

A REGULAMENTAÇÃO JURÍDICA COMO INSTRUMENTO DE COMPATIBILIZAÇÃO ENTRE O BUGGY-TURISMO E A PRESERVAÇÃO DO MEIO AMBIENTE

LEGAL REGULATION AS A COMPATIBILIZATION INSTRUMENT BETWEEN BUGGY-TOURISM AND THE PRESERVATION OF THE ENVIRONMENT

Luís Felipe Aquino Duarte

RESUMO

O presente artigo tem como intuito pesquisar e analisar a respeito dos efeitos causados pela degradação ambiental acarretados por buggys, carros e afins nas zonas de praias e dunas no estado do Ceará. Desta forma, o artigo inicia-se destacando as consequências prejudiciais que esses veículos causam ao transitar nesses lugares, destacando o caso do cachorro Jacó e das tartarugas marinhas no litoral do Espírito Santo, assim como o fator socioeconômico que está por trás desse meio. Por conseguinte, destaca-se a regulamentação dos bugues presentes no litoral cearense, bem como as questões jurídicas envolvidas sobre o tema em análise. Por fim, o artigo visa destacar a efetividade dos projetos de leis que foram propostos, bem como expor a questão referente à sociedade que tem nessa conduta o seu lazer.

Palavras-chave: Degradação ambiental. Praias. Dunas. Buggys. Projeto de Lei.

ABSTRACT

This article aims to research and analyze the effects caused by environmental degradation caused by buggies, cars and the like in the areas of beaches and dunes in the state of Ceará. Thus, the article begins by highlighting the harmful consequences that these vehicles cause when traveling in these places, highlighting the case of the dog Jacó and sea turtles on the coast of Espírito Santo, as well as the socioeconomic factor behind this medium. Consequently, the regulation of bugs present on the coast of Ceará stands out, as well as the legal issues involved on the subject under analysis. Finally, the article aims to highlight the effectiveness of the draft laws that have been proposed, as well as exposing the issue regarding the society that has its leisure in this conduct.

Keywords: Environmental degradation. Beaches. Dunes. Buggys. Bill of Law.

INTRODUÇÃO

O litoral cearense é contemplado por aproximadamente 600 quilômetros de praias, as quais são capazes de impulsionar a economia de dezenas de cidades, bem como prover à sociedade diversos benefícios. Desta forma, é necessário que haja um devido o planejamento quanto à utilização de toda essa zona costeira.

Dentre as práticas nocivas a esse bioma costeiro, nota-se a utilização de veículos automotores, dentre eles bugues, carros e afins, em locais de dunas e à beira do mar. Os quais são utilizados muitas vezes como atividade econômica ou por lazer.

A utilização desses meios de locomoção promove uma série de embates econômicos e ambientais, haja vista que, no estado do Ceará e demais estados do Nordeste tem-se uma vasta área de dunas e praias, as quais são bastante usadas como cartões postais e rotas turísticas por bugueiros com intuito de promover a economia local.

Todavia, é importante dispor a respeito da questão ambiental, uma vez que o ecossistema presente nesses locais é de fundamental importância para os centros urbanos que ficam no entorno desses locais. Desse modo, convém que haja constantes fiscalizações com intuito de proibir uma vasta degradação desses espaços, bem como preservar a integridade física das pessoas que desejam frequentar as praias, uma vez que existem diversos relatos de vítimas oriundas de atropelamentos.

O PL 3535/2012, de autoria do deputado federal, José Guimarães (PT-CE), tem por objetivo a regulamentação da utilização de buggys destinadas ao turismo local, por intermédio do Ministério de Turismo, assim como que ocorra uma padronização dos buggys credenciados de acordo com o Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN).

Ademais, com base no que foi exposto acima, tem-se que o deputado federal, Daniel Coelho (Cidadania-PE), foi o relator de um projeto de lei, o qual alterou o PL nº 1567, de 2015 e o PL nº 5313, de 2016. Essa mudança ocasionou a permissão da utilização de veículos automotores em locais de praias e dunas, contanto que seja com uso exclusivo destinado ao turismo e que sejam devidamente cadastrados pelo órgão municipal competente.

De modo a fundamentar a pesquisa científica, o artigo se utiliza de metodologia descritivo-analítica com pesquisa do tipo bibliográfica. A abordagem é qualitativa, haja vista a análise subjetiva de aspectos humanísticos, extraídos de pesquisas científicas. Vale-se do suporte teórico da legislação nacional, dissertações e artigos científicos especializados no assunto com a finalidade exploratória, uma vez que busca reunir informações e opiniões diversas sobre o problema a ser investigado, recorrendo inclusive a um estudo interdisciplinar dos Direitos Constitucional e Ambiental e Economia.

1. PANORAMA GERAL A RESPEITO DO ECOSISTEMA DE PRAIAS E DUNAS

O nordeste brasileiro é mundialmente conhecido pelas suas belas praias, de vistas exuberantes e sol o ano inteiro. Além das belezas naturais, esses ambientes também reservam outras séries de riquezas, entre elas, a pluralidade de um ecossistema no qual habitam algumas espécies de pequenos mamíferos e roedores, bem como a vegetação ali preexistente. Conforme destaca o site Ambiente Brasil, ao abordar da localização das dunas e da sua respectiva fauna.

A vegetação de restinga é bastante presente no litoral brasileiro e configura-se como sendo um englobado de vegetações que se caracterizam por ficarem em solos arenosos da região costeira, constituindo assim uma faixa transitória desse ecossistema para o da mata atlântica. De acordo com

a matéria divulgada pelo Estadão a respeito das dunas e suas contribuições no ecossistema, tem-se que essas vegetações, desempenham papel fundamental, haja vista que são responsáveis no combate a erosão, evitam o avanço do mar, pois protege a orla, que é o habitat natural para os animais ali presentes. Não obstante, o Estadão apresenta que.

(...) Por serem extremamente porosas, absorvem muita água, por isto são a principal fonte de água doce do litoral do Ceará. Elas são ainda uma importante proteção contra a força das marés, temporais, ressacas, e outros fenômenos climáticos. Devem ficar livres da interferência humana porque interagem com o ambiente e suas areias circulam, caem no leito dos rios, e são novamente trazidas para as águas do mar, e de lá para as praias, num movimento constante e dinâmico.

Essa vegetação classifica-se como área de preservação permanente, conforme exposto no art. 4º, inciso VI, da Lei Nº 12.651/2012, onde assegura que: “Art. 4º Considera-se Área de Preservação Permanente, em zonas rurais ou urbanas, para os efeitos desta Lei: VI - as restingas, como fixadoras de dunas ou estabilizadoras de mangues”. Desse modo, estará sujeita a multa, qualquer pessoa que cause dano a esse ecossistema, pois será caracterizado como crime ambiental de acordo com o art. 54, da Lei Nº 9.605/98.

Art. 54. Causar poluição de qualquer natureza em níveis tais que resultem ou possam resultar em danos à saúde humana, ou que provoquem a mortandade de animais ou a destruição significativa da flora:
Pena - reclusão, de um a quatro anos, e multa.
§ 1º Se o crime é culposo:
Pena - detenção, de seis meses a um ano, e multa.
§ 2º Se o crime:
I - tornar uma área, urbana ou rural, imprópria para a ocupação humana;
II - causar poluição atmosférica que provoque a retirada, ainda que momentânea, dos habitantes das áreas afetadas, ou que cause danos diretos à saúde da população;
III - causar poluição hídrica que torne necessária a interrupção do abastecimento público de água de uma comunidade;
IV - dificultar ou impedir o uso público das praias;
V - ocorrer por lançamento de resíduos sólidos, líquidos ou gasosos, ou detritos, óleos ou substâncias oleosas, em desacordo com as exigências estabelecidas em leis ou regulamentos:
Pena - reclusão, de um a cinco anos.
§ 3º Incorre nas mesmas penas previstas no parágrafo anterior quem deixar de adotar, quando assim o exigir a autoridade competente, medidas de precaução em caso de risco de dano ambiental grave ou irreversível.

Diante do exposto, tem-se que preservação desse ecossistema é de fundamental importância, todavia, o mesmo sofre diversos danos uma vez que, anualmente milhares de pessoas de todos os lugares do Brasil e de outros países, vêm tirar férias e aproveitar da beleza desses locais, assim como destaca Tomé (2017, p.3) a respeito do crescimento do turismo no país.

O turismo é a atividade do setor terciário que mais cresce no Brasil. Em 2016, movimentou R\$ 530,5 bilhões, entre atividades diretas, indiretas e induzidas. Quando considerada apenas a contribuição direta, a participação do turismo é de R\$ 198 bilhões, estimada em 3,4% do PIB. O impacto do turismo na economia do Brasil deverá alcançar R\$ 739 bilhões, cerca de 9,1% do PIB em 2027 - e empregar 8,91 milhões de pessoas no País. Para se ter uma ideia da importância econômica da indústria do turismo nacional, o PIB do turismo brasileiro é maior do que o PIB global de mais de 100 países ao redor do mundo, entre os quais o Uruguai, Costa Rica e Panamá. Alguns indicadores refletem a força do nosso mercado interno: o crescimento das chegadas de estrangeiros (6,3 milhões), o aumento da receita cambial (US\$ 6 bilhões), a expansão dos créditos para a indústria do turismo (R\$ 13,38 bilhões) e a melhoria da competitividade

de muitos destinos turísticos brasileiros. De acordo com o relatório do Fórum Econômico Mundial, divulgado em 2017, o País foi considerado a 27ª economia do turismo mais competitiva no mundo e o 8º no ranking mundial de recursos culturais e viagens de negócios (BRASIL, 2017).

Conforme a crescente de turistas se observa o descaso de locais como praias e dunas, já que não é incomum se deparar com lixos espalhados, onde além de poluir esse ecossistema, pode vir a transmitir doenças e causar acidentes aos frequentadores desses locais. Com intuito de visar combater esse descaso ambiental é importante expor o princípio constitucional do poluidor-pagador, o qual visa identificar o poluidor e com isso obriga-lo a pagar com a indenização referente à poluição causada por ele. Dessa forma, pode-se destacar o que apresenta Milaré (2014, p.893).

O princípio constitucional do poluidor-pagador torna sempre necessária a reparação do dano ambiental, independentemente da existência de dolo ou culpa, visto que se trata de responsabilidade objetiva. Por vezes a efetiva reparação do dano ambiental mostra-se técnica ou economicamente impossível, impondo-se a reparação por meio de compensação ou indenização.

Todavia, como destaca em seu livro, Direito do Ambiente, Milaré apresenta a ideia do conservador-credor, onde alega que para que haja a preservação do ambiente não basta apenas a punição administrativa e monetária, uma vez que pode-se pagar aquele que ao invés de degradar está buscando meios para preservar o ambiente. Essa ideia visa justamente recompensar esse terceiro que preserva e recupera aquele ecossistema, sendo que para isso utiliza muita às vezes seus próprios recursos financeiros.

Outro problema ocasionado pela grande quantidade de turistas e demais pessoas a esse ecossistema se dá graças à recorrente circulação de veículos em áreas proibidas, onde por vezes pode até ocasionar acidentes fatais. Como exemplo, pode-se citar o caso do cachorro Jacó, que gerou grande repercussão na mídia, após ser morto vítima de um atropelamento na praia do Porto nas Dunas, no município de Aquiraz-CE. O jornal O Povo destaca em sua matéria que.

O cão Jacó, de 9 anos, morreu após ser atropelado anteontem na praia do Porto das Dunas, em Aquiraz, Região Metropolitana de Fortaleza. Da raça border collie, ele ficou conhecido pelos truques e habilidades mostrados em programas de televisão e concursos nacionais e internacionais. Era chamado de "o cão mais habilidoso do Brasil". (...) Ao passear na areia, o border collie foi atropelado por uma picape. "Jacó era muito treinado, iria correr do carro. Mas ele (motorista), veio de longe, desviou o caminho dele, em alta velocidade, para passar por cima do cachorro. Poderia ser um dos nossos filhos, poderia ser minha esposa, poderia ser qualquer um", desabafou Vladinir, afirmando que o atropelamento foi "proposital". O motorista fugiu sem prestar socorro. As tentativas de socorro ao animal não tiveram sucesso. Ele foi levado a emergência veterinária em Fortaleza mas morreu no caminho.

No entanto, conforme a matéria, no que diz respeito à morte do animal, nota-se que não se trata de atropelamento culposo, pois o proprietário do veículo teve o dolo de lesioná-lo, haja vista que mudou a sua rota para colidir de forma proposital com o cão Jacó. Diante disso, destaca-se que o risco não se dá apenas pela presença de veículos automotores em locais de praias e dunas, uma vez que o motorista que ceifou a vida do cão poderia vir a cometer crime semelhante independentemente do local onde ele esteja.

Outro ponto de destaque se dá referente a transição de veículos nas zonas de beira da praia, podendo com isso interferir na desova de tartarugas marinhas, bem como atropelar os filhotes durante sua ida de encontro ao mar, podendo ocasionar um desequilíbrio do ecossistema aquático daquela região costeira, assim como destaca a matéria do jornal G1 a respeito dos riscos ocasionados as tartarugas marinhas.

A circulação de carros nas areias das praias de Conceição da Barra e São Mateus, no Norte do Espírito Santo, tem colocado em risco as tartarugas marinhas. O local é área de desova da espécie e está sendo monitorado por órgãos ambientais. A prática é proibida na região e, além de infração de trânsito, também é considerada crime ambiental.

O projeto Tamar fiscaliza o litoral da foz de Conceição da Barra até Aracruz. Na base de São Mateus, são 38 km de praia monitoradas. Os locais onde estão os ninhos são sinalizados e protegidos com cercas. Mesmo assim, constantemente, pesquisadores se deparam com a irresponsabilidade dos motoristas.

“O trânsito de veículos na praia pode acabar destruindo o ninho, pode tirar a marcação [de onde está o ninho], se ele passar por cima, a areia fica compacta e os filhotinhos não conseguem romper essa areia e ir em direção ao mar. Além disso, pode acontecer atropelamento de filhotes e da fêmea, dependendo do horário”, explicou a ecóloga executora do Projeto Tamar, Mariana Oshiro.

Por causa dos riscos, um programa de ações conjuntas foi montado no local para aumentar a proteção das praias dos dois municípios.

“Isso foi uma demanda do Ministério Público Federal (MPF), através do procurador do município de São Mateus, junto ao ICMBIO, a Fundação Tamar, as duas secretarias de Meio Ambiente dos municípios e a Polícia Militar Ambiental. A gente fez um plano de trabalho contemplando a questão de fechar acessos para veículos, o trabalho de educação ambiental e fiscalização”, disse o gestor de unidade de conservação, Gilcimar Santana.

Diante disso, observa-se que o entrave referente a utilização de veículos 4x4 e buggys nas zonas costeiras (praias e dunas) já vem sendo questão de debate a alguns anos, uma vez que por um lado tem-se a questão do turismo, bem como o lazer, que conforme expressam Pinto Júnior, Dutra, Ferreira, Rodrigues e Moreira (2017, p.03), enxergam no *off road* uma válvula de escape do estresse diário das grandes cidades, enquanto que do outro lado destaca-se a questão da preservação desses espaços.

No mundo contemporâneo onde se convive com o estresse diário, enfrentando problemas de cidade grande, cuja paisagem rotineira é composta por edifícios, ruas congestionadas, elevadores, estacionamento e pouca área verde tem gerado, em contrapartida, demanda de clientela por roteiros turísticos para contemplar paisagens naturais, descanso da rotina e praticar turismo de aventura, turismo de base comunitária dentre outras atrações. No caso do estado do Rio Grande do Norte, a forma encontrada para suprir essa demanda do público foi com a exploração das dunas da costa marítima onde há passeios de buggy em grande escala, somados ao tráfego de carros do tipo 4x4, de uso particular, para lazer sem fins lucrativos e em menor escala. Dessa forma, há uma crescente preocupação com as implicações causadas por essa prática, tanto de ordem ambiental, como também para a economia da região de Jacumã/RN. Assim, foram analisados os possíveis benefícios econômicos e as consequências que a prática acarreta em degradação de ordem ambiental para as praias e dunas da localidade. Paradoxos do turismo sustentável: implicações de ordem ambiental e econômica do tráfego de veículos nas dunas e à beira-mar de Jacumã (RN)

2. REGULAMENTAÇÃO DO BUGGY-TURISMO NO LITORAL DO NORDESTE

Com intuito de reger sobre a presença de buggys no litoral cearense, que o deputado federal José Guimarães (PT-CE), propôs o PL nº 3535/2012, visando à regulamentação do buggy-turismo. O qual visa garantir aos profissionais do ramo, melhores condições de trabalho, lhe conferindo

direitos e garantias, uma vez que junto com o Ministério do Turismo, busca a devida regulamentação desse serviço. Assim expressa o art. 5º dessa PL.

Art. 5º. Para efeito do disposto nesta Lei, compete: I – ao MTur, enquanto Poder Permitente e responsável pela execução da política de turismo para este setor:

- a) regulamentar toda a atividade de serviço de buggy-turismo através de atos administrativos, podendo ainda expedir, suspender e cassar permissões a qualquer tempo;
- b) realizar cursos, seminários e eventos para capacitação dos bugueiros e atualização e aperfeiçoamento da atividade;
- c) credenciar veículos, para atuação em todo território nacional, previstas nesta Lei, em parceria com os Órgãos Oficiais de Turismo Delegados pelo MTur nas 26 Unidades da Federação e Distrito Federal;
- d) definir áreas geográficas territoriais onde será desenvolvido o serviço de buggy-turismo;
- e) celebrar convênios e outras formas de parceria com outros entes e órgãos do Poder Público Federal, Estadual e Municipal, a fim de garantir o cumprimento das normas pertinentes à mencionada atividade;
- f) resolver casos omissos nesta Lei.

Parágrafo único – As cargas horárias, disciplinas, período de validade dos cursos, seminários e eventos de capacitação dos bugueiros serão definidos na regulamentação desta Lei.

Ademais, com a regulamentação dos bugueiros, os turistas sentem-se mais seguros em poder contar com um serviço licenciado e regulamentado, evitando assim terem que usar os serviços de buggys clandestinos, que não passam por nenhum tipo de inspeção ou fiscalização. Conforme destacado, pode-se expor o artigo 4º, IX e X, do supracitado projeto de lei.

Art. 4º. Para efeito desta Lei e sua regulamentação, a nomenclatura abaixo tem a seguinte significação e alcance jurídico:

IX – Bugueiro credenciado: é a pessoa física habilitada a dirigir veículo do serviço de buggy-turismo, que obteve certificado do curso de formação de bugueiro em instituição reconhecida pelo MTur, podendo assim participar de procedimento licitatório para aquisição de permissão;

X – Veículo credenciado: veículo do tipo buggy, assim reconhecido e devidamente regularizado pelo MTur, que, sendo objeto da permissão, encontra-se em condições normais de funcionamento, segurança e tráfego;

A regulamentação do buggy-turismo, bem como dos passeios feitos por carros particulares, ocorre porque o Código de Transito Brasileiro, em seu arts. 2º e 3º, autoriza a presença desses veículos nas lagoas, praias e zonas de dunas, dentre outros locais. Dessa maneira, expressa-se que cabe a cada município regulamentar a matéria por meio de legislação local, bem como fiscalizar a atividade mediante a atuação de seus órgãos oficiais, de acordo com as leis locais.

Art. 2º São vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais.

Parágrafo único. Para os efeitos deste Código, são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública, as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas e as vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo. (Redação dada pela Lei nº 13.146, de 2015) (Vigência)

Art. 3º As disposições deste Código são aplicáveis a qualquer veículo, bem como aos proprietários, condutores dos veículos nacionais ou estrangeiros e às pessoas nele expressamente mencionadas.

Outro ponto de destaque se dá mediante o Código Florestal, Lei Nº 12.651/2012, que em seu art. 3º, X, alínea c, torna evidente que a realização de trilhas como meio de desenvolvimento do turismo local configura-se como prática de baixo impacto ambiental. No entanto, o Decreto Federal

6514/2008, prevê que caso esse ato ultrapasse os limites legais, essa conduta deverá se enquadrar-se como infração administrativa ambiental, passível das sanções previstas no referido decreto.

Art. 68. Conduzir, permitir ou autorizar a condução de veículo automotor em desacordo com os limites e exigências ambientais previstos na legislação: Multa de R\$ 1.000,00 (mil reais) a R\$ 10.000,00 (dez mil reais).

Quanto ao uso de veículos de passeios com aptidões *off road*, é importante destacar que apesar dos riscos de ocasionar acidentes, além do fato de poderem vir a causar danos a esse ecossistema, conforme apresentado anteriormente; são comumente usados no lazer e como meios de promover o turismo local. Não obstante, esse segmento movimenta um vasto mercado de manutenção e customização, com intuito de preservar o carro e deixa-lo ainda mais apto a enfrentar esses desafios do fora de estrada. Desse modo, destaca-se o site Esportes SC, onde aborda a respeito da grande variedade de produtos que estarão expostos no Salão Off-Road da XXVI Fenajeeep.

Uma das grandes atrações da XXVI Fenajeeep não tem lama, nem poeira, mas tem a alma do jipeiro e de quem ama aventura: o Salão Off-Road. Com expositores de diversos lugares do Brasil, o salão traz diversas novidades do setor, além de veículos, acessórios, peças e equipamentos dos mais diversos.

Entre os expositores está a San Marino Race, que fabrica bancos esportivos e cintos de segurança. Com fábrica em Várzea Paulista (SP) e revendedores em todo o país, a SM Race já está na Fenajeeep há 22 anos, conforme explica Sérgio Sanches. “Sempre foi muito bom participar da Fenajeeep e este ano temos uma expectativa muito grande. É uma festa interessante porque as pessoas vêm aqui para comprar. A maioria dos estandes estão aqui realmente para fazer negócios. E além de vendermos bem aqui, sentimos os reflexos da Fenajeeep até dois ou três meses depois da festa, pois continuamos vendendo através dos contatos realizados durante o Salão Off-Road”, comenta.

A brusquense WB 4X4 também está bastante otimista com a XXVI Fenajeeep. Há sete anos a empresa participa da festa, e traz para o Salão um grande mix de produtos, desde material para equipar veículos off-road, até suspensão, acessórios, cintas e peças de reposição. “Estamos no ramo off-road há bastante tempo. Tínhamos um grupo off-road juntos e devido à essa paixão que nasceu a ideia de abrir a loja. Como somos de Brusque, percebemos no Salão uma ótima oportunidade em vendas e contatos. Nossa expectativa para esta edição, apesar da crise econômica, é bater a meta do ano passado e até superar as vendas”, revela uma das sócias, Mirela dos Santos.

Ademais, outro ponto a se destacar se dá quanto à utilização de veículos automotores de uso exclusivo do fora de estrada, uma vez que de acordo com a legislação de trânsito brasileira, não pode ser emplacados e conseqüentemente ficam proibidos de circular na zona urbana e rodovias. Dentre esses veículos podem se destacar os quadriciclos, *Utility Task Vehicle* (UTV), além de alguns modelos de motos. Dessa forma, fica o constante impasse quanto às suas utilizações, uma vez que não lhe são permitidos usar em vias públicas e nem em áreas de praias e dunas, conforme salienta o jornal Perfil Multi.

O ordenamento jurídico vigente, em especial o Código de Trânsito Brasileiro, instituído pela lei nº 9.503 de 1997, não veda a fabricação, importação, posse e uso de veículos para emprego fora de estrada, para realização de enduro, trilha, rally, motocross, entre outras práticas esportivas. No entanto, os veículos exclusivamente destinados a essas atividades não podem transitar em via pública se não possuírem todos os equipamentos obrigatórios estabelecidos pelo Código de Trânsito e pelo CONTRAN, nem atenderem aos requisitos e condições de segurança legalmente estabelecidos.

- Conduzir, em via pública, veículo que não esteja registrado e devidamente licenciando, constitui infração gravíssima, tipificada no art. 230, inciso 5º, do Código de Trânsito Brasileiro, sujeitando o infrator às penalidades de multa e apreensão do veículo, além da medida administrativa de remoção do veículo.

Mediante o exposto, quanto a utilização de buggys e carros particulares nas áreas de proteção ambiental, pode-se destacar a atuação do deputado federal Daniel Coelho (Cidadania-PE), ao se posicionar contra o tráfego de veículos nos locais de praias que ficam localizadas em unidades de conservação. Diante disso, que em texto substituto apresentado pelo relator, tem-se a modificação dos projetos de lei nº 1567, de 2015 e o PL nº 5313, de 2016, que permitem a utilização de veículos nas praias, desde que seja apenas destinada a atividades turísticas, assim como previamente regulamentados pelo órgão municipal responsável, conforme destaca o art. 1, §1º, alínea e, do substitutivo ao projeto de lei nº 1567, de 2015.

Art. 1º Ficam proibidas a entrada, a permanência e a circulação de veículos automotores nas praias litorâneas do País.
§ 1º O disposto no caput não se aplica aos seguintes veículos, quando a serviço de suas respectivas atividades:
e) de uso exclusivo para atividades turísticas locais, desde que devidamente regulamentados e autorizados pelo Órgão municipal responsável;

As mudanças feitas pelo relator acrescentam aos dois projetos de lei a possibilidade da liberação de veículos na zona costeira, desde que tenha finalidade de turismo e sejam devidamente regulamentados; de maneira a respeitar essa tradição do turismo brasileiro, pois possibilita a visita a locais de beleza paradisíaca, como no caso a Vila de Jericoacoara, haja vista que para chegar nesse local só é possível por intermédio de veículos 4x4. Assim como destaca o site Guia de Destinos, que expõe as formas para chegar a essa praia.

Uma das opções mais confortáveis para quem está em Fortaleza e quer ir para Jericoacoara é contratar um transporte 4x4 para fazer esse trajeto. A maior parte da viagem é feita por uma estrada asfaltada e após a chegada na Praia do Preá os pneus são esvaziados para circular pelas dunas. Esse tipo de trajeto é realizado por diferentes empresas e motoristas, a partir de Fortaleza ou o trajeto inverso, saindo de Jeri. Ele também pode ser feito de forma particular (em torno de R\$500-600) ou de forma compartilhada com outros turistas, dividindo os custos da viagem. Fizemos o trajeto entre o Aeroporto de Fortaleza e Jericoacoara com Fernando (fernandotransferjeri4x4@gmail.com), mas sua pousada certamente poderá providenciar esse deslocamento.

(...) Quem faz o trajeto de ônibus entre Fortaleza e Jeri é a Fretcar. A viagem inteira dura cerca de 7 horas e não é muito confortável. O ônibus leva seus passageiros até Jijoca, onde desembarcam e pegam o famoso "pau de arara". No "pau de arara" São cerca de 20km em pouco menos de uma hora. O transporte é um 4x4 adaptado para passageiros, e nas dunas o sobe e desce dos bancos é frequente - uma almofada ajudaria bastante. Há horários diários de ônibus saindo da rodoviária de Fortaleza ou do aeroporto de Fortaleza para Jericoacoara. É recomendável comprar sua passagem com uma pequena antecedência, para não correr o risco de ter transtornos em sua programação (...).

CONCLUSÃO

O presente artigo aborda a respeito da liberação do uso de buggys destinados ao turismo e a utilização de veículos particulares em áreas de praias e dunas presentes no litoral brasileiro.

O texto inicia-se dando destaque ao ecossistema em que esses locais estão inseridos, apresentando os benefícios que eles trazem à sociedade, assim como expondo a fauna e a flora preexistente nesse ecossistema. Do mesmo modo, expõe-se os riscos presentes na utilização de

veículos nesses espaços, assim como o tipo de sanção que poderá receber aquele que degradar esses locais, haja vista que são tidos como área de preservação permanente.

Destaca-se com isso o atropelamento proposital do cachorro Jacó, assim como a abordagem a respeito da destruição do local de desova das tartarugas marinhas.

Tem-se como fator principal a dicotomia presente entre a preservação dessas áreas e o turismo decorrente do desenvolvimento desses locais, uma vez que anualmente milhares de pessoas vêm curtir as férias desfrutando da vista desses locais. Diante disso, observa-se a necessidade de uma legislação específica, com intuito de regulamentar a prática do turismo, sem que para isso ocorra a degradação desse ecossistema.

Por essa razão foi exposto o projeto de lei apresentado pelo deputado federal José Guimarães (PT-CE), que tem como intuito a regulamentação do buggy-turismo, o qual assegura uma série de direitos e deveres aos profissionais do meio, bem como àqueles que contratam os serviços.

No que concerne à proposta legislativa de regulamentação, o artigo traz o entendimento do relator, deputado federal Daniel Coelho (Cidadania-PE), ao apresentar texto substituto referente aos projetos de lei nº 1567, de 2015 e o PL nº 5313, de 2016, o qual permite que sejam utilizados veículos nesses espaços, contanto que o uso seja exclusivamente destinado ao turismo.

Portanto, conclui-se que a utilização desses locais merece ser devidamente respeitada e preservada, sem que para isso tenha que ser necessário a proibição do uso de buggys destinados ao turismo, assim como a utilização por veículos de passeio, haja vista o lazer e o contato com a natureza que eles proporcionam.

REFERÊNCIAS

BRAGA, Lucas. O “cão mais habilidoso do Brasil” morre atropelado. O Povo, 25 de fevereiro de 2019. Disponível em: <https://www.opovo.com.br/jornal/cidades/2019/02/37195-cao--mais-habilidoso-do-brasil--morre-atropelado.html>. Acesso em: 01 de março de 2021.

BRASIL, Ambiente Redação. Dunas – Localização e Fauna. Ambiente Brasil, s.d. Disponível em: https://ambientes.ambientebrasil.com.br/agua/ecossistema_costeiro/dunas_-_localizacao_e_fauna.html#:~:text=Nas%20dunas%20h%C3%A1%20uma%20vegeta%C3%A7%C3%A3o,gr%C3%A3os%20e%20movimentos%20de%20areia. Acesso em: 23 de maio de 2021.

BRASIL, Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Lei Nº 9.503 de 23 de Setembro de 1997. Brasília: 1997. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503compilado.htm. Acessado em: 02 de março de 2021.

BRASÍLIA. Câmara dos Deputados. Lei Nº 9.605/1998. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19605.htm. Acesso em: 24 de maio de 2021.

BRASÍLIA. Câmara dos Deputados. Lei Nº 12.651/2012. Disponível em: <https://www.jusbrasil.com.br/topicos/26441393/artigo-4-da-lei-n-12651-de-25-de-maio-de>

