



**MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO
UNIVERSIDADE FEDERAL DO DELTA DO PARNAÍBA
CURSO DE BACHARELADO EM TURISMO**

GUILHERME DA SILVA LINS

SERÁ O FIM DA AVIAÇÃO COMERCIAL EM PARNAÍBA (PI)? O caso da Azul
Linhas Aéreas e o impacto para o turismo local.

PARNAÍBA - PI

2025

GUILHERME DA SILVA LINS

SERÁ O FIM DA AVIAÇÃO COMERCIAL EM PARNAÍBA (PI)? O caso da Azul
Linhas Aéreas e o impacto para o turismo local.

Trabalho de Conclusão de Curso (TCC),
apresentado ao Curso de Bacharelado em
Turismo (CBT), da Universidade Federal do
Delta do Parnaíba (UFDPAr), para fins de
obtenção parcial do título de Bacharel em
Turismo.

Orientador: Prof. Me. José Maria Alves da
Cunha.

PARNAÍBA – PI

2025

SERÁ O FIM DA AVIAÇÃO COMERCIAL EM PARNAÍBA (PI)? O caso da Azul Linhas Aéreas e o impacto para o turismo local.

Resumo: Este trabalho busca analisar os impactos gerados pela ausência da aviação comercial regional no setor turístico no estado do Piauí, mais precisamente no município de Parnaíba-PI. O trabalho tem como foco o fim das operações regulares realizadas pela empresa Azul Linhas Aéreas, que tinha como base de suas operações o Aeroporto Internacional de Parnaíba - Prefeito Doutor João Silva Filho. O objetivo geral busca analisar a suspensão dos voos da Azul Linhas Aéreas em Parnaíba e o impacto disso para o turismo local. Os objetivos específicos visam a) Investigar os principais fatores que contribuíram para a suspensão dos voos regulares da Azul Linhas Aéreas no município de Parnaíba b) Compreender os impactos que a ausência desses voos causou no funcionamento e no desenvolvimento do turismo local; c) Analisar de que forma os setores público e privado ligados ao turismo atuaram, ou tentaram atuar, para evitar a descontinuidade dos voos regulares da companhia aérea na cidade. Para a realização da pesquisa deste trabalho utilizou-se de entrevistas com questionários previamente elaborados para cada tópico citado. A pesquisa foi feita em campo e online, se dirigindo aos setores de relevância para o trabalho. A importância de voos regulares para uma cidade de médio porte como Parnaíba se evidencia pelos impactos gerados pela ausência deste modal em setores diversos que abrangem o turismo como um todo.

Palavras chaves: Parnaíba. Turismo. Aeroporto. Aviação. Impactos.

ABSTRACT: This work seeks to analyze the impacts generated by the absence of regional commercial aviation in the tourism sector in the state of Piauí, more precisely in the municipality of Parnaíba-PI. The work focuses on the end of regular operations carried out by the company Azul Linhas Aéreas, which had as its base of operations the Parnaíba International Airport - Mayor Doutor João Silva Filho. The general objective seeks to analyze the suspension of Azul Linhas Aéreas flights in Parnaíba and its impact on local tourism. The specific objectives aim to: a) Investigate the main factors that contributed to the suspension of Azul Linhas Aéreas' scheduled flights in the municipality of Parnaíba; b) Understand the impacts that the absence of these flights had on the operation and development of local tourism; c) Analyze how the public and private sectors related to tourism acted, or attempted to act, to prevent the discontinuation of the airline's scheduled flights in the city. This research used interviews with previously prepared questionnaires for each topic. The research was conducted in the field and online, targeting the sectors relevant to the study. To carry out the research for this work, interviews with questionnaires previously prepared for each topic mentioned were used. The research was carried out in the field and online, targeting the sectors relevant to the work. The importance of regular flights for a medium-sized city like Parnaíba is evident in the impacts generated by the absence of this mode of transport in various sectors that encompass tourism as a whole.

Keywords: Parnaíba. Tourism. Airport. Aviation. Impacts.

INTRODUÇÃO

O trabalho versa sobre o setor aéreo no município de Parnaíba na relação com o turismo local, mas mais especificamente acerca da suspensão dos voos da empresa Azul Linhas Aéreas

no Aeroporto Internacional de Parnaíba – Prefeito Doutor João Silva Filho¹, que ocorreu no mês de março deste ano, após mais de dez anos de operação. Com isso, tem-se uma série de impactos ao setor do turismo, com efeitos sobre os meios de hospedagens, agências de viagens, agências de turismo receptivo, além de empresas de pequeno porte e profissionais do turismo.

O interesse pelo tema se deu graças ao meu estágio obrigatório no curso de Bacharelado em Turismo (CBT) da Universidade Federal do Delta do Parnaíba (UFDPa), feito em uma agência de viagens local. Pude contemplar o interesse dos clientes em busca de passagens aéreas para destinos de todo o Brasil, e, assim, percebi a procura por voos oriundos a partir do Aeroporto de Parnaíba.

Nesse tempo, notei que boa parte dos clientes da agência em que estagiei buscava por voos partindo do Aeroporto de Parnaíba, pois por conta da viagem, seria mais conveniente voar de Parnaíba do que viajar 340 quilômetros até a capital do estado, Teresina, por uma passagem com preço menor. O valor da passagem aérea em Parnaíba ter um valor elevado em comparação ao cenário da aviação comercial no Brasil, o que afeta diretamente a experiência de voar com partida do Aeroporto de Parnaíba.

Sobre isso, um dos problemas vigentes nos valores das passagens aéreas se dá em razão do valor que incide sobre Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços (ICMS) que faz o Querosene de Aviação (QAV) se tornar mais caro no Piauí, o que reflete diretamente nos valores das passagens. Outro problema reside na reduzida oferta de voos em Parnaíba, tendo em vista se tratar de um aeroporto regional, apesar de ter certificação para voos internacionais.

Sabe-se que a concorrência entre empresas tem influência nos valores a serem cobrados. Uma empresa que detém o monopólio de uma área, no caso em questão a aviação, possui o poder de ditar os preços a serem cobrados. Sabendo que não existe uma concorrência que oferece um serviço mais barato, isso influencia além dos preços, mas também na qualidade do serviço prestado. Com base nisso, tem-se a pergunta que problematiza este trabalho: *o que levou à suspensão dos voos regulares da Azul Linhas Aéreas em Parnaíba e o impacto disso para o turismo local?*

Para proceder com a resposta ao problema desta pesquisa, tem-se o objetivo geral, que busca *analisar a suspensão dos voos da Azul Linhas Aéreas em Parnaíba e o impacto disso para o turismo local*. Em seguida, a fim de resolver o objetivo geral, tem-se os seguintes objetivos específicos: a) Investigar os principais fatores que contribuíram para a suspensão dos

¹ Sempre que me referir a este equipamento aeroportuário, o farei apenas como Aeroporto de Parnaíba, para fins de simplificar o nome.

voos regulares da Azul Linhas Aéreas no município de Parnaíba; b) Compreender os impactos que a ausência desses voos causou no funcionamento e no desenvolvimento do turismo local; e, c) Analisar de que forma os setores público e privado ligados ao turismo atuaram, ou tentaram atuar, para evitar a descontinuidade dos voos regulares da companhia aérea na cidade.

A presente pesquisa justifica-se pela necessidade de contribuir com propostas que incentivem o uso efetivo do Aeroporto de Parnaíba, bem como com estratégias que atraiam novas companhias aéreas interessadas em operar rotas regionais com viabilidade comercial. Do ponto de vista social, o estudo também visa evidenciar a importância de uma estrutura aeroportuária funcional para a população local, oferecendo maior agilidade, segurança e liberdade de deslocamento pelo território nacional, seja por motivos de lazer ou negócios. Além disso, a escolha do tema se relaciona com um interesse pessoal pela logística do transporte turístico, especialmente no setor aéreo, e pela inquietação diante da inatividade de um aeroporto classificado como internacional, motivando a busca por respostas sobre os fatores que levaram à saída da única empresa que operava na cidade.

REFERENCIAL TEORICO

Início da aviação civil e comercial

Segundo Cavenagh e Kaperaviczus (2018), o sonho de voar já se fazia presente na mitologia grega, consubstanciado na lenda mitológica Ícaro com sua frustrada tentativa em deixar o labirinto de Creta voando. Foi assim que o meio aéreo e o voo dos pássaros sempre exerceram fascínio nas pessoas.

Com isso, pode-se vislumbrar que a aviação, de modo geral, sempre trouxe interesse para as pessoas e se fez o modal mais rápido e seguro para transporte de pessoas, impulsionando de forma considerável o turismo global, Cavenagh e Kaperaviczus (2018). Para o turismo e sua atual realidade de mobilidade global, o desenvolvimento dos transportes aéreos promoveu uma revolução no consumo de viagens. Assim, o tempo das viagens diminuiu e, conseqüentemente, o número de viagens aumentou, pois deslocar-se de um continente para o outro deixou de ser feito em meses para ser feita em horas.

Para os brasileiros, tem-se um encanto a mais pela aviação, porque Santos Dumont é uma figura histórica e foi pioneiro no surgimento da aviação como conhecemos hoje, conforme Kaperaviczus e Oliveira (2022). No que tange a história do transporte aéreo, uma das primeiras

imagens que vem à mente é a figura do 14-bis², realizando seu célebre voo em Paris, em 1906, contrastada com os modernos jatos de última geração.

Santos Dumont foi, também, um grande impulsionador da aviação e do transporte aéreo. Com o fim da Primeira Guerra Mundial (1914-1918), a partir dos tempos de paz, dezenas de pilotos ficaram vagos à espera de novas oportunidades saindo da aviação militar para a aviação civil. Neste contexto, segundo Kaperaviczus e Oliveira (2022), constata-se que a aviação é o mais jovem de todos os meios de transporte, tendo sido o primeiro voo comercial, transportando passageiros, realizado em 1919. Na prática, em termos de relação custo-benefício, é a melhor forma de conectar destinos separados por médias e longas distâncias.

A partir de 1920, com o início da aviação civil, a regulamentação dos órgãos governamentais para a segurança dos voos e operação das aeronaves começaram a surgir os primeiros obstáculos para a aviação. Isso, porém, não impediu o crescimento exponencial do setor aéreo. Este cenário se confirma ao se analisar o período 1950 -1984, no qual o número de passageiros transportados saltou de 31 milhões para 832 milhões. É importante ressaltar que esse crescimento se deu, em parte, pelo incremento do segmento turístico na aviação Kaperaviczus e Oliveira (2022).

Como consequência, após o fim de regulamentações criadas por agências reguladoras americanas, as quais encareciam o preço da passagem com regras que favoreciam passageiros de alta classe, a aviação experimentou um expressivo crescimento, permitindo, conforme dados da International Civil Aviation Organization (ICAO) [2007], que a quantidade de passageiros transportados sofresse um crescimento vertiginoso.

No ano de 2007, o número global de passageiros transportados foi de 2,2 bilhões de passageiros quando comparados aos pouco mais de 1,4 bilhão de passageiros transportados em 1998, representando um crescimento de aproximadamente 50% em dez anos, de acordo com Kaperaviczus e Oliveira (2022). A partir de então, constatou-se que as cabines de passageiros das aeronaves passaram a ser frequentadas por pessoas oriundas de diversas classes sociais de diversos países, com diferentes costumes.

O transporte aéreo já não era então algo voltado para uma minoria, mas estava presente nas férias dos trabalhadores juntamente com suas famílias. Iniciava-se o que se pode chamar de meio de transporte de massa, com preços ainda mais atrativos com o advento da realização dos voos *charter* e dos pacotes turísticos Kaperaviczus e Oliveira (2022).

² O 14-bis trata-se de um aeroplano projetado e construído pelo brasileiro Santos Dumont, tendo sido o primeiro objeto mais pesado que o ar a voar.

Aviação comercial no Brasil e o impacto no turismo

Inicialmente, para falar da aviação civil e comercial do Brasil, ressalta-se a Constituição Federal (CF) de 1988, no Art. 6º, que preveem os direitos sociais do cidadão. Dentre os quais, destaca-se o direito ao transporte: “são direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição” (Brasil, 1988).

Desta forma, como previsto na CF de 1988, o direito social ao transporte deve ser para todos, sem escolher classe social. No entanto, como se sabe, durante anos o transporte aéreo no Brasil foi utilizado pela alta classe, excluindo grande parcela da população brasileira que por muitos anos não teve o direito resguardado constitucionalmente.

Essa situação sofreu mudanças com a entrada de empresas aéreas com a filosofia *low-cost*³ no Brasil, como por exemplo a Gol Linhas Aéreas, no ano de 2001. No cenário da aviação comercial brasileira, muitas empresas aéreas surgiram e tiveram seu fim, como a Viação Aérea Rio-Grandense (Varig), a Aviação Aérea São Paulo (Vasp) e a Transbrasil. Sobre a Varig, segundo Gastal (2009), o percurso dessa empresa aérea acompanhou, em muitos momentos, a construção do turismo no Brasil. Isso não se deu apenas por se tratar de atividade precípua, ou seja, o transporte aéreo, mas porque em alguns momentos a empresa investiu, inclusive, em hotéis e, mais importante, por muitas décadas suas agências no exterior transformaram-se em grandes representantes do país, atendendo cidadãos brasileiros no exterior, ajudando-os a resolver problemas que seriam de competência dos consulados locais do país.

Atualmente, existem apenas cinco empresas aéreas atuando no Brasil⁴, com voos regionais, domésticos e internacionais. Empresas aéreas são aquelas que oferecem serviço de transporte aéreo, voos fretados e taxi aéreo. Segundo Valente e Cury (2004), empresas aéreas costumam ter uma estrutura empresarial complexa face à variedade de serviços inerentes e necessários ao bom desempenho de seus objetivos, ou seja, satisfazer as necessidades de locomoção dos passageiros. Suas atividades se estendem a serviços de terra, voo, manutenção, *catering* (alimentação), segurança, bem como gestões administrativa, comercial, financeira, de

³ Traduz-se, à Língua Portuguesa, em “baixo custo” e refere-se, geralmente, a empresas do tipo companhias aéreas, que oferecem produtos e serviços, em geral, mais baixos do que a média praticada no mercado.

⁴ Apesar de existir empresas aéreas que operam em aeroportos brasileiros, admite-se, porém, entre as cinco que atuam no Brasil o fato de terem sede própria no país.

produção, marketing, delegações territoriais, de pessoal, etc. Com isso, tem-se que uma empresa aérea é mais complexa do que uma simples viagem levando de um ponto A para o ponto B.

Nesse cenário, a aviação civil se fez tão significativa para impulsionar o setor turístico, segundo Valente e Cury (2004). O avião e seus avanços tecnológicos permitiram aproximar fronteiras e provocaram a expansão do turismo, trazendo opções variadas, como, por exemplo, os voos fretados que impulsionaram o turismo de massa.

O incremento do turismo tem sido propiciado, em grande parte, pelo desenvolvimento das empresas aéreas. O inverso também é verdade. Há uma crescente demanda turística, o que tem levado ao desenvolvimento dos serviços de transporte aéreo, adaptando-se a uma demanda cada vez mais exigente e sofisticada, a qual busca por preços mais reduzidos e qualidade em seus deslocamentos.

Falando diretamente com o setor turístico, como operadoras turísticas e agências de viagens, estas atuam diretamente com o transporte aéreo. De acordo com Valente e Cury (2004), as operadoras turísticas têm utilizado além do sistema de fretamentos, o bloqueio de lugares em voos regulares das empresas aéreas. Assim sendo, muitos dos voos regulares das empresas aéreas apresentam uma configuração bastante heterogênea de passageiros voando para diferentes destinos e suas motivações de viagens.

Hoje em dia, num mesmo voo, não é difícil encontrar diversos tipos de passageiros voando para diferentes destinos, com finalidades as mais diversas, inclusive com tarifas de serviços diferentes (regular ou bloqueio de operadora). Agências de viagens também se utilizam de bloqueadores de lugares em voos regulares, porém muitas trabalham com serviço de venda direta de passagens aéreas utilizando sites de operadoras e consolidadoras, por exemplo, a plataforma de operadora conhecida por FRT Operadora de Turismo LTDA e a empresa consolidadora conhecida por Reserva Fácil.

Ao abordar a operação de voos para destinos turísticos, observa-se o impacto do transporte aéreo para os destinos. Segundo Valente e Lohmann (2005), ainda que no Brasil boa parte dos principais destinos turísticos se encontre em grandes centros urbanos, com grande acessibilidade multimodal com os demais centros do país e do exterior, muitas cidades de médio e pequeno porte, sobretudo no interior, dependem quase exclusivamente das ligações aérea e rodoviária para sua integração com o restante do país.

Analisando, assim, cidades de médio porte como é o caso de Parnaíba, o transporte aéreo se torna um importante meio de ligação para turistas nacionais oriundos de diversos lugares do país, quanto turistas internacionais, visto que o Aeroporto de Parnaíba se enquadra na categoria de aeroporto internacional, tratando da sua configuração atual.

Ainda segundo Valente e Lohmann (2005), no caso específico do transporte aéreo, as pequenas e médias cidades, bem como alguns *resorts* turísticos, têm ligações com os grandes aeroportos nacionais não só uma forma de permitir a chegada de turistas domésticos e internacionais, mas também de garantir que seus habitantes tenham acesso a malha aeroviária do país e do exterior.

Dessa forma, fica evidente a importância de um aeroporto em pleno funcionamento para os moradores de uma cidade de médio porte como Parnaíba, destino turístico amplamente procurado no cenário nacional e internacional do turismo em função do Delta do Parnaíba, que recebeu 69.218 pessoas em 2023, um aumento de 35,5% quando comparado com 2022, quando esse número chegou a 51.066, de acordo com Celso (2024).

Porém, sabe-se que para uma empresa aérea atuar em uma cidade, é preciso levar em conta diversos fatores, como: social, econômico, político, turístico, operacional, geográfico e mercadológico, para então avaliar a probabilidade de atuação. Para Valente e Lohmann (2005), todos esses fatores são importantes para as empresas aéreas em função dos elevados custos em que elas normalmente incorrem. A necessidade de minimizar a incerteza em relação ao sucesso da operação do serviço aéreo passa a ser um dos aspectos mais importantes que uma empresa aérea precisa levar em consideração.

Um dos possíveis meios para a garantia de sustentabilidade de linhas aéreas regulares regionais é a maior integração com toda a Cadeia Produtiva do Turismo (CPT), que versa sobre o conjunto de atividades articuladas desde os insumos até a comercialização e distribuição do produto turístico final. A CPT é composta, pois, por organizações, como agências de viagens, operadoras turísticas, hotéis, empresas de eventos, transportadoras turísticas, entre outras.

Outro ponto para ser analisado é a qualidade do aeroporto, para atender não somente uma empresa aérea de operar no local, além da hospitalidade para os passageiros que irão fazer embarques e desembarques, hospitalidade desde o estacionamento à praça de alimentação do aeroporto. Segundo Ferreira *et al.* (2012), com a expansão do setor aéreo brasileiro na última década, não só pelo fato de cada vez mais passageiros recorrerem a esse tipo de transporte, mas pelo fato de serem importante elemento da infraestrutura necessária para o desenvolvimento nacional. Nesse contexto, os aeroportos precisam se reinventar, principalmente, ao nível da sua infraestrutura e da própria organização do mercado relacionado, uma vez que o setor se torna cada vez mais competitivo na medida em que empresas aéreas e passageiros podem escolher um aeroporto em detrimento do outro.

Com isso, para o Aeroporto de Parnaíba se tornar competitivo no cenário regional e nacional, deve-se analisar as adversidades do mercado da aviação comercial, mantendo-se

como um equipamento aeroportuário ativo e atualizado. Ainda conforme Ferreira *et al.* (2012), compreender os fatores que levam o passageiro a consumir um determinado produto ou serviço no aeroporto torna-se relevante tanto do ponto de vista das empresas e entidades envolvidas no negócio aeroportuário quanto para a pesquisa de comportamento do consumidor.

O negócio aeroportuário vai muito além de comprar uma passagem, aguardar o voo e embarcar, mas desde a lojinha que vende artigos e produtos diversos quanto à empresa de aluguel de carros. Pode-se ir além e afirmar que muitas transportadoras turísticas atuam na porta do aeroporto, para oferecer serviços de pacotes turísticos naquela região quanto a hospedagem em hotéis e pousadas, pois para o turista, o aeroporto se torna a primeira impressão do local que está visitando e é dali que se inicia o roteiro pela cidade, para então se dirigir ao seu local de hospedagem, conhecer o destino, os atrativos turísticos, restaurantes, bares e tudo que o destino tem a oferecer.

O Aeroporto de Parnaíba: história e atualidade

O Aeroporto Internacional de Parnaíba - Prefeito Doutor João Silva Filho, inaugurado em 19 de outubro de 1971, tendo o projeto arquitetônico baseado no Aeroporto Santos Dumont, do Rio de Janeiro. O Aeroporto de Parnaíba está localizado a oito quilômetros do centro da cidade de Parnaíba e a 340 quilômetros da capital do estado, Teresina. O sítio aeroportuário de Parnaíba ocupa uma área de 2,33 milhões de metros quadrados. Nele, estão inseridos o terminal de passageiros, que conta com 2,9 mil metros quadrados, e a pista de pousos e decolagens, que tem 2,5 mil metros de comprimento por 45 metros de largura, com capacidade para operação de aeronaves de grande porte, como o avião tipo Boeing 767-300, que pode transportar até 300 passageiros (Cidade Verde, 2016).

Atualmente o Aeroporto de Parnaíba está passando por uma revitalização e ampliação, contando com uma nova área de estacionamento tarifado, uma praça de alimentação, quiosques e um área para eventos e lazer. De acordo com o projeto de reforma, o terminal de passageiros será aumentado, saindo dos atuais 2.129 metros quadrados para 9.773 metros quadrados. Com a ampliação, o Aeroporto de Parnaíba contará com praças de entretenimento, espaço de lazer, lojas, opções gastronômicas, áreas para comercialização de produtos regionais e artesanatos, áreas para interação social e eventos, além de opção para serviços como supermercado, barbearia, salão de beleza, dentre outras melhorias que farão do aeródromo um atrativo à parte para o turista e também para a população local, destaca Bezerra (2023).

A reforma do Aeroporto de Parnaíba advém de uma Parceria Público-Privado (PPP) com valores estimados em R\$ 150.000.000,00 (cento e cinquenta milhões de reais). O projeto de reforma inclui, ainda, um aumento da área comercial, que salta de 145 metros quadrados para 758 metros quadrados; a construção de um terminal para voos domésticos e voos internacionais e outro para transporte executivo e turístico, além da ampliação das vagas de estacionamento de 29 para 488 vagas. A reforma teve início no ano de 2022, fruto de PPP entre o Governo do Estado do Piauí e o consórcio SBPB, que ficará responsável pela administração do aeródromo por um período de 32 anos (Bezerra, 2023).

No passado recente, o Aeroporto de Parnaíba contou com operação das empresas Azul Linhas Aéreas e Passaredo (atual Voepass Linhas Aéreas). A Azul Linhas Aéreas iniciou suas operações em março de 2014, com aeronaves do tipo ATR 72-600, com foco em voos regionais destinados à Vila de Jericoacoara, posteriormente começou a operar com jatos com maior capacidade de passageiros como o Embraer E2 e o Airbus A320, com voos triangulares para a Vila de Jericoacoara e voos diretos para o Aeroporto de Confins, em Minas Gerais (Pires, 2024).

Em março de 2025, a Azul Linhas Aéreas, por meio de nota, informou sobre a suspensão das atividades no Aeroporto de Parnaíba, alegando aumento nos custos operacionais diante da crise global e da alta do dólar (Celso, 2025). A Voepass Linhas Aéreas, que atuava no aeródromo desde dezembro de 2021 com aeronaves ATR 72-600 em voos diretos para Teresina, também encerrou suas atividades, mas em maio de 2023. Segundo a empresa, o motivo se deu face à reorganização da malha aérea, na busca por mais rentabilidade em suas operações (Clube News, 2023). A GOL Linhas Aéreas demonstrou interesse em atuar no Aeroporto de Parnaíba, porém as negociações não avançaram. Atualmente, nenhuma empresa aérea atua no Aeroporto de Parnaíba.

É esperado que, após a conclusão da reforma, o Aeroporto de Parnaíba possa contar novamente com empresas aéreas atuando no local, visto que em 2022 chegou a movimentar cerca de 30 mil passageiros no ano. Tal número supera muito os do aeroporto de Aracati no estado do Ceará que pode ser usado como comparativo por se tratar de duas cidades como destino turístico de sol e praia. Sendo assim, a cidade de Parnaíba se torna bem mais expressiva no cenário da aviação comercial que o aeroporto de Aracati e o inexpressivo aeroporto na cidade de Sobral também no estado do Ceará, região inclusive com economia mais diversificada que Parnaíba (Pires, 2024).

Aspectos de metodologia

Para a realização deste trabalho, adotou-se uma estratégia com foco em três tópicos, consoante os objetivos específicos. Assim, seguiu-se por entrevistas com questionários previamente estabelecidos, alinhando cada um dos três tópicos. Com isso, segui uma linha de raciocínio focando nos principais setores de relevância para a pesquisa como a empresa Azul Linhas Aéreas, o Aeroporto de Parnaíba, agências de viagens locais, rede de hospedagens locais e gestores públicos.

Com base nesse planejamento de gabinete, foi-se à pesquisa de campo propriamente dita. Primeiramente, busquei contactar ex-agentes aeroportuários que trabalharam para a Azul Linhas Aéreas. No entanto, talvez temendo por algum tipo de conflito por parte da empresa, não obtive retorno positivo para a realização da entrevista. Posteriormente, tentei contato com a própria Azul Linhas Aéreas em seus canais de comunicações oficiais e por *chat* direto de atendimento ao cliente. Infelizmente, não obtive nenhuma resposta da empresa ao longo da pesquisa.

Seguindo as etapas, dirigi-me ao Aeroporto de Parnaíba para entrevistar o responsável pela administração do aeródromo. Obtive retorno positivo para a entrevista e, com isso consegui falar com a supervisora de Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita (AVSEC), que tem base no Aeroporto de Parnaíba.

Na sequência, tomei como foco o *trade* turístico local. Assim, iniciei por uma agência de viagens, localizada no centro da cidade. Lá, consegui uma entrevista com o proprietário da agência, que é também agente de viagens. Depois, segui para uma pousada, a fim de entrevistar profissionais. Consegui, pois, entrevista com dois trabalhadores, a gerente e o recepcionista. Ambos contribuíram, conforme suas percepções, acerca dos objetivos da pesquisa.

Por último, tomei como base os agentes públicos, sendo escolhidos o então gestor público municipal de Parnaíba, além do gestor público responsável pela pasta de turismo do governo estadual. Este não atendeu meus pedidos e não concedeu entrevista. Aquele, por outro lado, manteve-se disponível e permitiu que a entrevista acontecesse.

As entrevistas aconteceram de forma presencial, com captura/gravação de áudio a partir de um aplicativo de gravação de áudio instalado no *smartphone* do pesquisador. Apenas uma entrevista, com o gestor público municipal, aconteceu via aplicativo de mensagens instantâneas, por meio de gravação de áudio. Esta, por sinal, transcorreu conforme esperado, não causando nenhum tipo de prejuízo à pesquisa.

Todos os participantes aceitaram participar da pesquisa, autorizando a gravação de suas falas, de forma voluntária. A escolha por estes participantes se deu com base na proposta da pesquisa, a fim de responder os objetivos da pesquisa.

A análise dos dados se deu de forma direta, usando a transcrição das falas dos participantes, a fim de garantir o devido sentido. Assim, organizou-se a análise a partir de temas, criando uma estrutura de fácil compreensão acerca do que se propunha nesta pesquisa.

Análise e discussão dos resultados

Para a pesquisa dividi ela em três tópicos A, B e C e cinco perguntas diretas para cada tópico, fiz uma série de entrevistas nas quais os entrevistados foram devidamente informados sobre a pesquisa e a importância dela para o trabalho, informei que seus nomes ficariam em anonimatos se assim desejarem, e os dados contidos na entrevista seriam apenas para uso acadêmico.

Para responder o tópico A, no qual se trata de analisar os aspectos que levaram à suspensão da operação dos voos regulares pela Azul Linhas Aéreas em Parnaíba, me dirigi ao Aeroporto de Parnaíba para entrevistar a supervisora do setor AVSEC. Seu nome será mantido em anonimato, para preservar a entrevistada, que será chamada apenas como Carla (supervisora). A entrevista ocorreu no dia 12 de maio de 2025, com início às 09 horas e 44 minutos. Após alguns minutos de conversa descontraída, segui com as perguntas que havia elaborado previamente para este tópico.

Comecei questionando sobre quais foram os principais motivos que levaram a Azul Linhas Aéreas a suspender os voos regulares em Parnaíba. De acordo com as palavras de Carla (supervisora), *“assim, como a gente já falou, eles não suspenderam, não, como é que se diz, não cortaram o contrato aqui com a Azul, a sala deles ainda está aqui, o lugar deles ainda está aqui, então, a gente não saberia dizer o porquê dessa suspensão temporária”*. Isso leva a crer que a suspensão dos voos regulares foi tido como uma surpresa para aqueles que trabalham no Aeroporto de Parnaíba. No entanto, conforme a entrevistada, não houve o fim do contrato da Azul Linhas Aéreas com o Aeroporto de Parnaíba, dando a entender que a referida empresa aérea pode retomar os voos quando de seu interesse.

Dando sequência a entrevista, questionou-se acerca da baixa demanda de passageiros e a influência disso na decisão de suspensão dos voos. Conforme Carla (supervisora), *“não, até porque aqui tinha uma boa procura, uma boa demanda. O que acontece é que o voo já vinha meio que lotado, mas aqui sempre teve uma boa demanda de passageiros. porque aqui era mais destinado Jericoacoara que era uma rota que ligava a rota das emoções”*. Sendo assim, mesmo com um trecho sendo vendido por um preço elevado, em comparação com outros destinos nacionais, a procura por voos oriundos de Parnaíba era alta. Algo que chamou atenção na fala

da supervisora foi que os voos, em geral, apresentaram lotação alta, indicando bons resultados para a empresa aérea.

Na terceira pergunta, acerca dos aspectos em torno da infraestrutura do Aeroporto de Parnaíba, na perspectiva de compreender limitações técnicas para manutenção dos voos em Parnaíba. Nesse sentido, Carla (supervisora) foi categórica em sua fala, deixando claro não haver nenhuma falha ou conflito com a empresa Azul Linhas Aéreas:

[...] não, de forma alguma. Tanto que a reforma ajudou bastante, os passageiros estavam super felizes e, de forma alguma, foi algum problema na infraestrutura. Eles já estavam cientes que ia ter essa reforma para ocorrer, que agora é o plano PPP que é público-privado. Essa PPP já vem desde 2022, então já estava tudo em vigor, a reforma já estava sendo feita, não teve nenhum problema com a infraestrutura do aeroporto.

Na penúltima pergunta, questionei se houve algum tipo de negociação por parte da empresa com o setor privado e autoridades públicas para fins de manutenção dos voos. Nesse sentido, conforme Carla (supervisora), “isso daí a gente não ficou sabendo. Se eles falaram com alguma autoridade, se eles foram atrás de alguma coisa”. Com isso, há a impressão de que a decisão da empresa na suspensão das operações foi unilateral, não havendo quaisquer tipos de consulta ou negociação para permanência.

Na última pergunta, Carla (supervisora) foi questionada sobre os fatores econômicos regionais e a possível relação com a suspensão dos voos pela Azul Linhas Aéreas:

[...] eu acredito não, acredito que não, porque a demanda era boa. Mas eu acredito que isso não interferiu muito, porque senão eu teria baixado a demanda. Mas eu não saberia te dizer, assim, diretamente. Então, fatores econômicos, acho que não influenciou a suspensão dos voos aqui, acredito que não. Nem valores das passagens cobradas.

Mais uma vez, foi enfatizado acerca do fluxo de passageiros e também sobre a grande demanda nos voos regulares operados pela Azul Linhas Aéreas. Nesse sentido, nota-se que havia farta demanda para fins de manter os voos da referida empresa em funcionamento no Aeroporto de Parnaíba.

Para responder o tópico B, que se trata de discutir os efeitos da suspensão dos voos regulares da Azul Linhas Aéreas para o turismo local, o foco se deu em setores do *trade* turístico local de Parnaíba, sendo uma agência de viagens e uma pousada, a fim de aprofundar a análise acerca dos impactos gerados no turismo de Parnaíba com a falta de voos regulares.

Primeiramente, com a agência de viagens em razão da pela grande relevância histórica para a cidade, caracterizando-se como a mais antiga agência de viagens emissiva e receptiva

em vigor na cidade de Parnaíba, com mais de 30 anos de funcionamento. Na sequência, com uma pousada que possui vínculo com turistas oriundos de Jericoacoara (CE), em uma espécie de conexão com a Rota das Emoções e com os voos da Azul Linhas Aéreas.

Chegando na agência de viagens, entrevistei o proprietário. Seu nome será mantido em anonimato, para preservar o entrevistado, que será chamado de Manoel (agente de viagem). A entrevista ocorreu no dia 14 de maio de 2025. Na pousada, a entrevista ocorreu com dois trabalhadores. A fim de preservar suas identidades, os entrevistados serão chamados de Maria (gerente) e José (recepcionista). A entrevista ocorreu no dia 21 de maio de 2025.

A primeira pergunta diz respeito sobre o impacto da suspensão dos voos para o setor de turismo local, em razão da diminuição do fluxo de turistas. Nisso, Manoel (agente de viagem) argumenta:

[...] de forma muito intensa, porque o turista que deixa dinheiro aqui na região, realmente, o empresário, o investidor, ou aquele visitante de luxo que fica hospedado em bons hotéis, ele não viaja de ônibus, ele não tem tempo para ficar na estrada. Então, esse visitante que realmente deixa muita receita na região, deixou de vir exatamente por se tornar inviável.

Resposta semelhante foi apresentada por Maria (gerente):

[...] nós tivemos a dificuldade com a questão dos nossos clientes que vinham desse voo, que já vinham diretamente para os hotéis, hoje não vêm mais. Então, de uma certa forma, diminuiu o fluxo de turistas, hoje nós recebemos mais representantes que vêm mesmo próximo daqui de Parnaíba, aliás, próximos de Parnaíba, Teresina, Fortaleza. Esses representantes é que realmente movimentam a cidade, mas esses turistas que vêm de um outro lugar, de um outro país, realmente eles deixaram de vir porque não tem o voo.

Dessa forma, a partir da análise das respostas obtidas junto a dois setores que atuam diretamente no *trade* turístico de Parnaíba (agência e pousada), torna-se evidente uma redução no fluxo de turistas provenientes de regiões mais distantes, afetando inclusive o público internacional.

Em continuidade, buscou-se compreender os impactos da suspensão dos voos sobre os setores de agenciamento, hospedagem e passeios turísticos. Segundo Manoel (agente de viagens), “*com certeza, impactou todo mundo. Impactou o comércio, impactou os hotéis, impactou todos os passeios, enfim. Todos os segmentos, diretamente, e os transversais também sentiram o impacto negativo com a saída desse voo de Parnaíba*”.

De forma semelhante, José (recepcionista) reforçou essa percepção, sendo ainda mais enfático. Ele citou, como exemplo, uma temporada específica em que Parnaíba costumava

receber um número expressivo de turistas franceses, ilustrando a mudança no perfil e na quantidade de visitantes após a suspensão dos voos. De acordo com o relato de José (recepcionista):

[...] sim, bastante, porque tem a temporada dos franceses, que é no mês de agosto a setembro, tem muito pessoal daqui. Temporada dos franceses? É, porque vem muito estrangeiro nessa época, agosto, setembro, isso, agosto, setembro. É deve ser um calendário de férias para eles, para aquela região, né? Para a gente é julho, né? Hoje eles vão para Jericoacoara, porque o voo foi diretamente para Jericoacoara.

Fica evidente, portanto, que a ausência da conexão aérea com Jericoacoara-CE impactou diretamente no fluxo de turistas estrangeiros, que antes estendiam sua viagem até Parnaíba. Para esse público, tornou-se mais conveniente permanecer em destinos com acesso facilitado, evitando longas horas de deslocamento terrestre. Essa constatação corrobora diretamente com o relato de Manoel (agente de viagens), reforçando os efeitos negativos da descontinuidade dos voos regulares na dinâmica turística local.

Na terceira pergunta, procurou-se compreender se a ausência de voos comerciais tem representado um obstáculo na promoção de Parnaíba como destino turístico em outras regiões. Segundo o relato de Manoel (agente de viagens), “*é, fica difícil, fica difícil você promover o destino turístico aqui da Rota das Emoções através do portão de entrada Parnaíba sem ter voos, né? O turista não tem tempo mais a perder. Hoje, ninguém tem mais tempo a perder*”.

Nesse meio, Manoel (agente de viagens) destacou, com ênfase, a questão logística relacionada ao tempo de deslocamento, apontando que grande parte do tempo do turista acaba sendo consumido em longas viagens terrestres. Segundo ele, esse tempo poderia ser melhor aproveitado na vivência do destino em si.

Por outro lado, a percepção de José (recepcionista) seguiu uma linha distinta. Ele destinou suas considerações nos atrativos turísticos da cidade, ressaltando que, apesar do potencial existente, a ausência de voos regulares compromete diretamente a visibilidade e o aproveitamento desses recursos. Conforme a fala de José (recepcionista):

[...] sim, bastante, bastante mesmo. Porque Parnaíba é a segunda maior cidade do estado. Então a gente vê cidades bem menores, como Jericoacoara, que é um ponto turístico importantíssimo. Mas não é uma cidade populacional que tem muitas riquezas, mas é mais local. Nossas riquezas de Parnaíba é diversificada. Então temos a Pedra do Sal, temos os pontos históricos, que é o Porto das Barcas. Temos nossas culturas, as festas juninas, que hoje o São João da Parnaíba é um evento também grandioso. Tem muita gente de outras cidades ou regiões que vem também para cá.

Dessa maneira, ambos os entrevistados reforçaram os impactos negativos decorrentes da ausência de voos comerciais em Parnaíba.

Na penúltima pergunta, busquei identificar quais teriam sido os principais prejuízos econômicos enfrentados pelo *trade* turístico local a partir da descontinuidade dos voos. Nisso, conforme relatado por Manoel (agente de viagens):

[...] fica na rede hoteleira, né? Da nossa cidade e da cidade Luiz Correia, da Ilha Grande, enfim. E toda essa região ficou impactada, né? Esses passageiros deixaram de vir. As agências que vendiam passagem, né? O próprio aeroporto, né? Com sua estrutura toda montada lá para receber voos comerciais, estava recebendo voos particulares. Recentemente foi ampliado. E restaurantes, enfim. Todo o trade turístico, né? E os transversais que estão ligados diretamente à movimentação turística estão prejudicados com a falta desse voo.

Manoel (agente de viagens) classificou que todos os segmentos do *trade* turístico local sofreram, em maior ou menor grau, impactos econômicos decorrentes da interrupção dos voos.

Já Maria (gerente) direcionou suas considerações para os custos operacionais do setor hoteleiro, enfatizando que a diminuição no número de turistas compromete diretamente a sustentabilidade econômica e financeira dos empreendimentos, dificultando a manutenção das despesas fixas. Conforme a fala de Maria (gerente):

[...] então a gente vê esse impacto como a cidade está desenvolvendo e o turismo potencial, aí o que que acontece? Existem muitos prejuízos, porque como é que esses hotéis vão conseguir se manter? Se tem muitos hotéis e pouco cliente. E pouca demanda. Demanda baixa e muitos hotéis para ofertar. E o turista que vem, ele é muito exigente. Ele quer um bom apartamento, uma cama, tudo de qualidade. Então os hotéis, eles investem muito para esse período de alta, né? Que não é para existir uma baixa, mas a gente investe muito. Aí acaba não cobrindo os custos exatamente.

Na última pergunta, procurei entender se, na percepção dos entrevistados, a ausência de voos comerciais teria impactado negativamente a imagem de Parnaíba enquanto destino turístico acessível. Segundo Manoel (agente de viagens):

[...] com certeza. Dificulta a promoção do destino, né? Embora a gente tenha equipamentos bons, embora a gente seja um destino de beleza indescritível. A porta de entrada no Delta do Parnaíba. A acessibilidade impactou bastante, né? A escolha do nosso destino para os turistas em geral. Inclusive para pessoas que moram na região e visitam parentes, né? Ficou totalmente impactado. Então isso foi bastante negativo para todo mundo. Ninguém ganha com isso, só perde.

Analisando os depoimentos dos entrevistados, observa-se uma convergência nas perspectivas de Maria (gerente), José (recepcionista) e Manoel (agente de viagens) quanto à visibilidade turística de Parnaíba. Como atores locais diretamente envolvidos no setor, os três

participantes expressam insatisfação com a posição periférica que a cidade ocupa no cenário turístico nacional, “*sim, com certeza. Afetou muito a visibilidade da cidade, se tornou excluída, é uma cidade de muita história, né? A independência surgiu por aqui, né? Foi a primeira cidade mesmo a se desbravar*”, conforme a fala de José (repcionista). Essa percepção compartilhada revela uma lacuna significativa entre o potencial turístico da região e sua efetiva projeção em âmbito nacional.

Continuando a pesquisa, para o tópico C, que busca compreender o envolvimento dos atores públicos e privados na manutenção dos voos regulares da Azul Linhas Aéreas em Parnaíba. Realizei contato com duas autoridades públicas, sendo o gestor público municipal de turismo de Parnaíba e gestor público de turismo do Piauí. Considera-se, pois, que estes gestores atuaram à época dos eventos de suspensão dos voos, em março de 2025. Embora não tenha obtido resposta por parte do representante estadual, consegui estabelecer diálogo com o gestor municipal, cuja atuação foi determinante durante todo o processo de negociação com a companhia aérea.

A entrevista ocorreu em 26 de maio de 2025, por meio de troca de mensagens e áudios conduzido via aplicativo de mensagens instantâneas. Para preservar a identidade do entrevistado conforme o padrão seguido do trabalho, seu nome será mantido em anonimato, e será chamado de Ronaldo (gestor público). Esta escolha metodológica justifica-se pela relevância do depoimento, considerando que o entrevistado foi o principal articulador público durante os trâmites para manutenção dos voos com a Azul Linhas Aéreas durante sua gestão.

Ao iniciar o diálogo, questionei se os órgãos públicos de turismo haviam realizado articulações para manter a operação dos voos da Azul Linhas Aéreas em Parnaíba. A resposta de Ronaldo (gestor público) corrobora parcialmente com o relato anterior de Carla (supervisora), ao afirmar que a decisão de suspensão dos voos foi tomada unilateralmente pela empresa aérea, surpreendendo todos os envolvidos no setor.

No entanto, diferentemente da impressão inicial transmitida pela Carla (supervisora), Ronaldo (gestor público) revelou que, antevendo a possibilidade de interrupção dos voos, ele e o gestor público estadual de turismo realizaram uma viagem a São Paulo no ano anterior para negociar diretamente com a Azul Linhas Aéreas. Conforme Ronaldo (gestor público):

[...] A gente, no ano passado, a gente já prevendo isso, né, que a gente tinha informações, eu como gestor público de turismo de Parnaíba na época e o Zé Neto, que era o secretário de turismo, juntamente com o diretor da Invest Piauí, que fica em São Paulo, tivemos uma rodada de conversas com as companhias aéreas lá em São Paulo. Uma delas foi a Azul, né, onde a gente já tinha essa preocupação e oferecia uma mudança de rota, né, que fosse colocado um voo Fortaleza-Parnaíba, Parnaíba-Fortaleza, que é o que a gente acredita que dará mais sustentabilidade para

uma operação aérea com o aeroporto aqui de Parnaíba, né. E, infelizmente, não aconteceu, né, veio foi de surpresa esse cancelamento, né, quando eles anunciaram, foi de uma forma unilateral, não foi chamado o trade, né, não foi chamado os empresários para conversar, também não foi chamado os gestores públicos.

A fala de Ronaldo (gestor público) deixa evidente que o processo de suspensão dos voos foi conduzido de forma unilateral pela Azul Linhas Aéreas, sem qualquer diálogo prévio com os agentes locais do *trade* turístico. Essa postura da empresa revela uma desconexão entre as estratégias corporativas das companhias aéreas e as necessidades dos destinos turísticos regionais, especialmente em cidades como Parnaíba, que depende significativamente da conectividade aérea para seu desenvolvimento turístico.

Na segunda pergunta, questionei a existência de comunicação entre a Azul Linhas Aéreas e os empresários locais antes da suspensão dos voos. A resposta de Ronaldo (gestor público) informava sobre a ausência de diálogo entre empresa aérea e empresários locais. Conforme seu relato, a única manifestação formal da empresa se deu através de uma nota divulgada à imprensa, caracterizando um processo decisório fechado e verticalizado, pois foi “*Quando se ficou sabendo, já foi só o comunicado, né, através até da imprensa, da mídia, que haveria esses cancelamentos, a princípio em 12 cidades, né, no Brasil, depois foi aumentando, chegando aí perto de 20 cidades*” (Ronaldo, gestor público).

Para a terceira pergunta, questionei que tipo de apoio ou acordo da cidade ou do estado (financeiro, promocional ou estrutural) foi oferecido para manter os voos. Conforme Ronaldo (gestor público):

E a questão do município, pouco pode fazer, né, são acordos que quando eles acontecem são muito caros, o município não tem recursos para isso, né, o governo do Estado já vinha concedendo algumas isenções para a Azul, inclusive eu fiz parte na época para costurar esse acordo, onde a alíquota do ICMS do combustível de aviação, do querosene de aviação, caiu na época, acho que era 27% e caiu para 5%, né, isso foi um acordo que nós ajudamos a construir lá no governo do Estado, e mesmo assim a companhia resolveu suspender os voos.

Apesar das diversas iniciativas empreendidas pelo poder público municipal e estadual, incluindo isenções fiscais, acordos promocionais e articulações políticas, a Azul Linhas Aéreas manteve sua decisão de forma irrevogável, suspendendo suas operações em Parnaíba. Esse desfecho demonstra que, mesmo diante de propostas concretas de apoio, fatores externos ao destino influenciaram decisivamente a posição da empresa.

Na penúltima pergunta, questionei para Ronaldo (gestor público) se faltou união entre os agentes públicos e privados para buscar uma solução conjunta. Segundo ele, existiu uma união de forças por parte dos gestores públicos para uma solução. Conforme a fala de Ronaldo (gestor Público):

[...] Houve sim, na época que foi anunciada essa suspensão de voos, uma grande mobilização por parte de políticos, né, o governo do Estado, com os senadores Marcelo Castro, Ciro Nogueira, o deputado Florentino, o próprio ministro do turismo, mas que não evoluiu para um desfecho favorável, né, o voo acabou saindo.

Na última pergunta, questionei Ronaldo (gestor público) se existem hoje iniciativas em andamento para tentar retomar a aviação comercial em Parnaíba. Segundo o gestor público, tivemos um desfecho positivo em relação a retomada dos voos regulares a Parnaíba com a vinda de uma nova empresa aérea. Conforme a fala dele:

[...] graças a Deus a Latam fez um acordo aí, um contrato com o governo do estado, onde a partir de setembro já vai começar a operar no aeroporto de Fortaleza para Parnaíba, Parnaíba-Fortaleza, exatamente como a gente tinha sugerido nessas reuniões que eu lhe falei que a gente teve lá em São Paulo. (Ronaldo, gestor público).

O relato de Ronaldo (gestor público) encerra com um desfecho positivo que merece reflexão cuidadosa. A concretização do acordo com a empresa LATAM Linhas Aéreas, para operação do trecho Fortaleza-Parnaíba / Parnaíba-Fortaleza a partir de setembro, segue o modelo proposto nas reuniões em São Paulo, demonstrando a importância da persistência na gestão pública do turismo. Esse resultado comprova que, apesar das dificuldades enfrentadas com a saída da Azul Linhas Aéreas, os órgãos públicos mantiveram seu compromisso com a conectividade aérea da cidade, trabalhando ativamente para encontrar soluções.

Considerações finais

A suspensão dos voos comerciais, operados pela Azul Linhas Aéreas no Aeroporto de Parnaíba, trouxe implicações significativas para o desenvolvimento e fortalecimento do turismo local. Este trabalho teve como objetivo geral analisar os impactos dessa suspensão para a atividade turística na cidade. Abordou, ainda, fatores que motivaram a suspensão das operações regulares, as consequências econômicas e estruturais para o *trade* turístico, bem como o papel dos agentes públicos e privados na tentativa de manutenção da conectividade aérea da região.

Em relação ao primeiro objetivo específico, que visa analisar os aspectos que levaram à suspensão das operações da Azul Linhas Aéreas em Parnaíba, os dados coletados indicam que a decisão partiu exclusivamente da companhia aérea, sem qualquer consulta prévia aos agentes locais. Conforme relatado pelo gestor público, ainda que tenham ocorrido tentativas de negociação com a empresa, incluindo propostas de ajustes de rota e concessões fiscais por parte do Governo do Estado, a decisão de encerramento das operações foi tomada de maneira unilateral, o que frustrou as expectativas das lideranças públicas e privadas da região.

Já em relação ao segundo objetivo, sobre os efeitos para o turismo local, as entrevistas mostraram uma realidade preocupante. A ausência de voos regulares afastou turistas e comprometeu o funcionamento da CPT local. Turistas deixam de vir Parnaíba pela dificuldade de acesso, optando por destinos mais conectados por voos regulares e trechos mais acessíveis, como Jericoacoara-CE. Isso afeta tanto a economia quanto a visibilidade da cidade, que perdeu espaço em campanhas de promoção turística justamente pela perda de acessibilidade por vias aéreas.

O terceiro objetivo, por sua vez, nos levou a compreender como foi a atuação de agentes públicos e privados diante do problema. Mesmo com recursos limitados, houve um esforço, principalmente por parte de lideranças municipais e estaduais, no sentido de manter as operações aéreas. Infelizmente, naquele momento, não foi o suficiente. Mesmo assim, as articulações continuaram. O resultado, pois, foi positivo, com a chegada da empresa LATAM Linhas Aéreas, que confirmou a operação de voos a partir de setembro de 2025, com o trecho Fortaleza-Parnaíba / Parnaíba-Fortaleza.

De forma geral, o que esta pesquisa revela que o setor aéreo é uma peça-chave no desenvolvimento de destinos turísticos como Parnaíba. Quando uma cidade perde sua conexão aérea, perde-se muito mais do que turistas, mas competitividade, visibilidade e até credibilidade no cenário turístico. Ao mesmo tempo, os esforços para reverter esse quadro demonstram que é possível reconstruir caminhos, desde que haja envolvimento, articulação e persistência. A volta dos voos representa uma nova chance para que Parnaíba retome seu lugar no mapa do turismo nacional.

Referencias

Aeroporto de Parnaíba completa 45 anos nesta quarta-feira. (2016, 17 outubro). Cidade Verde.Com.

<https://cidadeverde.com/parnaiba/79819/aeroporto-de-parnaiba-completa-45-anos-nesta-quarta-feira>

Bezerra, L. M. (2023, 18 janeiro). *Reforma do Aeroporto de Parnaíba vai potencializar turismo.* Tv Assembleia.

<https://www.al.pi.leg.br/tv/noticias-tv-1/reforma-do-aeroporto-de-parnaiba-vai-potencializar-turismo>

BRASIL. [Constituição (1988)]. Constituição da Republica Federativa do Brasil de 1988. Brasília, DF: Presidente da Republica.,. [Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em 10 maio.2025].

Celso, M. (2024, 28 março). *Delta do Parnaíba registra crescimento de 35% no número de visitantes.* Cidade Verde.Com.

<https://cidadeverde.com/tudoviagem/125799/delta-do-parnaiba-registra-crescimento-de-35-no-numero-de-visitantes#:~:text=O%20ano%20passado%20registrou%20um,que%20o%20total%20de%202022>

Celso, M. (2025, 17 janeiro). *Parnaíba ficará sem voos comerciais a partir de março*. Cidade Verde.Com.

<https://cidadeverde.com/tudoviagem/128951/parnaiba-ficara-sem-voos-comerciais-a-partir-de-marco>

Ferreira, J. B., Freitas, A. S. de, Rosa, J. P. B., Kurtz, R. G. M., & Carvalho, M. L. A. de. (2012). Motivadores de compra nos aeroportos brasileiros: uma tipologia para o consumidor em aeroportos. *Revista Brasileira De Pesquisa Em Turismo*, 6(1), 32–47.

Gastal, S. A. (2009). *Correio Aéreo e aviação civil: Os primeiros passos da Varig*. Curitiba: Turismo & Sociedade.

Kaperaviczus, A. F., & Cavenagh, A. J. (2018). *as memórias da aviação e a hospitalidade no brasil*. Juiz De Fora: Anais Brasileiros de Estudos Turísticos.

Kaperaviczus, A. F., & Oliveira, p. S. G. (2022). o desenvolvimento técnico do transporte aéreo percebido na dimensão acolhimento da hospitalidade. *Revista Rosa dos Ventos – Turismo e Hospitalidade*, 14(2), 492-521.

Pires, I. (2024, 15 novembro). *Aeroporto de Parnaíba já recebeu voos da Itália; veja curiosidades do terminal*. Diário do Nordeste.

<https://diariodonordeste.verdesmares.com.br/opiniao/colunistas/igor-pires/aeroporto-de-parnaiba-ja-recebeu-voos-da-italia-veja-curiosidades-do-terminal-1.3583040>

Valente, F. J., & Cury, R. M. (2004). Transporte Aéreo e a Integração Logística com as Atividades Turísticas. *Turismo - Visão e Ação – vol. 6 – n. 1 – jan/abril 2004*.

Valente, F. J., & Lohmann, G. (2005). Turismo como fator de decisão no planejamento de empresas aéreas regionais brasileiras. *Revista Turismo Em Análise*, 16(1), 96-117.

VoePass vai encerrar voos entre Teresina e Parnaíba a partir de maio. (2023, 25 abril). Portal Clubenews.

<https://portalclubenews.com/2023/04/25/voepass-deve-deixar-de-ofertar-voos-comerciais-entre-teresina-e-parnaiba-a-partir-de-maio/>