



**RTEP** REVISTA ISSN: 2316-1493  
**TURISMO**  
ESTUDOS & PRÁTICAS

## OLHARES DA GESTÃO DO PASSEIO DO DELTA DO PARNAÍBA

*VIEWS FROM THE MANAGEMENT OF THE PARNAÍBA DELTA TOUR – BRAZIL*

Gelson Campos <sup>1</sup>

Ricardo Eustáquio Fonseca Filho <sup>2</sup>

**RESUMO:** Os roteiros de turismo náutico no Brasil são facilitados pela rica hidrografia, a exemplo do Delta do Parnaíba, entre os estados do Piauí e do Maranhão. Todavia, a região ainda carece de planejamento turístico, como a governança descentralizada através dos olhares dos diferentes atores sociais envolvidos. Assim, o objetivo da pesquisa foi o de investigar as percepções da gestão do passeio do Delta do Parnaíba. A metodologia contou com duas etapas: de escritório e de campo. Na primeira houve a revisão de literatura de temas afins (e.g. turismo náutico, transportes e roteirização), seleção de potenciais entrevistados e elaboração de instrumentos de coleta de dados. Na segunda, entrevista a quatro pessoas representantes de instituições envolvidas nos passeios do Delta, sendo: duas agências de viagem (privado) e dois gestores (público). Os visitantes estavam interessados na área e seu potencial natural, econômico e cultural. Os resultados encontrados mostram que: há uma falta de política pública de divulgação turística local, bem como de planejamento; parte entende que há pouca parceria entre os órgãos públicos e demais setores; e relataram que ainda falta divulgação dos passeios realizados no Delta do Parnaíba, pois para eles seria importante para o crescimento e valorização da região. Conclui-se que o trabalho visa contribuir para o desenvolvimento de projetos baseados com melhores passeios no Delta do Parnaíba, que podem ser desenvolvidos em conjunto com proprietários e residentes. **Palavras-chave:** Turismo Náutico; Roteiro de Viagem; Sustentabilidade Ambiental.

<sup>1</sup> Bacharel em Turismo (Universidade Federal do Delta do Parnaíba), Guia de Turismo (Embratur) e Gestor de Agência de Viagens. E-mail: gelsonphbturismo@gmail.com

<sup>2</sup> Bacharel em Turismo, Licenciado em Geografia e Doutor em Ciências Naturais (Universidade Federal de Ouro Preto). Professor da Universidade Federal do Delta do Parnaíba. E-mail: ricardoeffonseca@gmail.com



**ABSTRACT:** The nautical tourism routes in Brazil is facilitated by the rich hydrography, such as the “Delta do Parnaíba,” between Piauí and Maranhão States, in Brazil. However, the region still lacks tourism planning, such as decentralized governance through the eyes of the different social actors involved. Thus, the objective of the research was to investigate the perceptions of the management of the Delta do Parnaíba tour. The methodology counted on two stages: office and field. In the first there was a literature review of related themes (e.g., nautical tourism, transportation, and routing), selection of potential interviewees, and elaboration of data collection instruments. In the second, five people representing institutions involved in the Delta do Parnaíba tours were interviewed, being: two travel agencies, two managers. The visitors were interested in places like the Delta do Parnaíba and its natural, economic, and cultural potential. The results found show that: there is a lack of public policy for local tourism promotion, as well as planning; part understands that there is little partnership between public agencies and other sectors; and reported that there is still a lack of dissemination of the tours in the Delta do Parnaíba, because for them it would be important for the growth and valorization of the region. We conclude that this work aims to contribute to the development of projects based on better rides in the Delta do Parnaíba, which can be developed together with local owners and residents. **Keywords:** Nautical Tourism; Travel Itinerary; Environmental Sustainability.

## INTRODUÇÃO

O turismo desenvolvido em áreas fluviais e costeiras é muito procurado para passeio de contemplação, lazer e turismo de sol e praia. Temos como exemplo o litoral do estado do Piauí (PI), o menor do país com aproximadamente 66 quilômetros (Savaget, 2002). O Delta do Parnaíba é formado por 80 ilhas, sendo sua foz no oceano Atlântico, cujo trajeto do curso d’água principal, o Rio Parnaíba, composto por igarapés, manguezais, lagos, lagoas e dunas. São 2.700 km<sup>2</sup> de área, com fauna e flora preservadas, entre os estados do Piauí, Ceará e Maranhão.

Tal trajeto remonta ao Piauí do séc. XV (Baptista & Nascimento, 2015), com fortalecimento comercial no séc. XVIII (Rego, 2010), em especial pelo Porto das Barcas, com ápice entre a fundação da Companhia de Navegação a Vapor do Parnaíba em 1858 até a 2<sup>a</sup> Grande Guerra Mundial, quando o sistema agropastoril da produção de cera de carnaúba e de charque entra em decadência (Gândara, 2008). Esta transformação do espaço da região para o uso turístico (Ribeiro & Oliveira, 2017; Silva et al., 2020) do Delta do Parnaíba corresponde a 35% da região – a maior parte sendo no Maranhão (Rota das Emoções, 2023). Atualmente o Delta do Parnaíba é explorado por meio de passeios de embarcações, com saídas principalmente pelo Porto dos Tatus, em Ilha Grande (Putrick, 2019).

A identificação das demandas, das vocações e das potencialidades regionais/locais traz para o debate as diferentes visões do tipo de desenvolvimento regional que se pretende fomentar, assim como as necessidades específicas, próprias de cada um dos grupos envolvidos, as expectativas para o futuro e as experiências já comprovadas em relação ao desenvolvimento do turismo sustentável (Brasil, 2018).

O turismo náutico diferencia-se dos demais segmentos de turismo na medida em que sua principal característica é a utilização de embarcações náuticas como finalidade da movimentação turística. Neste sentido, a embarcação pode ser utilizada com dois objetivos: finalidade da movimentação turística e meio da movimentação turística. No



primeiro caso, a embarcação em si é a finalidade do deslocamento turístico. Já no segundo caso, a embarcação é utilizada somente como meio de transporte (Brasil, 2006).

Assim, este artigo se justifica pelo fato estudar o olhar dos gestores em relação aos passeios do Delta, o qual é uma das principais atrações do litoral piauiense onde as atividades são desenvolvidas com base em seu potencial natural e histórico-cultural, mas não o suficiente devido à falta de planejamento e infraestrutura. Nesse contexto, tem a intenção ainda de registrar o cenário existente, a partir da visão dos envolvidos na atividade.

Considerando o alto potencial do passeio do Delta do Parnaíba, o objetivo deste trabalho foi o de registrar e analisar o olhar de gestores do passeio do Delta do Parnaíba. Para isso, é necessário estudar e descrever a história das principais atividades da região, a rota das embarcações, os tipos de embarcações e o conhecimento da *Rota das Emoções*, entre outros aspectos.

## FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Das primeiras civilizações ao turismo moderno – a partir da Revolução Industrial no séc. XIX –, o desenvolvimento dos transportes foi um fator-chave para a consolidação do turismo enquanto atividade econômica, em especial para o sucesso do Capitalismo (Moesch, 2002).

Por meio do desenvolvimento tecnológico iniciado pela revolução industrial surgiu o turismo moderno, com novas construções e modernização dos meios de transportes. Neste caso, o evento da ferrovia possibilitou as pessoas viajarem a outras cidades ou países, que em outrora eram muito difíceis e demoradas por dependerem da tração animal. Com o desenvolvimento, surgiram as primeiras parcelas da burguesia, com dinheiro e bastante tempo para viagens, impulsionando assim o mercado do turismo (Trigo, 2002).

Barreto (2002, p. 23) ressalta que o turismo:

[...] não é apenas a “indústria de viagens de prazer”, trata-se de algo mais complexo do que um simples negócio ou comércio. O turismo é uma amálgama de fenômenos e relações, fenômenos estes que surgem por causa do movimento de pessoas e sua permanência em vários destinos.

De acordo com Ignarra (2003, p. 14), “o turismo é um fenômeno complexo que implica na combinação de atividades, serviços e indústrias que se relacionam com a realização de uma viagem”. Já o Ministério do Turismo - MTur (Brasil, 2010b, p. 23) declara o turismo como sendo

uma atividade econômica representada pelo conjunto de transações de compra e venda de serviços turísticos efetuadas entre os agentes econômicos do turismo. É gerado pelo deslocamento voluntário e temporário de pessoas para fora dos limites da área em que têm residência fixa, por qualquer motivo, excetuando-se o de exercer alguma atividade remunerada no local que visita.

O turismo faz parte das sociedades. Acredita-se que seja necessária uma recreação, um passeio ou um contato maior com o meio ambiente, pois o homem costuma viver em núcleos urbanos com pouco lazer ou recreação e, geralmente, distante da natureza. Sendo assim, ocorre uma procura por locais em que se possa ter um contato maior com o meio ambiente, uma nova paisagem, uma recreação, um entretenimento,



uma viagem religiosa, terapêutica etc. Enfim, ocorre uma espécie de fuga do seu cotidiano para que se possa ter um lazer ou descanso fora de seu habitat diário.

Barreto (Op. cit., p. 19) define turismo como sendo: [...] o movimento de pessoas, é um fenômeno que envolve, inicialmente, gente. É um ramo das ciências sociais e não das ciências econômicas, e transcende as esferas das meras relações da balança comercial.

Por sua vez, Andrade (2008, p. 35) afirma que:

O turismo é característico de uma sociedade de consumo, como um todo estruturado não é mais que um produto composto ou uma combinação de bens e serviços, cujas funcionalidades depende de uma série de conhecimentos operacionais e de paciente dedicação para atendimento cabal dos requisitos da oferta e das exigências da demanda.

Uma das definições mais aceitas de turismo é proveniente da Organização Mundial de Turismo - OMT (2001, p. 6), que diz que “o turismo é a soma das relações e de serviços resultantes de um câmbio de residência temporária e voluntária, motivado por razões alheias a negócios ou profissionais”.

Um destes serviços (também considerado infraestrutura) são os transportes (Beni, 2000). Um sistema de transporte turístico é uma estrutura composta pelos serviços e equipamentos necessários por um ou mais meios de transporte para o movimento de turistas e viajantes, em geral entre núcleos emissores e receptores e dentro dos mesmos (Paolillo & Rejowski, 2004).

O transporte, em todos os seus aspectos, pode ser considerado como um elemento-chave para o desenvolvimento de qualquer sociedade. As grandes mudanças na humanidade que resultaram em seu progresso foram em grande parte devido à invenção e à melhoria dos meios de transporte. Isto permitiu que as nações se aproximassem, não apenas para mover pessoas e trocar mercadorias, mas também para trocar novas ideias (Cavalcante & Alves, 2010).

Os diversos modais (rodoviário, ferroviário, aeroviário, ativo e hidroviário) são ferramentas estratégicas para o desenvolvimento econômico e social de qualquer região, pois não apenas facilitam o intercâmbio de bens e serviços, mas também possibilitam a comunicação interpessoal, a disseminação cultural, a recreação e o entretenimento (Palhares, 2002).

Os sistemas de transportes turísticos são, assim, um elemento da infraestrutura (Beni, 2000; La Torre, 2002). O modal hidroviário requer baixos custos de implantação por tratar de um caminho natural. Entretanto, estes custos aumentam significativamente se for necessário construir canais, represas e eclusas. Sua velocidade de operação é baixa e seu alcance é limitado pelo trecho natural da estrada utilizada. Ela é altamente competitiva quando as condições naturais, perenes e de alto calado são atendidas (Pereira, 2010).

A principal vantagem deste modal reside em sua eficiência econômica, especialmente quando se trata do transporte de cargas pesadas em longas distâncias. Entretanto, este modo de transporte também tem desvantagens, tais como atrasos no transporte de produtos (Paolillo & Rejowski, 2004).

O processo de ocupação da região do Delta do Paranaíba foi inicialmente baseado no leiaute da rede hidrográfica, já que o rio sempre foi uma rota natural desde o período colonial (Gândara, 2008). O transporte fluvial não só promove atividades industriais, comerciais e turísticas, mas também incorpora novos aspectos sociais e ambientais, pois desempenha um papel importante para garantir o desenvolvimento sustentável da



região, preservando a identidade cultural e fortalecendo a rede de socialização das comunidades e seus habitantes (Patrício, 2007).

O transporte fluvial desempenha um papel importante no movimento entre cidades, indicando que é importante para a vida dos habitantes da região como parte da vida cotidiana, dos ritos, do comércio e da economia local. O contexto no qual o transporte fluvial de passageiros é revelado é seu potencial para desenvolver atividades turísticas, promover a recolocação, valorizar elementos de identidade ou proporcionar uma oportunidade para aumentar o valor da viagem (Gaspar et al., 2021).

Uma das atividades mais utilizadas por viajantes no modo hidroviário é o turismo náutico (BIMT, 2021). Segundo o MTur (Brasil, 2010c, p. 15) ele:

se diferencia dos outros segmentos na medida em que o seu principal elemento caracterizador é um equipamento náutico: a embarcação, que se constitui no próprio atrativo motivador do deslocamento, ao mesmo tempo em que é utilizada como meio de transporte turístico.

O segmento é realizado em barcos de pequeno e médio porte, devido à autonomia de cada equipamento marítimo, cujas vocações específicas podem determinar o escopo das atividades turísticas (regionais, nacionais e internacionais) (Brasil, 2010c).

a) Barcos Conduzidos pelos Proprietários podem ser: Veleiros: Por depender principalmente do vento, possibilita que o proprietário navegue pela região em que o barco está fundeado, ou realize grandes viagens transoceânicas; Lanchas: Devido à baixa autonomia, são mais utilizadas para o turismo regional; Iates: Com tanques de combustíveis maiores, pode viajar pela costa e se aventurar a navegações transoceânicas.

b) Barcos alugados podem ser encontrados em duas estruturas principais: Bases de charter: estruturas náuticas em que barcos de médio porte, principalmente veleiros, são colocados à disposição de turistas que queiram alugá-los para vivenciar uma aventura náutica no destino escolhido. A depender da experiência do turista com a navegação, os pacotes preveem a possibilidade de alugar as embarcações com ou sem tripulação. Este tipo de aluguel, normalmente é feito para grupos fechados ou famílias. O período dos passeios varia, normalmente, entre um e quinze dias. Embora o Brasil seja apontado mundialmente como um dos países com maior vocação para este tipo de atividade, a inexistência de uma legislação específica e a forte incidência das taxas dificulta o avanço do segmento. Porém, a confiança no avanço do Turismo Náutico no país é vivenciada até por estrangeiros ligados à atividade. Passeios organizados por agências, clubes e marinas: realizados em barcos de médio porte tripulados. Na maioria das vezes, os bilhetes são vendidos avulsos e o turista divide a embarcação com outros clientes que não fazem parte de seu grupo. (Op. cit., p. 18-19)

A instituição ainda afirma que “toda atividade de navegação desenvolvida em embarcações sob ou sobre águas, paradas ou correntes, sejam fluviais, lacustres, marítimas ou oceânicas” é considerada como náutica (Brasil, 2006, p. 23).

De acordo com Gehrke e Moura (2010, p. 2), há uma distinção neste segmento entre o turismo náutico marítimo de cruzeiro e o turismo náutico de veleiro. O primeiro é realizado por enormes navios de grandes empresas multinacionais, que oferecem uma ampla gama de serviços e atividades a bordo, desde festas, shows, jogos, fitness, esportes e outras opções. Eles podem ser considerados como resorts flutuantes.

Assim, o turismo náutico não é apenas o uso de barcos para a navegação simples, mas também uma combinação do prazer do transporte, instalações adicionais e os



atrativos naturais da área. O turismo náutico tornou-se conhecido em nível nacional porque é coberto pelas políticas públicas de turismo dos vários níveis de governo. Por esta razão, o MTur (Brasil, 2010c, p. 13) aponta que o segmento de turismo náutico

requer políticas e ações integradas que também promovam a estruturação de áreas, tais como a construção de marinas públicas, a adequação dos portos, a introdução de serviços de recepção e a qualificação de instalações turísticas nas regiões portuárias e em outros lugares onde são realizadas atividades relevantes.

Noutra concepção, Lima (2009, p. 301) observa que:

O potencial do mercado náutico oferece novos produtos e os desafios oferecem perspectivas crescentes para o desenvolvimento do setor. A cadeia produtiva da indústria marítima consiste na fabricação e comercialização de barcos de recreio e esporte de vários tipos e modelos, todas as atividades econômicas relacionadas ao seu uso e manutenção, assim como a infraestrutura de apoio às atividades marítimas e turísticas.

Vale ressaltar que é essencial que os destinos ricos em recursos hídricos tenham dados confiáveis e atualizados sobre a demanda real e potencial, que pode repercutir em impactos socioeconômicos e ambientais no destino, a fim de poder planejar políticas públicas e melhor promover o destino.

Para se alcançar os destinos turísticos, os terminais de transportes são considerados um equipamento de infraestrutura com facilidades para este fluxo origem-destino (Palhares, 2002). Em um sistema portuário, uma série de recursos e funções precisa ser gerenciada a fim de alcançar a viabilidade econômica e operacional planejada da empresa portuária. As principais funções e recursos portuários são: recursos de engenharia, funções administrativas e funções operacionais. Os portos são considerados uma das mais importantes infraestruturas nacionais de transporte, pois são o principal elo de transporte com os parceiros comerciais, permitindo a centralização do frete rodoviário, marítimo e ferroviário (Alderton, 2008), além do transporte turístico com mais qualidade (Palhares, 2002).

O sistema portuário torna-se assim uma cadeia logística chave baseada em terminais multimodais para o transporte de mercadorias diferenciadas. Pode ser entendido como um conjunto de subsistemas que compõem a atividade portuária, compreendendo os seguintes subsistemas: acessibilidade terrestre, estruturas e áreas; estruturas portuárias e acessibilidade fluvial e marítima (Peixoto, 2011).

O Porto dos Tatus vem se reestruturando (Figuras 1a e 1b) por meio de recursos públicos estaduais (Piauí, 2017), com vistas à melhoria dos passeios do Delta do Parnaíba. Assim, atualmente, o mesmo não pode ser considerado um terminal portuário, se aproximando mais de um cais.



Figura 1a – Projeto do Novo Porto dos Tatus. Fonte: *Jornal da Parnaíba* (2019). Figura 1b – Porto dos Tatus em obras atualmente. Fonte: *Prefeitura de Ilha Grande* (2023).

A existência e operação de um terminal portuário se justificam pelo tráfego de veículos. Sobre essas embarcações, segundo La Torre (2002, p. 8),

qualquer viajante, turista ou não, usa um ou mais meios de transporte durante sua viagem. O transporte é um dos componentes essenciais das viagens e do turismo e, portanto, determina o movimento dos viajantes desde a origem ao destino, no destino e no retorno. Assim, tornam destinos turísticos e acessíveis aos viajantes, mas também desempenham um papel facilitador. Este é um fator chave para o desenvolvimento de qualquer destino turístico.

Assim, os transportes turísticos constituem uma parte dos transportes. Sem o conhecimento prévio da importância do turismo para o setor de transportes, os planejadores e decisores de transportes frequentemente se limitam a atender às necessidades de seu próprio setor, sem levar em conta o pleno impacto que a regulamentação ou o investimento em infraestrutura pode ter sobre outras atividades, particularmente o comércio e o turismo (Palhares, 2002).

Há uma diversidade de veículos (Figuras 2a, 2b, 2c e 2d) que operam o modo hidroviário e no Porto, compondo 99 embarcações cadastradas pela Secretária de Turismo de Ilha Grande, em sua maioria de pequeno porte (Quadro 1).



Figura 2a – Embarcação “Voadeira”. Fonte: <https://mwturjeri.com.br/servico/passeio/passeio-de-1-dia-delta-do-parnaiba-ate-06-pessoas/>. Figura 2b – Catamarã. Fonte: <https://quantocustaviajar.com/blog/delta-do-parnaiba/>. Figura 2c – Lancha de luxo. Fonte: <https://rotacombo.com/passeio/passeios-delta-do-parnaiba-circuito-canarias-lancha-de-alto-padrao/>. Figura 2d – Jangada. Fonte: <https://oglobo.globo.com/boa-viagem/na-foz-do-delta-da-parnaiba-um-encontro-com-mar-calmo-praias-desertas-3164380>.

De acordo com dados do Cadastro de Prestadores de Serviços Turísticos (Cadastur, 2023) em Parnaíba, há sete prestadores de serviços do tipo transportadoras turísticas, sendo destes nenhuma do modo hidroviário. Na mesma base de dados também não há referência a Ilha Grande em nenhuma das categorias de transporte e guias de turismo, com destaque para oito agências de turismo. Contudo, segundo informações da Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Turismo e Meio Ambiente de Ilha Grande (SETURIG, 2020), na base de dados municipal há 23 empresas turísticas cadastradas e autorizadas a operar o passeio do Delta.

#### Quadro 1 - Embarcações cadastradas para operar o Passeio do Delta

Tipo	Tamanho		Finalidade
	Pequeno porte (voadoras, lanchas, jangadas, balsas)	Médio porte (catamarãs)	Turismo
Quantidade	97	2	99

Fonte: adaptado de SETUR-IG (2020).

Considerando-se a relação do turismo com os transportes, parte de seus elementos (porto e veículos) e o turismo náutico, cabe apresentar parte dos conceitos de gestão, em especial por ser o foco do presente trabalho: a gestão do passeio do Delta do Parnaíba.



Desde as primeiras relações sociais há gestão (Tzu, 2006). Do latim *gerere*, ou “levar”, “conduzir”, “carregar” ou *manage*, “manipular”, ganhou força no sistema capitalista. Maquiavel (1979) bem retratou essa gestão pelo medo, enquanto Smith (1776) pela divisão do trabalho. Porém é no século XX, com as escolas de administração taylorista e sociológica weberiana, com foco na gestão científica e na gestão administrativa, que os processos de gestão ganham força. Ela se dá através do processo de dirigir a organização e tomar decisões levando em consideração as demandas do ambiente e os recursos disponíveis (Garay, 2011).

De acordo com Santos (2008), as funções da gestão são: planejar, organizar, liderar/dirigir e controlar. Todavia, o propósito da gestão se dará de acordo com a variável da gestão: de pessoas, de liderança, de responsabilidade, de performance/desempenho, de coordenação, de autonomia, da organização, burocrática, cultural, estratégica e estrutura (Lugoboni et al., 2020).

Para Pimentel (2014), a gestão de destinos turísticos se iniciou pelo poder público – e.g. ações do MTur, região turística Polo Costa do Delta e Grupo Técnico de Trabalho (Turismo Náutico, 2023), tendo este funcionado de 2009 a 2019 –, todavia é necessária uma construção coletiva dos atores envolvidos e articulados, a exemplo de roteiros interinstitucionais (e.g., Rota das Emoções). Para o Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (Sebrae, 2022), os 8,5 mil km de litoral e os 35 mil km de rios navegáveis brasileiros são “um paraíso pouco explorado do turismo náutico”, o que vem estimulando a criação de Instâncias de Governança em Turismo, vide Mapa Virtual do Turismo Náutico do Litoral do Piauí (2023).

O Boletim de Inteligência do Mercado Turístico (BIMT, 2021) do Turismo Náutico, apontou que, além dos aspectos de área navegável, outro diferencial do Brasil é o clima ameno. Quanto à região Nordeste, há quatro produtos e experiências no Piauí: o Passeio do Delta do Parnaíba em Ilha Grande, o Cânion do Rio Poty em Teresina, o Campeonato de Kitesurf em Cajueiro da Praia e Campeonato de Windsurfe e Regatas em Parnaíba (Op. cit.).

Para o MTur (Brasil, 2007) uma forma eficiente de gestão de roteiros turísticos se dá pela segmentação turística, seja pela oferta ou pela demanda (Brasil, 2006). Pelo que se apresentará a seguir, há tanto um quanto outro na gestão do passeio do Delta do Parnaíba. Assim, o próximo tópico trará maiores informações acerca da área de estudo, para melhor compreensão da oferta turística, tanto empresarial e governamental, como dos recursos naturais.

## DESCRIÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO

Delta é uma formação de relevo, uma “protuberância na linha de costa formada pelo acúmulo de sedimentos na foz dos rios em direção ao oceano, ou mares parcialmente fechados, lagunas ou lagos” (IBGE, 2009, p. 53). No caso do Delta do Parnaíba, ocorre associado à planície fluviomarina.

Ele é considerado o terceiro maior do mundo e o único encontrado no Continente Americano a desaguar diretamente no oceano. Possui uma ampla área de cobertura com cerca de 2.750 Km<sup>2</sup>, e é caracterizado como um complexo mosaico de ecossistemas entrecortados por baías e estuários (Guzzi, 2012, p. 3). Situado entre os Estados do Piauí (PI) e Maranhão (MA), caracteriza-se como uma região fluviomarina bastante dinâmica formada pela tensão ecológica entre as formações de Cerrado, Caatinga e Sistemas marinhos (IBGE, 2023).

De acordo com a CHESF (2023), “a área do Delta do Parnaíba [é] formada por cinco barras: Igarauçu, Canárias, Caju, Melancieira e Tutóia”. As águas do Rio Parnaíba formam a linha divisória PI-MA. Neste ambiente está a Área de Proteção Ambiental (APA) do Delta do Parnaíba, criada em 1996 e com 310 mil hectares (ICMBio, 2020). Existem apenas duas formações similares no mundo: o rio Nilo na África e o rio Mekong na Ásia (Mattos & Irving, 2003).

O município de Ilha Grande (Figura 3) emite a maior parte dos passeios do Delta. Está localizado a 340 km de Teresina e 15 km de Parnaíba, de onde se emancipou desta em 1994. Seus 134 ha de área estão integralmente na APA (ICMBio, 2020). De acordo com o último censo populacional em 2010, tem uma população de cerca de 8.914 pessoas (IBGE, 2010). A “Ilha”, como é conhecida, é a maior do Delta, cercada por dunas de areia, praias, manguezais e carnaubais.



Figura 3 – Mapa de Ilha Grande – PI. Fonte: Brasil (2022).

Destaca-se, ainda, a comercialização direta de passeios com as transportadoras turísticas, que não foram elencadas no Inventário Turístico Municipal (INVTUR), mas que por outro lado, conta com 73 embarcações e capacidade de aproximadamente 1.500 passageiros em seus passeios diários pelo Delta do Rio Parnaíba (Brasil, 2022).

A principal atração cultural da Ilha era a renda do Morro da Mariana (Op. cit.), ampliando e diversificando seu portfólio de atrativos turísticos; com a emancipação, inventariando outros, como o Santuário de Nossa Senhora Mãe dos Pobres e o vínculo do artesanato ao associativismo, via Associação de Rendeiras de Bilro (PMIG, 2023).

A Rota das Emoções (Figura 4) começou a se configurar no mercado turístico nos anos 1990. Durante este período, empresas privadas começaram a comercializar roteiros relacionados ao segmento de turismo de aventura, que incluía áreas naturais da

região costeira noroeste (CE, PI e MA), até então pouco exploradas pelo turismo (Matos, 2013).

Os 14 municípios que compõem o roteiro<sup>3</sup> oferecem aos visitantes uma ampla gama de atividades de lazer, culturais e naturais, como o Porto dos Tatus (Figura 5). Há uma sobreposição de parte da APA com a Rota das Emoções, e na área da APA há sobreposição com outras três UCs: de uso sustentável APA da Foz do Rio Preguiças - Pequenos Lençóis (MA), que ocupa quase 40% de seu território; a Reserva Extrativista (RESEX) Marinha Delta do Parnaíba (PI), ocupando cerca de 9% do seu território; e a RPPN Ilha do Caju (MA), equivalente a menos de 0,04% da área; e de proteção integral, o Parque Nacional (PARNA) de Jericoacoara (CE); e o Parque Nacional dos Lençóis Maranhenses (MA) (ICMBio, 2020).



Figura 4 – Mapa da Rota das Emoções. Fonte: Rota das Emoções (2023).



Figura 5 – Marco da Rota das Emoções no Porto dos Tatus, Ilha Grande – PI. Fonte: Autor (2023).

Todos os municípios do litoral piauiense estão na área da APA: Cajueiro da Praia, Luiz Correia, Parnaíba e Ilha Grande. Porém, é no litoral maranhense que se encontra a maior parte do Delta (70%), sendo o PARNA dos Lençóis Maranhenses fruto, em parte, da geomorfologia deltaica, formado por ecossistemas costeiros, estuários, praias, baías, lagoas e dunas. Por sua vez, o PARNA de Jericoacoara é formado por dunas, falésias,

<sup>3</sup> Ceará: Jijoca de Jericoacoara, Barroquinha, Camocim, Chaval e Cruz; Piauí: Parnaíba, Ilha Grande, Luís Correia e Cajueiro da Praia (Barra Grande); e Maranhão: Barreirinhas, Paulino Neves, Araisoses, Tutóia, Santo Amaro do Maranhão (Rota das Emoções, 2023).



morros, caatinga, lagoas, rios, baías e manguezais. Porém, somente 14,72% do território de Luís Correia e 24,28% de Parnaíba estão inseridos na APA (ICMBio, 2020).

A água doce é trazida para o delta pelo rio Parnaíba e outros tributários que, além de irrigar e fertilizar a terra com água e nutrientes necessários para o sustento da cadeia trófica de peixes, crustáceos e moluscos - na frágil fitofisionomia dos manguezais e restingas - é fonte de alimento e renda para os habitantes das comunidades do Delta, que têm na pesca uma das principais atividades econômicas e de subsistência (Op. cit.).

Segundo Silva e Rocha (2014), um passeio de barco pelo Delta do Parnaíba, uma das principais atrações turísticas e culturais da região, proporciona uma vista da vegetação nativa dos manguezais e das ilhas que compõem o delta. São assim consideradas como áreas permanentemente protegidas, que, segundo a região, surgiram como área potencial e prioritária para o desenvolvimento do ecoturismo no Brasil, mas há muito debate sobre suas práticas na região.

A rota destes passeios passou por mudanças no ponto de saída a partir dos anos 2000. Antigamente partia do Porto dos Tatus, indo até a praia do Pontal, depois pela ilha de Poldros. Os passeios têm sido diversificados para atender aos diferentes perfis de visitantes. Atualmente, os passeios são vendidos em grandes embarcações com capacidade para até 120 passageiros, mas também há opções de lanchas que facilitam o acesso às ilhas, dando mais contato com a natureza. O passeio inclui um personagem coberto de folhas e lama, que é um funcionário da empresa de turismo, que introduz os turistas catando caranguejo e mostrando as diferenças entre os machos e fêmeas (Silva et al., 2020).

## PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

A pesquisa foi orientada de maneira exploratório-descritiva, pois para Andrade (1999, p. 17): “os fatos são observados, analisados, classificados e interpretados, sem que o pesquisador interfira sobre eles”. Segundo Dencker (2008, p. 124) “a pesquisa exploratória procura aprimorar ideias ou descobrir intuições. Caracteriza-se por possuir um planejamento flexível envolvendo em geral levantamento bibliográfico e entrevistas com pessoas”.

A abordagem da problemática foi qualitativa que, segundo Godoy (2004, p. 62): “as características da pesquisa qualitativa se fundamentam no caráter descritivo”. Além disso, foi empregada a observação participante, que na opinião de Berdejo (2009, p. 18), “é uma técnica de estudo muito importante porque permite captar a perspectiva dos sujeitos investigadores, ou seja, seu modo de pensar, seus valores, sua visão de mundo etc”.

Em seguida, foi cumprida a pesquisa de campo que se destaca de acordo com Marconi e Lakatos (1982, p. 24) “no interesse de estudar os indivíduos, grupos, comunidades, instituições, entre outros campos”.

A escolha dos participantes da pesquisa se deu pelas vivências do autor enquanto guia de turismo, gestor de agência de viagens e estudante de Turismo. Inicialmente pensou-se na seleção de atores sociais (*stakeholders*) que representassem os três setores da sociedade: o público, o privado e a sociedade civil organizada. Por meio de uma amostragem estratificada simples, conseguiu-se entrevistar representantes de 2/3 do universo amostral pretendido: público e privado. O motivo se deveu ao período de coleta de dados, realizado durante o mês de fevereiro de 2023. Assim, entrevistou-se um total de quatro atores sociais, distribuídos em dois perfis: 2 do setor público



(representantes da Prefeitura de Ilha Grande e da Marinha do Brasil); e 2 do setor privado (representantes dos “barqueiros” e de agências de viagem) (Quadro 2).

Quadro 2 - Recorte amostral da pesquisa

Tipologia	Instituição representante	Setor	Número de entrevistados
Entrevistado 1	Secretaria de Cultura de Ilha Grande	Público	1
Entrevistado 2	Barqueiros		1
Entrevistado 3	Capitania dos Portos do Piauí	Privado	1
Entrevistado 4	Agência de turismo		1
Total			4

Fonte: Campos (2023).

Buscando preservar o anonimato dos entrevistados, seja enquanto indivíduos, seja representantes de setores da sociedade (poder público, empresas privadas e sociedade civil organizada), eles foram denominados: “Entrevistado 1”, “Entrevistado 2” e assim sucessivamente.

A pesquisa foi realizada em estudo de campo, na cidade de Ilha Grande do Piauí, que está localizada na região nordeste na microrregião do litoral piauiense. As entrevistas tiveram como roteiro um questionário semiestruturado qualitativo, com 17 perguntas na qual foram desenvolvidas perguntas objetivas e subjetivas.

As respostas das perguntas foram transcritas, analisadas e interpretadas de acordo com questionário semiaberto descrito na íntegra pelo pesquisador, onde elas foram analisadas mediante ao objeto da pesquisa.

## O PASSEIO DO DELTA DO PARNAÍBA PELO OLHAR DOS GESTORES

Como o turismo cresceu e se tornou uma importante fonte de atividade econômica na região, várias agências de turismo se interessaram em comercializar o Delta do Parnaíba como produto turístico devido a seu potencial e importância em contribuir para o desenvolvimento das comunidades locais (Silva et al., 2020).

Os representantes foram questionados sobre como eles tiveram a experiência com relação ao passeio do delta e obtivemos as seguintes respostas:

*“Sim, já fui com três visões diferentes, Estudante pesquisador, Turista [sic] e gestor da pasta de turismo de Ilha Grande” (Entrevistado 1)*

*“Já realizei né [sic] algum parceiro aqui na Delta é por morar aqui na comunidade né [sic] é sim já fiz vários passeios já lá em Delta e não me recordo quantas vezes foram, fiz já vários passeios aqui no Delta já em diversas direções” (Entrevistado 2)*

*“Sim, excelente algo que ficou marcado na minha vida. Recomendo todos a participar conhecer as belezas do nosso Delta” (Entrevistado 3)*

*“Sim, foi agradável desafiadora um misto de sensações” (Entrevistado 4)*



Quando questionados da importância e da diversidade natural e cultural do passeio do Delta, todos respondentes confirmaram, enaltecendo que tiveram a experiência da natureza e da contemplação, além da possibilidade de conhecerem as comunidades tradicionais.

Em termos do perfil do turista recebido no Delta, responderam de certa forma similar:

*“O perfil de quase 70% dos turistas são [sic] brasileiros, ou seja, falta um marketing para atrair pessoas de outros países, e esses dados eu não estou falando da boca para fora, mas sim dados retirados do sistema turis [sic] (sistema de cadastro e controle de turistas de Ilha Grande)” (Entrevistado 1)*

*“Rapaz existe dois existe dois tipos de turismo aqui pro [sic] Delta né? [sic] Existe [sic] duas situações. Eu estava até conversando com o [nome de pessoa citado] Moisés estava perguntando em relação a isso né? Existe o turista brasileiro né. Que vem pra curtir [sic], beber principalmente, né. geralmente eles vendem pra [sic] duas e de lá já vem logo com uma carne de som, com uma bebida, fazendo aquela bagunça, né? [sic] Acho que você conhece um pouco do povo brasileiro, né? Então o brasileiro é mais extravagante, é mais barulhento, né? [sic] é mais de gritar, mais de querer farrear, já o europeu não, o europeu já é mais sossegado, ele é mais reservado, ele é mais quieto, né? [sic] Ele já vem pra [sic] descansar, né? [sic] Pra [sic] evitar essa questão do barulho, de pessoas gritando” (Entrevistado 2)*

*“Pais de família, jovem enfim bem diversificado” (Entrevistado 3)*

*“O perfil do viajante de férias. Em sua maioria, o turista que visita o Delta está com sua família de férias em sua grande parte do sudeste [sic]” (Entrevistado 4)*

Verificou-se que, segundo os entrevistados, os turistas que mais frequentam o Delta são os brasileiros. Um dos entrevistados relatou que a questão do marketing ainda é pouco divulgada para atrair visitantes de outros lugares do mundo. De acordo com Sotero e Perinotto (2016, p. 112), "a comunicação turística é um fator-chave no desenvolvimento das atividades turísticas". Este olhar difere ainda do estudo de turismo náutico do MTur (Brasil, 2010c, p. 18), que apontou que ele:

Tem entre 40 e 50 anos; possui poder aquisitivo elevado; gasta, em média, cinco vezes mais que um turista convencional; é profissional liberal ou empresário; interessa-se pela cultura, gastronomia e esportes da região; vive a bordo na maioria do tempo; é europeu ou americano; visita vários destinos durante a permanência no país.

Em pesquisa mais recente (BIMT, 2021), a demanda do turismo náutico no Brasil se resume em: principais estados emissores do Sudeste (SP e RJ) e Sul (PR, SC, RS), internacionais Am. do Sul (46,2%), famílias (84,6%) e idade entre 35-44 e entre 45-59 anos (38,5% cada).

Estudo de Silva (2008), na Estação Ecológica de Tamoios, em Paraty/RJ, demonstrou perfil similar ao do Delta: casais/família, a lazer/passeio, satisfeitos, gastam mais com alimentação e retornariam ao destino.

A dimensão econômica das atividades turísticas procura caracterizar claramente o impacto econômico do turismo e estabelecer a ligação entre a política de turismo e o desenvolvimento econômico sustentável (Lacerda, 2011). Com isso no questionário foi

discutido se eles acreditam que o passeio do Delta pode melhorar. Todos entrevistados afirmaram que sim, porém a forma variou:

*“Sim, diminuindo o turismo de massa, valorizando as embarcações pequenas sem poluição sonora” (Entrevistado 1)*

*“A tendência é que sempre venha uma melhora, né? [sic] E com a melhora, vem mais pessoas visitando, Tem [sic] mais pessoas que conhecem, eu acredito que uma das formas, de como ser isso, de que maneira séria, é cada vez mais organização, já é um povo desorganizado em certas coisas, mas em termo de organização seria bem mais interessante, né se todos trabalhavam de se todos trabalhassem. De uma forma conjunta, né? [sic] Porque aqui nem todos trabalham dessa maneira, mas tivesse mais organização seria bem melhor” (Entrevistado 2)*

*“Sim. Dá mais opções como diversificar os trajetos” (Entrevistado 3)*

*“Pode sim, mais infraestrutura de modo geral, meios de transporte coletivos e marketing a nível nacional” (Entrevistado 4)*

Para os entrevistados, o passeio no Delta pode ter diversas melhorias com relação a infraestrutura do local. Uma das ações discutidas é sobre a questão do transporte coletivo para ter acesso a esses portos. Dados do Ministério da Infraestrutura (MINFRA, 2020) apontam que há 39 portos fluviais, 18 portos organizados delegados e 17 portos públicos. Destes nenhum é no Piauí, que ainda de acordo com o órgão, há 122 instalações portuárias de pequeno porte, contanto nenhuma das quatro classificações no Piauí.

Quanto à avaliação do passeio do Delta (Figura 6), os entrevistados consideram como boa e muito boa de um modo geral, sendo as mais bem avaliadas: transportes, segurança, conservação, preço e roteiros. Todavia, parte avaliou negativamente outros quesitos, como comunicação, hospedagem, saúde e poder público.

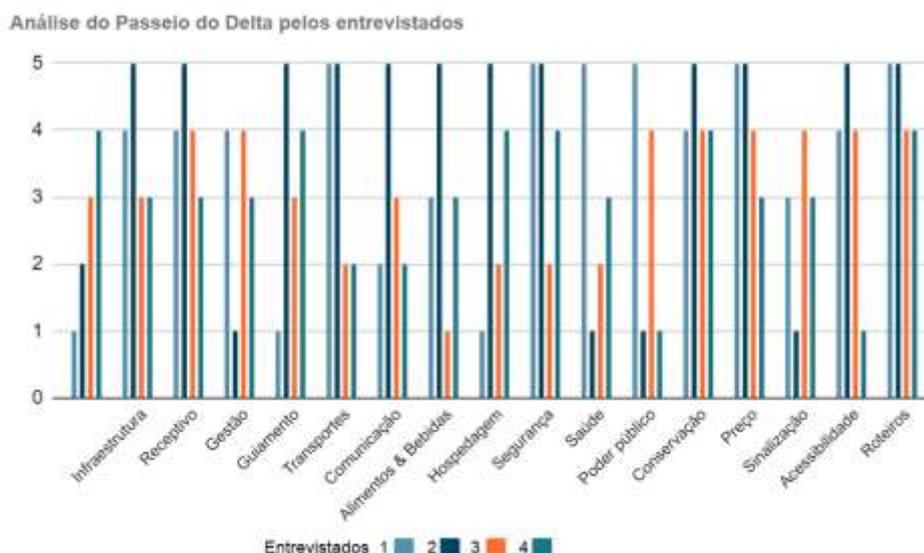


Figura 6 – Gráfico de avaliação do Passeio do Delta pelos entrevistados. Fonte: Campos (2023).

Quanto à relação da instituição que representa com outras empresas públicas e privadas que opera o passeio, os entrevistados apontaram que:



*“As empresas de Parnaíba não deixam a desejar quanto as suas funções, porém as de ilha grande não tem muita parceria com a gestão pública, inclusive vivem em cima do palanque político, isso mais atrapalha que ajuda” (Entrevistado 1)*

*“Boa excelente [sic]” (Entrevistado 2)*

*“Existe uma ligação direta, pois existe parcerias nas vendas” (Entrevistado 3)*

Comparando-se o turismo no Delta do Parnaíba com dois outros grandes sistemas deltaicos do mundo, é possível trazer novos olhares para a gestão do passeio no maior Delta brasileiro. O Delta do Nilo é, em alguns trechos como no Egito, uma área rica em sítios arqueológicos (Kołodziejczyk, 2018). No estudo, o autor aponta a pressão humana na região, citando a agricultura (arroz e algodão), que pode trazer impactos socioculturais negativos, que poderiam ser usufruídas mais sustentavelmente pela paisagem turística e sítios arqueológicos. Nesta mesma linha de impactos, mas de aspecto mais socioambiental, Bunbury et al. (2023) apresentam que a modernização do país tem extinguido parte da fauna e flora associada ao sistema fluvial, bem como assoreamento e salinização. As atividades citadas têm correlação com os usos do Delta do Parnaíba (Santos, Silva & Lima, 2022), cuja conservação não tem tido êxito de forma mais efetiva pelas áreas naturais protegidas APA e RESEX.

O Delta do Rio Mekong, no Vietnã, também sofre impactos negativos afins, cujo denso estudo de Vu, Lam e Prabhakaran (2021), a 230 empresas, 720 moradores, 670 turistas e 5 experts apontou que: há grande impacto econômico, embora haja pouco investimento e qualificação; os turistas e moradores não são muito envolvidos e o turismo não beneficia a comunidade; há pouco interesse em retornabilidade pelos turistas devido à pouca diversidade de atividades – este aspecto condiz com resultado da pesquisa de demanda da CEPRO (2013), que constatou o Delta ser somente a terceira maior motivação dos visitantes, embora a maioria pretenda retornar e avaliou positivamente os atrativos naturais.

Por sua vez, a OMT (2016) publicou um relatório de “Desenvolvimento de Produto Turístico ‘baseado no Rio’ Mekong”. Este conceito tem afinidade com o *based-community tourism*, ou seja, o Turismo de Base Comunitária (TBC), desenvolvido por algumas Organizações Não-Governamentais e pesquisadores da fauna, como o Instituto Tartarugas do Delta (*Dermochelys coriácea*) (ITD, 2023) e estudos acerca dos Guarás (*Eudocimus ruber*) (Colasante et al., 2022), respectivamente. Ainda é necessária uma gestão mais descentralizada, com maior empoderamento das comunidades (Irving & Mattos, 2003; Machado Junior & Macedo, 2015).

Machado et al. (2022) observaram a importância da paisagem como recurso ecoturístico na APA do Delta do Parnaíba. Assim como o patrimônio natural é construído a partir do cultural (Scifoni, 2006), a paisagem é “socialmente construída e uma representação do mundo” (Ribeiro, sd, p. 15), sendo necessário o olhar local em função da prioridade que se dá ao global:

Numa perspectiva lógica, a paisagem é já o espaço humano em perspectiva. A paisagem é história congelada, mas participa da história viva. São as formas que realizam, no espaço, as funções sociais. Assim, pode-se falar, com toda legitimidade, de um funcionamento da paisagem (Santos, 2002, p. 106).

Neste sentido, há olhares, diversos, importantes, complementares, amplos e pontuais, do passeio do Delta enquanto gestão. Estudo de caso este que se acredita



poder ser ampliado para outros destinos turísticos de sol e praia e náuticos, tanto marítimo quanto fluviolacustre. Sabe-se que a Zona Costeira é por um lado uma área ecótona importante para o equilíbrio ecossistêmico que sofre pressão antrópica. Relação uso-conservação esta que carece de mais dados, conforme apontado pelo Programa Nacional para Conservação da Linha de Costa – Procosta (MMA, 2018).

Nota-se que este estudo vem somar à dinâmica e potencialidade socioambiental do Rio Igarauçu, conforme Santos, Silva e Lima (Op. cit.), evidenciando a importância do uso da água não somente enquanto bioindicador e estoque alimentar – vide Objetivo do Desenvolvimento Sustentável (ODS) 14 - Vida na Água (Unesco, 2015) –, mas também como meio para atividades de lazer e turísticas. Gestão territorial e turística hídrica, seja costeira, seja de matas ciliares, esta que carece de maior monitoramento para cumprimento legal, em especial em áreas de unidades de conservação como as Áreas de Proteção Ambiental, a exemplo da APA do Delta do Parnaíba, onde acontece o Passeio do Delta.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

O turismo náutico tem uma estreita relação com a história do Brasil e do Piauí. Antes mesmo da chegada dos colonizadores portugueses, indígenas já utilizavam os cursos d'água e costa para pesca, caça e guerras. Seu uso hoje vai além do transporte de cargas e de passageiros para atividades não turísticas. É preciso não somente uma política pública baseada no desenvolvimento sustentável que gere empregos e valorize a cultura das comunidades ribeirinhas, diminuindo impactos ambientais de outros modais; mas também um potencial para o turismo, seja pelas belezas naturais da costa e interior navegáveis do país onde nem sempre é possível construir estradas.

Os resultados da presente pesquisa demonstraram a falta de planejamento e de marketing turístico para o segmento. Apesar da oferta deficitária, no olhar dos entrevistados, há demanda, com um perfil apontado por eles.

As limitações da pesquisa foram: não inclusão de outros métodos relevantes para o estudo de caso (análise de conteúdo, *shadowing*, bola de neve, mapa mental, observação-participante e maior pesquisa documental); falta do levantamento *in situ* da oferta turística, ou não acesso ao INVTUR do município; falta da entrevista da comunidade receptora; falta de aprovação por Comitê de Ética em Pesquisa; e pouca discussão dos resultados.

Apresenta-se sugestão dos seguintes estudos futuros: entrevista a mais gestores públicos, barqueiros, transportadoras, agências e guias de turismo, turistas; maior tempo de pesquisa; aprovação por Comitê de Ética em Pesquisa; solicitação de licença de pesquisa científica em unidades de conservação no SISBIO/ICMBio; elaboração de um manual de boas práticas para atores sociais; e oficinas de gestão participativa do turismo náutico no Delta do Parnaíba.

Assim, acredita-se que os resultados deste trabalho podem contribuir para a interdisciplinaridade, interinstitucionalidade e coparticipação da gestão dos passeios no Delta do Parnaíba, possibilitando uma transformação do espaço natural e minimizando impactos negativos, em especial os socioambientais.



## AGRADECIMENTOS

Os autores agradecem à Universidade Federal do Delta do Parnaíba pelo apoio, aos entrevistados pela participação na pesquisa e ao corpo editorial e científico da Revista Turismo - Estudos & Práticas pelo parecer para melhoria do artigo.

## REFERÊNCIAS

Alderton, P. M. (2008). *Lloyd's Practical Shipping Guides, Port Management and Operations*. Londres, Informa.

Andrade J.V. (2008). *Turismo Fundamentos e Dimensões*. São Paulo, Ed. Ática.

Andrade, M. M. (1999). *Introdução à metodologia do trabalho científico*. São Paulo, Editora Atlas.

Campos, G. (2023). *Olhares da gestão do Passeio do Delta do Parnaíba*. [Monografia de Turismo, Universidade Anônima].

Baptista, E. M. C.; Nascimento, T. S. (2015). Acidentes com Embarcações no Litoral do Piauí: Possibilidade de diálogo entre geografia e história ambiental. *Fronteiras: Journal of Social, Technological and Environmental Science*, 4(1): 313-327.

Barreto, M. (2002). *Planejamento e organização em turismo*. Campinas/SP, Papirus.

Beni, M. C. (2000). *Análise estrutural do turismo*. São Paulo, Senac.

Berdejo, L. M. A. (2009). *Fatores de resistência ao processo de implementação de um centro de serviços compartilhados: uma abordagem segundo a teoria institucional*. [Dissertação de Mestrado, Universidade de São Paulo].

BIMT. (2021). *Boletim de Inteligência de Mercado no Turismo – Turismo Náutico*. Brasília, MTur.

Brasil. (2022). *Plano de desenvolvimento territorial do turismo de Ilha Grande – PI*. Brasília, MTur.

\_\_\_\_\_. (2010a). *Plano Nacional de Turismo e Programa de Regionalização do Turismo – Roteiros do Brasil*. Brasília, MTur.

\_\_\_\_\_. (2018). *Plano Nacional de Turismo – 2018-2022*. Brasília, MTur.

\_\_\_\_\_. (2007). *Roteirização turística*. Brasília, MTur.

\_\_\_\_\_. (2010b). *Segmentação do Turismo e o Mercado*. Brasília, MTur.



\_\_\_\_\_. (2006). *Marcos Conceituais*. Brasília, MTur.

\_\_\_\_\_. (2010c). *Turismo Náutico: orientações básicas*. 3. ed. Brasília, MTur.

Bunbury, J., Cooper, J. P., Hoath, R., Ikram, S., Johnston, C., & Schneider, T. (2023). The Egyptian Nile: Human Transformation of an Ancient River. In: UNESCO. (2023) *River culture: life as a dance to the rhythm of the waters*. (pp. 43-77). Paris, UNESCO.

Cadastur. (2023). *Cadastro de Prestadores de Serviços Turísticos*. <https://cadastur.turismo.gov.br/hotsite/>

Cavalcante, L. S., & Alves, J. V. P. (2010). *Transporte turístico: uma análise sobre a atuação das transportadoras turísticas rodoviárias do estado de Roraima/Brasil*. [Trabalho de Conclusão de Curso, Faculdade Cathedral].

CEPRO. (2013). *Relatório de Pesquisa de Demanda Turística*. Teresina, Litoral do Piauí (Parnaíba e Luís Correia) e São Raimundo Nonato. Teresina, Fundação Centro de Pesquisas Econômicas e Sociais do Piauí. <https://www.chesf.com.br/sustentabilidade/Pages/MeioAmbiente/ApoioAreasProtegidas.asp>

Coelho, C., Lacerda, C. S. L., Gadelha, D. P., Barbosa, E. U. G., Lira, E. H. A., Mendonça, D. L., Oliveira, R. S. O., Paz, R. J., Cavaleiro, T. B., Silva, T. C. F., & Souza, T. S. P. Sustentabilidade da atividade turística do Delta do Parnaíba Estados do Piauí e Maranhão, Nordeste do Brasil. *Revista Brasileira de Gestão Ambiental e Sustentabilidade*, 4(8), 263-288.

Colasante, T., Silva, C. V. S., Jesus, C. A. L., & Oliveira, A. N. (2022). A revoada dos Guarás como atrativo turístico: estudo de caso no litoral do Brasil. *Revista Brasileira de Ecoturismo*, 15(3), 369-395.

Dencker, A. F. M. (2008). *Métodos e técnicas de pesquisa em turismo*. São Paulo, Futura.

CHESF. (2023). *Meio Ambiente apoio à Áreas Protegidas*. <https://www.chesf.com.br/sustentabilidade/Pages/MeioAmbiente/ApoioAreasProtegidas.asp>

Gândara, G. S. (2013). Cidades-beira: raízes urbanas e suas relações com o ambiente/natureza. *Anais do XXVII Simpósio Nacional de História – ANPUH*, Universidade Federal do Rio Grande do Norte.

Garay, A. (2011). Gestão. In: A. D. Cattani & L. Hozlmann (Org.). (2011). *Dicionário de trabalho e tecnologia*. 2. ed. Porto Alegre, Zouk.

Gaspar, Á, F. S., Farias, J. N. L. F., Guimarães, M. R. C., Fonsêca, M. H. S., & Batista, S. P. M. (2021). Oferta Turística no Transporte Fluvial de Passageiros: Amostra das Embarcações de Grande e Médio Porte em Manaus, Amazonas, Brasil. *Rosa dos Ventos*, 13(2), 367-388.



Gehrke, B. M., & Moura, A. K. C. (2010). Turismo Náutico no Nordeste Brasileiro: O Caso da Praia do Jacaré, Paraíba. *Anais do VII Seminário da Associação Nacional Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo*, Universidade Anhembi Morumbi.

Godoy, A. S. (2004). *Introdução à pesquisa qualitativa e suas possibilidades*. São Paulo, Fundação Abromo.

Guzzi, A (Org). (2012). *Biodiversidade do Delta do Parnaíba: litoral piauiense*. Parnaíba/PI, EDUFPI.

IBGE. (2010). *Índice? Desenvolvimento humano*.  
<http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/temas.php?lang=&codmun=220770&idtema=118&search=piaui|parnaiba|%C3%8Dndice-de-desenvolvimento-humano-municipal-idhm->

\_\_\_\_\_. (2009). *Manual técnico de geomorfologia*. 2. ed. Rio de Janeiro, IBGE.

ICMBio. (2020). *Plano de Manejo da APA do Delta do Parnaíba*. Brasília, ICMBio.

Ignarra, L. R. (2003). *Fundamentos do Turismo*. 2ªed. São Paulo, Thomson Pioneira.

Irving, M. A., & Mattos, F. F. (2003). Delta do Parnaíba nos rumos do ecoturismo: um olhar a partir da comunidade local. *Caderno Virtual de Turismo*, 3(4), 23-35.

ITD. (2023). *Instituto Tartarugas do Delta*. <https://www.institutotartarugasdodelta.org>

Kołodziejczyk, P. (2018). Archaeological Sites in the Nile Delta Landscape (Egypt). Economy, Law, Protection. *TOPIARIUS - Landscape studies*, 6, 47-62.

La Torre, F. (2002). *Sistemas de Transportes Turístico*. São Paulo, Roca.

Lacerda, C. (2011). *Sistema de Indicadores de Sustentabilidade para Atividade Turística: Uma proposta metodológica e participativa aplicada no município do Conde, João Pessoa- PB*. [Dissertação de Mestrado, Universidade Federal de Campina Grande].

Lima, R. N. (2009). Turismo náutico sustentável: um diferencial competitivo. In: A. Panosso Netto & M. G. R. Ansarah. (2009). *Segmentação do mercado turístico: estudos, produtos e perspectivas*. (pp. 299-326). Barueri/SP, Manole.

Lugoboni, L. F., Santos, B. S., Machado, E. C., & Gomes, J. L. (2020). Modelos de gestão: uma revisão da literatura brasileira. *Cafi*, 3(1), 83-102.

Machado, L. C., Gomes, R. O., Santos, C. C., Silva, E. G. A., Silva Filho, F. P., & Silveira, S. V. (2019). Turismo e paisagem na APA Delta do Parnaíba como subsídio de fomentação do ecoturismo. In: E. G. Silva (Org.). (2019). *Mosaicos geográficos no Delta do Parnaíba*. (pp. 17-44). Teresina, EDUFPI.

Machado Junior, J. A. S., & Macedo, J. P. (2015). A relação do turismo no Delta do Parnaíba com comunidades locais. *Cultur*, 10(1), 71-88.

Maquiavel, N. [1532] 1979. *O Príncipe*. São Paulo, Abril Cultural.



Marconi, M. A., & Lakatos, E. M. (1982). *Técnicas de pesquisa: planejamento e execução de pesquisas, amostragens e técnicas de pesquisa, elaboração, análise e interpretação de dados*. São Paulo, Atlas.

Matos, F. O. (2013). *Formação e limitações regionais do Plano de Desenvolvimento Sustentável da Região Turística do Meio-Norte Brasil*. [Tese de Doutorado, Universidade Federal do Ceará].

Mattos, F. F., & Irving, M. A. (2003). Delta do Parnaíba nos rumos do ecoturismo: um olhar a partir da comunidade local. *Caderno Virtual de Turismo*, 3(4), 23-35.

MINFRA. (2020). *Sistema Portuário Nacional*. [https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transporte\\_aquaviario/sistema-portuario](https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transporte_aquaviario/sistema-portuario)

MMA. (2018). *Procosta - Programa Nacional para Conservação da Linha de Costa*. <https://antigo.mma.gov.br/gestao-territorial/gerenciamento-costeiro/procosta2.html>

Moesch, M. M. (2002). *A produção do saber turístico*. 2 ed. São Paulo, Contexto.

OMT. (2001). *Introdução ao turismo*. São Paulo, Organização Mundial do Turismo/Roca.

\_\_\_\_\_. (2016). *Mekong River-based Tourism Product Development*. Madri, Organização Mundial do Turismo.

Palhares, G. L. (2002). *Transportes turísticos*. São Paulo, Aleph.

Paolillo, A. M., & Rejowski, M. (2004). *Transportes*. São Paulo, Aleph.

Patrício, J. C. S. (2007). *O Transporte Fluvial Misto na Amazônia: Aspectos Socioeconômicos do Trecho Belém - Acará*. [Dissertação de Mestrado, Universidade da Amazônia].

Peixoto, G. S. (2011). *Estruturas Portuárias*. São Luís, Universidade Federal do Maranhão.

Pimentel, T. D. (2014). Destino turístico como construção coletiva: os atores envolvidos e sua necessidade de articulação. In: M. P. C. Pimentel & T. D. Pimentel. (2014). *Gestão de Destinos Turísticos*. v. 1. (pp. 57-84). Rio de Janeiro, Fundação CECIERJ.

Putrick, S. C. (2019). *O turismo na rota das emoções e no desenvolvimento socioeconômico de municípios do estado do Piauí*. [Tese de Doutorado, Universidade Federal do Paraná].

Rego, Júnia Motta Antonaccio Napoleão do. (2010). *Dos sertões aos mares: história do comércio e dos comerciantes de Parnaíba (1700-1950)*. [Tese de Doutorado, Universidade Federal Fluminense].

Ribeiro, F. M. S. N., & Oliveira, P. V. S. (2017). “A pitoresca Parnaíba social e turística”: natureza e turismo na imprensa do litoral piauiense (1973-1985). *Revista Eletrônica Discente História*, 4(8), 64-79.



Ribeiro, R. W. (sd). *Paisagem*.  
<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Paisagem%20-%20Dicion%C3%A1rio%20Iphan.pdf>

Rota Das Emoções. (2023). *Emoções em todos os sentidos*.  
<http://rotadasemocoos.com.br/rota/>

Santos, A. J. R. (2008). *Gestão estratégica*. Conceitos, modelos e instrumentos. Lisboa, Escolar Editora.

Santos, M. (2002). *Por uma outra globalização*. Rio de Janeiro, Record.

Santos, M. R., Silva, E. G. A., & Lima, I. M. M. F. (2022). Rio Igarauçu, Piauí: Dinâmica Socioambiental e potencialidades na APA do Delta do Rio Parnaíba. *William Morris Davis - Revista de Geomorfologia*, 3(2), 1-20.

Scifoni, S. (2006). *A construção do patrimônio natural*. [Tese de Doutorado, Universidade de São Paulo].

Sebrae. (2022). *Brasil: um paraíso pouco explorado do turismo náutico*.  
<https://www.sebrae.com.br/sites/PortalSebrae/artigos/brasil-um-paraíso-pouco-explorado-do-turismo-nautico,7c5e98730d264810VgnVCM100000d701210aRCRD>

SETUR – IG. (2020). *Banco de Dados de Fluxo do Porto dos Tatus*. Ilha Grande/PI, Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Turismo e Meio Ambiente de Ilha Grande.

Silva, A. M. S., & Rocha, R. R. N. (2014). Uma reflexão sobre turismo e desenvolvimento sustentável na APA Delta do Parnaíba/PI –Rota das Emoções. *Turismo: Estudos & Práticas*, 3(1), 79-101.

Silva, D. S. (2008). *Estudo preliminar sobre o Turismo Náutico*, com ênfase no Turismo de Pesca, nas imediações da Estação Ecológica de Tamoios. [Monografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro].

Silva, M. C. L., Lima, S. S., Braga, S. S., & Melo, R. S. (2020). Transformações na rota turística do Delta do Parnaíba (PI/MA): percurso histórico. *Revista Brasileira de Ecoturismo*, 13(4), 689-707.

Smith, A. [1776] 1983. *A riqueza das nações: investigação sobre sua natureza e suas causas*. São Paulo, Abril Cultural.

Sotero, J. A., & Perinotto, A. R. C. (2016). Análise histórica da comunicação turística em Parnaíba/Pi: o poder público em questão. *Revista Hospitalidade*, 13(1), 110- 142.

Trigo, G. G. (2002). *Turismo básico*. 6. ed. São Paulo, Senac.

Turismo Náutico. (2023). *Turismo Náutico*.  
<https://turismonautico.turismo.gov.br/turismo-nautico/projetos-em-andamento-no-brasil/>



Vu, H. M., Lam, T. M., & Prabhakaran, S. (2021). Perceptions of key stakeholders towards sustainable tourism development: a case study in Mekong Delta, Vietnam *Journal of Asian Finance, Economics and Business*, 8(4), 717-726.

Turismo Náutico do Litoral do Piauí. (2023). *Rota do Turismo Náutico*. <http://turismonauticodolitoraldo Piaui.mapavirtual.com.br/>

Tzu, S. [500 A.C.] 2006. *A Arte da Guerra*. São Paulo, Record.

Unesco. (2015). *Objetivos do Desenvolvimento Sustentável*. Paris: Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura.

### **Cronologia do Processo Editorial**

*Editorial Process Chronology*

Recebido em: 27/03/2023

Aprovado em: 18/04/2023

Received in: March 27, 2023

Approved in: April 18, 2023