil, 2008, p. 94).

Foram entrevistados em profundidade os seguintes sujeitos trabalhadores dos passeios do PNLM, conforme o quadro 5 abaixo:

Quadro 5: Relação dos trabalhadores entrevistados

Entrevistado	Ocupação	Entidade de classe	Gênero	Município
G	Motorista	Coottalmar	masculino	Barreirinhas
H	Motorista	Cooptur	masculino	Barreirinhas
I	Motorista	Cooptranstur	masculino	Barreirinhas

J	Guia de turismo	Acontur	feminino	Barreirinhas
K	Condutor de visitantes	Acontur	masculino	Barreirinhas
L	Piloto	Santo Amaro Coop	masculino	Santo Amaro
M	Condutor de visitantes	Santo Amaro Coop	masculino	Santo Amaro
N	Motorista	Santo Amaro Coop	masculino	Santo Amaro
O	Condutor de visitantes	Coopdunas	masculino	Santo Amaro
P	Condutora de visitantes	Coopsol	feminino	Santo Amaro
Q	Motorista	Não é atrelado a nenhuma	masculino	Santo Amaro

Fonte: Dados da pesquisa (2024).

Foram coletados dados por meio da técnica de trajetória de vida, com relatos desses trabalhadores de suas trajetórias profissionais, nível de qualificação educacional, capacitações (Apêndice B), bem como observando o dia de trabalho de perto, com registros fotográficos, anotações e questionamentos acerca das condições de trabalho e o que sugerem para melhorias, problemas enfrentados, percepções sobre estar em coletividade, como é a participação junto a associação/cooperativa, se é de qualidade e efetiva, com a presença nas reuniões ordinárias e extraordinárias demandadas pelos presidentes dessas entidades de classes profissionais, bem como se participam ativamente em eventos, cursos, mobilizações orquestradas por essas lideranças. O objetivo foi dar voz aos sujeitos sociais.

As categorias de análise empregadas para a trajetória de vida desses sujeitos da pesquisa foram: sexo, faixa etária, cor, grau de instrução, cursos de formação profissional, jornadas de trabalho, rendimentos, salários e gorjetas, descanso e tempo livre durante o expediente profissional, dias livres para descanso e lazer, saúde do trabalhador, contratos de trabalho, outras ocupações trabalhistas.

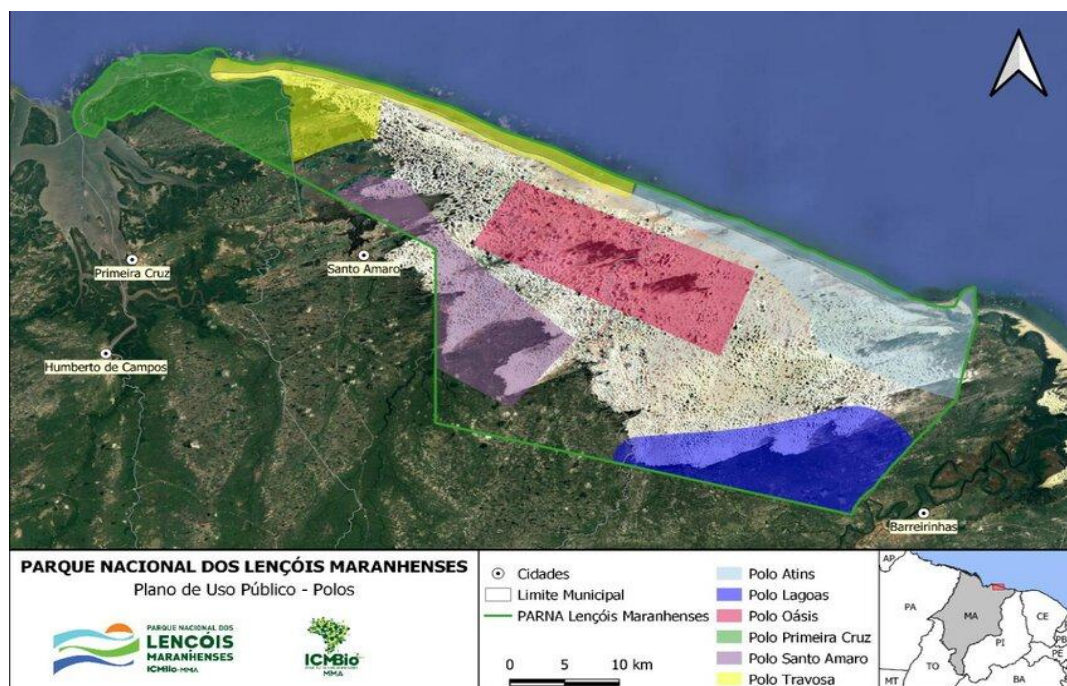
Deste modo, ouvimos tanto as lideranças quanto os trabalhadores indicados por elas, de modo a entender suas trajetórias de vida, suas condições de trabalho, o que fazem junto às entidades de classe que as representam, algumas ações de enfrentamento na tentativa de amenizar os efeitos dessa precariedade e informalidade laboral. Ressalta-se que as entrevistas foram gravadas após o consentimento dos inquiridos, que tiveram seus

nomes resguardados por questões éticas, sendo identificados pelas letras do alfabeto. Posteriormente, as entrevistas foram transcritas. Buscou-se um diálogo aproximado em seus ambientes de trabalho para observar a cena e o cotidiano laboral.

A presente pesquisa exigiu a definição de conceitos e categorias de análise que possibilitam a apreensão do objeto proposto nesta pesquisa, que está apresentada no capítulo terceiro. Dentre as categorias destaca-se: trabalho (trabalho digno, trabalho decente, trabalho precário, trabalho no turismo) e políticas públicas de turismo. Quanto aos conceitos: turismo, economia solidária, cooperativismo, associativismo. Além das categorias de trajetórias de vida citadas anteriormente neste capítulo.

A pesquisa abrange os municípios turísticos do PNLM, a saber: Barreirinhas, Santo Amaro do Maranhão e Primeira Cruz, conforme Fig.1 do Plano de Uso Público - ICMBio.

Figura 1: Municípios do Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses



Fonte: ICMBio (2022).

O MTur, por meio do Programa de Regionalização do Turismo (PRT) adota desde 2004 o Mapa do Turismo Brasileiro, um instrumento onde constam os municípios turísticos, junto às suas respectivas regiões turísticas (polos). A partir de 2013, o MTur passou a adotar a categorização dos municípios, tendo como base o nível de desenvolvimento turístico. O Mapa do Turismo vai de uma escala de A a E (*cluster*, ou seja, aglomerados), sendo a categoria A destinada às capitais dos estados e distrito federal e os municípios com melhor desempenho na economia do turismo e a categoria E atribuída aos municípios

com nível de organização turística elementar, enquanto as categorias B, C e D são destinadas aos municípios turísticos situados em faixas intermediárias.

Os critérios adotados para essa categorização levam em consideração variáveis como a quantidade de empregos gerados no setor hoteleiro, de meios de hospedagem, fluxo de visitantes, impostos arrecadados com a hotelaria (MTur, 2019). De acordo com os dados do Mapa do Turismo Brasileiro⁵, o município de Barreirinhas possui categoria B, enquanto Santo Amaro do Maranhão, Humberto de Campos e Primeira Cruz possuem categoria D. O quadro 6 destaca a categorização dos três municípios que compõem o Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses:

Quadro 6: Categorização dos municípios do PNLM no mapa do turismo brasileiro

UF	Municípios/Categoria	
	Município	Categoria
MA	Barreirinhas	B
MA	Santo Amaro do Maranhão	D
MA	Primeira Cruz	D

Fonte: MTur, 2023.

Buscou-se também informações oficiais com base no Cadastur⁶, para verificar o quantitativo de empreendimentos turísticos que estão oficialmente cadastrados junto ao MTur. Os dados estão dispostos no quadro 7 abaixo.

Quadro 7: Estrutura turística presente nos municípios do PNLM

UF	Município	Meios de hospedagem	Agência de turismo	Restaurante, cafeteria, bar e similares
MA	Barreirinhas	91	166	27
MA	Santo Amaro do Maranhão	34	140	4
MA	Primeira Cruz	3	-	-

Fonte: Cadastur, 2024.

⁵ <https://dados.gov.br/dataset/categorizacao>. Acesso em 07 jun. 2024.

⁶ Cadastro dos Prestadores de Serviços Turísticos Brasileiros. Disponível em <https://www.cadastur.gov.br>. Acesso em: 07 jun. 2024.

A partir da categorização dos municípios, é possível afirmar que o turismo se encontra mais estruturado em Barreirinhas e Santo Amaro do Maranhão, pois embora este seja categorizado como D no Mapa do Turismo Brasileiro, possui infraestrutura de apoio ao turista com ampla oferta de hospedagem e de agências de turismo receptivo. O município de Primeira Cruz ainda não possui infraestrutura turística expressiva, o que é justificado por não ter acesso facilitado ao principal atrativo turístico do Polo, o PNLM. Porém, há que se considerar que o mesmo município possui potencial para o turismo, tendo em vista que dispõe de atrativos naturais como praias, balneários e lagoas, atrativos culturais como artesanato e grupos folclóricos, além de gastronomia regional com destaque para frutos do mar.

O estudo tem como recorte temporal o período de 2015 a 2023, abrangendo os últimos anos em que o turismo no PNLM ficou mais consolidado, sobretudo com a inauguração da rodovia MA 320 em 2018, que facilitou o acesso ao município de Santo Amaro, que até então era feito por estrada de terra, sendo viável apenas para veículos 4x4.

No que diz respeito aos procedimentos desta pesquisa, sua realização contempla como técnicas de coleta a pesquisa bibliográfica, documental e estudo de campo. O levantamento bibliográfico e documental vem fundamentar teoricamente o estudo e verificar as informações obtidas. Essa fase foi de fundamental importância para apropriação das análises a respeito do trabalho desenvolvido no âmbito do setor turístico. Turismo, políticas públicas de turismo, economia informal, economia solidária, cooperativismo, associativismo são conceitos basilares para o estado da arte, assim como o trabalho que se constitui uma categoria central para o desenvolvimento do presente estudo. Foi feita através de consultas a livros, revistas, jornais, artigos científicos, monografias, dissertações, teses, *sites* e propagandas para fundamentar o estudo qualitativo.

A pesquisa documental consistiu na busca junto ao *site* do MTur a fim de ter acesso a legislação sobre guia de turismo, condutores de visitantes e motoristas de transportes turísticos e documentos norteadores do PRT e da Rota das Emoções. Consultas foram realizadas também no BDTD, bem como em *sites* como do IBGE, Cadastro dos Prestadores de Serviços Turísticos (CADASTUR), do MTur a fim de obter também dados estatísticos a respeito dos municípios envolvidos, dos trabalhadores que atuam nos passeios turísticos e das empresas turísticas.

A pesquisa de campo foi realizada para obtenção de dados mais qualitativos a respeito das condições de trabalho e de ações de organização desses trabalhadores que atuam no turismo realizado no PNLM nas atividades de passeios com os turistas,

envolvendo trabalhadores guias de turismo, condutores de visitantes, motoristas de veículos de passeios turísticos e pilotos de embarcações náuticas. Tais trabalhadores se caracterizam por promoverem a circulação dos turistas ao longo do PNLM, sendo em sua maioria informais.

As atividades características do turismo (ACTs) abrangem oito segmentos, quais sejam: “alojamento; alimentação; transporte aéreo; transporte terrestre; transporte aquaviário; agências de viagem; aluguel de transporte; e cultura e lazer” (Coelho; Sakowski, 2014, p. 8), compondo o denominado turismo ou setor turismo. Tais atividades atendem tanto a clientela de turistas como de moradores da região, o que leva a uma imprecisão em alguns dados, sobretudo no que se referem a emprego e renda, pois não se tem um controle dos que são visitantes e dos que são da comunidade. Deste modo, foram definidas “três atividades cuja clientela é formada principalmente por turistas: Alojamento, Agências de Viagem e Transporte aéreo, que compõem o chamado Núcleo das ACTs ou Núcleo do turismo” (IPEA, 2015, p. 9).

Para efeito deste estudo, a população investigada abrange os trabalhadores guias de turismo, condutores de visitantes, motoristas de carros de passeios (transporte terrestre) e pilotos (transporte aquaviário) que atuam nos passeios turísticos do PNLM em parceria com a ACT de agenciamento de viagem, seja de um modo mais direto através da contratação fixa desses profissionais por parte das empresas desse segmento de passeios ou de um modo mais flexível, através da contratação avulsa dos mesmos, sem um vínculo mais efetivo, o que envolve os trabalhadores autônomos do turismo.

Dentre os vários trabalhadores do setor turístico, optou-se por escolher os profissionais elencados (guias de turismo, condutores de visitantes, motoristas de carros de passeios e pilotos de embarcações náuticas) por serem considerados fundamentais no funcionamento do uso público do PNLM, uma vez que são trabalhadores intrinsecamente ligados aos turistas (por atuarem na circulação destes junto aos atrativos), tendo no turismo sua principal fonte de renda e subsistência e que têm sua atuação geralmente atrelada a associações ou cooperativas.

Um desses trabalhadores é o guia de turismo, que de acordo com a portaria do MTur nº 37, de 11 de novembro de 2021, “é o profissional que exerce as atividades de acompanhamento, orientação e transmissão de informações a pessoas ou grupos, em visitas, excursões urbanas, municipais, estaduais, interestaduais, internacionais ou especializadas” (Brasil, 2021).

Outro profissional que também faz esse papel de repassar informações aos turistas, mediante acompanhamento destes quando da visita aos atrativos é o condutor de visitantes, que de acordo com a supracitada portaria:

§ 1º Nos termos da legislação pertinente, considera-se Condutor de Visitantes em unidades de conservação o profissional que recebe capacitação específica para atuar em determinada unidade, cadastrado no órgão gestor, e com a atribuição de conduzir visitantes em espaços naturais e/ou áreas legalmente protegidas, apresentando conhecimentos ecológicos vivenciais, específicos da localidade em que atua, estando permitido conduzir apenas nos limites desta área (Brasil, 2021).

Ambas as profissões se complementam e muitas vezes se confundem. O fato é que o guia de turismo é o único que tem regulamentação específica no setor turístico, devendo ter cadastro obrigatório no CADASTUR para emissão de sua carteira (crachá) profissional, após a realização de curso técnico específico. Este trabalhador pode atuar dentro do seu próprio estado da federação (onde fez o curso na categoria de guia de turismo regional), pode acompanhar grupos de turistas em excursões pelo Brasil e América do Sul (se habilitado na categoria guia de turismo nacional e América do Sul), pode acompanhar grupos em viagens internacionais (se tiver concluído sua habilitação em guia de turismo internacional) ou ainda ser especialista em atrativo natural ou cultural (se tiver feito o curso para tais categorias no estado onde reside).

Porém, o guia de turismo não pode guiar em outros estados que não seja o que ele tenha feito o curso, ainda que seja um guia de turismo categoria nacional, pois nesse caso, o guia do estado visitado é que vai fazer o guiamento, no momento do receptivo. Ou ainda, o condutor de visitantes que normalmente atua nas unidades de conservação, nos parques nacionais, é quem vai fazer as explicações a respeito do atrativo turístico, por residir no local e poder falar com propriedade daquilo que está sendo visto.

No entanto, muitas vezes acontece de o condutor do carro de passeio ou de o condutor da embarcação assumir uma dupla função: conduzir o veículo terrestre/aquático e ainda repassar informações sobre o atrativo turístico ao visitante. Infelizmente, tal situação acontece porque nem todos os destinos turísticos dispõem de guias de turismo locais ou de condutores de visitantes em quantidade suficiente, ou mesmo porque as agências de turismo querem economizar com a contratação de guias de turismo credenciados, precarizando ainda mais a atividade, com aumento de tarefas e pagamento de diária abaixo do piso indicado pelo sindicato local.

Para o desenvolvimento desta pesquisa, foi necessário definir objetivos específicos, ou seja, o que se pretende alcançar para que de fato se chegue ao objetivo principal que é

o de compreender as estratégias de organização dos profissionais que atuam nos passeios no PNLM, diante da informalidade e precarização do trabalho no turismo. Nesse sentido, na pesquisa de campo foram adotados alguns métodos de procedimentos, tais como entrevistas, observações, relatos de trajetórias de vida, registro de imagens, visando aprofundar a discussão a partir do levantamento de dados primários juntos aos trabalhadores. A seguir será detalhado os procedimentos para atingir cada objetivo específico definido na pesquisa.

Para alcançar os objetivos específicos: discutir a configuração do trabalho no turismo no contexto do neoliberalismo; caracterizar o trabalho exercido pelos profissionais que atuam nos passeios turísticos do Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses; analisar as ações desenvolvidas pelos profissionais para lidar/conviver com os efeitos da informalidade e da precariedade laboral, foram realizadas consultas a banco de dados disponíveis nos *sites* do IBGE, CADASTUR, SEBRAE. A pesquisa empírica teve uma abordagem qualitativa, através da realização de entrevistas junto aos presidentes das associações ou cooperativas dessas entidades de classes, bem como junto a alguns trabalhadores que atuam como guias de turismo, condutores de visitantes, motoristas de transportes de passeios turísticos e pilotos de embarcações náuticas.

Após a coleta de dados, estes foram organizados e analisados criteriosamente através da análise documental e da análise de conteúdo, com base em Bardin (1977) para saber se os objetivos da pesquisa foram alcançados.

A fim de clarificar melhor a metodologia proposta, apresentamos o *design* da pesquisa no quadro 8:

Quadro 8: Design da pesquisa

QUESTÃO PROBLEMA	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	TÉCNICAS DE COLETA	FONTE	TÉCNICAS DE ANÁLISE
Como os trabalhadores que atuam nos passeios no Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses vêm se organizando diante das mudanças que se verificam no mundo do trabalho para fazer frente à informalidade e a precarização no contexto atual?	1. Discutir a configuração do trabalho no turismo no contexto do neoliberalismo	Pesquisa bibliográfica e documental	BDTD Sites oficiais institucionais	Análise documental Análise de conteúdo
	2. Caracterizar o trabalho exercido pelos profissionais que atuam nos passeios turísticos do Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses	Observação. Aplicação de entrevistas a trabalhadores guias de turismo / condutores de visitantes, motoristas, pilotos	Campo da pesquisa.	Análise de conteúdo
OBJETIVO GERAL	3. Analisar as ações desenvolvidas pelos profissionais para lidar/conviver com os efeitos da informalidade e da precariedade laboral	Aplicação de entrevistas junto aos presidentes das associações e cooperativas	Campo da pesquisa	Análise de conteúdo
Compreender as estratégias de organização dos profissionais que atuam nos passeios no Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses diante da informalidade e precarização do trabalho				

Fonte: Dados da pesquisa (2023).

Após a coleta dos dados primários e secundários, análise e discussão dos achados da pesquisa, realizamos as considerações finais. A caracterização do *lôcus* investigativo está delineada no capítulo a seguir.

3 CARACTERIZAÇÃO DO LÓCUS DA PESQUISA: a região dos Lençóis Maranhenses

3.1 O Estado do Maranhão: aspectos geográficos, sociais e econômicos

O Maranhão é um estado brasileiro que está situado na região Nordeste do Brasil e que é dividido em cinco grandes mesorregiões e 21 microrregiões, constituindo-se em 217 municípios. Localizado na área de transição entre o Nordeste e a Amazônia, limita-se geograficamente ao norte com o oceano atlântico, fazendo divisa a oeste com o Pará, ao sul com o Tocantins, ao leste com o Piauí. O quadro 9 a seguir revela a divisão territorial do estado.

Quadro 9: Divisão territorial do Maranhão: mesorregiões e microrregiões

MESORREGIÕES	ÁREA (Km²)	MICRORREGIÕES
Centro Maranhense	56.211,9	Alto Mearim e Grajaú Médio Mearim Presidente Dutra
Leste Maranhense	69.798,0	Baixo Parnaíba Maranhense Caxias Chapadas do Alto Itapecuru Chapadinha Codó Coelho Neto
Norte Maranhense	52.206,6	Aglomeração Urbana de São Luís Baixada Maranhense Itapecuru Mirim Lençóis Maranhenses Litoral Ocidental Maranhense Rosário
Oeste Maranhense	87.249,3	Gurupi Imperatriz Pindaré
Sul Maranhense	67.899,8	Chapadas das Mangabeiras Gerais de Balsas Porto Franco

Fonte: IBGE (2022).

O clima é tropical do tipo equatorial, quente e úmido, com predomínio de chuvas no primeiro semestre do ano e uma temperatura média anual acima de 26 graus.

Os fatores condicionantes para ocorrência desse clima são a sua posição geográfica, pois, está situado na zona de transição dos biomas amazônico e cerrado, recebendo influência do clima amazônico ao norte e noroeste, onde o clima é quente e úmido, a leste e nordeste recebe influência da região semiárida” (SEMA, 2023).

Possui uma diversidade de ecossistemas de florestas, cerrados, campos, manguezais, delta em mar aberto e extensa faixa litorânea (640km), dividida entre litoral ocidental (compreende a foz do rio Gurupi ao golfão maranhense) e litoral oriental (estende-se do golfão maranhense à foz do rio Parnaíba).

De acordo com dados do IBGE (2022), possui uma área territorial de 329.651,496km², com uma população residente de 6.776.699 pessoas (fica na 12^a posição em termos de estados mais populosos), com um IDH de 0,676, ocupa a 27^a posição das unidades federativas, em contraposição ao Distrito Federal que ocupa a 1^a posição com um IDH de 0,814. O rendimento nominal mensal domiciliar per capita é de R\$ 945,00 (2023), ocupando a última posição no ranking em comparação com outros estados do país, apesar de ser o maior valor para o estado em comparação com anos anteriores. Os dados sociodemográficos revelam que o estado sofre de pobreza, com distribuição desigual de renda.

Dados extraídos do boletim do Observatório Social e do Trabalho (2024), que tomou por base microdados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua (PNADC), revelam que, apesar de ocupar a 11^a maior redução dentre os estados brasileiros, com queda de 5,2 pontos percentuais, a pobreza atingiu 51,6% da população e a extrema pobreza atingiu 12,2% da população maranhense em 2023. E que os programas sociais e de redistribuição de renda (tais como o bolsa família) são vetores importantes para a refração das desigualdades, contribuindo para a redução de 13,1%.

Em relação à economia, de acordo com informações extraídas do portal eletrônico do SEBRAE MA (2021), o estado se destaca nas plantações de soja, mandioca e arroz na produção agrícola, no extrativismo sobretudo de carnaúba e babaçu, na pecuária, na produção de madeira e extração e exportação de minérios como alumínio e bauxita. No setor terciário, tem destaque no comércio e serviços, nos quais se incluem neste último o turismo.

O turismo é fruto da modernidade e se consolidou também pelo fato das relações trabalhistas que surgiram nessa época. “O turismo – viagem moderna – inscreve-se na lógica dual trabalho/tempo livre. Ele é sinônimo de férias e transformou-se no uso maximizado do tempo livre” (Figueiredo; Ruschmann, 2004, p. 169). O homem empregava

sua força de trabalho nas indústrias em troca de um pagamento, o salário. Conquistou, a partir de muitas lutas e greves, tempo livre e recursos financeiros, dupla basilar para a concretização de viagens turísticas, sobretudo no pós-guerras, que findaram em 1945. A modernidade ao qual o turismo se insere, é tida como uma reação às novas condições de produção por meio do emprego de máquinas industriais, da urbanização, da circulação com os meios de transportes e do consumo em massa (Harvey, 2008).

De acordo com dados do CADASTUR (2024), o estado possui uma infraestrutura em turismo que contempla meios de hospedagem, agências, transportadoras de turismo, guias de turismo, restaurantes e similares. A seguir, elencamos o quadro 10 com o quantitativo dos principais equipamentos turísticos:

Quadro 10: Quantitativo dos principais equipamentos turísticos do Maranhão

ATIVIDADE	NÚMERO
Agências de turismo	689
Meios de hospedagem	296
Transportadoras turísticas	97
Guias de turismo	217
Restaurantes, cafeterias, bares e similares	264

Fonte: CADASTUR (2024).

A que se considerar que tais equipamentos estão espalhados por muitos municípios maranhenses, sejam eles com alto fluxo de visitantes como o caso da capital São Luís e dos destinos foco deste estudo (Barreirinhas e Santo Amaro, Fig. 2 e 3, respectivamente), ou com um fluxo de menor intensidade como municípios que não são conhecidos de um grande público de turistas, a exemplo de Rosário, na região do Munim. É mister pontuar ainda que esses números são subdimensionados, tendo em vista que alguns equipamentos e serviços turísticos não estão contabilizados no sistema do CADASTUR, pois existe um prazo de validade para o referido cadastro, quando expirado, o prestador de serviços é excluído automaticamente do sistema, até que regularize sua situação atualizando as informações junto a plataforma. E ainda, é possível que existam estabelecimentos turísticos que estejam na total informalidade, sem ter realizado o devido cadastro.

Figura 2: Praça Matriz do município de Barreirinhas



Fonte: Acervo pessoal da autora (2024).

Figura 3: Igreja matriz do município de Santo Amaro do Maranhão



Fonte: Acervo pessoal da autora (2024).

Essa infraestrutura turística, aliada aos atrativos naturais e culturais maranhenses, compõem a oferta turística estadual, atraindo uma demanda tanto nacional quanto internacional. No que diz respeito aos atrativos turísticos culturais, o Maranhão tem

destaque por seus casarões, igrejas, praças, monumentos, palácios do século XVII que conferem a São Luís o título de Patrimônio Cultural da Humanidade, as ruínas de Alcântara, o artesanato em fibra da palmeira do buriti. Na cultura imaterial, as manifestações folclóricas com grupos de bumba-meu-boi, tambor de crioula, cacuriá, blocos tradicionais, a gastronomia com bebidas regionais como a tiquira, o doce de espécie, os pratos típicos como arroz de cuxá.

Em termos de atrativos turísticos naturais o estado destaca-se com suas praias, seus rios como o Munin e o Una dos Moraes, o Delta do Rio Parnaíba, a Ilha dos Lençóis, o Parque Estadual Marinho do Parcel de Manoel Luís, o Parque Nacional da Chapada das Mesas e o Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses. Este último, é considerado de grande notoriedade por ser único em um extenso campo de dunas com lagoas temporárias e perenes, atraindo visitantes domésticos e estrangeiros e é o tema do tópico a seguir.

3.2 O Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses como indutor de turismo no estado

O Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses é uma unidade de conservação - UC, que de acordo com o inciso I do Art. 2º Sistema Nacional de Unidades de Conservação – SNUC, instituído pela Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000, entende-se que:

Unidade de conservação: espaço territorial e seus recursos ambientais, incluindo as águas jurisdicionais, com características naturais relevantes, legalmente instituído pelo Poder Público, com objetivos de conservação e limites definidos, sob regime especial de administração, ao qual se aplicam garantias adequadas de proteção.

Desta forma, as unidades de conservação são áreas especialmente protegidas por legislação específica por apresentarem características naturais relevantes. Ainda de acordo com o SNUC, elas são divididas em dois grupos. O primeiro é de Proteção Integral, cujo objetivo “é preservar a natureza, sendo admitido apenas o uso indireto dos seus recursos naturais”. É composto pelas seguintes unidades de conservação: Estação Ecológica, Reserva Biológica, Parque Nacional, Monumento Natural e Refúgio de Vida Silvestre.

Nesse sentido, o PNLM é uma UC de proteção integral, sendo que de acordo com o art. 11º da supracitada Lei:

O Parque Nacional tem como objetivo básico a preservação de ecossistemas naturais de grande relevância ecológica e beleza cênica, possibilitando a realização de pesquisas científicas e o desenvolvimento de atividades de educação e interpretação ambiental, de recreação em contato com a natureza e de turismo ecológico.

O segundo grupo é o de Uso Sustentável, que objetiva “compatibilizar a conservação da natureza com o uso sustentável de parcela dos seus recursos naturais”. Fazem parte desse grupo de unidades de conservação: Área de Proteção Ambiental, Área de Relevante Interesse Ecológico, Floresta Nacional, Reserva Extrativista, Reserva de Fauna, Reserva de Desenvolvimento Sustentável e Reserva Particular do Patrimônio Natural.

A entidade responsável por administrar as mais de 330 unidades de conservação federais no Brasil é o Instituto Chico Mendes de Conservação e Biodiversidade – ICMBio, uma autarquia atrelada ao Ministério do Meio Ambiente (MMA). “As atividades incluem planejamento, ordenamento das atividades, educação ambiental e fiscalização” (ICMBio, 2020).

O PNLM foi criado através do Decreto nº 86.060, de 02 de junho de 1981. De acordo com seu art 2º “o Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses tem por finalidade precípua proteger a flora, a fauna e as belezas naturais, existentes no local”. O seu uso turístico está condicionado ao seu plano de manejo, que segundo o SNUC, em seu inciso XVII, Art. 2º é um “documento técnico mediante o qual, com fundamento nos objetivos gerais de uma UC, se estabelece o seu zoneamento⁷ e as normas que devem presidir o uso da área e o manejo dos recursos naturais, inclusive a implantação das estruturas físicas necessárias à gestão da unidade”.

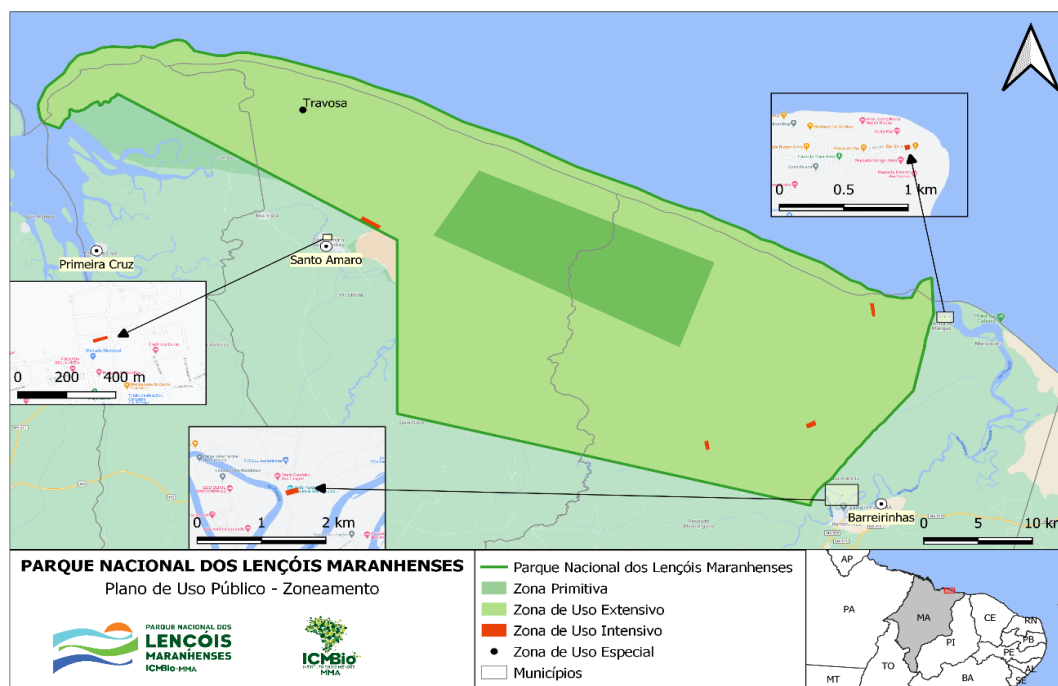
Dentre os objetivos presentes no Plano de Manejo do PNLM relacionados ao Uso Público, destacam-se:

Proporcionar oportunidades para que o visitante desenvolva atividades controladas de visitação, lazer, educação ambiental e ecoturismo em ambientes de transição sobre dunas costeiras pretéritas e atuais; contribuir para o desenvolvimento local e regional atuando como polo difusor das atividades de ecoturismo (ICMBio, 2022, p. 17).

Quanto ao zoneamento do Parque (Fig. 4), ou seja, a sua divisão em áreas de acordo com as características biofísicas específicas, tem-se quatro zonas: primitiva, de uso extensivo, de uso intensivo e de uso especial.

⁷ Definição de setores ou zonas em uma unidade de conservação com objetivos de manejo e normas específicos, com o propósito de proporcionar os meios e as condições para que todos os objetivos da unidade possam ser alcançados de forma harmônica e eficaz (Lei do SNUC, 2000).

Figura 4 – Zoneamento do Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses



Fonte: ICMBio, 2022.

A descrição e característica de cada uma delas está sintetizada no quadro 11:

Quadro 11: Zoneamento do Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses

Zona	Descrição	Característica da Zona
Primitiva	Esta Zona compreende as áreas naturais que apresentam pequena intervenção humana. Este ecossistema contém espécies da flora e da fauna e fenômenos naturais de alto valor ligado à biodiversidade e de grande valor científico. Suas características ambientais e de localização indicam um alto potencial e importância à conservação, contemplação, observação, exploração dos sentidos humanos e à pesquisa científica e educacional. O objetivo geral de manejo é preservar o ambiente natural e ao mesmo tempo facilitar as atividades de pesquisa científica, educação ambiental e proporcionar formas primitivas de recreação.	Baixo grau de Intervenção
Uso Extensivo	É aquela constituída em sua maior parte por áreas naturais, podendo apresentar algumas alterações antropogênicas.	Médio grau de Intervenção

	Caracteriza-se como uma área de transição entre a Zona Primitiva e a Zona de Uso Intensivo. O objetivo do manejo é a manutenção de um ambiente natural com mínimo impacto humano, apesar de oferecer facilidade e acesso públicos para fins educativos e recreativos.	
Uso Intensivo	É aquela constituída por áreas naturais ou alteradas pelo homem. O ambiente deverá ser mantido o mais próximo possível do natural, devendo conter áreas destinadas para o uso público. O objetivo geral do manejo é o de facilitar a recreação intensiva e educação ambiental em harmonia com o meio e oferecer infraestrutura e equipamentos para as atividades de administração e fiscalização.	Alto grau de Intervenção
Uso Especial	É aquela que contém áreas necessárias à administração, manutenção e serviços do Parque Nacional. Estas áreas são escolhidas e controladas de forma a não conflitarem com seu caráter natural. O objetivo geral de manejo é minimizar o impacto da implantação das estruturas ou dos efeitos das obras no ambiente natural ou cultural do Parque.	Alto grau de Intervenção

Fonte: ICMBio (2022).

O PNLM está localizado em três municípios maranhenses: Barreirinhas, Santo Amaro do Maranhão e Primeira Cruz, localizados no litoral oriental do Maranhão. Possui uma área de 156.608,16 hectares. Apresenta uma faixa de 70km de costa regular e tem 2/3 de sua extensão coberta por dunas e lagoas interdunares.

De acordo com o Plano de Uso Público do Parque (ICMBio, 2022), está inserido no bioma Marinho-Costeiro, com influência da zona de transição dos biomas Cerrado, Caatinga e Amazônia. É composto pelos ecossistemas de restinga (vegetação que fixa as dunas), campos de dunas livres (ativas e móveis), manguezais (a exemplo dos mangues vermelho e branco) e costa oceânica (oceano atlântico). Abriga espécies ameaçadas e endêmicas da fauna, ou seja, que se desenvolvem em áreas restritas, como a tartaruga-pininga (*Trachemys adiutrix*), símbolo do Parque (Fig. 5). “Elas são mais ativas nos períodos chuvosos. Durante a seca se escondem embaixo de arbustos ou se enterram na areia, assim reservam energia chegando a perder 8,4% de massa durante esse período” (ICMBio, 2020, p. 10).

Figura 5: A tartaruga pininga, PNLM



Fonte: ICMBio, 2022.

De acordo com informações extraídas de ICMBio (2020), a formação dos Lençóis Maranhenses é em função das correntes marítimas que transportam sedimentos (areias, argilas, matéria orgânica) de rios, a exemplo do Parnaíba, que desagua na região. As marés sobem e depositam areia na praia e quando descem se secam e são transportadas para o continente pelo vento, se acumulando e formando as dunas. Esse fenômeno das marés acontece a cada 6 horas, subindo e descendo duas vezes por dia, podendo gerar marés de amplitude de 6 metros de altura. Já as mais de 36.000 lagoas existentes em toda a extensão do Parque são formadas pelas águas da chuva e algumas são perenes com influência dos lençóis freáticos extremamente superficiais. O seu nome deriva da semelhança com um gigantesco lençol amassado, quando visto do alto.

O acesso interno ao PNLM se dá por veículos 4X4 (caminhonetes com carroceria adaptada com bancos para acomodação do visitante, chamadas localmente de jardineiras), autorizados e credenciados junto ao ICMBio e às prefeituras (de Barreirinhas e Santo Amaro do Maranhão) que desenvolvem o turismo. O município de Primeira Cruz ainda não tem organização efetiva da atividade turística para visitação ao Parque.

Além do PNLM, existem outros atrativos biofísicos que complementam o destino turístico da região como a Área de Proteção Ambiental (APA) dos Pequenos Lençóis Maranhenses, a praia de Caburé, o Rio Preguiças e povoados como Vassouras, Mandacaru e Atins.

Quanto aos aspectos socioculturais, segundo o Plano de uso do Parque (ICMBio, 2022), a “UC possui rico patrimônio cultural representado pelas comunidades tradicionais que vivem dentro e em seu entorno. São pescadores, lavradores e artesãos, que com rica história e conhecimento da região desenvolvem o Turismo de Base Comunitária”. Dentro do Parque, ou seja, na região das dunas, existem as comunidades de Queimada dos Britos e Baixa Grande, na região das praias tem-se os povoados de Atins, Canto do Atins, Mangue Seco, Santo Inácio e Travosa e na região de restinga, entorno do parque, existem as comunidades de Buritizal, Betânia, Tratada de Cima, Tratada de Baixo e Buriti Amarelo. Ao todo, residem mais de 2000 pessoas por toda a UC (Castro, 2021).

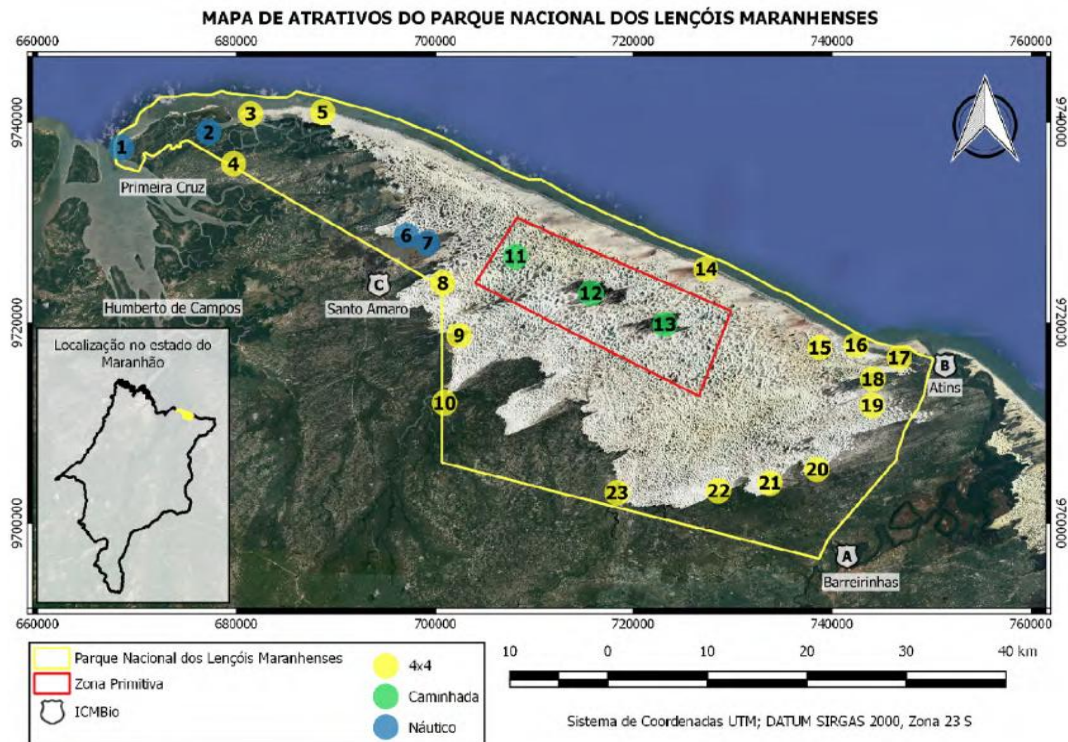
É possível realizar no PNLM ampla variedade de atividades esportivas e recreativas, tais como *trekking* (caminhada de longa duração), canoagem, *surf*, *kitesurf*, observação da fauna, observação astronômica, ciclismo, trilha aquática etc. É ofertado também por algumas empresas de turismo, como por agências de Barreirinhas, o sobrevoo nos Lençóis Maranhenses, de maneira privativa ao visitante, com a utilização de aviões monomotores.

Os atrativos dentro do PNLM possuem poucos equipamentos facilitadores, sendo a única infraestrutura disponível algumas placas de sinalização nas estradas. Os banheiros só existem nos pontos de apoio próximos às balsas que atravessam turistas e veículos pelo Rio Preguiças em Barreirinhas e nos restaurantes e hospedarias das comunidades tradicionais.

O fluxo maior de visitantes (alta temporada) se inicia em maio (época em que as lagoas atingem um intenso volume e profundidade em função do acúmulo das chuvas que começam no mês de janeiro), tem seu pico máximo no mês de julho (coincidindo com as férias escolares) e se estende até setembro (época de férias dos turistas estrangeiros) em que os ventos são mais fortes atraindo os praticantes de *kitesurf*.

Os visitantes, partindo de Barreirinhas ou de Santo Amaro, estão interessados em conhecer os diversos atrativos que são ofertados no PNLM (Fig. 6), seja com acesso por veículos 4x4, embarcações náuticas ou caminhadas. Os atrativos estão agrupados em áreas de visitação, ou seja, nos seguintes polos com características geográficas e graus de desenvolvimentos e de gestão distintos: Polo Oásis, Polo Atins, Polo Lagoas, Polo Santo Amaro, Polo Travosa, Polo Primeira Cruz. Voltaremos a mencionar a respeito desses polos no tópico 3.5, que trata especificamente dos municípios que envolvem o Parque.

Figura 6: Os atrativos turísticos do Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses



Fonte: ICMBio, 2020.

Legenda:

1 – Praia dos Veados. 2 – Manguezais. 3 – Barra da Baleia. 4 – Lagoa da Areia. 5 – Praia da Travosa. 6 – Lagoa das Américas. 7 – Lago de Santo Amaro. 8 – Lagoa da Andorinha. 9 – Betânia. 10 – Espigão. 11 – Lagoas Emendadas. 12 – Queimada dos Britos. 13 – Baixa Grande. 14 – Foz do Rio Negro. 15 – Lagoa do Kite. 16 – Praia dos Lençóis. 17 – Canto dos Lençóis. 18 – Ponta do Mangue. 19 – Lagoa da Ilha. 20 – Lagoa Azul. 21 – Lagoa da Prata. 22 – Lagoa Bonita. 23 – Lagoa Esperança.

Um instrumento utilizado para garantir o acesso dos visitantes ao PNLM é o *voucher*, um mecanismo de ordenamento e controle do turismo que foi projetado pelas agências de receptivo do município de Barreirinhas, junto com a prefeitura local, tendo como inspiração o modelo do *voucher* utilizado em Bonito (MS). Então, em 2007, começaram as articulações para a sua implementação com a justificativa de que muitos autônomos estariam vendendo de forma aleatória e desenfreada, a um preço muito baixo, os passeios nas ruas, abordando turistas desde a entrada na cidade. Tal conflito resultou na criação do Conselho Municipal de Turismo (COMTUR), ainda no mesmo ano (Costa et al, 2012).

Em 2008, fortaleceram-se as tratativas de criação do *voucher* junto ao COMTUR, para anos mais tarde, em 2011, serem efetivadas, com a Secretaria Municipal de Turismo e Cultura (SEMTUC), cobrando e multando as empresas que não utilizam do *voucher* único, que funciona como uma cobrança de ingresso para acessar os atrativos do PNLM e do entorno pelo Rio Preguiças, cuja arrecadação é destinada ao Fundo Municipal de Turismo (FUMTUR), para ser utilizado em melhorias para a comunidade e visitantes.

Porém, no ano seguinte, o *voucher* único, ainda em uma versão impressa, foi suspenso, devido uma série de descontentamentos por parte das agências de turismo da região, que alegou que o custo para preenchimento das informações e o tempo dispendido era elevado, a fiscalização por parte da prefeitura municipal era ineficiente e faltava maior transparência da destinação do recurso, conforme estudado por Costa et. al (2012).

No ano de 2016, foi reorganizado o Conselho Municipal de Turismo (COMTUR), através da Lei municipal nº 753, que traz no seu artigo 2º, o seu objetivo central:

O COMTUR tem por objetivo principal formular e implementar a Política Municipal de Turismo, em conjunto com a Secretaria Municipal de Turismo — SEMTUR, visando criar condições para o aperfeiçoamento e o desenvolvimento, em bases sustentáveis, da atividade turística no Município de Barreirinhas, de forma a garantir o bem-estar de seus habitantes e turistas e o resguardo do patrimônio natural e histórico-cultural da região dos Lençóis Maranhenses (Barreirinhas, 2016).

Então, todas as tratativas no que diz respeito ao *voucher*, fundo municipal de turismo, taxas de visitação e outras de interesse turístico, devem ser passadas para aprovação pelo COMTUR, que tem membros conselheiros titulares e suplentes que representam diversas entidades do *trade*, tais como agenciamento de viagem, hospedagem, restaurantes, guiamiento, transporte, além de representantes de entidades públicas municipais.

Já o Fundo Municipal de Turismo também está referendado na mesma legislação que trata do COMTUR, em seu artigo 9º, dispõe o seguinte:

O FUMTUR, pessoa jurídica de direito público de natureza contábil, vinculada à Secretaria Municipal de Turismo, tem por objetivo captar recursos financeiros públicos ou privados e destiná-los a ações de estímulo ao turismo sustentável no Município, de forma a garantir o desenvolvimento socioeconômico, a conservação do patrimônio ambiental e cultural do município com a melhoria da qualidade de vida dos habitantes da região (Barreirinhas, 2016).

E complementa em seu artigo 10, parágrafo IX, que o seu fundo será constituído, entre outras fontes por “50% das receitas constituídas pela arrecadação do ISSQN incidente sobre os serviços/atividades turísticos disponibilizados pelo sistema *voucher* digital” (Barreirinhas, 2016).

Apesar de sua suspensão em 2012, ainda se acreditava que o *voucher* único poderia trazer benefícios à governança do turismo local, retomando os diálogos entre poder público, iniciativa privada e SEBRAE. Desta forma, foi aprovada pela Câmara Municipal de Vereadores a lei do *Voucher*, por meio do Decreto nº 762, em 2017. De acordo com o artigo 1º da referida legislação:

Art. 1º. Fica criado o VOUCHER DIGITAL, padronizado, com discriminação dos atrativos naturais, para uso obrigatório dos turistas nos locais de visitação. O VOUCHER DIGITAL é um sistema de controle dos fluxos de turismo aos atrativos, assegurando a preservação do ecossistema, o controle sobre as informações acerca da tecnologia empregada, a carga de circulação nos atrativos, a segurança empregada na operação, os valores acordados pelos produtos turísticos e a segurança do visitante, bem como regulamenta a relação entre Agências de Turismo, Atrativos Turísticos, Guias de Turismo, Condutores de Visitantes Locais, Transportadoras Turísticas, Meios de Hospedagem, e Serviços de Alimentação, com o Município de Barreirinhas (Barreirinhas, 2017).

De acordo com informações disponibilizadas no sítio eletrônico do *voucher*⁸, a prefeitura municipal disponibiliza o sistema do *voucher* digital para as agências de turismo cadastradas realizarem a emissão do documento, por meio do preenchimento no sistema dos dados pessoais do visitante e descrição do passeio adquirido, bem como informações do guia de turismo ou condutor de visitantes e do motorista. Estes, respectivamente, acompanham o visitante durante todo o passeio e realizam o transporte do visitante até o atrativo, após passarem pelos postos de fiscalização (guaritas) da prefeitura municipal que controlam o *voucher*, para em seguida os veículos fazerem a travessia na balsa pelo Rio Preguiças (Fig. 7).

Figura 7: Ponto de apoio onde acontece a fiscalização da prefeitura em Barreirinhas



Fonte: Acervo pessoal da autora (2024).

⁸ <https://portalturis.com.br/>. Acesso em 20 jun 24.

No início da implementação do *voucher* digital, as informações necessárias podiam ser cadastradas em uma pulseira que o visitante recebia para provar que pagou pelo passeio (Silva et al, 2022), conforme Fig. 8 abaixo.

Figura 8: Pulseiras de identificação do *voucher* digital



Fonte: g1.globo.com (2019).

Porém, a utilização das pulseiras foi abolida desde 2020 com a pandemia, em razão do receio do visitante, do motorista e do guia ou condutor de contrair a Covid-19 com o contato com a pulseira, a lentidão no repasse das informações e a não devolução do dispositivo por parte do visitante (Silva et al, 2022). O controle de acesso aos atrativos turísticos do PNLM atualmente pode ser feito com leitores de código de barras impresso, e QR *code* impresso ou digital via celular (Fig. 9):

Figura 9: *Voucher* digital

TRIP LENÇÓIS

PREFEITURA MUNICIPAL DE BARREIRINHAS
AV. JOAQUIM SOEIRO DE CARVALHO - CENTRO - BARREIRINHAS - MA

000005165

Data de Emissão 23/05/2024 CNPJ Agência 35257960000116
Nome do Titular KAIO DIAS
CPF 09620055411 Passaporte
Cidade de Origem Barreirinhas UF de Origem MA País de Origem BRASIL
Atividade/Passeio CIRCUITO LAGOAS DO CANTO DO ATINS

Data Passeio 23/05/2024 Hora Passeio 09:00 Local Hospedagem
Motorista/Piloto
Guia/Condutor Turismo
Veículo/Embarcação
Descrição do Atrativo

Novos tempos, exigem novos hábitos!
Previna-se: Lave as mãos frequentemente com água e sabão e use álcool em gel 70%. #vaipassar

Fonte: Clarice Gomes (2024).

O *voucher* digital é um instrumento de inovação com impacto na organização do trabalho para fins turísticos, que obriga as agências de viagem, guias de turismo, condutores de visitantes e motoristas de carros de passeios a se cadastrarem junto a prefeitura municipal para acessar o PNLM, evitando que trabalhadores “piratas”, ou seja, ilegais, acessem o PNLM. Esse sistema passou a ser adotado pelo município de Santo Amaro do Maranhão desde 2021, aos mesmos moldes do que é desenvolvido em Barreirinhas, ficando todos os veículos, condutores, motoristas, guias e turistas sujeitos à fiscalização municipal que acontece em um posto (guarita) na entrada de acesso aos atrativos (Fig. 10).

Figura 10: Posto da fiscalização municipal em Santo Amaro



Fonte: Acervo pessoal da autora (2023).

Em setembro de 2023, por força da lei municipal nº 329, de 19 de abril de 2023, o município de Santo Amaro passou a cobrar uma Taxa de Turismo Sustentável para o turista acessar o PNLM, no valor de 10 reais por visitante (ficam isentos os naturais de Santo Amaro e de Primeira Cruz, os residentes, crianças menores de 12 anos e idosos acima de 60 anos), para que este usufrua da visita aos atrativos por três dias. Findado este prazo, o visitante deve pagar novamente pela taxa. A identificação é feita por pulseiras (nas cores vermelha, azul e amarela) que são adquiridas junto a Secretaria Municipal de Turismo. Em relação à destinação dos recursos oriundos dessa taxa, o artigo 6 da referida lei dispõe o seguinte:

As receitas resultantes da arrecadação da Taxa de Turismo Sustentável – TTS será depositada em conta específica de titularidade da Prefeitura Municipal de Santo Amaro do Maranhão e serão repassadas para o Fundo Municipal de Turismo e ao Fundo Municipal do Meio Ambiente, na proporção de 60% (sessenta por cento) e 40% (quarenta por cento) da arrecadação, respectivamente (Santo Amaro, 2023).

De acordo com informações extraídas do portal de notícias do G1 Maranhão⁹ (2023), “o objetivo é gerar lucros que vão garantir a preservação do ecossistema e permitir que sejam realizados novos serviços de infraestrutura na área”.

Porém, em junho de 2024, a prefeitura municipal de Santo Amaro anunciou a suspensão da cobrança de R\$10,00 da Taxa de Turismo Sustentável (TTS). Segundo o

⁹ <https://g1.globo.com/ma/maranhao/noticia/2023/09/02/santo-amaro-vai-comecar-a-cobrar-taxa-para-turistas-que-visitam-o-parque-nacional-dos-lencois-maranhenses.ghtml>. Acesso em 21 jun. 24.

sítio eletrônico do G1 Maranhão (2024), “a decisão é para atender a uma determinação do Tribunal de Justiça do Maranhão (TJMA), que considerou inconstitucional a lei que instituiu o novo tributo municipal. No entanto, a Prefeitura de Santo Amaro comunicou que tentará reverter a decisão”.

Todavia, no final de julho do mesmo ano, a prefeitura anunciou que retomará a cobrança dos R\$10,00, mesmo após a decisão da justiça que entende a taxa como inconstitucional. A informação está disponível no Diário Oficial do município de Santo Amaro, do dia 23 de julho, após uma alteração da Lei n.º 329, de 19 de abril de 2023, que instituiu a 'Taxa de Turismo Sustentável (TTS)' aos visitantes, segundo informações disponíveis no *site* do G1 Maranhão (2024).

Em relação ao fluxo de visitação ao PNLM, a prefeitura municipal de Barreirinhas informou em seu endereço eletrônico que é crescente o número de visitantes a esta unidade de conservação, por meio de um comparativo do mês de maio, dos últimos três anos (2022, 2023, 2024), conforme Fig. 11 abaixo¹⁰:

Figura 11: Comparativo de crescimento do turismo em Barreirinhas



Fonte: Barreirinhas (2024).

Esses dados revelam que a cada ano o PNLM tem-se fortalecido enquanto um indutor de turismo na região, com ascensão do fluxo de visitantes, com aumento de receitas

¹⁰ barreirinhas.ma.gov.br.

econômicas para os cofres públicos por meio da arrecadação do *voucher* e do imposto sobre serviços de qualquer natureza (ISSQN) e com mais lucros para o empresariado que opera o turismo em Barreirinhas. Desta feita, os moradores locais vêm ocupando postos de trabalho, sobretudo a partir do mês de maio, que é quando inicia o período da alta temporada de turistas, em razão do alto volume de água nas lagoas do PNLM, atraindo a atenção de visitantes.

Tais dados são reforçados, quando comparamos com o fluxo de visitação em fevereiro de 2024, que foi de 10.548 (um pouco mais de 50%), em relação aos 19.441 visitantes que estiveram em Barreirinhas em maio do mesmo ano. Dados do sistema de gestão do ordenamento turístico revelaram que 86% dos visitantes em fevereiro eram brasileiros, sendo 40% deles maranhenses. E que dos 14% dos estrangeiros, a maior parte era franceses. Em relação à faixa etária dos que visitaram o município, 62% são jovens e adultos, entre 18 e 39 anos.

A preocupação é quanto a insustentabilidade do destino turístico que já se encaminha em períodos de alta estação para um *overtourism*. Para Tasso et al. (2023, p. 246), “os inúmeros distúrbios (sociais, econômicos, culturais e ambientais) tão comuns em destinos turísticos globais caracterizados pelos elevados níveis de visitação e saturação (*overtourism*), já se manifestam, de forma embrionária, em diversas regiões brasileiras”. A pesquisa de Tasso et al. (2023) revelou que destinos turísticos como os Lençóis Maranhenses e Jericoacoara (CE), ambos pertencentes a Rota das Emoções, já experienciam esse excesso de turistas. No Maranhão, os problemas ambientais da saturação afetam o povoado de Atins e os municípios de Barreirinhas e Santo Amaro. No Ceará o problema acomete a Vila de Jericoacoara, que concentra os equipamentos turísticos.

Desta forma, compreende-se que o PNLM é um destino turístico de forte atratividade e que ganhou no dia 26 de julho de 2024 o título de Patrimônio Natural da Humanidade, concedido pela Unesco. “A indicação foi aprovada pelo comitê do órgão em reunião realizada em Nova Déli, na Índia” (O Globo, 2024)¹¹. O título traz mais notoriedade ainda ao Parque, sobretudo entre os estrangeiros, aumentando, por outro lado, a pressão para um maior controle ambiental. Ele faz parte do Polo Lençóis Maranhenses que será o foco do tópico a seguir.

¹¹ <https://oglobo.globo.com/brasil/noticia/2024/07/26/lencois-maranhenses-sao-declarados-patrimonio-natural-da-humanidade-pela-unesco.ghtml>. Acesso em: 27 jul. 24.

3.3O Polo Lençóis Maranhenses e a política de regionalização do turismo no estado

O turismo nos idos dos anos 1960 era visto sob a ótica de seus aspectos positivos, no sentido de que movimentava a economia, gera oportunidade de trabalho e renda para as pessoas, facilita o desenvolvimento econômico, promove a paz, pode reduzir barreiras, contribui na preservação das culturas e do patrimônio. Benefícios esses que foram chamados por Jafari (2005, p. 40, tradução da autora) de “plataforma apologética: o lado bom do turismo”¹².

Moesch (2000) comenta que o turismo teve seu avanço enquanto lazer e entretenimento à medida em que o capitalismo também se expandia, tendo seu *boom* na década de 1960, assumindo posição de destaque na economia global. Harvey (2008), por sua vez, destaca a relevância assumida por produtos imateriais (indústria cultural) na atual fase do capitalismo, onde a intangibilidade se torna um fator importante na produção desses novos produtos. Vale ressaltar que o turismo se inclui neste contexto e assume relevância na etapa atual do capitalismo, sendo estimulado por políticas públicas de governos de países centrais e periféricos.

Com o desenvolvimento de novas tecnologias, através da fabricação de equipamentos turísticos modernos em larga escala, da produção de veículos de transporte que favorecem os deslocamentos de médias a grandes distâncias, a exemplo de automóveis e posteriormente os aviões e a urbanização gerada pelo êxodo rural de pessoas em busca de trabalho nas fábricas, aumentou-se o consumo massivo de lugares de sol e praia para descanso e lazer desse novo trabalhador que precisava repor suas energias e evadir do intenso cotidiano laboral em suas férias.

Com a consolidação do período de férias remuneradas em 1936 e todas as demais garantias previstas junto a CLT, surgiu, no Brasil, posteriormente, a figura do turista de massas, fenômeno que já vinha acontecendo na Europa em razão da industrialização e da regulação do trabalho anteriores às nossas. A indústria dos transportes marítimos, fluviais e terrestres, alicerçada pelas inovações técnicas favoreceu o turismo de massa, que levou os turistas a serem verdadeiros “exploradores” da natureza, ávidos consumidores do ambiente natural (Boyer, 2003).

O turismo de massa no século XX foi favorecido pelos meios de comunicação de massa, tais como a televisão, o rádio e a publicidade. No entanto, há que se considerar que o público viajando de maneira massiva não eram as massas (a maioria da população / o

¹² Jafari (2005) com o intuito de compreender melhor o turismo ao longo dos últimos anos, classifica-o em cinco plataformas (grupos) teóricos: apologética, precaução, adaptativa, científica e de interesse público.

grande público), mas sim um pequeno grupo da classe média. Esse turismo mais exploratório, que impacta negativamente mais diretamente a natureza, passou a ser alvo de discussões na década de 1970 e é conceituado por Jafari (2005) como o mal do turismo e inserido na plataforma de precaução, que dentre outras características destaca que o turismo “gera empregos de baixa qualificação, que beneficia tão somente as grandes empresas e corporações, que destrói a natureza e os recursos cênicos, que converte em mercadorias pessoas e culturas” (p. 45, tradução da autora).

Como uma alternativa a esse turismo de precaução e predatório, o supracitado autor argumenta que um turismo adaptativo se destaca a partir da década de 1980, atraindo a atenção de estudiosos, poder público e privado, sobretudo o chamado ecoturismo, uma alternativa ao turismo de massas (Jafari, 2005).

Os setores públicos e privados, aliados à comunidade local, quando são atraídos pelo ecoturismo, estão interessados em gerenciar os recursos (financeiros, ambientais, humanos, tecnológicos) disponíveis, de modo a se envolverem nas tarefas de governança. Bramwell e Lane (2011, p. 412) afirmam que “pode haver conflitos significativos em torno da governança do turismo à medida que os grupos buscam garantir suas decisões políticas favoráveis”.

A proposta de turismo menos predatório está atrelada a ideia de sustentabilidade, em que se pensa no presente, mas também no futuro, a partir do entendimento de que os recursos são escassos. Dredge e Jenkins (2011) ressaltam que o conceito de turismo sustentável, articulado com a ideia de equilibrar objetivos ambientais, sociais e econômicos, forneceu um discurso único para o planejamento e a política de turismo. No entanto, tecem críticas ao conceito de sustentabilidade, por ser escorregadio e na prática difícil de ser executado, estando mais no âmbito da retórica.

Hall e Jenkins (2004) comentam que no final dos anos 1980 e início dos anos 1990, houve um envolvimento maior dos governos na análise da política de turismo, devido ao crescimento massivo da atividade e dos impactos negativos percebidos na mesma em países de terceiro mundo.

É nesse período, no final do século XX, que surge uma quarta plataforma denominada por Jafari (2005) de científico-cêntrica, voltada em estudar o porquê do turismo, o fenômeno, a indústria, os impactos positivos e negativos, o sistema turístico que forma um todo complexo. Deste modo, se formaria um campo científico de conhecimentos a respeito do turismo. Esse mesmo autor observa que o interesse do poder público pelo turismo é intensificado no início do século XXI, sobretudo após os ataques de 11 de

setembro de 2001 às torres gêmeas nos Estados Unidos, iniciando-se uma nova plataforma, a do interesse público.

Além do mais, é possível identificar outro fator que também contribuiu para que as estruturas do turismo fossem abaladas e este sofresse queda de importância e de fluxo. Trata-se da crise motivada pela síndrome respiratória aguda denominada pela sigla SARS. Após tais acontecimentos, entidades internacionais como UNESCO, o Programa de Desenvolvimento das Nações Unidas (PNUD) e o Banco Mundial passaram a se fazer presentes no turismo; além da própria OMT, hoje ONU-Turismo, que passou a ter *status* de agência especializada. Nesse sentido, o turismo ficou em evidência e obteve um reconhecimento como nunca havia se visto, em que o poder público passou a defender interesses do seu povo e do próprio setor turístico.

Ao longo do tempo, o turismo passou a ser revelado como uma potente força econômica, na qual o governo atribui sua atenção e as financiadoras (a exemplo de bancos) se lançam a promover empresas turísticas. “Porém, se a política é uma ciência de atuação, há que se reconhecer que todas as medidas de organização e promoção turística atuam fundamentalmente sobre o núcleo receptor, e só em menor medida – propaganda, transportes – no lado da demanda” (Fuster, 1971, p. 22-23, tradução da autora). Ou seja, o poder público investe no destino turístico na tentativa de atrair o fluxo de visitantes.

Dredge e Jenkins (2011) chamam a atenção dos pesquisadores de turismo em um quadro que demonstra que é preciso entender o contexto institucional, ou seja, do governo em relação às políticas públicas, observando quais são os fatores que influenciam nos problemas que surgem e qual prioridade é dada. Não se deve esquecer quais são os agentes interessados nessas políticas e quais características dessas relações, bem como os diálogos gerados e consequências destes. Além do mais, importa compreender a formulação de tais políticas, se como um meio ou um fim.

No entanto, há que se considerar que não é somente a força econômica que exerce influência no turismo, embora seja preponderante, pois existe um leque de várias forças, tais como “indivíduos, agências, leis, percepções, ideias, escolhas, processos e distribuição de poder” (Hall; Jenkins, 2004, p. 527, tradução da autora) no processo de elaboração dessas políticas. Para Ribeiro (1998, p. 9) “toda política é o exercício de alguma forma de poder”, tendo a política a ver “com quem manda, como manda e por que manda” (idem, p. 11). Dye (2013) define política como o que os governos decidem fazer ou não fazer.

Quanto aos indivíduos, convém destacar que grupos comunitários, líderes do setor de empresariado, funcionários de organização de turismo, acadêmicos, entre outros, influenciam e percebem as políticas de turismo de maneiras expressivas e muitas vezes

conflitantes entre todos esses agentes de interesse (Hall; Jenkins, 2004). Aqui, o grupo que se sobressai é o tomador de decisão e estando, portanto, imbuído de poder.

Desta forma, a política pública é uma combinação de agentes, entidades, processos de tomada de decisão e resultados, existindo relações causais entre esses quatro elementos (Pimentel, 2014).

Na visão de Coutinho e Nóbrega (2019, p. 60) “entende-se a política pública de turismo como um conjunto de ações dos atores públicos que, em colaboração com outros setores, tem a intenção de alcançar objetivos diversos relacionados com a variedade do fenômeno turístico”.

Tanto na percepção de Pimentel (2014) a respeito da política pública, quanto na perspectiva de Coutinho e Nóbrega (2019) em relação a política pública de turismo está presente a união de agentes, de atores públicos, privados, e membros da comunidade que devem coletivamente, planejar e executar ações voltadas a alcançar objetivos difusos. Essa parceria entre poder público, privado e demais partes interessadas é entendida na literatura como governança no turismo através de suas instâncias.

Tal termo se relaciona à maneira de governar, que “implica um redimensionamento no comando e controle por parte do Estado, que passa a inserir novos atores no processo de decisão, através de novas estruturas, mecanismos e procedimentos de tomada de decisão do planejamento e operação do fenômeno turístico” (Coutinho; Nóbrega, 2019, p. 63). A questão principal da governança no que diz respeito às políticas públicas para Hall (2011, p. 442, tradução da autora) “é a relação entre a intervenção do Estado (também chamada de autoridade pública) e a autonomia da sociedade (autorregulação)”. Ou seja, é o poder que o governo tem enquanto entidade máxima representativa da nação em interferir no meio e ao mesmo tempo dar livre arbítrio para a iniciativa privada e a comunidade se autogerenciarem, sem interferência estatal.

Hall (2011) apresenta que existe na literatura quatro tipologias de governança, ou, dito de outra maneira, quatro modelos de coordenação: hierarquias, mercados, redes e comunidade. A primeira tem como características a distinção entre o público e o privado, as tomadas de decisão são verticalizadas (de cima para baixo) seguindo a hierarquia (no topo o poder público que é quem manda), é uma democracia mais elitista, existem leis e regulamentos bem definidos que devem ser seguidos. A segunda, por sua vez, é o livre mercado quem dita as regras, com a livre concorrência e tendência do estado em privatizar setores que estavam na competência da esfera pública.

Dando continuidade aos apontamentos de Hall (2011), a terceira tipologia de governança é de redes, com atuação híbrida, envolvendo parcerias público-privada,

participação de organizações governamentais e não governamentais nos processos de tomada de decisão. Já a quarta tipologia de comunidade pretende dar voz aos grupos comunitários que devem resolver seus próprios problemas com a menor interferência possível do estado, com processos de autorregulação, com ampla participação pública (do público e não do poder público).

Velasco (2016) observa que quando se fala do que os governos fazem em relação ao turismo surgem termos como governança, política pública, planejamento e gestão pública, muitas vezes sendo tratados como sinônimos. No entanto, a governança no turismo tem a ver com a reflexão sobre o que os governos podem e / ou decidem fazer sobre o turismo em termos políticos; a política de turismo se refere aos objetivos e instrumentos que são implementados em relação ao turismo; o planejamento diz respeito às práticas e processos de planejamento de atividades promovidos por atores públicos; enquanto a gestão pública trata dos princípios e técnicas de gestão utilizados pelas organizações responsáveis pela implementação dessas ações públicas.

O turismo é, hoje, no mundo, uma das mais relevantes atividades econômicas, que vem se desenvolvendo com muita rapidez (OMT, 2016). Em muitos países, como Espanha, Itália, França, o poder público percebeu a importância desta atividade e, conseqüentemente, passou a intervir no mercado turístico, a fim de melhor planejar e aperfeiçoar o desenvolvimento da atividade (Santos, 2014). Dados da UNWTO (*World Tourism Organization*, 2019) apontam que a França e a Itália tiveram um aumento de 10% e 9%, respectivamente, em despesas com o turismo internacional, estando a frente de países norte americanos como Estados Unidos e Canadá que tiveram um aumento em 6%.

Ainda segundo os dados da UNWTO (2019), Itália, Espanha e França, tiveram um aumento de 7, 3 e 3% respectivamente, em termos de receitas com o turismo internacional, figurando no topo dos dez países que mais receberam capital turístico econômico no mundo. Tais dados revelaram que os referidos países europeus injetaram capital na economia do turismo, obtendo retornos financeiros de tais investimentos.

Esse estudo supracitado revelou ainda que a França foi o país que liderou em chegada de turistas internacionais, com um número expressivo de 89,4 milhões em 2018, seguido da Espanha que recebeu 82,8 milhões de turistas internacionais. A Itália ficou em quinto lugar com 61,6 milhões de turistas estrangeiros, perdendo para Estados Unidos e China. O Brasil, por sua vez, alcançou a 50ª posição, recebendo 6,6 milhões de turistas estrangeiros naquele ano.

Podemos inferir com esses dados estatísticos que os países europeus investem em políticas públicas que focam no aumento da demanda de visitantes e conseqüentemente

nos lucros advindos com esta, o que para o Brasil, ainda está distante de ser um país competitivo.

Observa-se, deste modo, que as políticas públicas de turismo estão preocupadas em aumento da demanda, sobretudo de turistas internacionais e da competitividade. Ou seja, os dados quantitativos têm expressiva importância, pois, na lógica do capitalismo, o fundamental é que o turismo movimente a economia do país.

No entanto, há de se considerar, que os aspectos qualitativos também têm ganhado destaque no cenário das políticas públicas de turismo, buscando entender, por exemplo, os impactos negativos que o turismo proporciona, tanto na natureza, quanto nas culturas locais. Tais políticas, objetivando um desenvolvimento sustentável, passaram a ficar evidentes sobretudo a partir dos anos 1990 com a Eco-92¹³, no intuito político de melhorar as condições sociais e econômicas das populações locais, além de proporcionar a satisfação dos turistas junto aos atrativos naturais e culturais e gerar, conseqüentemente, a fidelidade destes perante o destino visitado.

O Brasil, com sua diversidade cultural, variedade natural de fauna e flora, patrimônio histórico, suas regiões, seus sotaques, está inserido nesta realidade. Diante disto, medidas governamentais vêm sendo pensadas e implementadas para o desenvolvimento do turismo por meio de políticas públicas.

As políticas públicas que vêm sendo implementadas no Brasil originam planos, programas e projetos na tentativa de garantir o desenvolvimento econômico, territorial e humano. O turismo, enquanto uma atividade que movimenta a economia e que impacta natureza e cultura de diversas formas, tanto positivamente quanto negativamente, é inserido com a intenção política de contribuir para o desenvolvimento de destinos turísticos.

Em termos de políticas públicas regionais no Brasil, em 1999 o governo do estado do Maranhão elaborou o Plano Maior – Plano de Desenvolvimento Integral de Turismo do Maranhão, que regionalizou o estado em 05 polos turísticos (Maranhão, 2012), sendo agrupados de acordo com as proximidades geográficas dos territórios e que foram elencados segundo seus potenciais turísticos. Tais polos, podem ser categorizados como indutores, estratégicos e em desenvolvimento. Segundo Alves e Endlich (2017, p. 6), são considerados destinos indutores, “localidades capazes de atrair fluxo turístico internacional,

¹³ Em 1992, o maior cartão-postal brasileiro, o Rio de Janeiro, sediou a Conferência das Nações Unidas para o Meio Ambiente e Desenvolvimento, que ficou conhecida como Eco-92 ou Rio-92. Foi a largada para que a conscientização ambiental e ecológica entrasse definitivamente na agenda dos cinco continentes. Disponível em: https://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&view=article&id=2303:catid=28&Itemid=23 >. Acesso em: 11 maio 21.

que concentram atrativos, equipamentos e serviços em quantidade, qualidade e diversidade, capazes de motivar deslocamentos mais longos e com maior taxa de permanência”.

De acordo com os dados disponibilizados no endereço eletrônico do Observatório do Turismo do Maranhão¹⁴, como indutor do turismo tem-se o polo São Luís (mais ao norte do estado), compreendendo os municípios de São Luís, Alcântara (municípios com forte apelo para história e cultura), São José de Ribamar (considerado um santuário de fé e devoção) e Raposa (destaca-se com as fronhas maranhenses e artesanato em renda de bilro). Outro polo indutor é o polo Lençóis Maranhenses, que contempla os municípios de Humberto de Campos (Fig. 12), Primeira Cruz (ambos mais afastados turisticamente do Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses), Santo Amaro e Barreirinhas (estes têm o turismo mais consolidado, com maior concentração de empreendimentos turísticos e acesso facilitado ao referido Parque).

Figura 12: Praça matriz do município de Humberto de Campos



Fonte: Acervo pessoal da autora (2023).

Um terceiro polo indutor do turismo é o polo Delta das Américas (já na divisa com o estado do Piauí), que compreende a região sob influência do Delta do Rio Parnaíba (que tem 70% de sua área no Maranhão), cujos municípios são: Paulino Neves, Tutóia (cuja atratividade natural de ambos está também nos pequenos lençóis maranhenses), Água

¹⁴ <https://observatorio.turismo.ma.gov.br/polos-turisticos/>

Doce do Maranhão e Araisos. Um último polo indutor é o polo Chapada das Mesas. O Parque Nacional da Chapada das Mesas, criado em 2005, é composto de florestas de buritizais, sertões, relevo de chapadas vermelhas, formações rochosas, cânions, cavernas e cachoeiras. O PARNA protege 160.046 hectares de Cerrado nos municípios de Carolina (principal portal de entrada para o polo), Riachão, Estreito e Imperatriz (forte no turismo de negócios), no centro-sul do Maranhão. Os municípios de Tasso Fragoso, Balsas (destino de agronegócio), Formosa da Serra Negra, Fortaleza dos Nogueiras, Itinga do Maranhão, Campestre, Alto Parnaíba e Açailândia complementam o referido polo (Observatório do Turismo do Maranhão, 2024).

Porém, os polos Lençóis Maranhenses e Delta das Américas, se unificaram, passando a compor um só. No perfil da rede social da Instância de Governança Regional do Polo Lençóis e Delta (IGR Lençóis e Delta), encontram-se os motivos para tal feito (postagem feita em 10 de fevereiro de 2023). De acordo com a IGR (2023):

A Região dos Lençóis e Delta sempre foram ligadas pela proximidade e semelhanças geográficas. No início das gestões municipais de 2021 nos 8 municípios integrantes foram contratados técnicos e turismólogos nas secretarias municipais. No início de 2022 foi marcado por uma aproximação dos secretários de turismo de Tutóia e Barreirinhas, em movimento que resultaria na unificação dos então 2 polos: Delta das Américas e Lençóis Maranhenses. Após muitas conversas sobre o benefício da unificação, tanto de representatividade, quanto de visibilidade, foi iniciado a sensibilização do trade da importância de estarmos juntos. Guiados pelo apoio irrestrito do Governo do Estado, que fez um evento de lançamento da nova marca em 13/05/2022, os caminhos se alinharam, o SEBRAE se juntou ao processo e esse direcionamento foi fundamental para a consolidação da unificação. No dia 13/09/22 aconteceu em Tutóia reunião presencial do polo Delta e 20/09/22 aconteceu de forma virtual a reunião do polo Lençóis para tratar da unificação. No dia 13/10/22 aconteceu o primeiro encontro virtual com os dois polos juntos, onde foi definido os primeiros passos e já agendado a próxima reunião que ocorreu de forma híbrida no dia 07/11/22 em Barreirinhas, na oportunidade definimos que nossa participação no evento do Salão da Rota das Emoções, faríamos um benchmarking com o polo São Luís. Retornamos com um encontro presencial marcado para o dia 06/12/22 que ocorreu em Tutóia onde fizemos o planejamento tático para o ano seguinte.

Desta forma, o estado do Maranhão encontra-se com nove polos turísticos atualmente (2024), cuja unificação dos dois polos outrora citados se deu em função de serem muitos próximos geograficamente e com características similares (une os grandes e pequenos lençóis maranhenses), com o propósito de fortalecer as ações de *marketing*, sobretudo, do até então polo Delta das Américas que conta com menor fluxo de visitantes.

Ainda naquele ano (1999), foi criado o polo (em desenvolvimento) Floresta dos Guarás, cujo nome é em homenagem a ave de plumagem vermelha, abundante nessa região. Compreende os municípios de Cedral, Mirinzal, Cururupu, Guimarães, Porto Rico do Maranhão, Bequimão, Apicum Açu e Central do Maranhão, situados no litoral ocidental,

na parte amazônica do estado. Dentre os atrativos turísticos, destacam-se a Ilha dos Lençóis e o Parque Estadual Marinho do Parcel de Manoel Luís, ambos em Cururupu.

Posteriormente, mais 5 novos polos foram criados. Ainda de acordo com dados disponibilizados pelo Observatório de Turismo do Maranhão (2024), tem-se o polo Lagos e Campos Floridos (em desenvolvimento), que compreende a região conhecida como Baixada Maranhense, uma área formada por campos naturais, cerrados, babaçuais, lagos, rios e estuários. Dentre os atrativos turísticos naturais, destacam-se a pororoca do rio Mearim (no município de Arari), com campeonatos de *surf*, o Lago-Açu, segundo maior lago de água doce da América do Sul (no município de Conceição do Lago Açu), a Reserva Florestal Paraíso, uma mata amazônica preservada com trilhas e lagos (no município de Monção) e as Ilhas flutuantes do Lago Formoso (no município de Penalva).

Outro polo em desenvolvimento é o Amazônia Maranhense, em que fazem parte os municípios de Centro Novo do Maranhão, Carutapera, Luís Domingues e Cândido Mendes. De acordo com informações disponibilizadas no portal oficial do governo do estado¹⁵, a Floresta Amazônica no estado do Maranhão ocupa 34% do território, o equivalente a 81.208,40 km². A região que possui, em média, 570 árvores/hectare de pelo menos 100 espécies da flora nacional, já possibilitou a catalogação de 109 espécies de peixes, 124 de mamíferos e 503 de aves. Além disso, as comunidades indígenas de Alto Turiaçú, Awá, Caru e Gurupi estão localizadas nesse território, desde a criação da Amazônia Legal em 1953.

Um oitavo polo turístico do estado é o Cocais (também em desenvolvimento), abrangendo os municípios de Coelho Neto, Timon, Pedreiras, Igarapé Grande, São João do Soter, Bacabal e Caxias. Este último conta com balneário e espaços histórico-culturais como o Memorial da Balaiada.

O último polo considerado ainda em desenvolvimento é o Serras, Guajajara, Timbira e Kanela, composto pelos municípios de Grajaú e Barra do Corda, que em sua gênese, pertenciam à tribo indígena dos Kanelas, do Tronco dos Gês e Guajajara, da linhagem Tupi. As aldeias indígenas Cachoeira e Kwarahy e a Igreja Matriz de Nossa Senhora da Conceição (edificação que traz uma homenagem à missão capuchinha vítima do Massacre de Alto Alegre), são fatores de atratividade histórica e sociocultural para a região. Além disso, a Cachoeira da Fumaça e a Cachoeira Grande, atraem visitantes interessados nesse contato com a natureza, podendo ser exploradas com foco no ecoturismo.

¹⁵ <https://turismo.ma.gov.br/programas-ou-campanhas/polo-amazonia-maranhense>. Acesso em 12 abr. 2024.

O polo Munim é considerado estratégico para o desenvolvimento do turismo, dada a proximidade com a capital do estado. Fazem parte os municípios de Axixá, Icatu, Rosário, Cachoeira Grande, Presidente Juscelino, Vargem Grande, Itapecuru Mirim, Nina Rodrigues e Morros, sendo este último o principal da região, com maior visitação turística. Dentre os atrativos históricos destacam-se igrejas em diversos estilos, casarios coloniais, ruínas seculares. Na cultura imaterial tem representatividade consolidados grupos folclóricos de bumba-meu-boi. Quanto aos atrativos naturais, a região é banhada sobretudo pelos rios Munim e Una dos Moraes (com passeios de barcos e canoas).

Em termos de taxa de ocupação, fluxo de visitantes e geração de empregos fomentados nesses polos turísticos, uma pesquisa realizada pelo Observatório de Turismo do Maranhão (Maranhão, 2022) revelou que no segundo trimestre de 2022 a taxa de ocupação de hotéis estava acima de 50% nos polos São Luís e Lençóis Maranhenses, ficando superior a 60% no mês seguinte e com o alcance da marca de mais de 90% em junho. Os resultados apontaram que os turistas gastaram em média R\$ 300,00 com diárias nos municípios de São Luís (polo São Luís), Barreirinhas (polo Lençóis Maranhenses) e Carolina (polo Chapada das Mesas).

Em relação a geração de empregos, os dados do Observatório de Turismo do Maranhão (Maranhão, 2022) apontaram que 100 novas vagas de trabalho foram criadas formalmente no setor de alimentação, representando mais um saldo positivo para o segundo trimestre de 2022. Porém, o estudo não mencionou dados referentes ao emprego gerado para as ocupações de trabalhadores de passeios, as já citadas profissões de guias de turismo, condutores de visitantes, motoristas de carros de passeios e pilotos de embarcações náuticas.

Na Fig. 13 é possível uma visualização dos dez polos turísticos criados no estado do Maranhão, com sua localização geográfica¹⁶.

¹⁶ Disponível em: <https://observatorio.turismo.ma.gov.br/polos-turisticos/>. Acesso em 12 jul. 2024. Buscamos junto a secretaria estadual de turismo e a IGR Lençóis & Delta uma versão mais atualizada do mapa do turismo do Maranhão, já com a junção dos referidos polos, porém, ainda inexistente esta atualização.

Plano Nacional de Municipalização do Turismo (PNMT), com o propósito de impulsionar o desenvolvimento do turismo nos destinos, por meio da promoção, descentralização e gestão compartilhada. “Pode-se compreender que o PRT é uma consequência e uma evolução do PNMT, lançado em 1994, uma vez que diversos destinos e atrativos turísticos eram compartilhados entre os municípios e havia dificuldade em sua gestão” (Scrivano, 2021, p. 17).

O quadro 12 mostra as principais mudanças e avanços do PRT em comparação ao PNMT, demonstrando sua evolução:

Quadro 12: Evolução do PNMT para o PRT

Características	PNMT	PRT
Data de lançamento	1994	2004
Abrangência territorial	Focada no município	Focada na região
Pautados nos princípios	Sustentabilidade, capacitação, descentralização, parceria e mobilização	Descentralização, integração, participação, sustentabilidade ambiental, econômica e sociocultural
Governança	Esfera municipal	Esfera regional
Envolvimento	Poder público, iniciativa privada, organizações não governamentais e comunidade, sendo a gestão descentralizada.	Agentes sociais do poder público, iniciativa privada, organizações não governamentais e comunidade
Enfoque metodológico	Participativo	Participativo
Promoção	Oficinas de sensibilização, capacitação e planejamento	Oficinas de sensibilização, mobilização, institucionalização da instância de governança, elaboração do plano estratégico de desenvolvimento turístico regional, implementação do plano, sistema de informações turísticas, roteirização turística, promoção e apoio à comercialização, sistema de monitoramento e avaliação do programa

Fonte: Elaboração baseada em Scrivano, 2021.

Inserido no Programa de Regionalização do Turismo tem-se o Projeto de Roteirização Turística, que consiste na criação de roteiros para fomentar o turismo em alguns destinos. Dentre estes, destaca-se o Roteiro Integrado Jeri-Delta-Lençóis, que também é conhecido como Rota das Emoções e que foi lançado em 2005 como uma proposta de sustentabilidade.

Na perspectiva do PRT, entende-se “roteirização” como uma forma de organizar e integrar a oferta turística brasileira, possibilitando o aumento das taxas de visitação, de permanência e gasto médio do turista nos destinos brasileiros. Além de possibilitar uma melhor distribuição de renda, geração e ampliação de postos de trabalho, promoção da inclusão social e a redução das desigualdades regionais e sociais (Brasil, 2004).

Antes de se falar a respeito da Rota das Emoções, é importante que se faça a distinção entre os termos rota, roteiro, circuito, a fim de deixar claro tais terminologias e não causar confusões. De acordo com Figueira (2013), a origem etimológica de rota é italiana, significando “roda”, “rumo”, “caminho”. O autor explica que é um percurso específico a ser seguido em um espaço de tempo, com ponto de partida e de chegada, podendo ser isolada ou atrelada a outra rota, com uma temática central, incluindo todos os serviços contratados como deslocamento, hospedagem, alimentação, atrativos turísticos. Nas palavras dele:

O desenho da Rota deverá responder aos interesses dos diversos actores da actividade turística, mas, principalmente orientada ao seu mercado objetivo (os turistas), e aos interesses dos operadores, dos prestadores de serviços e, incontornavelmente, aos interesses das comunidades locais. A arbitragem do Estado regulador é crucial para a defesa dos interesses de todos os *stakeholders*. A acção unificada entre actores reduz custos e aumenta a conectividade entre todos, contribuindo para uma Oferta integrada e de qualidade (Figueira, 2013, p. 68).

A rota deve atender aos anseios e expectativas de diversos agentes, ou seja, do *trade*, da comunidade e dos turistas, sendo que o poder público tem papel regulador na garantia dos interesses de todas as partes interessadas, que devem atuar de maneira conjunta, a fim de garantir uma oferta de sucesso.

A Rota das Emoções, nesse sentido, é o caminho a ser percorrido pelo turista que sai do Ceará ao Maranhão, passando pelo Piauí ou vice e versa, através da visitação aos atrativos naturais e vivências culturais que podem ser vislumbradas junto aos quatorze municípios envolvidos. É a união de rotas isoladas, de modo a integrá-las em uma única compra pelo turista.

Em um cenário internacional, existem várias rotas turísticas, a exemplo de Portugal, que possui rotas sobretudo culturais, como a Rota do Românico do Vale do Sousa, Rota do Linho e do Ouro, Rota do Fresco, Rota do Azeite. No contexto nacional, também encontramos várias rotas, espalhadas em todas as macrorregiões do país: rota Brasília e Chapada dos Veadeiros (DF e GO), rota Palmas e Jalapão (TO), rota Belo Horizonte e cidades históricas de Minas (MG), rota Serra Mar Catarinense (SC), dentre outras. Tais rotas se constituem enquanto um percurso que pode ser seguido, agrupando um estado e

o Distrito Federal (Rota Brasília e Chapada dos Veadeiros), ou mesmo contemplando dezenove municípios pertencentes a seis polos turísticos catarinenses.

No entanto, com a complexidade que possui, em termos de interligar três estados distintos, quatorze municípios pertencentes a três polos turísticos nordestinos, só encontramos até o momento a Rota das Emoções, se constituindo enquanto um autêntico roteiro integrado.

Já para Chimenti e Tavares (2020, p. 16), o roteiro turístico é:

Um importante produto cuja composição inclui a visita planejada a um ou mais atrativos e localidades e que pode contar com serviços turísticos e de apoio agregados, todos organizados de forma lógica e coerente com a proposta preestabelecida e também com a caracterização de sua demanda e suas necessidades, o que permite, além de uma boa leitura da realidade existente, o fomento da economia da região, bem como a sua divulgação e a exploração ordenada e sustentável do espaço e da cultura local.

Então, o roteiro turístico é o planejamento e estruturação de tudo que deve conter em uma programação turística, garantindo a logística de funcionamento, a operacionalização, com a seleção da temática, dos locais a serem visitados, do meio de transporte a ser utilizado, das atrações a serem visitadas, das paradas técnicas, do público-alvo, dos parceiros envolvidos, dos custos, da margem de lucro, da propaganda. Enfim, o roteiro é muito mais complexo e a rota é a concretização desse roteiro que fora idealizado.

O itinerário, por sua vez, é o trajeto que pode envolver mais de um local distante entre si (circuito), com definição de horário, distância em quilômetros etc. (Figueira, 2013). Pode ser entendido também como “toda rota ou circuito que passa por um espaço geográfico determinado” (Chimenti; Tavares, 2020). Nesse sentido, o itinerário é algo objetivo, considerado o percurso a ser percorrido tão somente.

Para que o referido roteiro fosse lançado ao mercado, o governo precisou estabelecer uma nova forma de atuar, baseada na colaboração e no consenso. “A chave é entender que o planejamento hoje requer o exercício consciente da responsabilidade compartilhada” (Velasco, 2010, p. 4, tradução da autora). E aqui que entra o conceito de redes, uma das tipologias de governança apresentada por Hall (2011). Tais redes, “devem ser completadas com a incorporação de atores privados e com a participação de diferentes agentes sociais para conseguir uma tomada de decisão verdadeiramente eficiente” (Velasco, 2010, p. 4, tradução da autora).

Deste modo, o roteiro citado surgiu através da parceria (em rede) de cooperação e execução entre várias instituições públicas e privadas como MTur, Governos estaduais, Prefeituras municipais, Secretarias de Turismo estaduais e municipais dos 14 municípios

envolvidos, SEBRAE, IBAMA, SENAC, Banco do Brasil e Banco do Nordeste (Brasil, 2004). No entanto, não foi idealizada envolvendo líderes comunitários (comunidade) e representantes do *trade* turístico (mercado), no sentido de ouvir as partes interessadas e contribuir para a tomada de decisões.

Bramwell (2004) chama a atenção para a importância das parcerias, que podem servir para “aumentar o envolvimento de pessoas social e economicamente marginalizadas na tomada de decisões que afeta suas próprias vidas” (p. 542, tradução da autora). No entanto, alerta sobre algumas possíveis dificuldades que são encontradas para se estabelecer parcerias, como o fato de que muitos membros das comunidades locais estão mais interessados em garantir sua própria sobrevivência econômica, ou ainda, por uma questão cultural, aceitam que as decisões são tomadas por uma minoria e impostas “de cima a baixo”. Sugere relações mais inclusivas dentro das parcerias, por meio de participação das comunidades, escuta mais respeitosa, diálogos, engendrando uma parceria mais equitativa.

Em se tratando do Roteiro Integrado, após ser idealizada pela rede inicial formada, foi elaborado um plano estratégico para a viabilidade e execução da roteirização, que teve como objetivo “desenvolver, de forma integrada, todas as partes que compõem o sistema turístico, garantindo um funcionamento mais eficaz e efetivo do processo (Brasil et al, 2007, p. 148). Foram 7 estratégias planejadas, sendo a de número 1: Criar condições favoráveis para a construção de alianças estratégicas de caráter regional. Assim, foi proposto o envolvimento de líderes empresários no roteiro integrado, bem como a criação de uma Rede Gestora formada pela classe empresarial (hospedagem, alimentação, receptivo, transporte e comércio), setor público, comunidade (ONG's e universidades), parceiros e entidades catalisadoras (SEBRAE) (Brasil, 2007).

Deste modo, a rede formada passou a contemplar segmentos que a princípio estavam excluídos, como do mercado turístico e da comunidade local, o que foi um ponto positivo. Porém, nem sempre esse envolvimento dos empresários e de líderes comunitários consegue fazer com que de fato todas as vozes sejam ouvidas e tenham suas necessidades atendidas. Muitas vezes os interesses que se sobressaem são dos grandes empresários e a população local quando consegue se inserir no turismo no destino é através de trabalhos precários que não melhoram a qualidade de vida como deveria, contrariando princípios de sustentabilidade social.

Além do mais, Coutinho e Nóbrega (2019) comentam a respeito do referido PRT, que surgiu para estruturar roteiros turísticos, ou seja, notadamente um viés economicista, que atende quase que exclusivamente aos interesses do capital, ao invés de promover a

justiça social, o bem-estar comunitário, o equilíbrio ao meio ambiente e ao cultural e de promover o desenvolvimento local/regional como está posto nos objetivos do Programa. Defendem ainda que um dos entraves para uma maior efetividade das políticas públicas em turismo e o alcance de uma boa governança é o personalismo político, em que as ações ficam à mercê dos interesses do gestor público ao longo daqueles quatro anos de governo, e que, findado o prazo, o novo governante não dá continuidade às ações anteriores.

Ao lançar o PRT, o governo central pretendia estruturar a atividade turística de forma descentralizada com a finalidade de gerar empregos, renda e reduzir as desigualdades sociais com a premissa de que o turismo quando trabalhado de forma adequada pode valorizar a cultura e a história dos lugares turísticos.

No entanto, há que se considerar que, segundo apontado por Cañada (2017), a relativa fixação em um determinado território da atividade turística, as fortes variações na demanda de trabalho associado a um mercado que sofre constantes e fortes oscilações e a possibilidade de funcionar com um mercado de baixos salários são fatores que explicam essa pressão endêmica junto aos trabalhadores e trabalhadoras do turismo.

Ou seja, o fato de o produto turístico ser produzido e consumido no mesmo local leva os empresários a quererem reduzir seus custos de algum modo, o que reverbera nos gastos com os trabalhadores do turismo. Além do mais, a sazonalidade, típica do turismo, sobretudo em países como o Brasil, que ainda não possui um fluxo intenso de turistas o ano inteiro, em contraposição a países europeus como França, Espanha e Itália, faz com que muitas empresas turísticas operem com o mínimo nos meses de baixo fluxo de visitantes, priorizando as contratações temporárias e gerando, conseqüentemente, baixos salários. Deste modo, existe uma pretensão do MTur de que o turismo gere emprego, renda e reduza desigualdades, porém, a efetivação destes benefícios parece distante.

O PRT é considerado um “modelo de gestão descentralizada, coordenada e integrada, com base nos princípios da flexibilidade, articulação, mobilização, cooperação intersetorial e interinstitucional e na sinergia de decisões” (Brasil, 2004, p. 11). Tem como objetivos ampliar e qualificar o mercado de trabalho; estruturar os destinos turísticos; ampliar o consumo turístico no mercado nacional; aumentar a inserção competitiva do produto turístico no mercado internacional; aumentar o tempo de permanência e gasto médio do turista; dentre outros (Brasil, 2004).

Todavia, observa-se que nem sempre a realidade condiz com o discurso governamental, havendo um descolamento entre a realidade e o discurso, uma vez que as políticas públicas de turismo não chegam da mesma forma para todos os destinos, sendo uns priorizados em detrimento de outros, observando-se a seletividade espacial na

aplicação dos recursos públicos, conforme apontado por Silva (2020). Além disso, alguns projetos turísticos são deixados de lado quando da mudança de governo, gerando fragilidade em tais políticas.

Como citado anteriormente, um dos frutos do PRT é o roteiro integrado Ceará, Piauí, Maranhão, que inclui diversas praias e rios do Ceará; o único delta em mar aberto das Américas, o do rio Parnaíba; e as dunas do Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses. A região já possui alguns produtos turísticos definidos como: o Parque Nacional de Jericoacoara (Fig. 14), o Delta do Parnaíba (Fig. 15), o Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses, as áreas de Proteção Ambiental dos Pequenos Lençóis e a foz do Rio Preguiças.

Figura 14: Lagoa do Paraíso, Parque Nacional de Jericoacoara



Fonte: Acervo pessoal da autora (2023).

Figura 15: Delta do Rio Parnaíba



Fonte: Acervo pessoal da autora (2023).

Este roteiro integrado possui particularidades que o dota de uma característica singular, pois inclui o PNLM, considerado o único deserto que abriga milhares de lagoas de águas cristalinas entre dunas, com uma área de aproximadamente 155.000 hectares de extensão; as áreas de Proteção Ambiental dos Pequenos Lençóis; o Delta do Parnaíba, único delta em mar aberto das Américas, com 2.700km² de área, dos quais 35% pertencem ao Piauí e 65% ao Maranhão; Jericoacoara; a foz do Rio Preguiças e as praias e rios do Ceará (Serra, 2008).

Esse roteiro, que também é conhecido como Rota das Emoções, surgiu em 2005, por meio do Projeto da Rede de Cooperação Técnica para a Roteirização, desenvolvido pelo MTur, em parceria com o SEBRAE nos estados do Ceará, Piauí e Maranhão, com o Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial (SENAC), Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais (IBAMA), governos estaduais, prefeituras municipais, secretarias de turismo estadual e municipal dos destinos envolvidos, Banco do Nordeste e Banco do Brasil.

No que concerne a origem da Rota das Emoções, salienta-se que durante o processo de elaboração de roteiros turísticos em 2004 pelo MTur foram incorporadas mais de 23 regiões turísticas no âmbito do PRT. Deste modo, os órgãos oficiais de turismo dos estados, junto com o apoio do MTur, estavam trabalhando para esta etapa 134 regiões, das quais foram desenvolvidos 451 produtos turísticos, contemplando 959 municípios/distritos (Brasil, 2004). Um desses roteiros é o Roteiro Integrado Ceará, Piauí e Maranhão.

Mais de uma década se passou desde que o referido roteiro foi lançado para o mercado com o propósito de um desenvolvimento regional sustentável. Porém, conforme Beni (2006, p. 32), “o que temos visto com muita frequência são cenários de roteirização regionalizada em vez de regionalização sustentável do turismo, este sim, o alvo e a meta do governo federal”. Beni afirma ainda que:

A roteirização regionalizada pode servir momentaneamente para o *marketing* de destinos e para ampliar o fluxo turístico para algumas regiões a curto prazo, mas de maneira alguma é o caminho para estabelecer e consolidar o turismo como instrumento de desenvolvimento sustentável (Beni, 2006, p. 32).

Quanto ao discurso da sustentabilidade turística, espera-se que o turismo se estabeleça na região partindo das dimensões ambiental, social, econômica, cultural, política e institucional. Quando os atrativos naturais e culturais - que justamente motivam os visitantes a se deslocarem de suas residências para conhecê-los – são bem trabalhados e cuidados; quando a comunidade é valorizada no seu saber-fazer¹⁷ e consegue ocupar os postos de trabalho que surgem e o turismo movimenta uma economia inteira; quando as políticas públicas são direcionadas a todas as áreas (infraestrutura básica, urbana, turística, capacitação) e a todos os municípios envolvidos com a região de forma igualitária, desta forma espera-se que haja um desenvolvimento sustentável eficaz.

No entanto, percebe-se que entre os discursos oficiais, a exemplo do MTur e a prática existe um distanciamento, pois muitas vezes adotar esses princípios torna-se pouco exequível, contribuindo para a manutenção do *status quo* na dinâmica capitalista em que se objetiva o lucro e o fator econômico se sobressai.

Dentro dessa lógica da sustentabilidade turística, tem-se a dimensão econômica em que o turismo, em tese, deveria beneficiar a todos, desde empresários a comunidade local, de modo que estes pudessem ocupar os postos de trabalho advindos da atividade e os empresários teriam a oportunidade de obter lucros com a presença dos turistas. No entanto, estudos como de Cañada (2017) apontam que o turismo é marcado pela precariedade laboral em diversos países e pela concentração de renda e solo na mão de grandes empresas turísticas.

A respeito da dimensão social no turismo, o MTur através da efetivação do PRT espera que este contribua para a redução das desigualdades sociais com uma melhor distribuição de renda, diminuindo o distanciamento entre os ricos e os pobres, entre os que

¹⁷ As relações entre teoria e prática – saber-fazer, são aprendidas compreendendo que a prática é uma das aplicações possíveis da teoria, mas não esgota a generalidade da teoria. Assim, a prática é entendida na sua ótica política, de compromisso com a realidade histórica (Silva, Moesch, 2016, p. 8).

tem muito e os que quase nada tem. Entretanto, segundo apontado por Cañada (2020) essas desigualdades são acentuadas não só com baixos salários, como também por questões de gênero, idade e classe social.

Então, os trabalhadores são inseridos no mercado de trabalho, porém de forma precária, ou seja, no sistema de acumulação flexível busca-se um aumento da produtividade, no entanto, com um baixo custo da força de trabalho, o que leva a baixos salários, subcontratação, contratos temporários e aumento da informalidade (Meliani, Gomes, 2010).

Desde que a Rota das Emoções foi lançada no mercado, vinha apresentando melhorias nos destinos turísticos, a exemplo de Barreirinhas que recebeu investimentos do MTur para a construção do aeroporto, centro de convenções, ambos inaugurados em fevereiro de 2022, e a rodoviária. Bem como por meio do Investe Turismo¹⁸, um programa do MTur que desde o ano 2019 investe em 158 municípios turísticos. Tais fatos contribuíram para uma maior visibilidade da Rota, atraindo cada vez mais visitantes e movimentando a economia.

Porém, em março de 2020 o mundo foi abalado devido ao anúncio da pandemia da Covid-19, um vírus (coronavírus) que rapidamente se espalhou pelos continentes e que levou a Organização Mundial da Saúde (OMS) a decretar medidas para tentar combatê-lo, tais como o uso de máscaras de proteção facial, *álcool* em gel para garantir a desinfecção das mãos e o distanciamento social (IPEA, 2020). Com tais medidas, sobretudo esta última, necessária para a contenção da proliferação do vírus, vários setores da economia foram afetados, como o comércio de bens e o setor de prestação de serviços.

Muitos espaços tiveram que ser fechados, seja porque tiveram que reduzir a presença de clientes, ou por não suportarem a pressão de ter poucos clientes e despesas fixas a pagar que não puderam ser supridas com a baixa demanda. O setor de turismo, responsável por 3,71% do produto interno bruto (PIB), segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) (FGV, 2020), também foi impactado pela pandemia e das medidas restritivas impostas. O turismo é caracterizado por empresas dos ramos de hospedagem, alimentação, transporte, agenciamento de viagens, eventos, guiamento, que viram suas atividades paralisarem ao longo do primeiro semestre de 2020.

¹⁸ Cento e cinquenta e oito municípios brasileiros são o foco de um amplo pacote de investimentos, incentivos a novos negócios, acesso ao crédito, melhoria de serviços, inovação e *marketing*, voltados para o setor de Turismo. O objetivo principal do Programa Investe Turismo, desenvolvido conjuntamente pelo Ministério do Turismo, SEBRAE e Embratur, é acelerar o desenvolvimento, aumentar a qualidade e a competitividade em 30 Rotas Turísticas Estratégicas do Brasil, com foco na geração de empregos. O investimento inicial será de R\$ 200 milhões. Disponível em: <<https://www.gov.br/turismo/pt-br/acesso-a-informacao/acoes-e-programas/investe-turismo>>. Acesso em: 18 fev. 22.

Uma das consequências tem reflexos na vida de milhares de trabalhadores, que tiveram seus contratos de trabalhos suspensos, salários reduzidos ou mesmo ficaram desempregados (Teberga, 2021). Tal situação agravou ainda mais a precariedade do trabalho no setor de turismo em escala mundial, nacional e regional, alcançando os municípios do Nordeste, que compõem a Rota das Emoções.

Por outro lado, após quinze anos de implementação, a Rota das Emoções se constitui uma realidade e está consolidada no turismo brasileiro, gerando postos de trabalho em várias comunidades ao longo dos quatorze municípios nela integrados.

A Rota das Emoções vem sendo trabalhada especialmente pelo SEBRAE com a finalidade de promover o turismo em quatorze municípios situados ao longo a rota. Como exemplo, podemos citar a construção da rodovia MA 315 (Fig. 16), com 36km de extensão, que liga os municípios maranhenses de Barreirinhas e Paulino Neves, inaugurada em janeiro de 2019. Apesar das melhorias que foram feitas em trechos da estrada que ficaram comprometidos com as fortes chuvas e o intenso tráfego de veículos, conseguiu dar maior mobilidade às pessoas, em benefício aos moradores e visitantes.

Figura 16: Rodovia MA 315, liga Barreirinhas a Paulino Neves



Fonte: Acervo pessoal da autora (2023).

A referida rodovia foi uma contrapartida imposta pelo governo do estado para a empresa Ômega Energia, que instalou um parque eólico denominado Delta 3, para a exploração de energia naquela região (Cabral, 2019). Quando se transita pela MA 315, é

possível visualizar e desfrutar dos campos de dunas e lagoas, na região denominada como Pequenos Lençóis Maranhenses.

Acredita-se que a Rota das Emoções vem transformando a realidade dos municípios supracitados, sobretudo dentro da perspectiva da inserção das comunidades locais, no que diz respeito à ocupação de postos de trabalho, embora essa inserção seja precária.

A Rota das Emoções tem tido visibilidade por meio do evento Salão de Turismo da Rota das Emoções, tendo como principal parceiro e idealizador o SEBRAE. De acordo com matéria divulgada no seu portal de notícias¹⁹, o evento surgiu para:

Aproximar os diversos elos da cadeia do turismo, promover a integração entre a iniciativa privada, poder público e sociedade. O objetivo é fortalecer a governança desse Roteiro Integrado, como estratégia de mercado e promoção, gerar negócios e oportunidades e possibilitar a disseminação de conhecimentos, intercâmbio de experiências e boas práticas sobre os mais diferentes aspectos.

Após a discussão sobre o PNLM, o polo Lençóis Maranhenses e a Rota das Emoções, daremos um aprofundamento no tópico a seguir acerca dos municípios que compõem o parque, cujo foque está em seus aspectos históricos, geográficos e socioeconômicos.

3.5 Os municípios de Barreirinhas, Santo Amaro do Maranhão e Primeira Cruz: aspectos históricos, geográficos, sociais e econômicos

O município de Barreirinhas está localizado na mesorregião norte maranhenses e na microrregião dos Lençóis Maranhenses. Limita-se ao norte com o Oceano Atlântico, ao sul com o município de Santa Quitéria do Maranhão, ao leste com os municípios de Paulino Neves e Santana do Maranhão e ao oeste com os municípios de Santo Amaro do Maranhão e Primeira Cruz (Ramos, 2008).

O acesso é realizado principalmente por terra, através da rodovia MA 402 (inaugurada em 2002), distante 265 km da capital São Luís. Outra via de acesso é a fluvial, pelo Rio Preguiças, principal que corta o município. Além disso, pode se chegar ao destino por via aérea com embarque no aeroporto regional de Barreirinhas (Fig. 17), que foi inaugurado em novembro de 2021²⁰.

¹⁹ Disponível em: <https://sebraema.com/5o-salao-de-turismo-da-rota-das-emocoes/#:~:text=O%20QUE%20C3%89%20O%20SAL%20C3%83O,privada%2C%20poder%20p%C3%BAblico%20e%20sociedade>. Acesso em 16 mai. 24.

²⁰ Disponível em: <https://g7ma.com/novo-aeroporto-e-inaugurado-em-barreirinhas-ma>. Acesso em: 12 jul. 2024.

Figura 17: Aeroporto de Barreirinhas Lençóis Maranhenses



Fonte: g7ma (2021).

Barreirinhas possui uma área de 3.046,308km² e, de acordo com o último censo do IBGE (2022), possui uma população de 65.589 habitantes e um IDHM de 0,57 (2010). Quanto ao trabalho e renda, em 2022, o salário médio mensal dos trabalhadores formais era de 1,5 salários-mínimos. Considerando domicílios com rendimentos mensais de até meio salário-mínimo por pessoa, tinha 54,2% da população nessas condições, o que revela o quão pobre economicamente é o município, que conta com 217 povoados. Em 2010, a taxa de escolarização de 6 a 14 anos de idade era de 96%.

De acordo com informações disponíveis no site da prefeitura²¹, o município de Barreirinhas, conhecido como portal dos Lençóis Maranhenses, foi emancipado em março de 1938, tem sua economia baseada no comércio, pesca artesanal, agricultura local, artesanato e mais recentemente o turismo (anos 2000).

A história do turismo no município começa com a descoberta de petróleo na região das areias nos anos 1960, atraindo os trabalhadores da Petrobrás. Na década de 1980, o PNLN foi criado por meio de decreto e Barreirinhas passou a ficar conhecida em nível nacional, porém à época sem infraestrutura para receber visitantes. Nesse mesmo período foi criada a Vaquejada Regional, uma festa popular que se fixou no calendário anual municipal. Na década de 1990, o turismo começou a se estruturar, em função da criação

²¹ <https://www.barreirinhas.ma.gov.br/omunicipio.php>

dos polos turísticos do estado. Mas é nos anos 2000 que o turismo desponta, devido a inauguração da já citada rodovia MA 402 (Ramos, 2008).

O turismo foi se estruturando com o estabelecimento de meios de hospedagem, restaurantes, transportes turísticos e agência de turismo receptivo que passaram a oferecer roteiros turísticos pela região dos Lençóis Maranhenses. Entre os principais roteiros ofertados estão circuito Lagoa Azul, circuito Lagoa Bonita, circuito Lagoa da Esperança, Atins, trekking, café da manhã nas dunas, passeio de quadriciclo, sobrevoo nos Lençóis, passeio pelo Rio Preguiças (circuito Vassouras, Mandacaru e Caburé), flutuação (boia *cross*) na Cardoso, Tapuio.

Como citado no tópico anterior, o PNLM está dividido em atrativos turísticos, por polos, sendo alguns deles pertencentes ao município de Barreirinhas. O primeiro deles é o polo Lagoas, onde se localiza a sede administrativa da unidade de conservação. A área é composta de dunas, lagoas, restinga, parte do rio Negro, onde se forma a Lagoa da Esperança. A maior parte de sua extensão é da Zona de Uso Extensivo e é nela que se localizam os circuitos amplamente comercializados pelas agências de turismo de Barreirinhas: o Lagoa Azul (Fig. 18) e Lagoa Bonita (Fig. 19).

Figura 18: Lagoa Azul, PNLM



Fonte: Acervo pessoal da autora (2024).

Figura 19: Lagoa Bonita, PNLM



Fonte: Acervo pessoal da autora (2024).

Outro circuito bastante procurado pelos visitantes é o de Atins, cujo polo, segundo o Plano de Uso Público do PNLM (2022), possui o mesmo nome. A região povoada historicamente por pescadores tradicionais, hoje é bastante procurada para a prática de *kitesurf*, porque além de campo de dunas com lagoas (Lagoas do kite, Lagoa Tropical e Lagoa do Mario), possui a praia dos Lençóis com cerca de 20km de extensão (Fig. 20). A maior parte de sua área é de Zona de Uso Extensivo. O povoado de Atins (Fig. 21) possui uma ampla infraestrutura turística com meios de hospedagens, restaurantes e casas noturnas, a maioria de propriedade de estrangeiros e de investidores de outros estados brasileiros. Além disso, o polo caracteriza-se pela região do Canto de Atins, uma pequena comunidade tradicional de pescadores que habitam dentro do PNLM e que oferecem acomodação simples e restaurantes para os turistas.

Figura 20: Praia dos Lençóis, Atins



Fonte: Acervo pessoal da autora (2024).

Figura 21: O povoado de Atins, Barreirinhas



Fonte: Acervo pessoal da autora (2024).

Se as agências de turismo operacionalizam os roteiros turísticos da região, quem executa e acompanha os visitantes são os guias de turismo, condutores de visitantes, motoristas de carros de passeios e pilotos de embarcações náuticas. Esses profissionais começaram a se organizar em cooperativas e associações, facilitando o trabalho junto ao PNLM, de modo que a primeira cooperativa de turismo que surgiu foi a Cooperativa de Turismo e Transporte Alternativo dos Lençóis Maranhenses – COOTTALMAR, em 2001, ainda antes da inauguração da rodovia MA 402, com o cadastro de motoristas de carros de passeios.

Outros atrativos turísticos presentes em Barreirinhas localizam-se às margens do Rio Preguiças, com passeios até as comunidades de Vassouras (Fig. 22), Mandacaru (Fig. 23) e Caburé (Fig. 24). Na área urbana destaca-se a Av. Beira Rio, que conta com uma boa estrutura de bares e restaurantes e várias lojinhas de artesanato na Galeria Arte da Terra, com venda de produtos regionais feitos sobretudo a partir da fibra de buriti, palmeira abundante na região.

Figura 22: Povoado de Vassouras, Barreirinhas



Fonte: Acervo pessoal da autora (2023).

Figura 23: Povoado de Mandacaru, Barreirinhas



Fonte: Acervo pessoal da autora (2023).

Figura 24: Praia de Caburé, Barreirinhas



Fonte: Acervo pessoal da autora (2023).

No dia 05 de fevereiro de 2022, a prefeitura inaugurou o Parque das Dunas (Fig. 25), mais um atrativo turístico para o município. O espaço contou com recursos do governo do estado. Recentemente, no dia 01 de setembro de 2022, a prefeitura inaugurou o Centro de Artesanato de Barreirinhas, através da Secretaria Municipal de Turismo e Desenvolvimento Econômico (SEMTURDE), do governo do estado do Maranhão e do SEBRAE.

Figura 25: Parque das Dunas, em Barreirinhas



Fonte: Acervo pessoal da autora (2022).

No dia 06 de setembro de 2022, foi inaugurado o primeiro voo comercial da companhia Azul Linhas Aéreas, que partiu de Aracati (CE) em direção a Fortaleza (CE),

depois para Jericoacoara (CE), a parada seguinte foi em Parnaíba (PI), seguindo ao recém-inaugurado aeroporto de Barreirinhas (MA) e teve como destino São Luís (MA).

Tais ações visam contribuir com o fortalecimento e visibilidade do turismo tanto no Polo Lençóis como na Rota das Emoções, de modo a atrair visitantes, dinamizar a economia local e gerar emprego e renda.

Já o município de Santo Amaro do Maranhão localiza-se no litoral oriental maranhense, na mesorregião Norte Maranhense e na microrregião dos Lençóis Maranhenses, limita-se ao Norte com o Oceano Atlântico, ao Leste com o município de Barreirinhas, ao Oeste com o município de Primeira Cruz e ao Sul com o município de Barreirinhas.

Está situado cerca de 240 km da capital São Luís. O acesso ao município pode ser por via fluvial, com uso de embarcações de pescadores com duração média de três horas, a partir do município de Humberto de Campos. Outra opção é por via terrestre. As rodovias que partem de São Luís são todas pavimentadas, porém, ao chegar no trecho final do percurso, os visitantes que estavam de automóveis de pequeno porte tinham que estacionar no povoado de Sangue, para seguir viagem até Santo Amaro em veículos com tração nas quatro rodas (4x4).

Em junho de 2018, os autóctones e os visitantes receberam um benefício que facilitou o acesso ao município, a rodovia MA 320 (Fig. 26), que liga Santo Amaro a BR 402, esta última interliga Barreirinhas a capital do estado. Nessa época, os veículos de pequeno porte eram obrigados a estacionar em um amplo estacionamento da prefeitura municipal, em razão de que para chegar à sede do município, era necessário passar pelo Rio Alegre, obrigando os visitantes a pagarem um veículo 4x4 para fazer esse *transfer* até o meio de hospedagem. Isso ocorreu até 2021, quando foi inaugurada uma ponte (Fig. 27), que facilitou os deslocamentos de moradores e turistas²².

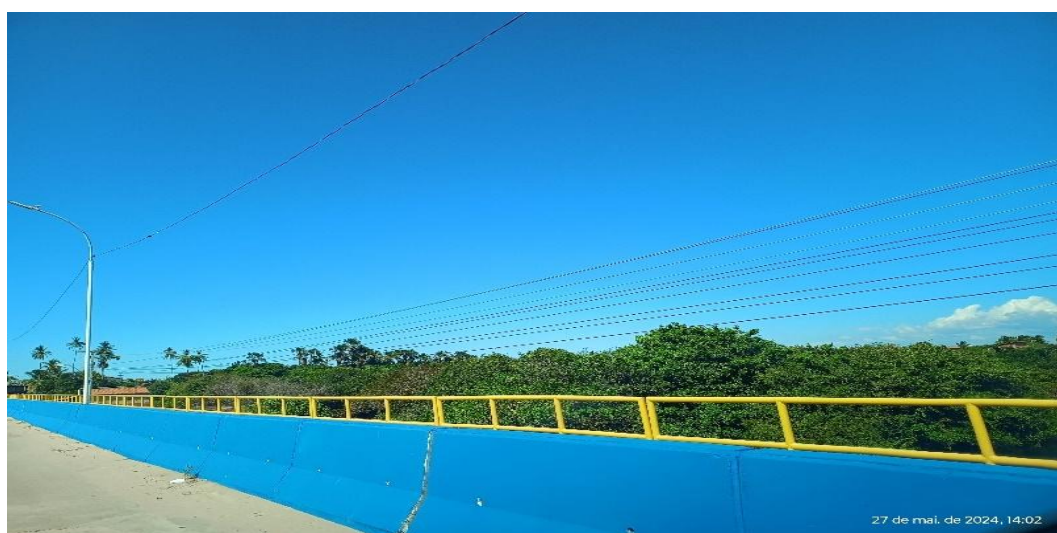
²² Disponível em: <https://gilbertoleda.com.br>. Acesso em: 12 jul. 2024.

Figura 26: Rodovia MA 320, liga Santo Amaro a capital do estado



Fonte: Gilberto Leda (2023).

Figura 27: Ponte sobre o Rio Alegre, Santo Amaro do Maranhão



Fonte: Acervo pessoal da autora (2024).

Segundo dados do IBGE (2022), Santo Amaro do Maranhão foi emancipado do município de Primeira Cruz em 1994, possui uma área de 1.582,806km², uma população residente em 13.949 pessoas e um IDHM de 0,518 (2010), cuja renda mensal dos trabalhadores formais é de 2 salários-mínimos, a taxa de escolarização de 6 a 14 anos de idade é de 94,1%. Suas principais atividades econômicas são de subsistência nas áreas de pesca, de agricultura e de criação de animais, além de comércio e turismo.

O turismo em Santo Amaro começou a se estruturar, tal qual aconteceu em Barreirinhas, a partir dos anos 1990 com as primeiras hospedarias domiciliares, época em que também surgiram os primeiros condutores de turismo (nativos da região) que

acompanhavam os visitantes e motoristas no PNLM, para não se perderem em meio às morrarias. Também nesse período surgiram os primeiros restaurantes familiares, ofertando comida caseira, para atender a pequena demanda de turistas. Os transportes predominantes eram carros com tração nas quatro rodas, devido as ruas que não eram pavimentadas. Depois foram surgindo as primeiras agências de turismo receptivo, que começaram a estruturar os passeios na região. Os principais roteiros turísticos comercializados são Lagoa América, Lagoa da Rancharia, Travosa, Ponta Verde, Lagoa das Emendadas, Betânia, Andorinhas, Lavado e Espigão, praia (Trilha do pescador), passeio noturno, amanhecer solar, quadriciclo e trekking.

Cerca de 40% das áreas urbanas e rurais do município fazem parte da área do PNLM principal atrativo turístico do município (com seu acesso bem mais próximo em comparação a Barreirinhas) com dunas e lagoas (Betânia, Gaivota, Andorinha e América estão entre as mais conhecidas e fazem parte do polo Santo Amaro), conforme Fig. 28 e Fig. 29. Tais atrativos estão mais próximos da sede de Santo Amaro e por isso podem ser acessados a pé, em veículo 4x4 ou de lancha voadeira²³.

Figura 28: Lagoa da Andorinha, PNLM



Fonte: Acervo pessoal da autora (2023).

²³ A Voadeira é uma embarcação movida a motor com estrutura e casco de metal, geralmente alumínio, a maioria composta com motor de popa. É largamente utilizada no transporte fluvial e em pescarias, sendo um meio de transporte bastante comum na Amazônia, no Cerrado brasileiro e no Pantanal. Disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Voadeira#:~:text=A%20Voadeira%20%C3%A9%20uma%20embarca%C3%A7%C3%A3o,Cerrado%20brasileiro%20e%20no%20Pantanal>. Acesso em: 12 jul. 2024.

Figura 29: Lagoa da América, PNLM



Fonte: Acervo pessoal da autora (2024).

Outro atrativo turístico é o povoado Travosa, que faz parte do polo de mesmo nome, sendo inserido integralmente nos limites do PNLM. É uma vila de pescadores, mas que hoje desenvolve o Turismo de Base Comunitária (TBC) por meio da oferta de hospedagem rudimentar e alimentação. De acordo com o Plano de Uso Público do PNLM (ICMBio, 2022, p. 38), “este polo diferencia-se dos demais pela grande diversidade de ambientes: manguezais, restinga, lago, praias e campos de dunas livres com lagoas interdunares. É composto por Zona de Uso Extensivo e Zona de Uso Especial”.

Faz parte ainda do município de Santo Amaro, o polo Oásis, localizado na região central do PNLM, que compreende os povoados de Queimada dos Britos e Baixa Grande, cuja população tradicionalmente vive da pesca artesanal e da agricultura de subsistência, e que hoje desenvolvem TBC, com hospedagem em redários e alimentação aos visitantes.

Trata-se da Zona Primitiva do parque, ou seja, tem como objetivo proporcionar apenas formas primitivas de recreação e manter pequena intervenção humana. A caminhada é a atividade que tem maior ligação com a vocação turística da região e os oásis são o ponto de pernoite para os visitantes que realizam as Travessias” (ICMBio, 2022, p. 24).

Além disso, destaca-se a Lagoa das Emendadas (Fig. 30), onde é realizado um longo trajeto a pé, que pode se estender ao anoitecer para contemplação das estrelas.

Figura 30: Lagoa das Emendadas, PNLM



Fonte: Acervo pessoal da autora (2024).

Outro atrativo turístico natural é o Rio Alegre que margeia o município, onde consta uma pequena estrutura de bares e restaurantes, e o lago Santo Amaro. Dentre os atrativos culturais destaca-se o artesanato em fibra de buriti, tal qual acontece em Barreirinhas.

As agências de turismo receptivo de Santo Amaro comercializam os roteiros turísticos aos visitantes. E quem os acompanha ao longo de todo o trajeto, desde o embarque na pousada, até o desembarque ao final dos passeios são os condutores de visitantes e os motoristas de carros de passeios. Estes, assim como acontece em Barreirinhas, também se organizam em cooperativas, sendo a mais antiga a Santoamarcoop, criada em 2018, logo após a inauguração da rodovia MA-320.

Porém, em visitas *in loco*, a partir da coleta de dados da pesquisa e observação em campo, foi possível perceber que existem algumas diferenciações entre a estruturação dessas entidades de classes profissionais: no município de Santo Amaro do Maranhão não existe associação representativa dessas categorias, somente cooperativas; não existem guias de turismo, somente condutores de visitantes, o que é constatado com o CADASTUR; as cooperativas existentes no referido município reúnem em uma só, motoristas, pilotos e condutores, ao contrário de Barreirinhas, em que cada entidade de classe tem uma associação ou cooperativa específica representativa.

O município de Primeira Cruz (Fig. 31), por sua vez, está localizado também na mesorregião norte maranhense e na microrregião dos Lençóis Maranhenses. Limita-se ao norte com o oceano Atlântico; ao sul com o município de Belágua, ao leste com os municípios de Santo Amaro do Maranhão e Barreirinhas e ao oeste com o município de Humberto de Campos (Correia Filho, 2011).

Figura 31: Município de Primeira Cruz



Fonte: Acervo pessoal da autora (2023).

O principal acesso ao município de Primeira Cruz é fluvial (Fig. 32) por quem parte de Humberto de Campos. Porém, recentemente, no final de 2023, foi inaugurado um trecho de 23km de asfalto da extensão da MA-320, que interliga Santo Amaro do Maranhão a Primeira Cruz, facilita o acesso e contribui para um possível desenvolvimento turístico da região.

Figura 32: Terminal Hidroviário de Primeira Cruz



Fonte: Acervo pessoal da autora (2023).

De acordo com os dados do IBGE (2022), Primeira Cruz possui uma área de 1.337,161km², uma população de 13.614 habitantes e um IDHM de 0,512 (2010). Quanto ao trabalho e rendimento, em 2022, o salário médio mensal dos trabalhadores formais era de 2,3 salários-mínimos, com apenas 411 pessoas ocupadas (2022), segundo o mesmo instituto. Em 2010, a taxa de escolarização de 6 a 14 anos de idade era de 95,8%.

De acordo com informações disponíveis no site da Câmara Municipal de Primeira Cruz²⁴, apesar dos holandeses terem aportado nessa região em 1614, colocando uma cruz (que deu origem ao nome do município), somente no século XX é que essa localidade passou a ser ocupada por pessoas de municípios vizinhos que passaram a desenvolver a pesca e a agricultura rudimentar, com destaque para a mandioca. Em 1947 foi criado o município de Primeira Cruz, desmembrado de Humberto de Campos.

“A pecuária, o extrativismo vegetal, a lavoura permanente e a lavoura temporária, a pesca, as transferências governamentais, o setor empresarial com 12 unidades atuantes e o trabalho informal são as principais fontes de recursos para o município” (Correia Filho, 2011, p. 15). O turismo ainda não está estruturado e não há informações acerca de dados estatísticos de fluxo de turistas na sede. Porém, o povoado de Cassó, que está no perímetro de Primeira Cruz, destaca-se no turismo por conta de uma extensa lagoa (6km) de mesmo nome (Fig. 33), que atrai visitantes interessados em descanso, recreação com atividades de banho e atividades esportivas como caiaque, *stand up peaddle*. Ao redor da lagoa, foram construídas várias pousadas para acomodação e alimentação dos visitantes.

Figura 33: Lagoa do Cassó, Primeira Cruz



Fonte: g1 maranhão²⁵ (2023).

²⁴ <https://www.cmprimeiracruz.ma.gov.br/portal/index.php/cidade/historia>. Acesso em 25 jun. 24.

²⁵ <https://g1.globo.com/ma>. Acesso em: 13 jul. 2024.

Apesar de não ser turisticamente comercializado em função de estarem organizando seus atrativos (já que o acesso ao município era um limitante), no Plano de Uso Público do PNLM existe o polo Primeira Cruz.

Este polo é uma das regiões mais conservadas e de grande apelo paisagístico, em função da diversificação dos ambientes, associando praias, estuário, planícies, manguezais, restinga, lagos, buritizais e carnaubais. É composto exclusivamente por Zona de Uso Extensivo (ICMBio, 2022, p. 40).

De acordo com o ICMBio (2022), uma área de visitação é a praia dos Veados, sendo acessada com embarcação pelo Rio Peria. É possível encontrar animais ameaçados de extinção como o peixe-boi, além da revoada dos guarás, ao entardecer. Já nos canais de manguezais existe a presença de caranguejo, macaco-prego, aves costeiras e cardumes de peixes. Também se destaca a Lagoa da Areia (Fig. 34), dentro do PNLM, sendo cercada de restinga.

Figura 34: Lagoa da Areia, PNLM



Fonte: Wikiloc (2023)²⁶.

A existência do PNLM, pertencente aos municípios citados nesse tópico, contribui para a geração de emprego e renda da população local, que proporcionou a mudança de um trabalho agroextrativista para inserção em atividades típicas do turismo, uma das

²⁶ <https://pt.wikiloc.com/trilhas-quadríciclo/lagoa-da-areia-a-primeira-cruz-31677379/photo-20421668>. Acesso em: 13 jul. 2024.

principais economias do estado, dada a beleza do Parque e sua divulgação nacional e internacional.

As relações de trabalho, sua gênese no capitalismo, características e contradições do trabalho no PNLN, além da sua dependência com o turismo, serão abordadas no capítulo a seguir.

4 TRABALHO E EMPREGO NO TURISMO

4.1 Trabalho em uma perspectiva ontológica

O trabalho humano se difere do de outros animais por ser um trabalho previamente idealizado. Uma abelha, por exemplo, realiza a sua tarefa de construção de sua colmeia sem pensar, como um ato irracional, sem subjetivação, enquanto para o homem (generalizando o termo independente de gênero) existe uma intencionalidade na transformação da matéria prima em produto, em objeto, que fora previamente idealizado na mente humana. Desta forma, “o trabalho implica, pois, um movimento indissociável em dois planos: num plano *subjetivo* (pois a prefiguração se processa no âmbito do sujeito) e num plano *objetivo* (que resulta na transformação material da natureza); assim, a realização do trabalho constitui uma objetivação do sujeito que o efetua” (Netto; Braz, 2006, p. 21).

Em uma perspectiva ontológica, o trabalho só existe em coletividade, tornando o humano um ser social que interage, se comunica por meio da linguagem com o outro, construindo relações e o mundo que o cerca ao longo da história. Para Netto e Braz (2006, p. 23), “foi através do trabalho que a humanidade se constituiu como tal”.

O trabalho humano é o emprego da força de trabalho (seja ela física ou intelectual) para entregar algo a sociedade que foi transformado. Pode ser a colheita e entrega de um arroz cultivado por um agricultor ou um peixe capturado pelo pescador para compor um prato feito por uma cozinheira de um restaurante, a extração de argila que gerou um artesanato, a produção de um vinho em uma vinícola, uma prestação de serviços feita por uma recepcionista de um hotel, só para citar alguns exemplos. Nas palavras de Marx (1996, p. 297), “a utilização da força de trabalho é o próprio trabalho”.

Nas sociedades tribais, em geral, é comum a divisão do trabalho, com os homens saindo para caçar, pescar, indo em busca do alimento para nutrir sua família; enquanto cabia a mulher o papel de ficar em casa cuidando da prole e das atividades do lar (Santos, 2018).

Em períodos pré-modernos, o trabalho era visto como indigno, como servil, executado ou pelos camponeses ou pelos escravos. De acordo com Toledo (2005), na antiguidade e na Idade Média havia um desprezo social pelo trabalho, concedido às classes mais baixas ou visto como castigo e penitência. Como valor social a reivindicação do trabalho teve início com o capitalismo, com os luteranos e calvinistas, sendo difundido plenamente nos Estados Unidos e na Europa Ocidental somente no século XIX.

No mundo capitalista é considerado trabalho apenas aquele que é feito pelo homem e produz valor (no sentido de capital), ou seja, que gera riqueza, lucro, que pode ser comercializado enquanto mercadoria. Então, desconsidera-se o trabalho desempenhado no ambiente doméstico, para atender as necessidades de alojamento, alimentação, cuidado com os filhos que não adquirem um caráter mercantil (Toledo, 2005).

O trabalho é definido por Meliani e Gomes (2010, p. 119) como “um processo de produzir ‘valores de uso’, ou seja, bens, mercadorias, artigos específicos que irão atender as necessidades humanas”. A constituição do salário, que é a fixação do preço da força de trabalho, percebido pelo trabalhador, se materializa na junção do trabalho concreto e do trabalho abstrato, de modo que a natureza concreta é o trabalho útil, que produz valor de uso, no sentido de que a mercadoria feita pelo trabalhador e comercializada no mercado é útil para quem irá comprar, ao passo que o trabalho abstrato implica no valor de troca, ou seja, em troca da força de trabalho, recebe-se dinheiro (Netto; Braz, 2006).

O capitalismo se consolida na relação capital-trabalho com a exploração da força de trabalho por parte dos proprietários dos meios de produção, quer seja os burgueses, os empresários ou o patrão. Tal feito se dá através da extração da mais valia, que “representa os lucros obtidos pelo empresário ao vender a parte produzida pelo trabalhador que excede os custos relativos à compra de sua força de trabalho” (Meliani, Gomes, 2010, p. 119). A mais valia é obtida pelas horas trabalhadas que não foram contabilizadas. O empresário ou o empregador tem por objetivo obter lucros (acumulação de capital) e se utiliza da produtividade do trabalhador (exploração do trabalho) para alcançar dividendos cada vez maiores.

Bordalo (2013), concorda que o trabalho deveria ter uma conotação positiva, no entanto, quando o fim é a manutenção da lógica do capital, o trabalhador acaba por alienar o seu produto e sua força de trabalho, passando a ter uma conotação negativa. Nesse sentido, a exploração da força de trabalho gera a mais valia, com a manutenção da classe burguesa. Deste modo, cabe destacar que o problema em si não é do mercado de trabalho, mas do capitalismo, da sua lógica de funcionamento.

Note-se, que, ao se apropriar desse valor excedente – mais exatamente: ao *extrair* do trabalhador a mais-valia –, o capitalista não deixou de pagar o valor da força de trabalho: é que o salário representa sempre um montante de valor *inferior* ao produzido na jornada de trabalho. A força de trabalho, durante a jornada de trabalho, produz *mais* valor que aquele necessário à sua produção/reprodução, valor esse expresso no salário; assim, mesmo pagando o valor da força de trabalho, o capitalista extrai da jornada de trabalho do trabalhador um excedente (a mais-valia, fonte do seu lucro) (Netto; Braz, 2006, p. 69).

O emprego desta força de trabalho acontece durante o cumprimento da jornada de trabalho (horas diárias trabalhadas pelo assalariado), cujo excedente produz a mais valia e é apropriado pelo empregador em forma de lucros dessa exploração trabalhista. Nesse sentido, interessa ao patrão que haja o prolongamento de jornada, entendido como uma mais valia absoluta. Porém, conforme reportado por Netto e Braz (2006), tal situação encontra limites de ordem fisiológica (o trabalhador não rende se tiver muitas horas trabalhando, devido ao cansaço, além de adoecimento) e de ordem política (as empresas sofrem pressão por parte dos sindicatos dos trabalhadores para que cumpram com um padrão de jornada, sendo o Estado obrigado a regulamentar esse quesito).

Outra possibilidade de extração de mais valia consiste na intensificação do ritmo de trabalho por meio do aumento da intensidade / produtividade, com a utilização dos recursos tecnológicos, de modo que os capitalistas se apropriam do tempo excedente de produção dos trabalhadores. Esse tipo de mais valia é chamada por Marx de relativa, pois o aumento da exploração não depende exclusivamente do aumento das jornadas.

Nesse ponto, conforme citado por Santos (2018), se aprofundam as diferenças na divisão social do trabalho, entre os que controlam o trabalho (os donos dos empreendimentos) e os que executam o trabalho. Ademais, entre os trabalhadores existe uma divisão do trabalho entre aqueles intelectuais, especializados e os manuais, variando de acordo com os saberes e habilidades, além de determinantes sociais.

É possível perceber que o trabalho vai se modificando seguindo as transformações do mundo, das relações sociais estabelecidas até chegar na perspectiva capitalista onde o fator econômico predomina. O trabalho passou a ter a conotação que conhecemos hoje na sociedade industrial. “É uma atividade que se realiza na esfera *pública*, solicitada, definida e reconhecida útil por outros além de nós e, a este título, remunerada” (Gorz, 2003, p. 21). É pelo trabalho que se constroem as relações sociais, que se convive em sociedade e que o homem se torna cidadão e pertencente a esfera pública, com direitos (como receber uma remuneração pelo serviço prestado) e obrigações (como o cumprimento de leis impostas pelo Estado).

Gorz (2003), ressalta que, no mundo capitalista, o trabalho se realiza na esfera privada, posto que os trabalhadores vendem sua força de trabalho em troca de um salário e os capitalistas, detentores dos meios de produção, estão objetivando o lucro a partir desta exploração laboral. Aqui se percebe outra maneira de compreender o mundo do trabalho, em que existem os detentores dos meios de produção (que exploram a força de trabalho) e os trabalhadores (que são explorados) (Marx, 1996).

A industrialização, advinda da expansão deste modo de produção, amplia o mercado de trabalho e desencadeia intenso processo migratório do campo para a cidade. Foi uma mudança de paradigma significativa nas relações econômicas, que antes eram escravocratas e feudais e que passaram alguns séculos, tornaram-se industriais. Com a industrialização, os homens passaram a manipular as máquinas e a desenvolver um trabalho em série, produzindo, ao mesmo tempo, uma intensa quantidade de bens e produtos para serem vendidos como mercadorias.

Desta forma, os grandes capitalistas conquistavam seus lucros com a exploração da força de trabalho que era cada vez mais intensificada em termos de produtividade, em troca de um salário fixo que elevasse o padrão de vida e garantisse um consumo em massa, sustentando a lógica de produção – consumo. Por outro lado, o Estado se via obrigado a investir em transporte público, em equipamentos públicos, de modo a facilitar esse consumo do que estava sendo produzido em larga escala. Além disso, o Estado tinha que investir em políticas sociais como seguridade social, moradia, saúde e educação (Harvey, 2008).

Não havia regulamentação do trabalho no início da industrialização, de maneira que os trabalhadores operavam sem a garantia de direitos e limitação das jornadas, sendo muito comum o cumprimento de até 16 horas diárias de labor, mesmo entre mulheres e crianças. Após intensos embates e reivindicações por parte dos trabalhadores, a classe vai conquistando, aos poucos, mínimas condições de trabalho, em especial na Inglaterra e na França, países que promulgaram as primeiras legislações trabalhistas do mundo.

No Brasil, as conquistas se materializaram com a Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), criada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, sendo sancionada pelo então presidente Getúlio Vargas, durante o período do Estado Novo.

Dentre os direitos estabelecidos pela CLT hoje, destacam-se: registro na carteira de trabalho, salário-mínimo, auxílio transporte, descanso semanal remunerado, férias, horas extras, décimo terceiro salário, adicional noturno, fundo de garantia por tempo de serviço (FGTS), licença maternidade e paternidade, aviso prévio em caso de dispensa do trabalho.

Conforme citado anteriormente, os capitalistas sempre buscaram instrumentos baseados no emprego da tecnologia para aumentarem a produtividade dos trabalhadores e por consequência seus lucros. Nesse sentido, à medida que vai avançando a tecnologia, também avançam as formas de organização de trabalho. Uma dessas formas de organização é o fordismo²⁷, do princípio do século XX, que é caracterizado pelo

²⁷ A data inicial simbólica do fordismo deve por certo ser 1914, quando Henry Ford introduziu seu dia de oito horas e cinco dólares como recompensa para os trabalhadores da linha automática de montagem de carros que ele estabelecera no ano anterior em Dearbon, Michigan (Harvey, 2008, p. 121).

desenvolvimento de um trabalho mecanizado, fragmentado, rotineiro e esvaziado de sentido por parte do trabalhador. O capitalismo ganha ainda mais força com esse sistema, porque ele garantiu um salto imenso de produtividade, com a invenção das esteiras de produção, em relação aos sistemas anteriores.

O fordismo perdurou até o início dos anos 1970 como sistema único de produção, com a crise econômica do petróleo, aliado a outros fatores como a diminuição dos níveis de produtividade, elevação da composição orgânica do capital, aumento do capital fixo, saturação da norma social de consumo e desenvolvimento de trabalho improdutivo (Silva, 2005), sendo pouco a pouco substituído por um modelo de acumulação flexível, que contrapõe a rigidez fordista e que traz mudanças significativas nas relações de trabalho, com reflexos ao trabalhador. Tal debate desse novo modelo de economia, será discutido no tópico que segue.

4.2 Trabalho e emprego precário no contexto da acumulação flexível

Para uma melhor compreensão a respeito do sistema de acumulação flexível, faz-se mister entender sobre o neoliberalismo que é um modelo econômico que defende a mínima intervenção estatal na economia, redução dos gastos públicos, com o livre comércio.

Na literatura marxista, ele tem sido entendido de quatro maneiras distintas, porém intimamente relacionadas: como um conjunto de *ideias* inspiradas nas escolas econômicas austríaca e de Chicago e no ordoliberalismo alemão, e elaboradas sob a égide da Sociedade do Mont Pèlerin; como um conjunto de *políticas, práticas e instituições* inspiradas e/ou validadas por essas ideias; como uma *ofensiva de classe* liderada pelo Estado contra os trabalhadores e os pobres, em nome da burguesia em geral ou das finanças em particular; e como uma *estrutura material de reprodução econômica, social e política*, implicando que o neoliberalismo é o modo de existência do capitalismo contemporâneo ou um sistema de acumulação (Saad Filho, 2015, p. 59)

Então o liberalismo pode ser compreendido enquanto um conjunto de ideias, uma vertente específica do neoliberalismo, como um conjunto de políticas, como uma luta de classes e como um sistema de acumulação flexível.

Em termos brasileiros, o Estado neoliberal é composto pelo sistema da dívida pública, pelo sistema ideológico-cultural de produção da ignorância popular e da classe média e pelo sistema da superexploração do trabalho. Para efeitos desse estudo, nos ateremos neste último, que antecede o sistema de acumulação flexível, evidente nas políticas neoliberais (Alves, 2022).

Segundo o referido autor a superexploração do trabalho se manifesta com uma menor utilização de capital humano (que é sempre rebaixado em termos salariais para maior lucratividade) e maior uso de capital fixo, além de incorporar a cultura do produtivismo e do mais trabalho (mais valia absoluta e mais valia relativa).

O desenvolvimento capitalista se resume na luta incansável que institucionalizou e reforçou o neoliberalismo para aumentar os lucros, os mercados e a produtividade. É por isso que *trabalho e capital*, como espaços ontológicos e políticos na sociedade burguesa, constituem os *antípodas* da sociedade histórica de classes com base no modo de produção capitalista (Valência, 2022, p. 121).

A partir da década de 1970, o capitalismo precisou desenvolver uma nova lógica de mercado, em razão da crise econômica do petróleo e da superprodução de mercadorias proporcionada pelo modelo fordista. Daí nasce a acumulação flexível, que:

[] é marcada por um confronto direto com a rigidez do fordismo. Ela se apoia na flexibilidade dos processos de trabalho, dos mercados de trabalho, dos produtos e padrões de consumo. Caracteriza-se pelo surgimento de setores de produção inteiramente novos, novas maneiras de fornecimento de serviços financeiros, novos mercados e, sobretudo, taxas altamente intensificadas de inovação comercial, tecnológica e organizacional (Harvey, 2008, p. 140).

O sistema de acumulação flexível gera formas mais flexíveis de acumulação do capital. Os produtos são produzidos de acordo com a demanda e repostos apenas após a venda dos que estiverem expostos, evitando assim o desperdício. É assentado no toyotismo, modelo em que os trabalhadores operam em várias máquinas ao mesmo tempo e são polivalentes, capazes de desempenhar várias tarefas simples, contrapondo-se ao rígido modelo anterior, o fordismo (Antunes, 2006). No quadro abaixo (quadro 13) buscou-se fazer um resumo das principais distinções do trabalho levando em consideração os dois regimes de produção: o fordismo e o toyotismo.

Quadro 13: Distinções do trabalho nos dois modelos de produção capitalista

Trabalho regime fordista	Trabalho regime toyotista
Coletivo	Individual
Carteira de trabalho	Contrato Informal
Acúmulo de trabalhadores em fábricas de larga escala	Trabalhadores em setores de serviço
Colaborativo	Competitivo
Aliado com o poder sindical	Retrocesso do poder sindical

Regular	Parcial, temporário, subcontratação
---------	-------------------------------------

Fonte: Elaboração própria com base em Harvey (2008).

Harvey (2008) pontua que houve uma transição do regime fordista, com a esteira de produção (trabalho em larga escala), para o regime *toyotista*, com todos os turnos de trabalho, durante um período de 24hs, acontecendo sob demanda, ou seja, de maneira flexível, sem a necessidade de grandes estoques, de modo a ser produzida a mercadoria de acordo com o fluxo de consumo, que gerou como consequências o enfraquecimento do trabalho em fábricas, e o fortalecimento do setor de prestação de serviços.

Com a intensa inovação tecnológica, há o aumento do desemprego, uma vez que muitas atividades passam a ser desenvolvidos por máquinas, substituindo o trabalho humano. Como consequência, há a flexibilização nas relações contratuais de trabalho, com subcontratações, contratos temporários, aumento das horas extras, com subempregos e uma instabilidade ao trabalhador, além do aumento das terceirizações e do enfraquecimento dos sindicatos trabalhistas e o fortalecimento dos sindicatos patronais. Tal cenário é fruto de mudanças profundas na regulamentação social e política diante desse novo regime capitalista.

Privatização, desregulamentação, fluxo livre de capitais, financeirização, terceirização e precarização do trabalho, desemprego estrutural, trabalho temporário, parcial, aumento da miserabilidade, todas essas prerrogativas da barbárie neoliberal e de sua reestruturação produtiva passaram a caracterizar o cotidiano do mundo do trabalho. Com um processo de tal intensidade, não foram poucas as consequências nefastas para a classe trabalhadora, que sofreu inúmeras mutações e metamorfoses (Antunes, 2011, p. 39).

O neoliberalismo, política estatal que colaborou para o surgimento do sistema de acumulação flexível, segundo Harvey (2011), tem como características o estímulo ao direito individual à propriedade privada, ao livre comércio através de livres negociações entre empresas jurídicas no mercado. Incentiva as privatizações, com setores básicos como transporte, telecomunicações, energias, sendo privatizados, sem interferência estatal. Já as empresas privadas forçam a desregulamentação total do trabalho com a finalidade de aumentar seus lucros, sendo que “o resultado geral se traduz em baixos salários, crescente insegurança no emprego e, em muitos casos, perdas de benefícios e de proteções ao trabalho” (Harvey, 2011, p. 86).

O sistema de acumulação flexível aumentou o desemprego, pois as empresas tiveram que redefinir suas plantas, a começar pelo enxugamento de trabalhadores (*downsizing*), para superar a crise gerada na economia com o petróleo e em decorrência

das problemáticas enfrentadas na década de 1970 com a decadência do fordismo. Com uma grande quantidade de desempregados, intensificou-se a informalidade. De acordo com Cacciamali (2000, p. 153), “evasão e sonegação fiscais; terceirização; microempresas, comércio de rua ou ambulante; contratação ilegal de trabalhadores assalariados nativos ou migrantes; trabalho temporário; trabalho em domicílio, etc.” representam fenômenos diversos na economia informal.

Além do mais, conforme já foi explicado, com a mudança do sistema fordista para o *toyotista* a produção passou a ser flexível, o que levou a uma menor necessidade de trabalhadores. Nesse sentido, muitos trabalhadores deixaram de ser absorvidos pela economia formal e como alternativa, passaram a desempenhar trabalhos por conta própria, vivendo na informalidade ou como autônomos. E, conseqüentemente, sem direitos garantidos por lei.

O trabalho informal inclui uma ampla gama de relações de produção e emprego – desde o emprego informal como assalariado, casual ou diarista, até o trabalho familiar não remunerado, o autoemprego dependente, a pequena produção de mercadorias, entre outros” (Hammer; Ness, 2021, p. 2, tradução da autora).

A respeito da temática da evasão e sonegação fiscal é sabido que muitas empresas querem reduzir seus gastos com taxas, impostos e despesas a pagar, em que a conta recai sobre o empregado, que, embora trabalhando com perceptível subordinação ao empregador, não possui formalização do seu contrato de trabalho. No caso brasileiro, isso pressupõe a negação de direitos e benefícios garantidos pela CLT.

A revolução tecnológica em andamento, a reorganização política e econômica rumo à sociedade da informação, os programas de ajustamento estrutural das economias e as restrições sobre a demanda agregada são elementos de mudanças estruturais nos processos de adaptação e redefinição das relações de produção e dos processos de trabalho, denominando o que Cacciamali (2001) chamou de processos de informalidade na sociedade contemporânea.

Um exemplo de programa de ajustamento estrutural das economias é a reforma trabalhista de 2017 (Lei nº 13.467), que flexibilizou uma série de direitos ao trabalhador. Contrato de trabalho em regime parcial, contrato temporário, contrato eventual e/ou sazonal e terceirização irrestrita são as principais modalidades de contrato flexíveis (Cacciamali, 2001). Tais modalidades fragilizam o trabalhador, pois fica em uma situação de insegurança e instabilidade por não ter um contrato padrão, por tempo indeterminado.

A reforma trabalhista foi concretizada com o pretexto de que era necessário modernizar a legislação do trabalho em vigor, que datava de 1940 e encontrava-se

defasada, não atendendo mais às exigências do capitalismo contemporâneo, marcado por intenso uso de tecnologias e relações de trabalho mais flexíveis. Como características dessa reforma destacam-se:

A primazia do *negociado* sobre o *legislado*, sindicatos enfraquecidos e mais espaço para a negociação individual. Os ataques às bases de financiamento dos sindicatos se somam ao esvaziamento da Justiça do Trabalho e à inviabilização do acesso dos trabalhadores aos tribunais (Oliveira et al, 2019, p. 286).

O estudo de Krein (2018) traz um resumo reproduzido abaixo (Quadro 14) com as principais mudanças da reforma trabalhista, com o desmoronamento de uma série de direitos aos trabalhadores e o consequente adoecimento destes diante às pressões para o cumprimento de normas e metas impostas no ambiente de trabalho.

Quadro 14: Principais elementos da reforma trabalhista = desconstrução dos direitos

Eixos da reforma	Principais mudanças
Flexibilidade nas modalidades de contratação	1. Liberalização da terceirização
	2. Novas modalidades de contratação: – ampliação do contrato temporário – ampliação do contrato parcial – contrato intermitente – teletrabalho
	3. Estímulo à contratação como autônomo e Pessoa Jurídica
	4. Facilidade para demitir
	5. Redução dos gastos com a demissão
“Despadronização” da jornada	1. Flexibilidade da jornada: – Banco de horas – Compensação individual
	2. Extensão para todos os setores jornada 12 X 36
	3. Pausa amamentação será negociada
	4. Redução horário de almoço
	5. Não pagamento das horas <i>in itinere</i>
	6. Pagamento do horário produtivo
	7. Não pagamento de horas extras no home office
Remuneração variável	1. Remuneração variável

	2. Redução de salários por meio de negociação coletiva
	3. Pagamento como não salário
	4. Descaracterização do salário
	5. Parcelamento dos pagamentos
Outros aspectos das condições de trabalho	1. Permissão de mulheres grávidas ou lactantes trabalharem em ambientes insalubres
	2. Limpeza uniforme
	3. Fragilização da fiscalização

Fonte: Krein (2018).

A reforma trabalhista intensificou o trabalho informal porque o trabalhador passou a viver na informalidade, tendo seu trabalho precarizado sem a garantia de direitos tanto no setor industrial, como no de comércio e de serviços. “O 'trabalho informal' refere-se ao trabalho e ao emprego mal remunerado (muitas vezes ao nível da subsistência), inseguro, desregulado e desprotegido, ou seja, sem contrato de trabalho ou acesso a representação e segurança social” (Hammer; Ness, 2021, p. 1, tradução da autora).

O estudo de Cacciamali (2000) revelou que desde os anos 1980 ampliou-se o trabalho por conta própria por fatores como redução da oferta de empregos assalariados, redução de políticas sociais, tais como as políticas de transferência de renda, possibilidade de rendimentos financeiros maiores em comparação ao trabalho assalariado, aumento de atividades no setor de serviços, estratégia de sobrevivência por aqueles que apresentam dificuldades de reinserção no mercado de trabalho ou de acesso a ele como um primeiro emprego, atuando em segmentos de baixa produtividade.

Scholz (2017) traz as diferenças entre os tipos de trabalhadores que não estão regidos pela CLT, portanto, sem contratos formais, sendo eles os autônomos, os profissionais liberais, os microempreendedores e os microempreendedores individuais:

- Trabalhadores autônomos: não possuem vínculos com empresas, podem oferecer seus serviços para mais de uma empresa ao mesmo tempo, não podem ter horários fixos, não possuem direitos trabalhistas como 13º salário, folga semanal remunerada, férias, contribuem ao INSS de maneira individual e pagam Impostos Sobre Serviços (ISS).
- Profissionais liberais: precisam de qualificações e certificações, como os jornalistas e advogados, podem constituir uma empresa por conta própria e, geralmente,

possuem registros nos conselhos de suas profissões, pagam tributos como ISS, provenientes dos serviços prestados.

- Microempreendedores: precisam atuar como pessoa jurídica, podem constituir uma empresa de, no máximo nove funcionários e a renda não pode ultrapassar R\$ 360.000,00 por ano, precisam declarar sua renda e pagar sua previdência, pode optar por pagar pelo Simples Nacional²⁸.
- Microempreendedor individual (MEI): trabalha por conta própria, precisa ter renda anual de no máximo R\$ 60.000,00 e não ter vínculo com nenhuma outra empresa, está isento de imposto de renda, PIS e COFINS, precisa se registrar no portal do empreendedor e pagar uma taxa de ISS para a prefeitura, além de uma taxa base mensal, tem acesso a benefícios como auxílio-maternidade, auxílio-doença e aposentadoria.

Com a política neoliberal, que preza pela desregulamentação total do trabalho, intensificam-se as modalidades citadas acima, pois as empresas contratam profissionais de maneira direta e formal em escala cada vez menor e os trabalhadores são obrigados a se reorganizarem para conseguir se manter no mercado de trabalho e se sujeitar às condições impostas a eles.

O MEI, modalidade que surgiu em 2009, seria uma tentativa de formalizar o trabalhador autônomo informal de modo a possibilitar as garantias para a aposentadoria. Porém, forçou um processo denominado de “Pejotização”, quando obriga que o trabalhador para ser contratado por um terceiro (pessoa física ou jurídica) tenha um cadastro de prestador de serviços como uma pessoa jurídica, ou seja, um registro de CNPJ.

Além disso, surgiu um novo tipo de informalização do trabalho intitulada de “uberização”²⁹. “Refere-se mais amplamente à consolidação de um trabalhador desprovido de direitos e garantias que está subordinado, controlado centralizadamente e disponível para o trabalho. Sua condição é a de um trabalhador sob demanda, um trabalhador *just-in-time*” (Abílio, 2021, p. 2). Deste modo, não há uma jornada de trabalho pré-definida, um local de trabalho fixo e uma garantia de quanto se recebe ao final do mês (não tem um salário estipulado). Não existe contratação formal e o trabalhador se torna um “gerente de

²⁸ O Regime Especial Unificado de Arrecadação de Tributos e Contribuições devidos pelas Microempresas e Empresas de Pequeno Porte (Simples Nacional) unifica o pagamento de diversos tributos, inclusive impostos estaduais (ICMS), municipais (ISS) e a contribuição patronal para previdência (Receita Federal). Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/search?SearchableText=simples%20nacional>. Acesso em 26 mar. 2024.

²⁹ A empresa Uber iniciou suas atividades em 2014 em São Paulo e no Rio de Janeiro.

si mesmo”, autogerenciando o seu trabalho e assumindo os riscos que este lhe impõe. É o caso dos trabalhadores de empresas de transporte por aplicativo, tais como a Uber e a 99.

É possível também conceituá-la como um amplo processo de informalização do trabalho, processo que traz mudanças qualitativas para a própria definição de trabalho informal. Mostra-se complexa e poderosa na redefinição das relações de trabalho, podendo ser compreendida como mais um passo no processo de flexibilização do trabalho, ao mesmo tempo que concorre com as terceirizações na forma como as conhecemos nas últimas décadas (Abílio, 2020, p. 112).

O conceito da informalidade foi utilizado pela Organização Internacional do Trabalho (OIT) em 1972 para contemplar alguns trabalhos que não estavam fazendo parte das estatísticas oficiais do governo sobre emprego (La Hovary, 2014). A OIT entende que se refere a “todas as atividades econômicas dos trabalhadores e unidades econômicas que – na lei ou na prática – não são cobertas ou insuficientemente cobertas por acordos formais” (La Hovary, 2014, p. 397, tradução da autora).

Estudiosos da temática apontam que o entendimento da informalidade resulta de uma constituição histórica e conceitual a partir das principais abordagens sobre o tema: a econômica, com oposição entre formal e informal; a jurídica, entre legal e ilegal; e do senso comum, com os termos justo e injusto (Kruel; Klering, 2011). Então, se uma pessoa vive profissionalmente na informalidade é porque legalmente não está amparada, o que seria algo injusto e, conseqüentemente, aumentaria a precariedade.

A palavra “*precariedade*” se refere à inexistência de duração e de solidez, ou seja, a aquilo que é descontínuo, instável, incerto, curto, fugaz, fugidio. Precariedade é uma ausência de segurança que permite as pessoas e as famílias assumirem responsabilidades elementares, bem como de usufruir seus direitos fundamentais. A descontinuidade é a característica dos tipos de emprego considerados precários: *trabalho temporário* ou *provisório*, *contratos com duração determinada*, *trabalho em jornada parcial*, *estágios*, ou seja, todos aqueles em que há o caráter da intermitência” (Meliani, 2011a, p. 7).

A precarização do trabalho tem sido aprofundada, segundo aponta Dejours em entrevista concedida a Gerschenfeld (2010), por ferramentas de gestão que mudaram a maneira de atuar, tais como a avaliação individual de desempenho, a exigência de qualidade total e a terceirização. Na entrevista, ele afirma que a avaliação individual por desempenho não contribui para possível solução de problemas na empresa, pelo contrário, agrava-os ainda mais, pois intensifica a concorrência entre os pares. Já a exigência de qualidade total constitui-se enquanto um ideal, sendo na verdade um contrassenso porque a realidade é mutável. Nas palavras de Dejours as citadas ferramentas são técnicas de dominação.

Tais questões objetivas (diga-se, as ferramentas) incidem em aspectos subjetivos do trabalho, posto que de um lado tem-se o aumento do assédio dos empregadores para com os trabalhadores ao cumprimento de metas e excelência no serviço. Por outro lado, estes sujeitos se veem pressionados, em um ambiente pouco solidário haja vista a competição horizontal, levando ao adoecimento mental e até mesmo, em alguns casos, ao suicídio, dentro ou fora do ambiente de trabalho.

A precariedade subjetiva é caracterizada pelo *stress* crônico, pelo assédio moral e pelos sintomas de depressão e ansiedade, conferindo ao trabalhador uma sobrecarga emocional advinda das mudanças verificadas no mundo do trabalho nos últimos quarenta anos. A escassez do tempo, a exigência da flexibilidade e a insignificância de certos trabalhos simplificados, são exemplos relacionados a um trabalho cada vez mais alienado (Castro, 2022). Nesse sentido, a precarização subjetiva está relacionada a questões de saúde psíquica, em que pese o sentimento de desvalorização e exploração, à violência no trabalho.

Por outro lado, a precarização subjetiva pode ser compreendida, a partir da visão de Linhart (2014) como um sentimento de impotência, de não se sentir livre, independente, à vontade, de não ter a quem recorrer e se sentir sozinho em meio aos seus pares e superiores, face ao individualismo acentuado.

É o sentimento de não estar em casa no trabalho, de não poder se fiar em suas rotinas profissionais, em suas redes, nos saberes e habilidades acumulados graças à experiência ou transmitidos pelos antigos; é o sentimento de não dominar seu trabalho e precisar esforçar-se permanentemente para adaptar-se, cumprir os objetivos fixados, não arriscar-se física e moralmente [. . .] É o sentimento de não ter a quem recorrer em caso de problemas graves no trabalho, nem aos superiores hierárquicos (cada vez mais raros e cada vez menos disponíveis) nem aos colegas de trabalho que se esgarçam com a individualização sistemática da gestão dos assalariados e a concorrência entre eles. É o sentimento de isolamento e abandono. É também a perda a autoestima (Linhart, 2014, p. 45).

Na visão de Castro (2022), o fenômeno da precarização subjetiva está ligado a determinação do mundo do trabalho dos últimos quarenta anos em função do avanço do neoliberalismo e do capitalismo financeiro. Tais determinações incluem a gestão por metas que muitas vezes são inalcançáveis; as plataformas *online* que ditam e apressam o tempo; a exigência da flexibilidade em que o indivíduo deve ser multitarefas cumprindo papéis que extrapolam o cargo em que fora contratado; a avaliação por desempenho individual (corroborando com Dejours) em que a competitividade se torna acirrada; e a insignificância, com trabalhos cada vez mais mecanizados, automatizados e esvaziados de sentido.

Conforme apontado por Souto Maior (2003), o mundo do trabalho no capitalismo se revela cheio de contradições: de um lado, a tecnologia está tirando muitos trabalhos do homem, por outro lado, muitos trabalhadores estão a serviço da tecnologia, ficando “escravos” a ela, de modo a estarem sempre bem informados para não perderem espaço no mercado de trabalho; a tecnologia deixa o trabalho mais leve, mas também desumaniza o trabalho (a exemplo dos robôs); o trabalho dignifica o homem, mas, contraditoriamente, tem tirado a dignidade do trabalhador, impondo limites a este e ao mesmo tempo, interferindo em sua vida particular.

Desta forma, Souto Maior (2003) comenta que, embora o trabalho negue por si só o seu valor, haja vista a diminuição do nível salarial e poder de compra, é de fundamental importância para as pessoas, por uma questão cultural e por uma questão social (quem trabalha não é marginalizado), revelando outra contradição, pois no fundo o que as pessoas querem é ficarem ricas e não mais precisarem trabalhar.

O teletrabalho é um exemplo do quanto que o trabalho interfere na vida particular, posto que é realizado a distância, o chamado *home office*, em que a vida familiar fica comprometida diante de questões do trabalho serem realizadas no ambiente doméstico, fazendo com que não se tenha o cumprimento rígido da jornada de trabalho (média de oito horas diárias, conforme a CLT), já que torna-se difícil de ter esse controle. O direito à desconexão fica comprometido, pois o trabalhador parece estar sempre em serviço, ou à serviço do trabalho. A esse respeito, Souto Maior (2003, p. 12-13) infere que “este tipo de trabalho, no entanto, agride, sensivelmente, o direito ao não-trabalho, eis que a própria vida privada do trabalhador se perde no fato de se transformar a sua residência em local de trabalho, com prejuízo para o próprio convívio familiar”.

Além disso, tem se tornado cada vez mais comum o uso de plataformas digitais para o acesso a bens e serviços, dentre as quais se destacam as gerenciadas por empresas como a Uber, Uber Eats, 99, Cabify, Ifood, Amazon, Rappi, Loggi, todas sobre os ditames do neoliberalismo. A uberização do trabalho acentua o modelo de gestão *just-in-time*, ou seja, com o trabalhador reduzido a sua capacidade de trabalho, sem limites de jornada de trabalho, através do autogerenciamento subordinado e controlado (Abílio, 2019).

Na tentativa de lutar por direitos trabalhistas, surgem no Brasil no início do século XX organizações de categorias profissionais, sindicatos, além dos partidos comunistas e socialistas, que configuram formas alternativas de poder e de organização política, sendo que os partidos comunistas não eram bem quistos pela arena política, marcado por oligarquias, autocracia e exclusão (Antunes, 2011).

Os sindicatos “são fruto da luta dos trabalhadores pela conquista de diferentes direitos: por melhores condições de trabalho e de vida, mas também pelo direito de associação e participação política” (Galvão; Varela, 2011, p. 241). Seus dirigentes fazem as negociações de convenções e de acordos coletivos, reivindicando benefícios aos trabalhadores da categoria profissional envolvida, como piso mínimo, reajuste salarial, valor dos tickets alimentação e refeição, melhorias ao plano de saúde e creche para os filhos dos trabalhadores.

No entanto, há que se pontuar que tais benefícios, quando conquistados, dizem muito mais a respeito dos trabalhadores que atuam no mercado formal de trabalho, ainda que os profissionais autônomos também possam se sindicalizar junto ao sindicato de suas categorias. É o acontece por exemplo, com os profissionais guias de turismo, que, no Maranhão, podem se sindicalizar junto ao SINDEGTUR / MA – Sindicato dos Guias de Turismo do Maranhão, que atua na defesa dos interesses econômicos, profissionais, sociais e políticos dos seus associados. A discussão a respeito do trabalho no turismo será feita a seguir.

4.3 Trabalho no turismo no capitalismo hegemônico

O turismo, atividade econômica do setor de serviços, atrai muitas ocupações de baixa produção de valor econômico, como vendedores ambulantes que comercializam água de coco em praias e vendedores de comidas regionais, a exemplo das tapiocas (beiju) recheadas que são comercializadas no povoado Cantinho, em Barreirinhas – MA, quando os turistas voltam dos passeios pelos Lençóis Maranhenses.

O turismo, dadas as características inerentes a própria atividade, como a sazonalidade, em que o fluxo de visitantes fica intenso ou reduzido de acordo com a época do ano, fazendo com que a necessidade de contratação de trabalhadores seja flutuante, contrata majoritariamente por tempo determinado e, muitas vezes, os contratados exercem múltiplas funções, gerando uma sobrecarga de trabalho.

A esse respeito, Urry (1996) comenta que o uso de mão de obra “flexível” é algo que caracterizou muitos serviços relacionados ao turismo durante um certo tempo. E que a flexibilidade numérica, funcional, do distanciamento e do pagamento são formas de uso flexível da força de trabalho. Um exemplo é o caso de uma cozinheira de uma pousada que após o horário do café da manhã do empreendimento passa a arrumar os quartos, ao desempenhar o papel de camareira, desta maneira, executa múltiplas tarefas que extrapolam suas funções iniciais, sendo, portanto, uma trabalhadora flexível funcional.

Ademais, é comum no turismo os meios de hospedagem disporem de restaurante, de serviços de lavanderia, ambos terceirizados, assim como as agências de turismo optarem por terceirizar os serviços de transporte para passeios dos clientes. Tal cenário é fruto desse sistema de acumulação flexível.

Uma característica do mundo do trabalho no turismo diz respeito à informalidade, que é evidente porque a atividade turística é balizada pela sazonalidade, em que os lucros das empresas são maiores nos períodos de alta estação (alta temporada) com demanda elevada em épocas de férias escolares, férias de verão, eventos tradicionais e feriados prolongados. Deste modo, quando chega a baixa estação, as empresas operam no mínimo e acaba resvalando no trabalhador, que não recebe seu salário integral ou, no caso do trabalhador informal, não consegue gerar um rendimento suficiente para seu sustento. De acordo com Meliani e Gomes (2010), da sazonalidade decorrem dois tipos de trabalhadores: os permanentes (que ficam na empresa o ano inteiro) e os temporários (contratados nos períodos de alto fluxo de visitantes), sendo, estes últimos, os mais afetados pela informalidade.

Mas quem é o trabalhador do turismo? Existe uma classificação do que seriam as atividades características do turismo (ACTs), que são oito: Alojamento; Agências de Viagem; Transporte Terrestre; Transporte Aéreo; Transporte Aquaviário; Aluguel de Transportes; Alimentação e Cultura e Lazer, propostas pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA. Assim, os trabalhadores do turismo seriam aqueles que atuam nesses setores. No entanto, tal classificação deixa de fora alguns profissionais como os que atuam em associação, sindicatos, ONGs, terceiro setor, consultoria, comércio ou serviços turísticos, educação, pesquisa, eventos, guiamento, órgão público, todos eles citados por Fratucci e Carneiro (2020).

Os trabalhadores do turismo se subdividem entre os que possuem uma maior qualificação por terem sido treinados e capacitados, ocupando cargos de gerência, administradores, atendentes fluentes em mais de um idioma; e os que possuem uma menor qualificação desempenhando um trabalho mais de uso da força física e do próprio corpo do que do intelectual, tais como camareiros, faxineiros e cozinheiros (Meliani; Gomes, 2010).

Outra classificação para definir quem são os trabalhadores do turismo é apresentada por Fratucci (2008). Trata-se dos trabalhadores diretos do turismo que consistem na população local ou imigrante que costuma residir no núcleo receptor onde o turismo se desenvolve ou em localidades circunvizinhas e tem no turismo a sua principal fonte de renda; e os indiretos, que se ocupam com atividades de apoio ao turismo, a exemplo de taxistas. Infelizmente, muitas vezes os trabalhadores indiretos não se reconhecem como

trabalhadores do turismo, o que dificulta o desenvolvimento da atividade turística no destino receptor.

Tais trabalhadores (diretos ou indiretos) são de fundamental importância para o incremento do turismo, posto que lidam com os turistas e repassam informações da localidade para esses visitantes. Além do mais, podem comprometer a experiência turística, caso, por exemplo, façam um mal atendimento, gerando, com isso, uma imagem negativa para o visitante que pode fazer uma propaganda negativa do destino para outras pessoas. Nesse sentido, políticas públicas direcionadas a qualificação desses trabalhadores são de fundamental importância para garantir acesso ao mercado de trabalho, permanência no mesmo e uma boa competitividade do núcleo receptor.

Meliani (2011), por sua vez, apresenta os dados da Classificação Brasileira de Ocupações (CBO), na qual identificou 53 ocupações vinculadas ao turismo, distribuídas em 21 famílias ocupacionais diferentes. Nessa classificação, encontram-se os pilotos fluviais, os guias de turismo (de excursão nacional, internacional, regional, especializado em atrativo turístico) e os motoristas de passeios. Porém, o condutor de turismo não foi mencionado nos dados extraídos na CBO.

Meliani (2011) apresentou outro modo de classificar os trabalhadores de turismo, através das normas de competência de pessoal publicadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT). Identificou 35 ocupações do turismo, divididas em 10 grupos entre os quais se incluem os condutores de turismo de aventura (condutores de caminhada de longo curso, de montanhismo e de escalada, de canionismo e cachoeirismo, de espeleoturismo de aventura, de rafting, de turismo fora-de-estrada). Porém, as ocupações de pilotos, motoristas e guias de turismo não são mencionadas pela ABNT.

Percebe-se, desta forma, que não existe um consenso de quem seriam os trabalhadores de turismo, estando dispersos em várias classificações, conforme apresentado, ao invés de catalogados em registro único. Isso demonstra a complexidade do turismo, como algo amplo e pouco objetivo, dificultando o direcionamento de políticas públicas de turismo mais efetivas a esses trabalhadores, bem como os dados estatísticos para o setor.

Para efeitos deste estudo, consideramos os guias de turismo, condutores de visitantes, motoristas de carros de passeios e pilotos de embarcações náuticas como trabalhadores diretos do turismo (pois residem nos municípios onde trabalham e tem nesse ofício sua principal fonte de renda), que atuam em parceria com a ACT de agências de viagens.

O turismo deve proporcionar retornos financeiros, o que, dentro de uma perspectiva integral, envolve não somente o lucro de empresas privadas, mas deveria contemplar também os trabalhadores que atuam nos mais diversos segmentos, como meios de hospedagem, alimentação, transporte turístico, agenciamento, e que desenvolvem ocupações como recepcionistas, camareiras, garçons, motoristas, condutores etc. Estudos como os de Cañada (2019) apontam que infelizmente a realidade no turismo é que esses trabalhadores são mal remunerados e que questões de gênero aumentam as desigualdades e acentuam aspectos culturais de desvalorização das mulheres, que na maioria das vezes, recebe um salário menor em comparação com o dos homens e enfrentam maiores dificuldades para a inserção no mercado de trabalho e na garantia do emprego.

Há que se considerar também outro motivo pela dificuldade em se definir o trabalho turístico: as ocupações que se enquadram como formais, como aqueles que atuam em empresas de turismo, desempenhando papéis como recepcionista ou gerente de reserva, são de mais fácil mapeamento. Já as ocupações informais, como os vendedores ambulantes, que vendem seus produtos na praia para os turistas, contemplam uma gama muito mais ampla de setores econômicos e são, portanto, de difícil mensuração (Cañada, 2019). A complexidade fica maior quando se pensa que outras categorias que atuam por conta própria também atendem ao fluxo de turistas por venderem seus produtos em espaços turísticos, a exemplo das artesãs. Nesse sentido, as questões que envolvem os trabalhadores do turismo são um gargalo a ser superado dentro de uma lógica sustentável, tomando como base aspectos econômicos e sociais.

Diante do exposto, percebe-se que o turismo pode ser utilizado para a garantia de emprego e renda, porém, as ocupações associadas ao turismo são muitas vezes informais, sobretudo em função da sazonalidade. Na tentativa de garantia de padrões mínimos de qualidade no trabalho internacionalmente, a Organização Internacional do Trabalho (OIT) instituiu os conceitos de trabalho decente e trabalho digno, que se estendem a todas as esferas do mundo do trabalho.

De acordo com informações disponíveis no *site*³⁰, a OIT é uma agência tripartite da ONU que desde 1919 reúne o poder público (governos), a iniciativa privada (empregadores) e a comunidade em geral (trabalhadores) de 187 Estados membros, dentre os quais se incluem o Brasil, para estabelecer padrões trabalhistas, desenvolver políticas e elaborar programas que promovam o trabalho decente para todos, por meio da justiça social.

³⁰ <https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/history/lang--en/index.htm>.

Dados disponíveis no Sistema de Indicadores Municipais de Trabalho Decente (SIMTD)³¹ revelam que a OIT formalizou em 1999 o conceito de trabalho decente, que tem como características: um trabalho produtivo e de qualidade, em condições de liberdade, igualdade, segurança e dignidade humanas, através da promoção de oportunidades para homens e mulheres. Segundo a SIMTD, o trabalho decente é o elo entre quatro objetivos estabelecidos pela OIT: respeito aos direitos laborais, promoção de emprego, proteção para a sociedade e fortalecimento do diálogo, de modo a contribuir com a superação da pobreza e reduzir as desigualdades sociais por meio do desenvolvimento sustentável.

Em 2005, a ONU estabeleceu o trabalho decente como um dos Objetivos de Desenvolvimento do Milênio (ODM), a ser alcançado mundialmente, por todos os países. No Brasil, essa noção ganhou espaço em 2003 no início do primeiro mandato do governo Lula e com o lançamento da Agenda Nacional de Trabalho Decente (ANTD) em 2006, com o propósito de gerar trabalho decente para combater a pobreza e reduzir as desigualdades sociais. Em 2010, após intensos debates, o referido governo lançou o Plano Nacional de Trabalho Decente (PNTD), com metas para o quadriênio 2011-2015 (Carneiro et al., 2021).

Em 2012, “o Escritório da OIT no Brasil lançou o ‘Perfil do Trabalho Decente no Brasil: Um Olhar sobre as Unidades da Federação’, com o objetivo de analisar a grande heterogeneidade e diversidade de situações existentes ao longo do território nacional em todas as dimensões do Trabalho Decente” (OIT, 2014, p. 1).

Os dados dispostos no referido documento relevaram que apesar do avanço da formalização laboral durante a década, a informalidade ainda era expressiva, atingindo 59,4% do total dos municípios brasileiros em 2010, sendo que um pouco mais de 50% estão concentrados na região Nordeste, com destaque para o Piauí com 223 e para o Maranhão com 214 municípios cujos trabalhadores vivem na informalidade (idem). Os estados mencionados fazem parte da Rota das Emoções, e, apesar de os dados serem de 2010, revelam o quanto que vivem em situação crítica e precária perante o cenário nacional, indo na contramão de um trabalho decente e digno.

Tal noção de trabalho decente foi adotada pelo ONU em 2015, passando a configurar como um dos ODS (nº 08: emprego digno e crescimento econômico) estabelecidos na Agenda 2030 e pela OMT em 2017 (Costa et al, 2021). Sant’anna et al. (2021, p. 52) apresentam algumas de suas características, tais como: “condições de trabalho seguras do ponto de vista físico e interpessoal; jornadas de trabalho que permitam ócio e descanso;

³¹ <https://simtd.bsb.ilo.org/>.

valores organizacionais que complementem os valores sociais; remuneração adequada; e, acesso adequado à saúde”.

Nesse mesmo ano, a OIT lança o documento intitulado “Diretrizes do BIT³² sobre trabalho digno e turismo socialmente responsável”, no qual apresenta as diretrizes que tem como objetivos “servir como uma ferramenta de referência para os constituintes da OIT e outras partes interessadas da atividade econômica do turismo nos seus esforços para ultrapassar desafios relacionados com o trabalho e aproveitar as oportunidades de desenvolvimento sustentável do turismo” (OIT, 2017, p. 5).

As diretrizes dispostas no referido documento são as seguintes: promover o emprego pleno e produtivo no turismo; promover empresas de turismo sustentável; investir no desenvolvimento dos recursos humanos no turismo; implementar normas internacionais do trabalho e impor o cumprimento das leis e regulamentos; reforçar a proteção dos trabalhadores; promover um diálogo social eficaz (OIT, 2017). Percebe-se que tais diretrizes buscam estabelecer um consenso, beneficiando empresários, trabalhadores e poder público, o que se torna um grande desafio, pois na lógica capitalista impera o aspecto econômico em detrimento do social.

Se no cenário internacional a OMT adotou o conceito em 2017, no contexto nacional, ainda naquele ano foi aprovada a Reforma Trabalhista, com os interesses econômicos se sobressaindo em relação aos interesses sociais, conforme apontado no item 4.2 desta Tese de Doutorado. Na esfera do turismo, foi lançado o Plano Nacional de Turismo (PNT) brasileiro para o quadriênio 2018-2022, que teve como uma de suas metas (nº 4), “ampliar de 7 para 9 milhões o número de empregos no turismo”. Porém, o referido PNT não mencionou como alcançar esta meta e nem a qualidade dos empregos que se buscava. Já o PNT 2024-2027 tem como uma de suas metas “aumentar de 2 milhões para 3 milhões o número de postos de trabalho formais no Brasil, até 2027”. Todavia, mais uma vez o documento não deixa claro como atingir esta meta. Compreende-se que tanto a reforma trabalhista quanto os Planos Nacionais de Turismo, constituem-se enquanto instrumentos que se distanciam do trabalho digno e decente.

Sobre esse prisma, achados da pesquisa desenvolvida por Santanna et al. (2021) mostram que os profissionais da hotelaria, por exemplo, apesar de serem obrigados a bem atender os hóspedes, sofrem no seu ambiente de trabalho devido à carga de trabalho exaustiva e baixos salários, que os leva ao adoecimento físico e mental decorrente do estresse pela atividade realizada. Desta maneira, existe um distanciamento em concretizar

³² *Bureau* Internacional do Trabalho.

os pressupostos estabelecidos pela OIT concernentes a um trabalho produtivo, de qualidade, seguro e digno.

Hammer e Ness (2021) comentam a respeito do fracasso na conquista do trabalho decente. Na visão dos autores:

O objetivo não é desfazer a agenda do trabalho decente, mas nosso argumento é que a agenda e intervenções semelhantes falham devido à atenção insuficiente dada à heterogeneidade e complexidade das relações sociais e materiais que sustentam o trabalho informal e precário e seu papel na acumulação de capital. As tentativas atuais de regulamentar o 'trabalho decente' derivam de presunções abstratas de uma relação de trabalho padrão e envolvem uma correção regulatória generalizável para proteger os trabalhadores; perdendo as histórias mais antigas de como as relações de trabalho precárias e informais são criadas e mantidas. Baseia-se na intervenção do Estado para alcançar o trabalho decente, mas não leva em conta o papel do Estado na instituição ou viabilização da informalidade e precariedade (Hammer; Ness, 2021, p. 4, tradução da autora).

Nesse sentido, concordamos com os supracitados pesquisadores de que o problema da visão do trabalho decente é que não leva em conta a complexidade do fenômeno do trabalho informal, por exemplo, que envolve questões de perfis de trabalhadores heterogêneos com diferenças etárias, gênero, origem, cor, grau de instrução, além de não dar conta da ampla gama de relações de produção e emprego.

A respeito dessa crítica ao trabalho decente, Souto Maior (2024) ressalta que qualquer iniciativa institucional, seja ela a Agenda Nacional de Trabalho Decente (Brasil, 2006), o Plano Nacional de Emprego e Trabalho Decente (Brasil, 2010), os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável no Brasil (ONU, 2015), dentro do sistema capitalista, que pretenda valorizar e proteger o trabalhador, não passará de um mecanismo de auferir maior preço à mercadoria trabalho e de uma tentativa de amenizar os danos à condição de trabalhador, sendo que a este resta o contentamento, com uma exploração que não se qualifique enquanto trabalho forçado ou escravizado.

Além do mais, em 2020, o mundo vivenciou uma crise sanitária sem precedentes em decorrência da Covid-19, que afetou os mais diversos setores (públicos e privados), atingiu empregadores, mas, especialmente os empregados, assim como os profissionais do turismo que já viviam em um contexto marcado por sazonalidade e informalidade, conforme discutido anteriormente.

A pandemia da Covid-19 trouxe uma série de consequências para o setor turístico, como o fechamento de fronteiras entre países, o esvaziamento de aeroportos, praias que costumavam atrair um bom fluxo de visitantes se tornaram quase desertas, pontos turísticos praticamente inóspitos, feriados prolongados que deixaram de se tornar oportunidades para se concretizar viagens de descanso e lazer.

Uma pesquisa feita pelo IBGE apontou que o mês de abril de 2020 foi o de maior queda na receita nominal (entrada de recursos financeiros) nas ACTs, com um percentual negativo de 67,2%, comparado com o mesmo mês do ano de 2019 (MTur, 2021). Isso se deve pelo fato de que março foi o início da pandemia, com os espaços fechando gradativamente e as medidas restritivas sendo impostas e sentidas de maneira diversa em cada estado brasileiro, tendo como base o número de pessoas infectadas, mortes e recuperados. Assim, o mês de abril foi o pico porque a doença já havia se espalhado pelo país inteiro.

Quando pensamos nos efeitos da pandemia no setor turístico, observa-se que dados comparativos entre os anos de 2019 e 2020, apresentados pela OMT revelaram que no ano de 2019 houve um percentual mínimo, mas positivo de chegada de turistas estrangeiros nas Américas, com um saldo de 1,5%, enquanto no ano seguinte, esse percentual disparou negativamente, chegando a uma queda de 69% no número de visitantes estrangeiros nesse continente (Mtur, 2021). Esses dados discrepantes só reforçam os impactos da pandemia no turismo em escala global, sobretudo devido ao fechamento das fronteiras.

Dados de uma pesquisa feita pelo SEBRAE em parceria com a Fundação Getúlio Vargas (FGV) em 2021 revelaram que o turismo sofreu queda de 59% no faturamento das micro e pequenas empresas do setor, impactando negativamente nos pequenos negócios quando em comparação com um período normal, sem influências de uma pandemia. Diferentemente do setor de agronegócio, que foi o menos afetado segundo o levantamento feito (MTur, 2021). Isso mostra que o turismo por depender de deslocamentos e por ser uma atividade considerada supérflua em tempos de crises econômicas é o mais afetado, em contraposição ao setor agrícola, que é um setor que não demanda contato com as pessoas, principalmente se já está mecanizado, e que menos sofreu em faturamento.

No que diz respeito aos trabalhadores, dados extraídos do CAGED/Ministério da Economia apontaram que em 2020 houve uma perda de 301.386 empregos no turismo, considerando todas as ACTs, sendo 182.514 somente no setor de alimentação. No entanto, o núcleo das ACTs (aqueles eminentemente turísticos), composto pelos setores de alojamento, transporte aéreo e agências de viagem, revelou perdas de 86.047 postos de trabalho (MTur, 2021). Podemos inferir que o setor de alimentos e bebidas foi o que sofreu mais perdas nos postos de trabalho porque com o isolamento social as pessoas passaram a se alimentar mais em casa, fazendo sua própria comida ou solicitando *delivery*. Além do mais, deixaram de sair para bares e restaurantes para se confraternizar, já que não era possível aglomerações.

Uma pesquisa feita por Lamas et al. (2020) revelou que os trabalhadores do turismo no Brasil foram bastante afetados com a pandemia, sendo que 38,8% dos trabalhadores informais ou por conta própria não estavam mais trabalhando no período de abril a junho de 2020 e que 44% dos trabalhadores da região Nordeste não estavam mais trabalhando. Outro dado que chamou a atenção foi em relação a perda salarial, 52,4% do total de trabalhadores com renda de até 1 salário-mínimo obtiveram uma redução de até 90% do seu salário. Desse modo, o desemprego afetou o setor de turismo, deixando os trabalhadores em situação penosa.

No Maranhão, a pesquisa de Rodrigues et al. (2021) apontou que em Barreirinhas o fluxo de visitantes entre abril e maio de 2020 se mostrou praticamente inexistente, em decorrência do fechamento do seu principal atrativo turístico, o Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses, o que gerou um forte impacto negativo, tendo em vista que o referido município possui uma maior dependência do turismo em termos de economia, por ser considerado um destino indutor, assim como a capital, São Luís.

O município de Barreirinhas – MA recebeu 58.848 visitantes nos seus atrativos durante o primeiro semestre de 2019, enquanto no mesmo período de 2020 recebeu apenas 25.669 visitantes, segundo o portal da transparência³³, representando uma queda de mais de 50%. Outro dado relevante é que a maioria das empresas investigadas (nos setores de agenciamento de viagem, hospedagem e alimentação) sofreram um impacto de 100% em seu faturamento no mês de abril de 2020, período de maiores medidas restritivas impostas. Além disso, 50% das empresas investigadas demitiram seus trabalhadores, sendo que, deste universo de empresas, 55,6% demitiram menos de 3 funcionários e 44,4% demitiram de 4 a 6 (Serra et al., 2020).

Na tentativa de minimizar os efeitos da pandemia da Covid-19 nos setores de turismo e de cultura, que foram os mais atingidos na economia, uma série de medidas foram tomadas por parte do governo federal, através do Ministério da Economia, principalmente, e do MTur. “Flexibilização da jornada de trabalho, possibilidade de suspensão de contratos, definição de direitos do consumidor, liberação de R\$ 5 bilhões para crédito dos empreendimentos turísticos, socorro de R\$ 3 bilhões para o setor cultural, criação do Selo Turismo Responsável, entre outras iniciativas” (MTur, 2021, p. 9).

No entanto, como se pode perceber, tais medidas beneficiaram muito mais os empresários (diga-se, os empregadores) para que não decretassem estado de falência de seus empreendimentos, tendo a possibilidade de reduzir custos com pessoal e de receber

³³ <https://www.barreirinhas.ma.gov.br/acessoainformacao.php>.

crédito financeiro para custeio de despesas fixas e retomada dos negócios. E os consumidores (diga-se, os turistas) também se beneficiaram com a adoção de protocolos (a exemplo de apresentação de teste negativo para Covid-19 para embarque em aeronaves) para viagens mais seguras. Todavia, tais medidas deixaram os trabalhadores vulneráveis e expostos a perdas salariais, demissões e ao contágio do vírus quando eram obrigados a trabalhar se não quisessem morrer de fome.

Uma pesquisa realizada por Costa et al. (2021) apontou que os guias de turismo do Brasil tiveram como principais impactos da pandemia da Covid-19 a falta de informação sobre sua atuação e protocolos a serem adotados, a impossibilidade de receber o auxílio emergencial devido seus rendimentos em anos anteriores a 2019 e a redução drástica de seus rendimentos.

Uma medida empreendida pelo poder público para amenizar os efeitos financeiros na vida de milhões de brasileiros foi a concessão do auxílio emergencial³⁴ desde abril de 2020, sendo no valor de R\$600,00 e que foi garantido até o mês de agosto do ano de 2020, através da Lei nº 13.982, de 2 de abril de 2020. O auxílio emergencial residual foi concedido no período de setembro a dezembro de 2020, no valor de R\$300,00, através da Medida Provisória nº 1000, de 02 de setembro de 2020. Já no período de abril a outubro de 2021 o auxílio emergencial foi novamente concedido por meio da Medida Provisória nº 1039, de 13 de março de 2021, com variação de R\$ 150,00 a R\$375,00, a depender da situação do indivíduo (mãe solteira, mora sozinho etc.).

Os brasileiros receberam o auxílio emergencial, porém, conforme percebido, houve um retrocesso, posto que a cada nova medida provisória decretada pelo governo federal, o valor foi diminuído, o que deixou milhares de pessoas em situação desvantajosa por não conseguir suprir suas necessidades básicas, indo na contramão da inflação, que elevou os preços das cestas básicas e outros bens. Por outro lado, muitos espaços já haviam retomado suas atividades e estavam abertos, o que fez com que trabalhadores que estavam ociosos retornassem ao ambiente do trabalho.

No ano de 2021, o mundo começou a se reestruturar e superar a crise deflagrada pelo coronavírus. Porém, conforme apontado pela OIT no seu endereço eletrônico³⁵, o baixo crescimento e crise global retardaram a recuperação do emprego na América Latina, com uma taxa de desemprego regional de 7,9% em 2022, voltando aos níveis anteriores à

³⁴ O auxílio emergencial aprovado pelo Congresso Nacional e sancionado pela Presidência da República é um benefício para garantir uma renda mínima aos brasileiros em situação mais vulnerável durante a pandemia do Covid-19 (novo coronavírus), já que muitas atividades econômicas foram gravemente afetadas pela crise. Disponível em: <https://www.gov.br/cidadania/pt-br/servicos/auxilio-emergencial>. Acesso em: 13 jun. 2022.

³⁵ <https://www.ilo.org/brasil/lang-es/index.htm>

pandemia, todavia, com as perspectivas trabalhistas na região complicadas por maior informalidade e pobreza do mercado de trabalho, já afetados pelos efeitos da guerra na Ucrânia.

Por outro lado, um relatório do SEBRAE (2022, p. 3) divulgando dados do CAGED em junho do corrente ano apontaram que “no acumulado do 1º semestre de 2022, o Brasil já criou mais de 1,334 milhões de novos postos de trabalhos formais”. As micro e pequenas empresas (MPE) foram responsáveis por 961,9 mil (72,1%) novas contratações, enquanto as médias e grandes empresas (MGE) são responsáveis por um pouco mais de 279,8 mil (21,0%). As MPE do setor de serviços são as principais responsáveis pelas contratações no país, superando a marca de 533 mil contratações ao longo do primeiro semestre de 2022.

Com enfoque para a região Nordeste, considerando o setor de serviços e as MPE no Ceará, o saldo de contratações ficou em 12.332 ao longo do primeiro semestre de 2022; no Maranhão, o saldo ficou em 7.512; no Piauí, ficou em 4.689 empregos formais (SEBRAE, 2022). Os dados mostram-se positivos, porém, não necessariamente significam que foram trabalhos dignos (um estudo precisaria ser feito), já que existem muitos elementos objetivos (salário, carga horária de trabalho, períodos de descanso no trabalho etc.) e subjetivos (pressão no trabalho, assédio moral e sexual, adoecimento por exaustão etc.) que contribuem para que o trabalhador contratado tenha qualidade de vida. No ano de 2023, com a vacinação em massa da população mundial, o fluxo de pessoas em viagens internacionais voltou ao período pré pandêmico, apesar do coronavírus ainda estar circulando entre os continentes.

Uma problemática percebida por Cañada (2019) é que o turismo surge como uma oportunidade de emprego para os que estão em busca de uma ocupação, alcançando sobretudo mulheres, jovens e imigrantes, no entanto, tal ofício é caracterizado por uma precariedade na remuneração, da desvalorização das atividades, aumentando ainda mais as desigualdades sociais e de gênero. O turismo enquanto atividade econômica é fruto do capitalismo, que se sustenta na mais valia, no excedente, na exploração da força de trabalho, alcançando lucro máximo para os empresários. Essa lógica se reproduz e reforça as contradições existentes entre os que tem muito e os que quase nada tem, em termos financeiros.

A desvalorização salarial é um dos principais elementos que caracteriza a precariedade do trabalho, quando o trabalhador observa seu salário ser comprimido diante da lucratividade do empregador. A precariedade no trabalho se refere ao que não é sólido, estável, certo, contínuo, durável, gerando insegurança às pessoas e suas famílias para

usufruírem de direitos fundamentais. Tem a descontinuidade como característica, com empregos temporários, de curta duração, com prazo determinado, jornada parcial (Meliani, 2011). Trata-se da precariedade objetiva.

O trabalho no turismo é tido como de baixos salários, empregos atípicos, longas jornadas, horários flexíveis, abusos patronais, ações antisindicais, levando a uma precarização desse trabalho, ou, dito de outra forma, a uma ausência de qualidade do emprego turístico, ao invés de um trabalho decente, conforme assinalado por Cañada (2019).

A precariedade do trabalho no turismo está inserida no contexto do capitalismo neoliberal, em que se busca cada vez mais o lucro pelas empresas turísticas, sem a preocupação com a qualidade de vida dos trabalhadores.

Um estudo realizado por Martoni (2019) aponta que nos meios de hospedagem, por exemplo, sobretudo dentro de *resorts*, os trabalhadores que mantém contato direto com os hóspedes se veem obrigados a serem corteses, a mostrarem um sorriso no rosto, a serem cicerones, tudo para garantir o lazer e o entretenimento dos turistas, conferindo a hospitalidade do lugar. Os que estão nos bastidores e que devem evitar ao máximo um contato com o visitante, a exemplo das camareiras, tem seu serviço muitas vezes aumentado quando precisam incluir outras tarefas em sua rotina, além da limpeza.

Fora isso, muitos pernoitam no local de trabalho e tem horas extras não contabilizadas. Outros aspectos que dizem respeito ao trabalho no turismo e que contribuem para a precarização do mesmo é o fato de muitos empregos serem por temporada, ou seja, de acordo com os períodos de alta estação, quando se aumenta a demanda pelo turismo, sobretudo nos períodos de férias e feriados prolongados (Martoni, 2019). Fatores como esse contribuem para a precariedade objetiva no trabalho do turismo, deixando distante o bem-estar laboral e consequentemente uma sustentabilidade em termos sociais.

Ferreira (2022) traz uma ilustração interessante a respeito de um entregador de aplicativo que usa a bicicleta para fazer as entregas dos pedidos de comida. Tal cenário relevado na imagem mostra o quanto ausente de direitos é este cidadão: não é dono da bicicleta (aluga), não é empregado do restaurante, nem do aplicativo, nem do cliente que fez o pedido da comida e não tem as garantias previstas em lei para os que possuem carteira de trabalho assinada. Pensando nos guias de turismo e condutores de visitantes, por exemplo, a situação é análoga: tais trabalhadores não são empregados das agências de viagens, dos turistas e não tem direito a férias, a aposentadoria, plano de saúde e folga nos fins de semanas e feriados. Portanto, não há direitos.

Trazendo as reflexões para o campo da pesquisa ora construída, infere-se que os profissionais do setor de serviços do turismo que atuam nos passeios no Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses são em geral terceirizados (guias de turismo, condutores de visitantes, motoristas e pilotos) e não são contratados fixos, pois não fazem parte do quadro permanente das empresas X, Y ou Z que atuam no segmento de agenciamento de viagens. E elas exigem de seus pilotos, por exemplo, que no acompanhamento de turistas junto aos atrativos, sejam responsáveis não só por conduzir a embarcação, como também que expliquem a respeito do que está sendo visto no passeio. Neste sentido, precariza-se subjetivamente o trabalho do piloto que assume dupla função com a flexibilização de funções e precariza-se objetivamente o guia de turismo que deixa de trabalhar nesse momento, fica, portanto, sem ganhar seu pagamento, não sendo contratado.

Quando pensamos no turismo, a dialética tempo livre – lazer se torna ainda mais evidente. Isso porque os profissionais desse setor trabalham de maneira mais intensa nos períodos de férias, feriados e finais de semana devido a própria dinâmica da atividade turística. O tempo livre para descanso, lazer e aproximação maior com a família, vida social, fica comprometido nesses períodos com o labor. Embora trabalho e lazer se confundam para muitos quando se pensa em trabalho no turismo, não se pode deixar de fazer a separação bem clara entre os tempos de ócio e trabalho.

A precariedade subjetiva é reforçada pela ausência de qualidade de vida por parte dos trabalhadores quanto à supressão cada vez maior de um tempo livre que fora conquistado a duras penas com a CLT e com a Constituição Federal de 1988, que garante a todos o direito ao lazer. Um estudo de Cardoso (2016) revelou que muitos trabalhadores, quando não estão cumprindo sua jornada de trabalho regular, estão usando o tempo restante para se qualificar, para ficar à disposição da empresa por meio do uso de tecnologias como *WhatsApp* ou *e-mail* por meio do *smartphone* que está sempre ligado e conectado à rede de *internet* ou para se deslocar ao ambiente de trabalho quando não é o teletrabalho (remoto, em casa).

No capitalismo, a precariedade e a informalidade são latentes no turismo, sendo reforçadas pela sazonalidade característica do setor. Porém, perspectivas de trabalho como no turismo de base comunitária, o associativismo e o cooperativismo se apresentam como novas possibilidades para o turismo, tema a ser discutido no tópico a seguir, como alternativas para um trabalho emancipatório.

4.4 Alternativas para um trabalho emancipatório: novas possibilidades para o turismo

Escobar (1995) traz reflexões a respeito do pós-desenvolvimento, no qual a partir da década de 1980 observou-se que foram surgindo grupos de resistência, que são contrários a toda e qualquer tentativa de desenvolvimento advindas de grupos dominantes. Infere que a alternativa para o desenvolvimento não é a sustentabilidade, pois esta é oriunda de um discurso dominante, enfatizando que a saída deve vir da raiz, partir da própria comunidade, que deve estar à frente desse processo de desenvolvimento.

Movimentos de resistência que buscam potencializar as relações recíprocas, multideterminadas, micropolíticas, atravessadas por *forças e linhas vitais* que procuram tornar mais reais (ética e politicamente referenciados) os modos de existência. Linhas que produzem movimentos que interrogam as *condições de legitimação (e deslegitimação) das situações de trabalho*, contestam fundamentos e práticas que ameaçam a vida digna e demandam direitos. Movimentos que se contrapõem às *linhas antivitalis* que fragilizam as existências, para reduzi-las a corpos que usam a maior parte de suas energias para sobreviver (Ferreira, 2022, p. 65).

Grupos de resistência são contrários aos grupos hegemônicos, dominantes, que vivem da exploração de trabalhadores que sobrevivem com o mínimo, sem garantias para o futuro, sem dignidade e qualidade de vida. Nesse sentido, são travados movimentos grevistas, paralizações, na tentativa de garantia de direitos. Um exemplo, citado por Ferreira (2022), é o que ficou conhecido como Breque dos Apps, que se constituiu em reivindicações por melhores condições de trabalho para os trabalhadores de aplicativos como Uber e Ifood.

Relações contraditórias entre capital/trabalho não são estáticas nem universais (Burnham, 1994). Em vez disso, elas são moldadas pela luta diária das classes trabalhadoras para defender seus padrões de vida (incluindo, resistência ao cercamento dos recursos e ecossistemas dos quais tais meios de subsistência dependem) e o direito do capital de organizar o processo de trabalho de acordo com os imperativos da obtenção de lucro (Selwyn, 2015). As coordenadas sociais precisas da luta são, no entanto, moldadas por variações geográficas do desenvolvimento capitalista e estruturas sociais locais, juntamente com a capacidade coletiva das classes trabalhadoras de se organizar e resistir à exploração (Chibber, 2013) (Bianchi; de Man, 2020, p. 5, tradução da autora).

No turismo, podemos citar como movimento de resistência a Comunidade Cultural Quilombaque, uma organização não governamental que surgiu em 2005, por jovens residentes do bairro Perus, na periferia de São Paulo, desenvolve ações socioculturais (fomento ao Centro de Cultura, Memória e Lazer do Trabalhador Fábrica de Cimento Perus), educacionais (curso de capacitação Perus hospitaleiro), econômicas (Agência de

turismo Queixada) e ambientais (trilhas de aprendizagem). O bairro de Perus, de acordo com informações extraídas do endereço eletrônico do Museu Territorial de Interesse da Cultura e da Paisagem Tekoa Jopo'i³⁶ é conhecido pelo evento dos Queixadas:

"Os Queixadas" que foi o grupo de trabalhadores da Companhia Brasileira de Cimento Portland Perus que, em 1962, iniciaram uma greve que duraria sete anos, a maior da história sindical do Brasil. Atualmente, conta com um Centro de Memória Queixadas (CMQ), que nos mostra o quanto que com sua força e singularidade de organização sindical e social, permanecem na memória do bairro de Perus. Ainda hoje, são apontados como a semente de onde brotaram muitas lutas posteriores.

Desta forma, moradores do referido bairro atuam de maneira a preservar suas memórias, suas heranças culturais, suas identidades, divulgam fatos que marcaram a trajetória desse grupo, fortalecendo-se enquanto um território de resistência, onde muitas lutas sociais já aconteceram, sendo um lugar que persiste no tempo e no espaço. A agência de turismo Queixadas é a materialização deste movimento de resistência, protagonizada pela comunidade:

O objetivo dela é que os moradores consigam se organizar de tal forma que os trabalhos desenvolvidos se tornem auto-sustentáveis, ao ponto de morar e trabalhar no bairro, sendo assim, Perus deixará de ser apenas mais um bairro dormitório, pois acreditamos no turismo no lazer, e na memória como forma de emancipação cultural e financeira³⁷.

Gibson-Grahan (2004) aprofunda essas reflexões a respeito do pós-desenvolvimento, quando parte do princípio de que é fundamental um olhar para a “sociologia das ausências” e para a “sociologia das emergências”. O autor destaca um estudo de caso, de uma comunidade nas Filipinas que é autossustentável. Elencou os problemas, ou seja, as fragilidades que a pequena comunidade vivenciava em termos de negócios, infraestrutura, práticas de trabalho das pessoas (ou melhor, a ausência dessas práticas), associações e instituições legais, deixando claro quais eram as suas “ausências” e “emergências” enquanto sociedade, ou melhor, aquilo que lhes faltava, suas necessidades. Por outro lado, usou ainda uma figura comparativa, mostrou a outra face da comunidade, os seus ativos, destacou os seus pontos fortes em termos de negócios, infraestrutura e outros.

Destacou também a maneira como enfrentaram tal situação, que foi por meio de um trabalho cooperado, em que um indivíduo ou empresa consegue suprir de alguma maneira

³⁶ <https://museutekoajopoi.com.br/territorio/>. Acesso em 19 jun. 2024.

³⁷ Disponível em: <https://museutekoajopoi.com.br/territorio>. Acesso em 27 jul. 2024.

a carência de outrem. Deste modo, através de tabelas textuais, foi possível observar uma economia diversa, no sentido da diversidade de formas e de possibilidades de alcançar um trabalho não-alienado num mundo capitalista. Diversa, principalmente, no sentido de um modelo de desenvolvimento diferente do que verificamos no capitalismo. No exposto por Gibson-Grahan (2004), o pós-desenvolvimento é vislumbrado por meio da economia solidária, em que todos saem ganhando e as desigualdades sociais são ínfimas, gerando um bem-estar humano e uma vida melhor para o coletivo.

A economia citada por Gibson-Grahan (2004) como uma estratégia para alcançar um outro tipo de desenvolvimento, pressupõe um comércio justo, ético e incluyente, em que os agricultores familiares, por exemplo, são valorizados e conseguem acessar o mercado nacional e internacional de maneira justa. A economia solidária é “outro modo de produção, cujos princípios básicos são a propriedade coletiva ou associada do capital e o direito à liberdade individual” (Singer, 2002, p. 10). Ela se distancia do capitalismo pois esse modo de produção tem como princípio a propriedade individual e acentua as desigualdades sociais por existirem duas classes distintas: a dos detentores dos meios de produção e a dos detentores de sua força de trabalho. Ao contrário, a economia solidária tem como princípio fundante a solidariedade e a igualdade entre os pares e não a competitividade, que é típica do modo de produção capitalista.

A economia solidária surgiu na Grã-Bretanha, com o advento da Primeira Revolução Industrial (século XVIII) e como uma reação ao empobrecimento dos artesãos diante da produção por máquinas e da organização do trabalho nas fábricas (Singer, 2022). Já no Brasil, foi pensada institucionalmente em 2003 como um dos desdobramentos do I Fórum Social Mundial (FSM) por meio do Grupo de Trabalho de Economia Solidária, que posteriormente deu origem ao Fórum Brasileiro de Economia Solidária (FBES), quando paralelamente surgia a Secretaria Nacional de Economia Solidária (SENAES) atrelada ao Ministério do Trabalho e Emprego (Carvalho, 2011).

Nas palavras de Carvalho (2011, p. 11):

Assim, o nascimento da economia solidária – apesar de seu caráter bastante heterogêneo – esteve calcado no seguinte pressuposto: em face às desigualdades sociais, é possível produzir e vender produtos para além do circuito do mercado (capitalista), pois a sociedade atual é plural e permite a convivência de modelos econômicos (e políticos) diversos.

Para Sampaio e Flores (2002), a economia solidária é possível desde que seja pensada e executada de maneira coletiva, regulamentada de forma transparente, com

políticas públicas em nível microeconômico e tendo como foco o desenvolvimento territorial e humano.

Um exemplo de experiência do turismo é pautado nos princípios de economia solidária é o da Rede Batuc, na Bahia, que reúne mais de 30 iniciativas de povos e de comunidades do campo e da cidade, pautadas em um turismo comunitário. Em matéria para o sítio eletrônico de notícias da Viajar Verde³⁸ (2022), uma integrante da rede afirma o seguinte:

“Nós trabalhamos com uma estratégia de autogestão com base nos princípios da economia solidária e entendemos que o turismo é uma oportunidade de complementação de renda e de entrega de benefícios não econômicos, como a preservação do ambiente e de nossos territórios, a valorização e resgate da cultura, os direitos à diversidade, a promoção da paz, e a interculturalidade”, explica Elisângela.

A partir de informações disponibilizadas no *site*, percebe-se que a Rede Batuc beneficia guias de turismo, agentes de viagens, que atuam em parceria e disponibilizam aos visitantes vivências culturais, trilhas, cachoeiras, cultivos em hortas, abrem a possibilidade para o contato direto com aldeia indígena, comunidade de pescadores, ancestrais quilombolas, ou seja, reduzem as desigualdades sociais e melhoram a vida daqueles que ali se situam.

Como um desdobramento da economia solidária, surgem as cooperativas no século XIX, formadas por trabalhadores de um mesmo ramo, que unem esforços e são autogeridas, sem a presença de um patrão. Possuem vários tipos, dentre as quais podemos citar a cooperativa de consumo, cuja produção, especialmente de gêneros alimentícios, era destinada primordialmente para o consumo dos próprios cooperados. Já a cooperativa de crédito surgiu para disponibilizar crédito (empréstimo) aos cooperados para que pudessem usufruir de financiamento para os seus negócios (Singer, 2002).

Além dessas duas, tem-se as cooperativas de compra e venda, cujo propósito é facilitar a compra, de equipamentos agrícolas, por exemplo, de pequenos agricultores, que se unem e podem usufruir do equipamento adquirido em um sistema de rodízio. Uma outra tipologia é a cooperativa de produção, que é a que mais se aproxima dos princípios da economia solidária, segundo Singer (2002), pois envolve trabalhadores que visam produzir bens e serviços a serem vendidos em outros mercados, diferente das outras citadas até aqui, que beneficiavam apenas os cooperados.

³⁸ <https://viajarverde.com.br/conheca-a-rede-batuc-turismo-comunitario-da-bahia-em-movimento/>. Acesso em 19 jun. 24.

A chave dessa proposta é a *associação* entre iguais em vez do contrato entre desiguais. Na cooperativa de produção, protótipo de empresa solidária, todos os sócios têm a mesma parcela do capital e, por decorrência, o mesmo direito de voto em todas as decisões. Este é o seu princípio básico. Se a cooperativa precisa de diretores, estes são eleitos por todos os sócios e são responsáveis perante eles. *Ninguém manda em ninguém*. E não há competição entre os sócios: se a cooperativa progredir, acumular capital, todos ganham por igual (Singer, 2002, p. 9).

As cooperativas de transportes turísticos existentes na região dos Lençóis Maranhenses se encaixam nesta última categoria, tendo em vista que as atividades existentes no turismo se enquadram no ramo de prestação de serviços, ou seja, o que é produzido é o serviço prestado, seja ele de motorista, de condutor de visitantes, de guia de turismo ou de piloto de embarcações náuticas.

Uma observação importante a se fazer é em relação às associações, que se diferem das cooperativas, pois estas são um modelo alternativo de economia, que coloca o trabalho na centralidade do processo produtivo, enquanto aquelas, são organizações da sociedade civil sem fins lucrativos, que reúne pessoas com o propósito de gerar benefícios aos seus associados (Medeiros, 2011). Embora a ideia seja atuar de forma independente, com autonomia, sem o vínculo estatal, dependem do apoio deles:

As cooperativas e associações populares de trabalho, ou os chamados empreendimentos econômico-solidários, são organizações pautadas sob os princípios da autogestão e da solidariedade e se constituem com o apoio do poder público, sindicatos ou como parte da organização dos trabalhadores em movimentos sociais (Medeiros, 2011, p. 14).

Para além da economia solidária e do cooperativismo, existem iniciativas turísticas em que o envolvimento comunitário é expressivo. Trata-se do turismo de base comunitária (TBC), que se difere do turismo de massa, pois este, é amplamente explorado pelas empresas de *marketing* através de divulgação e apelo fotográfico de cenários tidos como “autênticos” de um destino. O turismo de massa causa congestionamentos, sobrecargas nos locais visitados, com os turistas ficando à mercê do cumprimento de roteiros pré-estabelecidos, com horários preenchidos e pouco tempo livre para a fruição, contemplação e diálogo mais profundo com a comunidade local.

O TBC, busca a valorização do simples, do modo de vida local, das heranças culturais e de uma maior proximidade com os saberes e fazeres comunitários. “Entende-se que TBC são como iniciativas de estruturação e/ou organização de produtos e serviços turísticos protagonizados pelas comunidades receptoras, como alternativa de geração de trabalho e renda para os residentes” (Silva et al., 2009, p. 363).

O turismo alternativo de base comunitária busca se contrapor ao turismo massificado, requerendo menor densidade de infraestrutura e serviços e buscando valorizar uma vinculação *situada* nos ambientes naturais e na cultura de cada lugar. Não se trata, apenas, de percorrer *rotas exóticas*, diferenciadas daquelas do turismo de massa. Trata-se de um outro *modo de visita e hospitalidade*, diferenciado em relação ao turismo massificado, ainda que porventura se dirija a um mesmo destino (Bursztyn et al., 2009, p. 86).

De acordo com Maldonado (2009), existem seis modalidades de participação das comunidades no turismo, variando em maior ou menor intensidade, conforme o quadro 15 a seguir:

Quadro 15 – Tipologias de turismo comunitário e suas características

Tipologia	Características
1. Autogestão do negócio turístico	Uma comunidade decide por iniciativa própria criar um negócio turístico mobilizando seus recursos patrimoniais naturais, culturais e humanos. Esta forma de autogestão implica na participação de seus membros em todas as fases da operação turística: planejamento, prestação de serviços ao viajante, promoção e venda do produto e gestão.
2. Parceria de negócios com uma empresa privada	Um investidor e a comunidade assinam um contrato, legalmente aprovado, sob forma de uma parceria de negócios. Cada sócio contribui com uma parcela de bens de capital social, tais como territórios comunais, conhecimentos coletivos, capital financeiro, competências técnicas e experiência empresarial. A comunidade tem o direito aos lucros variáveis e, além disso, recebe uma renda fixa, mensal ou anual.
3. Parceria comercial com operadoras de turismo	Uma operadora de turismo ou uma agência de viagens faz acordo com uma comunidade de enviar turistas, com a obrigação de prestar atendimento durante poucas horas ou cuidar da estadia durante alguns dias na comunidade. Esta, por sua vez, recebe uma comissão por turista e recebe também pagamento pelos serviços prestados.
4. Concessão de recursos comunitários em usufruto	Uma operadora privada solicita a uma comunidade o uso e o desfrute temporário dos recursos naturais de seu território e alguns serviços culturais. A título de compensação, a empresa privada se compromete a assumir algumas

	obrigações, tais como a prestação de trabalho temporário à comunidade, entregar alimentos ou uma quantidade de dinheiro, realizar investimentos na infraestrutura da comunidade.
5. Trabalho assalariado para operários	Uma empresa privada se instala ou realiza atividades turísticas no entorno territorial de uma comunidade, em razão dos excepcionais recursos naturais e/ou culturais da região. Algumas famílias da região participam a título pessoal na operação turística fornecendo mão de obra assalariada e temporária para desempenhar atividades fora da comunidade tais como cozinheiros, limpadores, motoristas de barcos, guias naturalistas etc.
6. Formas híbridas	Algumas comunidades têm optado por parcerias com operadoras privadas que trazem turistas e, ao mesmo tempo, proporcionam trabalho assalariado. As comunidades realizam investimentos próprios para prestar serviços de estadia, transporte fluvial, guias nativos e eventos culturais (bailes e demonstração de técnicas de caça etc.).

Fonte: Adaptado de Maldonado (2009).

Entende-se que a situação ideal seria da tipologia de número um, com a autogestão do negócio turístico, ou seja, com um envolvimento total da comunidade no turismo e participação mínima de agentes externos, sejam eles públicos ou privados. Todavia, convém destacar que para que esse cenário ideal aconteça, muitas vezes se faz necessária a participação do poder público ou de empresas turísticas privadas para o início do turismo comunitário e, gradativamente, essa atuação externa venha a ser menor, a partir de um maior “empoderamento” da comunidade.

No TBC, os anfitriões (moradores da comunidade) tem o controle total das terras (dos espaços onde os turistas irão transitar) e das atividades desenvolvidas para e com os visitantes. Os residentes planejam, organizam e executam projetos que visam a melhoria de sua qualidade de vida, empregabilidade, da valorização da localidade e trabalham o sentimento de pertencimento local, por meio da coletividade. Essa alternativa de fazer turismo, busca a emancipação de sujeitos de modo a serem agentes de transformação social da realidade vivida, em contraposição ao turismo experienciado no capitalismo hegemônico.

Essas experiências se tornaram um modelo alternativo de desenvolvimento turístico, onde se destaca o protagonismo das comunidades locais, inserido na busca pelo turismo como estratégia de resistência e de luta pelo território e conservação do patrimônio natural e cultural. Por essa razão, essas autoras entendem que iniciativas diversas de TBC no Brasil podem representar um movimento político--social, que tem sua concepção e implementação, principalmente, em lugares com grande riqueza ecossistêmica, mas em situação de maior desigualdade socioeconômica (Mendonça et al., 2016, p. 234).

Todavia, Moraes et al. (2018) apontam que existem algumas limitações ao desenvolvimento das práticas de TBC, como a formação profissional, capacidade de gestão dos negócios, acesso aos serviços públicos e infraestrutura básica. Como uma superação a essas limitações citadas, as autoras apontam que a institucionalização dessas práticas por meio do associativismo e cooperativismo são um caminho para o êxito, aliado a políticas públicas específicas para o TBC.

Como um exemplo de desenvolvimento de turismo de base comunitária que existe há mais de 20 anos, organizado pela Associação Kalunga Comunitária do Engenho II, temos o quilombo Kalunga, o maior do Brasil, que contempla uma área de 262.00 hectares, onde residem cerca de 9000 pessoas, distribuídas em 39 comunidades e envolve os municípios de Cavalcante, Teresina de Goiás e Monte Alegre de Goiás, todos pertencentes ao complexo turístico da Chapada dos Veadeiros (GO).

De acordo com informações extraídas do portal de notícias Brasil de Fato³⁹ (2023):

Cerca de 200 condutores de visitantes, cinco restaurantes, três hospedagens e 17 transportadores compõem a rede comunitária de empreendedorismo turístico, que não só gera emprego e renda, mas colabora para o desenvolvimento comunitário. Segundo a tesoureira da AKCE, Dominga Natália, parte dos recursos oriundos das visitas às cachoeiras, por exemplo, vão para investimentos na infraestrutura e no apoio à educação, saúde, esporte e cultura.

Desta forma, temos o protagonismo dos moradores locais, que assumem a liderança das atividades turísticas desenvolvidas, a partir da autogestão, com planejamento, execução e coordenação dos serviços de visitas guiadas, hospedagem, alimentação e vivências aos turistas, com geração de renda, emprego e melhoria de qualidade de vida local, com o fortalecimento cultural e ambiental de modo sustentável.

Porém, sabemos que iniciativas como as da economia solidária, cooperativismo, associativismo, turismo de base comunitária, por mais que sejam feitas pensadas em uma melhor distribuição de renda, na ausência da figura do patrão e na melhoria da qualidade

³⁹ <https://www.brasildefato.com.br/2023/12/20/experiencia-turistica-do-quilombo-kalunga-go-conquista-1-lugar-em-premio-nacional>. Acesso em 19 jun. 2024.

de vida de pessoas, ainda seguem os ditames do capital, porque convivem e precisam enfrentar os monopólios de empresas turísticas e a pressão da concorrência pelo barateamento dos custos para sobrevivência do mercado. Ainda disso, também dependem do apoio do Estado, de políticas públicas que as favoreçam e de parcerias com a iniciativa privada.

Desta maneira, se faz necessário superar essa visão romântica de que as iniciativas ora citadas são hoje, a salvação. Na verdade, são iniciativas para um turismo alternativo, com a perspectiva de emancipação dos sujeitos envolvidos, desde que estes tenham a consciência de classe necessária para serem resistência aos processos de exploração e desapropriação, com clareza de contra o quê e contra quem se está lutando e qual o caminho plausível onde se deseja chegar. Pode ser que no futuro possam vigorar como modelos predominantes de economia, pautadas em práticas mais igualitárias, superando o capitalismo.

Uma alternativa ao turismo massificado é o turismo de justiça, que é tido como ético, justo, equitativo. Pode acontecer com o incentivo a viagens a países em conflito como Afeganistão, Jamaica ou Cuba, por exemplo, com os anfitriões contando suas histórias de opressão vivenciadas, turistas aprendendo sobre questões de pobreza ou turistas desenvolvendo trabalho voluntário de conservação, com a promoção da ideia de que viajar pode ser educativo, transformador, com estímulo a uma consciência crítica sobre o consumismo (Higgins-Desbiolles, 2008).

Também importa dizer que para o alcance de um turismo promissor, é mister que o trabalho seja emancipador (Harvey, 2008), no sentido de proporcionar um processo criativo, inventivo e imaginativo e não apenas de um fazer por fazer, sem se refletir sobre o que está sendo produzido, para que, para quem e em qual contexto.

Para além da resistência desses movimentos sociais, concordamos com a visão de Cañada (2023) de que é possível um turismo pós capitalista a partir do fortalecimento do turismo social, com políticas públicas que favoreçam o acesso ao turismo. Outra possibilidade é através do turismo rural, também com o incentivo do Estado em um primeiro momento, pensando em desafogar os grandes centros turísticos urbanos e dar mais sentido aos circuitos menores e mais distantes.

Ainda segundo o autor, para se alcançar um turismo pós capitalista, é mister não somente desmantelar o capitalismo como dominá-lo.

Na perspectiva do turismo, por exemplo, isto implicaria fundamentalmente reforçar os mecanismos de regulação e controlo do capital da oferta que pode ser feita num determinado território em alojamento, restauração ou atividades recreativas, através

do endurecimento dos sistemas de fiscalização (ambiental, fiscal ou trabalhista), bem como nos instrumentos consultivos em defesa dos direitos fundamentais em relação à atuação das empresas, dentro e fora delas (Cañada, 2023, p. 30).

Ou seja, é necessária uma fiscalização mais efetiva para coibir práticas abusivas que destroem a natureza e o endurecimento de leis de modo a não favorecer incentivos fiscais às grandes empresas, que acabam, desta maneira, angariando mais lucros, além de punir aqueles que exploram o trabalhador sem as mínimas garantias legais, éticas e morais.

Essas iniciativas alternativas de turismo, sobretudo a partir das cooperativas e associações, estarão presentes nas discussões do capítulo que segue, que tem como foco o trabalho no setor turístico no Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses.

5. TRABALHO E TURISMO NO POLO LENÇÓIS MARANHENSES

Este capítulo de natureza empírica, revela os dados da pesquisa de campo realizada junto aos trabalhadores de passeios atuantes no PNLM, nos municípios de Barreirinhas e Santo Amaro do Maranhão. Inicia com a descrição das trajetórias de vida dos sujeitos da pesquisa (guias de turismo, condutores de visitantes, motoristas de carros de passeios e pilotos das embarcações náuticas). Em seguida, pontua-se sobre a precariedade do trabalho turístico desses profissionais. Finaliza com a discussão sobre o trabalho nas associações e cooperativas, com as iniciativas para um turismo menos predatório.

5.1 Trajetórias de vida dos trabalhadores que atuam nos passeios turísticos em Barreirinhas e Santo Amaro do Maranhão

Na pesquisa empírica, ouvimos alguns relatos de trabalhadores de passeios, sendo eles presidentes de associações e cooperativas de transporte, guias de turismo, condutores de visitantes e pilotos das embarcações náuticas que atuam no Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses. Dialogamos ainda com os trabalhadores dessas categorias profissionais que não são lideranças, para entender melhor a respeito de suas condições de trabalho, experiências adquiridas, problemas enfrentados, sugestões do que poderia ser feito para melhorar suas condições de vida, o modo como se organizam enquanto classe trabalhadora.

Neste momento daremos ênfase as trajetórias de vida desses trabalhadores, colocando em evidência quem são esses sujeitos que sobrevivem do turismo, que possuem, em geral, uma forte dependência econômica do turismo. A escuta de tais sujeitos se deu por meio da aplicação de uma entrevista semiestruturada (apêndices A e B) que foi devidamente gravada após o consentimento dos sujeitos da pesquisa e posteriormente transcrita, buscando um diálogo aproximado, que ocorreu nos ambientes de trabalho e ao longo do dia de trabalho, de modo a observar a cena e perceber um pouco do cotidiano laboral. Por questões éticas, seus nomes não foram revelados. Para preservar suas identidades, os entrevistados aqui foram mencionados pelas letras do alfabeto (A, B... Q).

Entrevistamos o entrevistado A na agência de turismo de sua propriedade em maio de 2024. Ele é do sexo masculino, tem 42 anos, é natural do povoado de Mandacaru (que faz parte do roteiro turístico dos pequenos lençóis maranhenses), no município de Barreirinhas – MA. Antes de trabalhar com o turismo, chegou a ajudar seu pai comerciante,

concluiu o ensino médio com magistério e então passou a atuar em sala de aula como professor durante 3 anos, após ter sido aprovado em um concurso público do estado.

Após não se identificar muito com a área de docência, seu pai comprou um carro, aprendeu a dirigir sozinho, pois quem ensinou seu irmão mais velho a dirigir, não queria o ensinar a dirigir também. Então, passou a fazer linha em veículo 4x4 no trajeto Mandacaru a Barreirinhas durante 05 anos. Atuou para várias agências de turismo como motorista de carro de passeio antes de estar à frente da cooperativa e ainda hoje é requisitado por algumas agências.

Depois disso aí vamos dizer assim meu irmão veio para cá para Barreirinhas e começou a ficar aquela coisa muito em cima do turismo. Aí começaram a vir outros carros, aí a gente começou a entrar no turismo devagarzinho e tal quando a gente começou aqui a gente era muito criticado né, morava num local que era praia e tal e falavam assim olha o cara do peixe e tal, criticando né. E a gente sempre trabalhando né da melhor forma, tentando se qualificar, tentando melhorar, até chegar o tempo de ficar à frente da entidade da cooperativa né. E foi uma coisa que nem eu queria. A gente foi para uma reunião, na prestação de contas e nessa prestação de conta que a gente foi lá né, excluíram o atual presidente né. E lá foi criado uma chapa em cima da hora né. E eles me colocavam lá na frente, lá eles botaram, eu saía, eu digo eu não quero, ele me bota, eu não vou, aí com muita luta, eu disse assim, eu posso até ir, mas a partir de agora vai ser do meu jeito. Então vou fazer as coisas do meu jeito e a gente começou a trabalhar com a força dos outros sócios que queriam essa mudança, começou a trabalhar (fala do entrevistado A).

Começou a atuar como presidente da cooperativa em 2022, mas disse que não pretende ficar muito tempo à frente da cooperativa de transporte tendo em vista que tem outros projetos, outras metas. Afirmou que vai ter uma nova eleição, mas não pretende se recandidatar, todavia se não tiver outro jeito, vai dar seguimento.

Como presidente da cooperativa, deixa muitas vezes de fazer outras atividades para estar à frente da entidade, é um serviço voluntário, reserva uma manhã para resolver os problemas que surgem, indo para a sede do estabelecimento ou saindo para resolver outras situações como participação em reuniões externas etc.

Precisa conciliar o trabalho de presidente com o de motorista, para isso, consegue ainda assim ir durante o período de alta temporada do turismo (de maio a setembro) diariamente para os Lençóis Maranhenses levando os turistas. Gosta de ir não só pela questão financeira, mas para poder observar as dificuldades de acesso ao parque, as trilhas, para estar junto aos cooperados, escutando os problemas, para buscar as soluções. Na baixa temporada (nos demais meses do ano), costuma ir uma vez na semana ou a cada quinze dias, mas todos os meses têm trabalho junto ao Parque.

Em termos de capacitação, possui o curso de transporte de passageiros que foi uma conquista da cooperativa por meio de recursos oriundos do Fundo Municipal de Turismo, qualificando todos os motoristas da categoria e de atendimento ao cliente, que foi promovido pela prefeitura.

A entrevista com o entrevistado B aconteceu no estacionamento dos carros, no circuito (roteiro) da Lagoa Bonita, em maio de 2024. Ele é do sexo masculino, possui 40 anos, também é natural do povoado de Mandacaru (é irmão do entrevistado A). Antes de trabalhar com turismo chegou a atuar na pesca e na lavoura com seu pai. Em 2002, aprendeu a dirigir e passou a fazer a linha de Mandacaru a Barreirinhas em veículo tracionado. Em 2008, passou a trabalhar com turismo, sobretudo no período de alta temporada, pois, segundo ele, a concorrência é desleal na baixa temporada, porém, nessa época de fluxo intenso de motoristas, os donos de agências de turismo são obrigados a pagar o preço certo. Em 2014, começou a trabalhar direto como motorista indo para o Parque, mas nunca atuou como guia de turismo.

Quanto a se tornar presidente da cooperativa de motorista, afirmou:

Então eu estava de viagem né, o pessoal me conhece, a maioria dos motoristas me conhece e sabem como é que eu sou, então praticamente nem teve eleição, só me botaram lá para ser o presidente. Hoje eu sou empresário também e todos sabem que minhas coisas são tudo certinhas né, porque a gente lida com dinheiro. Então, sempre no caminho certo, ninguém pode provar o contrário do que eu estou falando porque a cooperativa não confiava [a de antes]. E aí aconteceu o que aconteceu aí, hoje a gente está andando tudo junto, aí meu irmão na frente da outra cooperativa porque a gente tem uma história, porque a gente tem o respeito da maioria (fala do entrevistado B).

Começou a atuar como presidente da cooperativa em 2022 e disse que um dos grandes gargalos que enfrenta não depende deles e sim da prefeitura, que não quer organizar o turismo, enquanto eles (da cooperativa) organizam o que for preciso, inclusive as trilhas (de acesso ao Parque) garantindo a sua efetiva manutenção.

Como presidente da cooperativa, diz que não consegue ir todos os dias para o Parque, para poder ter tempo disponível para resolver alguma situação junto aos cooperados. Estavam na fase de credenciamento dos veículos e motoristas junto a prefeitura e ICMBio, o que por vezes impede de estar diariamente atuando como motorista.

Afirmou que na alta temporada sempre tem serviço como motorista, possui sua própria agência de turismo, trabalhando mais “para si próprio” porque acredita ser melhor, ou seja, não depender de terceiros como dos demais proprietários de agências de receptivo. O trabalho como presidente não é remunerado e o único benefício é não precisar

pagar a taxa do seu veículo que custa R\$ 30,00, assim como acontece com os demais membros da diretoria da cooperativa.

Possui o ensino médio completo e como curso de qualificação na área destacou o de transporte de passageiros, realizado graças a uma parceria da prefeitura municipal de Barreirinhas junto às cooperativas e que foi feito recentemente devido uma exigência nova do ICMBio.

A entrevista com o entrevistado D⁴⁰ aconteceu na sede de sua agência de turismo, em maio de 2024. Ele é do sexo masculino, tem 30 anos, é natural de Barreirinhas. Começou sua trajetória profissional atuando em uma ótica da sua família. Passou pouco tempo e logo em seguida foi atuar no Gran Lençóis Flat Residence como recepcionista da conveniência durante um ano e seis meses, embora tivesse ido na intenção de trabalhar como garçom do restaurante hoteleiro.

Em 2013, iniciou o curso técnico em Guia de Turismo pelo Instituto Federal do Maranhão, passando a atuar na área junto ao PNLM desde essa época. Se associou junto a associação da categoria profissional em 2017, assumindo como vice-presidente para formalizar e retomar as atividades da associação que durante um tempo estava parada. Ficou três anos como vice, com os demais sócios sempre o associando como se fosse o presidente, uma vez que este viajava bastante para o interior (povoado) de Barreirinhas. Em 2020 passou a ser de fato o presidente, até meados de 2024, quando, com uma nova eleição, resolveu se afastar das atividades de liderança dessa associação.

Nunca tinha nenhum financeiro, sempre foi tudo voluntário, muito voluntário que às vezes saía até muito mais do meu bolso do que às vezes do cofre da associação. Mas não tem, eu acho que o presidente, pelo menos uma pessoa que fica a frente disso deveria ser remunerado, tem uma demanda, eu passei muito tempo cuidando de mais de 300 pessoas, mas às vezes era bem complicado. Eu sempre tive o auxílio da [] pra ficar cuidando da associação comigo, mas assim era muita coisa. Mas aí eu realmente optei por não continuar, mais pela questão da faculdade e do meu trabalho, eu dei uma parada para eu fazer o TCC. Eu não tenho muito essa de empresário né. A minha atividade ela é, às vezes eu vendo muito o meu trabalho de guia, a agência [dele, criada em 2020] ela é uma formalidade entendeu (fala do entrevistado D).

Frequenta o Parque na alta temporada quase todos os dias, deixando um pouco de lado as atividades da associação. Já na baixa estação, costuma ir duas vezes na semana, porque queria ter esse contato com os demais associados, que o encontravam e diziam

⁴⁰ Não ouvimos a trajetória de vida da entrevistada C, tendo em vista não ser uma trabalhadora direta do PNLM (não acompanha os turistas nos Lençóis Maranhenses), além de não ser nativa na região, optando por mudar-se de São Paulo para Barreirinhas em razão das oportunidades do mercado turístico que estava iniciando na época.

como estava a situação do Parque, sendo comprovado pessoalmente pelo entrevistado D no próprio ambiente de visitação. Além do curso de guia de turismo, possui o curso de administração técnica e está em andamento o curso superior de Tecnologia em Gestão de Turismo, no IFMA.

A entrevista com o entrevistado E aconteceu na sede da cooperativa, em maio de 2024. Ele é do sexo masculino, tem 33 anos e é natural de Santo Amaro do Maranhão e possui o ensino médio completo. Antes de trabalhar no turismo, ajudava seu pai no comércio. Em 2012, tirou sua habilitação de trânsito e passou a atuar como motorista indo a São Luís para fazer compras e abastecer o comércio de seu pai. Após algum tempo o comércio fechou e o entrevistado foi trabalhar em outro comércio no município.

Em 2015, passou a trabalhar no turismo como motorista de carro de passeio. Em 2016, foi aprovado em um concurso público para atuar em 2018 como motorista da ambulância, junto ao Hospital Geral de Santo Amaro, conciliando as duas atividades (motorista de passeio e motorista do hospital).

Em 2016, surgiu a primeira cooperativa de transporte turístico de Santo Amaro, contemplando ao mesmo tempo motoristas, proprietários de veículos, condutores e pilotos. O entrevistado logo se associou a esta cooperativa onde ficou um tempo como tesoureiro e recentemente, assumiu como presidente.

Na verdade, eu já participava da diretoria né, antes, eu era o tesoureiro na gestão passada. E aí quando se trata de assumir um cargo desse em cooperativa não é todo mundo que quer se disponibilizar, porque geralmente quem tá aqui na frente dificilmente recebe, é mais um serviço voluntário mesmo. Então houve essa necessidade e como eu estava ali na tesouraria, eu já entendia um pouco dessa parte, acompanhava o presidente, então lançaram essa proposta e eu aceitei, teve a eleição e deu certo, foi chapa única. Começou agora em 20 de março [de 2024] (fala do entrevistado E).

Em relação à frequência de visitação ao Parque, afirmou que possui quatro dias de folga do trabalho junto ao Hospital, indo três vezes por semana ao PNLM no período de alta temporada e reserva um dia na semana para resolver as demandas que surgem da cooperativa. Por outro lado, no período da baixa temporada, praticamente deixa de ir aos Lençóis Maranhenses, cedendo a oportunidade aos demais motoristas que possuem uma dependência econômica maior do turismo.

Desta forma, para conciliar atividades da cooperativa e o trabalho como motorista, reserva um dia na semana, já que não é remunerado, para fazer planilha de pagamento de pessoal e toda a parte burocrática (da tesouraria). Dentre os cursos de capacitação, possui

o de atendimento ao cliente, de ecoturismo e turismo de aventura, sendo ofertados geralmente pelo SEBRAE.

A entrevista com o entrevistado F aconteceu na sede da cooperativa que preside, em maio de 2024. Ele é do sexo masculino, tem 52 anos e é natural de Santo Amaro. Aos 14 anos mudou-se para São Luís para estudar, pois na sua cidade natal, o estudo era muito precário. Possui somente o ensino fundamental completo.

Antes de trabalhar com turismo, atuou em São Luís no setor industrial da Alumar⁴¹ e após 10 anos, ficou à frente do próprio negócio no ramo de frigorífico, ainda na capital do estado. Em 2017, regressou a Santo Amaro para atuar como motorista do PNLM. A cooperativa em que é associado (e que também contempla ao mesmo tempo motoristas, proprietários de veículos, condutores de visitantes) iniciou seu processo de registro em 2018, começando suas atividades de fato em 2019, quando assumiu como presidente.

Em 2019 a gente sentou com vários sócios que eram fundadores da cooperativa, sentaram, fizeram uma votação e me escolheram como presidente e de lá pra cá a gente vem atuando como presidente da cooperativa e a gente continua aqui até agora né. Aí eu tirei dois anos, depois como não teve ninguém para querer assumir e aí fizeram uma votação né. E aí eu tive que renovar a documentação para assumir mais dois anos e agora termina meu mandato. E aí comecei em 2020, renovei em 2022 e estou na cooperativa desde 2019.

Concilia as atividades da cooperativa atuando sobretudo a noite nas atividades junto aos sócios, ao invés de estar descansando, pois durante o dia precisa trabalhar também como motorista do PNLM. Afirmou que atua como presidente da cooperativa no intuito de ajudar o próximo, sendo que como a atividade é voluntariada, não tem salário, ninguém quer assumir. Fundou a cooperativa devido à dificuldade de ordenamento do transporte turístico, pois até então Santo Amaro era uma vila de pescadores e precisava de alguém mais informado para repassar as informações para os operadores de turismo. A cooperativa não tem ainda fundo reserva, mas também não possui débitos.

Em relação a sua frequência de visita ao PNLM, informou que costuma ir quase todos os dias na alta temporada durante o dia e à noite dedica-se às atividades da cooperativa, organizando as atividades para os clientes. E, devido à internet, consegue trabalhar pela cooperativa mesmo estando no Parque. Na baixa temporada, costuma ir de vez em quando, na ausência de algum motorista.

Quanto aos cursos de capacitação, possui o de primeiros socorros, condução de visitantes, atendimento ao cliente, sendo ofertados pelo SEBRAE. De vez em quando

⁴¹ Empresa produtora de alumínio.

precisa renovar os referidos cursos para atualizar seu cadastro junto à prefeitura municipal e ao ICMBio.

Podemos inferir, com base nas trajetórias de vida desses sujeitos que atuam como presidentes da associação e das cooperativas de trabalhadores de passeios dos municípios de Barreirinhas e Santo Amaro que todos eles são do sexo masculino, possuem 30 anos ou mais e são nativos da região dos Lençóis Maranhenses. Todos são trabalhadores ativos do PNLM.

Percebe-se aqui uma característica que é comum no turismo, os nativos costumam ocupar os postos de trabalho de baixa qualificação, sendo os trabalhadores, enquanto os que vem de fora chegam no intuito de investir financeiramente, montando negócios e naturalmente sendo os empregadores empresários, ou seja, os que vão explorar a força de trabalho local. “Assim, tendo como fundamentos a ‘circulação’ de capital e a extração da ‘mais-valia’, a dinâmica capitalista passa pela velocidade dos negócios e pela exploração da força de trabalho para atingir seus objetivos de reprodução e acumulação de capital” (Meliani e Gomes, 2010, p. 119).

Quanto ao grau de instrução, a maioria possui o ensino médio completo, sendo somente um deles com o ensino fundamental completo e um deles com o ensino superior em andamento (em função da oportunidade surgida em Barreirinhas). Nota-se que os que atuam como motoristas não tem pretensões maiores em termos de alcançar novas titulações, em contraposição a quem atua como guia de turismo, que tende a se qualificar cada vez mais, visando ofertar um serviço de melhor qualidade ao visitante, que aprende sobre o atrativo com as informações repassadas por guias ou condutores.

Tais constatações estão indo ao encontro do estudo realizado por Santos (2021), que apontou que a maioria dos guias de turismo abordados em sua pesquisa possuem ensino superior completo, enquanto os trabalhadores de transporte estão entre os que possuem menores índices de escolaridade.

Quanto aos cursos de capacitação, todos eles possuem apenas os cursos obrigatórios para atuação em sua área, ou seja, contraditoriamente, o mercado de turismo exige que os trabalhadores sejam cada vez mais qualificados, porém, não oferecem as devidas condições. A qualificação profissional é uma exigência por parte da prefeitura por meio do Decreto nº 216/2024 (Barreirinhas, 2024), que em seu art. 13 diz que “os cursos de primeiros socorros e condução de passeios em áreas naturais tornam-se obrigatórios e devem ser realizados de forma presencial”. O ICMBio também exige, em seu edital de credenciamento nº 02/2024, que condutores de visitantes devem possuir o curso de condução de visitantes.

Os entrevistados de Barreirinhas passaram a atuar no turismo a partir do início dos anos 2000, que é quando o turismo passou a se estruturar em função da rodovia MA 402 (Ramos, 2008). Já os entrevistados de Santo Amaro passaram a atuar de maneira mais efetiva nos passeios do PNLM a partir de 2017, data que coincide com a proximidade da inauguração do trecho da rodovia MA 320 em 2018, com o acesso facilitado ao município. “A acessibilidade à cidade facilitou o aumento do turismo e das demandas deste, devido o grande atrativo existente no lugar ligado às belezas do PNLM” (Silva, 2021, p. 93).

E, ainda, “o turismo tornou-se a atividade mais relevante na cidade, pois envolve mudanças, na economia, nos empregos devido à abertura de empreendimentos como pousadas, restaurantes, agências de turismo e outros serviços do setor” (Silva, 2021, p. 121). Desta forma, percebe-se que o turismo tem atraído os moradores locais, que veem oportunidades de trabalho, deixando muitas vezes de lado ou em segundo plano o ofício no setor primário da economia, a exemplo da pesca, agricultura e pecuária.

Quanto às experiências profissionais, dado possuírem mais de 30 anos de idade, aliado ao fato de o turismo ser relativamente novo nesses municípios, começaram a trabalhar em outras áreas sem relação com o turismo, vivenciaram experiências turísticas e a partir daí não abandonaram mais o ofício. Passaram a ocupar essa posição de liderança nas associações e cooperativas, após acumularem alguns anos junto ao turismo.

Todos afirmaram que não recebem nada por estarem à frente dessas entidades de classe, uma vez que os estatutos dessas cooperativas estudadas não preveem tais remunerações. Por esse mesmo fato, os entrevistados conseguem ir ao PNLM a trabalho praticamente todos os dias da semana em períodos de alta estação, conciliando a demanda da liderança da associação e cooperativas.

Além do mais, foi possível constatar que os entrevistados de Barreirinhas, além de serem trabalhadores do turismo, também são donos de suas próprias agências de viagem, o que é um fato que tem a ver com a implementação do *voucher* único. Isso porque até então, segundo a pesquisa de Costa et al. (2012), todos vendiam passeios (pousadas, clandestinos, pessoas nas ruas), e com a efetivação do *voucher*, somente as agências de turismo passaram a vender os passeios, por serem as responsáveis pela emissão do documento. Ainda, a agência de turismo pode trazer a impressão de uma segurança maior para o trabalhador que passa a ser também o “empresário”, dono do próprio negócio, embora ainda continue na mesma situação de autônomo, com a ideologia do empreendedorismo à tona, típica do modelo flexível em voga. Por fim, os trâmites para se abrir uma agência de turismo não são grandes, conforme a fala da entrevistada C:

Em relação aos trabalhadores de cooperativa eles inventaram esse tal de *voucher* não adiantou para nada, só encheu Barreirinhas de agência, todo mundo hoje é agência, todo guia, todo mundo entrava livremente no Parque. Então para não perder esse passe livre em vou abrir uma agência. A lei hoje, não mais você tem que ter ponto físico, não tem que ter nada, abrir uma agência eu abro aqui em 5 minutos no MEI pra mim eu faço entendeu. Todo mundo virou agência, então aqui Barreirinhas ela tem mais ou menos 200 agências, então não se comporta porque olha no *voucher* parece que tinha 182 física com online, é muita agência para pouca coisa (fala da entrevistada C).

A entrevista com o entrevistado G aconteceu no estacionamento dos veículos (Fig. 35), durante o circuito da Lagoa Bonita, em Barreirinhas, em maio de 2024. Ele é do sexo masculino, tem 37 anos, é pardo e é natural de Barreirinhas. Antes de trabalhar com o turismo, era mecânico, depois tirou a habilitação categoria B e passou a atuar como motorista do PNLM no ano de 2009. Deixou o ramo do turismo e foi trabalhar como motorista na linha de Tutóia. Em seguida, foi despedido, comprou a própria caminhonete e voltou a atuar no percurso Barreirinhas a Tutóia - MA. Após tirar sua habilitação categoria D, resolveu vender seu veículo e passou a atuar para algumas agências de turismo como está até hoje.

Figura 35: Estacionamento dos veículos no circuito Lagoa Bonita



Fonte: Acervo pessoal da autora (2024)

Em termos de nível de instrução, possui o ensino fundamental incompleto e como cursos de formação complementar possui somente o de condução de passageiros, que, conforme já mencionado, é obrigatório para atuar no PNLM.

Costuma ir ao PNLM a trabalho diariamente no período da alta temporada (de maio a setembro) e em média 3 vezes na semana na baixa estação (demais meses do ano). Para trabalhar não dispõe de equipamentos de trabalho, além da camisa que é emprestada da agência de turismo que contrata seus serviços. Sobre como era o trabalho no Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses antes do *voucher* e de normativas do ICMBio, afirmou:

Olha, naquele tempo o turismo acredito que era mais bagunçado do que agora, não tinha essa questão do *voucher*, não tinha essa fiscalização do ICMBio, não tinha os carros, entrava qualquer carro. Hoje em dia eu acredito que tá de parabéns não só o ICMBio como as cooperativas também né, que é a COOTALMAR, COOPTUR, tá trabalhando para se organizar esses caminhos batido aí, esses alguns lugares com areal. É a cooperativa como a COOTALMAR e a COOPTUR que organiza o turismo e cada dia que passa o turismo está ficando mais avançado. E a gente é assim, que a gente pode dar o melhor para o turista quando chega no Parque a gente faz de tudo. Antes não tinha fiscalização, era bem pouco carro, era bagunçado, era tipo todo mundo chegava e entrava e visitava o Parque entendeu. Hoje não, hoje a gente está trabalhando para não acontecer mais isso, para não tirar o pão de cada dia da gente que está precisando, que somos nativos daqui da região. Agora tem o controle de tudo né, tanto dos motoristas, como dos guias e quem visita o Parque, a prefeitura está acompanhando porque tem o *voucher* né (fala do entrevistado G).

A entrevista com o entrevistado H aconteceu em uma das barracas de apoio (Fig. 36) aos turistas e trabalhadores do turismo, que vendem bebidas e comidas, durante o circuito da Lagoa Bonita, em maio de 2024. Ele é do sexo masculino, tem 39 anos, é preto e é nativo de Barreirinhas. Sempre trabalhou no turismo, pois começou em 2004 como condutor de visitantes no PNLM e em 2014 tirou sua habilitação para ser motorista do referido Parque.

Figura 36: Barracas de apoio aos turistas e trabalhadores no circuito Lagoa Bonita



Fonte: Acervo pessoal da autora (2024).

Em relação ao grau de instrução, possui o ensino fundamental incompleto e em se tratando de cursos complementares, só possui o de transporte de passageiros, viabilizado por meio de parceria entre a prefeitura municipal e o SEBRAE.

Quando não está trabalhando como motorista, que atualmente é sua principal ocupação, trabalha como condutor de visitantes, fazendo até mesmo o trabalho de *trekking* (caminhada de longa duração nos Lençóis, com pernoite nas comunidades do Parque). Costuma ir ao PNLM a trabalho diariamente na alta temporada e na baixa leva turistas de 2 a 3 vezes na semana. Possui uma caminhonete para trabalhar como motorista, mas também usa outros veículos de outros motoristas para trabalhar. A camisa de manga comprida que estava usando comprou com recursos próprios, já a outra camisa (de manga curta) é de identificação da empresa.

A respeito de como era o trabalho no PNLM antes do *voucher* e de normativas do ICMBio, ressaltou:

Na época que eu comecei a gente ganhava era 5 reais, 10 reais, eu carregava era caixa. Os carros eram só Toyota bandeirante, não tinha os bancos como tem hoje, as jardineiras. Já tinha a COOTALMAR, mas todo mundo trabalhava avulso, assim que começou o turismo (fala do entrevistado H).

A entrevista com o entrevistado I foi realizada durante o deslocamento (Fig. 37) para o circuito de duas lagoas (Lagoa Azul e Lagoa Bonita), dentro do carro que trabalha para levar os turistas para os passeios, sendo feita em maio de 2024. Ele é do sexo masculino, tem 28 anos, é pardo e natural de Barreirinhas.

Figura 37: Trilha de acesso à Lagoa Azul, Barreirinhas, do PNLM



Fonte: Acervo pessoal da autora (2024).

Antes de trabalhar com turismo, trabalhou no comércio aos 13 anos de idade. Depois passou a trabalhar como condutor de visitante durante um ano para uma agência de viagem, mas muito tímido, não repassava informações aos turistas, só levava e retornava com eles. Posteriormente, passou a atuar ainda como condutor de visitantes na atual agência em que trabalha. Em seguida, tirou sua carteira nacional de habilitação e passou a trabalhar como motorista do PNLM para outra agência de turismo durante 2 anos. Em 2023, retornou para a agência onde um dia trabalhou como condutor de visitantes, trabalha fixo, com vínculo empregatício e sendo devidamente registrado como motorista na sua carteira de trabalho.

Quanto ao nível de instrução possui o ensino médio completo e o curso complementar de atendimento ao cliente, feito recentemente e ofertado de forma gratuita pelo SEBRAE. Sobre a frequência de ida ao PNLM, na alta temporada costuma ir todos os dias e na baixa temporada a média é de 3 vezes na semana. Não possui veículo próprio, o que usa para trabalhar é da agência de turismo que o contratou.

Sobre como era o trabalho no Parque antes das normativas do ICMBio e da criação do *voucher*, esclareceu:

Mas antigamente era tipo descontrolado, qualquer pessoa podia trabalhar de guia, tinha o crachá do ICMBio, mas a fiscalização sempre foi falha. É sempre foi pouca, então eu quero trabalhar de guia, eu quero trabalhar de motorista, vamos embora, era só. E logo antes também não tinha o crachá direitinho, então qualquer pessoa podia trabalhar de motorista. As pessoas às vezes, muitas vezes as pessoas sem experiência nenhuma, porque tem muita pessoa que prefere contratar a pessoa que faz o serviço barato, malfeito, do que pagar um pouquinho mais por uma pessoa que tem um pouco mais de entendimento, que faça bem-feito, que vai ser bom para ele mesmo. A empresa dele né, um serviço bem-feito, mas aí tem muita gente que não pensa assim. Então antigamente era bem bagunçado mesmo. Os carros já eram credenciados. Antigamente não tinha como saber quem era, aí depois começou a ter um adesivo para poder identificar, para ficar mais fácil a fiscalização. Os carros eram identificados a partir de certo tempo com o adesivo, tinha credencial, mas não tinha adesivo. Hoje em dia o *voucher*, a fiscalização, o credenciamento foi mais para não ficar rodando muito o guia sem ser credenciado. Os piratas ainda têm até hoje. É o cara tem o crachá do ICMBio, mas ainda não é credenciado na prefeitura. Aí ele por um acaso, de algum jeito ele descobre o número do companheiro, aí ele vai e começa a passar com o código do outro. A gente tem um sistema aqui que é o da prefeitura que é o turiscard. E aí quando a gente passa lá na guarita cai o e-mail né, cai a mensagenzinha. Às vezes acontece, a gente em casa e aí cai a mensagem, você passou no tal ponto. Assim e a gente em casa. E aí no caso é alguém que sabe o nosso número que tá se passando. Aí o pessoal do tipo assim na prefeitura, ali na balsa, tinha que o fiscal ir ao carro, tinha que ter, na minha ideia, tinha que ter a fiscalização da prefeitura na balsa. Que o ICMBio não pode fiscalizar fora do Parque, só pode fiscalizar onde é dentro do Parque. Mas a prefeitura pode fiscalizar, ver a caixa térmica, a gente tinha até mais bagagem para poder a gente falar as coisas, tipo questão não pode bebida alcoólica, som. Porque às vezes o guia fala não pode bebida alcoólica, nem som, mas tem um outro bem do lado que chega com um carro cheio de bebida alcoólica, com som, o turista mesmo. Eu trabalhando de guia já chegou muitas vezes, tipo eu nunca fui de estar aceitando, tipo assim, o que pode, que não pode também. Então já aconteceu muitas vezes de eu quase ficar na balsa com turista porque ele queria trazer bebida,

daí depois, não, vou levar, ele não, quando chegar na lagoa tá aí a bagaceira, som, bebida. Aí ele vira com toda, ela não tu está tirando o saco da minha cara tal, que tu não me deixas trazer som, só que é o seguinte, a gente tem que fazer nossa parte porque eu sempre falo eu não vou fazer o errado porque o colega tá fazendo errado. Faço minha parte, agora só que tem alguns guias assim né, às vezes com medo de perder o serviço, com medo de o cliente não se agradar dele, não então pode levar e tal, mas está botando em risco a credencial dele. Sobre a fiscalização é tipo assim, eles aparecem uma vez por semana, porque depois somem [ICMBio]. Da prefeitura não aparece ninguém, mas ele só fica lá dentro da guaritazinha. A gente vai lá, leva o número da credencial do guia, do motorista e tchau. Se ele tiver com o tanto de pessoa certa, tudo bem. Se tiver errado tudo bem também, ninguém vai ver, ele não sai de lá né (fala do entrevistado I).

A entrevista com a entrevistada J aconteceu durante o circuito de Atins, na parada em uma das lagoas (Fig. 38), finalizou no restaurante, após o almoço e foi realizada em maio de 2024. Ela é do sexo feminino, tem 29 anos, é parda e natural de Barreirinhas.

Figura 38: Carros estacionados nas proximidades de uma das lagoas do PNLM



Fonte: Acervo pessoal da autora (2024).

Antes de trabalhar no turismo atuou como secretária de um advogado, nunca quis atuar na área do turismo. Fez o curso técnico em Guia de Turismo pelo IFMA em 2013, mas só passou a atuar de fato na profissão em 2019, após um amigo ter insistido bastante.

Além da formação em guia, está cursando o curso superior de Tecnologia em Gestão de Turismo pelo IFMA. Possui como cursos complementares o de inglês básico e o de primeiros socorros, que é exigido anualmente pelo ICMBio para renovar o credenciamento de condutora do PNLM, já que algumas técnicas novas são implementadas em termos de atendimento de emergência.

Sobre a frequência de ida ao Parque, na alta temporada costuma ir todos os dias da semana, porém na baixa estação costuma ir duas a três vezes por semana, pois acaba priorizando outras coisas, como se dedicar mais aos estudos, se atualizar. Quanto aos equipamentos de trabalho, blusa de manga comprida, calça comprida, óculos de sol, relógio, balaclava, luvas, meia, protetor solar e pomada antialérgica foram comprados com recursos próprios, embora a agência forneça blusa de proteção UV, chapéu, calções e kit também de primeiros socorros.

Sobre como era o trabalho no PNLM antes das normativas do ICMBio e do *voucher*, pontuou:

Eu não cheguei a atuar antes disso, quando eu entrei para trabalhar o *voucher* ele já estava instituído né. Eu acredito que é uma ótima ferramenta, mas ela tem muitos defeitos né. Ela tem, ela tem erros na sua programação, tem vários erros, a gente já encontrou vários erros né. Existe uma forma de controle melhor, mas pelo menos a gente já tem um controle né. Antes do *voucher* não existia controle nenhum, então ninguém sabia quem entrava, ninguém sabia quantas pessoas entravam, ninguém sabia quem era operador mais ou menos. Então, hoje com esse controle do *voucher* ele facilita a gente saber, pelo menos saber quem que tá entrando dentro do Parque Nacional né. O controle seria muito melhor só que existem muitos erros dentro desse. Não, sempre houve o guia de turismo né, até porque ele é um trabalho que precisa de pelo menos duas pessoas, porque são muitas coisas em que a gente tem que prestar atenção ao mesmo tempo né. Então, para o motorista ele vai ficar muito sobrecarregado, o motorista ele tem que prestar atenção se o pneu tá cheio, o pneu tá vazio né, se ele vai pagar a balsa, se ele já colocou gelo na caixa, se ele né, já murchou os pneus, ele vai embarcar o carro dentro da Balsa, então ele tem várias outras preocupações. Enquanto isso o guia auxilia é organizando um grupo né, indicando a hora correta de subir na balsa, quanto tempo que vai demorar a balsa né, para nenhum cliente ficar para trás né. O turista fica para trás, então tem que ter essa parceria, acredito que sem o guia fica muito mais difícil o trabalho e a experiência do próprio turista na nossa região, visto que o motorista ele vai ficar. Nem todo motorista por exemplo ele consegue dar atenção para o turista ao mesmo tempo que ele faz suas obrigações diárias do da função, que todas essas que eu já falei tá, lembrando pneu né, tá colocando o carro direitinho em cima da Balsa, retirando, então ele tem muitas outras preocupações. Eu acho que fica muito ficaria muito mais sobrecarregado (fala da entrevistada J).

A entrevista com o entrevistado K aconteceu no campo de dunas (Fig. 39), durante a pausa para os turistas tomarem banho em uma lagoa e finalizou na pausa da lagoa seguinte, no circuito da Lagoa Bonita, foi realizada no mês de maio de 2024. Ele é do sexo masculino, tem 26 anos, pardo e natural de Barreirinhas.

Figura 39: Campo de dunas do circuito Lagoa Bonita, PNLM



Fonte: Acervo pessoal da autora (2024).

Antes de atuar no turismo, trabalhou em uma peixaria e como professor de música. Após a conclusão do ensino médio, passou a dirigir quadriciclo, mas não deu continuidade pois soube de outras áreas para atuar, como a de condutor de visitantes, sua principal ocupação desde 2018.

Está cursando o curso superior de Tecnologia em Gestão de Turismo no IFMA. Além disso, possui o curso técnico em Agenciamento de Viagens pelo IFMA, o curso de condutor de visitantes em áreas naturais para cumprir com exigência do ICMBio e o curso de idiomas, de francês intermediário. Sobre a frequência de trabalho junto ao PNLM, na alta temporada costuma ir diariamente, exceto aos sábados por motivos religiosos (frequenta a igreja Adventista do Sétimo Dia). Já na baixa estação vai de 2 a 3 vezes por semana, em média. Todos os instrumentos de trabalho foram comprados com recurso próprio (óculos, balaclava, camisa de proteção UV, calça comprida com proteção UV etc.), exceto a camisa com identificação da agência que presta serviço, sendo doada por esta. Se atuar para outra empresa que não é de costume, precisa devolver a camisa.

Sobre como era o trabalho no PNLM antes da criação do *voucher* e das normativas do ICMBio, informou o seguinte:

Os guias que eu conversei diziam que antigamente a diária era muito baixa para o acesso aqui, o acesso era informal, não tinha o aval do ICMBio. Na época, o turismo daqui é de uns 25 anos, as agências botavam os carros, mas não tinha isso de ser credenciado. Eles pegavam as pessoas para vir para cá. Depois, com a divulgação na internet do Parque, foi crescendo e as agências foram se modernizando, pegando frota nova, pegando novos carros, capacitando os seus condutores. O ICMBio e o SEBRAE já entraram com capacitação dos guias, e nesse meio tempo

foi crescendo a economia e o mercado de trabalho até então (fala do entrevistado K).

A entrevista com o entrevistado L aconteceu em meio às dunas (Fig. 40), durante o passeio das Américas, em Santo Amaro, em maio de 2024. Ele é do sexo masculino, tem 69 anos, pardo e é natural de Santo Amaro.

Figura 40: Dunas e lagoa no circuito das Américas, PNLM



Fonte: Acervo pessoal da autora (2024).

Antes de atuar no turismo, ajudava seus pais que eram criadores de animais (cabra, gado). Casou-se, logo teve filhos e para que estes pudessem estudar, mudou-se para São Luís. Se profissionalizou e trabalhou na construção civil em quatro estados do Brasil (Amazonas, Pará, Rio Grande do Norte e Bahia). Atuou também em pesquisas da Petrobrás. Em 2005, mudou-se para São Paulo para trabalhar na construção civil, porém, com o frio intenso de 12 a 13 graus, resolveu retornar a São Luís para ficar junto dos filhos e esposa e não voltou mais para São Paulo, onde ficou trabalhando por seis meses.

Em 2005, retornou a Santo Amaro para visitar seus pais que ainda estavam vivos e decidiu se mudar junto com sua esposa e um dos filhos. Atuou na construção civil, setor que estava em expansão, já que Santo Amaro estava emancipada de Primeira Cruz desde 1996. Depois montou um comércio (um “quebra galho”, segundo ele), até que em 2017 comprou uma lancha e começou a trabalhar com ela fazendo passeios para o PNLM e está até hoje neste ofício. Nessa época, só tinham 3 pilotos que faziam passeios com lanchas. Não pensa em mudar de Santo Amaro.

Possui o ensino fundamental completo. Além disso, possui os cursos de condução de visitantes em áreas naturais e de primeiros socorros, ofertados pelo SEBRAE, para cumprir a exigência do ICMBio e da prefeitura para o cadastramento anual para atuação no PNLM. Na alta temporada costuma trabalhar todos os dias, porém no período da baixa estação vai ao Parque a trabalho de 1 a 2 vezes na semana. Seu equipamento de trabalho é somente a lancha mesmo, que é própria.

Sobre como era o trabalho no PNLM antes da criação do *voucher* e das normativas do ICMBio, informou:

Desde 2018 quando começamos a operar já tinha esse cadastramento. Sobre o *voucher* desde 2017 já vem se falando desse *voucher*, tivemos algumas reuniões lá com o operador que é o Rânio né. E aí tivemos algumas reuniões com ele apresentando como é que é. No início para concordar é muito complicado porque ninguém entendia mesmo nada, não sabia por onde era e por onde vinha a gente. Porque qualquer mudança a gente pensa que é só para atrapalhar a gente e às vezes é para melhorar. A questão do *voucher* eu sou com algumas cobranças que hoje a secretaria vai junto à prefeitura. Eu sou a favor porque é o único meio de arrecadação que o município tem. Qual é a maior fonte de renda do município, é o turismo, então é de lá que tem que sair algum fundo. E hoje tem o COMTUR que é o Conselho Municipal de Turismo. E aí ele tem uma conta fundada para isso, onde ele tem todo o controle, todo o dinheiro de pulseira, até essa taxa de 10% hoje que é cobrado, tudo isso vai para o fundo. Daí é designado uma parte para a Secretaria de Meio Ambiente parece. Essa taxa ainda não é cobrada para o passeio de lancha [taxa de turismo]. Ainda não tem né, só as pessoas mais esforçadas porque a gente tá vendo que é muito mais fácil, muito melhor para a gente trabalhar dessa forma onde não existe. Onde a gente não paga nada, a gente não tem como cobrar nada. Também eu sempre falo isso assim, qualquer empresa para ganhar ela tem que investir, agora primeiro a gente tem que se organizar para poder cobrar. É o único passeio que a gente não paga essa taxa aí é o das Américas, até agora não tem fiscalização. A gente faz também Ponta Verde com a embarcação (fala do entrevistado L).

A entrevista com o entrevistado M aconteceu no meio do campo de dunas, em uma parada para os turistas tomarem banho nas lagoas, no roteiro das Emendadas, em maio de 2024. Ele é do sexo masculino, tem 20 anos, é pardo e é natural de Santo Amaro. Antes de atuar no turismo somente trabalhou na padaria de seu avô, fazendo e vendendo pães. Estuda para concurso público.

Possui o ensino médio completo e os cursos complementares de condutor de turismo e de primeiros socorros, disponibilizados pela prefeitura para poder atuar junto ao PNLM. Atua como condutor do Parque desde 2023, mas é também motorista do citado local. Costuma ir aos Lençóis Maranhenses a trabalho diariamente na época da alta estação e quando chega a baixa temporada vai ao Parque de uma a duas vezes na semana.

Sobre como era o trabalho no PNLM antes do *voucher* e das normativas do ICMBio afirmou:

Primeiramente o turismo aqui em Santo Amaro ele é explorado desde 2004 que foi o ano que eu nasci, mas o turismo só alavancou mesmo aqui com a estrada, porque antes a gente tinha todo um acesso por estradas de terra, ruas e matas fechadas que o pessoal de Santo Amaro abria para a gente passar. Os turistas iam até o povoado Sangue e de lá vinham em Toyota Bandeirante, enfrentando essas areias, mais ou menos duas horas e meia para chegar em Santo Amaro. Aí com a chegada da estrada o acesso ficou em 30 minutos, melhorou muito a questão do trânsito, aí que eles começaram pôr essas regras de *voucher*. Inclusive o *voucher* foi o primeiro a ser cobrado antes da pulseira, a pulseira é cobrada se eu não me engano desde setembro do ano passado. Sim, começaram foi porque antes tinha só o manual, é o mais antigo aqui, é o que a gente preenche e é uma taxa aqui pros condutores. No caso da cooperativa eles pagam essa taxa para subir as dunas (fala do entrevistado M).

A entrevista com o entrevistado N aconteceu na parada para almoço do grupo no restaurante (Fig. 41), durante o passeio de Ponta Verde, em junho de 2024. Ele é do sexo masculino, tem 28 anos, é pardo e natural de Santo Amaro. Antes de trabalhar com o turismo, atuou em empresas da área de computação enquanto fazia faculdade no citado ramo na capital ludovicense. Essa foi a sua primeira experiência aos 16 anos e já com carteira assinada, seus pais foram até São Luís para fazer o processo de emancipação dele, para que ficasse com a vaga. Depois, atuou como autônomo para a Maranhão Colchões Comunicações, desenvolvendo o *site* deles. Foi gerente de *telemarketing* da Alelo Contact Center. Passados alguns anos, regressou para Santo Amaro por questões de saúde mental, depressão, em decorrência de estar longe da família. Ficou no município ajudando nos negócios de seus pais, já idosos, no ramo de panificação.

Figura 41: Restaurante de apoio no povoado Ponta Verde, Santo Amaro



Fonte: Acervo pessoal da autora (2024).

Possui o ensino superior completo na área de Ciências da Computação pela UFMA. Como formação complementar, possui os cursos de Primeiros Socorros, ministrado por

uma equipe de bombeiro civil, curso de condução de visitantes em ambientes naturais, ofertado gratuitamente pela prefeitura municipal. Atua como motorista do PNLM desde 2019. Na alta temporada vai diariamente para o Parque, quando não está como motorista, atua como fotógrafo. Na baixa temporada, vai aos Lençóis basicamente aos finais de semana e feriados, umas 2 vezes na semana. Aproveita essa época e trabalha mais como fotógrafo em eventos privados ou organizados pela prefeitura. Sobre seus equipamentos de trabalho, possui veículo próprio credenciado na cooperativa, mas no dia da entrevista estava em veículo de terceiros.

Em relação a como era o trabalho no PNLM antes do *voucher* e das normativas do ICMBio, pontuou:

As experiências que eu tive tanto indo a passeio, mesmo quando a gente estava com o carro da família e presenciava outras pessoas trabalhando era de uma forma informal, acho que tanto pela questão de não ter algo registrado como empresa, algum tipo e pela questão da regulamentação ambiental e tudo. Não tinha uma fiscalização, mas acontecia a informalidade que eu falo não por essa questão, mas por uma questão de estrutura de como era montado todo o passeio, o esquema dos passeios, não tinha muito assim um cronograma. Era só pegar o veículo, ia para as lagoas, praticamente não tinham passeios de dia todo ou você ia ou pela manhã ou pela tarde e depois retornava para a cidade. Os passeios que tinham de exploração de dia todo eram raríssimos de acontecer e os que aconteceu era se eu não estou enganado somente Betânia [povoado] que acontecia e eles pegavam o veículo e iam até o povoado sem passar pelas dunas. Não era feito acesso por dunas, porque na época o rio [Alegre] era muito profundo, não tinha como carro passar da duna para parte do povoado, então eles pegavam uma trilha voltando pela estrada de Santo Amaro e iam até o povoado Betânia e o carro ficava situado lá no primeiro local onde hoje é o primeiro restaurante onde foi o início de tudo. E de lá os guias passavam a pé num trecho lá com os clientes, com os turistas para ir andando até as lagoas. O veículo só deslocava até o povoado e ficava lá e depois retornava de outra cidade e só em cima das dunas na parte de dunas do Parque mesmo, era como se fosse hoje um passeio que a gente considera de meio período, de Andorinhas. Mesmo assim, não tinha toda essa logística de dizer, ah vamos fazer tantas lagoas. Vai ter todo um cronograma, todo um esquema, não tinha, você contratava e ia até a lagoa mais próxima e depois retornava para a cidade. Era uma coisa bem básica isso, bem rápido. Isso acontecia muito, as pessoas virem para cá com o próprio quatro por quatro, até por conta de nessa época o acesso na cidade só era por quatro por quatro, porque não tinha a estrada de asfalto, era a estrada de areia mesmo e não era qualquer areia. Era muito complicado o acesso mesmo, além de ser um veículo quatro por quatro, tinha que ser com alguma pessoa, a pessoa que estava pilotando tinha que ter uma certa experiência, entender um pouco para conseguir chegar porque senão atolava mesmo, quebrava carro. O acesso era bem complicado, então tinham pouquíssimas caminhonetes daqui da cidade, ainda não tinha volume de carro. Na época era só as Toyotas né que são as Bandeirantes e tinha pouquíssimas até consigo me lembrar de as primeiras pessoas que trabalhavam que tinha sua própria caminhonete aqui, fazia o passeio com motorista na própria caminhonete. Eram umas cinco pessoas no máximo que tinham caminhonetes aqui, mas a maioria eram pessoas com seu próprio veículo. A pessoa veio de fora, era um quatro por quatro, um Troller, é uma Hilux e aí contratava uma pessoa que soubesse o caminho e se aventurava, só que como as lagoas também eram muito exploradas, a qualquer momento do ano ela estava sempre muito cheia, e sempre as mais próximas já estavam ótimas. Então, não tinha também essa questão de explorar o Parque muito adentro. Acontecia de ter essa exploração maior, todo ano tinha um grupo de jipeiros que eles vinham para cá e eles faziam alguns circuitos, mas não era no estilo que é de passeio hoje, era no

estilo mesmo de trilha de explorar, de só chegar até o povoado e voltar. Não era com aquele intuito de ir até as lagoas e banhar e aproveitar. Mas tinha essa parte de ir até as lagoas, de pessoas de fora também que vinham, contratava um guia e iam até a lagoa mais próximo, banhava e retornava, também uma coisa bem básica, bem rápida. Mas era totalmente sem fiscalização, não tinha nenhum tipo de credenciamento, mesmo para quem trabalhava que tinha sua própria caminhonete não exigia nem, por exemplo, habilitação. Não existia regulamentação nenhuma, não tinha adesivos, não tinha nada, era totalmente informal mesmo. Inclusive a própria formalidade do piloto, como motorista ele não precisava ter uma carteira de habilitação, porque ele não tinha quem cobrasse. Se ele não tinha para quem apresentar, bastava a experiência dele de saber as trilhas e saber pilotar em cima das dunas. Acho que quando a estrada, antes dela está totalmente pronta, já começou a fase de credenciamento, ainda era uma coisa mais básica, mais crua, mas começou um pouco antes da estrada totalmente terminada (fala do entrevistado N).

A entrevista com o entrevistado O aconteceu no veículo do passeio, na parada (fig. 42) para banho dos turistas nas lagoas, durante o roteiro de Andorinhas, em Santo Amaro, em maio de 2024. Ele é do sexo masculino, tem 46 anos, é pardo e natural do município em questão. Antes de atuar com turismo era pescador. Depois atuou no ramo de petróleo em Santo Amaro e em Aracaju por seis meses. Começou a atuar como condutor de visitantes no PNLM em maio de 2024.

Figura 42: Parada dos carros próximos às lagoas, Andorinhas, PNLM



Fonte: Acervo pessoal da autora (2024).

Possui o ensino fundamental incompleto e como formação complementar possui o curso de primeiros socorros. No momento da entrevista, estava em sua terceira viagem ao PNLM. A cooperativa onde atua forneceu a camisa com identificação da empresa e o boné que usa foi comprado com recurso próprio.

Sobre como era o trabalho no PNLM antes do *voucher* e das normativas do ICMBio, informou: “Era descontrolado, o veículo sendo traçado entrava no Parque, só pegava um guiazinho, morador da cidade e dava um trocado”.

A entrevista com a entrevistada P aconteceu dentro do veículo na parada para os turistas tomarem banho nas lagoas, no roteiro de Ponta Verde, em Santo Amaro, em junho de 2024. Ela é do sexo feminino, tem 28 anos, é parda e natural do referido município. Antes de atuar no turismo como condutora de visitantes, atuou em uma pousada por três meses, no período da baixa temporada. Está desde 2023 atuando na condução de turistas ao PNLM.

Possui o ensino médio completo e já fez o curso de primeiros socorros pela prefeitura municipal. Na alta temporada costuma ir todos os dias ao PNLM a trabalho, na baixa temporada a frequência de ida ao parque cai para 1 ou 2 vezes na semana, então se dedica mais à pesca, pois faz parte da colônia de pescadores. Quanto aos equipamentos de trabalho, estava com boné que foi comprado com recurso próprio, porém não estava utilizando nenhuma camisa que identificasse a empresa de turismo que a contratou.

Informou que antes da questão do *voucher* e das normativas do ICMBio o trabalho no PNLM era:

Muito desorganizado, ninguém tinha assim aquele objetivo de dizer assim, ah tem um total de pessoas em cima das dunas, ele não tinha um controle. Então estava virando bagunça, por isso que foi gerado o *voucher* e a fiscalização Municipal e Federal para ter o controle. E certas coisas é proibida tipo bebida, vidros, para não sujar o Parque. Não tinha controle das pessoas que estavam trabalhando (fala da entrevistada P).

A entrevista com o entrevistado Q aconteceu dentro do veículo na parada para os turistas tomarem banho nas lagoas, no roteiro de Andorinhas, em Santo Amaro. Ele é do sexo masculino, tem 28 anos, é pardo e natural do citado município. Antes de atuar como motorista do PNLM, foi pescador (pescava para sobreviver). Em 2018, começou a atuar como condutor de visitantes e em 2020 passou a atuar como condutor de veículos, após tirar sua carteira nacional de habilitação de trânsito.

Possui o ensino fundamental completo e possui os cursos de primeiros socorros e de meio ambiente, para poder renovar o credenciamento junto a prefeitura e ao ICMBio. Na alta temporada costuma trabalhar diariamente, seja como motorista ou como condutor de visitantes. Na baixa estação a frequência reduz para 2 vezes na semana. Não possui veículo próprio para atuar como motorista e estava sem materiais de trabalho.

Sobre como era o trabalho no PNLM antes do *voucher* e das normativas do ICMBio, informou:

De primeiro só precisava do guia, aí eles chegavam, só procuravam por um guia. Não tinha credenciamento nem nada, faziam o passeio deles normal e voltava. E aí, quando chegava ao final do dia, davam uma gorjeta para ele. Não tinha o preço, hoje em dia não, todo motorista tem seu preço, guia e motorista tem (fala do entrevistado Q).

Após esse breve relato sobre a trajetória de vida de alguns trabalhadores de passeios que atuam no PNLM, faz-se algumas análises dos conteúdos não com o objetivo de generalizar ou de que representem a totalidade, mas com o propósito de trazer elementos e reflexões acerca dos perfis socioeconômicos dos trabalhadores de turismo dessa região.

Do total dos 11 entrevistados, sendo 3 motoristas atuantes em Barreirinhas e 2 em Santo Amaro, 1 é guia de turismo de Barreirinhas, 1 condutor de Barreirinhas, 3 condutores de Santo Amaro e 1 piloto de Santo Amaro. Deste total, os que atuam no segmento de transporte turístico são do sexo masculino, o que mostra uma realidade que é comum no Brasil, quiçá, global. Motoristas de ônibus urbanos, semiurbanos, motoboys, de carros por aplicativos, taxistas, de van, pilotos de lanchas, navios, pilotos de aeronaves, de trens, metrô, o mais comum é observarmos a figura masculina em atuação.

Uma pesquisa sobre as mulheres na aviação brasileira, demonstrou que são vários os aspectos que influenciam na parca participação feminina no setor, dentre eles, destacam-se os custos financeiros (é exigido formação específica para tal e com valores nem sempre atraentes), a questão da família (ser mãe, esposa, dona de casa) e ainda os obstáculos para ascender na carreira (desestímulo histórico para seguir em profissões majoritariamente masculinas, preconceito entre os colegas da área) (Fay; Oliveira, 2013). Por analogia, podemos estender esses aspectos a todas as carreiras que envolvem o comando do transporte.

Por outro lado, observamos a representatividade feminina nas profissões de guias de turismo e de condutores de visitantes. O estudo de Alarcón e Cañada (2018) acerca das dimensões do gênero no trabalho turístico aponta que o gênero é uma estrutura de poder chamada patriarcado que se compõe de uma estrutura simbólica (a mulher atrelada a ideia de estar no mundo para a maternidade, o cuidado, o trabalho doméstico) e de uma estrutura normativa (de que existem espaços diferentes para homens e mulheres, devendo cumprir com a construção imposta a masculinidade e feminilidade). Desta forma, a figura do guia

de turismo e do condutor de visitantes, remete ao cuidado, a preocupação com o outro, com sua segurança, com sua alimentação, com seu bem-estar.

Uma observação em relação ao guia de turismo é que esse profissional só está presente em Barreirinhas, tendo em vista que o IFMA já ofertou duas turmas do curso de formação (anos de 2013 e 2014). Em Santo Amaro não existe instituição que possa ofertar o citado curso e ainda é escasso o número de moradores desse município que se interessam e tem a disponibilidade ou recursos suficientes para estudar fora (em Barreirinhas). É sabido também que no Brasil existem cursos de guia de turismo na modalidade EAD, porém, ainda não alcançou o município de Santo Amaro.

A faixa etária dos entrevistados, variou entre 20 e 69 anos, sendo bem ampla, demonstrando que o turismo atrai pessoas que adentram a área desde jovens, sem necessitar de grandes qualificações, e que, a depender da área, pode favorecer pessoas que já estão em idade mais avançada, a exemplo do piloto entrevistado.

Com exceção de um motorista que é preto, todos os entrevistados são pardos. De acordo com o último censo do IBGE (2022), a maioria da população brasileira se declarou parda (45,3%), o que representa cerca de 92,1 milhões de pessoas. O Maranhão e a região dos Lençóis Maranhenses refletem essa realidade.

Dos trabalhadores de passeio, 5 possuem o ensino fundamental, sendo 3 deles incompleto e 2 deles completo, todos do segmento de transporte; 3 trabalhadores do total de entrevistados possuem o ensino médio completo e os outros 3 possuem o ensino superior, sendo apenas 1 completo e os dois cursando. Percebe-se então a baixa qualificação sobretudo dos trabalhadores de transporte, o que vai ao encontro do que Meliani e Gomes (2010) já relataram que trabalhadores com menor qualificação desempenham um trabalho mais de uso da força física do que intelectual.

Quanto aos cursos de formação, todos eles fizeram cursos que são obrigatórios ao exercício da profissão, conforme a legislação vigente de acesso a unidade de conservação, ou seja, o que está disposto no Decreto nº 216/2024, que afirma em seu artigo 13, inciso VI, que o condutor de veículos deve apresentar comprovante de capacitação nos seguintes cursos: condução de visitantes em ambientes naturais, direção defensiva; mecânica básica; plano de atendimento a emergências; operação de equipamentos de comunicação/localização.

Já os guias de turismo e condutores de visitantes, conforme o artigo 14, inciso III, devem apresentar comprovantes de capacitação nos seguintes cursos: condução de visitantes em ambientes naturais, primeiros socorros, interpretação ambiental, atendimento ao cliente, atendimento a emergências, operação de equipamentos de

comunicação/localização. Os cursos de Primeiros Socorros e Condução de passeios em ambientes naturais tornam-se obrigatórios e devem ser realizados de forma presencial, tanto para condutores de veículos como para condutores de visitantes e guias de turismo, segundo o referido decreto.

A exceção foi para a guia de turismo e para o condutor de visitantes, ambos de Barreirinhas, que por já atuarem há um certo tempo no turismo, já terem formação no turismo pelo IFMA e sentirem a necessidade de se aprimorar nos estudos, além de aproveitarem as oportunidades que surgem, fizeram cursos de idiomas, atendendo minimamente ao fluxo de visitantes estrangeiros, que prevalece nos meses de agosto a setembro.

Em relação à quando começaram a atuar no turismo, o trabalhador mais antigo na atividade começou a trabalhar em 2008 no segmento de condutor de veículos em Barreirinhas. Essa época era o auge da atividade turística no município, com muitos estabelecimentos hoteleiros, agências de receptivo e restaurantes se estabelecendo na região. Em Santo Amaro, foi em 2016, um trabalhador motorista, que começou a atuar antes mesmo da inauguração da MA 302, pois já tinha um fluxo de visitantes que ia para o PNLM a partir deste município, deixando seu veículo estacionado no povoado Sangue.

A respeito de outras experiências profissionais, com exceção de um deles que disse sempre atuar no turismo, inicialmente como condutor de visitantes e posteriormente como condutor de veículos, todos os demais passaram por atividades que não estão diretamente atreladas ao turismo, seja no setor primário da economia como a pesca, seja no setor secundário como a construção civil, seja no terciário como o comércio.

Em se tratando da frequência de visitação ao PNLM, todos informaram que costumam ir diariamente na alta temporada, com exceção de um condutor de Barreirinhas que afirmou que reserva os seus sábados para questões religiosas. Na baixa temporada, todos afirmaram que vão de 2 a 3 vezes na semana, com exceção de uma condutora de Santo Amaro que afirmou ficar mais na atividade pesqueira nesse período.

A sazonalidade turística que dificulta a continuidade do fluxo de turistas para seus destinos age incisivamente na lucratividade dos empreendimentos turísticos e gera a dificuldade em reter mão-de-obra nos períodos de baixa temporada” (Anjos, 2011, p. 21).

Desta forma, observa-se fortemente a sazonalidade afetando os trabalhadores de passeios, obrigando-os a trabalharem exaustivamente, praticamente sem dias de descanso para garantirem mais recursos financeiros para arcarem com suas despesas diárias. Por outro lado, fica esse descompasso na baixa temporada, ficando a maior parte dos dias da

semana ociosos e, praticamente, apenas sobrevivendo com as “migalhas” da atividade. Na outra via, tem-se o empresariado que adquire alta lucratividade, no período de maior fluxo de turistas, com proveito da exploração dos trabalhadores, sobretudo os informais, que, por não terem vínculos, adquirem *status* de força de trabalho flexível, podendo ser facilmente descartados em época de escassez de visitantes. Esse fato está relacionado também ao que Urry (1996) denomina de flexibilidade numérica, ou seja, no turismo, varia-se o quantitativo de funcionários contratados, de acordo com a demanda, o que acarreta um vasto número de contratações temporárias.

Sobre ser dono dos equipamentos e materiais de trabalho, somente dois motoristas e o piloto informaram serem donos dos próprios meios de transporte, o que os deixam em uma posição diferenciada, pois ganham duplamente, vendendo sua força de trabalho (dirigindo, pilotando) e locando seu meio de produção (o carro, a lancha) para as agências de turismo e cooperativas que contratam os seus serviços. Os proprietários privados dos meios de produção (veículos) são os que mais se beneficiam do valor arrecadado pelo passeio, enquanto ao trabalhador só cabe a venda de sua força de trabalho.

Motoristas e pilotos acabam não investindo na vestimenta (boné, óculos, roupas etc.), em função de passarem a maior parte do tempo dirigindo ou descansando à sombra. Os guias de turismo e condutores de visitantes necessitam de uma vestimenta reforçada (Fig. 43) para proteger do sol e ventos intensos nessa região que tem um clima tropical e que marca uma temperatura média anual de 32°C. Porém, com exceção de uma guia de turismo que informou que a agência que a contrata fornece um kit básico (chapéu, camisa, calção), todos os demais entrevistados do segmento informaram que tiveram que comprar com seus próprios recursos todos esses materiais para ficarem mais protegidos e menos suscetíveis ao adoecimento ocupacional.

Figura 43: Condutor de visitantes utilizando vestimenta de proteção individual



Fonte: Acervo pessoal da autora (2024).

O trabalhador já ganha pouco e ainda é obrigado a investir em equipamentos de proteção individual (EPIs), a fim de evitar o adoecimento, interferindo diretamente em sua qualidade de vida e de emprego, fatores esses que podem precarizar o trabalho no PNLM, tema a ser analisado no tópico a seguir.

5.2 A precariedade do trabalho turístico dos que atuam nos passeios em Barreirinhas e Santo Amaro do Maranhão

Por meio da aplicação de entrevistas junto aos sujeitos da pesquisa foi possível compreender melhor a respeito das características do mundo do trabalho no turismo, sobretudo dos que vivem em meio a informalidade, em que não existem regulamentações específicas de proteção desses trabalhadores. Contratos de trabalho, longas jornadas, remunerações financeiras, alimentação, adoecimento físico e mental, descanso e tempo livre dentro e fora da jornada são fatores que podem levar a uma precariedade do trabalho turístico. Questionamentos acerca dessas temáticas foram feitos tanto para os trabalhadores de passeios, quanto para os presidentes de associações e cooperativas, uma vez que é comum essas categorias profissionais se organizarem coletivamente para o trabalho. Desta forma, foi possível um confronto e comparativo de dados, de modo a ratificar ou retificar as informações dispostas, buscando suas contradições.

Acerca das jornadas de trabalho, todos afirmaram que depende muito do passeio (do roteiro) junto aos turistas. Se for um passeio de dia inteiro, por exemplo, acordam às

6h, iniciam o passeio às 8h (em Barreirinhas) ou às 9h (em Santo Amaro) e chegam em casa às 20h (condutor e guia em Barreirinhas) ou 21h (motorista em Barreirinhas) ou 19h (condutores, motoristas e pilotos em Santo Amaro). Essas diferenciações de horários acontecem porque em Barreirinhas tem a travessia da balsa (para cruzar o Rio Preguiças) (Fig. 44), que demanda um certo tempo de espera, já que a obra da ponte sobre o Rio Preguiças que facilitaria esse deslocamento não está concluída. Além disso, o acesso ao PNLM pelo referido município é mais longo, a partir de trilhas de 40 min até 1 hora e meia, a depender do circuito.

Figura 44: Passagem dos veículos e visitantes pela Balsa



Fonte: Acervo pessoal da autora (2024).

Outro fator que contribui para as jornadas diárias serem bem variáveis é a diversidade de roteiros, conforme expresso na fala do entrevistado k:

Como o nosso trabalho é um trabalho informal, a gente não tem uma jornada definida pela agência. Geralmente um condutor quando ele se dispôs a fazer o seu trabalho, ele pode sair de casa para o trabalho 4 da manhã e chegar 8 horas da noite né. Porque tem passeios de nascer do sol que vai de 3 horas até às 7 horas, passeios de manhã que vai das 8 horas até às 12 horas, passeio da tarde que vai das 14 horas até às 18 horas e às vezes também tem passeio da noite que vai das 17 horas até meia-noite. São esses 3 graus que o guia ele pode escolher para fazer, também tem passeios integrais, a gente acha integral né, mas começa às 8:00hs e termina às 17:00hs e geralmente é Atins, duas lagoas. Aí geralmente nossa jornada a minha é assim. Hoje na agência eu cheguei exatamente 13:10h e vou chegar em casa umas 19:40h, 20h (fala do entrevistado K).

Além disso, normalmente os guias de turismo e condutores de visitantes terminam suas jornadas de trabalho um pouco mais cedo, após entregarem o último visitante na

pousada. Porém, os motoristas, sobretudo os de Barreirinhas, possuem outras atribuições após deixarem os turistas:

Chego na cidade já 19, 19h30 e aí depois deixo todo mundo nas pousadas e depois disso o serviço do guia já acabou, mas do motorista tem que calibrar o pneu, abastecer, limpar o carro para entregar limpo para o outro dia (fala do entrevistado I).

Os motoristas, em especial os que atuam em Santo Amaro ainda possuem atribuições que começam antes de buscar os turistas:

Essa questão vai variar um pouco a depender de como cada pessoa trabalha, porque a jornada nossa realmente a diária do trabalho ela vai começar ainda de manhã cedo. Eu gosto sempre de levantar às 7h da manhã que aí tem toda aquela preparação de limpar o veículo, ver se não tem nada com possibilidade de estar quebrado, combustível, abastecer, colocar o *cooler* com gelo, com água, as cadeirinhas com guarda sol, colocar toda a estrutura que a gente precisa aqui embaixo. Isso o meu dia começa às 7h da manhã. Quando é no carro de outro proprietário ele já me entrega só no ponto. Mas quando é no meu carro eu já faço isso (fala do entrevistado N).

Em Barreirinhas, é comum os turistas já saírem da pousada com suas garrafinhas de água ou mesmo comprarem no comércio quando o motorista faz a parada a pedido dos visitantes. Em Santo Amaro, a água mineral costuma ser uma cortesia, além de disporem de cadeiras e guardas sol que ficam à disposição do turista nas dunas. Isso acontece porque neste município não existe ponto de apoio (como acontece em Barreirinhas onde ficam as balsas). Além disso, observamos em Barreirinhas a presença de ambulantes no campo de dunas, vendendo água mineral e suquinho (dindim / sacolé).

Desta forma, compreende-se que existe prolongamento das jornadas de trabalho, já que a depender do dia e do roteiro esses trabalhadores ficam mais de 12 horas em serviço, de forma exaustiva. Cañada (2020) aponta que esse é um dos mecanismos da precarização (subjétiua) do trabalho no turismo, as jornadas ampliadas, sobretudo entre os autônomos, os contratados a tempo parcial, o trabalho temporal (por temporada) e os *free lancers*.

Em relação aos rendimentos, salários e gorjetas, as situações são diversas. Os associados da associação de condutores e de guias de Barreirinhas possuem um tarifário anual (não muda de acordo com alta ou baixa estação) específico para os serviços prestados, variando de acordo com o roteiro e com o tempo de trabalho (meio período ou dia inteiro). No caso um passeio, por exemplo, para Lagoa Bonita é cobrado R\$ 100,00, para Atins o valor é R\$ 150,00 e duas lagoas (Azul e Bonita dia todo) é R\$ 200,00. Os motoristas de Barreirinhas não possuem uma tabela de valores, mas tentam seguir (cobrar) o valor que os condutores e guias cobram em seu tarifário. Uma situação particular é a do

motorista que possui a carteira assinada, ele recebe um salário-mínimo, acrescido de R\$ 50,00 por cada passeio de dia inteiro que fizer.

Esta forma de trabalho por diária/por tempo, percebida pelos trabalhadores entrevistados em Barreirinhas, tende a reduzir o valor pago ao trabalhador, se comparado com o salário mensal.

As relações de produção capitalista evidenciam que o aumento da jornada de trabalho proporciona, ao contrário do que se imagina a redução do valor da hora de trabalho. Isso quer dizer que salário e trabalho estão na razão inversa, pois mais trabalho significa para o operário menos salário, pois cai o valor da sua hora trabalhada (Prado, 2011, p. 110).

Desta forma, depreende-se que o trabalho por diária proporciona uma ampliação da jornada de trabalho e uma redução do valor recebido, com essas horas extras não sendo contabilizadas, sobretudo nos passeios de turismo, cujas atividades laborais dependem de fatores como alta ou baixa demanda e tempo de espera para acessar o atrativo turístico.

Já em Santo Amaro não existe nenhuma associação representativa das categorias profissionais, apenas cooperativas que agregam condutores, motoristas e pilotos. Eles possuem um tarifário anual, todos eles recebem por diária que depende do tempo trabalhado (meio período ou dia inteiro):

É diária, depende do roteiro, um de dia todo está R\$ 150,00 o motorista, é a média, meio período é R\$ 70,00 a R\$ 75,00. Na baixa cai um pouquinho, a agência dá R\$ 100,00 o dia todo (fala do entrevistado Q).

A esse respeito o presidente de uma das cooperativas de Santo Amaro endossou:

Na verdade, a gente tem a tabela que é ela é meio período e tem a tabela que é o dia inteiro né, tem uma diária que é paga até 100 reais e meia diária que é 50 reais (fala do entrevistado F).

A exceção é uma cooperativa que paga um percentual fixo para cada prestador de serviço:

Quando eu trabalho como motorista, apenas a nossa cooperativa ela trabalha com sistema de porcentagem. Então é por diária, aí o valor da diária ele vai variar de acordo com o valor do passeio que a gente faz. Como funciona para a manutenção da empresa, pagar funcionário, o aluguel de ponto, é ar-condicionado, toda a estrutura que precisa para manter o ponto da empresa funcionando a gente tira 10% do valor total do passeio e esse valor fica no caixa da empresa para fazer esses pagamentos, para fazer funcionar a empresa. Aí depois que tirar desses 10%, aí ocorre o pagamento do guia e do motorista, aí é feito o pagamento no valor de 14% do restante do dinheiro do passeio. Aí o guia recebe 14%, o motorista recebe 14%. E aí se for um caso eu indo no meu próprio carro, aí retira apenas os 10% da cooperativa e os 14% do guia e o montante restante todo meu, porque o carro é meu (fala do entrevistado N).

Percebe-se que os guias de turismo e condutores de visitantes de Barreirinhas recebem um pouco acima porque existe uma associação da categoria profissional que lutou para que se chegasse a esse valor. Infelizmente, não existe uma associação de motoristas e as cooperativas que existem são dos transportes e não, especificamente, dos trabalhadores. Quando perguntamos a respeito da remuneração dos cooperados para os presidentes das cooperativas de transporte turísticos de Barreirinhas, eles responderam que varia de R\$ 450,00 a R\$ 800,00, a depender do passeio. Esse valor se refere ao que é cobrado para o frete do veículo, a ser pago pela agência de turismo que contratou o transporte e o motorista. A agência lucra mais quando tem o veículo próprio. Por outro lado, muitos motoristas se submetem a trabalhar por valores abaixo da tabela, conforme fala da entrevistada C:

É assim, todo ano se faz uma tabela por frete para ficar esse valor, só em Barreirinhas o que acontece a maioria trabalha abaixo, então é por frete, é por viagem que eles recebem, então o preço é pelo roteiro. Então o frete da Lagoa bonita é x, da Lagoa azul é y, então a gente faz a tabela e segue. A nossa cooperativa é uma das poucas que segura o preço, a maioria faz muito abaixo. Porque aqui eles têm essa mentalidade, se eu for todo dia para lagoa eu estou ganhando o meu dinheiro e não é assim, às vezes é melhor você fazer 10 viagens no mês ao preço justo, você vai tirar ali suas despesas do diesel, da balsa, da depreciação do carro que muitos não contam entendeu e vai sobrar X. Não adianta você ir todo dia na Lagoa, fazer 30 viagens no mês para ganhar uma merrequinha. Aí no fim do mês você não vai ter dinheiro para trocar o seu pneu, você não vai ter dinheiro para pagar a balsa, mas isso não entra na cabeça de muitos. O negócio é, estou indo para lagoa e se enche de vaidade. Aqui preço é um dos grandes gargalos, inadimplência também, porque a gente vê toyoteiro aí com 3, com 4, com 5, com 30 em mão de agência e é desse jeito (fala da entrevistada C).

Já o motorista de carteira assinada poderia estar recebendo um salário maior, considerando-se que as jornadas de trabalho são longas. Porém, sabemos que a realidade brasileira e maranhense é de baixos salários, sobretudo no campo do turismo. Para mudar tal situação, são necessários políticas públicas mais eficazes, sindicato e associações mais fortalecidos. Ou ainda, num futuro, uma mudança de sistema, de modo de produção.

Na verdade, é na fixação do preço da força de trabalho que mais imediatamente vem à tona o antagonismo entre os interesses do capitalista e os dos trabalhadores. Ao longo da evolução do capitalismo, constatou-se que o melhor instrumento para os trabalhadores evitarem que os salários caiam abaixo do seu valor é a sua organização *classista e política*: quando dispõem de sindicatos fortes e partidos políticos que os representam, os trabalhadores adquirem condições para negociar favoravelmente o preço da única mercadoria que possuem (a sua força de trabalho). E quanto mais cresce o poder de suas lutas e de suas organizações, mais podem pressionar o Estado (que, enquanto Estado burguês, é um poder a serviço do capital) para intervir na regulação dos mínimos salariais (Netto; Braz, 2006, p. 71).

Ficou perceptível também que os motoristas e condutores de visitantes de Santo Amaro recebem uma diária mais baixa em comparação a Barreirinhas. Isto acontece pelo fato da jornada de trabalho ser um pouco menor (inicia mais tarde, termina mais cedo), da distância ao PNLM em relação à cidade e de não precisar pegar nenhuma balsa. Estabelecer um percentual fixo em cima do montante da venda final (do total de turistas do veículo) se torna mais atraente pois, ao final, o valor percebido pelo trabalhador dessa cooperativa em Santo Amaro será maior do que por diária. A respeito da forma de remuneração, Cañada (2020, p. 30) comenta:

Sua participação na distribuição de renda e o nível de salários diminuem porque empregados com contratos temporários, meio período ou terceirizados tendem a cobrar menos devido menos reconhecimento do status profissional, menor capacidade de negociação, sem acumulação de antiguidade, entre outros.

Baixas remunerações são o fator que mais precariza objetivamente o trabalho do profissional de turismo. Em relação ao recebimento de gorjetas, com exceção de um entrevistado, todos os demais informaram que recebem gorjetas, muitas vezes de estrangeiros, de grupos privados ou da terceira idade. E, ainda:

Difícil, atualmente é bem difícil, mas antigamente os guias mais antigos recebiam bastante. Geralmente quando tem grupos, né, do local onde o pessoal vem visitar. A gente, então geralmente, quanto mais distante da nossa região, mais chance da gente receber, bastante de paulista, de carioca. Porque depende também da qualidade do serviço que a gente presta né, melhor qualidade de serviço, maior chance do turista reconhecer financeiramente falando né. Mas ultimamente está, pelo menos para mim está fraco (fala da entrevistada J).

A gorjeta se configura como um benefício financeiro a mais para o trabalhador, que tem seu trabalho reconhecido e é remunerado pelo turista de maneira espontânea, como uma retribuição pela atenção despendida.

Em relação ao descanso durante a jornada de trabalho, a guia de turismo e os condutores de visitantes de ambos os municípios afirmaram que durante as paradas nas lagoas descansam um pouco, mas sempre ficam observando o cliente, pois as lagoas são profundas e tem risco de afogamento. Quando é um roteiro de dia inteiro, costumam ter um tempo livre maior no horário do almoço, pois os turistas almoçam e sobra uma hora para relaxar.

Dentro do meu horário de trabalho, por exemplo, se tiver muito quente, por exemplo, se tiver muito, muito quente, daí eu tomo um banhozinho. Mas dentro do meu horário de trabalho o meu momento de lazer é se houver uma interação muito grande com o grupo porque eu estou trabalhando. E aí eu vou me divertir junto com eles

mantendo o meu profissionalismo, mas dentro do meu horário de trabalho eu não tenho horário de lazer. Na hora do almoço a gente consegue descansar um pouco né, nas paradas dependendo do roteiro eu sento um pouquinho né, mas assim o lazer na minha opinião ele é aquele momento em que eu não tenho que prestar atenção em nada. Por isso que no momento que eu estou trabalhando eu não tenho momento de lazer, porque eu estou prestando atenção em tudo. Então se o turista está dentro da água, eu estou fora da lagoa em descanso, porém a minha atenção está totalmente concentrada nele né. Porque dependendo da estação do ano a gente tem risco de afogamento, então por isso a minha atenção ela está voltada totalmente para o turista (fala da entrevistada J).

O piloto de Santo Amaro informou que consegue descansar um pouco próximo à embarcação, no circuito das Américas. Os motoristas de Barreirinhas informaram que descansam nas paradas (estacionamento ou próximo às lagoas) enquanto aguardam os turistas. Em circuito de dia inteiro, ainda aproveitam um tempo livre, de pelo menos uma hora, nos restaurantes, que possuem redário para cochilo. Os motoristas de Santo Amaro informaram que descansam nas paradas próximos aos carros enquanto os turistas aproveitam as lagoas do PNLM. Quando é uma programação de dia todo, descansam e cochilam nos restaurantes, já que todos têm redário.

Depois do almoço tem um tempo com o cliente. Também às vezes a gente descansa em uma redinha, tira um tempo de 30 min a 1 h e às vezes no descanso fica batendo papo com um colega entendeu. E às vezes dá, às vezes não dá e aí estou no meu momento de descanso. Às vezes jogo um dominó, um baralho, bato um papo com uma amiga e às vezes se tá muito cansado assim vai no carro, ali no banco mesmo no carro e tira um cochilo (fala do entrevistado H).

Em relação aos dias livres durante a semana para o descanso e lazer, todos foram unânimes ao afirmarem que na alta temporada não costumam tirar folgas, assim, aproveitam para ganhar dinheiro, com exceção de um condutor de visitantes que informou que tira folga aos sábados por questões religiosas (frequenta a Igreja Adventista do Sétimo Dia) e de um motorista que disse que se força a tirar um dia de folga na semana para descansar.

Olha, agora a gente quase não tem tempo livre, porque temporada a gente tem que rodar, porque na baixa a gente tem a maior parte do tempo livre, é como se fosse uma folga. E se eu for pedir uma folga para amanhã que é mais movimentado, é sexta, sábado e domingo, mas na verdade, por isso. Você sabe, eu pedi uma folga para amanhã que é um domingo, que é um domingo movimentado, como eles vão conseguir o motorista na alta temporada. Aqui não tem motorista. E porque eu só ganho se eu trabalho, aí o tempo também deu descansar, quando chego em casa (fala do entrevistado G).

A sobrecarga de trabalho ocasionado nos períodos de alta estação, sobretudo em Barreirinhas que ainda é considerado o portão de entrada para o PNLM, apesar do avanço

do turismo em Santo Amaro, é gerada pelo descontrole do desenvolvimento turístico na região. Existe o *voucher* que é um recurso para ordenamento turístico, que controla quem acesso o PNLM, gera dados estatísticos de quantas pessoas visitaram os Lençóis Maranhenses em determinado dia ou período. Porém, ainda falta um controle de capacidade de carga, tal qual afirma Fernandes Neto (2005):

Não existe ainda nenhum tipo de estudo de capacidade de carga feita para os locais de uso intensivo e extensivo, onde estão a maioria dos atrativos do parque, como as lagoas, o campo de dunas, as praias e a foz do Rio Preguiças, o que dificulta as ações de manejo propriamente ditas (Fernandes Neto, 2005, p. 105).

Ou seja, não existe um estudo e controle por parte do ICMBio da quantidade de pessoas que o atrativo suporta ao mesmo tempo, tal como acontece no município de Bonito, no MS, um dos principais destinos de ecoturismo do país, um modelo de referência em boas práticas.

A alta demanda de turistas gera uma sobrecarga de trabalho, que pode levar o trabalhador ao estresse e adoecimento físico. O turismo descontrolado também traz ainda outras consequências como tráfegabilidade reduzida, alta nos preços e filas gigantescas para acessar o atrativo. Essa situação produz a insustentabilidade do destino turístico, já alcançando na alta estação a superlotação (*overtourism*), que “não se refere apenas ao número excessivo de visitantes em um determinado lugar em um determinado momento, mas sim à causa de consequências muito mais profundas” (Milano et al., 2024, p. 3, tradução da autora).

Já na baixa temporada todos informaram que tem bastante tempo para o descanso e aproveitam esse período para estar com a família, frequentar balneários próximos, pescar, descansar, estudar. Desta forma, a partir das reflexões de Sader (2000), podemos inferir que na alta temporada é quase inexistente o tempo livre como sinônimo de tempo liberado do trabalho, enquanto na baixa temporada o tempo livre é garantido por falta de trabalho, o que, obviamente, também não é o ideal. Assim, precariza-se subjetivamente o trabalhador, que não tem um tempo livre de qualidade, de maneira equilibrada e fracionada ao longo do ano.

Quanto à saúde dos trabalhadores entrevistados, um motorista de Barreirinhas informou que já passou por problemas na coluna (dor lombar) em virtude de ficar muito tempo sentado, dirigindo. Outro, além dessa dor, relatou ter passado por momentos de estresse em função de turistas que nem sempre são agradáveis. Alguns condutores relataram que já tinham alguns problemas de saúde adquiridos antes de atuar no turismo, mas que podem vir a se acentuar com o trabalho caso não se previnam com vestimentas

adequadas. Porém, chamou atenção a fala de uma mulher que atua na condução de visitantes:

Para gente que é mulher é mais complicada a questão das infecções urinárias, porque como no Parque Nacional ele não tem banheiro, a nossa última parada é no ponto de balsa e a próxima parada só vai ser no restaurante, então a gente tende a reter mais a urina né. A gente bebe menos água porque sabe que vai precisar ir ao banheiro e como aqui ele é um parque livre, cheio de dunas então não dá nem para se esconder, não dá para ir no matinho, não tem moita. Então a gente fica mais exposto a ter esse tipo de problemas né, de infecção urinária. Eu já cheguei a ter também a insolação, por isso que eu tive um cuidado maior com as roupas de sol, minhas roupas, chapéu, eu ando completamente coberta por causa de insolação. Um dia eu esqueci somente minha balaclava e eu fiquei acamada no outro dia por causa da insolação. Porque aqui é como o nosso solo aqui ele é muito, tem muitas partículas de quartzo que é a areia principal dos Lençóis, então ela intensifica muito mais a luz do sol que bate direto no nosso rosto. A parte pior do passeio para mim é a parte que eu fico no carro, a depender do motorista vai ser a pior parte para mim. Se for um motorista ruim o passeio para mim na minha condição de trabalhadora vai ser péssimo, porque eu vou passar o passeio inteiro sentindo dor nas costas. Eu até comprei uma cinta que fixa melhor a coluna, que alinha melhor a coluna para poder melhorar essa situação aí com o carro (fala da entrevistada J).

Problemas como esse, de insolação pela exposição contínua ao sol e de dor nas costas devido o balanço do carro nas trilhas, são comuns entre os trabalhadores de passeio, sobretudo os que atuam como condutores de visitantes e guias de turismo, por ficarem acompanhando os turistas pelas dunas e lagoas do PNLM. A situação é ainda pior para as mulheres, que não tem onde fazer suas necessidades fisiológicas, devido à ausência de banheiros.

As situações de adoecimento, levam a uma precarização subjetiva, visto que afetam a qualidade de vida do trabalho, comprometendo o bem-estar dos sujeitos envolvidos. Corroboramos com as ideias de Alves (2013, p. 9), que:

A precarização do homem-que-trabalha que expõe uma nova dimensão de degradação do homem como ser genérico nas condições da crise estrutural do capital. O adoecimento laboral em suas múltiplas manifestações sócio-epidemiológicas é expressão da precarização do homem-que-trabalha. O tema da saúde do trabalhador, ou melhor, da saúde do homem-que-trabalha, é o tema da crise do trabalho vivo que caracteriza a ordem burguesa hipertardia.

Já a questão da ausência de banheiros é reforçada enquanto um problema não só dentro do Parque como fora dele, no ponto de apoio de uma das três balsas existentes, a partir da fala de um dos presidentes das cooperativas de Barreirinhas, quando questionado a respeito do papel do poder público para promoção do turismo no PNLM e, particularmente, para os trabalhadores cooperados/associados:

A gente tem que tirar dos cofres da cooperativa para fazer manutenção da trilha que não é um papel nosso, é um papel do poder público e ele arrecada para isso. Eles têm um sistema chamado antes era *voucher* agora mudou para ordenamento turístico né que eles arrecadam, que infelizmente eles não colocam um centavo da arrecadação em prol do turismo, não melhora nada, o acesso no caso das balsas são todos precários, não tem banheiro nas travessias, pelo menos onde atravessa ali no porto Carnaúba, então é complicada a situação, o poder público falta muito investimento deles aqui no município, eles estão arrecadando muito, mas não estão investindo nada (fala do entrevistado A).

Fica o Estado, na figura da prefeitura municipal e do órgão federal ICMBio, excluindo-se de suas obrigações, como um estado mínimo, “mínimo para o trabalho e máximo para o capital” (Netto; Braz, 2006, p. 159), que dita regras a serem cumpridas, mas que não beneficia a quem de direito, a população.

Em relação aos contratos de trabalho, somente um motorista de uma cooperativa de transporte de Barreirinhas possui o vínculo formal junto a uma agência de viagem, tendo seu trabalho devidamente registrado em sua carteira de trabalho. Os demais se consideram autônomos, informais, trabalhando por temporada, como *free lancers*, sem vínculo efetivo com nenhuma agência, embora alguns trabalhadores prefiram atuar para determinadas agências de receptivo, por se alinharem à forma como tais empresas atuam. O único vínculo que tais sujeitos possuem é com a associação ou a cooperativa, pagando uma taxa mensal para essas entidades de classe, mas sem caracterizar relação empregatícia.

O meu início na área de turismo aqui era como MEI. Eu tinha a empresa, uma agência privada minha, aí depois de dois anos eu me associei na cooperativa que é a maior e a mais antiga cooperativa de turismo aqui da região de Santo Amaro e todos os membros da cooperativa eles são sócios. A cooperativa é uma empresa legal, uma empresa formal e todas as pessoas que fazem parte, independente da sua posição na empresa são cotas igualitárias. Todo mundo para acessar tem que fazer uma compra de cota e é igual para todos. Então continua na formalidade, mas não mais como empresário. O cooperativismo eu acho que, eu não tenho certeza, mas acho que ele dá o *status* de autônomo e não de empresário. Então hoje eu trabalho como autônomo aqui, mas com vínculo de sócio em uma cooperativa (fala do entrevistado N).

O fato de serem autônomos/informais também foi reforçado por todos os presidentes da associação e cooperativas quando perguntamos como é a relação dos associados/cooperados com as empresas de turismo.

Eles são autônomos, esse negócio de previdência é complicado, a gente já tentou fazer eles pagarem, mas eles não querem porque eles acham assim, quando vai contribuir através da cooperativa, até a última vez que a gente fez aí, eles compararam, por exemplo, aqui tem muita colônia de pescador, de agricultor aí lá é uma taxa de R\$ 30,00, R\$ 40,00 para ele contribuir, através da cooperativa saiu o dobro ou triplo, então eles acabam não querendo, mas a maioria mesmo são informais se for nesse sentido. A maioria dos toyoteiros é o dono do carro e o motorista entendeu, eles acabam, tem muitos deles que contribuem através dessas outras entidades da pesca, da agricultura, alguns, não todos. Tem muitos que, por

exemplo, trabalham com castanha, acabam contribuindo para a previdência porque eles trabalham no turismo e na castanha (fala da entrevistada C).

O aumento de profissionais autônomos, que vivem na informalidade, é uma das principais consequências da reforma trabalhista e que já fora discutida por Krein (2008) como um desmoronamento dos direitos trabalhistas. Cacciamali (2020, 2001) também aponta que esses contratos tidos como atípicos, tais como os sazonais, temporários, parciais, informais, precarizam (subjektivamente) o trabalho, já que os sujeitos têm uma série de direitos cerceados.

Sobre terem outro tipo de trabalho profissional, quatro dos entrevistados afirmaram que além de serem motoristas são condutores e vice e versa. Dois condutores de Santo Amaro disseram que atuam com a pesca, um condutor de Barreirinhas disse que não possui outro trabalho além desse, uma condutora do mesmo município informou que atua informalmente com a venda de bilhetes premiados, dois motoristas disseram que não possuem outro ofício além desse, um motorista afirmou ser além de condutor, fotógrafo:

Hoje além de motorista eu atuo também como fotógrafo profissional aqui nos Lençóis, tanto dentro do Parque mesmo, nos passeios, cobrindo os passeios, fazendo ensaios de *pré-wedding*, para casamento, para aniversário de casamento ou ensaios sem nenhuma data específica, sem ser aniversário nada, apenas para registro do momento da viagem. Também na cobertura de eventos, casamentos, aniversários, formaturas, é eventos em gerais, tudo aqui nessa região de Santo Amaro (fala do entrevistado N).

Então, é comum a esses profissionais terem que dispor de mais de um ofício para a garantia de um rendimento suficiente, uma vez que precisam arcar com suas despesas pessoais de sobrevivência, sendo responsáveis por autogerenciarem seu tempo de trabalho e seus custos, à mercê da lógica do sistema de acumulação flexível.

A autogestão de si, na qual nada está garantido, nem a casa, nem a água, nem a própria vida. A tese era de que, nos arranjos precários e cotidianos, estabelecem-se as estratégias permanentes que garantem não só o viver, mas a reprodução social capitalista periférica. Ou seja, no desenvolvimento periférico são transferidos para o trabalhador riscos, custos e a responsabilidade na constituição dos meios que garantem instavelmente sua própria sobrevivência, ao mesmo tempo em que são parte do próprio desenvolvimento e das formas periféricas da exploração e da acumulação (Abílio, 2020, p. 281).

Perguntamos aos presidentes das associações e cooperativas se os associados/cooperados são contratados fixos de alguma empresa ou se atuam para várias e todos informaram que não são fixos.

Para várias empresas. Tem alguns (1 ou 2) que trabalham só para nós porque por aí fica muito difícil receber. A inadimplência em Barreirinhas é muito grande então eles preferem ficar parado do que poder fazer a viagem e não receber, mas a maioria faz as viagens por fora, mesmo porque o nosso movimento aqui hoje, o *voucher* mudou muito. E como é muita agência eles vendem muito barato aí na rua, contratam por valor abaixo do combinado, então acaba dificultando nossa venda, então a gente trabalha muito mais no meio do ano, períodos de alta mesmo, a gente tem um bom movimento nesse mês. Por exemplo, janeiro já é bem baixo, então se eles não pegaram a viagem por fora também eles não rodam, então eles têm que pegar. Antigamente, quando tinha menos agência, nosso movimento era maior e eles acabavam ficando só para nós porque a gente tinha bastante viagem. Mas eles nunca foram fechados, só que na época anterior tinha tipo um casamento né que a gente fala, na saúde, na alegria e na tristeza, então eles tinham uma fidelidade maior porque a gente tinha mais movimento para isso (fala da entrevistada C).

Cañada (2020), com o qual concordamos, pontua que um dos mecanismos da precarização tem a ver com medidas relativas a formas de contratação e de vínculo de pessoal, com as empresas buscando ao máximo reduzir seus custos e buscar formas atípicas de contratação, a exemplo do trabalho temporário, em tempo parcial ou a subcontratação.

Perguntamos aos presidentes das associações e cooperativas se eles consideram precárias as condições de trabalho dos associados no desempenho de suas funções. Com exceção de um, que afirmou que não considera exatamente precário, mas que poderia melhorar, todos os demais afirmaram que consideram sim um pouco precárias tais condições.

Eu acho que sim né, porque como a gente estava falando, a gente depende deles [do poder público] para ter uma trilha, para ter acesso bacana. Aí a gente tem que fazer vaquinha entre nós para poder cortar galho, essas coisas, a gente não tem apoio entendeu, a gente acaba tendo que tirar do nosso bolso, do nosso esforço para fazer uma coisa mínima, aí tem o ICMBio, tem que pedir autorização, então não tem condições. A gente fica a Deus dará e aí dependendo das trilhas é a gente mesmo que faz, cortar galhos, abrir trilha, tem que fazer, não tem como. A gente queria deixar essa coisa da trilha da prefeitura 2 vezes no ano, deixar certo na programação, por exemplo, todo mês de março e de novembro ela vai ceder tanto do trator entendeu, aí é uma humilhação, você tem que se humilhar, pedir, implorar, os meninos tiveram que parar porque prometeram ajudar e não ajudaram, tiveram que fazer greve, as agências tiveram que devolver dinheiro do passeio porque a trilha estava muito fechada e tem as partes que alaga e fica ruim para o toyoteiro que você desgasta mais rápido o carro (fala da entrevistada C).

Perguntamos, ainda, quais estratégias são adotadas pela associação/cooperativa para amenizar a precariedade laboral dos seus associados/cooperados. Responderam que pressionam para que todos (agências de turismo e trabalhadores) possam seguir a tabela (tarifário anual) para valorizar o serviço prestado, além disso, buscam capacitar seus associados, arrumar as trilhas, pedir patrocínio e apoio ao poder público, bem como discutir junto ao empresariado e ao poder público questões inerentes ao trabalho no PNLM.

A gente enquanto associação se depara com isso né e as vezes a gente não consegue fazer muita coisa. Essa precariedade do trabalho a gente discute com o empresário, discute com o poder público, que tem que melhorar o acesso a lagoa azul, a lagoa bonita, que tem que melhorar essa jornada de trabalho, que tem que compensar financeiramente para eles que estão passando por isso, mas para a nossa realidade isso ainda é bem distante. Acho que 90% dos empresários não sabem discutir a precariedade do trabalho. Então a gente ainda é muito atrasado nesse sentido, quando a gente fala essa situação para eles, eles não dão muito ouvido não. Às vezes a gente leva a discussão para o conselho, para o COMTUR. A gente marca reunião com eles também, sempre que tem essa mudança de tarifário a gente marca com eles também e explica que o motivo da gente estar discutindo esses valores é por causa dessa condição de trabalho. Mas melhorou bastante, a gente não está vindo de tão ruim, mas poderia melhorar mais. Ainda é uma discussão muito distante deles, empresário daqui ainda está muito atrasado. E a gente fica falando para eles, olha, vocês que estão na informalidade, tentem garantir um acesso a previdência social privada, porque a gente sabe que nesse trabalho vocês não vão conseguir trabalhar durante muito tempo e essa falta de garantia é provado para vocês que não dá certo. Algumas pessoas procuram essa questão da previdência social privada, mas é ainda uma questão que precisa ser estudada, ser discutido bastante. A gente sabe que os cantores não aguentam ficar 20 anos cantando, uma hora o corpo não vai dar conta (fala do entrevistado D).

Percebe-se que os trabalhadores e presidentes das cooperativas nem sempre tem uma visão clara a respeito do que vem a ser um trabalho precário. Para a realidade estudada, nota-se que se restringe muito mais a questão de ausência de infraestrutura adequada para o trabalho, questões mais objetivas, que estão condicionadas ao poder público para a resolução desses problemas, sobretudo a prefeitura municipal, que não organiza adequadamente o município e o seu principal atrativo. Porém, a precarização do trabalho vai além, pois envolve a instabilidade no emprego, flexibilização das relações contratuais e perda de garantias sociais.

Situações como longas jornadas, baixos rendimentos, ausência de tempo livre para o lazer e descanso e alta informalidade, precarizam objetiva e subjetivamente os trabalhadores de passeios que atuam no PNLM, o que se distancia de um trabalho decente, tal qual a Organização Internacional do Trabalho preconiza.

A maior parte desses trabalhadores, seja em Barreirinhas ou em Santo Amaro, costuma estar atrelada a associação ou cooperativa, até mesmo por uma questão de facilitar o credenciamento junto ao ICMBio, para poderem atuar no PNLM. Sabe-se que essas instituições costumam ser organizadas pelos próprios trabalhadores, que se unem por objetivos comuns, visando o fortalecimento da categoria profissional e até mesmo como um possível instrumento de luta por melhores condições de trabalho, tal qual os sindicatos. Deste modo, no tópico a seguir, daremos ênfase às cooperativas e associação existentes na região dos Lençóis Maranhenses, que agregam trabalhadores de passeios do turismo, buscando compreender as suas características, a relação com os associados e o que fazem

para melhoria da categoria profissional, como possíveis movimentos de resistência diante do capitalismo hegemônico.

5.3 O trabalho nas associações e cooperativas: é possível um turismo menos predatório?

No segmento de transporte turístico, existem algumas cooperativas que contemplam proprietários de veículos e motoristas que atuam nos passeios turísticos junto ao PNLM. A primeira delas fica no município de Barreirinhas, criada em 23 de janeiro de 2001, é a Cooperativa de Turismo e Transporte Alternativo dos Lençóis Maranhenses (Coottalmar). Segundo o entrevistado A, a cooperativa surgiu a partir de uma conversa entre uma pessoa de fora do município e um rapaz que conhecia um pouco do funcionamento de cooperativas e acabou tornando-se presidente. Eram apenas 20 carros cadastrados no início e para cadastrar um veículo para acessar o Parque era necessário estar vinculado à cooperativa.

Seu foco principal de atuação é o transporte rodoviário coletivo de passageiros, sob o regime de fretamento. Atualmente a cooperativa conta com 230 associados, porém, segundo o entrevistado, 96 sócios estão ativos. Cada um deles paga uma taxa mensal no valor de R\$ 30,00, destinado ao pagamento das despesas de aluguel, energia, internet, secretária, contador e material de expediente.

Em 12 de março de 2009, surgiu a Cooperativa de Transporte Turístico de Barreirinhas e Adjacências (Cooptur), devido divergências entre alguns membros da Coottalmar, que discordavam do regimento interno, de acordo com o entrevistado B. Seu foco principal de atuação é o de organização de excursões em veículos rodoviários próprios. Atualmente a cooperativa tem 110 associados regularizados e cada um deles contribui mensalmente com R\$ 30,00 por veículo (podem cadastrar até dois).

Já em 01 de julho de 2013, abriu-se a Cooperativa de Turismo e Transporte do Polo Lençóis Maranhenses (Cooptur), e segundo a entrevistada C, a abertura deu-se por uma questão de desavenças em relação a Cooptur, em que ela atuava. A princípio ia atuar sem cooperativa, porém, por uma exigência do ICMBio, resolveu criar a cooperativa para trabalhar ao seu modo. E, também, porque reunidos em cooperativa é mais fácil o diálogo com a prefeitura municipal, pois estando representados em uma entidade de classe as solicitações têm mais força (embora não adiante porque não avança, segunda ela).

Seu foco principal de atuação é o de serviço de transporte de passageiros - locação de automóveis com motorista. Conta com 24 cooperados, sendo que cada um deles paga uma taxa de R\$100,00 na alta temporada e R\$ 80,00 na baixa para arcar com despesas

como o contador para fazer toda a contabilidade, verificar as receitas e emitir certidão negativa.

Percebe-se que as cooperativas citadas até aqui não surgiram pautadas em princípios de democracia, solidariedade e igualdade, tal qual discute Singer (2002) como um dos motivos para sua criação. Também não surgiram como decorrência direta da luta de classes, tal como Marx defendia (Leopoldino, 2011). Mas sim, para atender a uma normativa federal, de acesso e trabalho em uma unidade de conservação de proteção integral, que é gerida e controlada pelo ICMBio.

Perguntamos sobre o papel do poder público para o turismo na região e para os trabalhadores cooperados. O entrevistado A informou que a prefeitura municipal arrecada com o *voucher*, mas que nada é investido, tanto em termos de estrutura do município quanto nos passeios (trilhas, banheiros). Já o entrevistado B afirmou que compete ao poder público dar o suporte em termos de limpeza das trilhas, manutenção das pontes. Melhorias das ruas, do trânsito, da Beira Rio, capacitações. Por fim, a entrevistada C endossou que compete ao poder público investir na infraestrutura (semáforo, calçamento da Beira Rio) e divulgação, pois, segundo ela, Barreirinhas fica apagada, sem identidade e os Lençóis Maranhenses só são divulgados mais na época chuvosa, em que as lagoas estão cheias.

Embora as cooperativas possam vir a ser um movimento de resistência, de busca por emancipação dos sujeitos tendo em vista que não tem a figura central do patrão, elas têm uma dependência do poder público para que os trabalhadores possam executar seu trabalho de uma maneira mais eficiente, isto porque, nesse caso, estamos tratando de um ofício que acontece não dentro de uma empresa privada, mas em área livre, aberta e que depende de uma estrutura compatível com boa mobilidade e fluidez ao trânsito de veículos e pedestres. Cabe ressaltar que é pela relativa autonomia do Estado em relação à economia, que a classe trabalhadora pode ser beneficiada por políticas de bem-estar social para a melhoria da qualidade de vida (De Paula; Moesch, 2013). Desta maneira, para além da garantia de infraestrutura básica, compete ao Estado garantir políticas assistencialistas aos cidadãos.

Indagamos se o poder público ou a iniciativa privada procura a cooperativa para alguma parceria e a resposta do entrevistado A é que já tentaram fazer parceria com as agências pois o correto, segundo ele, seria todas as agências entrarem em contato com a cooperativa para solicitar o motorista e o veículo, porém, acionam diretamente os proprietários de veículo e negociam diretamente com eles, sem seguir a tabela de valores (tarifário) ou mesmo entram em contato com motoristas que não são credenciados (chamados de piratas), pagando valores bem mais baixos. Já o poder público, segundo o

entrevistado, só procura a cooperativa para arrecadar impostos, nada faz pelo turismo e pelos trabalhadores.

Já o entrevistado B ressaltou que a cooperativa é que vai em busca do poder público para reunir, para cobrar manutenção das trilhas e que se une a algumas agências porque presta serviço para elas. A entrevistada C informou que só foi procurada pela prefeitura municipal na época de implementação do *voucher*, que é um mecanismo cheio de falhas. Ainda segundo ela, a cooperativa é que busca o poder público para solicitar melhorias nas trilhas.

Percebe-se que além do poder público não cumprir com o seu papel básico de melhorar a estrutura básica e turística de Barreirinhas, também a iniciativa privada, através das agências, enfraquece o movimento das cooperativas, quando contrata serviços de trabalhadores de passeios que não estão devidamente regularizados, a um preço mais baixo, podendo comprometer não só os trabalhadores envolvidos como também a experiência final do visitante.

Perguntamos que tipo de ações as cooperativas desenvolvem aos seus cooperados. O entrevistado A afirmou que busca por capacitações, cursos de atendimento, transporte de passageiros e primeiros socorros. O entrevistado B, por sua vez, informou que existe a OCB (Organização das Cooperativas do Brasil) que fornece o suporte. Então buscam para capacitar os motoristas em termos de atendimento ao cliente, transporte de passageiros e primeiros socorros. Enquanto diretoria, já fizeram o curso em São Luís de cooperativismo. Também já buscaram a secretaria estadual de turismo para oferta de cursos. A entrevistada C respondeu que ofertou, a partir da sua agência de viagens, curso de atendimento ao cliente, os cooperados fazem cursos pelo SEBRAE ou pelo governo do estado.

Uma das premissas previstas na Lei do cooperativismo (Lei nº 5.764, de 16/12/1971) é a obrigação de constituir um fundo reserva destinado a capacitações e qualificação, conforme expresso no artigo 28, parágrafo II:

II - Fundo de Assistência Técnica, Educacional e Social, destinado a prestação de assistência aos associados, seus familiares e, quando previsto nos estatutos, aos empregados da cooperativa, constituído de 5% (cinco por cento), pelo menos, das sobras líquidas apuradas no exercício.

Desta forma, as cooperativas estão cumprindo minimamente com o que está previsto na legislação e atendendo às exigências do ICMBio, que prevê alguns cursos obrigatórios para quem deseja atuar no PNLM, conforme relatado anteriormente. Perguntamos ainda como é a participação dos associados nas atividades da cooperativa. O entrevistado A

informou que no início da atual gestão (2022) muitos cooperados estavam desacreditados, desanimados. Perceberam as lutas e brigas junto ao poder público por direitos, por melhorias para todos, então passaram a participar mais efetivamente das reuniões, das ações, dos eventos. O entrevistado B ressaltou que a maioria participa quando tem reunião e movimentos de manifestação da categoria. A entrevista C afirmou que a participação dos cooperados é boa nas reuniões em que são convocados para a tomada de decisão.

As cooperativas são um modelo de gestão (autogestão) em que a participação de seus associados deveria ser plena, ou seja, em todo o processo, embora na prática o processo decisório acabe se limitando à diretoria. Por isso, indagamos aos entrevistados sobre como administram os conflitos quando surgem. O entrevistado A respondeu que tem uma equipe da diretoria que conversa também com os associados quando tem dúvidas e que seguem tudo o que está previsto dentro do estatuto, do regimento interno e da lei das cooperativas. O entrevistado B informou que muitas vezes os cooperados conversam diretamente com o tesoureiro que busca a resolução do conflito, quando não consegue, repassa ao presidente a demanda até chegarem em um consenso. A entrevistada C procura resolver o conflito na base da conversa, do diálogo e da conscientização.

Para que a autogestão se realize, é preciso que todos os sócios se informem do que ocorre na empresa e das alternativas disponíveis para a resolução de cada problema. Ao longo do tempo, acumulam-se diretrizes e decisões que, uma vez adotadas, servem para resolver muitos problemas frequentes (Singer, 2002, p. 19).

Questionamos também sobre como os presidentes percebem a cooperativa no fortalecimento da categoria. O entrevistado A ressaltou que hoje eles são bem-vistos, são respeitados pelo poder público, dentro do município, porque estão bem à frente das questões relativas à categoria, exigem e cobram seus direitos. O entrevistado B disse que antes era muito desorganizado e desde quando assumiu (2022) ficou melhor. Disse também que tem interesse em se unir a outra cooperativa para formar uma única, pois acredita que juntos são mais fortes. A entrevistada C informou que as cooperativas são bem unidas, especialmente quando querem fazer protesto para poder resolver as questões que eles acreditam que afligem a categoria.

Nesse sentido, ao mesmo tempo em que as cooperativas podem servir de instrumento de lutas para melhores condições de trabalho dos seus cooperados; contraditoriamente, também se distanciam do ideário socialista à medida que permanecem guiadas por interesses privados.

Deveriam ser independentes e não guiadas pelos interesses do Estado burguês, já que as cooperativas, sendo estimuladas pelo governo, se tornariam organizações socialistas obtidas pela via pacífica, sem luta de classes por meio de políticas estatais. Fugiriam aos primórdios e fundamentos do cooperativismo vislumbrado por Marx (Leopoldino, 2011, p. 195).

Entendemos que a inserção nas cooperativas é um caminho que, desde que se tenha uma consciência de classe, com tempo e amadurecimento, pode servir de instrumento contra o capitalismo, utilizando das estruturas e apoio do Estado em um primeiro momento, para em um futuro vislumbrarmos um turismo pós capitalista, tal qual Cañada (2023) aponta.

Em Barreirinhas, além das cooperativas de transporte turístico mencionadas, existe a associação dos condutores de visitantes e guias de turismo dos Lençóis Maranhenses, a Acontur. Foi fundada no dia 01 de novembro de 2005, com o propósito de defesa dos direitos sociais. De acordo com o entrevistado D, a Acontur ficou durante muitos anos com suas atividades paradas, até que em 2018 resolveu reativá-la junto com um amigo, pois perceberam que estavam sem representação enquanto entidade de classe, os empresários desvalorizavam intensamente sua força de trabalho e não havia nenhum tipo de diálogo junto ao poder público. Na mesma época, estavam implementando o *voucher* no município.

Conta com 550 associados, porém os ativos são uma média de 200, dentre os quais, 10 deles são guias. Todos pagam uma taxa mensal de R\$ 20,00 para pagar despesas como contabilidade, energia e uma pessoa para ajudar na administração.

Sobre o papel do poder público para o turismo na região e para os trabalhadores associados, o entrevistado D enfatizou que o Parque já tinha uma lei que exigia a contratação de um condutor de visitantes para visita no PNLM. O mecanismo de fiscalização do *voucher* foi uma proposta muito positiva que fortaleceu o cooperativismo, pois atuam em conjunto o ICMBio, a prefeitura e a associação. Além disso, para atuar no PNLM o trabalhador deveria estar cadastrado junto ao município a partir do vínculo em alguma agência de turismo com CNPJ, cadastro no ICMBio e vinculado a alguma associação.

Em relação ao poder público ou a iniciativa privada procurar a associação para alguma parceria, o entrevistado D informou que possui um bom diálogo com o poder público e que este procura a associação para eventos, como um em que a prefeitura levou os barreirinhenses que não conheciam os Lençóis Maranhenses para conhecê-los. A associação já buscou o apoio municipal para viagens de estudos/intercâmbio aos condutores e guias.

A respeito de como é a participação dos associados nas atividades da associação, o entrevistado falou que a participação é muito positiva, que melhorou muito ao longo dos anos e que a associação sempre teve a preocupação com a precificação da diária dos guias e condutores. As preocupações com o meio ambiente também acontecem, então, os associados participam de coleta de lixo no PNLM. Quanto à melhoria de acesso, participaram ativamente da criação da escada de acesso a Lagoa Bonita. Mobilizaram a colocação de bancos “instagramáveis” nas lagoas Azul e Bonita e sempre fazem os cursos de capacitação, tais como, o de turismo seguro e de idiomas. A parceria é muito forte com o SEBRAE, o corpo de bombeiros e a Superintendência de Turismo.

Em se tratando da administração dos conflitos quando surgem, o entrevistado informou que tinham algumas reuniões tranquilas, porém sempre tiveram reuniões mais intensas em que ele precisou colocar para o grupo decidir e às vezes era necessário enquanto presidente tomar a decisão. Todavia, contava com o apoio dos que confiavam no trabalho dele e apoiavam suas ideias.

Acerca de como percebe a associação no fortalecimento da categoria, o entrevistado informou que foi uma evolução muito grande ao longo dos anos, iniciou com um grupo de 20 a 30 pessoas e depois expandiu para 300 associados. A associação dos guias e condutores fortaleceu a categoria a partir da precificação do valor das diárias, das capacitações realizadas, da promoção de viagens para os associados observarem a realidade de outros polos turísticos, do financiamento de curso de idiomas para alguns associados. Além do posicionamento na sociedade local como uma instituição, com a representatividade no COMTUR que a princípio não existia, pois era uma categoria que não tinha voz e que atualmente participa ativamente das tomadas de decisões.

Enquanto que as cooperativas dos transportes e dos “motoristas⁴²” se apresentam cheias de contradições, já que visam a questão econômica (se apresentam como uma empresa), devendo atuar de forma independente mas se mostram com forte dependência do poder público, sobretudo o municipal que não viabiliza as melhores estruturas básicas e de apoio; a associação se apresenta como um mecanismo de união de trabalhadores, guias de turismo e condutores de visitantes, que conseguem ter maior visibilidade, respaldo e garantia de direitos econômicos, sociais e educacionais. Nas palavras de Medeiros (2011, p. 46) “as associações assumem os princípios do associativismo, que é uma doutrina baseada na crença de que, juntas as pessoas podem encontrar soluções melhores para os conflitos que a vida em sociedade apresenta”.

⁴² Todas as cooperativas são de transportes, conforme pode ser percebido na nomenclatura delas. Embora os motoristas cooperados possam ser beneficiados pelas ações desenvolvidas.

Em Santo Amaro não existem associações de trabalhadores de turismo que atuam nos passeios. E, sim, algumas cooperativas que agregam motoristas, condutores de visitantes e pilotos de embarcações náuticas.

A primeira cooperativa que surgiu foi a Cooperativa de Transporte Turístico de Santo Amaro do Maranhão - Santo Amaro Coop, criada em 13 de outubro de 2017. Os motivos que levaram a criação dessa cooperativa, segundo o entrevistado E, foi a questão da organização da atividade, de modo que todos os trabalhadores atuam em rotatividade, motoristas, pilotos e condutores de visitantes.

Seu foco principal de atuação é de operação turística. Conta com 64 cooperados. Cada um deles paga uma taxa única de admissão no valor de R\$ 100,00 para os proprietários de veículos e de R\$ 70,00 para os motoristas e os condutores de visitantes. A cooperativa se mantém a partir de um percentual de 10% que fica retido por cada passeio executado. O recurso serve para cobrir despesas como secretária, contador, energia, sistema interno e certificado digital, que é emitido anualmente.

Já no dia 28 de maio de 2019, iniciou-se as atividades da Cooperativa de Transporte e Turismo de Santo Amaro do Maranhão, a Coopdunas. Ela surgiu, segundo a fala do entrevistado F, com o intuito de ser um “bico” para uma diversidade de grupos de trabalhadores: pescadores, pessoas com baixa renda, quem tinha barco, veículo (4x4), quadriciclo, pessoas da zona rural e quem trabalha na roça. Começaram a fazer reuniões para explicar a esses trabalhadores como era uma cooperativa e que podia dar certo.

Seu foco principal de atuação é atividades auxiliares de transporte terrestre. Conta com aproximadamente 80 associados que pagam uma taxa de R\$70,00 para despesas como aluguel, secretária, energia, contador e divulgações.

Percebe-se que a primeira cooperativa que surgiu em Santo Amaro não foi no intuito de ser um movimento de luta ou resistência de trabalhadores excluídos da sociedade, mas sim porque estavam querendo organizar a atividade turística aos mesmos moldes do que já acontecia em Barreirinhas, então precisavam organizar o acesso ao PNLM, cadastrando trabalhadores interessados. Já a segunda cooperativa, teve o propósito de agregar pessoas que estavam à margem do turismo, como possibilidade de melhoria de vida, já que, aos poucos, o turismo foi se estruturando enquanto principal atividade econômica do município.

Sobre o papel do poder público para promoção do turismo na região dos Lençóis e, particularmente, para os trabalhadores cooperados, o entrevistado E respondeu que o papel deveria ser da organização do turismo, pois existe uma Secretaria de Turismo no município, embora seja insuficiente. O entrevistado F respondeu que no início ninguém se atentava ao turismo, o município era uma vila de pescadores. Com o passar do tempo, o

poder público passou a se envolver com o turismo, tanto o municipal, quanto o estadual e o federal.

Sobre o poder público buscar a cooperativa para alguma parceria, o entrevistado E ressaltou que quando tem reunião é para todos do *trade* e não específico com a cooperativa e que existe o Conselho Municipal de Turismo, mas até o momento não foi atuante. Já o entrevistado F afirmou que geralmente eles têm o apoio do SEBRAE, que oferta vários cursos e capacitações presenciais, como de atendimento ao cliente, porém, a turma começa com 40 alunos e termina com 3, pois poucos se interessam.

A respeito do poder público, percebe-se que ainda existe pouco diálogo específico com as cooperativas da região, por outro lado, as cooperativas ainda não demandaram do poder público ou não tiveram uma consciência crítica para exigir determinados benefícios como o de estrutura turística, tal qual acontece em Barreirinhas. Porém, o papel do poder público não se resume a infraestrutura, pois deve garantir políticas de bem-estar social, renda básica universal etc. E, nesse sentido, as cooperativas e associações podem pressionar o poder público por melhores condições de trabalho.

Sobre ações que a cooperativa promove aos seus associados, o entrevistado E informou que, além da parceria com o SEBRAE para cursos de reciclagem como primeiros socorros e condutor em ambientes naturais, costumam enquanto cooperativa organizar aniversário da empresa e confraternizações de final de ano. Já o entrevistado F disse que teve uns problemas e não organizou e que se não estiver à frente ninguém assume. Diante do exposto, percebe-se que falta uma consciência crítica destes presidentes das cooperativas, por não promoverem ações efetivas para a melhoria das condições de vida dos seus cooperados.

Em relação à participação dos cooperados nas atividades da cooperativa, o entrevistado E informou que as reuniões são mensais, mas poucos são os que participam, não dão valor à organização do trabalho. O entrevistado F reforçou dizendo que é muito difícil as pessoas disponibilizarem um pouco de seu tempo para servir, então não vão muito às reuniões.

A participação ativa dos cooperados é um problema de ausência de uma consciência crítica ou do entendimento sobre o que vem a ser o cooperativismo, com todos participando das reuniões, das ações e da tomada de decisão. Por outro lado, a falta de envolvimento é um fator que se intensifica levando em consideração que não existe uma cooperativa específica para cada categoria profissional. Atividades profissionais distintas demandam direitos, deveres e interesses distintos. Desta forma, a diretoria pode ficar sobrecarregada se tiver que decidir tudo de maneira arbitrária (ao contrário de uma gestão democrática), ou

ainda, deixar de decidir por ausência de um quórum mínimo em assembleia. “Cooperativas que vão bem podem vir a apresentar o quadro oposto: a lei do menor esforço concentra o poder de decisão de fato nos gestores e a empresa escorrega sem perceber para uma prática de heterogestão” (Singer, 2002, p. 20).

A respeito de como administram os conflitos quando surgem, o entrevistado E afirmou que busca conversar de forma amigável e paciente para explicar e apaziguar as situações. O entrevistado F disse que tenta manter a calma, colocar tudo em ordem, mas que já foi preciso gritar.

A baixa adesão nas reuniões enfraquece o movimento cooperativista. Singer (2002) já havia destacado que os trabalhadores de cooperativas não devem somente cumprir com seu trabalho, mas que para o sucesso da instituição, devem participar das reuniões demandadas, embora possam surgir conflitos.

O fato de todos ficarem a par do que está em jogo contribui para a cooperação inteligente dos sócios, sem necessidade de que sejam incentivados por competições para saber quem é o melhor de todos. Mas o esforço adicional torna-se desgastante quando é preciso se envolver em conflitos, tomar partido pró ou contra companheiros, participar de reuniões cansativas etc (Singer, 2002, p. 19).

Acerca de como percebe a cooperativa no fortalecimento da categoria, o entrevistado E informou que tem a categoria de pilotos, condutores de visitantes, motoristas. O mais importante ponto positivo é a facilidade de oferta de cursos, embora, poucos se interessem em fazer, exceto quando são obrigados pelo ICMBio. O entrevistado F também mencionou que a cooperativa é composta por condutores de visitantes, motoristas e pilotos e que tenta fortalecer o trabalho de todos, organizar, expandir, para garantir maior poder de ganho.

Uma vez que a maioria dos trabalhadores de passeios turísticos que atua na região nos Lençóis Maranhenses tem seu trabalho atrelado à agência de turismo e/ou às cooperativas representativas de suas categorias profissionais, fizemos alguns questionamentos a esses trabalhadores buscando compreender como é essa atuação, para, a partir das análises dos conteúdos empreendidos, conseguir perceber se essas entidades contribuem ou podem contribuir de alguma maneira para um turismo menos predatório.

Perguntamos acerca de quem depende a demanda por trabalho e 7 deles responderam que é a agência de turismo receptivo. O turista entra em contato com a agência solicitando o passeio, faz o pagamento e a agência contrata os serviços de guia ou condutor, do motorista ou piloto para que o acompanhe no atrativo solicitado. Porém, 4 dos entrevistados informaram que sua demanda por trabalho depende da cooperativa. Uma

ressalva aqui é que neste caso a cooperativa está fazendo um papel de agência de turismo, centralizando os passeios e os profissionais envolvidos. É o caso das cooperativas de Santo Amaro. Um entrevistado tem uma visão diferenciada acerca disso:

O correto era as agências entrarem em contato com a cooperativa e a cooperativa [a Acontur, no caso] ia disponibilizar os guias que estavam né. O certo seria isso, porém as agências elas já acessam diretamente o condutor e no caso eu dependo unicamente do operacional da agência (fala do entrevistado K).

Indagamos quem repassa o pagamento para os trabalhadores e os mesmos 7 que responderam que têm seus serviços demandados pelas agências, têm seus pagamentos repassados por elas. Da mesma forma, os 4 que responderam que a cooperativa contrata seus serviços, recebem sua remuneração por ela. “Eu recebo hoje pela cooperativa, mas às vezes é pela agência quando eu atendo agência” (fala do entrevistado L).

Isso porque, embora esse profissional seja associado da cooperativa, não é exclusivo dela. Caso uma agência de turismo precise do serviço de um piloto, como no caso deste e contrata o serviço diretamente com ele, pois até o presente momento não existe cooperativa ou associação específica desta categoria em Santo Amaro. Ressalta-se que em Barreirinhas existe a Cooperativa de Transporte Náutico (Coopernáutica), cujos pilotos atuam às margens do Rio Preguiças, sem acessar diretamente o PNLM.

Se a cooperativa de transporte atua ofertando um serviço que é o de fretamento de veículos com o trabalho do motorista e possui um número expressivo de trabalhadores associados e se o ICMBio torna obrigatório o acesso de motoristas devidamente cadastrados e com um vínculo à agência de turismo ou cooperativa, entende-se que as agências de turismo deveriam entrar em contato direto com a cooperativa e repassar o valor para esta, que disponibilizaria o trabalhador e o carro de passeio, bem como repassaria o pagamento diretamente ao cooperado, podendo ser através de um percentual.

Perguntamos aos trabalhadores se eles se consideram satisfeitos com suas condições de trabalho e 8 deles responderam que sim, “muito satisfeitos”, amam o que fazem. Outros 3 disseram que sim, porém, poderia ser melhor.

Eu me considero satisfeita dentro do que eu posso fazer, mas falta muita coisa para melhorar a minha condição de trabalho né. O que não depende nem de mim e nem da agência, depende do poder público né que é a questão da infraestrutura, isso faz muita diferença para gente inclusive (fala da entrevistada J).

Em seguida questionamos o que poderia ser feito para melhorar as condições de trabalho. Do total de entrevistados, 7 informaram que falta uma atuação mais efetiva do

poder público no que diz respeito a infraestrutura, melhorias das trilhas, balsas, banheiros, sinalização, fiscalização, cais para embarcação, calçamento, iluminação, semáforo. Ou seja, sentem somente a necessidade de investimento em infraestrutura. Por outro lado, 4 deles informaram que ficariam mais satisfeitos se tivessem um vínculo formal com as agências de turismo.

Teria que ter um contrato mais assíduo com a agência para fornecer mais questão de preparo né. Uma das coisas que relatado do pessoal da agência específica que a gente não tem um vínculo empregatício, como o nosso serviço dá para qualquer agência não tem especificamente para uma né, tem esse aval. E aí uma das respostas que eles dão para a gente na questão de fornecer questão de EPI e hora trabalhada é porque não tem vínculo e para pegar o vínculo empregatício assim né tem esse meio termo entre os dois. Então esse seria o ponto né chave para melhorar e o certo assim, seria passar diretamente para a cooperativa né, a cooperativa teria que fazer isso né. Porém como os guias querem trabalhar diretamente com agência e agência não se responsabiliza diretamente com o condutor eles meio que tem essa desculpa de dizer que se acontecer alguma coisa que a responsabilidade de tudo que acontece é do condutor e não da agência (fala do entrevistado K).

Nota-se que os trabalhadores em geral consideram-se satisfeitos com suas condições de trabalho, isso porque, conforme foi percebido a partir das observações *in loco* gostam de estar nos Lençóis Maranhenses, então o ambiente e a paisagem desta unidade de conservação contribuem para que tenham um sentimento de felicidade. Por outro lado, atrelam sua condição de trabalho ao poder público, à ausência da estrutura adequada, tal qual fizeram os presidentes das cooperativas e associação. Desta forma, ainda não apresentam uma consciência crítica a respeito de questões objetivas e subjetivas que afetam seu trabalho e que poderiam ser atenuadas com conquistas advindas da luta coletiva junto a associação e cooperativas.

A informalidade e sazonalidade, conforme já fora explicitado, é alta no turismo, além do número elevado de agências de turismo de pequeno porte que muitas vezes não dispõe de capital suficiente para contratar formalmente uma recepcionista, um guia de turismo, um motorista, um piloto. O incentivo ao empreendedorismo é expansivo no país sobretudo a partir das políticas neoliberais, que o apresenta com uma saída para o desemprego. Porém, muitos destes microempreendimentos acabam escondendo o trabalho precário, posto que servem apenas para a sobrevivência do trabalhador, que se disfarça de empresário (ou de empregador). Nas palavras de Antunes (2009, p. 250), “o caso do empreendedorismo, que cada vez mais se configura como uma forma oculta de trabalho assalariado e permite o proliferar, nesse cenário aberto pelo neoliberalismo e pela reestruturação produtiva, das distintas formas de flexibilização salarial, temporal, funcional ou organizativa”.

Questionamos se os entrevistados fazem parte de alguma associação ou cooperativa. Com exceção de um deles, motorista, todos os demais participam de alguma cooperativa, uns começaram seu vínculo em 2023/2024, outros estão desde o início. O que não se associou a nenhuma cooperativa afirmou:

Eu faço meu credenciamento normal mesmo. Eu faço, eu só pego o credenciamento da agência onde eu trabalho. Até parte financeira todos jogam para um lado só, aí a gente não tem como brigar. Agência e cooperativas não consideram as nossas propostas de trabalho, só as deles, as normas deles. Mas, mesmo assim, tem que fazer o trabalho certinho, chegar e entregar e pronto, só isso (fala do entrevistado Q).

Sobre a participação dos trabalhadores nas atividades da associação/ cooperativas, 6 deles responderam que participam sempre que possível e fazem parte da diretoria. Outros 5 informaram que não participam muito porque estão em outros afazeres ou porque não costuma ter reunião/ainda não teve. O desinteresse pode ser um grande entrave para o sucesso e efetividade das cooperativas e associações, por enfraquecer “o movimento” e deixar a cargo de uma diretoria que vai decidir por todos ao invés de todos decidirem sobre o que estiver sendo debatido. Nas palavras de Singer (2002, p. 19-20):

O maior inimigo da autogestão é o desinteresse dos sócios, sua recusa ao esforço adicional que a prática democrática exige. Em geral não é a direção da cooperativa que sonega informações aos sócios, são estes que preferem dar um voto de confiança à direção para que ela decida em lugar deles. E a direção tende, às vezes, a aceitar o pedido, sobretudo quando se trata de decisões que podem suscitar conflitos entre os sócios. É, em geral, mais fácil conciliar interesses e negociar saídas consensuais num pequeno comitê de diretores do que numa reunião mais ampla de delegados, que têm que prestar contas aos colegas que representam (Singer, 2002, p. 19-20).

Perguntamos o que poderia ser feito para que os trabalhadores tivessem mais interesse em participar. Um entrevistado, que faz parte da diretoria de uma cooperativa em Santo Amaro, informou:

A gente tem algumas coisas em mente para fazer justamente o estímulo da participação dos cooperados, nesse tipo de ação, em outras ações também, a gente visa o cooperativismo de uma forma geral agora, não somente conectando os turistas com o operador. A gente está buscando trazer alguns benefícios, algumas ideias estão sendo debatidas, nada ainda batido martelo, aprovado. Mas são ideias que já estão sendo bem trabalhadas como, por exemplo, a gente está com uma ideia de trazer profissionais de saúde todos os meses para atender os membros da cooperativa e seus familiares como esposa e filhos, voltados principalmente para área ginecológica, coração e hipertensão que são áreas de check-ups que são mais necessários. Então a gente vai tentar trazer um ou dois especialistas por mês para fazer essa rotatividade. Fazer verificação também a questão de vista que é uma coisa que a gente sofre um pouco aqui por dirigir com esse excesso de luminosidade, para estar sempre a pessoa com óculos adequado, para pessoa está sempre confortável trabalhando de uma forma mais confortável e pediátrica também para dar suporte para os filhos dos membros associados da cooperativa. Então eu

acho que isso é uma das formas que a empresa tem como estimular o cooperativismo, porque se a empresa dá isso para associado, o associado também vai sentir incomodado, impactado e com vontade de contribuir de alguma forma. Então quando tiver essas ações eles vão ter mais ânimo para participar, então vai ser sempre uma troca. Então é estimular o cooperativismo de todas as maneiras e não só conectar o turismo com o operador (fala do entrevistado N).

Essas ideias para atrair o engajamento e atenção dos cooperados em participar mais efetivamente das ações da cooperativa estão indo ao encontro da Lei do Cooperativismo. O artigo 4º, a respeito das características das cooperativas, prevê no parágrafo X a prestação de assistência aos associados, e, quando previsto nos estatutos, aos empregados da cooperativa. Então, estar em uma cooperativa contribui para que o trabalhador seja beneficiado por uma política de assistência à saúde, para não ficar na dependência exclusiva da rede pública de saúde.

Por fim, perguntamos qual a percepção a respeito da coletividade dos trabalhadores. Os motoristas, tanto em Barreirinhas quanto em Santo Amaro, responderam que a categoria é unida quando acontece algum incidente com um veículo, todos cooperam para desatolar, para resolver o problema. No caso de adoecimento do trabalhador, fazem vaquinha e efetuam transferências bancárias via PIX.

O piloto respondeu que tem pessoas que não possuem interesse pelas questões da cooperativa, ou se acham superiores aos outros. Já a guia e os condutores responderam que existem profissionais excelentes no ramo, parceiros, porém, há aqueles que vendem seu serviço abaixo do valor estipulado na tabela, configurando, portanto, uma concorrência desleal, ou que não se profissionalizam.

É uma pergunta complicada porque assim tem muitos guias que são muito parceiros e tem uns guias que a gente denomina pirata né, que é aquele guia que se prostitui. Inclusive essa é a nossa maior problemática de todo trade turístico, porque assim como tem aquele guia que se prostitui, que vende barato vamos dizer assim, presta um serviço meia boca só por R\$ 50,00 né. Digamos que pela metade do dinheiro que eu ganho em meio período, vai ser metade. Então isso faz com que o nosso turismo ele continue sempre do jeito que tá. Porque se a agência vai vender o passeio muito barato, ela vai tirar esse dinheiro de alguém e esse dinheiro vai ser do guia, do motorista e do carro. Então a manutenção do carro não vai estar em dia, o guia vai prestar um serviço meia boca ou péssimo e o motorista também. Então quanto mais barato for o passeio, pior vai ser a qualidade. Só que a gente tem um grupo mesmo o da Acontur, a gente tem todo o cuidado de prestar um serviço de qualidade, em tá se qualificando, em prestar um serviço com o melhor desempenho para com o turista pra que ele tenha uma boa experiência (fala da entrevistada J).

A questão da “prostituição” do turismo, conforme foi mencionado pela entrevistada, acontece devido à sazonalidade, pois muitos trabalhadores passam vários dias sem trabalho, preferindo se sujeitar a receber um valor reduzido do que nada receber. As agências operam bem menos roteiros turísticos na baixa temporada e precarizam sua força

de trabalho enquanto aferem mais lucros, oferecendo um valor bem abaixo do esperado como retribuição pelo trabalho. Nessa situação, o trabalhador, “desesperado” pelo dinheiro, se sujeita a receber metade do que deveria.

Diante do exposto, compreende-se que o trabalho dos trabalhadores de passeios que atuam no PNLM, nos municípios de Barreirinhas e Santo Amaro, é precário e residual, em razão de ser informal, sazonal e temporário. Porém, percebe-se que estar na associação ou cooperativa é um caminho que pode favorecer melhores condições de trabalho, em função de esforços coletivos para terem uma remuneração mais justa, um espaço de trabalho mais estruturado, capacitações profissionais e tentativas de diálogos junto ao poder público.

Esta compreensão corrobora com o que afirma Cañada (2023, p. 29) sobre mudanças que ocorrem no capitalismo que possibilitam vislumbrar o seu fim. Segundo ele:

A partir das mudanças concretas que já estão ocorrendo no capitalismo, por meio de diferentes ações estratégicas articuladas (Wright, 2020), seria possível imaginar um horizonte de transformação, que também nos permitiria repensar o papel do turismo.

O problema ainda reside na cultura dos trabalhadores, no sentido amplo do modo de pensar e agir, que ainda adormecem sem se dar conta de que podem lutar em coletividade por melhorias, a partir do seu engajamento social e político. É um trabalho a passos lentos para desenvolverem uma maior consciência crítica, para uma maior formação política/democrática e não deixarem as cooperativas e associações se esvaírem.

O perigo de degeneração da prática autogestionária vem, em grande parte, da insuficiente formação democrática dos sócios. A autogestão tem como mérito principal não a eficiência econômica (necessária em si), mas o desenvolvimento humano que proporciona aos praticantes. Participar das discussões e decisões do coletivo, ao qual se está associado, educa e conscientiza, tornando a pessoa mais realizada, autoconfiante e segura. É para isso que vale a pena se empenhar na economia solidária. Acontece que, até agora, grande parte dos cooperadores se insere na economia solidária enquanto modo de produção *intersticial*, ou seja, para se reinserir à produção social e escapar da pobreza. Muitos não chegam a apreciar as potencialidades da autogestão, aceitando-a, no máximo, como exigência coletiva para poder participar da cooperativa (Singer, 2002, p. 21).

Desta forma, mesmo tendo sido criadas para atender necessidades que contribuem para a manutenção da relação capital-trabalho na lógica do capitalismo, as associações e cooperativas, ao fortalecerem o senso de coletividade, devem buscar, constantemente, a adesão de todos os trabalhadores e garantir, a todos os associados, o acesso igualitário às oportunidades de atuação em suas respectivas áreas, coibindo as atuais práticas de

contratações que mantêm a condição de precariedade na atividade turística, a exemplo da remuneração abaixo do tarifário.

Ademais, tais entidades devem encontrar meios para ampliar sua representatividade junto ao poder público, obrigando-o a cumprir com suas responsabilidades na melhoria das condições de acesso e permanência de trabalhadores e turistas nos lugares em que os passeios são realizados. Para além disso, se um dos problemas é a sazonalidade, então o poder público deve pensar em políticas sociais que reduzam seus efeitos, como por exemplo, renda básica em época de baixa temporada, promoção de turismo social/pedagógico na baixa temporada, etc.

O direcionamento das cooperativas e associações para o engajamento dos trabalhadores para questões voltadas para a coletividade, garantindo a participação democrática nas decisões, possibilita a ampliação das discussões para temas mais críticos em relação ao modo de produção capitalista e, portanto, ao modo como a atividade turística tem sido realizada pela perspectiva mercadológica, pautada na exploração do humano pelo humano.

Por meio da atuação das cooperativas e associações, o despertar para a compreensão dos trabalhadores sobre a necessidade de engajamento coletivo e da emancipação dos sujeitos, torna-se uma importante brecha para se “criar uma alternativa igualitária e democrática ao capitalismo” (Wright, 2020, p. 53, tradução da autora), o chamado pós-capitalismo, que “não seria simplesmente o que vem depois, mas o que se constrói contra ou sob outros princípios” (Cañada, 2023, p. 27), superando-se a divisão social do trabalho e a propriedade privada dos meios de produção e, finalmente, possibilitando um turismo não predatório, portanto, verdadeiramente decente.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estado do Maranhão, localizado no nordeste brasileiro, é um dos mais pobres do Brasil em termos socioeconômicos e dos mais ricos em belezas naturais. Tem como uma das suas atividades econômicas o turismo, sendo um dos seus principais destinos indutores a unidade de conservação federal, intitulada de Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses, patrimônio mundial da humanidade.

O PNLM faz parte do polo turístico Lençóis-Delta, resultado da política de regionalização do turismo no estado. Compõe, ainda, junto com o Delta do Parnaíba e o Parque Nacional de Jericoacoara, a Rota das Emoções, um roteiro integrado que contribui para a promoção do turismo na região.

O PNLM pertence aos municípios de Barreirinhas, Santo Amaro do Maranhão e Primeira Cruz, que têm nesse atrativo natural o grande capitaneador de recursos financeiros, a exceção deste último, que ainda apresenta um turismo incipiente. Desta forma, o Parque atrai investimentos públicos e privados, empresas turísticas e visitantes nacionais e estrangeiros. Consequentemente, contribui para a geração de emprego e renda, com os moradores locais ocupando postos de trabalhos, sobretudo, informais, o que leva a uma precarização do trabalho no setor.

Este estudo teve como objetivo central compreender as estratégias de organização dos profissionais que atuam nos passeios no Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses, diante da informalidade e precarização do trabalho no turismo.

Em uma perspectiva ontológica, o trabalho torna o ser humano um ser social, que só existe em coletividade, em sua relação com o outro. No capitalismo, o trabalho passou a assumir novos sentidos, sendo que a transformação da natureza através do trabalho gera produtos não somente com valor de uso, mas com valor de troca, estes chamados de mercadorias. A exploração da força de trabalho, pautada na extração de mais valia, se intensifica à medida em que o capitalismo também se transforma. A cada modelo produtivo, novas formas de aumento de produtividade são buscadas e, por consequência, também a exploração se vê transformada.

Após o modelo fordista entrar em crise, o taylorismo surgiu como alternativa para a rigidez e a superprodução de mercadorias características do estágio anterior. Trouxe consigo um regime de acumulação flexível, acompanhado da política neoliberal, que impactou enormemente o mundo do trabalho. O trabalho passou a ser produzido sob demanda, sem grandes estoques, gerando, consequentemente, uma força de trabalho excedente que não conseguia ser absorvida no mercado. Além disso, surgiram novas

formas atípicas de contrato de trabalho, a exemplo das contratações por temporada e temporárias. Desta maneira, intensificou-se a informalidade e a precarização.

No turismo, a informalidade é mais evidente diante da sazonalidade, que gera trabalhadores permanentes e temporários. Estes últimos são os mais afetados pela precariedade objetiva e subjetiva, sendo constantemente desvalorizados e descartáveis em tempos de baixa estação. A situação piorou ainda no período afetado pela pandemia da Covid-19, em que muitos trabalhadores, quando não perderam suas vidas, perderam seus empregos, sua dignidade e ficaram expostos a contrair o coronavírus quando eram obrigados a trabalhar ou quando do retorno gradual das atividades após a vacina.

Iniciativas como da economia solidária, do cooperativismo, do associativismo, do turismo de base comunitária, por terem a centralidade na autogestão, com foco na comunidade local que planeja e gerencia a atividade turística, podem ser vistas como uma alternativa para um turismo emancipatório, gerando novas possibilidades que não as do capitalismo hegemônico, com foco na exploração do trabalhador e na busca pelo lucro máximo.

O turismo no PNLM iniciou de maneira desordenada, sem qualquer tipo de controle para acessar o campo de dunas. Qualquer pessoa poderia entrar, desde que com veículo tracionado, buscando apenas um nativo que iria acompanhar o visitante para que não se perdesse em meio às dunas. Esse “guia” nativo recebia apenas um “trocado”, uma gorjeta, pelo serviço prestado.

Com a consolidação do turismo em Barreirinhas, as agências de receptivo sentiram a necessidade de evitar que qualquer pessoa pudesse comercializar a venda de passeios ao PNLM. Com isso, a prefeitura municipal implementou em 2017 o *voucher*, a título de ordenamento turístico. O ICMBio, gestor do Parque, criou normativas de acesso aos Lençóis Maranhenses, devendo os veículos serem adesivados, e os motoristas, guias e condutores devidamente credenciados junto à prefeitura municipal e ao ICMBio. O mesmo aconteceu no município de Santo Amaro, que também teve que se adaptar ao *voucher*.

Porém, o mecanismo do *voucher* apresenta muitas falhas, pois não existe um controle de capacidade de carga, o preenchimento dele é demorado e a fiscalização por parte da prefeitura é ineficiente, tendo em vista que os fiscais apenas aguardam, em uma guarita a apresentação do voucher pelo condutor ou motorista. Ademais, fora do horário de expediente, alguns trabalhadores “piratas” conseguem passar pela guarita sem fiscalização ou, ainda, apresentando a documentação de alguém que possui seu registro devidamente legalizado. O ICMBio, por sua vez, não possui um quantitativo de fiscais suficiente para

manter a fiscalização de modo constante, notando-se, por vezes, a presença ilegal de bebidas alcoólicas e caixinhas de som.

Os trabalhadores que atuam nos passeios no PNLM são os motoristas dos veículos alternativos, os condutores de visitantes, os guias de turismo e os pilotos das embarcações náuticas, cujo trabalho foi alvo de discussão e análise neste estudo.

Os entrevistados, trabalhadores de passeio, sendo alguns deles presidentes das associações e cooperativas, são nativos da região dos Lençóis Maranhenses, maiores de idade, possuem, em sua maioria, ensino médio completo, pardos, maior parte do sexo masculino, informais e têm no turismo sua principal ocupação.

Para trabalharem na área necessitam de cursos de capacitação. Em Barreirinhas, os guias de turismo e condutores de visitantes têm seu trabalho vinculado à associação das categorias profissionais. Os motoristas se associam às cooperativas de transportes turísticos. Em Santo Amaro, condutores, motoristas e pilotos se vinculam às cooperativas de transporte. A maioria deles possui um trabalho complementar para aumento de sua fonte de renda, sobretudo para compensar os períodos de baixa temporada, em que trabalham poucas vezes na semana. Já os presidentes da associação e das cooperativas de Barreirinhas, além de serem trabalhadores do PNLM, são donos de agências de viagem.

O trabalho desses profissionais, especialmente em Barreirinhas, fica comprometido desde a saída dos turistas na cidade, com a demora para estacionar devido à falta de sinalização adequada. Perde-se muito tempo nas balsas de acesso em função das filas gigantescas de veículos com turistas, e, além disso, o acesso pelas trilhas por vezes é dificultado por causa da mata fechada e de pontes constantemente quebradas. No PNLM não existem banheiros, guarda vidas e corpo de bombeiros.

A precariedade do trabalho é evidente tendo em vista que na alta temporada cumprem uma jornada média de trabalho de 12 horas, com poucos momentos de pausa durante o dia de trabalho. Já o tempo livre para o lazer fica condicionado ao tempo de não trabalho, ou seja, ao período da baixa temporada em que sua frequência de ida ao PNLM, quando há demanda, é reduzido pela metade.

Já a remuneração dos trabalhadores, constitui-se em sua maioria do recebimento por diária (a partir de um tarifário) a ser paga pela agência de turismo que contrata diretamente seus serviços ou pelas cooperativas que fazem o papel de agência. Essa remuneração, sobretudo em Barreirinhas, é reduzida especialmente na baixa temporada, não porque o tarifário muda de acordo com a estação, mas porque muitos motoristas e condutores de visitantes aceitam trabalhar por valores bem menores para garantirem um mínimo de sustento. Situações como essa reforçam mais ainda a precarização.

Os contratos de trabalho são em sua maioria informais, ou seja, esses trabalhadores não atuam de maneira fixa para nenhuma agência de turismo, embora algumas queiram uma certa exclusividade ou mesmo alguns trabalhadores priorizem trabalhar para determinadas agências.

Já as doenças ocupacionais mais comuns são insolação, infecções urinárias, dores lombares, sobretudo dos guias de turismo e condutores de visitantes, por ficarem acompanhando os turistas por todo o dia. Por isso, necessitam bastante de equipamentos de proteção individual.

Em Barreirinhas, a associação de guias de turismo e condutores de visitantes contribui para que seus associados tenham uma melhor remuneração financeira, a partir da fixação de tarifário anual dos serviços prestados que deve ser pago pelas agências de turismo contratantes. Além disso, viabiliza viagens de intercâmbio, cursos de idiomas e outros cursos de capacitação dos profissionais. Assim, contribui, ainda que minimamente, para a melhoria da qualidade de trabalho e de vida desses trabalhadores que, em geral, são unidos.

Não existe cooperativa de motorista, apenas de transporte turístico. Desta forma, o tarifário anual fixado é do fretamento dos veículos para os passeios e não da diária do motorista. As cooperativas contribuem com seus associados para a melhoria dos acessos ao PNLM, a partir de reivindicações junto à prefeitura municipal e, quando negadas, os trabalhadores se reúnem e agilizam o reparo e manutenção das trilhas. Os cooperados em geral são unidos.

Em Santo Amaro falta associação e/ou cooperativa dos trabalhadores. O que existe são cooperativas de transporte turístico, às quais se vinculam motoristas, condutores e pilotos. Porém, atuam mais como uma agência de turismo, tendo em vista que os turistas entram em contato direto com as cooperativas para o agendamento dos passeios. Os cooperados não são muito unidos, percebe-se a falta de um sentimento de coletividade e de consciência crítica, embora agregue várias classes profissionais.

As associações e cooperativas estudadas servem para garantir alguns benefícios aos trabalhadores associados, pois, a partir de tais vínculos, os trabalhadores têm acesso a capacitações que contribuem para uma melhor qualificação na área, além de garantirem melhores ganhos aos associados, que atuam com base em tarifário anual. São um movimento interessante por não terem a figura do patrão. Atuam mais combativamente em Barreirinhas, embora em Santo Amaro tenham surgido para tirar as pessoas de uma situação de extrema pobreza. São um caminho para um turismo não predatório, desde que

haja uma mudança na mentalidade, na cultura do lugar, na organização das entidades, com vistas a emancipação dos sujeitos.

Portanto, conclui-se nesta tese que os trabalhadores atuantes no PNLM se organizam a partir da vinculação às associações e cooperativas, porém, ainda falta consciência política para compreenderem a importância do cooperativismo e do associativismo, bem como do sentimento de coletividade. Além disso, a associação e as cooperativas estudadas contribuem parcialmente para a qualidade do meio ambiente de trabalho, quando reivindicam junto ao poder público melhorias estruturais ou articulam capacitações. Porém, falta estímulo a uma formação política, de modo a desenvolverem uma consciência crítica nos trabalhadores, ao entendimento da autogestão dos cooperados e beneficiamento visando o bem comum, para fazerem frente a informalidade e precarização do trabalho no turismo.

Como limitações deste estudo destaca-se:

- A ausência do enfoque às questões de gênero;
- A limitação geográfica, com o estudo contemplando apenas o PNLM, excluindo as demais áreas dos Lençóis Maranhenses;
- A limitação metodológica, pois não foi possível uma abordagem mais quantitativa, com aplicação de questionários com um número expressivo de trabalhadores, isto porque percebeu-se, *in loco*, a dificuldade de abordar esses sujeitos;
- A recusa de parte das cooperativas de Barreirinhas e de Santo Amaro ao convite para serem entrevistados, algumas inquiridas, por questão de agenda.

Como perspectivas futuras, espera-se conseguir aprofundar este estudo a partir das lacunas (limitações) que foram aqui mencionadas. Espera-se também que esta tese possa contribuir para um debate mais ampliado acerca dos trabalhadores de passeios da região dos Lençóis Maranhenses, que vivem na informalidade e cujas pesquisas sobre esses sujeitos são ínfimas.

REFERÊNCIAS

- Abílio, L. C. (2020). De motoboy invisível a entregador organizado: uberização e o trabalhador just-in-time na pandemia. In: Pochmann, Marcio; Oliveira, Dalila Andrade (Orgs). *A Devastação do trabalho: a classe do labor na crise da pandemia*. 1. ed. Brasília: Gráfica e Editora Positiva.
- Abílio, L. C. (2020a). Uberização: a era do trabalhador *just-in-time*? *Estudos Avançados* 34 (98). DOI: 10.1590/s0103-4014.2020.3498.008.
- Abilio, L. C. (2021). Uberização: a informalização e o trabalhador just-in-time. *Trabalho, Educação e Saúde*, v. 19, 2021, e00314146. DOI: 10.1590/1981-7746-sol00314.
- Abílio. L. C. (2019). Uberização: Do empreendedorismo para o autogerenciamento subordinado. *Psicoperspectivas*, 18(3). <http://dx.doi.org/10.5027/psicoperspectivas-vol18-issue3-fulltext-1674>.
- Alarcón, D. M. & Cañada, E. (2018). *Dimensiones de género del trabajo turístico*. Alba Sud Editorial Serie Informes en Contraste, núm. 4.
- Alves, G. (2022). Gestão de metas e serviço público: a degradação do trabalho no Brasil neoliberal. 2 ed. Marília, SP: Projeto Editorial Práxis.
- Alves, G. (2013). Dimensões da precarização do trabalho. *Ensaio de Sociologia do Trabalho*. Canal 6 Editora: Bauru, SP.
- Alves, L. de M & Endlich, A. M. (2017). Destinos indutores do turismo: uma estratégia de desenvolvimento para pequenos municípios? Geoiingá: *Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia Maringá*, v. 9, n. 1, p. 3-24. ISSN 2175-862X (online).
- Anjos, M. A. D. dos. (2022). Trabalho informal e sazonalidade: uma análise na festa de Nossa Senhora da Abadia em Romaria – MG. *Cadernos da FUCAMP*, v.10, n.13, p.11-36/2011.
- ANTD. (2006). *Agenda Nacional de Trabalho Decente*. Brasília.
- Antunes, R. (2006). *Adeus ao trabalho: ensaio sobre as metamorfoses e a centralidade do mundo do trabalho*. 11 ed. Campinas – SP: Cortez.
- Antunes, R. (2011). *O continente do labor*. São Paulo, SP: Boitempo. (Mundo do trabalho)
- Antunes, R. (2009). *Os Sentidos do Trabalho: ensaio sobre a afirmação e a negação do trabalho*. 2.ed. São Paulo: Boitempo. - (Mundo do Trabalho).
- Bahl, M. et al (2004). *Legados étnicos e oferta turística*. Curitiba: Juruá, 2004.
- Bardin, L. (1977). *Análise de conteúdo*. Lisboa, Portugal: Edições 70.
- Barreirinhas (2024). *Decreto nº 216*. Dispõe sobre o processo de credenciamento dos prestadores de serviços turísticos, no âmbito do município de Barreirinhas e dá outras providências. Disponível em: <https://www.gestaoeficiente.net.br/diario->

[oficial/barreirinhas/?abrir=publicacoes&ver=detalhes&id=518](https://barreirinhas.portalturis.com.br/leis_publicacoes/ver=detalhes&id=518). Acesso em 29 maio 24.

Barreirinhas (2016). *Lei municipal n.753 de 14 de dezembro de 2016*. Reorganiza o Conselho Municipal de Turismo — COMTUR, o Fundo Municipal de Turismo — FUMTUR e dá outras providências. Disponível em: https://barreirinhas.portalturis.com.br/leis_portarias/LEI_753_2016_COMTUR_FUMTUR_Barreirinhas.pdf. Acesso em 20 jun. 24.

Barreirinhas (2017). *Lei nº 762 de 02 de outubro de 2017*. Institui o voucher digital no município de Barreirinhas e dá outras providências. Disponível em: <[https://barreirinhas.portalturis.com.br/leis_portarias/LEI_762_2017_VOUCHER DIGITAL BARREIRINHAS.pdf](https://barreirinhas.portalturis.com.br/leis_portarias/LEI_762_2017_VOUCHER_DIGITAL_BARREIRINHAS.pdf)>. Acesso em: 20 jun. 24.

Beni, M. C. (2006). *Política e planejamento de turismo no Brasil*. São Paulo: Aleph. (Série Turismo).

Bianchi, R. V & de Man, F. (2020). Tourism, inclusive growth and decent work: a political economy critique. *Journal of Sustainable Tourism*, 29 (2-3). pp. 353-371. ISSN 0966-9582.

Bordalo, K. B. O trabalho na concepção de Marx. In: *XI Congresso Nacional de Educação*. Educere: Curitiba - PR.

Boyer, M. (2003). *História do turismo de massa*. Bauru-SP: Edusc.

Bramwell, B. & Lane, B. (2011). Pesquisa crítica sobre a governança do turismo e sustentabilidade. *Journal of Sustainable Tourism*, 2011.

Bramwell, B. (2004). Partnerships, Participation, and Social Science Research in Tourism Planning. In: Lew, A. A. C.; Hall, C. M.; Williams, A (Eds). *A companion to Tourism*. USA: Blackwell Publishing, p.541-554.

Brasil de Fato (2023). *Experiência turística do Quilombo Kalunga (GO) conquista 1º lugar em Prêmio Nacional*. Disponível em: <<https://www.brasildefato.com.br/2023/12/20/experiencia-turistica-do-quilombo-kalunga-go-conquista-1-lugar-em-premio-nacional>>. Acesso em 19 jun. 24.

Brasil (1981). *Decreto nº 86.060, de 02 de junho de 1981*. Cria, no Estado do Maranhão, o Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses, com os limites que especifica e dá outras providências. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Atos/decretos/1981/D86060.html. Acesso em: 10 maio 2024.

Brasil (1993). *Lei nº 8.623, de 28 de janeiro de 1993*. Dispõe sobre a profissão de Guia de Turismo e dá outras providências. Brasília.

Brasil (2007). *Lei nº 11.516/07*. Dispõe sobre a criação do Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade - Instituto Chico Mendes. Brasília Disponível em <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2007-2010/2007/lei/l11516.htm> Acesso em 16 maio 2024.

- Brasil (1971). *Lei nº 5.764, de 16 de dezembro de 1971*. Define a Política Nacional de Cooperativismo, institui o regime jurídico das sociedades cooperativas, e dá outras providências.
- Brasil (2004). *Programa de Regionalização do Turismo – Roteiros do Brasil*. Brasília.
- Brasil (2021). Portaria Mtur nº 37, de 11 de novembro de 2021. Estabelece as normas e condições a serem observadas no exercício da atividade de Guia de Turismo.
- Bursztyn, I; Bartholo & R; Delamaro, M. (2009). Turismo para quem? sobre caminhos de desenvolvimento e alternativas para o turismo no Brasil. In: (Orgs). *Turismo de Base Comunitária: diversidade de olhares e experiências brasileiras*.
- Cabral, J. R. dos S. (2019). A rota das emoções por uma análise geográfica: o turismo no município de Paulino Neves (MA). UFMA. *Dissertação (Mestrado)*. São Luís.
- Cacciamali, M. C. (2000). Globalização e processo de informalidade. *Economia e Sociedade*, Campinas, (14): 153-174, jun.
- Cacciamali, M. C. (2001). Informalidade, flexibilidade e desemprego - necessidade de regras e de políticas públicas para o mercado de trabalho e o exercício da cidadania. *GEOUSP Espaço e Tempo (Online)*, [S. l.], v. 5, n. 2, p. 77-90, 2001. DOI: 10.11606/issn.2179-0892.geousp.2001.123607. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/123607>. Acesso em: 3 set. 2022.
- Cadastur (2024). *Cadastro dos prestadores de serviços turísticos*. Disponível em: <<https://cadastur.turismo.gov.br/hotsite/#!/public/capa/entrar>>. Acesso em 10 maio 24.
- Câmara, R. J. B. (2010). Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses: olhares transversos sobre sustentabilidade e turismo. *Tese (doutorado) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Letras de Araraquara*.
- Campos, C. J. G. & Saidel, M. G. B. (2022). Amostragem em investigações qualitativas: conceitos e aplicações ao campo da saúde. *Revista Pesquisa Qualitativa*. São Paulo (SP), v.10, n.25, p. 404-424, set./dez.
- Cañada, E. (2020). *Estrategias Empresariales Que Precarizan El Trabajo Turístico*. N. 10. Enero.
- Cañada, E. (2020a). Posibilidades y límites de un turismo inclusivo. Territorio, trabajo y comunidad en las geografías del turismo. *Tesis doctoral*.
- Cañada, E. (2019). Trabajo turístico y Precariedad. In: Cañada, E., Murray, I. *Turistificación global: Perspectivas críticas en turismo*. Barcelona: Icaria Editorial, p. 267-287.
- Cañada, E. (2017). Un turismo sostenido por la precariedad laboral. In: *Papeles de relaciones ecosociales y cambio global*. n. 140, p. 65-73.
- Cañada, E. M. (2023). Dossiê: Erik Olim Wright e as possibilidades do turismo pós-capitalista. *Revista sobre acesso à justiça e direitos nas américas*. Brasília, v.7, n.1, jan./jun. ISSN 2526-6675.

- Cardoso, A. (2016). Direito e dever à desconexão: disputas pelos tempos de trabalho e não trabalho. *Revista UFMG*, Belo Horizonte, v. 23, n. 1 e 2, p. 62-85, jan./dez.
- Carneiro, J., Sant'anna, E. S., Viana, J. P. & Fratucci, A. C. (2021). Trabalho (in)decente no turismo: reflexões para a construção de uma agenda de pesquisa. *Rosa dos Ventos Turismo e Hospitalidade*, 13(4), 1213-1233. DOI <http://dx.doi.org/10.18226/21789061.v13i4p1233>
- Carvalho, K. L. de (2011). Economia solidária como estratégia de desenvolvimento: Uma análise crítica a partir das contribuições de Paul Singer e José Ricardo Tauile. *Anais do I Circuito de Debates Acadêmicos*.
- Carvalho, M. C. (2012). Autogestão, Economia Solidária e Cooperativismo: uma análise da experiência política da Associação Nacional de Trabalhadores e Empresas de Autogestão. (Dissertação). UFJF. Juiz de Fora, MG.
- Castro, C. E. (2012). *A política nacional de proteção da natureza e seus desdobramentos no território do Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses*. (Tese). UNESP. São Paulo.
- Castro, C. E. de (2021). Comunidades tradicionais do Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses: diferenciações na (re)produção do lugar. *Ciência Geográfica - Bauru* - XXV - Vol. XXV - (4): Janeiro/Dezembro.
- Castro, F. G. de & Ferreira, J. B. (Orgs.). (2022). *Neoliberalismo, trabalho e precariedade subjetiva* [recurso eletrônico]. Porto Alegre, RS: Editora Fi.
- Chimenti, S & Tavares, A. de M. (2020). *Roteiro turístico: é assim que se faz*. São Paulo: Editora SENAC.
- Coelho, M. & Sakowski, P. (2014). *Perfil da mão de obra do turismo no Brasil nas atividades características do turismo e em ocupações*. IPEA: Brasília, março.
- Correia Filho, F. L. (2011). *Projeto Cadastro de Fontes de Abastecimento por Água Subterrânea, estado do Maranhão: relatório diagnóstico do município de Primeira Cruz* / Francisco Lages Correia Filho, Érico Rodrigues Gomes, Ossian Otávio Nunes, José Barbosa Lopes Filho. - Teresina: CPRM - Serviço Geológico do Brasil.
- Costa, H. A., Silva, D. L. B. da, & Nascimento, E. P. do. (2012). A Governança sonhada para o Turismo: uma análise sobre o voucher único de Barreirinhas (Maranhão, Brasil), a partir da visão dos empresários do setor turístico. *Revista Turismo & Desenvolvimento*, 2(17/18), 701-715. <https://doi.org/10.34624/rtd.v2i17/18.12985>.
- Costa, J. H. (2007). Trabalhadores de verão: políticas públicas, turismo e emprego no litoral potiguar. Dissertação (Mestrado em Geografia). UFRN. Natal, RN: 2007.
- Costa, S. P, Sonaglio, K. E & Wiesinieski, L. B. (2021). Os desafios dos guias de turismo brasileiros diante das adversidades originadas pela Covid-19. *Revista Turismo: Estudos & Práticas (RTEP)* v. 10, n. 2, jul./dez. (ISSN: 2316-1493) <http://geplat.com/rtep/>

- Coutinho, A. C. A. & Nóbrega, W. R. de M. (2019). Governança em destinações turísticas: desafios na sociedade moderna. *Revista Brasileira de Pesquisa Em Turismo*, 13(3), 55–70.
- De Paula, A. T. & Moesch, M. M. (2013). Pela transversalidade da questão social nas políticas públicas setoriais: um ensaio sobre as políticas públicas de turismo. *Caderno Virtual de Turismo*. Rio de Janeiro, v. 13, n. 2., p.183-198, ago.
- Dredge; D. & Jenkins, J. (2011). New spaces and tourism planning policy. Tourism planning and policy: historical development and Contemporary Challenges. *Stories of Practice: Tourism Policy and Planning*. England: Ashgate, p.1-12.
- Dye, T. R. (2013). *Understanding public policy*. 14 ed. Pearce Education: United States.
- Escobar, Arturo. (1995). *Encountering development: The Making and Unmaking of the Third World*. STU - Student edition,
- Fay, C. M. & Oliveira, G. G. de. (2013). As mulheres na aviação brasileira. *Seminário Internacional Fazendo Gênero 10* (Anais Eletrônicos), Florianópolis. ISSN 2179-510X.
- Fernandes Neto, J. A. S. (2005). Indicadores de qualidade da experiência do visitante no Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses: Contribuições ao manejo do uso público em unidades de conservação. *Dissertação* (Mestrado em Engenharia Ambiental). UFSC. Florianópolis, SC.
- Ferreira, J. B. (2022). A máquina do mundo neoliberal: capturas e resistências à precarização da subjetividade e da vida no trabalho. In: Castro, F. G. de & Ferreira, J. B. (Orgs.). *Neoliberalismo, trabalho e precariedade subjetiva* [recurso eletrônico]. Porto Alegre, RS: Editora Fi.
- FGV Projetos. (2020). *Impactos econômicos do COVID-19: propostas para o turismo brasileiro*. Abril.
- Figueira, L. M. (2013). Manual para Elaboração de Roteiros de Turismo Cultural. Instituto Politécnico de Tomar.
- Figueiredo, S. L. & Ruschmann, D. (2004). Estudo genealógico das viagens, dos viajantes e dos turistas. *Novos Cadernos NAEA*, v. 7, p. 171-203.
- Fratucci, A. C. (2008). *A dimensão espacial nas políticas públicas brasileiras de turismo: as possibilidades das redes regionais de turismo*. Tese (doutorado em Geografia). UFF. Niterói, RJ.
- Fratucci, A. C. & Carneiro, J. (2020). Trabalhadores do turismo: de quem estamos falando? Dossiê temático: Seminário virtual perspectivas críticas sobre o trabalho no turismo. *Turismo: Estudos & Práticas* (UERN), Mossoró/RN, v. 9 (Dossiê Temático 2), pp. 1-12.
- Freire, F. M. (2015). *A feira de confecção da Praça da Sé e a economia do turismo: um estudo da inter-relação entre os setores de turismo, moda e economia informal em Fortaleza/CE*. Dissertação (Mestrado). UECE. Fortaleza, CE.

- Fuster, L. F. (1971). *Teoria y Técnica del Turismo*. 2 ed. Madrid: Nacional.
- Galvão, A. & Varela, P. (2011). Sindicalismo e direitos. *Politeia: História e Sociedade Vitória da Conquista* v. 11 n. 1 p. 241-257 jan.-jun.
- G1 Maranhão. (2023). *Santo Amaro vai começar a cobrar taxa para turistas que visitam o Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses*. Disponível em: <https://g1.globo.com/ma/maranhao/noticia/2023/09/02/santo-amaro-vai-comecar-a-cobrar-taxa-para-turistas-que-visitam-o-parque-nacional-dos-lencois-maranhenses.ghtml>. Acesso em 21 jun. 24.
- G1 Maranhão. (2024). *Prefeitura de Santo Amaro suspende taxa para entrada nos Lençóis Maranhenses*. Disponível em: <https://g1.globo.com/ma/maranhao/noticia/2024/06/08/prefeitura-de-santo-amaro-suspende-taxa-para-entrada-nos-lencois-maranhenses.ghtml>. Acesso em 21 jun. 24.
- Gerschenfeld, A. (2023). Entrevista a Christophe de Dejours: Um suicídio no trabalho é uma mensagem brutal. *Público*, 2010. Disponível em <https://www.publico.pt/>. Acesso em 6 jan. 2023.
- Gibson-Graham, J.K. (2004). Surplus possibilities: postdevelopment and community economies. *Singapore Journal of Tropical Geography Lecture Series*. Institute of Australian Geographers Conference in Adelaide, Australia on 16 April.
- Gil, A. C. (2008). Métodos e técnicas de pesquisa social. 6 ed. São Paulo: Atlas.
- Gorz, A. (2003). *Metamorfoses do trabalho, busca do sentido*: crítica da razão econômica. São Paulo: Annablume.
- Guérios, P. R. (2011). O estudo de trajetórias de vida nas Ciências Sociais: trabalhando com as diferenças de escalas. *Campos* 12(1):9-29.
- Hall, C. M. (2011). A typology of governance and its implications for tourism policy analysis. *Journal of Sustainable Tourism*, V. 19, n. 4-5, pp. 437-457, 2011.
- Hall, C. M. & Jenkins, J. (2004). Tourism and Public Policy. In: Lew, A. A. C.; Hall, C. M.; Williams, A (Eds). *A companion to Tourism*. USA: Blackwell Publishing, p.525-540.
- Hammer, A & Ness, I. (2021). Informal and Precarious Work: Insights from the Global South, *Journal of Labour and Society*, 24/1: 1-15. doi:10.1163/24714607-20212000.
- Harvey, D. (2008). *Condição pós-moderna*: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. 17 ed. São Paulo: Ed. Loyola.
- Harvey, D. (2011). *O neoliberalismo*: história e implicações. 2 ed. São Paulo: Edições Loyola.
- Higgins-Desbiolles, F. (2008). Justice Tourism and Alternative Globalisation, *Journal of Sustainable Tourism*, 16:3, 345-364.

- IBGE. (2022). *Cidades e estados*. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados.html?view=municipio>>. Acesso em: 14 jun.22.
- ICMBIO. (2024). *Edital para credenciamento nº02*. Disponível em: https://www.gov.br/icmbio/pt-br/aceso-a-informacao/editais-diversos/editais-diversos-2024-1/copy_of_SEI_ICMBio17788379EditalCredenciamentoConduodeVisitantes.pdf. Acesso em: 29 maio. 24.
- ICMBio. (2020). *Manual do Condutor de Visitantes*. Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses. Barreirinhas, MA.
- ICMBio (2022). *Plano de Uso Público do Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses*. MMA: Barreirinhas, MA.
- IPEA. (2020). *Pandemia e fronteiras brasileiras: análise da evolução da covid-19 e proposições*. Brasília.
- IPEA. (2015). Relatório com as estimativas da caracterização da ocupação formal e informal do turismo, com base nos dados da RAIS e da PNAD 2013, para o Brasil e regiões. *Sistema de informações sobre o mercado de trabalho do setor turismo no Brasil*. Brasília, março.
- Jafari, J. (2005). El turismo como disciplina científica. In: *Política y Sociedad*, Vol. 42 Núm. 1.
- Krein, J. D. (2018). O desmonte dos direitos, as novas configurações do Trabalho e o esvaziamento da ação coletiva: consequências da reforma trabalhista. *Tempo Social*, revista de sociologia da USP, v. 30, n. 1.
- Kruel, A. J., & Klering, L. R. (2011). Turismo e informalidade: uma análise de manifestações individuais no litoral norte do Rio Grande do Sul. *Redes*, 16(2), 47 - 69. <https://doi.org/10.17058/redes.v16i2.1733>.
- La Hovary, C. (2014). 'The Informal Economy and the ILO: A Legal Perspective'. *The International Journal of Comparative Labour Law and Industrial Relations* 30, no. 4: 391–412.
- Lamas, S. A., Silva, C. B. da. & Nascimento, E. D. (2020). Impactos da Covid-19 no trabalho do turismo no Brasil: perspectivas dos/as trabalhadores/as. *Turismo: Estudos & Práticas* (UERN), Mossoró/RN, v. 9 (Dossiê Temático 2), pp. 1 - 16. <http://natal.uern.br/periodicos/index.php/RTEP/index> [ISSN 2316 - 1493]. Seminário Virtual Perspectivas Críticas sobre o Trabalho no Turismo.
- Linhart, D. (2014). Modernização e precarização da vida no trabalho. In R. Antunes (Org.), *Riqueza e miséria do trabalho no Brasil III* (p. 45-54). São Paulo: Boitempo.
- Leopoldino, C. J. (2011). Cooperativismo atual: uma visão econômica. *Rev. Bras. de Políticas Públicas*, Brasília, v. 1, n. 2, p. 179-205, jul./dez.
- Maldonado, C. (2009). O turismo rural comunitário na América Latina: gênese, características e políticas. In: (Orgs). *Turismo de Base Comunitária: diversidade de olhares e experiências brasileiras*.

- Maranhão. (2012). Plano Maior 2020. Chias Marketing: Barcelona, São Paulo.
- Maranhão. (2022). Taxa de ocupação de hotéis e geração de emprego no turismo do Maranhão apresentam balanço positivo no segundo trimestre. Disponível em: < <https://turismo.ma.gov.br/noticias/taxa-de-ocupacao-de-hoteis-e-geracao-de-emprego-no-turismo-do-maranhao-apresentam-balanco-positivo-no-segundo-trimestre>> . Acesso em: 16 jun. 24.
- Martoni, R.M. & Alves, K. dos S. (2019). As condições da classe trabalhadora em atividades características do turismo: especificidades e tendências socioprodutivas. *Rosa dos Ventos – Turismo e Hospitalidade*, 11(1), pp. 211-223, jan-mar, 2019, DOI: <http://dx.doi.org/10.18226/21789061.v11i1p211>.
- Marx, K. (1996). O Capital: crítica da economia política. Volume 1. Livro primeiro. O processo de produção do capital. Editora Nova Cultural: São Paulo.
- Medeiros, V. C. F. A (2011). Turismo e economia solidária: uma análise nas cooperativas e associações de artesanato no roteiro Seridó norte rio grandense. *Dissertação* (Mestrado). Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Natal, RN.
- Meliani, P. F. (2011). Crítica a estética da mercadoria no turismo: dilemas da precarização do trabalho na produção do espaço de Itacaré, litoral Sul da Bahia. *Tese* (Doutorado). Universidade Federal de Pernambuco. Recife, PE.
- Meliani, P. F. (2011a). *Análise socioespacial do trabalho na contemporaneidade: a precariedade e a distribuição espacial da informalidade do trabalho no turismo do Brasil*. Encontro Baiano de Geografia.
- Meliani, P. F. & Gomes, E. T. A. (2010). Contradições entre a importância do trabalhador e a precarização nas relações de trabalho no turismo: notas primeiras de uma pesquisa de tese para doutoramento. In: *Revista Turismo e Desenvolvimento*. n. 13/14.
- Melo, M. C. O. (2010). Trabalho e informalidade: contribuições para a crítica ao desenvolvimento turístico. *Dissertação* (Mestrado). UFRN. Natal, RN.
- Mendonça, T. C. M., Moraes, E. A. de. & Catarcione, F. L. C. (2016). Turismo de base comunitária na Região da Costa Verde (Rio de Janeiro): refletindo sobre um turismo que se tem e um turismo que se quer. *Caderno Virtual de Turismo*. Rio de Janeiro, v. 16, n. 2, p. 232-248, ago.
- Milano, C., Novelli, M. & Russo, A. P. (2024). Anti-tourism activism and the inconvenient truths about mass tourism, touristification and overtourism, *Tourism Geographies*, DOI: 10.1080/14616688.2024.2391388.
- Ministério Do Meio Ambiente & ICMBio. (2016). *Instrução Normativa nº 02, de 03 de maio de 2016*. Dispõe sobre normas e procedimentos administrativos para autorização de uso para a prestação de serviço de condução de visitantes em unidades de conservação federais. MMA.
- MMA & ICMBio. (2017). *Portaria nº 199, de 18 de maio de 2017*. Estabelece as normas para o cadastramento e autorização de uso para a prestação de serviços de condução de visitantes e transporte de passageiros em veículos no PNLM.

- MMA & ICMBio. (2019). *Portaria nº 774, de 10 de dezembro de 2019*. Dispõe sobre normas e procedimentos administrativos para Autorização da prestação de serviço comercial de transporte terrestre de passageiros para fins turísticos em unidades de conservação federais conforme processo 02070.006572/2019- 12.
- Moesch, M. (2000). *A produção do saber turístico*. São Paulo: Contexto.
- Monteles, R. A. R. (2009). Etnoconservação e apropriação social dos buritizais no entorno do Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses. *Dissertação* (Mestrado em Agriculturas Familiares e Desenvolvimento Sustentável) - Núcleo de Ciências Agrárias e Desenvolvimento Rural, Universidade Federal do Pará, Belém.
- Moraes, E. A. de, Irving, M. de A & Mendonça, T. C. M. (2018). Turismo de base comunitária na América Latina: uma estratégia em rede. *Revista Tur., Visão e Ação*, Vol. 20 - n. 2 - mai./ago. Disponível em: <http://www.univali.br/periodicos.com.br>. Doi: 10.14210/rtva.v20n2.p.249-265.
- MTur. (2019). *Categorização dos Municípios das Regiões Turísticas do Mapa do Turismo Brasileiro: perguntas e respostas*. Brasília, agosto.
- MTur. (2021). *Dados & Informações do Turismo no Brasil: O impacto da pandemia nos setores de Turismo e Cultura*. Ano 1. 2 ed. CGDI/SGE/SE/MTur, jun. 2021.
- MTur. (2022). *Mapa do turismo brasileiro*. Disponível em: <https://www.mapa.turismo.gov.br/mapa/init.html#/home>. Acesso em 14 abr. 22.
- MTur. (2024). *Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses é o segundo mais bonito do mundo, diz pesquisa*. Disponível em: <https://www.gov.br/turismo/pt-br/assuntos/noticias/parque-nacional-dos-lencois-maranhenses-e-o-segundo-mais-bonito-do-mundo-diz-pesquisa> Acesso em 14 maio 2024.
- MTur. (2014). *Portaria do ministro de estado do turismo - MTur nº 27 de 30.01.2014*. Estabelece requisitos e critérios para o exercício da atividade de Guia de Turismo e dá outras providências.
- MTur. (2021). *Portaria MTur nº 41, de 24 de novembro de 2021*. Consolida e atualiza as normas sobre o Programa de Regionalização do Turismo, a Categorização dos Municípios do Mapa do Turismo Brasileiro e o Mapa do Turismo Brasileiro. Disponível em: <https://pesquisa.in.gov.br/imprensa/servlet/INPDFViewer?jornal=515&pagina=130&data=26/11/2021&captchafield=firstAccess>. Acesso em 14 maio 22.
- Netto, J. P. & Braz, M. (2006). *Economia política: uma introdução crítica*. São Paulo: Cortez.
- Nishiyama, T. C. (2019). Vendedor ambulante de praias: trabalho ou trabalho informal? O sentido do trabalho. *Dissertação* (Mestrado). UFPR. Matinhos, PR.
- Nogueira, M.L.M, Barros, V. A. de Araujo, A. D. G & Pimenta, D. A. O. (2017). O método de história de vida: a exigência de um encontro em tempos de aceleração. *Pesquisas e Práticas Psicossociais* 12 (2), São João del Rei, maio-agosto.

- OIT. (2017). *Diretrizes do BIT sobre trabalho digno e turismo socialmente responsável* / Bureau Internacional do Trabalho, Departamento de Políticas Setoriais – Genebra: OIT, 2017.
- OIT. (2014). *Trabalho decente: dados municipais*. Boletim. Brasil.
- Oliveira, F. M. de. (2009). Trabalho e turismo no Brasil. *Dissertação* (Mestrado). Unicamp. Campinas.
- Oliveira, R. V., Ladosky, M. H. & Rombaldi, M. (2019). A reforma trabalhista e suas implicações para o Nordeste: primeiras reflexões. *Caderno CRH*, Salvador, v. 32, n. 86, p. 271-288, Maio/Ago.
- OMT. (2018). *World Tourism Organization*. Disponível em: <<http://www.e-unwto.org/doi/book/10.18111/9789284418145>>. Acesso em: 29 out. 18.
- Observatório do Turismo do Maranhão. (2024). *Polos turísticos*. Disponível em <https://observatorio.turismo.ma.gov.br/polos-turisticos/>. Acesso em 16 abr 2024.
- Observatório Social e do Trabalho. (2024). Pobreza, desigualdade social e programas sociais no Brasil do presente. *Boletim Periódico*. Ano 13.
- Pereira, J. M. (2010). *A governança corporativa aplicada no setor público brasileiro*. APGS, Viçosa, v.2, n.1, pp. 109-134, jan./mar.
- Pimentel, M. P. C. (2014). A dimensão institucional das políticas públicas de turismo no Brasil. In: Pimentel, T., Emmendoerfer, M., Tomazzoni, E. (Orgs.). *Gestão pública do turismo no Brasil: teorias, metodologias e aplicações*. Caxias do Sul: Educs.
- Pontes, G. R. T. de O. (2007). Estratégias de enfrentamento ante a precarização laboral: análise da experiência dos trabalhadores autônomos do setor de turismo na cidade de Fortaleza. *Dissertação* (Mestrado em Psicologia). UFC. Fortaleza, CE.
- Portelli, A. (2016). *História oral como arte da escuta*. São Paulo, SP: Letra e Voz.
- Prado, C. (2011). Marx e crítica à forma salário. *Revista Espaço Acadêmico*. Nº 124. Set.
- Prodanov, C. C. (2013). *Metodologia do trabalho científico* [recurso eletrônico]: métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico. 2 ed. Novo Hamburgo: Feevale.
- Quivy, R. & Campenhoudt, L. V. (1998). *Manual de investigação em ciências sociais*. 2 ed. Lisboa: Gradiva.
- Ribeiro, J. U. (1998). *Política: quem manda, por que manda, como manda*. 3 ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira.
- Rodrigues, L. M. (2011). O segredo do Brasil: Os sentidos do lugar turístico no discurso da propaganda oficial sobre os Lençóis Maranhenses. *Tese* (doutorado) - Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Letras de Araraquara.
- Rodrigues, L.M, Pinho, T.R.R, Silva, D.L.B, Lima, T.J.C, Serra, D.R.O & Serra, M.O. (2021). O cenário turístico maranhense frente aos efeitos da Covid-19: um olhar sobre os municípios de São Luís, Barreirinhas e Tutóia. In: *Turismo em tempos de Covid-19* [recurso eletrônico: ensaios sobre casos na Argentina, Brasil,

Moçambique e Portugal / Organização: Rita de Cássia Ariza da Cruz [et al.]. São Paulo: FFLCH/USP.

- Rodrigues, M. L. (2018). Levantamento florístico do Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses, Barreirinhas, MA. 89 f. *Dissertação* (Mestrado em Botânica Tropical) - Universidade Federal Rural da Amazônia/Museu Paraense Emílio Goeldi, Belém.
- Saad F, A. (2015). Neoliberalismo: uma análise marxista. Marx e o Marxismo. v.3, n.4, jan/jun.
- Sader, E. (2020). Trabalho, desemprego e tempo livre. In: Lazer numa sociedade globalizada. São Paulo: SESC/WLRA.
- Sampaio, F. & Flores, M. (2002). Comércio ético e solidário e a agricultura familiar brasileira: um outro mercado é possível? In: França, C. L. (org.). *Comércio Ético e Solidário*. São Paulo, Fundação Friedrich Ebert / ILDES.
- Sant'anna, E. S., Carneiro, J., & Lescura, C. (2021). Quem acolhe os que acolhem? Trabalho decente como ethos da hospitalidade organizacional na hotelaria. *Rosa dos Ventos - Turismo e Hospitalidade*, 13(1).
- Santo Amaro, Prefeitura Municipal. (2023). Lei Nº 329, 19 de abril de 2023. *Institui a Taxa de Turismo Sustentável – TTS no município de Santo Amaro do Maranhão e dá outras providências*. Disponível em: <https://www.rotadasemocoessbrasil.com.br/wp-content/uploads/2023/09/Taxa-de-Turismo-de-Santo-Amaro.pdf>. Acesso em: 21 jun. 24.
- Santos, B. P. G. dos. (2021). Os porta-vozes do destino: uma análise do trabalho dos guias de turismo no Brasil. *Dissertação* (Mestrado em Ciências). Escola de Artes, Ciências e Humanidades. USP. São Paulo, SP.
- Santos, J. M. M. dos. (2014). Turismo: uma nova política da União Europeia. Contributos para a sua integração na Política de Coesão 2014-2020. In: *Revista de Estudos Sociais*. V. 16, n. 31, ano. Disponível em: <<http://periodicoscientificos.ufmt.br/ojs/index.php/res/article/download/1992/pdf>>. Acesso em: 29 out. 22.
- Santos, L. E. de F. (2018). Trabalho no turismo: faces da precarização de um proletariado contemporâneo e de serviços. *Dissertação* (mestrado). USP. São Paulo, SP.
- Scholz, T. (2016). *Cooperativismo de plataforma: contestando a economia do compartilhamento corporativo*. São Paulo: Fundação Rosa Luxemburgo. Editora Elefante. Autonomia Literária.
- Scrivano, P. (2021). Origem e objetivos do Programa de Regionalização do Turismo. In: Guerra, G. R., Silva, G. G. L., Tomazzoni, E. L. & Braga, D. C. (org.). *Gestão regional e políticas públicas de turismo*. São Paulo: Edições EACH. p. 17-19.
- Sebrae. (2022). *Análise do CAGED*. Jun.

- Sebrae MA. (2021). Conheça os potenciais de negócios para o estado do Maranhão. 2 de novembro. Disponível em: <https://sebraema.com/conheca-os-potenciais-de-negocios-para-o-estado-do-maranhao/> Acesso em 26 mar. 2024.
- Sema, Secretaria de Estado do Meio Ambiente e Recursos Naturais. (2023). As chuvas no Maranhão. Disponível em: [https://www.sema.ma.gov.br/noticias/as-chuvas-no-maranhao#:~:text=No%20Maranh%C3%A3o%20as%20temperaturas%20m%C3%A9dias,\(NUGEO%20UEMA%2C%202016\)>](https://www.sema.ma.gov.br/noticias/as-chuvas-no-maranhao#:~:text=No%20Maranh%C3%A3o%20as%20temperaturas%20m%C3%A9dias,(NUGEO%20UEMA%2C%202016)>). Acesso em 08 jun. 24.
- Serra, M.O, Marques, A.M, Santos, L., Melo, N.O., Lima, K.L.G. & Santos, G.S.B.S. (2020). Impactos econômicos nas atividades características do turismo no município de Barreirinhas - MA causados pelo novo corona vírus. *ACTA Tecnológica* v.15, nº 1.
- Serra, M. de O. (2008). O guia de turismo e o roteiro integrado Jeri-Delta-Lençóis: análise e propostas para a logística do guia de turismo. *Monografia* (Graduação em Turismo). UFMA. São Luís, MA.
- Serra, M. de O. (2012). Os museus de cultura popular como espaços educativos: configurações e perspectivas para uma pedagogia do imaginário. *Dissertação* (Mestrado). UFMA. São Luís, MA.
- Setur/MA. (2021). Secretaria de Estado de Turismo do Maranhão. *Regionalização do turismo*. Disponível em: <https://www.turismo.ma.gov.br/regionalizacao/>.> Acesso em 30 mai.2021.
- Setur/PI. (2022). Secretaria de Estado de Turismo do Piauí. *Polos*. Disponível em: <https://turismo.pi.gov.br/polos/costa-do-delta/>.>. Acesso em 14 jun.22.
- Silva, C. L. M. d. & Moesch, M. (2016). Abordagens empíricas da concepção de Turismo e suas implicações nas políticas públicas. *Anais do Seminário da ANPTUR*.
- Silva, D. L. B. d. (2008). Turismo em unidades de conservação: Contribuições para a prática de uma atividade turística sustentável no Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses. *Dissertação* (Mestrado). UNB. Brasília, DF.
- Silva, D. L. B. et al. (2023). A trajetória do voucher como mecanismo de governança do turismo no Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses. *Revista Turismo, visão e ação*, v. 25, n. 2, p. 175-197 mai./ago. 2023 | <http://dx.doi.org/10.14210/rtva.v25n2.p305-328>.
- Silva, F. M. (2021). Santo Amaro do Maranhão, cenário de nova territorialidade: a pavimentação da MA-320 como objeto de viabilização de uma nova dinâmica. *Dissertação* (Mestrado). Universidade Estadual do Maranhão.
- Silva, I. P. d. (2005). Relações de trabalho em serviços de hospitalidade: um estudo sobre a hotelaria em Boa Viagem. *Dissertação* (mestrado). UFPB. João Pessoa, PB.
- Silva, I. L. O. (2008). Trabalho e política pública: subsídios para uma avaliação das políticas de turismo a partir do estudo dos trabalhadores informais da Praia do

Futuro em Fortaleza – CE. 209f. – *Dissertação* (Mestrado em Avaliação de Políticas Públicas) – Universidade Federal do Ceará.

- Silva, R. C. d. (2020). A interferência parlamentar no orçamento do Ministério do Turismo: discurso e realidade das políticas públicas de turismo no Brasil. *Tese* (Doutorado em Turismo) - Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal.
- Silva, K. T. P., Ramiro. R. C. & Teixeira, B. S. (2009). Fomento ao turismo de base comunitária: a experiência do Ministério do Turismo. In: Bartholo, R., Sansolo, D. G. & Bursztyn. I. In: (Orgs). *Turismo de Base Comunitária: diversidade de olhares e experiências brasileiras*.
- Singer, P. (2002). *Introdução à Economia Solidária*. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo.
- Souto Maior, J. L. (2003). *Do Direito à Desconexão do Trabalho*. São Paulo, 2003.
- Souto Maior, J. L. (2024). *Crítica marxista ao conceito de trabalho decente*. Disponível em: <https://www.jorgesoutomaior.com/blog/critica-marxista-ao-conceito-de-trabalho-decente>. Acesso em: 27 jul. 24.
- Tasso, J. P. F., Perinotto, A. R. C. & Fazito, M. (2023). Welcome to Brazilian Overtourism: a retomada da saturação 245 e da irresponsabilidade em destinos turísticos brasileiros. *Novos Cadernos NAEA* • v. 26, n. 1 • p. 243-272 • jan-abr.
- Teberga, A. (2021). Trabalhadores sem destino: uma análise preliminar dos impactos da pandemia à classe trabalhadora do turismo. *Revista do Centro de Pesquisa e Formação* / junho.
- Toledo, E. D. I. G. & Neffa, J. C. (Orgs.). (2005). El futuro del trabajo. El trabajo del futuro. CLACSO. Buenos Aires, Argentina.
- Unwto. (2019). World Tourism Organization. *World Tourism Barometer*. V.17. Issue 4. nov. Disponível em: <http://dadosefatos.turismo.gov.br/images/demanda/UNWTO_World_Turism_Barometer_2019_Edition.pdf>. Acesso em 06 maio 21.
- Urry, J. (1996). O olhar do turista: lazer e viagens nas sociedades contemporâneas. São Paulo: Estúdio Nobel SESC. (Coleção Megalópoles).
- Valencia, A. S. (2022). A superexploração do trabalho na era da turbulência global: perspectivas do capital no século XXI. 1 ed. Marília, SP: Projeto Editorial Praxis.
- Velasco. M. (2016). Entre el poder y la racionalidad: gobierno del turismo, política turística, planificación turística y gestión pública del turismo. *Revista Pasos*. V. 14 N. 3. Special Issue, pp. 577-594.
- Velasco, M. (2010). Governanza del turismo: retos y estrategias de las redes de destinos turísticos. In: XV *Congreso AECIT – Dinámicas de transformación del turismo em el siglo XXI*, 2010, Tenerife (Islas Canarias), 24, 25 y 26 noviembre.

- Viajar Verde. (2022). *Conheça a Rede BATUC – Turismo Comunitário da Bahia em Movimento*. Disponível em: <<https://viajarverde.com.br/conheca-a-rede-batuc-turismo-comunitario-da-bahia-em-movimento/>>. Acesso em: 19 jun. 24.
- Vieira, R. d. S. (2016). *Empreendedorismo Informal em Balneários Marítimos: o caso da atividade comercial turística dos vendedores ambulantes de Pontal do Paraná – Paraná – Brasil. Dissertação (Mestrado)*. Curitiba, PR.

APÊNDICE A – Roteiro de entrevista aos presidentes de associações/cooperativas

Objetivo geral da pesquisa: discutir as estratégias de organização dos profissionais que atuam nos passeios no Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses, diante da informalidade e precarização do trabalho no turismo.

PERGUNTAS PARA O PRESIDENTE DA ASSOCIAÇÃO/COOPERATIVA

I - A RELEVÂNCIA DAS POLÍTICAS PÚBLICAS PARA A PROMOÇÃO DO TURISMO NO POLO LENÇÓIS MARANHENSES

1. Qual o papel do poder público para promoção do turismo no Polo Lençóis Maranhenses e, particularmente, para os trabalhadores cooperados/associados?
2. O poder público ou a iniciativa privada procura a associação/cooperativa para alguma parceria? Como acontece?

II - TRABALHO E TURISMO NO PARQUE NACIONAL DOS LENÇÓIS MARANHENSES

3. Nome completo da Associação/Cooperativa.
4. Data de criação da Associação/Cooperativa. Quais fatores contribuíram para a criação da cooperativa?
5. Quantos associados possuem na Associação/Cooperativa?
6. Como os trabalhadores ajudam no funcionamento da cooperativa (contribuem financeiramente)? Como a cooperativa se mantém?
7. Como é a relação de trabalho dos associados com as empresas de turismo? Vocês são trabalhadores formais, informais, autônomos ou outra tipologia?
8. Os associados são contratados fixos de alguma empresa ou atuam para várias empresas?
9. Como é a forma de remuneração dos associados? É por diária? Qual o valor? Varia ao longo do ano? Existe uma tabela?
10. Que tipo de ações a associação/cooperativa promove aos seus associados durante o ano? Quais são elas? Qual a frequência?

III - AÇÕES PARA MELHORIA DO TRABALHO EXERCIDO NOS PASSEIOS TURÍSTICOS

11. Vocês consideram precárias as condições de trabalho dos associados no desempenho de suas funções?

12. Se sim, quais estratégias são adotadas para amenizar a precariedade laboral diante disso?

PERGUNTAS TRAJETÓRIA DE VIDA

Nome:

1. Qual a sua idade?
2. Qual o seu grau de instrução?
3. Você possui algum curso de qualificação na sua área de atuação? Qual(is)?
4. Desde quando começou a atuar neste ofício (guia/conductor, motorista de carro de passeio)?
5. Você já tinha outras experiências profissionais antes dessa? Quais?
6. Como você se tornou presidente desta cooperativa/associação? Desde quando?
7. Qual a sua frequência de trabalho hoje junto ao PNLM?
8. Como consegue conciliar liderança e trabalho? Há algum benefício econômico ou não pela liderança?
9. Como é a participação dos cooperados/associados nas atividades da cooperativa/associação?
10. Como administra os conflitos quando surgem?
11. Como você percebe a cooperativa/associação no fortalecimento da categoria?

APÊNDICE B – Roteiro de entrevista e trajetória de vida aos trabalhadores de passeios

Objetivo geral da pesquisa: Discutir as estratégias de organização dos profissionais que atuam nos passeios no Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses, diante da informalidade e precarização do trabalho do turismo.

Ramo de atuação no turismo:

() Guia de turismo () Condutor de visitantes () Motorista () Piloto

Nome:

1. Qual a sua idade?
2. Qual o seu grau de instrução?
3. Sexo, cor e bairro/cidade de moradia?
4. Você possui algum curso de qualificação na sua área de atuação? Qual(is)?
5. Desde quando começou a atuar neste ofício (guia/condutor, motorista de carro de passeio)?
6. Você já tinha outras experiências profissionais antes dessa? Quais?
7. Qual é o seu vínculo de trabalho (CLT, informal, temporário, MEI etc.)?
8. Você possui algum outro tipo de trabalho profissional além deste?
9. Como era o trabalho no Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses antes do *voucher* e de normativas do ICMBIO?
10. Com que frequência você costuma ir para o Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses? Como é sua escala/frequência de dias na semana com trabalho (3x semana, normalmente durante a semana / fim de semana)?
11. De quem depende sua demanda por trabalho? Você precisa "ir atrás" do turista ou a agência/cooperativa repassa o serviço para você? Existe uma escala de revezamento dos trabalhadores chamados?
12. Como é a sua jornada de trabalho? Costuma passar em média quantas horas no trabalho? Inicia que horas e encerra que horas?
13. Quem é o dono dos seus equipamentos/materiais de trabalho (emprestado, alugado, próprio, associação etc.)?
14. Como é a sua remuneração? É por diária? É por hora de trabalho? Qual o valor médio? Oscila levando em consideração os períodos de alta e baixa estação?

15. Quem repassa diretamente o pagamento para você? A cooperativa/associação? O turista? A agência de turismo?
16. Costuma receber alguma gorjeta por parte do turista?
17. Você costuma ter tempo livre para o descanso na sua jornada de trabalho? Quantas horas? Tem um espaço apropriado para esse descanso?
18. Como é a sua alimentação durante sua jornada de trabalho? Quem financia ela?
19. Você costuma ter dias livres para o descanso e lazer? O que você costuma fazer nesse seu tempo livre?
20. Você já teve algum adoecimento físico ou mental em decorrência do seu trabalho:
 - a) meio-ambiente de trabalho (exposição a vibrações/ruídos gerados por equipamentos, exposição ao sol, inalação de areia/poeira...)
 - b) ergonomia (posição dolorosa ou fatigante, tempo sentado/pé, movimentos repetitivos, carregamento de peso...)
 - c) acidentes de trabalho (amputação, choques, contusão, asfixia/afogamento, esmagamento, cortes ou feridas, dermatose, distensão, torção, escoriação, fraturas, hérnia, inflamações articulares, insolação, lesões, traumatismos, perda de algum sentido, queimaduras...)
 - d) adoecimento ocupacional (aparelho digestivo, endócrinas, urinárias/genitais, mentais, oculares, osteomuscular, respiratórias, imunológicas, pele, sanguíneas/circulatórias...)
 - e) uso de EPI (roupa com proteção UV, óculos de sol, viseira/boné, protetor solar, luva, cinta lombar (para carregamento de peso...)
21. Você se considera satisfeito com as suas condições de trabalho?
22. O que poderia ser feito para melhorar essas condições?
23. Você faz parte de alguma associação/cooperativa? Qual? A quanto tempo está associado?
24. Como é a sua participação nas atividades da cooperativa/associação?
25. Caso não participe das reuniões, por que não participa?
26. O que poderia ser feito para que você tenha mais interesse em participar?
27. Qual a sua percepção a respeito da coletividade dos trabalhadores da sua categoria?