

TURISMO E TRANSPORTES HIDROVIÁRIOS: O CASO DAS EMBARCAÇÕES NO MUNICÍPIO DE BREJO GRANDE, EM SERGIPE

Andreia Cruz de Gois¹
Brenno Augusto Cardoso Santos²
Mary Nadja Lima Santos³
Ivan Rêgo Aragão⁴

RESUMO

O presente artigo considera o uso dos transportes turísticos hidroviários e suas contribuições ao desenvolvimento da atividade turística, no município de Brejo Grande, em Sergipe, e nesse contexto, analisa como as embarcações contribuem para o desenvolvimento da economia local. Para atingir os objetivos propostos fez-se uso do método indutivo com pesquisas associadas, acrescidos de pesquisa bibliográfica acerca do tema e uso de questionários semiestruturados, aplicados aos barqueiros e turistas. A pesquisa identificou, em campo, os tipos de embarcações de uso turístico e/ou até mesmo a utilização dessas embarcações pela comunidade local, assim como peculiaridades no que se refere ao nome da embarcação, tempo de uso, quantidade de tripulantes, e também as vantagens e desvantagens de cada tipo de embarcação. Quanto aos resultados encontrados, em relação às embarcações observou-se que embora estas sejam uma das fontes principais de renda da comunidade local, não apresentam estrutura adequada para atender às necessidades de seus usuários. Não existe incentivo do poder público, no que tange a uma política de investimentos na fabricação das embarcações; cursos para os barqueiros, que promovam a melhoria do atendimento aos turistas; infraestrutura de terminais no aporte aos turistas (sistema portuário); melhores condições de restaurante e hospedagem; entre outros. Com relação aos turistas, que salientaram a beleza natural do local, apontaram como fatores principais de insatisfação a falta de estrutura do meio de transporte, a falta de sinalização na região e a pouca capacitação dos barqueiros em atendê-los.

PALAVRAS-CHAVE: TURISMO. TRANSPORTE FLUVIAL. EMBARCAÇÕES. DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO.

¹ Graduada em Gestão de Turismo/IFS; Guia de Turismo Nacional /IFS. E-mail: andreiacgois94@gmail.com

² Graduado em Gestão de Turismo/IFS. E-mail: brennoaugusto727@gmail.com

³ Professora de Turismo/IFS; Pós-doutora em Turismo Sustentável, University of North Texas. E-mail: marynlsantos@gmail.com

⁴ Mestre em Cultura e Turismo/UESC. E-mail: ivan_culturaeturismo@hotmail.com

INTRODUÇÃO

As conquistas trabalhistas, atreladas às necessidades da sociedade em se deslocar e fugir do cotidiano, bem como o desenvolvimento dos transportes, abriram as portas para o crescimento do turismo. Segundo Marques (2000), a relação entre a demanda, pessoas com desejos e motivações em viajar, oferta, transportes, meios de hospedagem, operadoras turísticas, entre outros, contribuiu para que a atividade turística se tornasse um forte elemento na economia mundial.

De acordo com o Ministério do Turismo (MTUR, 2016, p. s/n) “o turismo se caracteriza pelo deslocamento e estadia de pessoas, ou grupos de pessoas, para lugares diferentes do seu habitual num período inferior a um ano”. Dessa forma, pode-se conceituar transporte como a ação de movimentar algo que pode ser mercadorias, animais e/ou pessoas de um ponto de origem a um outro ponto onde se quer chegar.

Rodrigues e Castro (2011, p. 323) afirmam que, “a ligação entre transportes e turismo é notável, pois para que haja turismo é imprescindível a utilização dos meios de transportes. No entanto, os modais são escolhidos de acordo com a necessidade de deslocamento e maior comodidade do viajante”. Estes transportes também podem despontar como uma atração, por meio do qual o deslocamento e a atração turística se confundem, sobretudo se tratando de transporte hidroviário – objeto de estudo dessa pesquisa.

Para La Torre (2002), os sistemas de transportes turísticos possibilitam a integração econômica e social das diversas regiões geográficas participando, de forma substancial, na comunicação entre pessoas, facilitando a difusão cultural e o desenvolvimento de bens e serviços. Não obstante, Rodrigues e Castro (2011) relatam sobre a importância dos transportes como agente de mobilidade no desenvolvimento da atividade turística. Os autores citados anteriormente ressaltam, ainda, que nem toda viagem é considerada um deslocamento turístico, apenas poderão ser assim

consideradas quando forem realizadas fora do ambiente habitual das pessoas que estão envolvidas.

Um fato a ser considerado diz respeito a análise do uso dos transportes turísticos hidroviários e suas contribuições para o desenvolvimento da atividade turística no município em questão e, dentro desse contexto, constatou-se como as embarcações contribuem para o desenvolvimento da economia local, na perspectiva de uso desse produto para melhorias das condições de vida da comunidade brejograndense.

O método de análise utilizado na pesquisa foi o indutivo. Para Gil (1999) este método procura pensar os problemas da pesquisa em um raciocínio ascendente, no qual se parte da observação de fenômenos particulares; procura-se identificar regularidades entre eles para então se chegar a uma generalização, que segundo o citado autor pode propor uma lei ou teoria sobre o objeto pesquisado. Ainda segundo Gil (2008, p. 69), a indução se processa em três etapas fundamentais:

(i) observação de fatos ou fenômenos para, por meio da análise, descobrir-se as causas de sua manifestação; (ii) descoberta da relação entre eles por meio de comparações; (iii) generalização da relação - a relação encontrada na etapa precedente é generalizada para situações supostamente similares, não observadas.

Quanto às técnicas utilizadas foram a pesquisa bibliográfica, que de acordo com Lakatos (2010) são obras já tornadas públicas acerca do tema em questão, sejam elas publicações avulsas, boletins, jornais, revistas, monografias, material cartográfico, entre outros. E pesquisa de campo que consistiu na observação de fatos que ocorrem espontaneamente, na coleta de dados a eles referentes e no registro de variáveis relevantes para analisá-los (LAKATOS, 2010), sendo realizadas através de entrevistas, questionários e observações *in loco*.

A análise de dados se desenvolveu a partir da percepção das pessoas entrevistadas; processo além dos dados, e esta se concretizou consolidando, limitando e interpretando o que as pessoas disseram e o que o pesquisador viu e leu, isto é, o processo de formação de significados.

A análise tem como objetivo organizar e sumariar os dados de tal forma que possibilitem o fornecimento de respostas ao problema proposto para investigação. Já a interpretação tem como objetivo a procura do sentido mais amplo das respostas, o que é feito mediante sua ligação a outros conhecimentos anteriormente obtidos (GIL, 1999, p. 168).

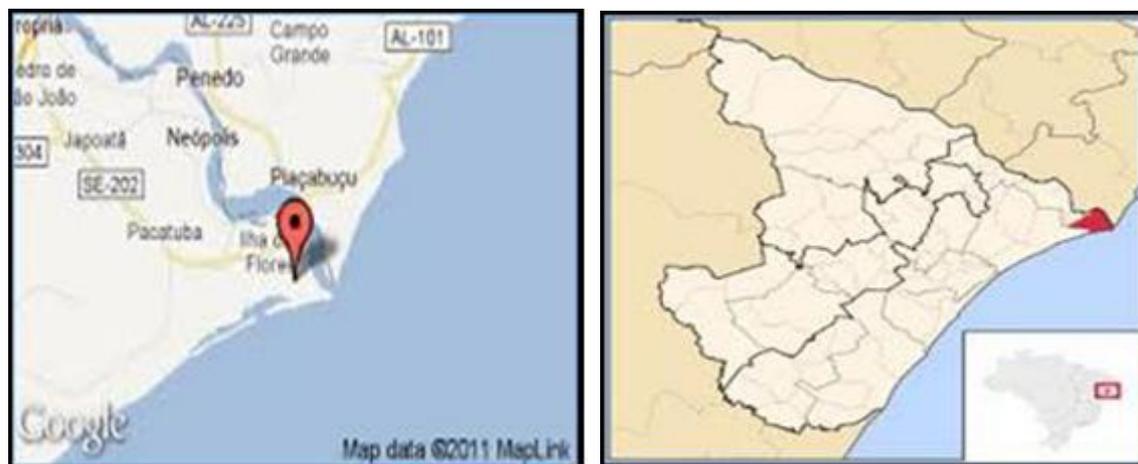
O conjunto de elementos sobre os quais se pretendeu inferir nesse estudo e o universo da pesquisa foram relacionados aos objetivos pretendidos: os barqueiros que utilizam suas embarcações como meio de transporte turístico no município de Brejo Grande, não amostral representativa da pesquisa. Perfez um total de 07 barqueiros entrevistados⁵, e os turistas que utilizam essas embarcações quando de suas visitas à região, abrangeu um total de 19 pessoas no dia 07/05/2017.

A pesquisa de campo foi realizada nos dias 05/01/2017 e 07/05/2017. Na primeira data foram aplicados os questionários a um total de sete barqueiros locais, para identificar os tipos de embarcações e o propósito destas: se as mesmas são utilizadas para fins turísticos e/ou deslocamento da comunidade. Nessa mesma data, levantou-se, também, dados pessoais e profissionais destes barqueiros, com o intuito de traçar um perfil dessa comunidade, bem como foram feitos alguns questionamentos para identificar as vantagens e desvantagens de cada tipo de embarcação. No segundo momento, foram realizadas entrevistas com os turistas, com o intuito de analisar a motivação da escolha do destino turístico e se as embarcações atendiam na satisfação do cliente.

Nesse sentido, o interesse pelo tema surgiu a partir da análise da problemática acerca da importância das embarcações para o desenvolvimento da atividade turística no município de Brejo Grande, em Sergipe.

⁵ Na ocasião do trabalho de campo (05/01/2017), foi constatado que não existia uma associação dos barqueiros para que assim se justificasse o universo da categoria de barqueiros da pesquisa. Utilizou-se, por tipos e tamanhos de embarcações os proprietários e os marinheiros (condutores das embarcações).

LOCALIZAÇÃO E ATIVIDADE ECONÔMICA DO OBJETO DE ESTUDO



Figuras 1 e 2 - Localização do município de Brejo Grande/Se
Fonte: CINFORM, História dos municípios (2002)

O litoral de Sergipe, localizado no Nordeste do Brasil, está inserido nas áreas geográficas estratégicas do país para alavancar o desenvolvimento, principalmente nas comunidades ribeirinhas e litorâneas (SANTOS, *et al*, 2013). Nesta região, o município de Brejo Grande está ligado ao rio São Francisco com o mar. Segundo Maynard e Araújo⁶ *apud* SANTOS (2013, p. 103) “[...] Após ser descoberta, em 1542, pelos holandeses e portugueses, a antiga ilha, por Carta Régia de 24 de outubro de 1534, passou de Pernambuco para Sergipe e, posteriormente, veio a pertencer ao município de Vila Nova”. As figuras 1 e 2, acima, mostram a localização do município de Brejo Grande/Sergipe.

A sede do município localiza-se à margem direita do rio São Francisco, em zona de planície litorânea. Por sua formação geológica o município é quase todo formado de mangues e restingas entremeadas por lagoas e apicuns, conforme a figura 3, a seguir.

⁶ MAYNARD, P. A.; ARAÚJO, W. **Dados Históricos do Município de Brejo Grande**. Brejo Grande, Prefeitura Municipal, 1957.



Figura 3 - Região de Mangues e Restingas
Fonte: Andreia Cruz de Gois

As principais atividades econômicas estão concentradas na agricultura com o cultivo do arroz e coco-da-baía, criação de gado bovino para abate e produção de leite, pesca e piscicultura. A extração mineral de petróleo também gera rendas para o município.

A pesca no município de Brejo Grande é uma das principais atividades econômicas, com aproximadamente 508 pescadores filiados à Colônia de Pescadores Z-16, de Brejo Grande (Figura 4). De acordo com a pesquisa, o número estimado no município gira em torno de 1.300 pescadores, distribuídos na sede do município e nos povoados Brejão dos Negros, Resina-Saramén e Carapitanga. Além da Colônia de Pescadores existem, também, seis Associações. Considera-se que as famílias dos pescadores são compostas, em média, por cinco membros, e que a população diretamente dependente da pesca no município está em torno de 5.000 pessoas (SANTOS, 2013).

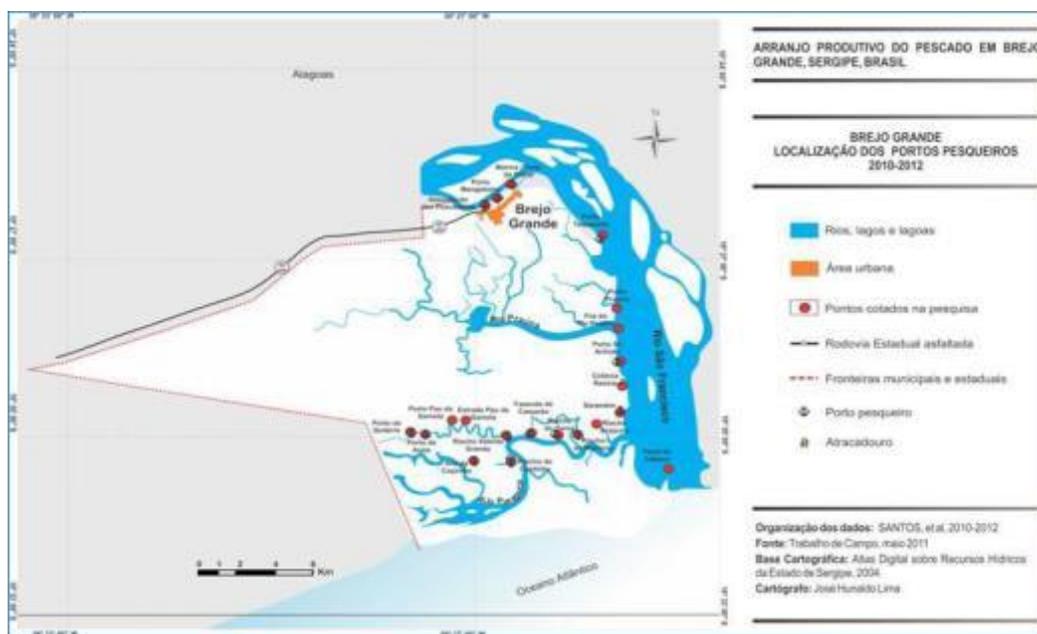


Figura 4 - Localização dos Portos Pesqueiros, 2010-2012
 Fonte: Base Cartográfica, Atlas Digital sobre Recursos Hídricos do Estado de Sergipe, 2004.
 Organizado e elaborado por SANTOS (2013)

Brejo Grande sempre se mostrou com um potencial turístico por ter sua localização acolhedora, no encontro do rio São Francisco com o Oceano Atlântico. Possui como um dos atrativos principais o antigo farol, que pertence ao povoado Cabeço (ver figura 5). Este povoado foi dizimado com a construção da hidrelétrica de Xingó, sendo hoje um sítio arqueológico aquático (RIBEIRO JÚNIOR, 2016).



Figura 5 – Antigo Farol do Cabeço, Brejo Grande
 Fonte: <http://bemvindoa-sergipe.blogspot.com.br>

Uma abordagem que se destaca na produção do espaço físico é que este município está localizado em um dos polos turísticos sergipanos, o Pólo Costa dos Coqueirais, constituído por 13 municípios situados ao longo do litoral sergipano. O Pólo foi criado com o intuito de organizar o espaço geoeconômico, mediante as demandas de cada região, no campo de infraestrutura, desenvolvimento social, gestão ambiental, informação e conhecimento (SANTOS, *et al*, 2013). Segundo dados do IBGE, Brasil (2010) o Índice de Desenvolvimento Humano-IDH do município, entre os anos de 1991 a 2010, variou entre 0,284 e 0,540, o que representa um desenvolvimento lento para a região.

TURISMO E TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS

O turismo é um composto de atividades, serviços e setores que proporcionam uma experiência de viagem que envolve: estabelecimentos de transporte, hospedagem, alimentação, compras, entretenimento, locais para atividades e outros serviços de hospitalidade disponíveis para indivíduos ou grupos que estejam viajando para longe de onde vivem (GOELDNER, 2002, p. 23).

Segundo Queiroz Magalhães (2014), geralmente se utiliza o termo transporte para designar o deslocamento para o trabalho, escola, lazer, compras; o deslocamento de encomendas e cargas diversas e outra gama de fenômenos semelhantes e de evidente importância na vida cotidiana. A preocupação de desenvolver meios para possibilitar esses deslocamentos existe desde a Antiguidade, quando os homens já tinham preocupação com as rotas comerciais, com a marcha dos exércitos, com o provimento de água e recursos naturais, entre outros (MUMFORD, 1998).

O sistema de transportes turísticos é a “estrutura composta por serviços e equipamentos de um ou mais meios de transportes necessários ao deslocamento dos turistas e viajantes em geral, entre núcleos emissores e receptores e dentro dos mesmos” (PAOLILLO, 2001, p. 12). Apesar disso, o desenvolvimento de um campo de estudos exclusivamente voltado para o transporte, com profissionais e estudiosos

preocupados com o tema é bastante recente, tendo registrado o seu início no século XX. À medida que esse campo de estudo avança, espera-se correspondente amadurecimento e crescente nível de formalização.

No tocante aos serviços de transportes de pessoas, mais especificamente de turistas, Palhares (2002, p. 27) enfatiza que o “mesmo pode ser tido como a atividade meio que interliga a origem de uma viagem turística a um determinado destino (e vice-versa) [...]”. Vale ressaltar também a importância da intermodalidade turística, como afirma Peixoto (1977, p. 15) “cabe ao sistema de transporte de um país ou região a complexa tarefa de interligar harmonicamente seus diferentes centros de produção, de maneira que a circulação entre eles se processe de acordo com as necessidades de sua sobrevivência, de sua segurança e de seu desenvolvimento”.

Segundo o Ministério do Turismo (2016), o turismo náutico se diferencia dos outros segmentos na medida em que o principal elemento caracterizador é um equipamento náutico: a embarcação que se constitui no próprio atrativo motivador do deslocamento, e que ao mesmo tempo é utilizada como meio de transporte turístico.

A atividade turística é uma atividade complexa, visto que utiliza diversos serviços que representam o trade turístico. É de fundamental importância que todos os serviços sejam de boa qualidade para que o turista tenha experiências construtivas e retorne satisfeito para o destino de origem.

O transporte está intrinsecamente ligado ao turismo, levando-se em consideração que para existir turismo é necessário que haja deslocamento. Os diversos meios de transportes são essenciais aos deslocamentos, dependendo do destino e distância usa-se um determinado modal para se deslocar.

No entanto, a eleição do modal deve estar ligada às condições de cada território turístico, pois somente dessa forma é possível escolher o modal que mais se adequa às necessidades dos turistas. Ao longo da história da humanidade e, de acordo com os espaços geográficos, os modais foram se adaptando às novas tecnologias.

O quadro 1, traz a cronologia do desenvolvimento histórico dos transportes turísticos, bem como a relação de qualidade-benefício entre eles.

PERÍODO	MARCO DA HISTÓRIA DOS TRANSPORTES	
Meados do século XIX ao início do século XX	Desenvolvimento do transporte ferroviário	Origem do turismo organizado; surgimento das agências de viagem; turismo marítimo transcontinental.
Antes e depois da Primeira Guerra Mundial	Desenvolvimento do transporte marítimo	Desenvolvimento dos cruzeiros marítimos; turismo de luxo.
Após a Segunda Guerra Mundial até 1973	Desenvolvimento do transporte aéreo e do transporte rodoviário.	Desenvolvimento do turismo internacional e contribuição ao desenvolvimento do turismo massivo. Desenvolvimento do turismo doméstico.
A partir de 1973	Recuperação e modernização dos transportes / intermodalidade dos meios de transporte / informatização e desenvolvimento tecnológico dos meios de transporte	Consolidação do turismo massivo rodoviário, ferroviário e aéreo; retomada do desenvolvimento dos cruzeiros marítimos; desenvolvimento do turismo aéreo de longa distância; integração e uso de vários meios de transporte nas viagens turísticas.

Quadro 1 - Desenvolvimento histórico dos transportes turísticos

Fonte: Adaptado de Rejowski e Paolillo (1999)

O quadro da relação histórica acima demonstra que o desenvolvimento do turismo se deu em paralelo ao desenvolvimento dos transportes, e que esta integração aconteceu basicamente pela dependência do turismo com os transportes que executaram suas atividades, utilizando-se dos diversos modais.

O período histórico denominado Antiguidade se estende de 3200a.C até 476d.C. aproximadamente, tendo como principal característica o surgimento e a consolidação das primeiras civilizações humanas. Inicialmente localizados junto aos rios e marés, os agrupamentos humanos foram dando origem a Estados cada vez mais poderosos, comumente denominados impérios (DI RONÁ, 2002).

A utilização dos rios marcou a história da colonização, como é o caso dos portugueses que os utilizaram para percorrer todo o país. Estes buscavam captar o máximo de recursos possível extraindo assim da colônia o que achavam de interesse e produzir os bens para serem comercializados na metrópole. Houve a preocupação em abrir caminhos para que pudessem captar o que interessava à metrópole, porém não se

preocuparam em desenvolver o país por quaisquer que fossem as vias de comunicação (MARQUES, 2000).

Os barcos evoluíram para dois tipos básicos de embarcações: os mercantes, que utilizavam a energia eólica (colhida por meio de velas), eram lentos, mas apresentavam grande capacidade de carga; e os militares, que eram movidos por remos, sendo, por isso, mais rápidos, porém com pequena autonomia (necessitavam realizar constantes escalas para o reabastecimento) (DI RONÁ, 2002).

Segundo Rolime Lincoln⁷ *apud* Carvalho (2000, p. 76), “o transporte fluvial turístico em rios e lagos ainda é restrito no país, embora tenha um grande potencial de desenvolvimento. O Brasil possui uma das maiores malhas hidrográficas do mundo, além do próprio interesse do turista que vem despertando para este segmento”.

Destaca-se aqui a existência da Canoa de Tolda Luzitânia, de acordo com o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN. Estas embarcações são originais, antigamente eram de grande porte. O modelo brasileiro tinha como característica “somente 16 metros de casco e foi adaptada para descer o rio, a favor do vento, com o pano aberto”. Esta embarcação é composta de leme, tábua de bolina, moitão e a tolda, que servia para abrigo da alimentação e dos canoieiros. A Luzitânia é um dos três últimos exemplares das canoas de tolda do rio São Francisco (2016, p. s/n).⁸

ANALISANDO OS DADOS...

O trabalho de campo foi realizado nos dias 05/01/2017 e 07/05/2017. Na primeira data foram aplicados os questionários a um total de sete barqueiros locais, para identificar, entre outras coisas, os tipos de embarcações e o propósito destas: se as mesmas são utilizadas para fins turísticos e/ou deslocamento da comunidade.

A pesquisa aconteceu em Brejo Grande, o principal município da região e nos povoados circunvizinhos: Saramém, Carapatinga, Brejão dos Negros e Resina. Na

⁷ ROLIM, Cinthia A. M. de.; LINCOLN, Mário C.E.de. **Ambientes Fluviais e as Atividades Turísticas Sustentáveis**. São Paulo, 2014.

⁸ Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/1022/>>.

segunda data, foram realizadas entrevistas com turistas para coleta de informações sobre seus locais de origem, principal motivação da visita e se o passeio na embarcação influenciou na motivação de conhecer este destino turístico.

As informações colhidas, junto aos entrevistados, por meio dos questionários foram analisadas com o propósito de buscar conhecer as percepções e expectativas, tanto dos barqueiros quanto dos turistas com relação à utilização do serviço oferecido e à possibilidade de ganhos maiores com a exploração dessa atividade. Após a coleta de dados deu-se o tratamento das informações adquiridas, que foram catalogadas de forma quali-quantitativa a fim de responder às questões da pesquisa.

A figura 6 mostra um dos resultados dos questionários, expondo que 72% dos barqueiros informaram que desenvolvem suas atividades tanto para fins turísticos como também para o deslocamento da comunidade local que necessita da travessia para comercializar os produtos da região nos pontos turísticos. Desse percentual, 14% utilizam suas embarcações apenas para o deslocamento da comunidade local e outros 14% apenas para fins turísticos. Alguns deles ofertam o serviço de travessia apenas quando a pesca, que é a atividade principal, está fraca.

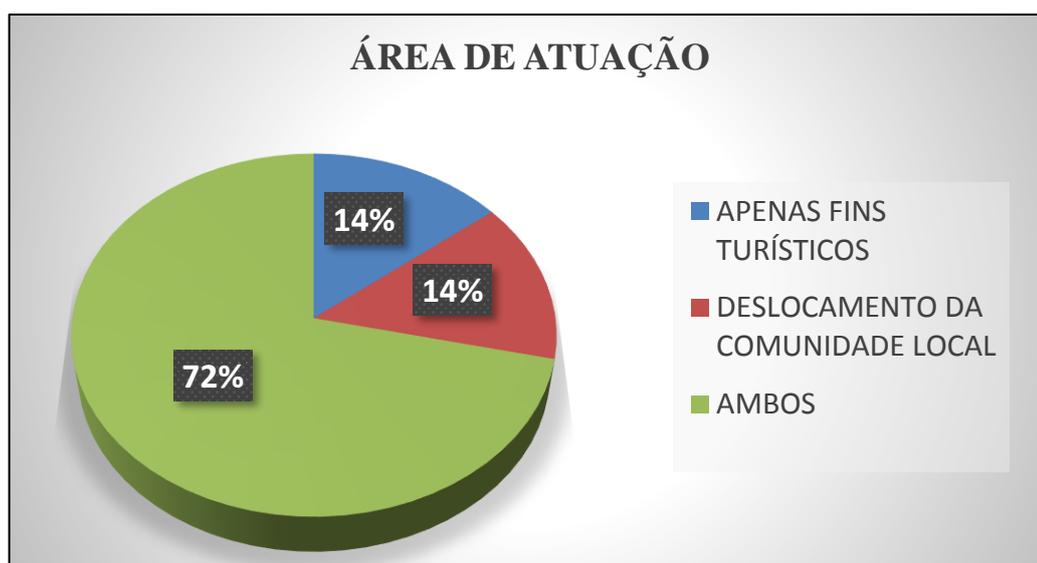


Figura 6: Área de Atuação
Fonte: Pesquisa de Campo 2017

Todos os entrevistados reclamaram da falta de cursos de capacitação profissional e do desinteresse do governo com a atividade turística. Percebe-se que a comunidade barqueira está ciente quanto às melhorias que o turismo pode trazer para região. Observa-se isso com a mutação da atividade da pesca para a atividade de travessia na busca de uma renda extra e a cobrança aos órgãos responsáveis, feita por eles, quanto à realização de cursos para que esta atividade turística não seja apenas realizada quando houver sazonalidade da pesca, e sim que seja uma atividade rotineira.

Na fase de observação de campo, em pesquisa realizada, constatou-se de forma nítida a falta de estrutura das embarcações que, em sua grande maioria, comportam apenas 12 pessoas, como mostra a figura 7.



Figura 7 – Embarcações pequenas e sem infraestrutura para atender à demanda turística
Fonte: Andreia Cruz de Gois

Os turistas que visitam a região puderam passar, através das respostas dadas na oportunidade de aplicação do questionário, sua percepção quanto aos serviços e infraestrutura oferecidos, e a importância com relação ao uso das embarcações para o desenvolvimento turístico do local.

O quadro 2, abaixo, resume o grau de satisfação dos turistas que visitam o município de Brejo Grande/Se.

TURISTA	SEXO	FINALIDADE DA VIAGEM	ATRATIVO	PONTO NEGATIVO	RETORNAR/INDICAR
1º entrevistado	F	Lazer	A travessia feita pelas embarcações permite apreciar as belezas naturais.	Falta de apoio e incentivo do governo; Baixo nível de escolaridade dos barqueiros.	SIM
2º entrevistado	F	Lazer	A travessia feita pelas embarcações permite apreciar as belezas naturais.	Falta de divulgação dos atrativos da região.	SIM
3º entrevistado	M	Lazer	A travessia feita pelas embarcações permite apreciar as belezas naturais.	Falta de divulgação dos atrativos da região.	SIM
4ª entrevistado	F	Lazer	A travessia feita pelas embarcações permite apreciar as belezas naturais.	Falta de divulgação dos atrativos da região.	SIM
5º entrevistado	F	Lazer	A travessia feita pelas embarcações permite apreciar as belezas naturais.	Falta de divulgação dos atrativos da região.	SIM
6º entrevistado	F	Lazer	A travessia feita pelas embarcações permite apreciar as belezas naturais.	Estradas de acesso à região; Hotéis e restaurantes sem infraestrutura.	SIM
7º entrevistado	F	Lazer; Conhecer a cultura.	História do local.	Infraestrutura, segurança e divulgação.	SIM
8º entrevistado	F	Lazer; Conhecer a cultura.	Identidade cultural do local.	Falta de divulgação dos atrativos da região; Atendimento de má qualidade ao cliente.	SIM
9º entrevistado	M	Conhecer a cultura.	Paisagens naturais; História do local.	Falta de divulgação; Hotéis e restaurantes sem infraestrutura.	SIM
10º entrevistado	M	Lazer	Paisagens naturais.	Apoio e incentivo do governo; Falta de divulgação.	SIM
11º entrevistado	M	Lazer	A travessia feita pelas embarcações.	Apoio e incentivo do governo.	SIM
12º entrevistado	M	Lazer	A travessia feita pelas embarcações; Paisagens naturais.	Conhecimento em Educação Ambiental.	SIM
13º entrevistado	F	Conhecer a identidade cultural da região.	A travessia feita pelas embarcações; Paisagens naturais.	Atendimento ao cliente de má qualidade; Segurança e falta de divulgação.	SIM
		Conhecer a	A travessia feita pelas	Apoio e incentivo do	

14º entrevistado	F	identidade cultural da região.	embarcações.	governo; Falta de divulgação.	SIM
15º entrevistado	M	Lazer	A travessia feita pelas embarcações.	Conhecimento em Educação Ambiental. Apoio e incentivo do governo.	SIM
16º entrevistado	F	Lazer	A travessia feita pelas embarcações.	Falta de infraestrutura.	SIM
17º entrevistado	F	Lazer	A travessia feita pelas embarcações.	Falta de divulgação.	SIM
18º entrevistado	F	Lazer	A travessia feita pelas embarcações; Paisagens naturais.	Nível de escolaridade dos barqueiros.	SIM
19º entrevistado	F	Lazer	A travessia feita pelas embarcações.	Estradas de acesso à região; Hotéis e restaurantes sem infraestrutura.	SIM

Quadro 2 – Percepção dos Turistas

Fonte: Dados da pesquisa de campo, janeiro e maio de 2017.

Verifica-se no quadro acima, que os turistas que visitam a região sentem interesse em voltar, encantados com as belezas naturais do local; porém demonstram insatisfação quando o assunto é a estrutura das embarcações. A falta de uma Secretaria de Turismo no município foi apresentada, também, como uma dificuldade no que diz respeito à captação de recursos para investimento na região.

A pesquisa também revelou que a população não acolhe da forma que deveria - de forma hospitaleira - sequer os próprios moradores, tampouco os turistas, pois não possui formação adequada. A sinalização turística é inexistente, o que dificulta a chegada de turistas que não venham acompanhados por agenciadores.

A capacitação deficitária foi apresentada como mais um fator agravante. Embora habilitados para exercer a função de barqueiro, há conhecimento insuficiente dos barqueiros sobre vários aspectos da região; isso não permite que eles tenham maiores informações a serem repassadas aos turistas. Some-se às deficiências anteriores a falta de divulgação dos atrativos turísticos do local, considerada pelos turistas como um fator insatisfatório ao desenvolvimento do turismo na região.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como ficou explicitado anteriormente, o trabalho buscou estabelecer a relação entre o transporte hidroviário e o turismo no município de Brejo Grande/Se. Esta discussão mostrou que, além das embarcações serem utilizadas para o deslocamento populacional, elas também são consideradas importantes como parte do atrativo turístico, gerando uma fonte de renda extra aos moradores do local.

A visita de campo e a realização das entrevistas com os barqueiros e aplicação de questionários com os turistas revelaram a necessidade de um planejamento turístico de forma integrada, pois para consolidar a atividade turística com a atividade econômica é necessário envolver os atores sociais nos processos de desenvolvimento, adequação da infraestrutura local, capacitação dos profissionais e divulgação dos atrativos da região. Apesar da falta de infraestrutura encontrada os turistas se mostraram dispostos a visitarem novamente a região, como também indicar esse roteiro turístico a outras pessoas. O fato de não haver uma Secretaria de Turismo na localidade dificulta a captação de recursos públicos para o desenvolvimento da atividade.

As localidades estudadas mostraram-se bastante instigadoras, pois os moradores estão dispostos a receber os turistas e deram os primeiros passos criando uma Associação, a fim de que haja desenvolvimento local através do turismo; entretanto, não receberam o apoio necessário para consolidar a atividade turística dessas localidades. Ademais, é recomendável a criação, pelo poder público juntamente com a iniciativa privada e com a participação das lideranças locais, de um planejamento municipal que direcione ações e projetos a fim de capacitar os moradores de Brejo Grande para que haja um desenvolvimento local sustentável a partir do turismo.

TOURISM AND WATERWAYS TRANSPORT: THE CASE OF THE BOATS IN THE CITY OF BREJO GRANDE, IN SERGIPE

ABSTRACT

The present article considers the use of waterway tourist transport, and its contribution in the development of tourism activity in the municipality of *Brejo Grande*, in *Sergipe* and in this context, to analyze how the boats contribute to the development of the local economy. Line the use of the method and associated techniques is used - inductive method, of bibliographic research on the subject and the use of semi-structured questionnaires applied to boatmen and tourists. The research identified in the field, the types of vessels used for tourism and/or even the use of these vessels by the local community, with regard to the name of the vessel, time of use, amount of crew, as well, as the advantages and disadvantages of each type of vessel. As to the results found in relation to the vessels it was observed, that although this is one of the main sources of income of the local community, does not present an adequate structure to meet the needs of its users. No incentive of the public, power with regard to an investment public in the manufactured of vessels; courses for boaters in catering to tourists; infrastructure of terminals in the input of tourists (port system), better conditions of restaurants and lodging; among others. With regard to tourists can be noted that, even these highlighting the natural beauty of the place, the lack of structure of this means of transport, the lack of signaling in the region and the poor training of boatmen were pointed out as factors of dissatisfaction.

KEYWORDS: TOURISM. RIVER TRANSPORT. WATERCRAFT. ECONOMIC DEVELOPMENT.

REFERÊNCIAS

CARVALHO. **Introdução à economia do turismo**. Rio de Janeiro: Saraiva, 2000.

CINFORM. **História dos Municípios**. Aracaju, 2002.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. 8. São Paulo: Atlas, 2008.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 5.ed. São Paulo: Atlas, 1999.

GOELDNER, C. **Turismo: Princípios, práticas e filosofias**. 9. ed. Porto Alegre: Bookman, 2002.

BRASIL. **Cidades**. Disponível em: <http://cidades.ibge.gov.br>. Acesso em 25 de jun, 2017.

BRASIL. **Canoa de Tolda Luzitânia - Sergipe**. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/1022/>>. Acesso em 16 de dezembro de 2016.

LA TORRE, Francisco. **Sistemas de transportes turísticos**. São Paulo: Roca. Tradução: Cláudia Bruno Galvão, 2002.

LAKATOS, E. M.; MARCONI, M. A. **Metodologia do trabalho científico**. 4.ed. São Paulo: Atlas, 1996.

LAKATOS, Eva M.; MARCONI, Marina de A. **Fundamentos de metodologia científica**. São Paulo: Atlas, 2010.

MAGALHAES, Marcos T. Q.; ARAGÃO, Joaquim. J. G. de; YAEKO, Yamashita. Definição de transporte: uma reflexão sobre a natureza do fenômeno e objeto da pesquisa e ensino em transporte. In: **Revista transportes**, v. 22, n. 3, 2014, p. 1-11. Disponível em: <<https://www.revistatransportes.org.br/anpet/article/view/655/520>>. Acesso em 12 de junho de 2017.

MARQUES, T. M. F. As hidrovias na ocupação do território-Contribuições. In: CASTROGIOVANNI, A. C. (org.). **Inquietações geográficas**. Porto Alegre: Dos autores, 2000.

MAYNARD, P. A.; ARAÚJO, W. **Dados Históricos do Município de Brejo Grande**. Brejo Grande Prefeitura Municipal, 1957.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Conceito de turismo**. Disponível em: <<http://www.turismo.gov.br>. Acesso em: 25 de Maio, 2016.

MUMFORD, L. **A Cidade na História: suas origens, transformações e perspectivas**. 4. ed. São Paulo: Editora Martins, 1998.

PALHARES, Guilherme Lohmann. **Transportes turísticos**. São Paulo: Aleph, 2002.

PAOLILLO, André Milton. **Transportes**. 2. ed. São Paulo: Coleção ABC do Turismo. 2001.

PAOLILLO, André Milton; REJOWSKI, Mirian. **Transportes**. São Paulo: Aleph, 1999.

PEIXOTO, João Baptista. **Os Transportes no atual desenvolvimento do Brasil**. Porto Alegre: Biblioteca do Exército, 1977.

RIBEIRO JUNIOR, A.; RAMBELLI, G.; SANTOS, L. F. dos. **Artigo povoado cabeço: o primeiro sítio arqueológico cadastrado em Sergipe**. Disponível em: https://issuu.com/canoadocs/docs/antigo_povoado_cabe_o_o_primeiro_s_tio_arqueol_gi_c. Acesso em: 02 de Agosto, 2016.

RODRIGUES, S. de M; CASTRO, F. M. de M. **Transporte fluvial e turismo: uma análise das potencialidades dos cânions do rio São Francisco e do atracadouro da Terra Caída em Sergipe (Brasil)**. Curitiba, 2011.

ROLIM, C. A. M. de.; LINCOLN, M. C.E.de. **Ambientes fluviais e as atividades turísticas sustentáveis.** Caxias do Sul, 2014. Disponível em: <https://www.ucs.br/ucs/eventos/seminarios_semintur/semin_tur_7/arquivos/06/04_37_25_Meneguel_Etchebehere.pdf>. Acesso em: 27 de Jun., 2016.

RONÁ, Ronaldo Di. **Transporte no turismo:** São Paulo: Editora Manoele, 2002.

RUDIO, F. V. **Introdução ao projeto de pesquisa científica.** 4. ed. Petrópolis: Vozes, 1980.

SANTOS, Mary Nadja Lima. *et. al.* **Arranjo produtivo do pescado em Brejo Grande/Se.** 2010 - 2013. Campus – Aracaju, IFS, 2013. Edital MCT/CNPq 58/2010.

SANTOS, Mary Nadja Lima. **Políticas Públicas de Turismo e os investimentos no território do polo Costa dos Coqueirais em Sergipe, Brasil.** Fortaleza: Banco do Nordeste do Brasil, 2013.

VAZ, Gil Nuno. **Marketing Turístico:** receptivo e emissivo: um roteiro estratégico para projetos mercadológicos públicos e privados. São Paulo: Pioneira, 1999.

Cronologia do Processo Editorial

Recebido em: 29. nov. 2017

Aprovação Final: 28. dez. 2017

Referência (NBR 6023/2002)

GOIS, Andreia Cruz de. et al. Turismo e transportes hidroviários: o caso das embarcações no município de Brejo Grande, em Sergipe. **Turismo: Estudos & Práticas (RTEP/UERN)**, Mossoró/RN, vol. 6, n. 2, p. 73-91, jul./dez. 2017.