

**INSTITUTO FEDERAL DE SERGIPE**  
**CURSO SUPERIOR DE TECNOLOGIA EM GESTÃO DE**  
**TURISMO**

**ANDREIA CRUZ DE GOIS**  
**BRENNO AUGUSTO CARDOSO SANTOS**

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

**ARACAJU – SE**

**2017**

**ANDREIA CRUZ DE GOIS**  
**BRENNO AUGUSTO CARDOSO SANTOS**

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

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à disciplina TCC-2 como um dos requisitos para a conclusão do Curso Superior de Tecnologia em Gestão de Turismo.

**Orientadora: Prof<sup>ª</sup>. Dr<sup>ª</sup>. Mary Nadja Lima Santos**

**ARACAJU-SE**

**2017**

**ANDREIA CRUZ DE GOIS**  
**BRENNO AUGUSTO CARDOSO SANTOS**

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

APROVADO EM 10/07/2017

---

Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Mary Nadja Lima Santos  
Orientadora

---

Prof. MSc Ivan Rêgo Aragão  
2º Examinador

---

Prof. MSc José Carlos Santos Cunha  
3º Examinador

**MÉDIA: 9,8**

## **AGRADECIMENTOS**

Nós autores agradecemos ao bom Deus, por nossas vidas, a vida dos nossos pais, familiares e amigos e por nos permitir que este momento fosse vivido, trazendo alegria aos nossos pais e a todos que contribuíram para realização deste trabalho.

A esta instituição pelo excelente ambiente oferecido aos seus alunos e os profissionais qualificados disponibilizados para nos ensinar. Agradecemos imensamente a todo corpo docente pelos ensinamentos.

Em especial a Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Mary Nadja Lima Santos, nossa orientadora, pela paciência, dedicação e ensinamentos que possibilitaram que nós concluíssemos este trabalho.

Em nome do autor Andreia Cruz de Gois ficam os agradecimentos à sua mãe Dona Lazineira, irmãos César e Meire e sua sobrinha Renata, por não medirem esforços para que pudesse levar os estudos adiante.

Em nome do autor Brenno Augusto Cardoso Santos os agradecimentos são dirigidos à seus pais, Ana Amélia Cardoso dos Santos e José Augusto dos Santos e a Luana Rocha de Oliveira, sua esposa, pelo amor e carinho por toda essa caminhada.

E duplamente agradecemos a todos os nossos amigos, comuns e incomuns, pela confiança e estarem ao nosso lado em todos os momentos da nossa vida.

## RESUMO

O estudo em tela 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, analisar como as embarcações contribuem para o desenvolvimento da economia local. Especificamente trata de: (i) caracterizar o município de Brejo Grande, quanto aos aspectos de interesse turístico; (ii) identificar os tipos de embarcações de uso turístico; (iii) caracterizar o perfil do barqueiro local; (iv) conhecer as relações entre as embarcações, turismo e a comunidade local; (v) avaliar como as embarcações contribuem para a atratividade e permanência do turista na região; (v) propor um desenho sustentável na linha de transporte hidroviário. Para atingir os objetivos propostos fez-se uso do método indutivo com pesquisas associadas, acrescidas de pesquisa bibliográfica acerca do tema e uso de questionários semiestruturados, aplicados aos barqueiros e turistas. A pesquisa pretendeu identificar, 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. Em suma, constatou-se que, independente dos atrativos turísticos que possuam uma cidade, é importante que seus visitantes possam desfrutar dessas opções com conforto e segurança, sobretudo que os serviços oferecidos atendam às suas necessidades. A proposição de um produto mais adequado denota expectativa de condições melhores de trabalho, e para seus usuários, são elas: construção de um atracadouro para as embarcações e ações conjuntas comunidade e poder público, visando melhorar os serviços oferecidos aos turistas, como hospedagem e alimentação.

**Palavras-Chave:** Turismo; Transporte Fluvial; Embarcações; Desenvolvimento Econômico.

## ABSTRACT

The on-screen study 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. Specifically tries to: (i) characterize the municipality of Brejo Grande, as to the aspects of tourist interest; (ii) identify the types of vessels of tourist use; (iii) to characterize the profile of the local boatman; (iv) to know the relationships between tourism, vessels and the local community; (v) to evaluate how the vessels contribute to the activity and permanence of the tourist in the region; (vi) propose a sustainable design in the waterway transport. 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 aimed to identify 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 na adequate structure to meet the needs oh its users - incentive of the public, power with regard to na 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. Over it was, verified that, independent of the tourists attractions that own a city, it is important that your visitors can enjoy these options with comfort and security, on everything that the services offered meet your needs. The proposition of a more adequate product denotes expectation of better conditions of work and for users, are they: construction of a berth for vessels and joint actions community and public power, aimed at improving the services offered to tourists as lodging and food.

**Keywords:** Tourism; River Transport; Watercraft; Economic Development.

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Cronologia do marco histórico dos transportes.....	15
Quadro 2 – IDH do município de Brejo Grande/Se .....	22
Quadro 3 – Percepção dos barqueiros na utilização de suas embarcações .....	31
Quadro 4 – Percepção dos turistas que visitam a região .....	32

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Localização do Município de Brejo Grande/Se.....	19
Figura 2 – Localização dos Portos Pesqueiros.....	20
Figura 3 – Vegetação.....	20
Figura 4 – Faixa Etária.....	23
Figura 5 – Naturalidade.....	23
Figura 6 – Gênero.....	24
Figura 7 – Estado Civil.....	24
Figura 8 – Escolaridade.....	25
Figura 9 – Renda Familiar.....	25
Figura 10 – Motivação para exercer a Função.....	26
Figura 11 – Incentivo aos Filhos e a Outras Pessoas a Seguirem a Profissão.....	27
Figura 12 – Interesse das Crianças e Jovens em Aprender a Profissão dos Pais.....	27
Figura 13 – Tempo de Profissão.....	28
Figura 14 – Área de Atuação.....	29
Figura 15 – Participação em Cursos Voltados para o Atendimento ao Turista.....	29
Figura 16 – Estrutura das Embarcações.....	30

# SUMÁRIO

**RESUMO**

**ABSTRACT**

**LISTA DE QUADROS**

**LISTA DE FIGURAS**

<b>1. INTRODUÇÃO.....</b>	<b>8</b>
1.1 – Justificativa.....	8
1.2 – Objetivos.....	9
<b>2. DESENHO DA PESQUISA.....</b>	<b>10</b>
2.1 – Métodos e Procedimentos Técnicos de Análise.....	10
2.2 – Quanto aos Tipos e às Etapas da Pesquisa.....	11
2.3 – Análise dos Dados.....	12
<b>3. RECORTE TEÓRICO.....</b>	<b>14</b>
3.1 – Transporte e Turismo: Relação Histórica.....	15
3.2 – Modais de Transporte para o Deslocamento do Turista.....	16
3.3 – Transportes Hidroviários e Turismo.....	16
3.4 - Motivação Turística.....	17
<b>4. RESULTADOS E DISCUSSÃO.....</b>	<b>19</b>
4.1 –Área em Estudo.....	19
4.2 - Respondendo às Questões de Pesquisa.....	22
4.3 –Desenhando uma Proposição: O Produto Hidroviário .....	35
<b>5. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>36</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>37</b>
<b>APÊNDICES</b>	
<b>Apêndice 01 – Questionários.....</b>	<b>39</b>
<b>Apêndice 02 – Fotos da região.....</b>	<b>40</b>

## **1 – INTRODUÇÃO**

### **1.1 - Justificativa**

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.

Segundo 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 afirmam: “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” (2011, p. 323). Estes transportes também podem aparecer 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 que é notável a importância dos transportes como agente de mobilidade no desenvolvimento da atividade turística; estes, 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.

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.

Um fato a ser considerado é 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, analisar como as embarcações contribuem para o desenvolvimento da economia local, na perspectiva de uso desse produto para melhorias das condições de vida da comunidade brejo-grandense.

Diante disso, infere-se as seguintes questões de pesquisa: de que forma as embarcações hidroviárias contribuem para o desenvolvimento da atividade turística no município de Brejo Grande, em Sergipe? Que produto se desenha, na linha de transporte hidroviário, para melhoria de vida local?

Essas questões, após as análises devem colaborar para um melhor planejamento do sistema de transportes turísticos hidroviários deste município, podendo servir como matéria prima para políticas públicas nas esferas governamentais e privadas. O ordenamento desse sistema de embarcações deve buscar a sustentabilidade desse destino, na perspectiva de desenvolvimento da atividade turística da localidade.

Na sequência, os objetivos desta pesquisa.

## **1.2 - Objetivos**

### **Geral:**

Analisar de que forma as embarcações contribuem para o desenvolvimento da atividade turística, na perspectiva de uso desse produto para melhoria das condições de vida dos barqueiros.

### **Específicos:**

- Caracterizar o município de Brejo Grande quanto aos aspectos de interesse turístico;
- Identificar os tipos de embarcações de uso turístico;
- Caracterizar o perfil do barqueiro local;
- Conhecer as relações entre as embarcações, turismo e a comunidade local.
- Avaliar como as embarcações contribuem para a atratividade e permanência do turista na região;
- Propor um desenho sustentável na linha de transporte hidroviário.

## 2 - DESENHO DA PESQUISA

O método científico é fundamental para validar as pesquisas para que seus resultados sejam aceitos. Dessa forma, a pesquisa, para ser científica, requer um procedimento formal, realizado de “modo sistematizado, utilizando, para isto, método próprio e técnicas específicas” (RUDIO, 1980, p. 9). Segundo o autor citado, a metodologia visa responder ao problema formulado e atingir os objetivos do estudo de forma eficaz, com o mínimo possível de interferência da subjetividade do pesquisador, referindo-se às regras da ciência para disciplinar os trabalhos, bem como para oferecer diretrizes sobre os procedimentos a serem adotados.

### 2.1 - Métodos e Procedimentos Técnicos de Análise

O método de análise utilizado é 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, propondo como conclusão quase que uma lei ou teoria sobre o objeto pesquisado. Ainda segundo GIL (2008), a indução é um processo mental por intermédio do qual, partindo de dados particulares suficientemente constatados, infere-se uma verdade geral ou universal, não contida nas partes examinadas. Para tanto, o objetivo dos argumentos indutivos é levar a conclusões, cujo conteúdo é muito mais amplo do que as premissas nas quais se basearam. GIL (2008, p. 69) afirma que 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 serão a pesquisa bibliográfica, que segundo (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 a pesquisa de campo que consiste 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, p.169), sendo realizadas através de entrevistas, questionários e observações *in loco*.

De acordo com Gil (1999), a entrevista é uma das técnicas de coleta de dados mais utilizadas nas pesquisas sociais. Esta técnica é adequada para a obtenção de informações acerca do que as pessoas sabem, creem, esperam e desejam, assim como suas razões para cada resposta.

## **2.2 - Quanto aos Tipos e Etapas da Pesquisa**

Quanto ao tipo de pesquisa, o presente estudo se configura em sendo exploratório, complementado pela pesquisa descritiva (Gil, 1999). Este mesmo autor considera que a pesquisa exploratória descritiva tem como objetivo principal desenvolver, esclarecer e modificar conceitos e ideias, tendo em vista a formulação de problemas mais precisos ou hipóteses pesquisáveis para estudos posteriores. Segundo ele, estes tipos de pesquisas são os que apresentam menor rigidez no planejamento, pois são planejadas com o objetivo de proporcionar visão geral, de tipo aproximativo, acerca de determinado fato.

GIL (2008) afirma que os estudos de campo possibilitam a análise estatística de dados, sobretudo quando se valem de questionários ou formulários para coleta de tais dados. No entanto, diferentemente dos levantamentos, os estudos de campo tendem a utilizar variadas técnicas de coleta; daí por que essa pesquisa, quanto à sua natureza, caracteriza-se predominantemente como qualitativa.

Para o mesmo autor, o uso da abordagem qualitativa propicia o aprofundamento da investigação das questões relacionadas ao fenômeno em estudo e das suas relações, mediante a máxima valorização do contato direto com a situação estudada, buscando-se o que era comum, mas permanecendo, entretanto, aberta para perceber a individualidade e os significados múltiplos (GIL, 1999). Este salienta que a pesquisa qualitativa tem o ambiente natural como fonte direta de dados e o pesquisador como seu principal instrumento. Informa que a pesquisa qualitativa supõe o contato direto e prolongado do pesquisador com o ambiente e a situação que está sendo investigada, via de regra, por meio do trabalho intensivo de campo.

A pesquisa pretende identificar em campo, os tipos de embarcações de uso turístico e/ou até mesmo a utilização dessas embarcações pela comunidade local, através de questionário aplicado aos barqueiros a fim de descobrir fatores que influenciaram no nome da embarcação, tempo de uso, quantidade de tripulantes, bem como as vantagens e desvantagens de cada tipo de embarcação.

Nesse sentido, **as etapas da pesquisa** dizem respeito ao processo de coleta de dados e informações, que darão embasamento à pesquisa. Estas foram colhidas através de quatro etapas:

1ª Etapa - levantamento bibliográfico em obras que remetem ao tema proposto neste estudo, bem como fontes documentais no sentido de caracterizar o município de Brejo Grande quanto aos aspectos de interesse turístico;

2ª Etapa - pesquisa de campo, através de formulários, para compreender o perfil dos barqueiros, abordando alguns dados pessoais deste profissional no tocante à: idade, tempo de profissão, grau de escolaridade, estado civil, dados profissionais (motivação para a escolha da profissão), tempo de profissão (se já participou de algum curso voltado para o atendimento ao turista) e questionamentos sobre incentivo do próprio barqueiro a seus filhos e jovens em geral para a sustentabilidade da profissão e se esses jovens despertam o interesse em prosperar;

3ª Etapa - entrevistas semiestruturadas com os barqueiros e turistas, a fim de responderem ao objeto da pesquisa. Para Marconi & Lakatos (1996, p. 88), o questionário estruturado significa uma “[...] série ordenada de perguntas, respondidas por escrito com a presença do pesquisador”. Dentre as vantagens do questionário, destacam-se as seguintes: permite alcançar um maior número de pessoas; é mais econômico; a padronização das questões possibilita uma interpretação mais uniforme dos respondentes, o que facilita a compilação e comparação das respostas escolhidas, além de assegurar o anonimato ao interrogado.

4ª Etapa - entrevista a turistas que tem como objetivo comparar o ponto de vista do turista e barqueiros, e averiguar como as embarcações contribuem para a atratividade e permanência do turista, no quesito em que estas embarcações é um dos atrativos.

### **2.3 - Análise dos Dados**

A análise de dados é o processo de formação de sentido além dos dados, e esta formação se dá consolidando, limitando e interpretando o que as pessoas disseram e o que o pesquisador viu e leu, isto é, o processo de formação de significado.

Gil (1999, p. 168) afirma que:

A análise tem como objetivo organizar e resumir 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.

O conjunto de elementos sobre os quais se pretende inferir nesse estudo, o universo da pesquisa, relacionados com os objetivos pretendidos, são os barqueiros que utilizam suas embarcações como meio de transporte turístico no Município de Brejo Grande/Se, a amostra da pesquisa perfaz um total de 07 barqueiros e os turistas que utilizam essas embarcações quando de suas visitas à região, abrangendo um total de 19 pessoas.

Embora um dos autores trabalhe como Guia de Turismo Nacional, algumas dificuldades foram encontradas quando da realização das entrevistas, pois só foi possível fazer duas viagens ao local, tendo em vista a falta de recursos financeiros resultantes da grande crise econômica que assola o país.

Assim, a pesquisa se realiza fundamentalmente por uma linguagem fundada em conceitos, proposições, métodos e técnicas, linguagem esta que se constrói com um ritmo próprio e particular.

### 3 - RECORTE TEÓRICO

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 (PAOLILLIO, 2001, p. 12). Apesar disso, o desenvolvimento de um campo de estudos exclusivamente voltado para o transporte, com profissionais e estudiosos voltados para 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.

Vale ressaltar a importância da intermodalidade turística, como afirma o general João Baptista 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.

### 3.1 - Transporte e Turismo: Relação Histórica

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. No entanto, a escolha 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.

O quadro 01, a seguir, demonstra a cronologia do desenvolvimento histórico dos transportes do turismo, bem como a relação de qualidade-benefício entre eles.

**Quadro 01 – Cronologia do Marco Histórico dos Transportes**

<b>PERÍODO</b>	<b>MARCO DA HISTÓRIA DOS TRANSPORTES</b>	
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.

Fonte: Adaptado de Rejowski e Paolillo (1999).

O quadro da relação histórica acima demonstra que o desenvolvimento do turismo se dá em paralelo ao desenvolvimento dos transportes, e que esta integração acontece basicamente

pela dependência do turismo com os transportes que executarão suas atividades, utilizando-se dos diversos modais.

### 3.2 - Modais de Transportes para o Deslocamento do Turista

Segundo Palhares (2002, p. 31), a classificação sobre o sistema modal de transporte se divide em:

(i) O **modal rodoviário**, permite ao turista escolher sua rota de preferência. Permite levar equipamentos próprios de turismo; funciona também como ligação entre os terminais de transportes e os destinos finais, além do transporte de massa para excursões em áreas turísticas;

(ii) O **modal ferroviário**, em meados do século XIX abriu caminho para áreas até então não acessíveis para o turismo. Carros especiais podem ser adicionados - leito, panorâmico, entre outros. Rotas transcontinentais e panorâmicas transportam um volume significativo de turistas;

(iii) O **modal aéreo**, trouxe a velocidade e cobertura mundial e tornou possível o turismo mundial em massa;

(iv) O **modal hidroviário**, atualmente confinado aos cruzeiros marítimos, em que luxo e conforto podem ser oferecidos e as embarcações do tipo *ferries*.

### 3.3 - Transportes Hidroviários e Turismo

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 extraíndo 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 Lincoln<sup>1</sup> *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”.

Vale ressaltar aqui a existência da embarcação Canoa de Tolda Luzitânia. Segundo o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN, as toldas...

[...] originais eram grandes embarcações, mas a brasileira possui somente 16 metros de casco e foi perfeitamente adaptada para descer o rio, a favor do vento, com o pano aberto. É composta de leme, tábua de bolina, moitão e a tolda que servia para abrigo da alimentação e dos canoeiros. A Luzitânia é um dos três últimos exemplares das canoas de tolda do rio São Francisco (2016, p. s/n).

### 3.4 – Motivação Turística

Segundo Dann (1981, p. 87), “A viagem é uma resposta a algo que é desejado, diante de uma motivação que atenda às suas necessidades”. Este autor explica vários motivos para se escolher determinado destino: impulso individual, interesse despertado pelo atrativo turístico, fantasia e propósito específico.

Na visão do mesmo autor os turistas são motivados pelo desejo de experimentar fenômenos que sejam diferentes daqueles que estão disponíveis no seu ambiente doméstico, e, dentre alguns fatores, destacam-se estes:

- A atração da destinação em resposta ao impulso individual: faz a distinção entre a motivação do turista individual em termos de nível de desejo (impulso) e a atração exercida pela destinação, ou atrativo turístico;

---

<sup>1</sup>ROLIM, Cinthia A. M. de.; LINCOLN, Mário C.E.de. **Ambientes Fluviais e as Atividades Turísticas Sustentáveis**. São Paulo, 2014.

- A motivação como fantasia: sugere que os turistas viajam para assumir comportamentos que não seriam culturalmente aceitos em seu meio doméstico;
- A motivação como um propósito motivador classificado: os propósitos podem incluir a visita a amigos ou parentes, atividades de lazer ou estudos.

Para Vaz, “a motivação é baseada em aspectos sociológicos ou psicológicos de normas, atitudes, cultura e percepção adquiridas, levando a formas de motivações específicas de cada pessoa” (1999, p. 40). Dessa forma e nessa concepção, as motivações turísticas do município de Brejo Grande seguem 2 vertentes; são elas: a travessia feita pelas embarcações que permitem aos turistas apreciar as belezas naturais da região e a identidade cultural do local.

## 4 - RESULTADOS E DISCUSSÃO

Esse tópico tem por finalidade caracterizar a região do estudo em questão, detalhar e organizar os dados coletados no transcorrer da pesquisa de campo no tocante ao perfil dos barqueiros, a fim de responder ao objetivo proposto.

### 4.1 - Área em Estudo

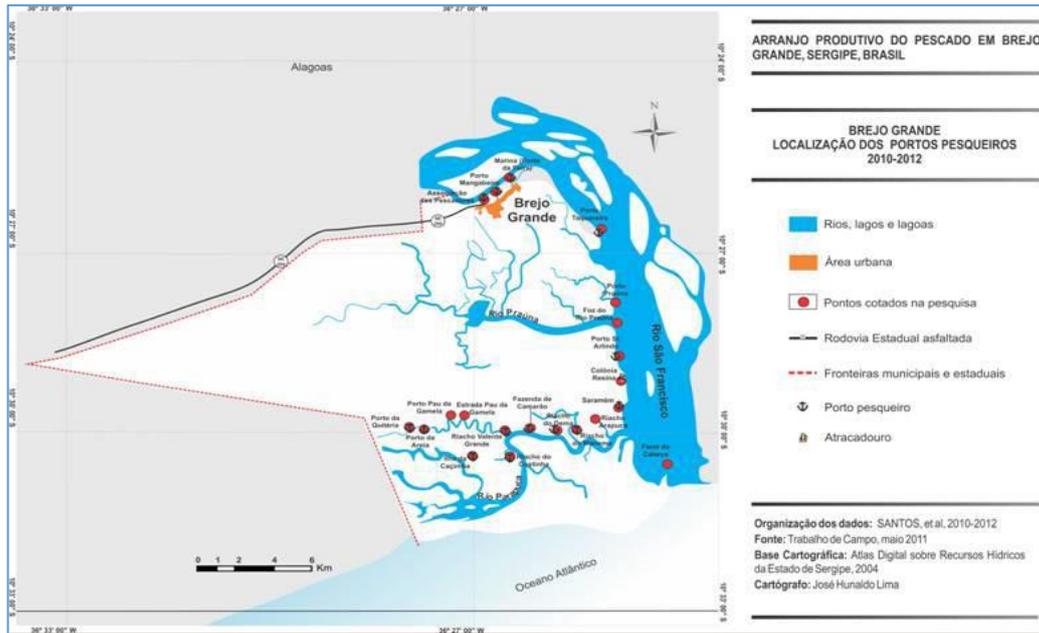
O litoral de Sergipe, localizado no Nordeste do Brasil, está inserido nas áreas geográficas estratégicas do país para alavancar o desenvolvimento, principalmente nas comunidades ribeirinhas e litorâneas (SANTOS, *et al*, 2013). Neste, o município de Brejo Grande está ligado ao rio São Francisco com o mar. Segundo Maynard e Araújo<sup>2</sup> *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, abaixo, mostram a localização e o sistema portuário do município de Brejo Grande/Sergipe.



**Fig. 1:** Localização do município de Brejo Grande/Se.  
**Fonte:** CINFOM, História dos municípios (2002)

<sup>2</sup>MAYNARD, P. A.; ARAÚJO, W. **Dados Históricos do Município de Brejo Grande**. Brejo Grande, Prefeitura Municipal, 1957.



**Fig. 2:** Localização dos Portos Pesqueiros, 2010-2012.

**Fonte:** Base Cartográfica, Atlas Digital sobre Recursos Hídricos do Estado de Sergipe, adaptado de SANTOS (2013).

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 03, a seguir.



**Fig. 3:** Vegetação

**Fonte:** Os Autores, janeiro, 2017.

Suas principais atividades econômicas estão concentradas na agricultura – cultivo do arroz e do 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. 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).

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

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 (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, como mostra o quadro 2, a seguir.

**Quadro 02: Índice de Desenvolvimento Humano do Município de Brejo Grande/Se**

<b>ANO DE REFERÊNCIA</b>	<b>IDH</b>
1991	0,284
2000	0,377
2010	0,540

Fonte: IBGE (2010)

## 4.2 - Respondendo às Questões de Pesquisa

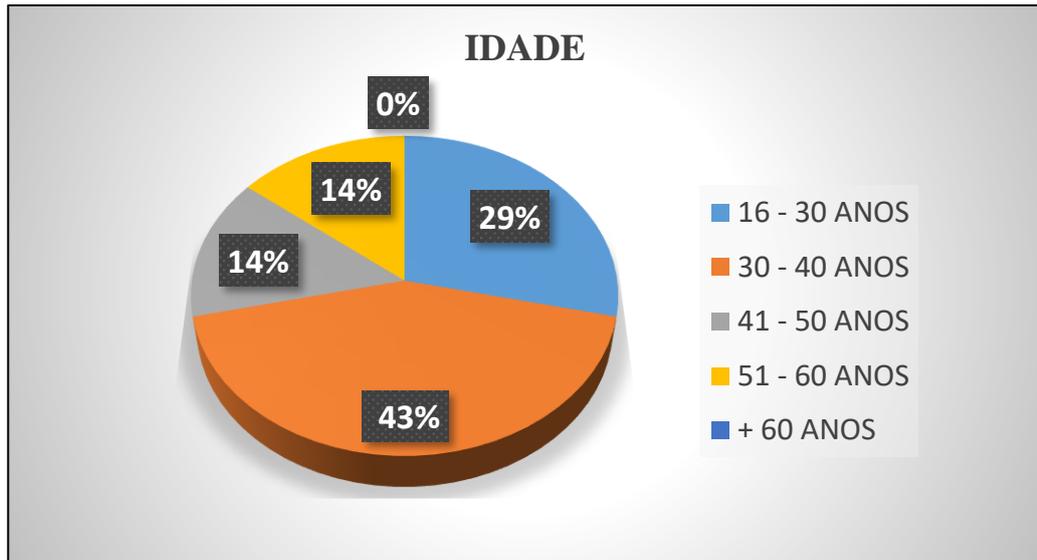
A pesquisa de campo foi realizada nos dias 05/01/2017 e 07/05/2017. Na primeira data foram aplicados os questionários a um total de sete barqueiros locais, para identificar os tipos de embarcações e o propósito destas: se as mesmas são utilizadas para fins turísticos e/ou deslocamento da comunidade.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

Esta pesquisa se resumiu, além da sede, aos principais povoados do município de Brejo Grande/SE: Saramém, Carapatinga, Brejão dos Negros e Resina. Na segunda etapa 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.

### *“O perfil dos entrevistados e a percepção dos Barqueiros”*

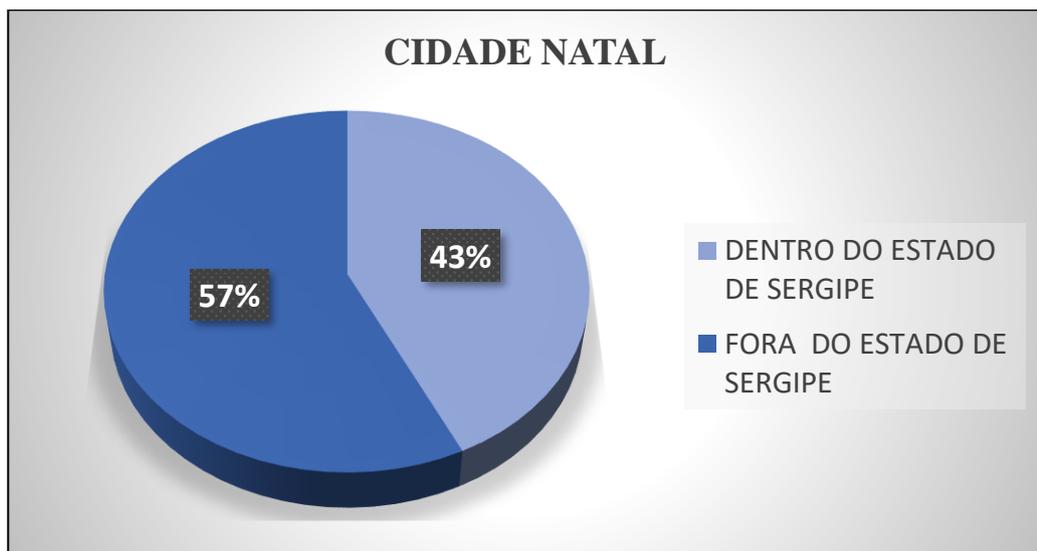
As informações colhidas, junto aos entrevistados, por meio dos questionários foram analisadas com o propósito de buscar conhecer as percepções e expectativas, tanto dos barqueiros quanto dos turistas com relação à utilização do serviço oferecido e à possibilidade de ganhos maiores com a exploração dessa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

As informações colhidas junto aos entrevistados por meio dos questionários permitiram identificar que a maior parte dessa população possui idade entre 30 e 40 anos e a maior parte destes é proveniente de outros Estados, conforme mostram as figuras 4 e 5 respectivamente. Convém destacar que o item mais de 60 anos não houve entrevistado nessa idade, não obstante aponta na figura 4, o referido indicador de 0%.



**Fig.4:** Faixa Etária

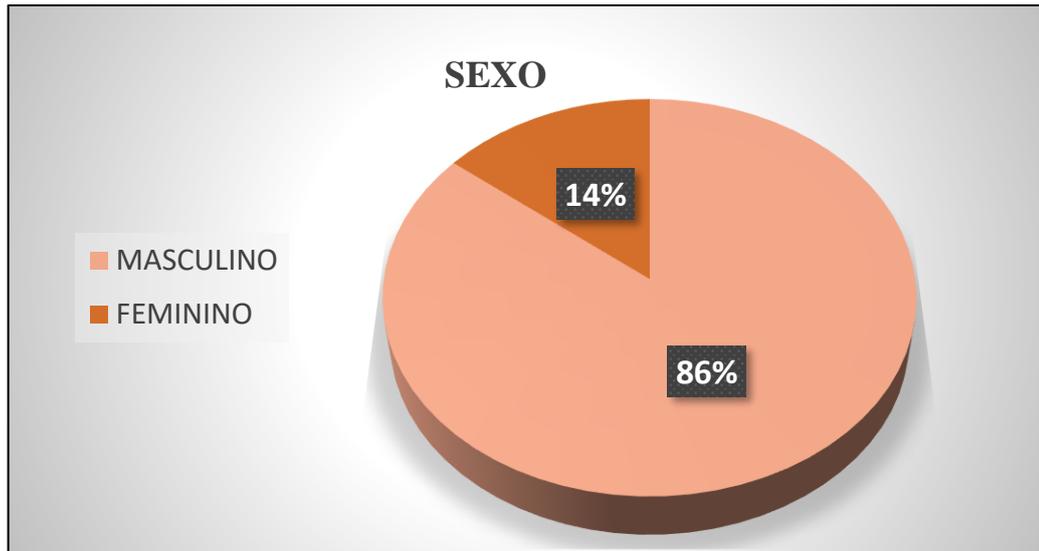
**Fonte:** Pesquisa de campo, janeiro, 2017.



**Fig. 5:** Naturalidade

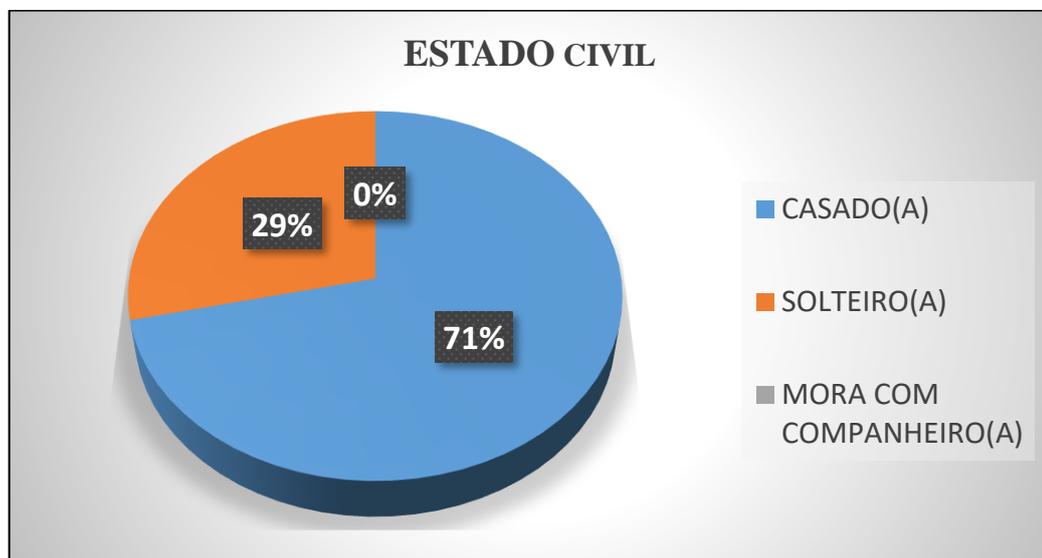
**Fonte:** Os Autores, janeiro, 2017.

Outro fator importante que se observou, como mostra a figura 6, foi que na função de barqueiro predomina a presença masculina, representando 86% dos pesquisados. O que pôde confirmar a informação de que esta profissão, historicamente, é designada para homens por conta, talvez, do uso da força física.



**Fig. 6:** Gênero  
**Fonte:** Os Autores. Janeiro, 2017.

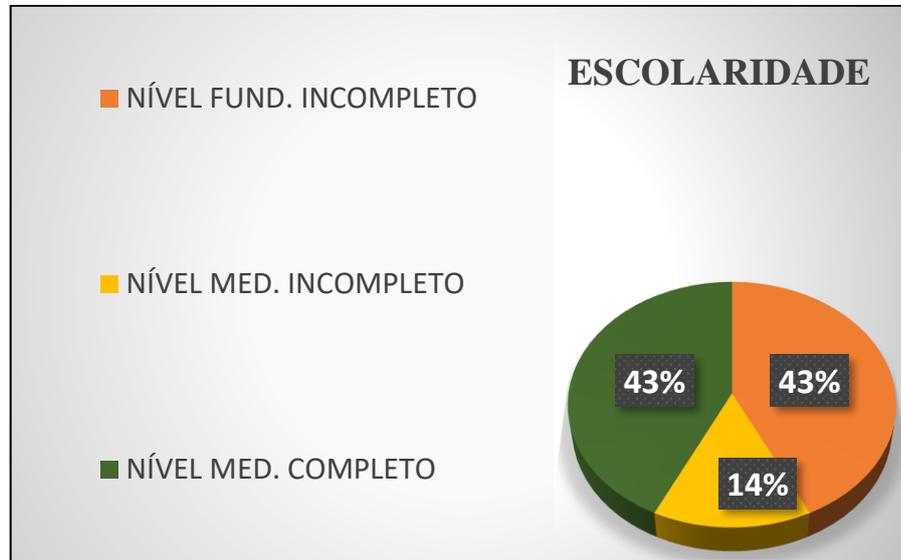
Como mostra a figura 7 abaixo, a grande maioria dos entrevistados, cerca de 71%, apresenta-se como tendo estado civil de casado, 29% solteiro e apesar do item de pesquisa que pretendia identificar se os barqueiros apenas moravam com sua companheira constar no questionário, na entrevista não foi relatado, sendo de porcentagem 0.



**Fig. 7:** Estado Civil  
**Fonte:** Os Autores. Janeiro, 2017.

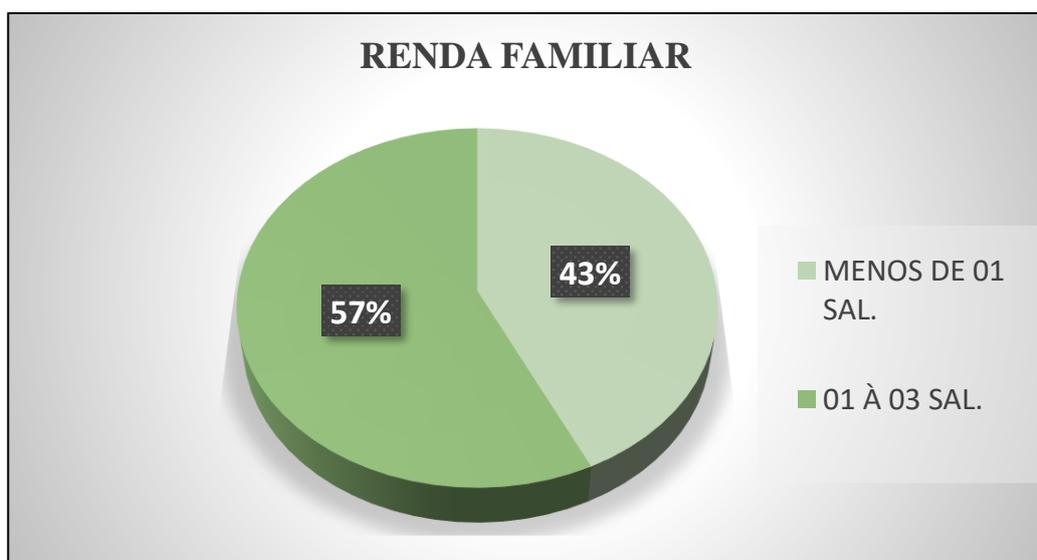
É possível verificar na figura 8, logo abaixo, que dentre os oito níveis de formação escolar, cinco não foram citados pelos entrevistados, são eles: nível superior completo e incompleto, pós-graduação completa e incompleta, nível fundamental completo. Os demais indicadores sobre os quais os barqueiros foram questionados e respondidos tiveram citação.

Percebe-se, então, o baixo nível de escolaridade; um caso preocupante, pois estas pessoas trabalham na atividade turística e necessitam de capacitação por conta das exigências que o mercado turístico impõe.



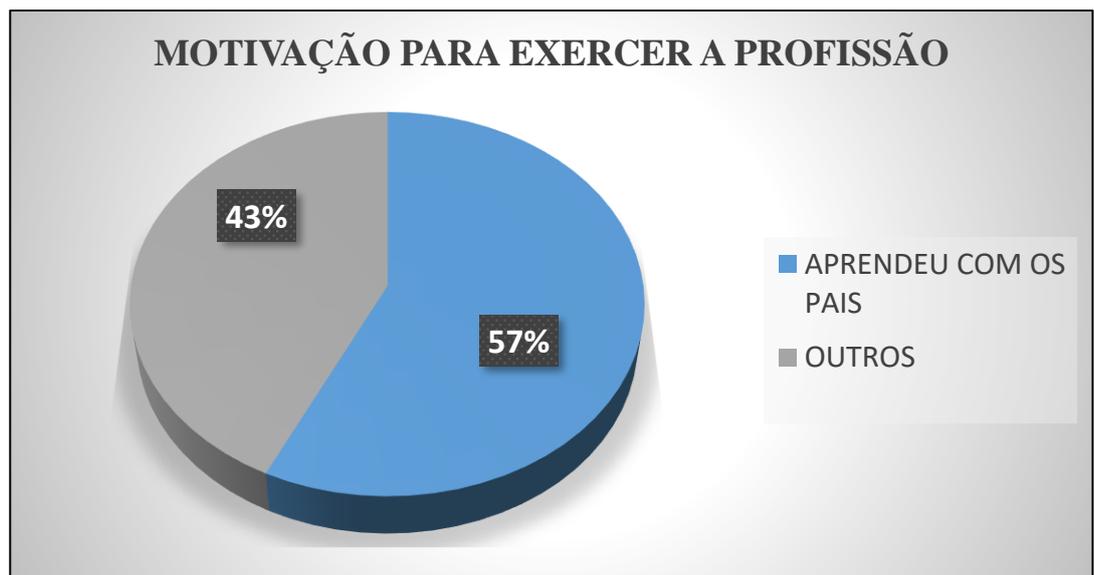
**Fig. 8:** Escolaridade  
**Fonte:** Os Autores. Janeiro, 2017.

Analisando a figura 09, abaixo, em 43% dos entrevistados a soma das rendas não ultrapassa 01 salário mínimo; os outros 57% rendem, com suas atividades, entre 01 a 03 salários. Não apareceram, nessa pesquisa, as faixas de 03 a 06 e 06 a 10 salários. Percebe-se que estes não conseguem obter o mínimo com o uso de suas embarcações, pois estas não possuem a infraestrutura adequada. Outro fator apontado é que, muitas vezes, a atividade de travessias só é realizada quando a sua principal fonte de renda, que é a pesca, está fraca.



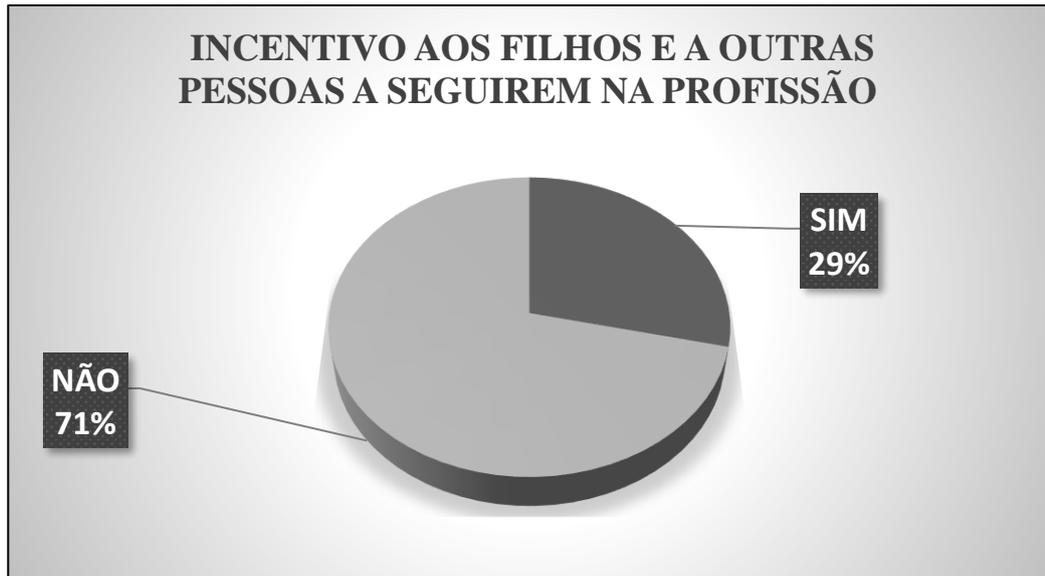
**Fig. 9:** Renda Familiar  
**Fonte:** Os Autores. Janeiro, 2017.

A figura 10, a seguir, expõe dados que se referem à motivação dos questionados em exercer a função de barqueiro. Destes, a maior parte, ou seja, 57%, responderam que aprenderam com os pais. Outro fator facilitador apontado é o fato de morarem em áreas ribeirinhas. Foram questionados, também, se esta motivação se deu através de observação, vendo os pais e/ou amigos fazerem, ou por algum outro motivo específico. Não houve nenhum relato de alguém que tenha começado a exercer a função apenas observando; 43% informou que tiveram algum motivo peculiar. Alguns barqueiros informaram que começaram na atividade ajudando a amigos e depois adquirindo seu próprio barco e, ao visualizarem que na atividade de barqueiro poderiam ter uma maior renda, desistiram da vida de comerciante. Relataram também que viram no meio ambiente uma fonte de sustento da família. Percebe-se então que, indiferente de qual seja a motivação, há uma visão em comum de que o rio São Francisco é o ambiente de trabalho para tirar o sustento da família.



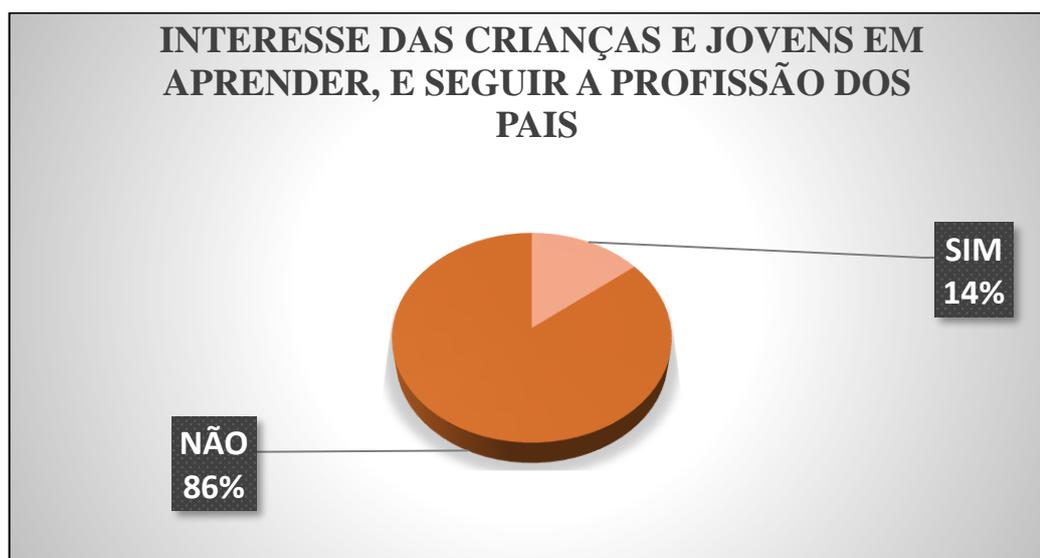
**Fig. 10:** Motivação para exercer a profissão  
**Fonte:** Os Autores. Janeiro, 2017.

Os resultados da figura 11 demonstram que a grande maioria, cerca de 71% dos entrevistados, não incentiva seus filhos e/ou outras pessoas a prosperarem na atividade de barqueiro, ou seja, dos 7 barqueiros apenas 02 incentivam. Observou-se ainda que esse não incentivo se dá pelo fato de que os pais querem que seus filhos estudem e aprendam outras profissões que tenha uma maior lucratividade do que a de barqueiro. Diante dessa afirmação, o ofício pode ser penalizado ou até mesmo extinto.



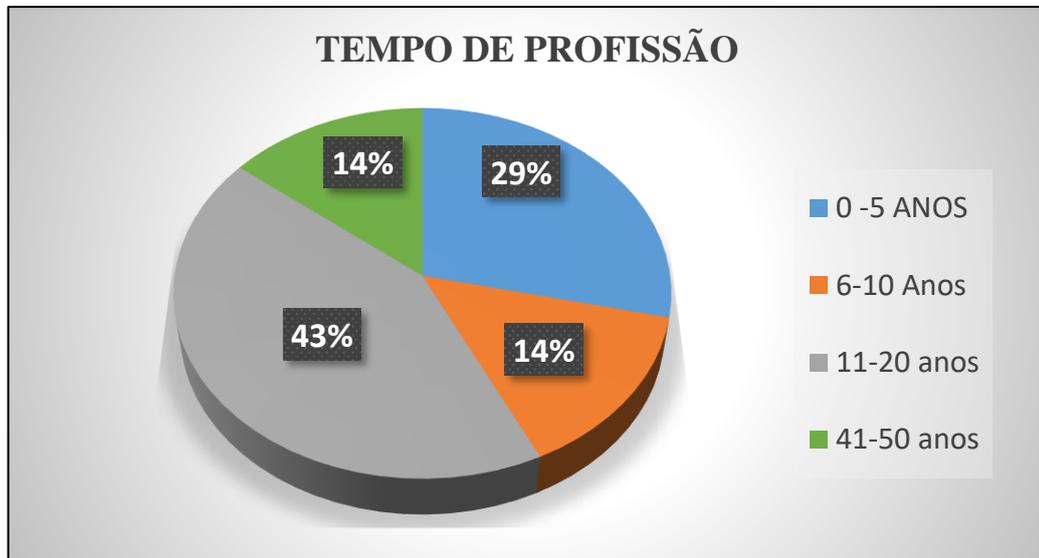
**Fig. 11:** Incentivo aos Filhos e a Outras Pessoas a Seguirem na Profissão  
**Fonte:** Os Autores. Janeiro, 2017.

Na figura 11 os entrevistados foram questionados sobre o incentivo a seus filhos em prosperarem na atividade de barqueiro; já na figura 12, logo abaixo, esses mesmos barqueiros responderam se os seus filhos se interessaram em dar continuidade à atividade. Comparando a figura 11 à figura 12, percebe-se que há um percentual ainda menor de interesse na continuidade; dos entrevistados, apenas 01 barqueiro informou que seu filho tem interesse em seguir nesta atividade.



**Fig. 12:** Interesse das Crianças e Jovens em Aprender a Profissão dos Pais  
**Fonte:** Os Autores. Janeiro, 2017.

Na figura 13 se observa que há um percentual considerável de tempo de exercício da profissão: entre 11-20 anos. Isso demonstra que os que estão exercendo essa profissão possuem bastante experiência, e que os que estão iniciando têm a oportunidade de aprender cada vez mais com essas pessoas que já têm um certo tempo no ofício.

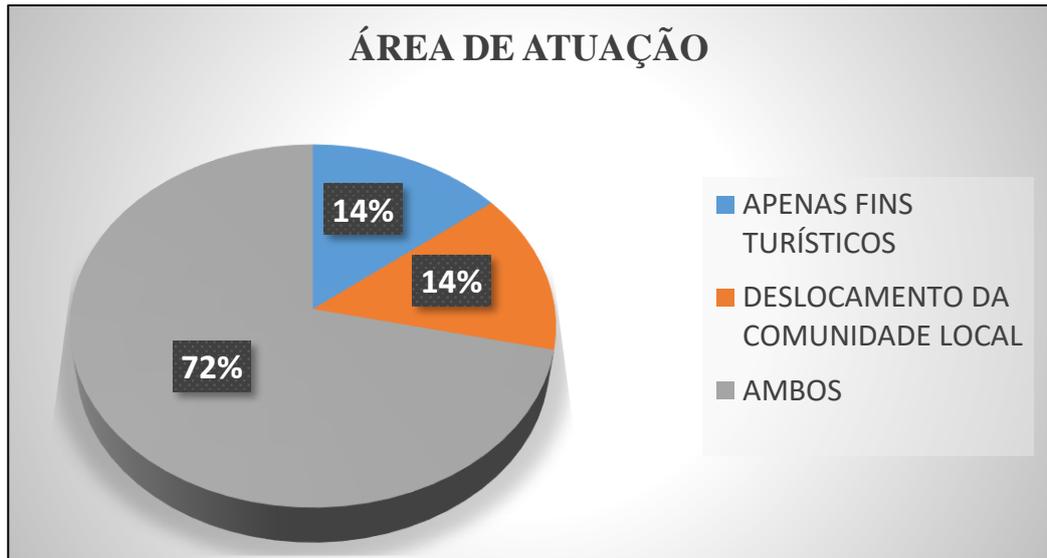


**Fig. 13:** Tempo de Profissão

**Fonte:** Os Autores. Janeiro, 2017.

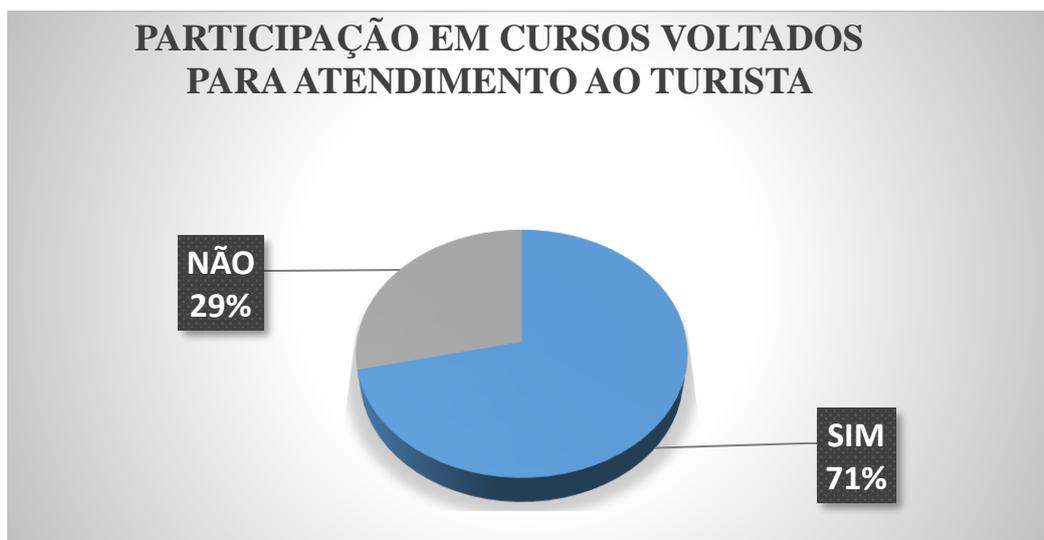
A figura 14 mostra que 72% dos barqueiros informaram que desenvolvem suas atividades tanto para fins turísticos como também para o deslocamento da comunidade local que necessita da travessia para comercializar os produtos da região nos pontos turísticos. Desse percentual, 14% utilizam suas embarcações 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.

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.



**Fig. 14:** Área de Atuação  
**Fonte:** Os Autores. Janeiro, 2017.

Percebe-se, na figura 15, que mesmo com as reclamações de todos os barqueiros sobre a falta de apoio do governo na realização de cursos relacionados ao turismo, 71% dos entrevistados, de alguma forma procurou se capacitar, realizando o curso de condutor/comandante junto à Marinha do Brasil, curso este necessário para o exercício da função. Alguns barqueiros, procurando se capacitar ainda mais, fizeram cursos específicos na área de turismo, como: agente de informações turísticas, atendimento ao público, guia de turismo e agente de desenvolvimento de turismo, junto a órgãos como SENAI e SEBRAE.



**Fig. 15:** Participação em Cursos Voltados para Atendimento ao Turista  
**Fonte:** Os Autores. Janeiro, 2017.

Na fase de observação de campo, em visita 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 16.



**Fig. 16:** Estrutura das Embarcações.

**Fonte:** Os Autores. Janeiro, 2017.

Um ponto positivo é que esse tipo de transporte representa, para a população local, uma renda extra complementar à da atividade principal, que é a pesca. O quadro três, abaixo, resume a importância da utilização dessas embarcações para os barqueiros.

**Quadro 03: Percepção dos barqueiros na utilização de suas embarcações**

<b>BARQUEIRO</b>	<b>SEXO</b>	<b>TIPO DE EMBARCAÇÃO</b>	<b>CAPACIDADE</b>	<b>VANTAGENS</b>	<b>DESVANTAGENS</b>
1º entrevistado	M	Balsa de madeira	02 pessoas	Aumento de renda com o transporte turístico.	Falta de infraestrutura (porto para atracar); falta de capacitação.
2º entrevistado	M	Catamarã	110 pessoas	Aumento de renda com o transporte turístico.	Falta de divulgação da região como atração turística.
3º entrevistado	M	Barco de Rabeta	12 pessoas	Aumento de renda com o transporte turístico.	Embarcação de pequeno porte.
4º entrevistado	M	Barco de Rabeta	12 pessoas	Aumento de renda com o transporte turístico; conhecer novas culturas.	Ausência de uma Secretaria de Turismo na região para apoiar a atividade e divulgar o local.
5º entrevistado	M	Barco de Motor	12 pessoas	Aumento de renda com o transporte turístico; comercialização de produtos regionais.	Não verifica nenhuma desvantagem.
6º entrevistado	M	Barco de Motor e de Rabeta	12 pessoas	Aumento de renda com o transporte turístico.	Falta de capacitação.
7º entrevistado	F	Barco de Motor	01 pessoa	Comercialização de produtos na região.	Construção de hidrelétrica fez com que diminuísse a quantidade de peixes – avanço do mar.

**Fonte:** Os Autores (2017).

A Canoa de Tolda, um dos tipos de embarcação mais antigo e que ainda se encontra em atividade no Baixo São Francisco, tombada como Patrimônio Cultural Nacional no ano de 2010. No entanto, não foi encontrada no período utilizado na pesquisa (05/01 e 07/05/2017). Esta possui capacidade para carregar aproximadamente 12.000 kg.

A seguir serão apresentados os aspectos apontados como positivos e negativos, sob a perspectiva dos turistas que visitam a região.

*“O Olhar do Turista”*

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

**Quadro 4 – Percepção dos Turistas que Visitam a Região**

<b>TURISTA</b>	<b>SEXO</b>	<b>FINALIDADE DA VIAGEM</b>	<b>ATRATIVO</b>	<b>PONTO NEGATIVO</b>	<b>PRETENDE RETORNAR/ INDICAR</b>
1º entrevistado	F	Lazer	A travessia feita pelas embarcações que 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 que permite apreciar as belezas naturais.	Falta de divulgação dos atrativos da região.	SIM
3º entrevistado	M	Lazer	A travessia feita pelas embarcações que permite apreciar as belezas naturais.	Falta de divulgação dos atrativos da região.	SIM
4ª entrevistado	F	Lazer	A travessia feita pelas embarcações que permite apreciar as belezas naturais.	Falta de divulgação dos atrativos da região.	SIM

<b>TURISTA</b>	<b>SEXO</b>	<b>FINALIDADE DA VIAGEM</b>	<b>ATRATIVOS</b>	<b>PONTOS NEGATIVOS</b>	<b>PRETENDE RETORNAR/ INDICAR</b>
5º entrevistado	F	Lazer	A travessia feita pelas embarcações que permite apreciar as belezas naturais.	Falta de divulgação dos atrativos da região.	SIM
6º entrevistado	F	Lazer	A travessia feita pelas embarcações que 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
14º entrevistado	F	Conhecer a identidade cultural da região.	A travessia feita pelas embarcações.	Apoio e incentivo do governo; Falta de divulgação.	SIM
15º entrevistado	M	Lazer	A travessia feita pelas embarcações.	Conhecimento em Educação Ambiental. Apoio e incentivo do governo.	SIM

<b>TURISTA</b>	<b>SEXO</b>	<b>FINALIDA DE DA VIAGEM</b>	<b>ATRATIVOS</b>	<b>PONTOS NEGATIVOS</b>	<b>PRETENDE RETORNAR/ INDICAR</b>
16° entrevistado	F	Lazer	A travessia feita pelas embarcações.	Falta de infraestrutura.	SIM
17° entrevistado	F	Lazer	A travessia feita pelas embarcações.	Falta de divulgação.	SIM
18° entrevistado	F	Lazer	A travessia feita pelas embarcações; Paisagens naturais.	Nível de escolaridade dos barqueiros.	SIM
19° entrevistado	F	Lazer	A travessia feita pelas embarcações.	Estradas de acesso à região; Hotéis e restaurantes sem infraestrutura.	SIM

**Fonte:** Os Autores (2017).

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.

### 4.3 - Desenhando uma Proposição: o Produto Hidroviário

Sem dúvida o meio ambiente oferece várias opções de turismo ao município de Brejo Grande/Se, em função dos seus recursos naturais. Apesar de possuir importantes atrações turísticas, como é o caso das embarcações, possui também um patrimônio cultural, histórico e natural rico, a ser melhor explorado. É preciso ocorrer um processo de valorização destes atrativos, em primeiro lugar pela comunidade local, e, após, torná-los mais atrativos para incentivar a vinda de turistas de comunidades vizinhas, das outras regiões e de outros Estados. Para isso, será necessário um trabalho de sensibilização e valorização.

Com base nos dados levantados verifica-se que para se alcançar um aumento na demanda turística na região se faz necessário implementar e desenvolver uma política estratégica de mercado, visando contribuir para a melhoria das condições de vida dos barqueiros e, por extensão, da comunidade local. São elas:

- Planejamento Turístico: projetos que visem o desenvolvimento da região, como a construção de um atracadouro para as embarcações com conforto e segurança para o embarque e desembarque dos turistas, incentivos financeiros e fiscais para melhoria da infraestrutura básica dos serviços de hospedagem/restaurantes e melhoria das rodovias que dão acesso à região.
- Educação Turística: trabalhar para o fortalecimento de uma mentalidade de valorização no que diz respeito à qualificação dos barqueiros, tanto com relação à educação ambiental, quanto ao conhecimento da história do município (qualificação profissional).
- Mudança Cultural: fortalecer a visão turística na perspectiva de divulgação do produto turístico local, com o apoio da administração pública.
- Motivação: estratégias que visem o aumento da motivação dos barqueiros na continuidade do exercício da profissão.

## 5 - 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 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.

A pesquisa qualitativa realizada proporcionou fazer um levantamento da qualidade do serviço oferecido, bem como de perceber que a comunidade local detém conhecimentos a partir das vivências, mas necessitam de capacitação, pois, em sua maioria, possuem apenas o curso de Condutor de Embarcação, necessário ao desenvolvimento da atividade, mas não possuem maiores conhecimentos sobre a região; um exemplo é a falta de conhecimento sobre Educação Ambiental que foi apontada pelos turistas como uma das causas de insatisfação.

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.

## REFERÊNCIAS

- CARVALHO. *Introdução à economia do turismo*. Rio de Janeiro: Saraiva, 2000.
- CINFORM. *História dos Municípios*. Aracaju, 2002.
- Cláudia Bruno Galvão, 2002.
- DANN, G. M. S. *Motivação Turística: uma avaliação*. Anais de Turismo. v. 8, n.2, 1981. Disponível em: <https://www.revistatransportes.org.br/anpet/artcle/view/655>. Acesso em: 15 de Agosto, 2016.
- 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.
- IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Cidades*. Disponível em: <http://cidades.ibge.gov.br>. Acesso em 25 de jun, 2017.
- INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL-IPHAN. *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: 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 transportes*.
- 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.
- MTUR. 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*. 2ª Edição. 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, Ademir. : RAMBELLI, Gilson: SANTOS, Luis Felipe D. *Artigo povoado cabeça: o primeiro sítio arqueológico cadastrado em Sergipe*. Disponível em: [https://issuu.com/canoadocs/docs/antigo\\_povoado\\_cabe\\_o\\_o\\_primeiro\\_s\\_tio\\_arqueol\\_gic](https://issuu.com/canoadocs/docs/antigo_povoado_cabe_o_o_primeiro_s_tio_arqueol_gic). 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, Cinthia A. M. de.; Lincoln, Mário C.E.de. *Ambientes Fluviais e as Atividades turísticas Sustentáveis*. São Paulo, 2014. Disponível em: <[http://www.ucs.br/ucs/tpIVSeminTur%20eventos/seminarios\\_semintur/semin\\_tur\\_7/gt06/arquivos/06/04\\_37\\_25\\_Meneguel\\_Etchebehere](http://www.ucs.br/ucs/tpIVSeminTur%20eventos/seminarios_semintur/semin_tur_7/gt06/arquivos/06/04_37_25_Meneguel_Etchebehere)>> 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 emissor: um roteiro estratégico para projetos mercadológicos públicos e privados*. São Paulo: Pioneira, 1999. 295 p.

## APÊNDICES



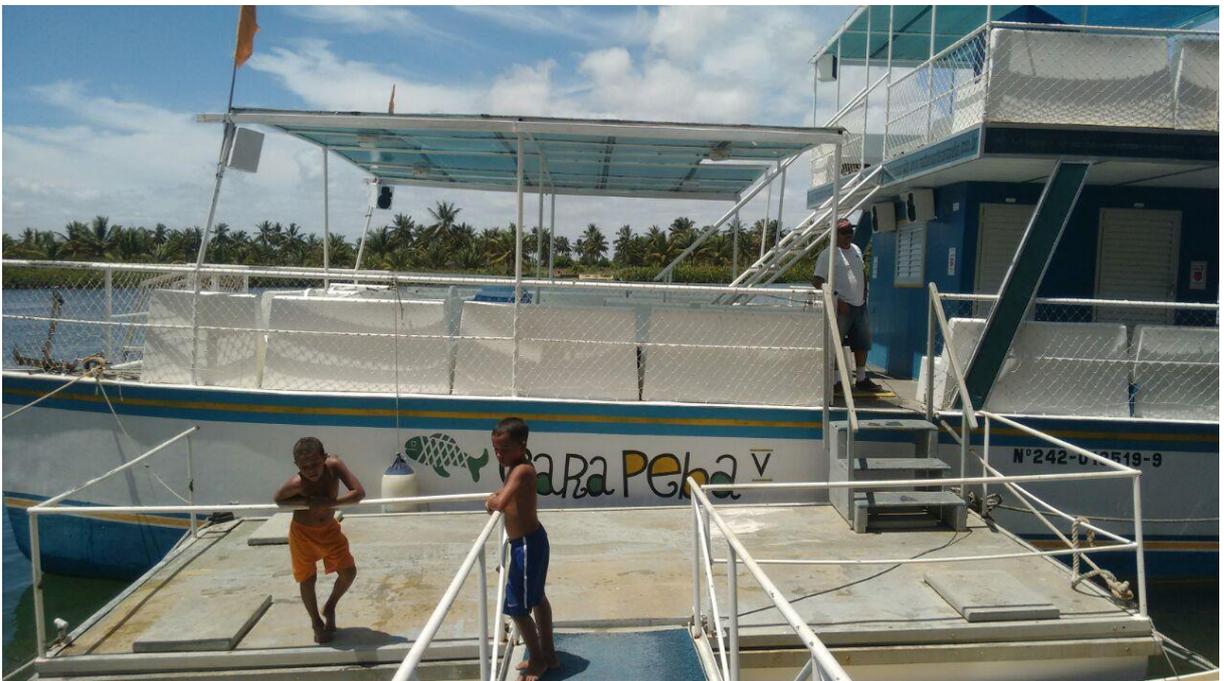
**Foto:** Balsa de Madeira  
**Fonte:** Os Autores. Janeiro, 2017.



**Foto:** Aplicação de Questionário aos Turistas na Balsa de Madeira.  
**Fonte:** Os Autores. Maio, 2017.



**Foto:** Catamarã.  
**Fonte:** Os Autores. Janeiro, 2017.



**Foto:** Catamarã.  
**Fonte:** Os Autores. Janeiro, 2017.



**Foto:** Balsa de Madeira.  
**Fonte:** Os Autores. Janeiro, 2017.

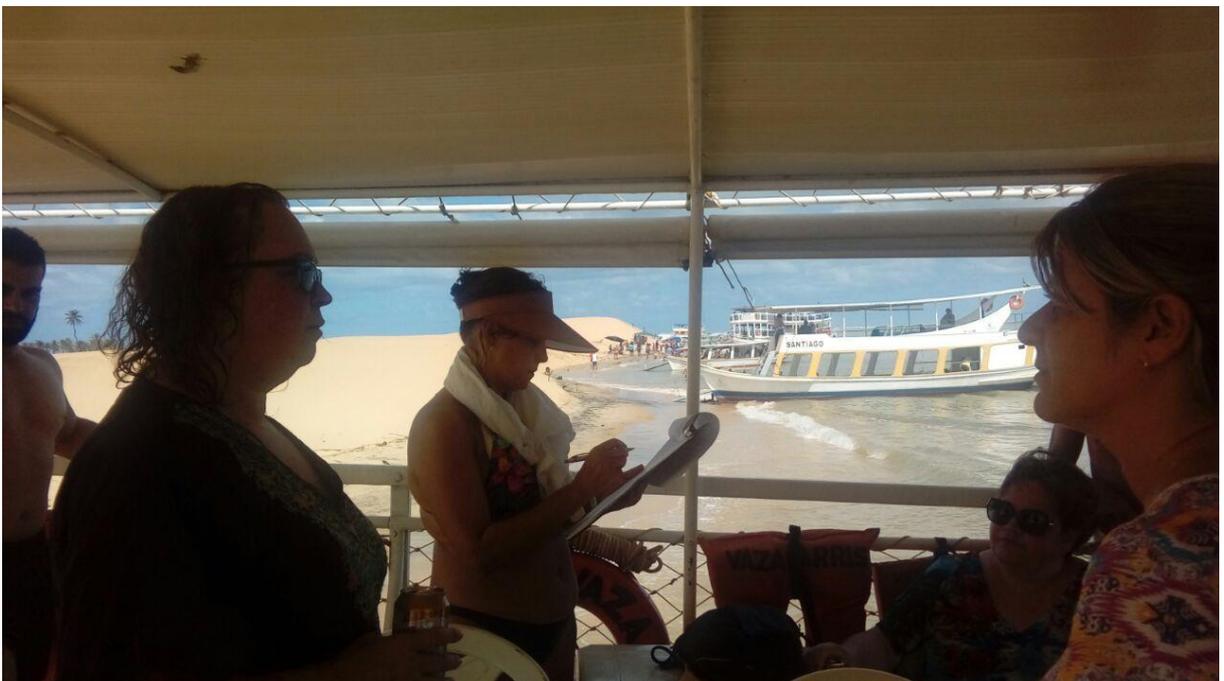


**Foto:** Barco de Motor.  
**Fonte:** Os Autores. Janeiro, 2017.



**Foto:** Barco de Motor.

**Fonte:** Os Autores. Janeiro, 2017.



**Foto:** Aplicação de Questionario aos Turistas na embarcação Catamarã.

**Fonte:** Os Autores. Maio, 2017.



**Foto:** Aplicação de Questionario aos Turistas na Embarcação Catamarã.  
**Fonte:** Os Autores. Maio, 2017.



**Foto:** Aplicação de questionario aos turistas no restaurante Marinas na sede do município.  
**Fonte:** Os Autores. Maio, 2017.



**Foto:** Barco de Rabeta de Motor  
**Fonte:** Os Autores. Janeiro, 2017.