

PRODUTO 1.1

RELATÓRIO CONTENDO O DIAGNÓSTICO DO SETOR DE TURISMO NÁUTICO NO PAÍS

ESTUDOS E PROJETOS VOLTADOS À MELHORIA DA
INFRAESTRUTURA DO TURISMO NÁUTICO NO BRASIL

MINISTÉRIO DO
TURISMO



UNIVERSIDADE FEDERAL
DE SANTA CATARINA

 **LabTrans**
Laboratório de Transportes e Logística

ESTUDOS E PROJETOS VOLTADOS À MELHORIA DA INFRAESTRUTURA DO TURISMO NÁUTICO NO BRASIL

RELATÓRIO CONTENDO O DIAGNÓSTICO DO SETOR DE TURISMO
NÁUTICO NO PAÍS

FICHA TÉCNICA

MINISTÉRIO DO TURISMO

Ministro – Carlos Alberto Gomes de Brito

Secretário Executivo – Marcos José Pereira

Secretário Executivo Adjunto – José Medeiros Nicolau

Secretária Nacional de Atração de Investimentos, Parcerias e Concessões – Débora Moraes da Cunha Gonçalves

Diretor do Departamento de Ordenamento, Parcerias e Concessões – Ronei Alcantara da Fonseca

Coordenador-Geral de Mobilidade e Conectividade Turística – Matheus Ribeiro Linhares

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA

Reitor – Ubaldo Cesar Balthazar, Dr.

Vice-Reitora – Catia Regina Silva de Carvalho Pinto, Dra.

Diretor do Centro Tecnológico – Edson Roberto de Pieri, Dr.

Chefe do Departamento de Engenharia Civil – Wellington Longuini Repette, Dr.

LABORATÓRIO DE TRANSPORTES E LOGÍSTICA

Supervisor – Amir Mattar Valente, Dr.

Coordenador do TED – Wellington Longuini Repette, Dr.

Coordenador da Equipe de Transporte de Passageiros e Mobilidade Urbana – Rodolfo Nicolazzi Philippi, M.Sc.

Coordenador da Equipe de Transporte e Logística – Fabiano Giacobbo, Dr.

Equipe Técnica

Luiz Augusto Gonçalves Cavalcante

Marcus Vinicius Bezerra Inácio Britez, M.Sc.

Melissa Maria Santos Braga, BA

Victor Marques Caldeira, M.Sc.

Apoio Técnico e Administrativo

Daniela Vogel

Marciel Santos

Nathália Júlia Moura

Sisto Faraco Junior

Violeta de Senna Pereira Aranda

Equipe de Revisão e Design

Angel Zamparette

Diego Rodrigues Lopes

Kétlen Daldegan

Pedro Albino Mezzari

Rubia Graziela Steiner Baldomar

Thabata Pinheiro

Vinicius Leão

SOBRE O DOCUMENTO

O Termo de Execução Descentralizada (TED) nº 003/2021, firmado entre o Ministério do Turismo (MTur) e a Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), por meio do Laboratório de Transportes e Logística (LabTrans), objetiva desenvolver estudos e projetos para estimular o setor de turismo por meio da qualificação de infraestruturas náuticas no Brasil. Para tanto, prevê o diagnóstico da atual situação da infraestrutura de apoio náutico brasileira – evidenciando as potencialidades turísticas e as necessidades de investimentos – e, posteriormente, a elaboração de projetos conceituais e anteprojetos a serem desenvolvidos em oito localidades. Assim, o trabalho é constituído pelas seguintes ações e respectivas metas:

1. Diagnóstico do turismo náutico no Brasil e indicação de potencialidades

- 1.1. Diagnóstico do setor de turismo náutico no País.
- 1.2. Identificação de potencialidades para atração de turistas e de investimentos no setor.
- 1.3. Hierarquização de localidades.

2. Identificação de tipologias de infraestrutura de apoio náutico

- 2.1. *Benchmarking* sobre as tipologias.
- 2.2. Projeto conceitual das principais tipologias.

3. Estudos em campo para levantamento de informações

- 3.1. Seleção das localidades contempladas pelos estudos pilotos.
- 3.2. Estudos prévios acerca dos locais para implantação.
- 3.3. Visitas técnicas aos municípios contemplados pelas infraestruturas de apoio náutico.
- 3.4. Definição da tipologia para cada local.
- 3.5. Levantamentos de campo para anteprojetos.

4. Desenvolvimento de anteprojetos para implantação de infraestruturas de apoio náutico

- 4.1. Elaboração de estudo ambiental prévio.
- 4.2. Desenvolvimento dos anteprojetos das estruturas náuticas.
- 4.3. Desenvolvimento dos anteprojetos das estruturas de apoio.
- 4.4. Elaboração de orçamento.
- 4.5. Proposição de modelo de exploração.

Dessa forma, o presente documento contém o detalhamento da primeira meta da Ação 1, consistindo assim no *Produto 1.1 – Relatório contendo o diagnóstico do setor de turismo náutico no País*.

SUMÁRIO

1	Introdução	5
2	Turismo náutico e infraestruturas de apoio	6
2.1	O turismo náutico	6
2.2	O turismo náutico no Brasil	7
2.2.1	Tipos de turismo náutico e experiências correlatas	7
2.2.2	Mapa do turismo e potencial do turismo náutico	19
2.2.3	Agentes envolvidos	20
2.2.4	Exploração portuária	25
2.3	Infraestruturas de apoio ao turismo náutico	27
3	Panorama do setor	30
4	Diagnóstico	36
4.1	Seleção de municípios para o diagnóstico	46
4.2	Resultados	54
5	Considerações finais	70
	Referências	73
	Lista de figuras	76
	Lista de quadros	77
	Lista de siglas	77
	Apêndice	80
	Apêndice 1 – Memórias de reuniões técnicas com municípios	

1 INTRODUÇÃO

Este produto tem como objetivo apresentar as premissas, as referências consultadas e os conceitos selecionados para subsidiar o desenvolvimento do diagnóstico da atual situação da infraestrutura de apoio náutico no Brasil, com a finalidade de evidenciar potencialidades turísticas e necessidades de investimentos com vistas ao incremento do turismo brasileiro.

A Ação 1 tem como finalidade o diagnóstico do turismo náutico no Brasil, realizado com base nas vocações naturais e turísticas do País, observando a sinergia com os planos de fomento ao turismo náutico componentes dos esforços de integração e conectividade turísticas em desenvolvimento pelo MTur.

Nessa linha, com base nas vocações estabelecidas no mapa do turismo, nas rotas turísticas mapeadas pelo MTur, bem como nos planos de desenvolvimento da conectividade turística no País, especialmente no que se refere ao planejamento do setor hidroviário, foi traçado o panorama das infraestruturas de apoio ao turismo náutico. Este, então, foi utilizado para a construção do diagnóstico do turismo náutico, de forma a subsidiar a mensuração do déficit e a consequente indicação de localidades potenciais para o investimento em infraestruturas de apoio ao turismo náutico.

2 TURISMO NÁUTICO E INFRAESTRUTURAS DE APOIO

Considerando as características turísticas nacionais, bem como o cenário econômico pós-pandemia da covid-19, o turismo náutico se apresenta como uma importante e viável alternativa para a retomada do turismo no Brasil, tendo em vista a tendência global de atividades que promovam o distanciamento social e o contato com a natureza.

Uma das prioridades do Ministério do Turismo, órgão máximo do turismo brasileiro, tem sido o turismo náutico, levando a pasta a desenvolver o Portal Turismo Náutico¹, como “[...] espaço criado para reunir todas as informações referentes ao segmento de forma a subsidiar empreendedores e turistas a definirem projetos de interesse e destinos a serem visitados.” (CASTRO, [202-]b, não paginado).

Nessa conjuntura, é relevante analisar os conceitos e os componentes desse amplo segmento, a fim de embasar as políticas e as ações do setor da mobilidade e conectividade turísticas que busquem os potenciais benefícios do turismo náutico.

2.1 O TURISMO NÁUTICO

A atividade náutica atrelada ao turismo possui características que a diferenciam do simples ato de navegação. O MTur (BRASIL, 2010a) conceituou o turismo náutico como toda atividade de navegação, seja ela desenvolvida em embarcações sob ou sobre águas, paradas ou correntes, fluviais, lacustres, costeiras ou oceânicas, que induza demanda turística. Ou seja, quando a navegação acontece como prática turística, ela caracteriza o segmento denominado turismo náutico.

A conjuntura atual das ações e das políticas do MTur sugere o turismo náutico como produto da mobilidade e conectividade turísticas, sendo assim, o segmento sucede quando a principal finalidade são os turistas. Ainda, são escopo das políticas e das ações cenários em que a embarcação serve como meio de deslocamento para os turistas, o que pode incentivar a demanda por outras atividades turísticas para compor sua oferta (produto turístico). Como delimitam os estudos provenientes do TED nº 001/2020 firmado entre o MTur e o LabTrans²:

¹ O Portal Turismo Náutico foi lançado no dia 8 de março de 2022, conjuntamente com outras entregas para promover e potencializar esse segmento no Brasil (CASTRO, 2022).

² O TED nº 001/2020 – *Diário Oficial da União* (DOU) de 1º de outubro de 2020 – trata de cooperação técnica entre o MTur e a UFSC, que tem como objetivo realizar estudos e pesquisas relacionados ao planejamento do transporte turístico de passageiros no Brasil, envolvendo mapeamento, diagnóstico e proposições referentes aos modos rodoviário, ferroviário, aquaviário e aéreo, com ênfase no turismo, contemplando sua infraestrutura e pontos de apoio, regulação, iniciativas de fomento, bem como a integração multimodal.

Nessa linha, salienta-se que este estudo adota, por convenção, a partir da bibliografia estudada, o termo “mobilidade e conectividade turísticas” para referir-se não apenas às vias de acesso aos destinos e atrativos turísticos; mas também às infraestruturas e serviços de transportes; e aos segmentos e atividades turísticas que se derivam ou giram em torno de meios de locomoção (BRASIL; UFSC, 2022, p. 12).

O mesmo documento faz a distinção entre “transporte *para* turismo” e “transporte *como* turismo”. O primeiro diz respeito ao deslocamento entre uma origem e um destino, caracterizando o transporte como meio para um fim. Já o segundo refere-se ao próprio atrativo turístico, sendo o transporte o contexto para o deslocamento.

Essas concepções são importantes de serem compreendidas no âmbito do turismo náutico, pois esse segmento engloba diversos tipos de atividades e infraestruturas, muitas delas dentro das esferas de outros segmentos turísticos, como é evidenciado adiante. Assim, para que se faça um recorte justo do setor, é imprescindível ressaltar que a oferta de turismo náutico é interseccional e ampla, fazendo uso de atrativos, experiências e serviços que podem ir além da embarcação.

2.2 O TURISMO NÁUTICO NO BRASIL

O território brasileiro possui cerca de 8.500 km de linha de costa, 35 mil km de vias internas navegáveis e 9.260 km de margens de reservatórios de água doce, lagos e lagoas. Além disso, o País é banhado por correntes oceânicas favoráveis à navegação e conta com uma geografia e um clima propícios ao esporte e ao lazer náutico (BRASIL, 2010a).

Entretanto, de acordo com a análise do Ministério da Economia (ME) e do MTur no *Guia de Retomada Econômica do Turismo de 2021* (BRASIL, 2021b), o Brasil explora pouco o transporte fluvial, mesmo sendo identificado como um transporte necessário no País.

Para se dimensionar o potencial do transporte hidroviário e as atividades de turismo náutico no Brasil, faz-se, a seguir, uma caracterização das tipologias e dos produtos desse setor.

2.2.1 TIPOS DE TURISMO NÁUTICO E EXPERIÊNCIAS CORRELATAS

Conceitualmente, são considerados dois tipos principais de turismo náutico, observando-se os nichos de mercado, como pode ser observado no Quadro 1.

TURISMO NÁUTICO DE CRUZEIRO (MARÍTIMO E FLUVIAL)	
Prestação de serviços conjugados com transporte, hospedagem, alimentação, entretenimento, visitas a destinos turísticos e serviços afins, quando realizados por embarcações de turismo.	
De cabotagem	Viagem tem início e término em porto nacional, com trânsito exclusivo em portos e pontos nacionais.
Internacional	Viagem tem início e/ou término em qualquer porto estrangeiro.
De longo curso	Realizado entre portos brasileiros e estrangeiros.
Interior	Realizado em áreas abrigadas, podendo ser rios, lacustre, baías e enseadas.
Misto	Viagem tem início e término em porto nacional, com trânsito em portos e pontos nacionais e portos estrangeiros.
Principais motivações	Estar em contato com a água e o sistema de ventos.
	Desfrutar de autonomia e liberdade.
	Alterar roteiros e tempo de permanência.
	Observar a natureza.
	Possibilitar a realização de atividades náuticas (lazer ou competição).
	Participar, em subgrupo específico, de calendário de eventos náuticos (nacionais ou internacionais).
TURISMO NÁUTICO DE RECREIO E ESPORTE	
Realizado em barcos de pequeno, médio e grande porte, que podem ser de propriedade do turista, alugados ou afretados (como <i>charter</i> e passeios organizados por agências, clubes e marinas). Devido à autonomia de cada equipamento náutico, possuem vocações específicas capazes de determinar se a área de atuação do turista será regional, nacional e/ou internacional.	
Pequeno porte	Caiaques, botes a remo ou a motor, canoas, <i>stand up paddles</i> e outros.
Médio porte	Veleiros, escunas, lanchas, iates e outros.
Grande porte	Navios de cruzeiro, podendo ser de longo curso, costeiros ou fluviais.
Principais motivações	Passar por várias regiões.
	Vivenciar as experiências internas do navio.

Quadro 1 – Tipos de turismo náutico
 Fonte: MTur (BRASIL, 2010b, 2021c). Elaboração: LabTrans/UFSC (2022)

Nessa mesma linha, o *Boletim de Inteligência de Mercado no Turismo* (BIMT) (BRASIL, 2021c) nomeia como produtos turísticos os supracitados cruzeiros marítimos e fluviais, passeios náuticos e bases *charter*, além de incluir os eventos náuticos como categoria, corroborando o que as orientações básicas sobre o segmento afirmam.

A realização e recepção de eventos náuticos (nacionais e internacionais) de alto nível ajudam a sedimentar a imagem de destino náutico, a mostrar ao mundo e aos amantes do mar a vocação náutica da região e pode ser o primeiro passo para a implementação de uma estratégia de comunicação contextualizada (BRASIL, 2010a, p. 47).

Ademais, o BIMT elege experiências turísticas correlatas ao turismo náutico, ao levantar a oferta náutica das regiões brasileiras. A Figura 1 contém experiências de turismo náutico classificadas pelo MTur, oferecidas em lagos, lagoas, rios e litoral brasileiros (BRASIL, 2021c). As experiências levantadas pelo órgão foram classificadas a seguir de acordo com os segmentos turísticos a que podem referir-se, além do náutico.

¹ “Considera-se embarcação de turismo a construção inscrita na autoridade marítima, apta ao transporte de pessoas, que possua como finalidade a oferta de serviços turísticos, e os navios estrangeiros que operam mediante fretamento por agências de turismo brasileira ou por armadores estrangeiros com empresa cadastrada no Ministério do Turismo” (BRASIL, 2010b, não paginado).

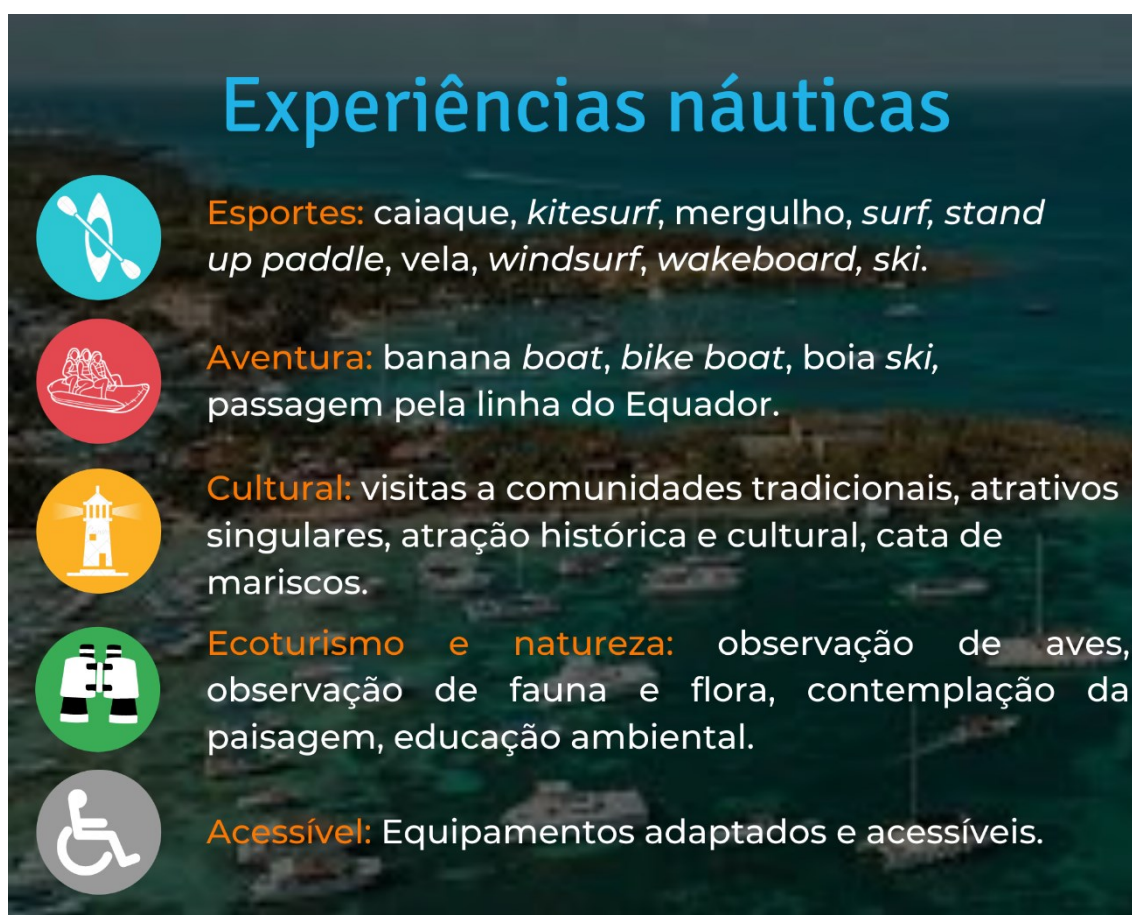


Figura 1 – Experiências náuticas no Brasil
Fonte: Brasil (2021c).

Logo, percebe-se que as experiências e os produtos de turismo náutico podem facilmente interligar-se a diversos outros segmentos, em particular o de esportes e o de sol e praia, por serem amplamente levados a cabo no extenso litoral, como também, as praias de água doce, características dos grandes rios e lagos do País. A segmentação turística é essencial em termos de estruturação do destino, pois reflete nichos específicos (a demanda turística), auxiliando a organização do turismo para fins de planejamento, gestão e mercado, como discorre os *Marcos Conceituais* do MTur (BRASIL, 2006, p. 3):

[...] A segmentação é definida pela identificação de certos grupos de consumidores caracterizados a partir das suas especificidades em relação a alguns fatores que determinam suas decisões, preferências e motivações, ou seja, a partir das características e das variáveis da demanda. Os produtos e roteiros turísticos, de modo geral, são definidos com base na oferta (em relação à demanda), de modo a caracterizar segmentos ou tipos de turismo específicos. Assim, as características dos segmentos da oferta é que determinam a imagem do roteiro, ou seja, a sua identidade, e embasam a estruturação de produtos, sempre em função da demanda. Esta identidade, no entanto, não significa que o produto só pode apresentar e oferecer atividades relacionadas a apenas um segmento - de oferta ou de demanda.

Portanto, as experiências e atrativos turísticos relacionam-se, independentemente do segmento, isso quer dizer que a mesma praia que atende ao turista de sol e praia que busca descanso e até a prática de esportes por lazer, é o mesmo atrativo que também mobiliza um turista de esportes que pode estar participando de uma competição na mesma região, por exemplo.

O Turismo Náutico não existe por si só, ou seja, além dos atrativos naturais e dos empreendimentos náuticos, é necessário que serviços de receptivo e outras atividades estejam agregados ao produto. [Para esse segmento] a estratégia mais indicada para a formatação de um produto é a diferenciação, ou seja, produtos e/ou serviços secundários devem ser desenvolvidos e oferecidos como forma de agregar valor ao produto principal. Um produto de Turismo Náutico pode englobar diversas atividades concernentes a outros segmentos turísticos, como visitas a patrimônios culturais ou naturais, participação em regatas, competições, festas náuticas, entre outras, visando enriquecer o produto para atrair um maior número de turistas e prolongar sua estadia (BRASIL, 2010a, p. 45).

A partir da análise realizada, destacam-se, na Figura 2, na Figura 3, na Figura 4, na Figura 5, na Figura 6 e na Figura 7 os principais destinos de turismo náutico no Brasil, conforme sua tipologia e sua correlação com outros segmentos. Da mesma forma, o Quadro 2, o Quadro 3, o Quadro 4, o Quadro 5 e o Quadro 6 apresentam detalhes desses municípios, com realce para aqueles componentes das 30 Rotas Turísticas Estratégicas.

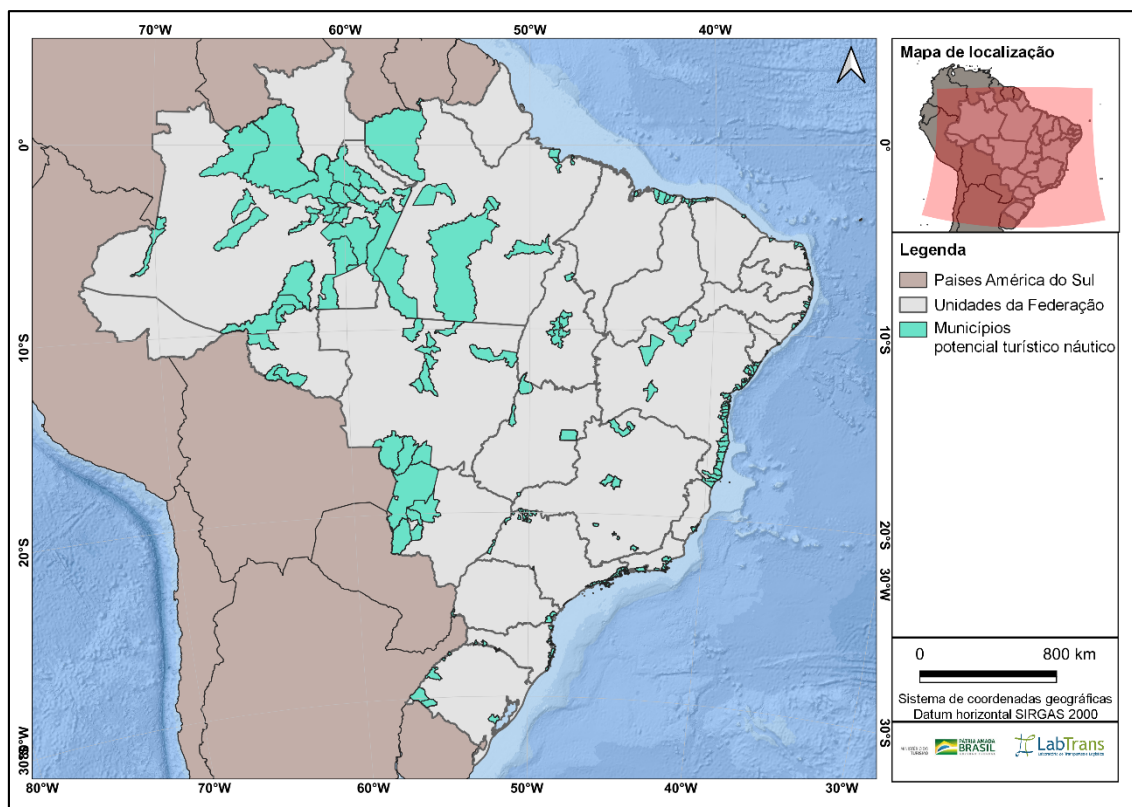


Figura 2 – Principais destinos brasileiros de turismo náutico
Fonte: Brasil (c2022). Elaboração: LabTrans/UFSC (2022)

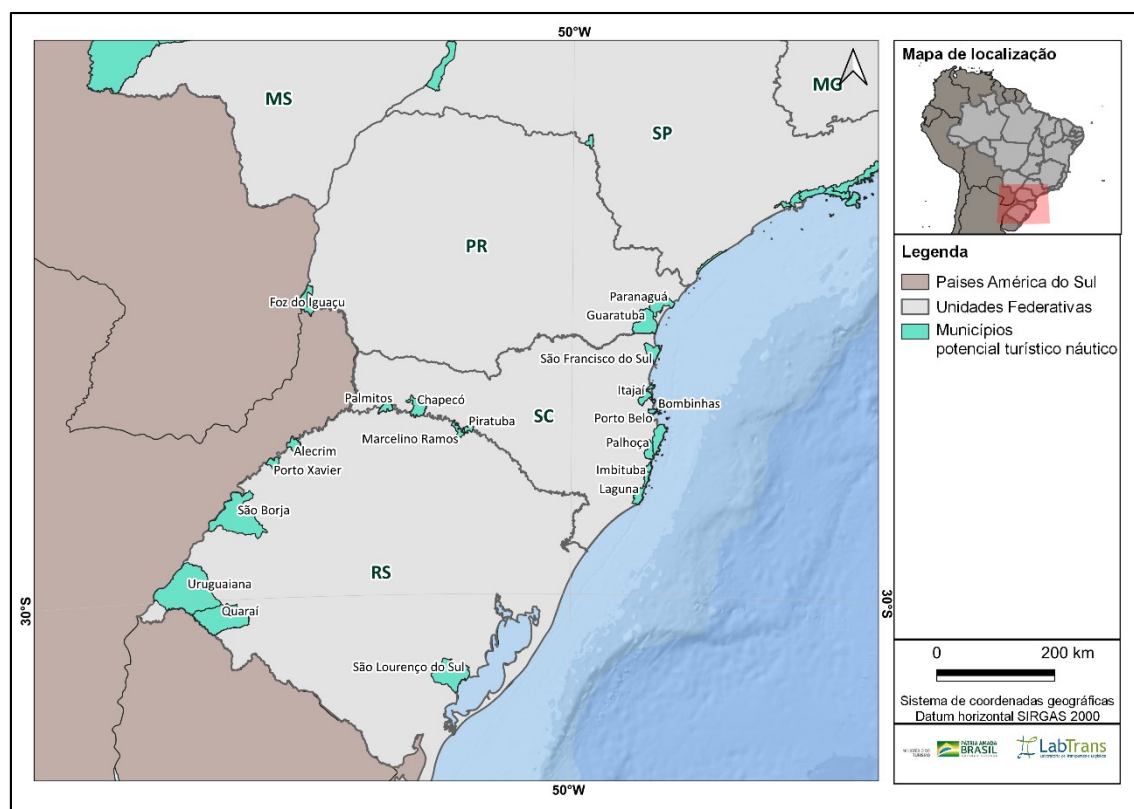


Figura 3 – Principais destinos de turismo náutico na Região Sul

Fonte: Brasil (c2022). Elaboração: LabTrans/UFSC (2022)

CIDADE	UF	TIPO DE TURISMO NÁUTICO	REGIÃO TURÍSTICA	CATEGORIA NO MAPA DO TURISMO
Alecrim	RS	Pesca esportiva	Rota do Rio Uruguai	D
Marcelino Ramos	RS	Pesca esportiva	Termas e Lagos	C
Porto Xavier	RS	Pesca esportiva	Rota Missões	D
Quaraí	RS	Pesca esportiva	Fronteira	D
São Borja	RS	Pesca esportiva	Rota Missões	C
São Lourenço do Sul	RS	Passeios com embarcações/sol e praia/pesca esportiva	Costa Doce	C
Uruguaiana	RS	Pesca esportiva	Fronteira	B
Chapecó	SC	Pesca esportiva	Grande Oeste	B
Palmitos	SC	Pesca esportiva	Vale das Águas	C
Piratuba	SC	Pesca esportiva	Vale dos Imigrantes	B
Garopaba	SC	Sol e praia	Encantos do Sul SC	B
Imbituba	SC	Sol e praia	Encantos do Sul SC	B
Laguna	SC	Sol e praia	Encantos do Sul SC	B
Palhoça	SC	Sol e praia	Grande Florianópolis	B
Penha	SC	Sol e praia	Costa Verde & Mar	B
São Francisco do Sul	SC	Sol e praia	Caminho dos Príncipes	B
Balneário Camboriú	SC	Sol e praia/cruzeiro marítimo	Costa Verde & Mar	A
Porto Belo	SC	Sol e praia/cruzeiro marítimo	Costa Verde & Mar	C
Bombinhas	SC	Sol e praia/mergulho	Costa Verde & Mar	A
Itajaí	SC	Sol e praia/pesca esportiva oceânica	Costa Verde & Mar	B
Florianópolis	SC	Sol e praia/vela	Grande Florianópolis	A

CIDADE	UF	TIPO DE TURISMO NÁUTICO	REGIÃO TURÍSTICA	CATEGORIA NO MAPA DO TURISMO
Guaratuba	PR	Passeios com embarcações/cruzeiro marítimo/sol e praia/pesca esportiva	Litoral do Paraná	B
Foz do Iguaçu	PR	Passeios com embarcações/cruzeiro marítimo/sol e praia/pesca esportiva	Cataratas do Iguaçu e Caminhos ao Lago de Itaipu	A
Paranaguá	PR	Sol e praia	Litoral do Paraná	B

Quadro 2 – Principais destinos de turismo náutico na Região Sul

Fonte: Brasil (c2022). Elaboração: LabTrans/UFSC (2022)

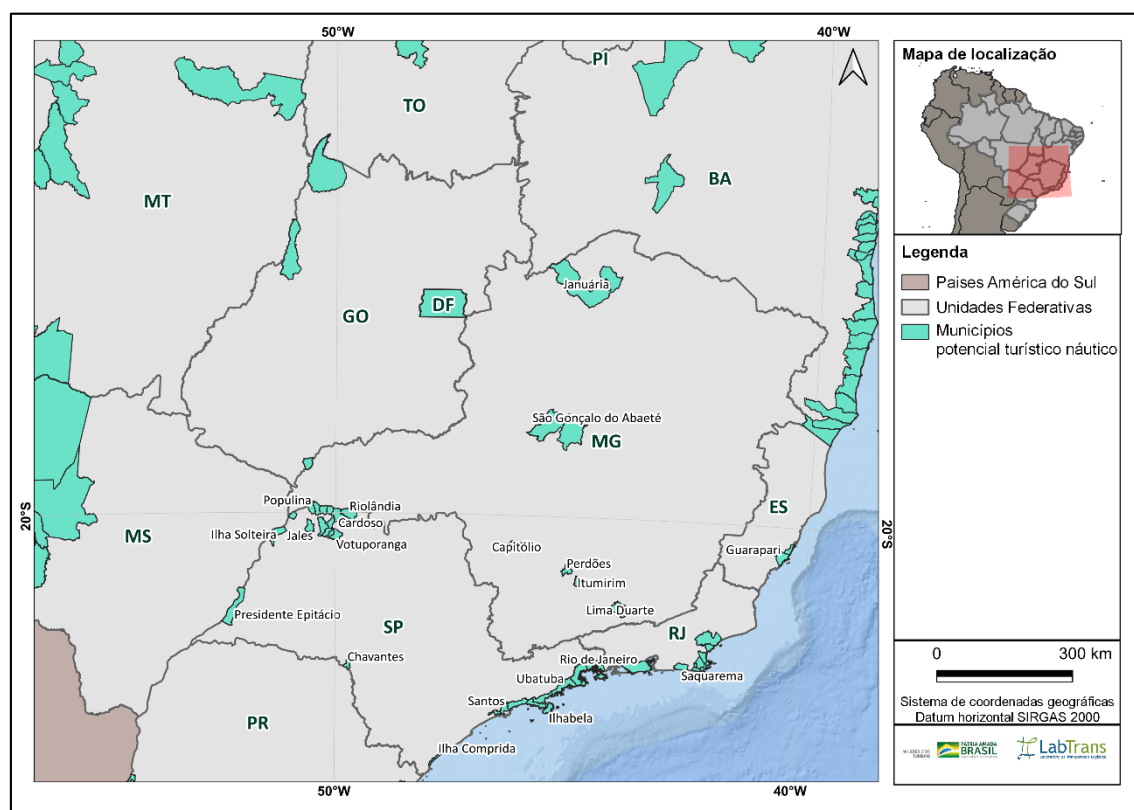


Figura 4 – Principais destinos de turismo náutico na Região Sudeste

Fonte: Brasil (c2022). Elaboração: LabTrans/UFSC (2022)

CIDADE	UF	TIPO DE TURISMO NÁUTICO	REGIÃO TURÍSTICA	CATEGORIA NO MAPA DO TURISMO
Guarapari	ES	Sol e praia/mergulho	Metropolitana	B
Vila Velha	ES	Sol e praia	Metropolitana	B
Capitólio	MG	Passeios com embarcações/sol e praia (doce)/cânions/pesca esportiva	Nascentes das Geraís e Canastra	C
Itumirim	MG	Pesca esportiva	Vale Verde e Quedas D'Água	E
Januária	MG	Pesca esportiva	Velho Chico	C
Lima Duarte	MG	Pesca esportiva	Serras de Ibitipoca	C
Perdões	MG	Pesca esportiva	Vale Verde e Quedas D'Água	D
São Gonçalo do Abaeté	MG	Pesca esportiva	Lago de Três Marias	D
Três Marias	MG	Pesca esportiva	Lago de Três Marias	C
Angra dos Reis	RJ	Sol e praia/cruzeiro marítimo/mergulho	Costa Verde	A

CIDADE	UF	TIPO DE TURISMO NÁUTICO	REGIÃO TURÍSTICA	CATEGORIA NO MAPA DO TURISMO
Armação dos Búzios	RJ	Sol e praia/cruzeiro marítimo/mergulho/vela	Costa do Sol	A
Arraial do Cabo	RJ	Sol e praia/mergulho	Costa do Sol	B
Cabo Frio	RJ	Sol e praia/cruzeiro marítimo/mergulho	Costa do Sol	A
Iguaba Grande	RJ	Mergulho	Costa do Sol	C
Macaé	RJ	Mergulho	Costa do Sol	A
Paraty	RJ	Mergulho	Costa Verde	A
Rio das Ostras	RJ	Sol e praia/mergulho	Costa do Sol	B
Rio de Janeiro	RJ	Sol e praia/cruzeiro marítimo	Metropolitana	A
São Pedro da Aldeia	RJ	Mergulho	Costa do Sol	C
Saquarema	RJ	Mergulho	Costa do Sol	B
Bertioga	SP	Sol e praia	Litoral Norte de São Paulo	B
Caragatatuba	SP	Sol e praia	Litoral Norte de São Paulo	B
Cardoso	SP	Pesca esportiva	MARAVILHAS DO RIO GRANDE	C
Fernandópolis	SP	Pesca esportiva	Maravilhas do Rio Grande	C
Ilhabela	SP	Sol e praia/cruzeiro marítimo/mergulho/vela	Litoral Norte de São Paulo	A
Indaiaporã	SP	Pesca esportiva	Maravilhas do Rio Grande	E
Jales	SP	Pesca esportiva	Entre Rios	C
Meridiano	SP	Pesca esportiva	Maravilhas do Rio Grande	E
Mira Estrela	SP	Pesca esportiva	Maravilhas do Rio Grande	D
Ouroeste	SP	Pesca esportiva	Maravilhas do Rio Grande	D
Pedranópolis	SP	Pesca esportiva	Maravilhas do Rio Grande	E
Populina	SP	Pesca esportiva	Maravilhas do Rio Grande	E
Riolândia	SP	Pesca esportiva	Maravilhas do Rio Grande	D
Santa Clara D'oeste	SP	Pesca esportiva	Entre Rios	D
Santos	SP	Cruzeiro marítimo/mergulho	Costa da Mata Atlântica	A
São Sebastião	SP	Sol e praia/mergulho	Litoral Norte de São Paulo	A
São Vicente	SP	Mergulho	Costa da Mata Atlântica	B
Ubatuba	SP	Sol e praia/cruzeiro marítimo	Litoral Norte de São Paulo	A
Valentim Gentil	SP	Pesca esportiva	Maravilhas do Rio Grande	D
Votuporanga	SP	Pesca esportiva	Maravilhas do Rio Grande	C
Chavantes	SP	Passeios com embarcações/pesca esportiva	Angra Doce Paulista	D
Ilha Comprida	SP	Passeios com embarcações/cruzeiro marítimo/pesca esportiva	Lagamar	B
Ilha Solteira	SP	Passeios com embarcações/sol e praia (doce)/cruzeiro fluvial/pesca esportiva	Pantanal Paulista	C
Presidente Epitácio	SP	Passeios com embarcações/sol e praia (doce)/cruzeiro fluvial/pesca esportiva	Sol do Oeste	C

Quadro 3 – Principais destinos de turismo náutico na Região Sudeste
 Fonte: Brasil (c2022). Elaboração: LabTrans/UFSC (2022)

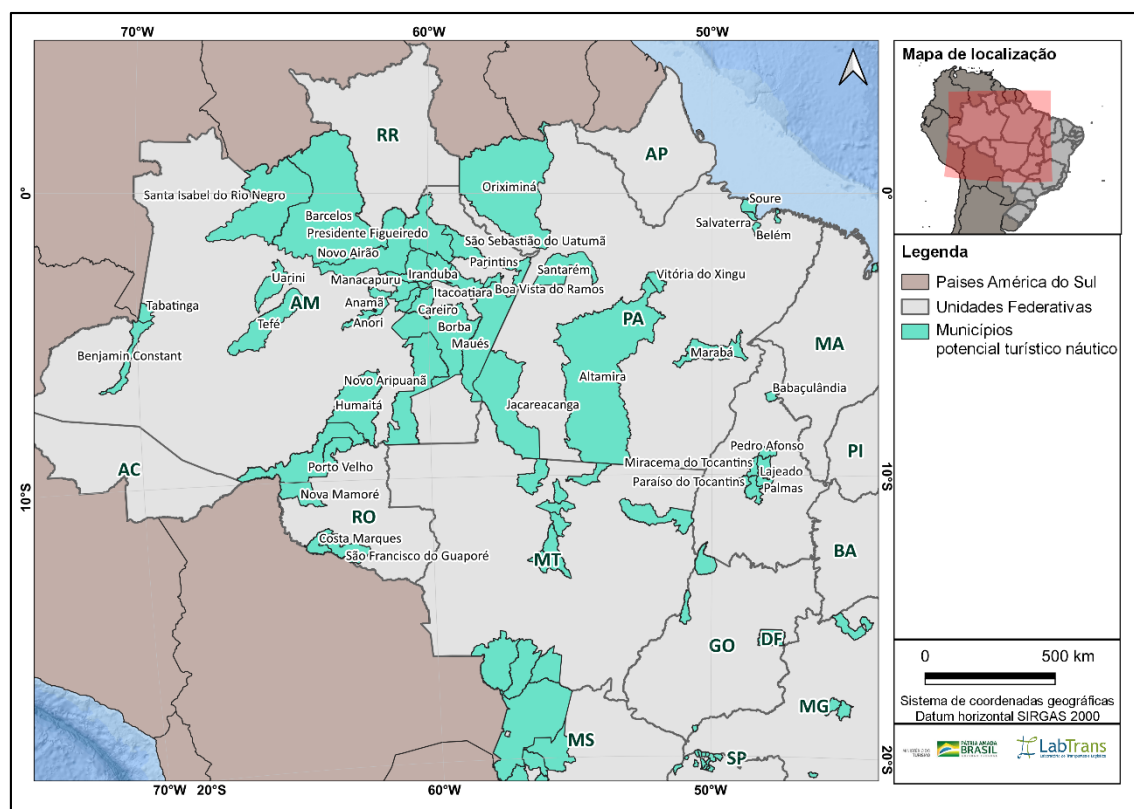


Figura 5 – Principais destinos de turismo náutico na Região Norte

Fonte: Brasil (c2022). Elaboração: LabTrans/UFSC (2022)

CIDADE	UF	TIPO DE TURISMO NÁUTICO	REGIÃO TURÍSTICA	CATEGORIA NO MAPA DO TURISMO
Anamã	AM	Cruzeiro fluvial	Polo Médio Solimões	D
Anori	AM	Cruzeiro fluvial	Polo Médio Solimões	D
Barcelos	AM	Cruzeiro fluvial	Polo Alto Rio Negro	D
Benjamin Constant	AM	Cruzeiro fluvial	Polo Alto Solimões	D
Boa Vista do Ramos	AM	Cruzeiro fluvial	Polo Satere	D
Borba	AM	Cruzeiro fluvial/pesca esportiva	Polo Madeira	D
Careiro	AM	Cruzeiro fluvial/pesca esportiva	Polo Amazônico	D
Humaitá	AM	Cruzeiro fluvial	Polo Madeira	D
Irlanduba	AM	Cruzeiro fluvial	Polo Amazônico	C
Itacoatiara	AM	Cruzeiro fluvial	Polo Uatumã	C
Manacapuru	AM	Cruzeiro fluvial	Polo Amazônico	C
Manaquiri	AM	Cruzeiro fluvial	Polo Amazônico	D
Manaus	AM	Cruzeiro fluvial	Polo Amazônico	A
Maués	AM	Cruzeiro fluvial	Polo Satere	C
Novo Airão	AM	Cruzeiro fluvial	Polo Amazônico	D
Novo Aripuanã	AM	Cruzeiro fluvial/pesca esportiva	Polo Madeira	D
Parintins	AM	Cruzeiro fluvial	Polo Satere	C
Presidente Figueiredo	AM	Cruzeiro fluvial	Polo Amazônico	C
Rio Preto da Eva	AM	Cruzeiro fluvial	Polo Amazônico	C
Santa Isabel do Rio Negro	AM	Cruzeiro fluvial	Polo Alto Rio Negro	D

CIDADE	UF	TIPO DE TURISMO NÁUTICO	REGIÃO TURÍSTICA	CATEGORIA NO MAPA DO TURISMO
São Sebastião do Uatumã	AM	Cruzeiro fluvial	Polo Uatumã	D
Tabatinga	AM	Cruzeiro fluvial	Polo Alto Solimões	C
Tefé	AM	Cruzeiro fluvial	Polo Médio Solimões	C
Uarini	AM	Cruzeiro fluvial	Polo Médio Solimões	E
Altamira	PA	Pesca esportiva	Região Turística Xingu	B
Belém	PA	Sol e praia	Região Turística de Belém	A
Jacareacanga	PA	Pesca esportiva	Região Turística do Alto Tapajós	D
Marabá	PA	Pesca esportiva	Região turística do Carajás	B
Marapanim	PA	Sol e praia	Região Turística Amazônia Atlântica Guamá	C
Oriximiná	PA	Pesca esportiva	Região Turística do Rio Amazonas	C
Salvaterra	PA	Sol e praia	Região Turística dos Campos do Marajó	D
Santarém	PA	Sol e praia	Região Turística do Baixo Tapajós	B
Soure	PA	Sol e praia	Região Turística dos Campos do Marajó	C
Vitória do Xingu	PA	Pesca esportiva	Região Turística Xingu	D
Candeias do Jamari	RO	Pesca esportiva	Polo Turístico Madeira Mamoré	D
Costa Marques	RO	Pesca esportiva	Polo Turístico Região dos Fortes	D
Nova Mamoré	RO	Pesca esportiva	Polo Turístico Madeira Mamoré	D
Porto Velho	RO	Pesca esportiva	Polo Turístico Madeira Mamoré	A
São Francisco do Guaporé	RO	Pesca esportiva	Polo Turístico Região dos Fortes	D
Babaçulândia	TO	Pesca esportiva	Vale dos Grandes Rios	E
Lajeado	TO	Pesca esportiva	Serras e Lago	D
Miracema do Tocantins	TO	Pesca esportiva	Serras e Lago	D
Palmas	TO	Sol e praia/pesca esportiva	Serras e Lago	A
Paraíso do Tocantins	TO	Pesca esportiva	Serras e Lago	C
Pedro Afonso	TO	Pesca esportiva	Vale dos Grandes Rios	C
Porto Nacional	TO	Pesca esportiva	Serras e Lago	C
Tocantínia	TO	Pesca esportiva	Serras e Lago	D

Quadro 4 – Principais destinos de turismo náutico na Região Norte
 Fonte: Brasil (c2022). Elaboração: LabTrans/UFSC (2022)

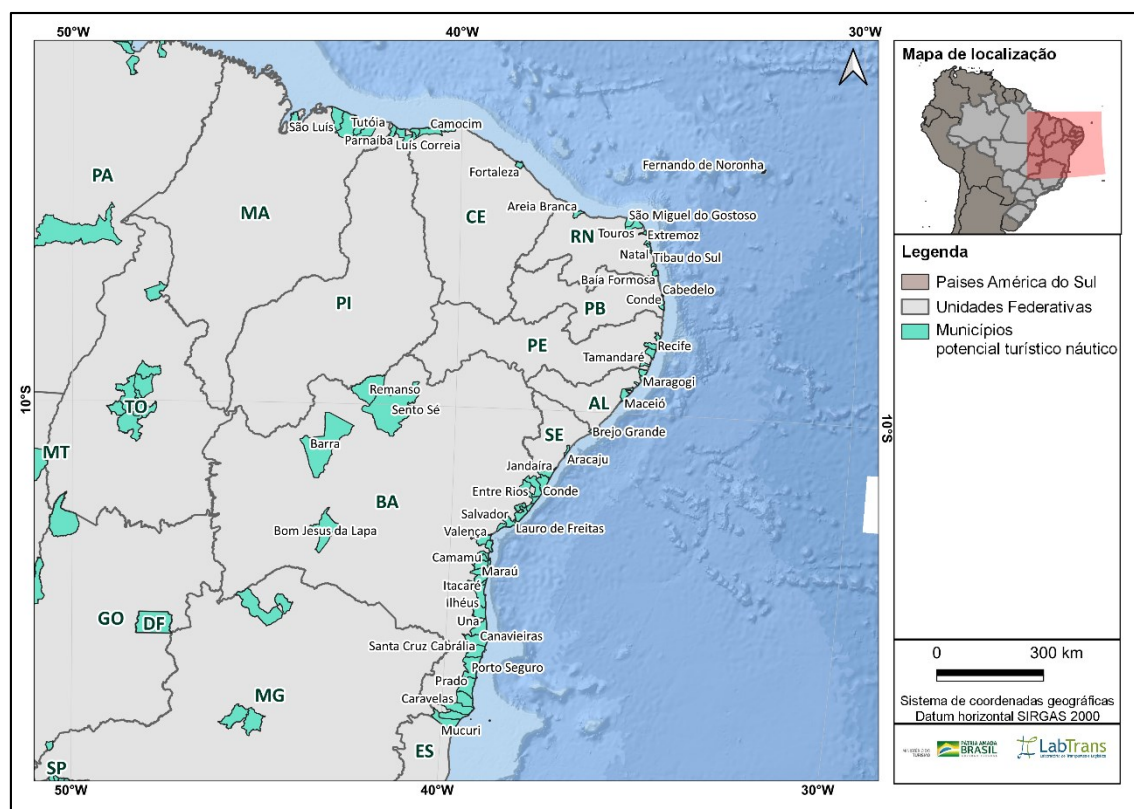


Figura 6 – Principais destinos de turismo náutico na Região Nordeste
Fonte: Brasil (2022). Elaboração: LabTrans/UFSC (2022)

CIDADE	UF	TIPO DE TURISMO NÁUTICO	REGIÃO TURÍSTICA	CATEGORIA NO MAPA DO TURISMO
Barra de Santo Antônio	AL	Sol e praia	Costa dos Corais	D
Japaratinga	AL	Sol e praia	Costa dos Corais	B
Maceió	AL	Sol e praia/cruzeiro marítimo	Grande Maceió	A
Maragogi	AL	Sol e praia	Costa dos Corais	A
São Miguel dos Milagres	AL	Sol e praia	Costa dos Corais	C
Alcobaça	BA	Pesca em alto-mar	Costa das Baleias	C
Barra	BA	Pesca esportiva	Caminhos do Oeste	D
Belmonte	BA	Pesca em alto-mar	Costa do Descobrimento	D
Bom Jesus da Lapa	BA	Pesca esportiva	Caminhos do Oeste	B
Cairu	BA	Sol e praia/pesca em alto-mar	Costa do Dendê	A
Camaçari	BA	Pesca em alto-mar	Costa dos Coqueiros	B
Camamu	BA	Pesca em alto-mar	Costa do Dendê	D
Canavieiras	BA	Pesca em alto-mar	Costa do Cacau	C
Caravelas	BA	Pesca em alto-mar/Mergulho	Costa das Baleias	D
Conde	BA	Pesca em alto-mar	Costa dos Coqueiros	C
Entre Rios	BA	Pesca em alto-mar	Costa dos Coqueiros	C
Esplanada	BA	Pesca em alto-mar	Costa dos Coqueiros	C
Igrapiúna	BA	Pesca em alto-mar	Costa do Dendê	E
Ilhéus	BA	Pesca em alto-mar	Costa do Cacau	A
Itacaré	BA	Pesca em alto-mar	Costa do Cacau	B
Ituberá	BA	Pesca em alto-mar	Costa do Dendê	D

CIDADE	UF	TIPO DE TURISMO NÁUTICO	REGIÃO TURÍSTICA	CATEGORIA NO MAPA DO TURISMO
Jandaíra	BA	Pesca em alto-mar	Costa dos Coqueiros	D
Lauro de Freitas	BA	Pesca em alto-mar	Costa dos Coqueiros	C
Maraú	BA	Pesca em alto-mar	Costa do Cacau	B
Mata de São João	BA	Sol e praia/pesca em alto-mar	Costa dos Coqueiros	A
Mucuri	BA	Pesca em alto-mar	Costa das Baleias	B
Nova Viçosa	BA	Pesca em alto-mar	Costa das Baleias	C
Porto Seguro	BA	Sol e praia/pesca em alto-mar	Costa do Descobrimento	A
Prado	BA	Pesca em alto-mar/mergulho	Costa das Baleias	B
Remanso	BA	Pesca esportiva	Vale do São Francisco	D
Salvador	BA	Sol e praia/cruzeiro marítimo/pesca em alto-mar/vela	Baía de Todos os Santos	A
Santa Cruz Cabralia	BA	Sol e praia/pesca em alto-mar	Costa do Descobrimento	B
Sento Sé	BA	Pesca esportiva	Vale do São Francisco	D
Una	BA	Pesca em alto-mar	Costa do Cacau	B
Uruçuca	BA	Pesca em alto-mar	Costa do Cacau	C
Valença	BA	Pesca em alto-mar	Costa do Dendê	B
Vera Cruz	BA	Pesca em alto-mar	Baía de Todos os Santos	B
Barroquinha	CE	Sol e praia	Litoral Extremo Oeste	D
Camocim	CE	Sol e praia	Litoral Extremo Oeste	B
Chaval	CE	Sol e praia	Litoral Extremo Oeste	D
Cruz	CE	Sol e praia	Litoral Extremo Oeste	C
Fortaleza	CE	Sol e praia/vela	Fortaleza	A
Jijoca de Jericoacoara	CE	Sol e praia	Litoral Extremo Oeste	A
Barreirinhas	MA	Sol e praia	Polo Lençóis Maranhenses	B
Paulino Neves	MA	Sol e praia	Polo Delta das Américas	D
Santo Amaro do Maranhão	MA	Sol e praia	Polo Lençóis Maranhenses	D
São Luís	MA	Sol e praia	Polo São Luís	A
Tutóia	MA	Sol e praia	Polo Delta das Américas	D
Cabedelo	PB	Sol e praia	Rota Sanhauá	D
Conde	PB	Sol e praia/pesca em alto-mar	Trilhas dos Tabajaras	B
João Pessoa	PB	Sol e praia	Rota Sanhauá	A
Cabo de Santo Agostinho	PE	Sol e praia	História e Mar	B
Fernando de Noronha	PE	Sol e praia/mergulho/vela	História e Mar	B
Ipojuca	PE	Sol e praia	História e Mar	A
Recife	PE	Sol e praia/cruzeiro marítimo/mergulho em naufrágio/vela	História e Mar	A
Tamandaré	PE	Sol e praia	Histórica, dos Arrecifes e Manguezais	B
Luís Correia	PI	Sol e praia	Polo Costa do Delta	B
Parnaíba	PI	Sol e praia	Polo Costa do Delta	B
Baía Formosa	RN	Sol e praia	Polo Costa das Dunas	C
Extremoz	RN	Sol e praia	Polo Costa das Dunas	D
Maxaranguape	RN	Sol e praia	Polo Costa das Dunas	D
Natal	RN	Sol e praia/cruzeiro marítimo	Polo Costa das Dunas	A
Parnamirim	RN	Sol e praia	Polo Costa das Dunas	C
São Miguel do Gostoso	RN	Sol e praia	Polo Costa das Dunas	B

CIDADE	UF	TIPO DE TURISMO NÁUTICO	REGIÃO TURÍSTICA	CATEGORIA NO MAPA DO TURISMO
Tibau do Sul	RN	Sol e praia	Polo Costa das Dunas	A
Touros	RN	Sol e praia	Polo Costa das Dunas	C
Areia Branca	RN	Sol e praia	Polo Costa Branca	C
Aracaju	SE	Sol e praia	Polo Costa dos Coqueirais	A
Brejo Grande	SE	Sol e praia	Polo Costa dos Coqueirais	D

Quadro 5 – Principais destinos de turismo náutico na Região Nordeste
Fonte: Brasil (2022). Elaboração: LabTrans/UFSC (2022)

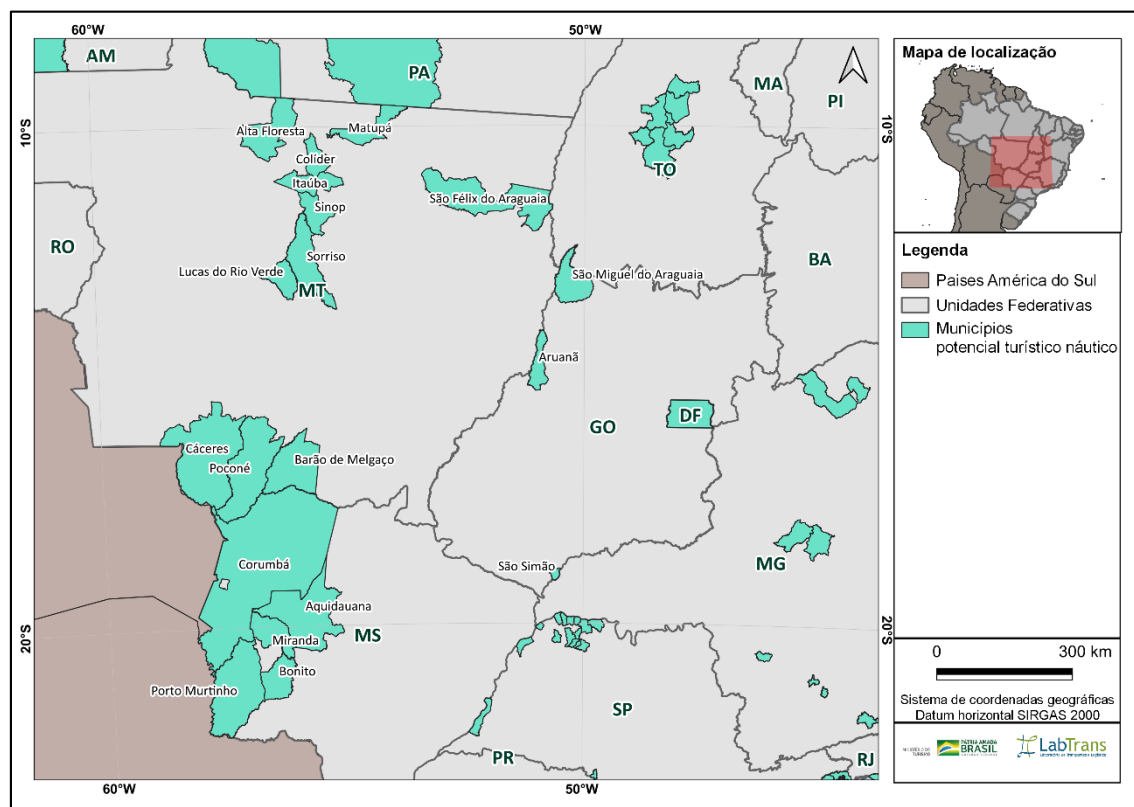


Figura 7 – Principais destinos de turismo náutico na Região Centro-Oeste
Fonte: Brasil (c2022). Elaboração: LabTrans/UFSC (2022)

CIDADE	UF	TIPO DE TURISMO NÁUTICO	REGIÃO TURÍSTICA	CATEGORIA NO MAPA DO TURISMO
Brasília	DF	Vela	Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade	A
Aruanã	GO	Pesca esportiva	Região Turística Vale do Araguaia	C
São Miguel do Araguaia	GO	Pesca esportiva	Região Turística Vale do Araguaia	C
São Simão	GO	Pesca esportiva/sol e praia (doce)	Região Turística Lagos do Paranaíba	C
Aquidauana	MS	Pesca esportiva	Pantanal	C
Bonito	MS	Mergulho	Bonito/Serra da Bodoquena	B
Corumbá	MS	Pesca esportiva	Pantanal	B
Miranda	MS	Pesca esportiva	Pantanal	C
Porto Murtinho	MS	Pesca esportiva	Bonito/Serra da Bodoquena	D
Alta Floresta	MT	Pesca esportiva	Região Turística Amazônia Mato-Grossense	C

CIDADE	UF	TIPO DE TURISMO NÁUTICO	REGIÃO TURÍSTICA	CATEGORIA NO MAPA DO TURISMO
Barão de Melgaço	MT	Pesca esportiva	Região Turística Pantanal Mato-Grossense	C
Cáceres	MT	Pesca esportiva	Região Turística Pantanal Mato-Grossense	B
Colíder	MT	Pesca esportiva	Região Turística Portal da Amazônia	C
Itaúba	MT	Pesca esportiva	Região Turística Portal da Amazônia	D
Lucas do Rio Verde	MT	Pesca esportiva	Região Turística Portal do Agronegócio	C
Matupá	MT	Pesca esportiva	Região Turística Portal da Amazônia	D
Poconé	MT	Pesca esportiva	Região Turística Pantanal Mato-Grossense	B
São Félix do Araguaia	MT	Pesca esportiva	Região Turística Norte Araguaia	D
Sinop	MT	Pesca esportiva	Região Turística Portal do Agronegócio	B
Sorriso	MT	Pesca esportiva	Região Turística Portal do Agronegócio	B

Quadro 6 – Principais destinos de turismo náutico na Região Centro-Oeste
Fonte: Brasil (c2022). Elaboração: LabTrans/UFSC (2022)

2.2.2 MAPA DO TURISMO E POTENCIAL DO TURISMO NÁUTICO

O *Mapa do Turismo Brasileiro* é o instrumento instituído no âmbito do Programa de Regionalização do Turismo (PRT) que orienta a atuação do MTur no desenvolvimento das políticas públicas. Atualmente, o mapa (2019-2021) conta com 2.965 municípios turísticos classificados em cinco categorias.

A metodologia da Categorização dos Municípios do *Mapa do Turismo Brasileiro* utiliza cinco variáveis objetivas⁴ diretamente relacionadas à economia do turismo, que, cruzadas em uma análise de *cluster*, dão origem a cinco categorias de municípios (A, B, C, D, E). Assim, os municípios que possuem médias semelhantes nas cinco variáveis analisadas são reunidos em uma mesma categoria. Logo, na Categoria A, estão reunidos os municípios com maior desempenho da economia do turismo, e, na Categoria E, os municípios com menor desempenho da economia do turismo⁵, como é apresentado na Figura 8.

- » Categoria A: 62 municípios
- » Categoria B: 257 municípios
- » Categoria C: 476 municípios
- » Categoria D: 1.522 municípios
- » Categoria E: 377 municípios.

⁴ Quantidade de estabelecimentos de hospedagem; quantidade de empregos em estabelecimentos de hospedagem; quantidade estimada de visitantes domésticos; quantidade estimada de visitantes internacionais; e arrecadação de impostos federais a partir dos meios de hospedagem.

⁵ Disponível em: <http://www.regionalizacao.turismo.gov.br/>.

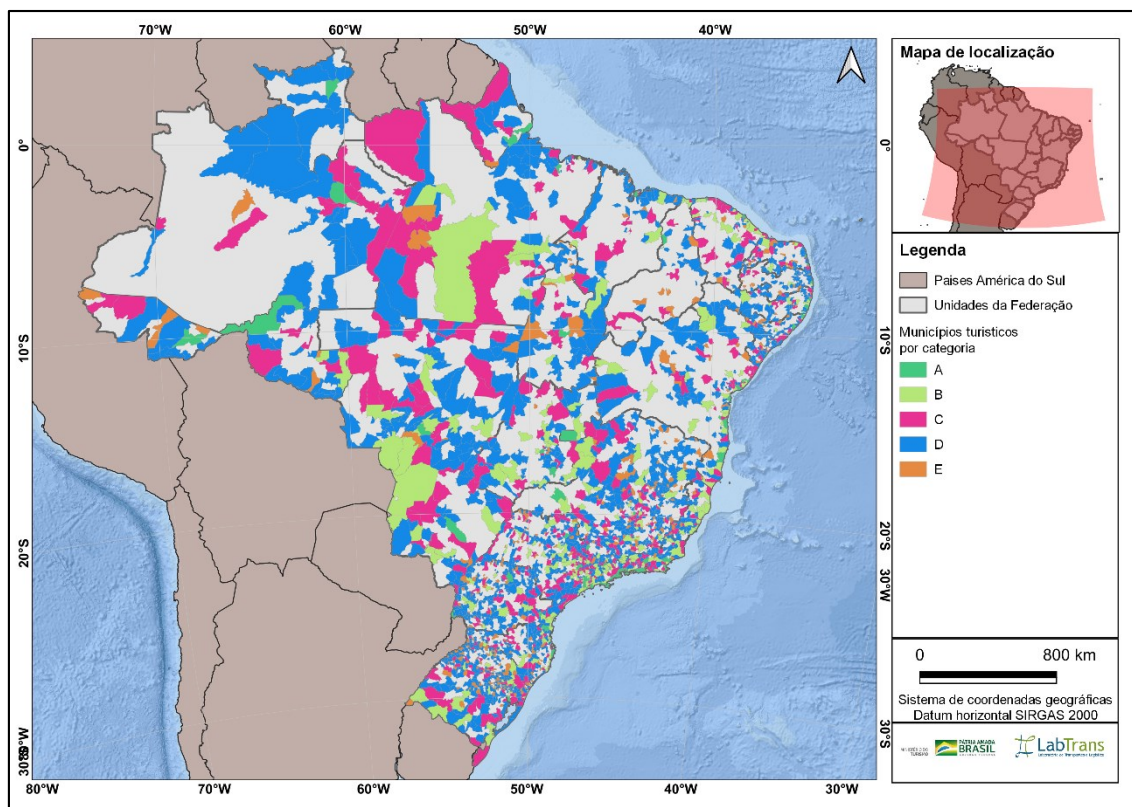


Figura 8 – Municípios do *Mapa do Turismo 2019-2021*, por categoria
Fonte: MTur (BRASIL, c2022). Elaboração: LabTrans/UFSC (2022)

Os 2.694 municípios do *Mapa do Turismo* distribuem-se da seguinte forma pelas regiões brasileiras:

- » Norte: 183 municípios (7%)
- » Nordeste: 604 municípios (22%)
- » Centro-Oeste: 207 municípios (8%)
- » Sudeste: 962 municípios (36%)
- » Sul: 738 municípios (27%).

2.2.3 AGENTES ENVOLVIDOS

No turismo náutico brasileiro, há de se observar a amplitude de gestão de uma linha costeira de grande extensão, além dos vastos recursos hídricos no interior do País, o que impõe a diversos órgãos um significativo desafio para o planejamento, a implementação e a fiscalização das infraestruturas e serviços referentes à navegação em interface com o turismo, nas esferas nacional, regional e local.

A transversalidade inerente à prática turística intensifica-se no segmento náutico, o que faz necessário compreender a sua complexidade e a correlação sobre a aplicabilidade e a governabilidade de legislação específica e correlata ao

segmento. Observa-se um amplo sistema de teias e conexões para a estruturação e a gestão eficiente do turismo náutico e, para a execução de atividades legais e seguras, é imprescindível envolver o *know-how* adquirido por todos os agentes envolvidos nessa cadeia.

Para auxiliar nessa empreitada, este estudo reúne, a seguir, os principais agentes federais envolvidos na cadeia do turismo náutico e aspectos conceituais e regulatórios a serem levados em conta referentes às funções das organizações subsequentes.

A **Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa)** coordena e executa ações de vigilância sanitária, epidemiológica e de controle de vetores nas áreas de portos, aeroportos, fronteiras, entrepostos e terminais alfandegados (Portaria nº 354, de 11 de agosto de 2006).

Por sua vez, a **Polícia Federal** realiza as funções de polícia marítima, aeroportuária e de fronteira nos pontos de entrada e de saída do território nacional (Lei nº 13.445, de 24 de maio de 2017, – Lei de Imigração).

Já a **Receita Federal** regulamenta a administração das atividades aduaneiras, a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior, em que, segundo o Decreto nº 6.759, de 5 de fevereiro de 2009: “A entrada ou a saída de veículos procedentes do exterior ou a ele destinados só poderá ocorrer em porto, aeroporto ou ponto de fronteira alfandegado” (BRASIL, 2009, não paginado).

Marinha do Brasil:

O território marítimo brasileiro é composto das seguintes zonas marítimas sob soberania ou jurisdição nacional (Lei nº 8.617, de 4 de janeiro de 1993):

- » **Mar Territorial (MT):** é a faixa de mar que se estende desde a linha de base, até uma distância de 12 milhas marítimas. A jurisdição do Brasil no MT é soberana, exceto no que tange à jurisdição civil e penal em navio mercante estrangeiro em passagem inocente, cuja jurisdição é do Estado de Bandeira (princípio da jurisdição do Estado de Bandeira).
- » **Zona Contígua (ZC):** consiste em uma segunda faixa de mar de 12 milhas, adjacente ao MT. Na ZC, o Estado Costeiro é destituído de soberania, mas tem jurisdição legal específica para os fins de fiscalização no que tange à alfândega, à saúde, à imigração, aos portos e ao trânsito por águas territoriais.
- » **Zona Econômica Exclusiva (ZEE):** consiste em uma faixa adjacente ao MT, que se sobrepõe à ZC. O limite máximo da ZEE é de 188 milhas marítimas a contar do limite exterior do MT, ou de 200 milhas a contar da linha de base deste. Nas ZEEs, qualquer Estado goza do direito de navegação e sobrevoo, cabendo-lhe, ainda, a liberdade de instalação de cabos e dutos submarinos.
- » **Plataforma Continental (PC):** é constituída por áreas submersas adjacentes à zona do MT e compreende o leito e o subsolo das áreas submarinas que se estendem além do seu MT, em toda a extensão do prolongamento natural do seu território terrestre, até

o bordo exterior da margem continental, ou até uma distância de 200 milhas marítimas das linhas de base a partir das quais se mede a largura do MT nos casos em que o bordo exterior da margem continental não atinja essa distância.

- » **Amazônia Azul:** é a área compreendida pela extensão do MT brasileiro (12 milhas), somada à ZEE (188 milhas) e à extensão da PC, em decorrência de sua evidente riqueza e vastidão.

O **Tribunal Marítimo**, que pertence ao conjunto de agentes da Autoridade Marítima, representado pelo Comandante de Marinha, mantém jurisdição em todo o território nacional, e é órgão autônomo, auxiliar do Poder Judiciário, vinculado à Marinha do Brasil no que se refere ao provimento de pessoal militar e de recursos orçamentários para pessoal e material destinados ao seu funcionamento – tem como atribuições julgar os acidentes e os fatos da navegação marítima, fluvial e lacustre e as questões relacionadas com tais atividades, especificadas na Lei nº 2.180, de 5 de fevereiro de 1954.

A Diretoria de Portos e Costas (DPC) da Marinha é responsável pela elaboração das **Normas da Autoridade Marítima (NORMAM)**, as quais definem técnicas normativas e de supervisão para incentivar a segurança do tráfego aquaviário, a prevenção da poluição e a salvaguarda da vida humana no mar. Logo, faz-se imprescindível a ponderação dessas normas para atividades de turismo náutico seguras e sustentáveis. Adiante, mencionam-se aquelas identificadas como principais.

- » NORMAM-01: trata de embarcações empregadas na navegação de mar aberto.
- » NORMAM-02: dispõe sobre embarcações empregadas na navegação interior.
- » NORMAM-03: determina normas para amadores, embarcações de esporte e/ou recreio e para cadastramento e funcionamento das marinas, clubes e entidades desportivas náuticas. Além de estabelecer os aspectos legais sobre as embarcações brasileiras que prestam serviços de turismo náutico, também dispõe sobre as regras de funcionamento das marinas, clubes e entidades desportivas náuticas e o cadastramento de instalações de apoio às embarcações de recreio.
- » NORMAM-04: trata de operação de embarcações estrangeiras em Águas Jurisdicionais Brasileiras (AJB).
- » NORMAM-07: aborda atividades de inspeção naval.
- » NORMAM-11: dispõe sobre Normas da Autoridade Marítima para obras, dragagem, pesquisa e lavra de minerais sob, sobre e às margens das AJB, estabelecendo condutas com vistas à solicitação de parecer para a realização de obras sobre, sob e às margens das águas sob jurisdição brasileira, o que depende de consulta prévia à Capitania dos Portos, às suas agências ou delegacias.
- » NORMAM-13: determina normas para aquaviários – Ensino Profissional Marítimo (EPM).
- » NORMAM-15: trata das questões normativas referentes a mergulho, em que aborda cadastramento de empresas de mergulho; credenciamento de escolas de mergulho profissional; habilitação de mergulhadores, composição mínima das equipes de mergulho e atribuições; composição e requisitos dos sistemas de mergulho; câmaras hiperbáricas; cesta de acesso, cesta para mergulho e sino aberto; certificação e vistorias dos equipamentos e sistemas de mergulho, manutenção dos equipamentos componentes de um sistema de mergulho;

tabelas de mergulho; requisitos gerais de segurança; emprego de embarcações dotadas de posicionamento dinâmico para apoio às operações de mergulho e treinamentos para situações de emergência.

- » NORMAM-17: estabelece normas para a sinalização náutica (boias, balizas e outros tipos de marcação), que é regulada e mantida pela Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN) da Marinha do Brasil.
- » NORMAM-24: dispõe sobre o credenciamento de instituições para ministrar cursos para profissionais não-tripulantes e tripulantes não-aquaviários.

A **segurança da navegação**, nas águas sob jurisdição nacional, é regida pela Lei nº 9.537, de 11 de dezembro de 1997 – Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário (LESTA).

Em relação às práticas de mergulho, a **Agência Brasileira de Normas Técnicas (ABNT)** possui as seguintes normas técnicas:

- » ABNT NBR ISO⁶ 24801-1: Serviços de mergulho recreativo – Requisitos mínimos relativos à segurança para o treinamento de mergulhadores Parte 1: Nível 1 – Mergulhador supervisionado.
- » ABNT NBR ISO 24801-2: Serviços de mergulho recreativo – Requisitos mínimos relativos à segurança para o treinamento de mergulhadores autônomos Parte 2: Nível 2 – Mergulhador autônomo.
- » ABNT NBR ISO 24801-3: Serviços de mergulho recreativo – Requisitos mínimos relativos à segurança para treinamento de mergulhadores autônomos Parte 3: Nível 3 – Condutor de mergulho.
- » ABNT NBR ISO 24802-1: Serviços de mergulho recreativo – Requisitos mínimos relativos à segurança para o treinamento de instrutores de mergulho autônomo Parte 1: Nível 1.
- » ABNT NBR ISO 24802-2: Serviços de mergulho recreativo – Requisitos mínimos relativos à segurança para o treinamento de instrutores de mergulho autônomo Parte 2: Nível 2.
- » ABNT NBR ISO 24803: Serviços de mergulho recreativo — Requisitos para prestadores de serviços de mergulho autônomo recreativo.
- » ABNT NBR ISO 11107: Serviços de mergulho recreativo – Requisitos para programas de treinamento no mergulho com nitrox – Ar enriquecido (EAN⁷).
- » ABNT NBR ISO 11121: Serviços de mergulho recreativo – Requisitos para programas de treinamento introdutório ao mergulho autônomo.
- » ABNT NBR ISO 13289: Serviços de mergulho recreativo – Requisitos para conduta de atividades de *snorkeling*.
- » ABNT NBR ISO 13970: Serviços de mergulho recreativo – Requisitos para treinamento de condutores de *snorkeling*.

⁶ Norma Brasileira (NBR), ISO (do inglês – International Organization for Standardization).

⁷ Do inglês – *Enriched Air Nitrox* (EAN).

O **Ministério do Trabalho e Previdência** estabelece diretrizes para os trabalhadores tripulantes marítimos de embarcações da Marinha Mercante nacional, de navegação fluvial e lacustre, do tráfego nos portos e da pesca (Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943).

A **Política Nacional de Recursos Hídricos (PNRH)** é instituída pela Lei nº 9.433, de 8 de janeiro de 1997, e discorre sobre a gestão, a proteção, a manutenção e acerca dos recursos hídricos brasileiros, criando o Sistema Nacional de Gerenciamento de Recursos Hídricos (SINGREH). São objetivos da PNRH:

- I - assegurar à atual e às futuras gerações a necessária disponibilidade de água, em padrões de qualidade adequados aos respectivos usos;
- II - a utilização racional e integrada dos recursos hídricos, incluindo o transporte aquaviário, com vistas ao desenvolvimento sustentável;
- III - a prevenção e a defesa contra eventos hidrológicos críticos de origem natural ou decorrentes do uso inadequado dos recursos naturais.
- IV - incentivar e promover a captação, a preservação e o aproveitamento de águas pluviais. (BRASIL, 1997, p. 470).

Como integrante do SINGREH, existe o **Conselho Nacional de Recursos Hídricos (CNRH)**, regulamentado pelo Decreto nº 10.000, de 3 de setembro de 2019. O órgão colegiado, consultivo e deliberativo, é composto por 37 membros com representações do Governo Federal (Ministérios), Conselhos Estaduais e Distrital de Recursos Hídricos, Setores de Usuários e Organizações Cívicas (BRASIL, [2022]).

O **Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT)** é o órgão responsável pela infraestrutura hidroviária na navegação interior. Conforme a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que dispõe sobre a criação do DNIT, a Diretoria de Infraestrutura Aquaviária (DAQ) tem como incumbência “[...] administrar e gerenciar a execução de programas de construção, operação, manutenção e restauração da infraestrutura aquaviária.” (DNIT, [201-], não paginado).

Do mesmo modo, à diretoria

- [...] compete a gestão, manutenção, ampliação, modernização, construção, fiscalização das hidrovias, instalações portuárias públicas de pequeno porte – IP4 e eclusas. Além disso, é responsável por intervenções estruturantes nos portos organizados nacionais.
- O DNIT é responsável por atuar na malha hidroviária constante no Sistema Nacional de Viação – SNV (Lei n. 12.379/2011). A malha priorizada, dentre as 26 hidrovias, apresenta extensão aproximada de 19.000 km, dos quais 14.000 km possuem maior relevância e importância para o transporte de carga e passageiros, sendo assim, contemplam os atuais e futuros investimentos e manutenções a cargo do DNIT. (DNIT, [201-], não paginado).

Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ):

A Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, conhecida no setor como a Lei dos Portos, dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários.

Para o desenvolvimento do turismo náutico, especialmente de cruzeiros, é imprescindível levar em consideração tal normativa, uma vez que suas diretrizes irão incidir sobre o fomento ao desenvolvimento de atrativos turísticos aos arredores de marinas e portos, a ampliação da infraestrutura portuária turística nacional e a implantação e melhorias da infraestrutura para receptivos nas áreas de embarque e desembarque de passageiros dos portos brasileiros.

Já em âmbito estadual e regional, como exemplo, ressalta-se o **Fórum Náutico Paulista (FNP)**, união formada por voluntários interessados no crescimento do setor náutico paulista. Através de reuniões realizadas mensalmente, o Fórum propõe e desenvolve projetos que visam apoiar, coordenar e fomentar ações que promovam desenvolvimento e bem-estar para o setor náutico e a sociedade (FNP, c2022).

2.2.4 EXPLORAÇÃO PORTUÁRIA

A Lei dos Portos estabelece as formas de exploração das infraestruturas portuárias, as quais, possivelmente, entre os modos de transportes, sejam das mais amigáveis a novos investimentos, em sintonia com a liberdade de investimentos. Em suma, quatro são as possibilidades de exploração portuária:

- » **Concessão:** total ou parcial do Porto Organizado, quer seja explorado diretamente por uma empresa pública, quer seja delegado à iniciativa privada aos moldes do modelo proposto para a Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA).
- » **Transferência do Porto Público:** por intermédio de instrumento de delegação a estados ou municípios, por exemplo, o Porto de Paranaguá, delegado ao Estado do Paraná.
- » **Arrendamento:** cessão onerosa (por licitação) de área e infraestrutura pública dentro de Porto Organizado, como o projeto Terminal Marítimo de Passageiros no Porto de Mucuri, em Fortaleza (CE).
- » **Autorização:** direito de exploração de instalação portuária fora do Porto Organizado via contrato de adesão (BRASIL, 2013).

A implantação de estruturas e instalações de apoio náutico também envolve questões relativas à qualidade das águas, à ocupação e ao uso das áreas ribeirinhas e litorâneas, à preservação dos mananciais, das matas ciliares, das florestas e das demais formas de vegetação natural próximas ao corpo d'água etc. Dessa forma, vários aspectos legais de caráter ambiental devem ser considerados, entre eles:

- » *Constituição Federal*, art. 225, § 1º, que define as incumbências do Poder Público para garantir a todos o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado.
- » Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001, o *Estatuto das Cidades* estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, assim como do equilíbrio ambiental.
- » Lei Federal nº 4.771/1965, o novo *Código Florestal*, principalmente o § 2º, no qual se estabelece, por exemplo, a preservação permanente das florestas e demais formas de vegetação natural ao longo dos rios ou de outro qualquer curso d'água de acordo com o seu nível mais alto em faixa marginal e sua largura mínima, das nascentes e dos olhos d'água.
- » Resolução do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama) nº 004/85, que define o que são Reservas Ecológicas.
- » Lei Federal nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, a Lei de Crimes Ambientais dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente e dá outras providências.
- » Resoluções Conama nº 001/86 e nº 237/97, que estabelecem a necessidade dos Estudos de Impacto Ambiental (EIAs) para fins de licenciamento de atividades, inclusive o turismo.

O gerenciamento costeiro através do Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro (PNGC) (Lei nº 7.661, de 16 de maio de 1988) é parte integrante da Política Nacional para os Recursos do Mar (PNRM) e da Política Nacional do Meio Ambiente (PNMA).

A lei define que zona costeira é “[...] o espaço geográfico da interação do ar, do mar e da terra, incluindo os recursos naturais e abrangendo uma faixa marítima e outra terrestre”, e que seu gerenciamento deve obedecer às normas do Conama (BRASIL, 1988, não paginado). Além disso, o uso e as atividades terão que priorizar a conservação e proteção dos:

- I - recursos naturais, renováveis e não renováveis; recifes, parcéis e bancos de algas; ilhas costeiras e oceânicas; sistemas fluviais, estuarinos e lagunares, baías e enseadas; praias; promontórios, costões e grutas marinhas; restingas e dunas; florestas litorâneas, manguezais e pradarias submersas;
- II - sítios ecológicos de relevância cultural e demais unidades naturais de preservação permanente;
- III - monumentos que integrem o patrimônio natural, histórico, paleontológico, espeleológico, arqueológico, étnico, cultural e paisagístico. (BRASIL, 1988, não paginado).

As praias são bens públicos de uso comum do povo, em que é sempre assegurado livre e franco acesso a elas e ao mar, em qualquer direção e sentido, ressalvados os trechos considerados de interesse de segurança nacional ou incluídos em áreas protegidas por legislação específica (art. 10), não sendo permitida a urbanização ou qualquer forma de utilização do solo na Zona Costeira que impeça ou dificulte o acesso assegurado no *caput* desse artigo (§ 1º) (BRASIL, 1988, não paginado).

Ademais, as terras ribeirinhas e litorâneas brasileiras são enquadradas na legislação federal, de acordo com o Decreto-Lei nº 3.438, de 17 de julho de 1941, e são definidas como terrenos de marinha, sendo assim consideradas de domínio da União e estando sujeitas à concessão de uso e licença (FNP, 2020).

A Comissão Interministerial para os Recursos do Mar (CIRM), criada pelo Decreto nº 74.557, de 12 de setembro de 1974, revogado pelo Decreto nº 6.979, de 8 de outubro de 2009, tem a finalidade de coordenar os assuntos relativos à consecução da PNRM. Em consequência do Decreto nº 86.830, de 12 de janeiro de 1982, a CIRM passou também a gerenciar o Programa Antártico Brasileiro (PROANTAR).

A Lei nº 7.661, de 16 de maio de 1988, que instituiu o PNGC como parte integrante da PNRM e da PNMA, conferiu à CIRM a responsabilidade pela elaboração do PNGC e suas atualizações, tarefas executadas por meio de um Grupo de Coordenação constituído para este propósito, por decreto, sob direção da Secretaria da CIRM.

2.3 INFRAESTRUTURAS DE APOIO AO TURISMO NÁUTICO

Os atrativos naturais são indispensáveis ao desenvolvimento do produto turístico, contudo é necessária a existência de infraestrutura com capacidade e qualidade para receber as embarcações dos turistas (BRASIL, 2010a).

Logo, mostra-se capital a orientação quanto às principais infraestruturas de transporte aquaviário, a partir da legislação, e que se apresentam relacionadas às atividades do turismo náutico. Conceituadas na sequência, a disponibilidade e a qualidade dessas infraestruturas e de seus serviços são imprescindíveis para o desenvolvimento de destinos turísticos bem constituídos (BRASIL; UFSC, 2021). Assim, têm-se:

Porto Organizado: corresponde a “[...] bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária” (BRASIL, 2013, não paginado).

Instalação portuária: localizada “[...] dentro ou fora da área do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros, em movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário” (BRASIL, 2013, não paginado).

Terminal de Uso Privado (TUP): corresponde à “[...] instalação portuária explorada mediante autorização e localizada fora da área do porto organizado” (BRASIL, 2013, não paginado).

Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte (IP4): corresponde à “[...] instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros ou mercadorias em embarcações de navegação interior” (BRASIL, 2013, não paginado).

Instalação Portuária de Turismo (IPTur): “[...] explorada mediante arrendamento ou autorização e utilizada em embarque, desembarque e trânsito de passageiros, tripulantes e bagagens, e de insumos para o provimento e abastecimento de embarcações de turismo” (BRASIL, 2013, não paginado).

Instalação Portuária Sob Registro: aquela que já obteve registro perante a ANTAQ, mas que ainda não obteve todas as autorizações afetas às competências da Marinha do Brasil, do Poder Público Municipal, da Autoridade Aduaneira, do Corpo de Bombeiros e do Órgão de Meio Ambiente para início das operações portuárias.

Porto Público: é aquele que foi deixando a operação portuária e a transferiu à iniciativa privada por meio de arrendamentos, passando a ocupar somente a função de administração do porto e de investimento em infraestruturas de uso comum. As operações portuárias são executadas totalmente por empresas privadas.

As estruturas de apoio náutico compreendem:

- » **Rampa:** construção em plano inclinado lançada da terra para o corpo d'água. Normalmente é feita em concreto e se constitui em uma forma simples para lançamento e recolhimento de embarcações sobre carretas, rebocadas por carro, trator ou outro equipamento de movimentação.
- » **Trapiche ou píer:** construção ou estrutura em superfície plana e horizontal projetada sobre a água, instalada em local com profundidade suficiente para a acostagem e/ou atracação de embarcações, permanente ou temporária, para embarque e desembarque de pessoas ou cargas de forma segura. Pode ser fixo, sobre pilotis, ou flutuante, e é conectado a terra por uma extensão de sua estrutura ou por uma passarela.
- » **Cais:** construção ou estrutura paralela ou ao longo da margem de um corpo d'água com profundidade suficiente para atracação, lançamento e içamento de embarcações, assim como para embarque e desembarque de cargas ou pessoas.

As **instalações de apoio náutico** são um conjunto de estruturas, tais como:

- » **Garagem náutica:** destinada à guarda de embarcações em terra (vagas secas), em pátios cobertos ou não, utilizando-se de equipamentos, como tratores, guinchos, guindastes, paus-de-carga, empilhadeiras, pórticos fixos ou móveis, para colocar e retirar as embarcações da água. Pode incluir oficina para manutenção e reparo de embarcações e seus motores e equipamentos.
- » **Clube:** entidade sem fins lucrativos, com o objetivo de implementar programas, projetos e eventos para difundir e incentivar a prática de esportes e lazer.
- » **Marina:** composta por um conjunto de estruturas planejadas para atender às necessidades da navegação de esporte, turismo e lazer, oferece vagas molhadas, em

píeres (fixos ou flutuantes) ou poitas, vagas secas para guarda das embarcações em terra, em pátios cobertos ou não, utilizando-se de equipamentos para colocar e retirar as embarcações da água. Também pode oferecer serviços de lavagem das embarcações, manutenção, abastecimento de combustível, além de hospedagem, alimentação e outros serviços ligados ao esporte, turismo e lazer náutico.

- » **Estaleiro:** instalação equipada e apropriada para a construção, recuperação, conserto e manutenção de embarcações e seus equipamentos.

Usos das instalações de apoio náutico (podendo estar combinadas entre si):

- » **Guarda:** usada majoritariamente apenas para guardar embarcações em vagas secas e/ou molhadas.
- » **Serviço:** além da guarda, possui estrutura apropriada para efetuar serviços de manutenção, reparo e reforma.
- » **Destino ou turística:** está implantada em local com apelo turístico, servindo como infraestrutura essencial para acesso à região.
- » **Urbana:** está integrada à cidade, permitindo acesso aos serviços urbanos
- » **Combinação de vários tipos:** a maioria das instalações reúne dois ou mais dos usos descritos acima.

Classificações quanto ao acesso às instalações de apoio náutico:

- » **Público:** normalmente com acesso aberto ao público nas áreas comuns e restrito ao cais ou aos píeres de atracação e ao pátio de movimentação e guarda de embarcações por motivo de segurança.
- » **Privada:** acesso restrito aos associados e membros do grupo privado.

As estruturas de apoio náutico e as instalações de apoio náutico são implantadas em terra ou em corpos d'água com o principal objetivo de ancoragem, guarda de embarcações, e podem ser destinadas ao turismo, ao esporte e ao lazer.

Na concepção das instalações de apoio náutico, é fundamental à instituição satisfazer as necessidades dos usuários e da comunidade local onde se insere.

Devem-se analisar a condição física, a qualidade dos serviços e a localização estratégica dessas estruturas com destaque para os aspectos considerados essenciais para esse tipo de turismo: segurança para a embarcação; localização do empreendimento (proximidade de centros urbanos, aeroporto etc.); segurança para o turista não apenas nas marinas e portos, mas também no entorno das estruturas náuticas; facilidade de locomoção; conforto para os usuários; e qualidade da mão de obra (BRASIL, 2010a, p. 42).

As instalações de apoio náutico precisam de análises preliminares seguindo critérios técnicos e urbanísticos já estabelecidos para a viabilização do projeto. Com o propósito de integração entre os ambientes aquáticos e terrestres, frequentemente as implantações estão localizadas em zonas de proteção ambiental.

3 PANORAMA DO SETOR

O MTur (BRASIL, 2010a) destaca que, para que o desenvolvimento do turismo pela estratégia da segmentação seja efetivo, é primordial conhecer em profundidade suas características. Em outras palavras, é preciso identificar a oferta potencial (os atrativos do destino, a infraestrutura e os serviços disponíveis e necessários ao turismo); e a demanda (s especificidades dos grupos de turistas que visitam a localidade e que podem vir a visitá-la).

Ou seja, quem entende melhor os desejos da demanda e promove a qualificação ou aperfeiçoamento de seus destinos e roteiros com base nesse perfil, terá mais facilidade de inserção, posicionamento ou reposicionamento no mercado (BRASIL, 2010a, p. 9).

Logo, em relação à conjuntura do setor do turismo náutico brasileiro, fez-se um levantamento, a partir de dados secundários, dos perfis de turistas que desempenham as atividades de turismo náutico e suas experiências correlatas para uma melhor compreensão da demanda do setor. Os dados encontrados foram organizados em formato de infográficos e são apresentados na Figura 9, na Figura 10, na Figura 11, na Figura 12 e na Figura 13.

Enquanto isso, o capítulo 3 “Diagnóstico” procura promover uma síntese do cenário relacionada às infraestruturas de transporte hidroviários no Brasil, buscando fundamentar parte da percepção sobre a oferta de turismo náutico brasileiro. Ainda, visa selecionar um rol de municípios entre os elencados em 2.2.1, a fim de aprofundar-se em levantamento de dados que permitam um maior detalhamento da situação dessas localidades.

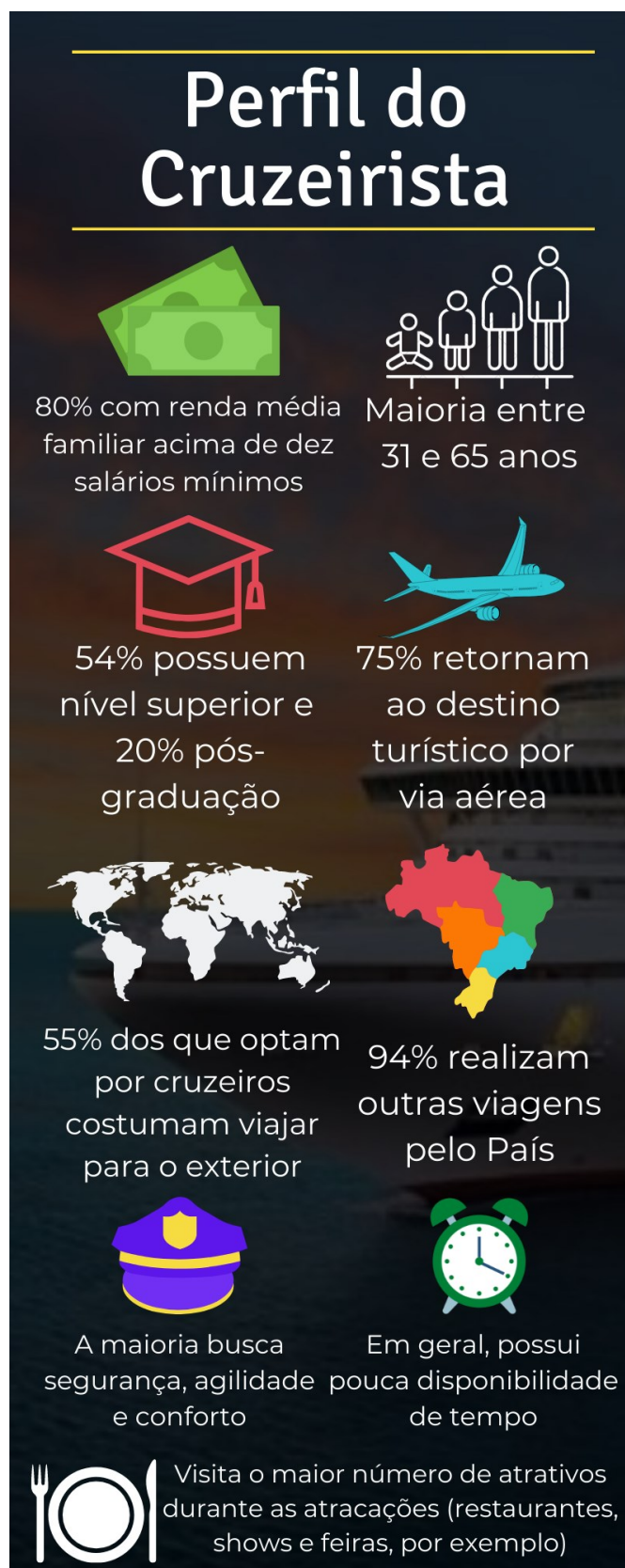


Figura 9 – Perfil do cruzeirista
Fonte: Brasil e UFSC (2021). Elaboração: LabTrans/UFSC (2022)

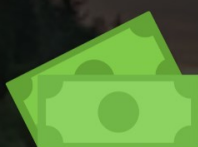
Perfil do Turista de Pesca



95,55% do
sexo
masculino



56,20% entre
31 e 50 anos



Renda Mensal bastante
diversa, sendo as principais
faixas (superior a 25%):
De até R\$ 1.000
De R\$ 1.001 a R\$ 2 mil
Acima de R\$ 3 mil



44,46% : Casa de
parentes e amigos
39,72% : *Camping*
37,59% : Hotel/pousada

Figura 10 – Perfil do turista de pesca
Fonte: Brasil e UFSC (2021). Elaboração: LabTrans/UFSC (2022)



Figura 11 – Perfil do turista de sol e praia
Fonte: Brasil e UFSC (2021). Elaboração: LabTrans/UFSC (2022)

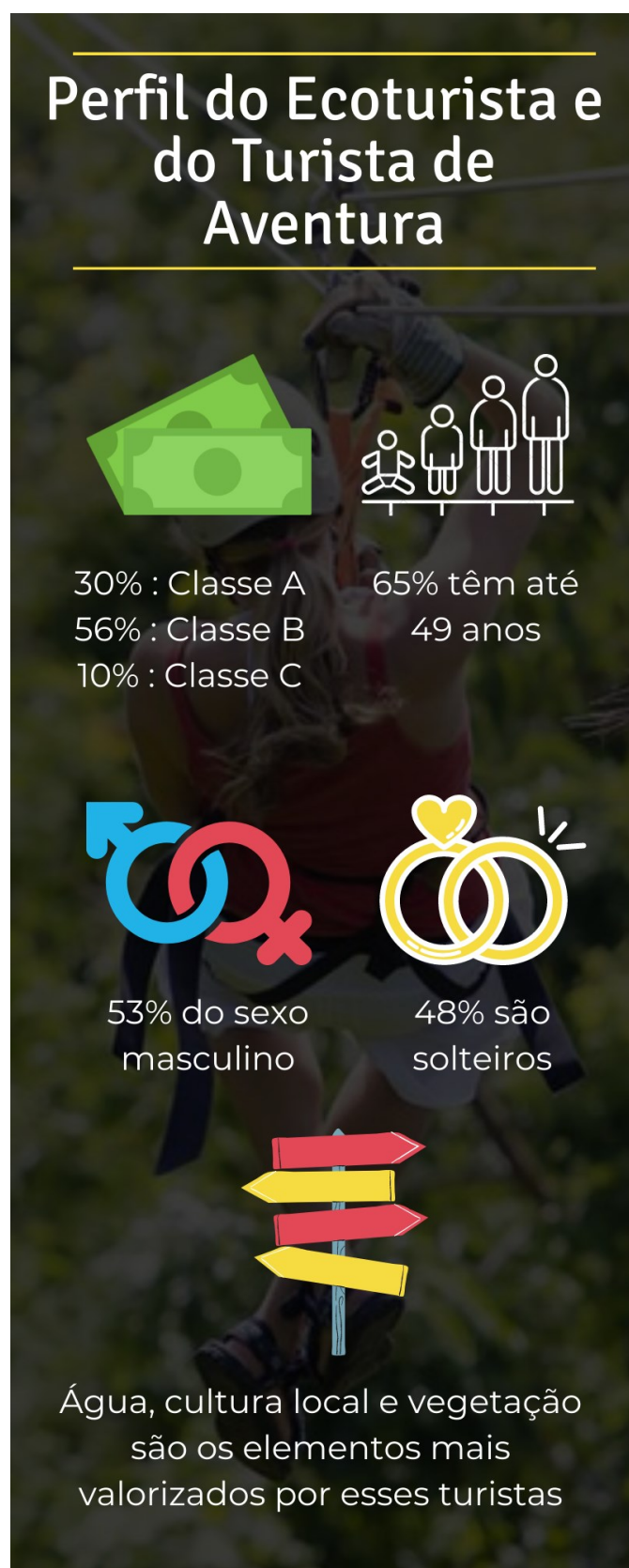


Figura 12 – Perfil do ecoturista e do turista de aventura
Fonte: Brasil e UFSC (2021). Elaboração: LabTrans/UFSC (2022)

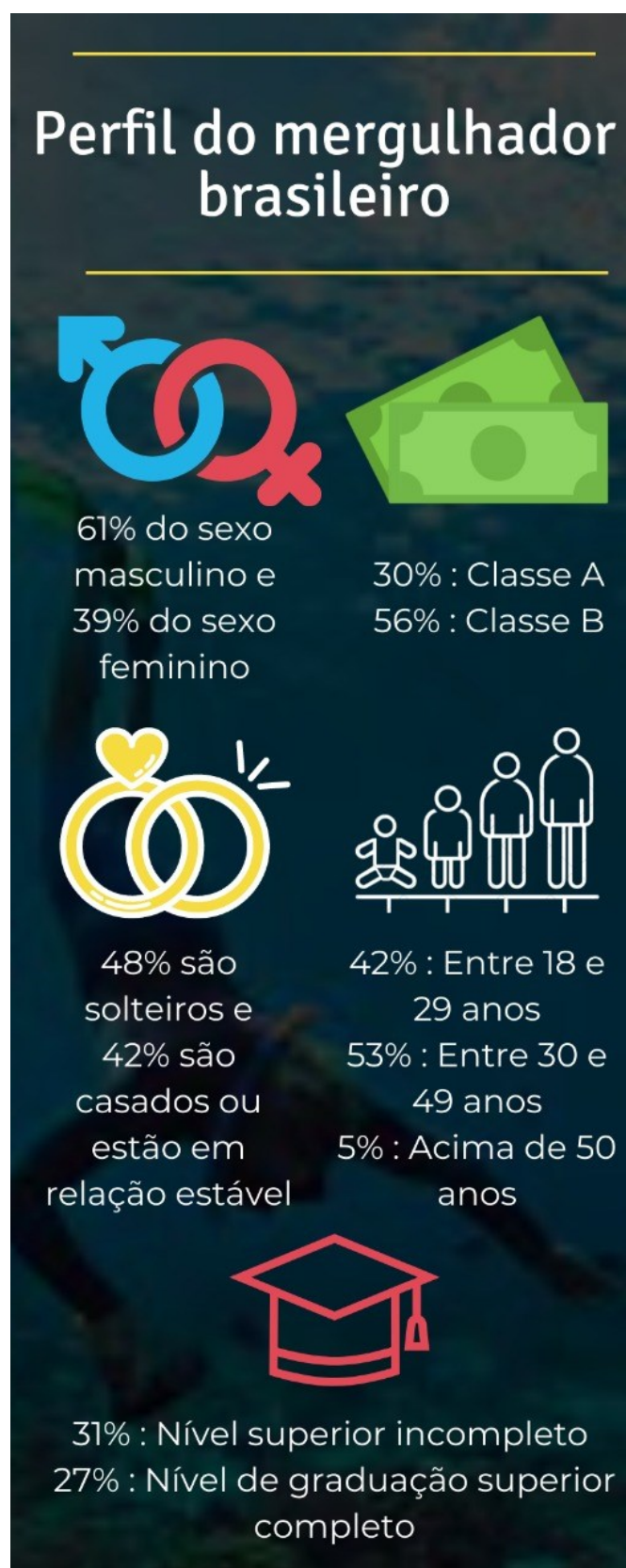


Figura 13 – Perfil do mergulhador brasileiro
Fonte: Brasil e UFSC (2021). Elaboração: LabTrans/UFSC (2022)

4 DIAGNÓSTICO

O TED nº 001/2020 firmado entre o MTur e o LabTrans resultou, entre outros, em uma análise estratégica comparativa da infraestrutura de transportes, em interface com o turismo, de 30 rotas turísticas brasileiras, de todas as regiões do Brasil.

Para isso, foram compiladas informações sobre variáveis estratégicas de cada uma das 30 Rotas Turísticas Estratégicas do Ministério do Turismo⁸ em relação às suas infraestruturas de transporte de passageiros, e incluindo as características físicas, socioeconômicas e turísticas dos municípios que compõem as rotas, de forma a possibilitar o planejamento estratégico de incentivo e fomento ao turismo por meio da acessibilidade de passageiros em cada uma delas, subsidiando o entendimento das necessidades e potencialidades da mobilidade para o setor de turismo no Brasil (BRASIL; UFSC, 2021, p. 661).

Para fins deste estudo, seleciona-se a análise realizada para a infraestrutura essencialmente tangente ao turismo náutico, a hidroviária, que, para aquela análise, foi caracterizada “[...] pelos indicadores de extensão das rotas aquaviárias, pelo total de instalações portuárias e indicativos quantitativos de instalações planejadas e com potencial para o transporte de passageiro” (BRASIL; UFSC, 2021, p. 688).

Assim, as informações foram consolidadas e são apresentadas no Quadro 7, e deverão servir para a exploração das potencialidades e a identificação dos gargalos das infraestruturas de turismo náutico nas cinco regiões do Brasil.

Ressalta-se que esses dados, referentes à infraestrutura e aos serviços de transporte hidroviário, no recorte dos municípios que compõem as 30 Rotas Turísticas Estratégicas do MTur, baseiam-se nas informações da ANTAQ, responsável pelo atendimento e pelo desenvolvimento das atividades portuárias e de transporte aquaviário. Foram identificadas informações sobre instalações portuárias estipuladas na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e na Resolução Normativa nº 20, de 15 de maio de 2018, além das rotas de transporte aquaviário internas, de cabotagem e de longo curso (BRASIL; UFSC, 2021).

⁸ O Programa Investe Turismo, concebido pelo MTur, pelo Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (Sebrae) e pela Agência Brasileira de Promoção Internacional do Turismo (Embratur), visa acelerar o desenvolvimento, aumentar a qualidade e a competitividade em 30 rotas turísticas, consideradas estratégicas, com foco na geração de empregos (BRASIL, 2022).

Quadro 7 – Diagnóstico das infraestruturas de transporte hidroviário

Municípios, por rotas	Rotas com viabilidade para navegação	Infraestrutura portuária	Transporte aquaviário
Região Norte	Rota 11 – Manaus e Polo Amazônico: Manaus, Novo Airão e Presidente Figueiredo.	Em todo o estado do Amazonas, foram identificados 7.603,40 km de hidrovias. 79 instalações portuárias em operação. - Um Porto Organizado que permite a operação de transporte longitudinal de passageiros. - Uma IP4 e outras 41 intalações, nas proximidades, com potencial para a operação e o transporte de passageiros. - Planejamento de construção de 20 instalações portuárias, incluindo a construção de um novo Porto Público, que pode integrar o planejamento e o transporte de passageiros na região. - Não existem IPTurs.	Evidencia-se a importância do transporte aquaviário na Rota 11, principalmente para deslocamentos internos entre municípios, demonstrando ser, preferencialmente, o mais utilizado na região, dadas as características da rota, que se encontra próxima à Bacia Hidrográfica Amazônica.
	Rota 12 – Belém, Ilha do Marajó, Santarém e Alter do Chão: Belém, Salvaterra, Soure, Santarém (e vilas de Alter do Chão e Ponta de Pedras) e Belterra (Flona do Tapajós).	Em todo o estado do Pará, foram identificados 11.676,60 km de hidrovias. 111 instalações portuárias em operação. - Um Porto Organizado permite a operação de transporte longitudinal de passageiros, e outros dois não permitem. - Três Portos Públicos que não possuem Terminal de Passageiros. - Planejamento de seis Portos Públicos que poderiam potencializar a operação e o transporte de passageiros nas proximidades. 11 IP4 com potencial para a operação e o transporte de passageiros. - TUPs e Instalações Portuárias Sob Registro. - Planejamento da construção de 33 instalações portuárias, incluindo a construção de um novo Porto Público, que poderia potencializar o turismo da região. - Não existem IPTurs.	Evidencia-se a importância do transporte aquaviário na Rota 12, principalmente para deslocamentos internos entre municípios, dadas as características da rota, que se encontra próxima ao Litoral Norte do Pará e à Bacia Hidrográfica Amazônica.
	Rota 13 – Palmas e Jalapão: Mateiros, Palmas, Ponte Alta do Tocantins e São Félix do Tocantins.	Em todo o estado do Tocantins, foram identificados 1.582,30 km de hidrovias. Uma Instalação Portuária Sob Registro em operação. - Não existem instalações portuárias que possuam Terminal de Passageiros, dificultando ou mesmo impossibilitando o deslocamento de turistas pela Hidrovia Tocantins que permeia a Rota 13. - Planejamento de Portos Públicos próximos.	Com as informações apresentadas, demonstra-se certo potencial para a exploração do transporte aquaviário na região da Rota 13 (contudo, esta ainda carece de infraestrutura de terminais de passageiros) e na implementação de rotas com planejamento que poderiam configurar-se como acesso, principalmente a Palmas, por meio da Hidrovia do Tocantins.

Municípios, por rotas		Rotas com viabilidade para navegação	Infraestrutura portuária	Transporte aquaviário
	Rota 14 – Boa Vista e Monte Roraima: Boa Vista e Pacaraima.	Em todo o estado de Roraima, foram identificados 681,10 km de hidrovias.	Uma instalação portuária em operação e uma instalação portuária planejada. - Um Porto Público que não possui Terminal de Passageiros. - Planejamento de um Porto Público, que poderia integrar a operação do transporte de passageiros, e até mesmo incentivar a construção de uma IPTur.	Verifica-se que o transporte aquaviário na Rota 14 encontra-se em fase de planejamento. Entretanto, o potencial natural das hidrovias com rotas planejadas pode fomentar o acesso a Boa Vista por esse modo em deslocamentos principalmente advindos do sul da capital de Roraima.
	Rota 15 – Macapá: Macapá.	Em todo o estado do Amapá, foram identificados 2.284,40 km de hidrovias.	15 instalações portuárias em operação e uma instalação portuária sem operação. - Um Porto Organizado que permite a operação de cruzeiros marítimos e o transporte de passageiros. - Seis Instalações Portuárias Sob Registro, com potencial para a operação e o transporte de passageiros. - Presença de TUPs, Instalações Portuárias Sob Registro e IP4 próximos ao Porto Organizado. - Atualmente não existem IPTurs, e não foi identificado planejamento da construção de novas instalações portuárias.	Os deslocamentos a turismo que chegam à Rota 15 utilizando o transporte aquaviário representam quase metade do total de visitantes internacionais, principalmente. Isso demonstra a importância das viagens para a região, dadas as características da rota, que se encontra permeada pela Bacia Hidrográfica Amazônica, configurando-se como grande potencial da rota. Ressalta-se que Macapá é a única capital estadual brasileira que não possui interligação por rodovia a outras capitais, sendo a navegação interior sua principal via de acesso.
	Rota 16 – Rio Branco: Rio Branco.	Em todo o estado do Acre e em parte do Amazonas, foram identificados 6.959,40 km de hidrovias.	Sete instalações portuárias em operação e duas em planejamento. - Dois Portos Públicos, que possuem Terminal de Passageiros que permitem a operação de embarcações comerciais e de passageiros como bote, táxi, canoa, catraia, baleeira e canoão. - Presença de IP4. - Não existem IPTurs.	Evidencia-se a importância do transporte aquaviário na Rota 16, principalmente para deslocamentos via navegação interior para outros municípios, dadas as características da rota, que se encontra permeada pelas hidrovias do Jurua e Solimões.
	Rota 17 – Porto Velho e Guajará-Mirim: Guajará-Mirim e Porto Velho.	Em todo o estado de Rondônia, foram identificados 3.522,70 km de hidrovias.	21 instalações portuárias em operação, uma sem operação e três em planejamento. - Um Porto Organizado que permite a operação de transporte longitudinal de passageiros. - Uma Instalação Portuária Sob Registro. - Planejamento de uma IP4. - Presença de TUPs e Instalações Portuárias Sob Registro próximos ao Porto Organizado de Manaus, aproveitados para o transporte hidroviário municipal e intermunicipal de passageiros e carga. - Planejamento da construção de um Porto Público em Porto Velho, que pode potencializar o transporte de passageiros da região. - Não existem IPTurs.	Evidencia-se a importância do transporte aquaviário na Rota 17, principalmente para deslocamentos via navegação interior entre municípios que a integram. Isso demonstra o potencial de utilização das vias navegáveis da região, que se encontra permeada pela Hidrovia do Madeira.

	Municípios, por rotas	Rotas com viabilidade para navegação	Infraestrutura portuária	Transporte aquaviário
Região Nordeste	Rota 5 – Salvador e Morro de São Paulo: Cairu, Mata de São João e Salvador.	Em todo o estado da Bahia, foram identificados 3.016,90 km de hidrovias.	15 instalações portuárias em operação. - Dois Portos Organizados, sendo apenas um com Terminal de Passageiros. - Um Porto Público. - Presença de TUPs. - Planejamento da construção de duas instalações portuárias localizadas no litoral e de cinco instalações no interior do estado afastadas da rota.	Os deslocamentos a turismo que chegam à Rota 5 utilizando a via marítima fornecem indícios de que a infraestrutura aquaviária, dadas as características da rota, que se encontra no litoral baiano, pode ainda ser potencializada, considerando a existência de Portos Organizados e de Portos Públicos, que não operam o transporte de passageiros, e das instalações que atualmente recebem embarcações de pequeno porte.
	Rota 6 – Rota das Emoções: Araioses, Barreirinhas, Barroquinha, Cajueiro da Praia, Camocim, Chaval, Cruz, Fortaleza, Ilha Grande, Jijoca de Jericoacoara, Luís Correia, Parnaíba, Paulino Neves, Santo Amaro do Maranhão, São Luís, Trairi e Tutóia.	Na região que abrange os estados do Piauí, do Tocantins e do Maranhão, foram identificados 5.650,3 km de hidrovias.	Seis instalações portuárias em operação. - Dois Portos Organizados com Terminal de Passageiros. - Dois Portos Públicos planejados, que integram o planejamento de rotas de navegação interior conectando essas localidades com o interior do Maranhão, por meio da Hidrovia do Parnaíba. - Presença de TUPs e de IP4. - Planejamento da construção de 22 novas instalações portuárias, entre Portos Públicos e IP4.	Como visto anteriormente, os deslocamentos a turismo que chegam à Rota 6 utilizando via marítima representam 4,1% dos visitantes internacionais que acessam o litoral por meio da navegação de longo curso. Isso fornece indícios de que a infraestrutura aquaviária, dadas as características físicas e de localização da rota, pode ainda ser potencializada, considerando a existência e o planejamento de Portos Públicos e de instalações de pequeno porte, que não operam atualmente o transporte de passageiros.
	Rota 18 – Maceió e Costa dos Corais: Barra de Santo Antônio, Japaratinga, Maceió, Maragogi, Porto de Pedras e São Miguel dos Milagres.	Em todo o estado de Alagoas, foram identificados 379,9 km de navegação aquaviária.	Duas instalações portuárias em operação. - Um Porto Organizado, com planejamento da construção de uma estrutura permanente para o recebimento de passageiros, visto a crescente demanda de cruzeiros. - Um TUP.	O transporte aquaviário na Rota 18, embora não apresente características de navegação interior entre os municípios que a integram, possui, na navegação de longo curso que chega a Maceió, um de seus principais acessos. Ademais, os deslocamentos a turismo que chegam à Rota 18 utilizam via marítima, o que fornece indícios de que a infraestrutura aquaviária, dadas as características da rota, que se encontra no litoral, pode ainda ser potencializada, com a construção de uma IPTur, junto com o Terminal de Passageiros no Porto Organizado de Maceió.

Municípios, por rotas		Rotas com viabilidade para navegação	Infraestrutura portuária	Transporte aquaviário
	Rota 19 – Aracaju e Cânions do São Francisco: Aracaju, Canindé de São Francisco, Estância, Itabaiana, Laranjeiras e São Cristóvão.	Em todo o estado de Sergipe, foram identificados 976,6 km de navegação aquaviária.	Três instalações portuárias em operação e três em fase de planejamento. - Não foram identificados terminais de passageiros, dificultando o deslocamento de turistas via transporte aquaviário. - Planejamento de três Portos Públicos. - Presença de TUPs e Instalações Portuárias Sob Registro.	O transporte aquaviário na região possui pouco potencial natural para a navegação interior, uma vez que o único trecho identificado conecta Canindé de São Francisco com o litoral sergipano, porém é distante dos demais municípios da Rota 19. Todavia, dadas as características litorâneas da rota, vislumbra-se o fomento à navegação de longo curso, que poderia integrar o planejamento do transporte de passageiros para a região.
	Rota 20 – Recife, Olinda e Porto de Galinhas: Igarassu, Ilha de Itamaracá, Ipojuca (Porto de Galinhas), Olinda, Recife e Tamandaré.	Em todo o estado de Pernambuco, foram identificados 383,00 km de navegação aquaviária.	Quatro instalações portuárias em operação. - Dois Portos Organizados. - Instalações Portuárias Sob Registro.	Evidencia-se a importância do transporte aquaviário na Rota 20, principalmente para a navegação de longo curso, que se constitui como potencial para acesso à rota, principalmente por meio do Porto do Recife. Ainda, destaca-se o potencial de o Porto de Suape também integrar o serviço, fomentando o turismo e a recepção de visitantes internacionais na região.
	Rota 21 – Fernando de Noronha: Fernando de Noronha.		Uma Instalação Portuária Sob Registro, considerada a principal porta de entrada para o abastecimento da ilha, que permite a operação de cruzeiros marítimos e de transporte de passageiros. Atualmente não existem IPTurs e não foi identificado planejamento para novas instalações portuárias.	Os deslocamentos a turismo que chegam à Rota 21 utilizando a via marítima fornecem indícios de que a infraestrutura aquaviária é de ampla importância para os deslocamentos à ilha, dadas as características da rota que se encontra em arquipélago formado por 21 ilhas.
	Rota 22 – Costa do Descobrimento: Porto Seguro (e Arraial d'Ajuda, Trancoso e Caraíva) e Santa Cruz Cabrália.	Nas proximidades da rota, no estado da Bahia, foram identificados 518,0 km de navegação aquaviária por cabotagem.	- Um TUP. - Não existem IPTurs, e não foi identificado planejamento de novas instalações portuárias.	Observa-se que o transporte aquaviário na Rota 22 apresenta potencial, pautado principalmente pela navegação de longo curso, que se constituiria como acesso à rota, especialmente por meio de IPTurs. Porém, não foi identificada a existência ou o planejamento de quaisquer instalações que propiciassem o acesso direto à rota via marítima.
	Rota 23 – Teresina e Serra da Capivara: Santa Cruz dos Milagres, São Raimundo Nonato (Serra da Capivara) e Teresina.	Em todo o estado do Piauí, foram identificados 2.287,80 km de hidrovias.	Cinco instalações portuárias planejadas, das quais duas são Portos Públicos nas proximidades da rota.	Evidencia-se o potencial natural do transporte aquaviário na Rota 23, principalmente para a navegação interior. Porém, não entre os município da rota, mas, especialmente, para o acesso de outras localidades à rota, utilizando-se da Hidrovia do Parnaíba, que pode integrar o planejamento da conectividade turística a partir do fomento ao transporte de passageiros na região.

Municípios, por rotas		Rotas com viabilidade para navegação	Infraestrutura portuária	Transporte aquaviário
Região Centro-Oeste	Rota 24 – João Pessoa e Litoral: Cabedelo, Conde e João Pessoa.	Nas proximidades da rota, foi identificada apenas navegação por cabotagem.	• Não foram identificadas IPTurs, nem o planejamento de novas instalações portuárias.	Pode-se observar que o transporte aquaviário na Rota 24 apresenta potencial, dada sua característica litorânea, contudo pautada principalmente pela navegação de longo curso, que se constituiria como acesso à rota, especialmente por meio de IPTurs ou por Terminal de Passageiros junto ao Porto de Cabedelo. Porém, não foi identificado planejamento pertinente a esses serviços no atendimento de passageiros na região, o que se configura como um dos pontos a serem ainda explorados na Rota 24.
	Rota 25 – Natal e Litoral: Baía Formosa, Extremoz, Galinhos, Maxaranguape, Natal, Parnamirim São Miguel do Gostoso, Tibau do Sul (e Praia da Pipa e Praia do Amor) e Touros.	Nas proximidades da rota, foi identificada navegação de longo curso, majoritariamente.	Quatro instalações portuárias em operação e uma em planejamento. • Não existem instalações portuárias que possuam Terminal de Passageiros. • Dois Portos Organizados. • Não existem IP4. • Presença de TUPs.	Pode-se observar que o transporte aquaviário na Rota 25 apresenta potencial, dada sua característica litorânea. Porém, é pautado principalmente pela navegação de longo curso, que se constituiria como acesso à rota, especialmente por meio de novas IPTurs ou pela implantação de um Terminal de Passageiros junto ao Porto de Natal, ou no município de Galinhos, principalmente.
	Rota 7 – Brasília e Chapada dos Veadeiros: Alto Paraíso de Goiás (e Vila de São Jorge), Brasília e Cavalcante.	A região onde se localiza a rota, no estado de Goiás e no Distrito Federal, é permeada principalmente pelos trechos em operação e em planejamento da Hidrovia do Tocantins, com uma extensão de 933,40 km de hidrovias.	Não existem instalações portuárias que possuam Terminal de Passageiros.	Evidencia-se que as características geográficas da região, com poucas hidrovias navegáveis próximas à rota, demonstram um potencial menor, em relação a outras rotas, para desenvolvimento do transporte aquaviário.

Municípios, por rotas		Rotas com viabilidade para navegação	Infraestrutura portuária	Transporte aquaviário
Região Sudeste	Rota 8 – Goiânia, Pirenópolis e Goiás: Goiânia, Goiás e Pirenópolis.	No estado de Goiás, foram observados 1.515,6 km de hidrovias.	Quatro instalações portuárias em operação, nenhuma com Terminal de Passageiros. Planejamento da construção de quatro Portos Públicos.	Destaca-se que os municípios da Rota 8 encontram-se distantes da rede hidroviária da região, não possuindo ligação direta com qualquer trecho, reduzindo o potencial de desenvolvimento do transporte aquaviário que a atenda.
	Rota 9 – Pantanal Norte e Chapada dos Guimarães: Cuiabá, Chapada dos Guimarães, Nobres, Cáceres e Poconé.	No estado de Mato Grosso, foram identificados 4.111,8 km de hidrovias.	Um TUP em operação. - Não existem instalações portuárias que possuam Terminal de Passageiros. - Planejamento de três Portos Públicos.	Conclui-se que a Rota 9 apresenta potencial natural para deslocamentos utilizando o transporte aquaviário, mas sua exploração ainda se encontra em planejamento.
	Rota 10 – Rota Pantanal Sul e Bonito: Aquidauana, Bonito, Bodoquena, Campo Grande, Corumbá, Jardim e Miranda.	No estado de Mato Grosso do Sul, foram identificados 5.597,0 km de hidrovias.	Oito instalações portuárias em operação. - Nenhuma possui terminais de passageiros. - Planejamento da construção de quatro novos Portos Públicos.	Conclui-se que a Rota 10 demonstra potencial natural para o transporte aquaviário, dadas as hidrovias identificadas, contudo ainda precisa ter sua exploração desenvolvida.
	Rota 3 – Costa do Sol: Angra dos Reis, Armação dos Búzios, Arraial do Cabo, Cabo Frio, Paraty, Rio das Ostras e Saquarema. Rota 27 – Rio de Janeiro Imperial: Nova Friburgo, Petrópolis, Rio de Janeiro e Teresópolis.	Em todo o estado do Rio de Janeiro, foram identificados 654,4 km de hidrovias. Em todo o estado do Rio de Janeiro, foram identificados 1.396,40 km de rotas aquaviárias	54 instalações portuárias em operação. - Cinco Portos Organizados em sua proximidade, dois dos quais possuem Terminal de Passageiros. - Uma IPTur, com operação de recepção de transatlânticos. - Planejamento da construção de uma nova instalação portuária.	Os deslocamentos a turismo que chegam à Rota 3, principalmente advindos de outros países, apesar de utilizarem, preferencialmente, o transporte aéreo, também utilizam-se da via marítima, com evidente crescimento entre 2018 e 2021. Assim, embora a navegação interior entre municípios seja um ponto de destaque, a navegação de longo curso aparece como uma das principais do País.

Municípios, por rotas		Rotas com viabilidade para navegação	Infraestrutura portuária	Transporte aquaviário
	Rota 4 – Belo Horizonte e Cidades Históricas de Minas: Brumadinho, Belo Horizonte, Diamantina, Congonhas, Mariana, Ouro Preto, Sabará, Tiradentes e São João del Rey.	Em todo o estado de Minas Gerais, foram identificados 7.735,7 km de hidrovias.	Três instalações portuárias em operação, nenhuma com terminais de passageiros.	Não foram identificados deslocamentos a turismo que chegam à Rota 4, utilizando a rede hidroviária, o que fornece indícios de que a infraestrutura aquaviária, dadas as características da rota, que se encontra permeada pela Hidrovia do São Francisco, embora se demonstre pouco desenvolvida, pode ser potencializada.
	Rota 26 – Vitória e Montanhas Capixabas: Domingos Martins, Guarapari, Venda Nova do Imigrante, Vila Velha e Vitória.	Em todo o estado do Espírito Santo, foram identificados 442,00 km de navegação aquaviária. Contudo, o transporte aquaviário na rota concentra-se em na navegação de longo curso, e um trecho de navegação interior pelo Rio Santa Maria de aproximadamente 15,2 km entre os municípios de Vitória e Vila Velha.	20 instalações portuárias em operação e duas em planejamento. • Não há instalações portuárias com Terminal de Passageiros. • Dois Portos Organizados. • Presença de TUP e de Instalações Portuárias Sob Registro.	Observa-se que o transporte aquaviário na Rota 26 apresenta potencial, dada sua característica litorânea, pautada pela navegação de longo curso, que se constituiria como acesso à rota, principalmente por meio de IPTurs ou por Terminal de Passageiros junto ao Porto de Vitória. Também se destaca a presença, entre Vitória e Vila Velha, de importante trecho de navegação interior pelo Rio Santa Maria.

Municípios, por rotas		Rotas com viabilidade para navegação	Infraestrutura portuária	Transporte aquaviário
	Rota 28 – São Paulo e Litoral Norte: Bertioga, Caraguatatuba, Ilhabela, São Paulo, São Sebastião e Ubatuba.	Nas proximidades da rota no estado de São Paulo, foram identificados 2.031,0 km de rotas aquaviárias. Mas o transporte aquaviário na rota concentra-se na navegação de longo curso, em um trecho de navegação interior de aproximadamente 223,32 km, na Hidrovia do Tietê – Paraná e Baía de Santos.	19 instalações portuárias em operação e uma planejada. • Dois Portos Organizados. • Um Porto Público. • Não foram identificadas IP4. • Presença de TUPs e de Instalações Portuárias Sob Registro.	Pode-se observar que o transporte aquaviário na Rota 28 apresenta potencial, dada sua característica litorânea, pautada principalmente pela navegação de longo curso, que se constitui como acesso à rota, principalmente por meio do Porto de Santos.
Região Sul	Rota 1 – Serra-Mar Catarinense: Balneário Camboriú, Blumenau, Bombinhas, Brusque, Florianópolis, Garopaba, Imbituba, Itajaí, Lages, Laguna, Palhoça, Penha, Pomerode, Porto Belo, Joinville, São Francisco do Sul, São Joaquim, Timbó e Urubici.	Em todo o estado de Santa Catarina, foram identificados 775,90 km de hidrovias.	26 instalações portuárias em operação. • Porto Organizado com Terminal de Passageiros. • Três Portos Organizados que não possuem Terminal de Passageiros. • Uma IPTur que pode receber cruzeiros.	Menos de 2% dos deslocamentos a turismo que chegam à Rota 1 utilizam via marítima, o que fornece indícios de que a infraestrutura aquaviária, dadas as características da rota, que em sua maioria encontra-se no litoral, pode ainda ser potencializada.

Municípios, por rotas		Rotas com viabilidade para navegação	Infraestrutura portuária	Transporte aquaviário
	Rota 2 – Serra Gaúcha: Bento Gonçalves, Cambará do Sul, Canela, Caxias do Sul, Garibaldi, Gramado, Jaquirana, Nova Petrópolis, São Francisco de Paula e São José dos Ausentes.	No estado do Rio Grande do Sul, foram identificados 4.087,10 km de hidrovias.	22 instalações portuárias em operação. - Um Porto Organizado com Terminal de Passageiros. - Existência de Portos Organizados e Portos Públicos, assim como de IP4 que não operam o transporte de passageiros.	Os deslocamentos a turismo que chegam à Rota 2, via Porto Alegre, utilizando via fluvial, são significativos (7,6%), o que fornece indícios de que a infraestrutura aquaviária tem um papel fundamental na região e, ainda, que pode ser potencializada.
	Rota 29 – Corredor do Iguaçu: Curitiba, Foz do Iguaçu, Morretes e Paranaguá.	Nas proximidades da rota no estado do Paraná, foram identificados 4.565,7 km de rotas aquaviária.	13 instalações portuárias em operação e duas planejadas, nenhuma com Terminal de Passageiros. - Dois Portos Organizados. - Um Porto Internacional. - TUPs.	O transporte aquaviário na rota concentra-se em navegação de longo curso, e um trecho de navegação interior de cerca de 120,0 km, na Hidrovia do Tietê – Paraná e na Via navegável do Rio Iguaçu.
	Rota 30 – Porto Alegre e Missões: Porto Alegre e São Miguel das Missões.	Nas proximidades da rota, no estado do Rio Grande do Sul, foram identificados 4.562,0 km de rotas aquaviária.	22 instalações portuárias em operação, uma sem operação e sete planejadas. - Um Porto Organizado de Porto Alegre com Terminal de Passageiros. - Dois Portos Organizados. - Um Porto Público. - Uma IP4. - Planejamento de três Portos Públicos.	Pode-se observar que o transporte aquaviário na Rota 30 apresenta potencial tanto a partir da navegação de longo curso, com acesso a Porto Alegre, quanto a partir da navegação interior por meio da Hidrovia Sul.

Fonte: Brasil e UFSC (2021). Elaboração: LabTrans/UFSC (2022)

A partir das coletas de informações que possibilitaram identificar localidades com potencial para exploração do turismo náutico em todo o País, bem como da relação entre os trabalhos realizados no presente estudo com aqueles resultantes do TED nº 001/2020, foram selecionadas 25 localidades representantes de todas as regiões do Brasil, de modo a direcionar análises mais específicas a fim de subsidiar a escolha de localidades a serem analisadas no prosseguimento deste estudo, tanto na Ação 1 quanto nas subseqüentes ações 2, 3 e 4.

4.1 SELEÇÃO DE MUNICÍPIOS PARA O DIAGNÓSTICO

A seleção de municípios para o diagnóstico é composta de seis atividades, a saber:

- a Identificar localidades que sejam caracterizadas como destinos de turismo náutico.
- b Selecionar um rol de 25 municípios a serem estudados, com base em filtros estabelecidos.
- c Analisar, por meio de dados secundários, os meios e as vias de acesso aos municípios selecionados.
- d Observar, por meio de dados secundários, as condições naturais para acesso ao mar ou à via navegável.
- e Verificar possibilidade de integração entre municípios.
- f Apresentar os resultados, a partir da sistematização de informações dos municípios, costeiros e de interior.

Assim, inicialmente recorreu-se à lista das 204 localidades identificadas como principais destinos de turismo náutico do País, apresentadas, por região, em 2.2.1. A partir dessa lista, foram aplicados os seguintes critérios de análise para a seleção de 25 localidades:

- I. Possibilidade de exploração de recursos construtivos já existentes.
- II. Evasão de intervenções em regiões que apresentem alta taxa de ações promovidas pela iniciativa privada.
- III. Possibilidade de facilitação para projeção de obras de arte de engenharia.
- IV. Áreas abrigadas para embarque e desembarque.
- V. Disponibilidade de mão de obra mínima para a operacionalização de projetos náuticos.
- VI. Facilitação de acesso.
- VII. Avaliação dos perfis de embarcações por região.

Desse modo, a partir de informações do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, c2017), por meio do IBGE Cidades, do Ministério da Infraestrutura (MInfra)⁹ e de imagens de satélite a partir do Google Maps¹⁰, foram analisados aspectos para a seleção de municípios, explorados no Quadro 8.

⁹ *Rodovias Federais* (BRASIL, 2019).

¹⁰ Google Maps (2022).

Posteriormente, no Quadro 9, são apresentados os 25 municípios selecionados para o diagnóstico. Para cada município, evidenciam-se a região geográfica brasileira, a região turística e a categoria segundo o *Mapa do Turismo 2019-2021*, se o potencial é marítimo ou fluvial, quais são os meios de acesso principais, os atrativos e as observações, bem como qual é a categoria segundo as atividades relativas ao turismo náutico na localidade. Ainda, os municípios destacados são aqueles abrangidos pelas 30 rotas estratégicas, conforme exposto no início deste capítulo.

ASPECTOS CONSIDERADOS		DEFINIÇÕES E OBSERVAÇÕES
Meios de acesso	Rodovias	Conforme dados apontados pelo Ministério da Infraestrutura (BRASIL, 2019), o Brasil apresenta 65,4 mil km de rodovias pavimentadas. Contudo, a Região Sudeste concentra a maior parte das rodovias duplicadas e com suporte ao usuário. Desse modo, ao ofertar produtos e serviços ao turismo, há de se considerar o tempo de traslado entre a origem e o destino, conforme a qualidade da via, principalmente, quando atuando na transferência de público originado em outros modos.
	Aeroportos	Normalmente aplicado ao público externo (fora da região), o modo aéreo colabora na captação do público-alvo em função do quesito tempo e comodidade. Assim, verifica-se que regiões que dispõem de aeroportos locais, seja regional ou internacional, possuem predisposição para manutenção do fluxo de turistas. Não menos importante, é a distância entre o município de localização do aeroporto e a distância a ser percorrida fazendo uso de outro modal. Recomenda-se, quando possível, que seja inferior a 300 km fomentando o turismo de proximidade.
	Costeiro	Recentemente, incrementada pela PL 4.199/2020 (BRASIL, 2020), a navegação costeira pode tornar-se aliada no desenvolvimento do turismo náutico, podendo ser aplicada no traslado entre pontos de interesse, principalmente, quando houver a interligação de atividade de interesse turístico em uma mesma região. No entanto, para que se possa obter resultados significativos no uso da modalidade por turistas, faz-se necessária a avaliação dos portos regionais já implantados ou a análise de viabilidade técnica, econômica e ambiental para a implantação de estruturas portuária para o recebimento de passageiros.
	Marítimo	Ainda concentrado nos grandes portos brasileiros, o transporte de turistas em navios de cruzeiro requer a tratamento diferenciado em função de suas particularidades. Sendo assim, a facilitação de acessos a outros modais, principalmente em lanchas de apoio ao turismo que possuam regulação e regularidade, surge como agente facilitador para a distribuição do público originado nesse meio e, consequentemente, favorecendo o arranjo regional de serviços de apoio ao turismo náutico.
	Fluvial	Embora difundido apenas regionalmente e, com foco no turismo de pesca, vem se destacando quanto ao crescimento nas vendas de embarcações para esporte e recreio. Exceto na Região Norte, onde o fluxo de embarcações é impulsionado pelas características locais, não são identificadas rotas de cruzeiro fluvial, mesmo dispondo de grandes rios e localidades com portos já implementados, como é o caso dos municípios de Presidente Epitácio (SP) e Corumbá (MS). Também se destacam rios, como Paraná, Tietê, Paraguai, Parnaíba, São Francisco, entre outros, que apresentam características favoráveis para o desenvolvimento regional e também capacidade para receber público externo.

ASPECTOS CONSIDERADOS		DEFINIÇÕES E OBSERVAÇÕES
Áreas de implantação		Foi observada, também, a possibilidade de formação de arranjo para a implantação de possíveis projetos de apoio náutico, como a construção de píer, atracadouro, rampas, marinas e demais elementos de apoio. Logo, buscou-se identificar, principalmente, regiões que possam oferecer acesso a áreas abrigadas que, além de proporcionar maior segurança para o público-alvo durante embarques, navegação e desembarques, possam oferecer condições para a construção dessas infraestruturas em ambientes favoráveis à sua implantação, possibilitando assim, um menor custo de investimento.
Estrutura de apoio externo		Não menos importante, procurou-se observar localidades que já ofereçam algum tipo de serviço de apoio ou que já pertençam a alguma rota turística, por exemplo, os serviços de hospedagem, alimentação e entretenimento. Porém, convém observar a importância da existência de serviços médicos e de socorro que tenham capacidade para os atendimentos emergenciais, haja vista que, nos períodos de grande fluxo de turistas, o município sofre com escassez ou inexistência desses serviços. Além disso, é relevante haver capacidade para escoamento desses pacientes.

Quadro 8 – Aspectos considerados para a seleção de municípios
Elaboração: LabTrans/UFSC (2022)

ORDEM	MUNI- CÍPIO	REGIÃO	REGIÃO TURÍSTICA	CATEGO- RIA NO MAPA DO TURISMO	MARÍTIMO/ FLUVIAL	MEIOS DE ACESSO	ATRATIVOS/ OBSERVAÇÕES	TIPO DE TURISMO NÁUTICO
1	Corumbá (MS)	Centro- Oeste	Pantanal	B	Fluvial	Rodovia/aeroporto/rio	Possibilita cruzeiro fluvial, ligando Corumbá à Bacia do Prata e a países ao sul do continente. Possui vocação náutica em função de história e localização. É rota de saída comercial de derivados de petróleo, minério de ferro (mais a jusante) e de distribuição de mercadorias e insumos ao longo do Rio Paraguai.	Pesca esportiva
2	São Simão (GO)	Centro- Oeste	Região Turística Lagos do Paranaíba	C	Fluvial	Rodovia/aeroporto/rio	Oferta de intermodalidade, possibilita o desenvolvimento de Porto Fluvial Turístico, pois permite o desenvolvimento de Cruzeiro Fluvial partido de jusante da barragem, podendo chegar a Foz do Iguaçu.	Pesca esportiva/sol e praia (doce)
3	Areia Branca (RN)	Nordeste	Polo Costa Branca	C	Marítimo	Rodovia/aeroporto/mar	Apresenta vocação para o turismo náutico, através da exploração de velas em função do circuito dos ventos no Nordeste. A Foz do Rio Apodi oferece área abrigada para lançamento de embarcações em mar aberto e proporcional interligação com a costa sul do estado.	Sol e praia

ORDEM	MUNI- CÍPIO	REGIÃO	REGIÃO TURÍSTICA	CATEGO- RIA NO MAPA DO TURISMO	MARÍTIMO/ FLUVIAL	MEIOS DE ACESSO	ATRATIVOS/ OBSERVAÇÕES	TIPO DE TURISMO NÁUTICO
4	Natal - RN	Nordeste	Polo Costa das Dunas	A	Marítimo	Rodovia/aeroporto/mar	Com boa taxa de exploração do turismo local, Natal figura na Rota das Dunas, complementada pelo atrativo praia, recursos culturais e de esporte, seu acesso é facilitado pela presença de aeroporto internacional, e facilidades de acesso por mar a áreas com potencial para abrigar projetos náuticos, por exemplo, a baía do Rio do Sangue	Turismo de sol e praia/cruzeiro marítimo
5	Barreirinhas (MA)	Nordeste	Polo Lençóis Maranhenses	B	Marítimo	Rodovia/aeroporto/mar	Integrante das Rota das Emoções. Proporciona passeios fluviais e marítimos (costeiros). Apresenta movimentação da iniciativa privada para a exploração do turismo regional. Possui atracadouros com necessidade de análise referente à regulação.	Sol e praia
6	Brejo Grande (SE)	Nordeste	Polo Costa dos Coqueirais	D	Marítimo	Rodovia/aeroporto/mar	Inserido nas proximidades da Foz do Rio São Francisco, o município apresenta boa tradição náutica e potencialidade para investimentos devido à pouca oferta promovida pela iniciativa privada. A facilitação de acesso por mar ou rio possibilita o aprofundamento de estudos para a implantação de obras de arte.	Sol e praia
7	Cabedelo (PB)	Nordeste	Rota Sanhauá	D	Marítimo	Rodovia/aeroporto/mar	Município com forte vocação para atividades de turismo náutico, que apresenta tradição aquaviária. Pela proximidade, possibilita agregação com João Pessoa e Lucena. Circunvizinho de parques ecológicos.	Sol e praia/pesca
8	Cabo de Santo Agostinho (PE)	Nordeste	História e mar	B	Marítimo	Rodovia/aeroporto/mar	Figura entre as principais rotas do turismo regional, apresenta boa infraestrutura de apoio. A proximidade com Jaboatão dos Guararapes possibilita o compartilhamento de recursos naturais e serviços já existentes.	Sol e praia
9	Cairu (BA)	Nordeste	Costa do Dendê	A	Marítimo	Rodovia/aeroporto/mar	Saindo de Salvador, pode ser acessada por ferry Boat através da BA-001 ou BR-101 (312km). O município já apresenta fluxo náutico turístico, requer avaliação para investimentos de obras de infraestrutura portuária e serviços de apoio.	Sol e praia/Pesca em alto-mar

ORDEM	MUNI- CÍPIO	REGIÃO	REGIÃO TURÍSTICA	CATEGO- RIA NO MAPA DO TURISMO	MARÍTIMO/ FLUVIAL	MEIOS DE ACESSO	ATRATIVOS/ OBSERVAÇÕES	TIPO DE TURISMO NÁUTICO
10	Fernando de Noronha (PE)	Nordeste	História e Mar	B	Marítimo	Aeroporto/mar	O arquipélago destaca-se por suas características naturais. O incremento da exploração aeroportuária associado às rotas marítimas favorece o aumento do fluxo de turistas com ênfase para o turismo internacional. Contudo, requer estudos aprofundados e particulares em virtude da legislação ambiental e de controle.	Sol e praia/mergulho/vela
11	Japaratinga (AL)	Nordeste	Costa dos Corais	B	Marítimo	Rodovia/aeroporto/mar	Rica em atrativos naturais, Japaratinga se destaca, principalmente, por proporcionar boa área abrigada, acessada pelo Rio Mangaba, onde já existe oferta de serviços de apoio. Oferece acesso por meio do Aeroporto de Maceió, por rodovias e acesso costeiro.	Sol e praia
12	Parnaíba (PI)	Nordeste	Polo Costa do Delta	B	Marítimo/flu- vial	Rodovia/aeroporto/mar/ rio	Integrante da Rota das Emoções, apresenta investimentos da iniciativa privada para a exploração de atividades turísticas naturais e náuticas. Através de PPP, o governo do estado, por meio da Portaria nº 1.127, de setembro de 2021, objetiva alavancar a unidade para o recebimento de voos internacionais. Proporciona passeios fluviais e marítimos.	Sol e praia
13	Santa Cruz Cabrália (BA)	Nordeste	Costa do Descobrimento	B	Marítima	Rodovia/aeroporto/mar	Com apelo histórico quanto à chegada dos portugueses ao Brasil, integra a rota turística baiana, oferece acesso aos recursos naturais e aos serviços de apoio ao turismo. Possui o Rio João de Tiba em sua foz, características para recebimento de infraestrutura de apoio náutico. Requer profundo estudo de viabilidade econômica.	Sol e praia/pesca em alto-mar
14	Marapani- m (PA)	Norte	Região Turística Amazônia Atlântica Guamá	C	Marítimo	Rodovia/aeroporto/mar	Município com boa articulação marítimo X fluvial, apresenta boas condições para exploração náutica, oferecendo área com boa proteção para embarque e desembarque, oferta de serviços de apoio ao turismo.	Sol e praia
15	Palmas (TO)	Norte	Serras e Lago	A	Fluvial	Rodovia/aeroporto/rio	Complexo Tocantins X Araguaia, além das vocações naturais, permite formar ligações com os grandes rios da Região Norte. Devido à sua localização apresenta grande potencial para incremento de serviços à população regional, como também tem características para o cruzeiro fluvial.	Sol e praia/pesca esportiva

ORDEM	MUNI- CÍPIO	REGIÃO	REGIÃO TURÍSTICA	CATEGO- RIA NO MAPA DO TURISMO	MARÍTIMO/ FLUVIAL	MEIOS DE ACESSO	ATRATIVOS/ OBSERVAÇÕES	TIPO DE TURISMO NÁUTICO
16	Cabo Frio (RJ)	Sudeste	Costa do Sol	A	Marítimo	Rodovia/aeroporto/mar	Município pertencente à Costa do Sol Fluminense, oferece, além dos atrativos locais, proximidade com outros municípios com boa exploração turística, como Arraial do Cabo e Araruama (Lagoa de Araruama) e Armação dos Búzios.	Sol e praia/cruzeiro marítimo/mergulho
17	Capitólio (MG)	Sudeste	Nascentes das Gerais e Canastra	C	Fluvial	Rodovia/aeroporto	Abrange 34 municípios, região já apresenta forte crescimento promovido pela iniciativa privada. Pode ser favorecida pelas estruturas existentes nos municípios vizinhos, incluindo os pertencentes ao estado de São Paulo, por estar próximo de Franca e Ribeirão Preto	Passeios com embarcações/sol e praia (doce)/cânions/pesca esportiva
18	Chavantes (SP)	Sudeste	Angra Doce Paulista	D	Fluvial	Rodovia/aeroporto	Está inserido no projeto Angra Doce (Angra Paulista), PL 3031/2015, atendendo 322.421 habitantes pelo estado de São Paulo e 29.875 habitantes pelo estado do Paraná, oferece excelente infraestrutura rodoviária e aeroportos regionais. Possui calado e navegabilidade para embarcações de até 60 pés a depender do ponto de partida e rota de destino.	Passeios com embarcações/pesca esportiva
19	Guarapari (ES)	Sudeste	Metropolitana	B	Marítimo	Rodovia/aeroporto/mar	Facilidade implantação através do Rio Guarapari devido à formação de área abrigada. Tem acesso à Ilha do Farol, à Praia da Raposa, às Ilhas Rasas, às Três Ilhas e ao Parque Estadual Paulo César Vinha. Além disso, oferece facilidade de acesso ao Porto de Vitória.	Sol e praia/mergulho
20	Ilha Comprida (SP)	Sudeste	Lagamar	B	Marítimo	Rodovia/aeroporto/mar	Inserido na Área de Proteção Ambiental (APA) de Ilha Comprida e Barra do Una. Possibilita integração com Cananeia (SP) e ao Parque Estadual do Cardoso. O acesso é facilitado pela proximidade com os aeroportos de Guarulhos e Campinas, bem como pela disponibilidade de rodovias federais concedidas.	Passeios com embarcações/cruzeiro marítimo/pesca esportiva
21	Ilha Solteira (SP)	Sudeste	Pantanal Paulista	C	Fluvial	Rodovia/aeroporto/rio	Tem como municípios limítrofes: Santa Fé do Sul, Rubineia, Aparecida do Taboado, Selvíria, atendendo 33.869 habitantes. Proporciona acesso ao Rio Grande (MG), Rio Paranaíba (MS), Canal de Pereira Barreto/Rio Tietê e ao Tramo Sul do Rio Paraná (SP). Em função dessas conexões fluviais, oferecem boas condições para implantação de <i>hub</i> turístico náutico.	Passeios com embarcações/turismo sol e praia (doce)/cruzeiro fluvial/pesca esportiva

ORDEM	MUNI- CÍPIO	REGIÃO	REGIÃO TURÍSTICA	CATEGO- RIA NO MAPA DO TURISMO	MARÍTIMO/ FLUVIAL	MEIOS DE ACESSO	ATRATIVOS/ OBSERVAÇÕES	TIPO DE TURISMO NÁUTICO
22	Presidente Epitácio (SP)	Sudeste	Sol do Oeste	C	Fluvial	Rodovia/aeroporto/rio	Lago da Usina Eng. Sérgio Motta com integração com Rio Pardo no município de Bataguassu. Possui Porto Fluvial com capacidade de exploração do Cruzeiro Fluvial. O porto encontra-se sob concessão do município, porém está em desuso por falta de incentivos para o turismo. Somado aos municípios limítrofes, a população atendida chega a 128.398 habitantes.	Passeios com embarcações/turismo sol e praia (doce)/cruzeiro fluvial/pesca esportiva
23	Bombinha s (SC)	Sul	Costa Verde & Mar	A	Marítimo	Rodovia/aeroporto/mar	Devido à proximidade de Florianópolis, o município apresenta bom fluxo turístico em função de sua tradição do uso do mar. Apresenta no lado sul o Parque Natural Morro do Macaco e, consequentemente, uma boa área abrigada. Contudo, requer Estudos de Viabilidade Técnica e Econômica (EVTEs) para implantação de projetos de marinas e rampas náuticas.	Sol e praia/mergulho
24	Foz do Iguaçu (PR)	Sul	Cataratas do Iguaçu e Caminhos ao Lago de Itaipu	A	Fluvial	Rodovia/aeroporto/mar	Integração internacional (Brasil, Argentina e Paraguai) e natureza. A região tem como principais atrativos as Cataratas do Iguaçu, porém está inserida em região com capacidade de recebimento regional e internacional, permite acesso a recursos de Itaipu Binacional.	Passeios com embarcações/turismo ecológico/pesca esportiva
25	Guaratuba (PR)	Sul	Litoral do Paraná	B	Marítimo	Rodovia/aeroporto/mar	Localizado na costa sul paranaense, oferece boa usabilidade por distar aproximadamente 37 milhas náuticas de Paranaguá. Oferece acesso à Foz do Rio São João, como também proximidade a Matinhos, o qual pode compartilhar tanto o público quanto os serviços de apoio.	Passeios com embarcações/cruzeiro o marítimo/sol e praia/pesca esportiva
26	São Lourenço do Sul (RS)	Sul	Costa Doce	C	Marítima	Rodovia/aeroporto/mar	Por localizar-se no trecho sul da Lagoa dos Patos e sua proximidade com Pelotas e Rio Grande, possibilita que São Lourenço tenha acesso a serviços e recursos produzidos ou comercializados naquelas regiões. Do mesmo modo, facilita o acesso ao mar e à área abrigada e possibilita a recepção de embarcações habilitadas para mar aberto.	Passeios com embarcações/sol e praia/pesca esportiva

Quadro 9 – Municípios selecionados para diagnóstico
Elaboração: LabTrans/UFSC (2022)

Além dos 26 municípios selecionados, existe interesse, por parte do MTur, no apoio a estudos e elaboração de projetos para implantação de infraestruturas de apoio náutico. Entre esses, apenas Natal (RN) e Fernando de Noronha (PE) foram abrangidos pela seleção, contudo os demais podem vir a integrar o escopo do presente estudo. Para isso, vêm sendo realizadas reuniões técnicas que poderão culminar na inserção de novos municípios no rol a ser analisado e, conseqüentemente, no diagnóstico que, nesses casos, será realizado por meio de informações solicitadas diretamente aos próprios municípios, conforme expõe-se no Apêndice 1, que apresenta atas de reuniões realizadas entre o MTur, os municípios e as equipes do LabTrans/UFSC envolvidas no TED.

4.2 RESULTADOS

Por meio dos procedimentos relatados em 4.1, foram analisados quesitos que pudessem colaborar para a tomada de decisão quanto à indicação dos municípios elencados no Quadro 9.

Entre as características observadas, está a facilidade que o município dispõe para que o público externo possa ter acesso aos recursos disponíveis. Assim, a ligação com aeroportos, rodovias e meios aquaviários é bastante desejável, podendo ou não estar conectados de forma direta. Também buscou-se verificar a facilitação de acesso à infraestrutura hoteleira e gastronômica e sua capacidade de recepção, por meio da oferta de produtos e serviços que englobam as diversas classes de consumidores. Desse modo, a lista dos municípios propostos buscou a existência desses serviços nas localidades indicadas.

No entanto, quando se fala em infraestrutura de apoio náutico, a existência de serviços náuticos como locação de equipamentos, oficinas especializadas, oferta de mão de obra, rampas e marinas é um ponto de alta relevância para as respectivas localidades, visto que são serviços que promovem a retenção da rota no grupo “Turismo Náutico”. Contudo, a existência regular desses serviços não consta ou não foi possível ser verificada de forma documental em função do baixo índice de registros nos meios oficiais, ou ainda em razão da dificuldade de acesso quando existentes.

Salienta-se que se fez necessário buscar as estruturas de apoio externo, por exemplo, pronto atendimento a emergências médicas, sistemas de segurança ao usuário, como a rede *Search and Rescue* (SAR) ou Salva-Vidas, saneamento básico. Este último surge como um dos fatores de maior visibilidade para o público externo, pois, como é sabido, os picos de usuários gerados nas altas temporadas colocam esse serviço em colapso, exigindo dos municípios de destino investimentos em projetos de longo prazo.

A localização dos municípios selecionados pode ser verificada, em uma visão geral, na Figura 14. Na Figura 15, na Figura 16, na Figura 17, na Figura 18 e na Figura 19, podem ser observadas as regiões brasileiras e seus respectivos municípios selecionados para o diagnóstico.

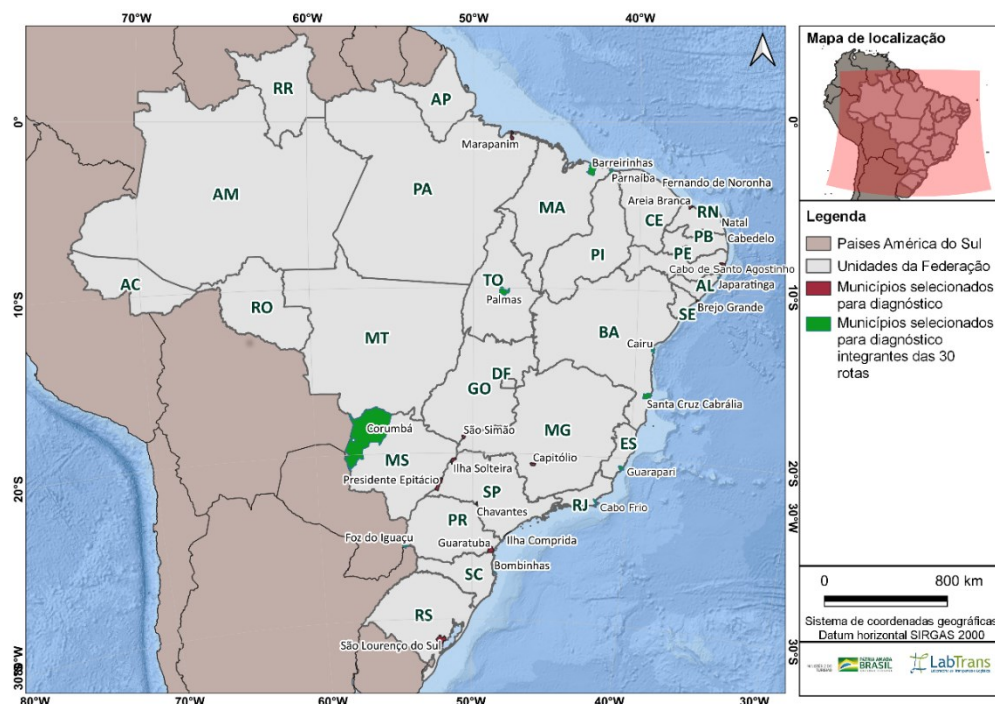


Figura 14 – Municípios selecionados para o diagnóstico

Fonte: Brasil (c2022). Elaboração: LabTrans/UFSC (2022)

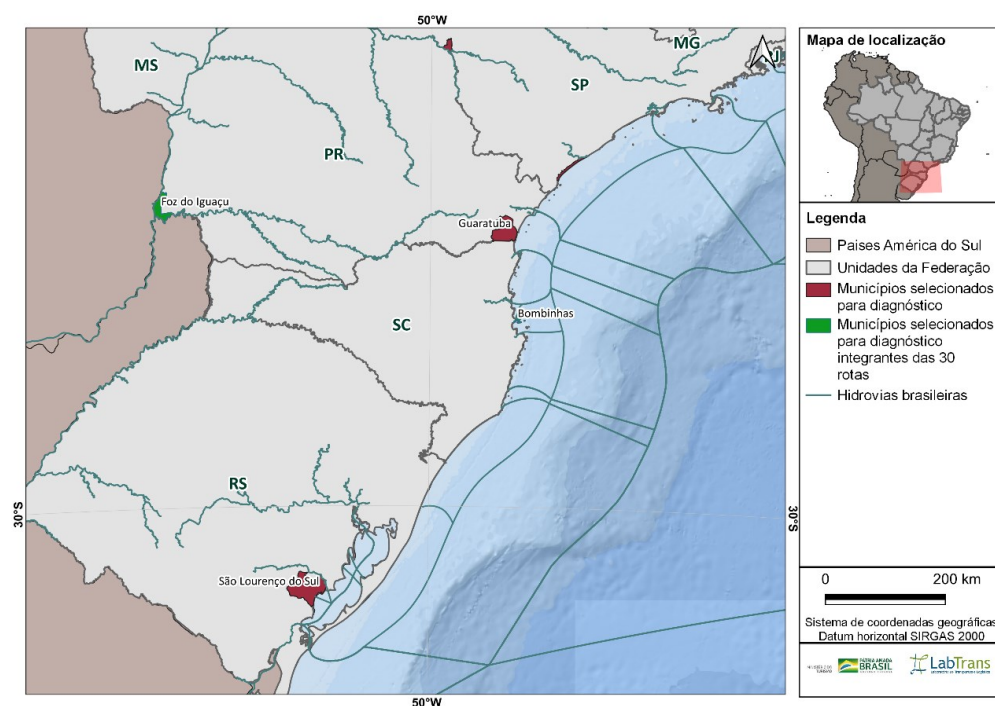


Figura 15 – Municípios selecionados para o diagnóstico (Região Sul)

Fonte: Brasil (c2022). Elaboração: LabTrans/UFSC (2022)

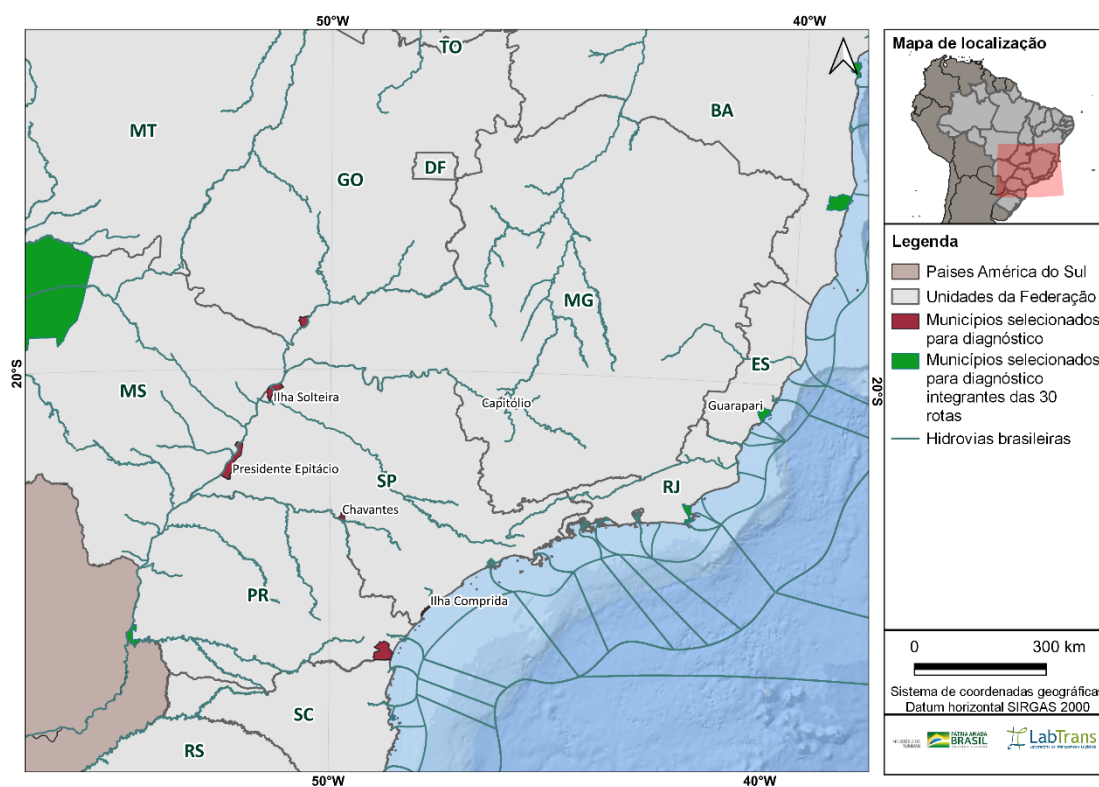


Figura 16 – Municípios selecionados para o diagnóstico (Região Sudeste)
Fonte: Brasil (c2022). Elaboração: LabTrans/UFSC (2022)

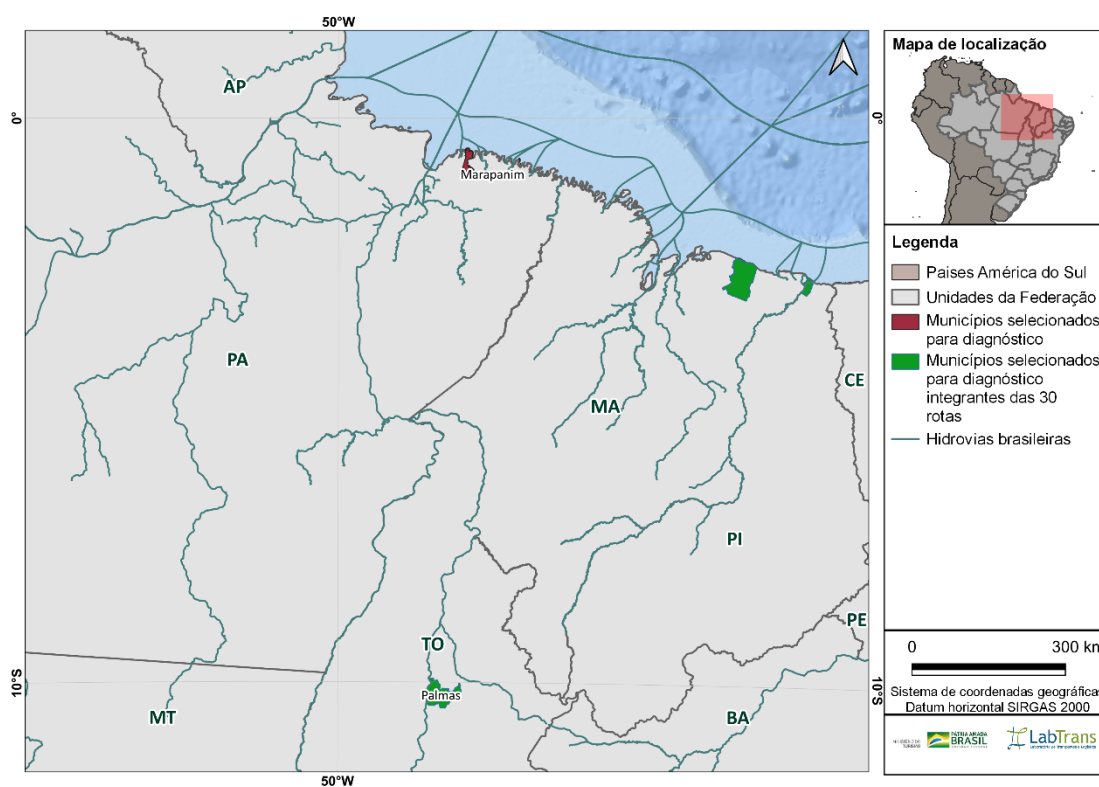


Figura 17 – Municípios selecionados para o diagnóstico (Região Norte)
Fonte: Brasil (c2022). Elaboração: LabTrans/UFSC (2022)

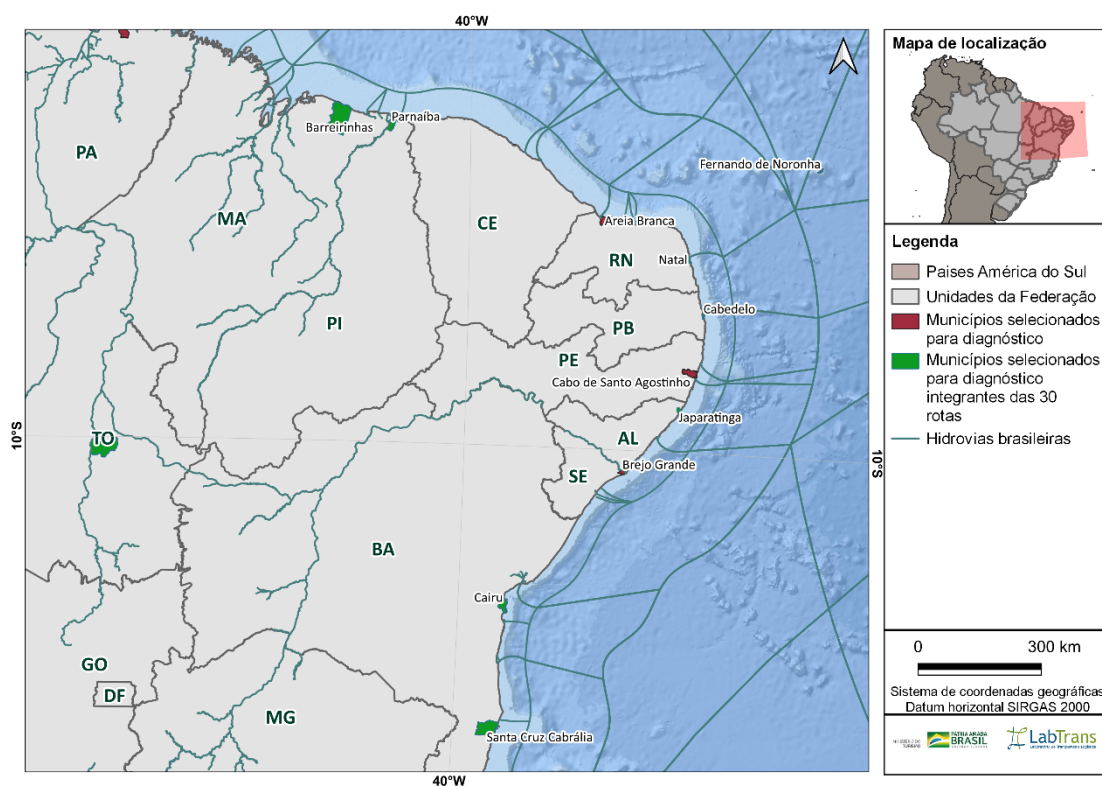


Figura 18 – Municípios selecionados para o diagnóstico (Região Nordeste)

Fonte: Brasil (c2022). Elaboração: LabTrans/UFSC (2022)

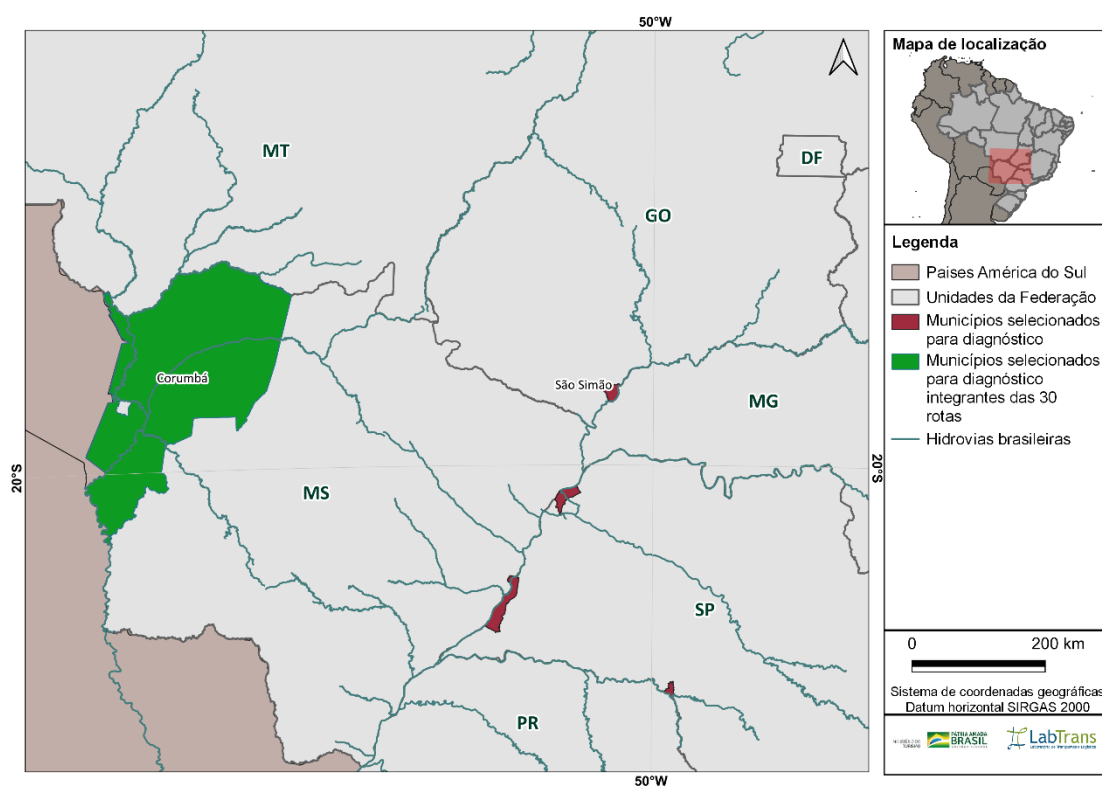


Figura 19 – Municípios selecionados para o diagnóstico (Região Centro-Oeste)

Fonte: Brasil (c2022). Elaboração: LabTrans/UFSC (2022)

Assim, a principal informação levantada no diagnóstico trata-se dos tipos de embarcações existente por região, pois a leitura dessa informação poderá subsidiar as escolhas quanto ao projeto-tipo por região que terá maior abrangência de sua usabilidade e atendimento ao maior número de embarcações e, conseqüentemente, com maior retenção do público-alvo no setor.

Desse modo, com base nas informações colhidas no Portal Brasileiro de Dados Abertos (BRASIL, 2021b), foi possível verificar que, nos dados consolidados no ano de 2020, havia 971.675 embarcações registradas na Marinha do Brasil, órgão competente de fiscalização e controle de embarcações no território nacional. A distribuição delas, por UF, é demonstrada no Gráfico 1.

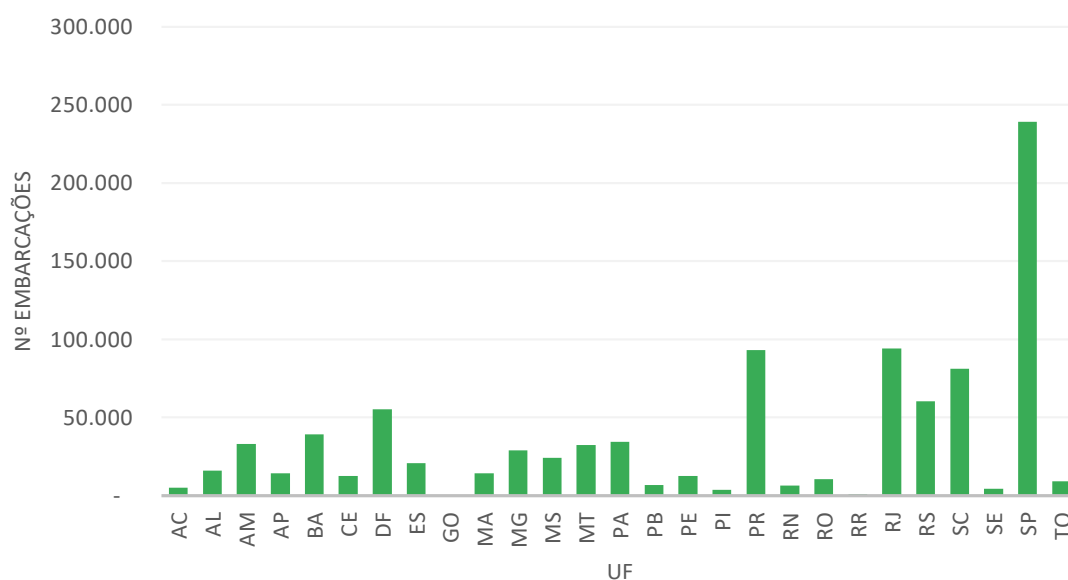


Gráfico 1 – Quantitativo de embarcações registradas na Marinha do Brasil, por UF
Fonte: Brasil (2021b). Elaboração: LabTrans/UFSC (2022)

Contudo, deste universo, percebeu-se que as embarcações-tipo de interesse turístico, classificadas como “bote” ou “lancha” ou “moto aquática”, totalizam 64% do volume registrado, conforme demonstra o Gráfico 2.

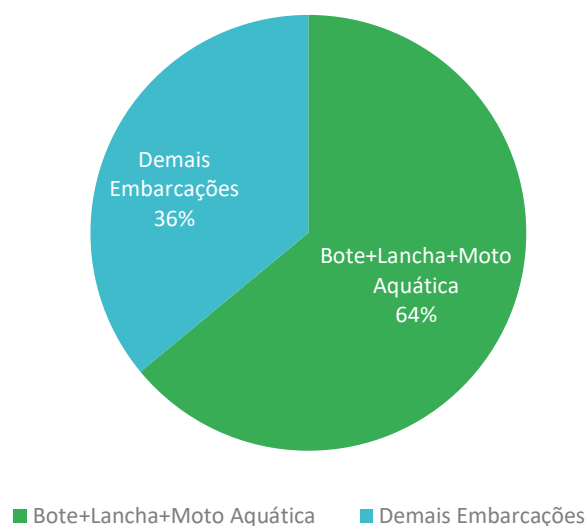


Gráfico 2 – Distribuição de botes, lanchas e motos aquáticas em relação aos demais tipos de embarcações registrados
Fonte: Brasil (2021b). Elaboração: LabTrans/UFSC (2022)

Os maiores concentradores de botes, lanchas e motos aquáticas registrados no Sul e no Sudeste podem ser verificados no Gráfico 3, dados pelos estados de São Paulo, do Paraná, do Rio de Janeiro, do Rio Grande do Sul e de Santa Catarina. Já na Região Centro-Oeste, os estados de destaque são verificados no Gráfico 4, salientando-se os estados de Mato Grosso do Sul, de Mato Grosso e o Distrito Federal. Por sua vez, para o Norte e o Nordeste, os dados são evidenciados no Gráfico 5, no qual se destacam os estados do Ceará, da Bahia e do Amazonas.

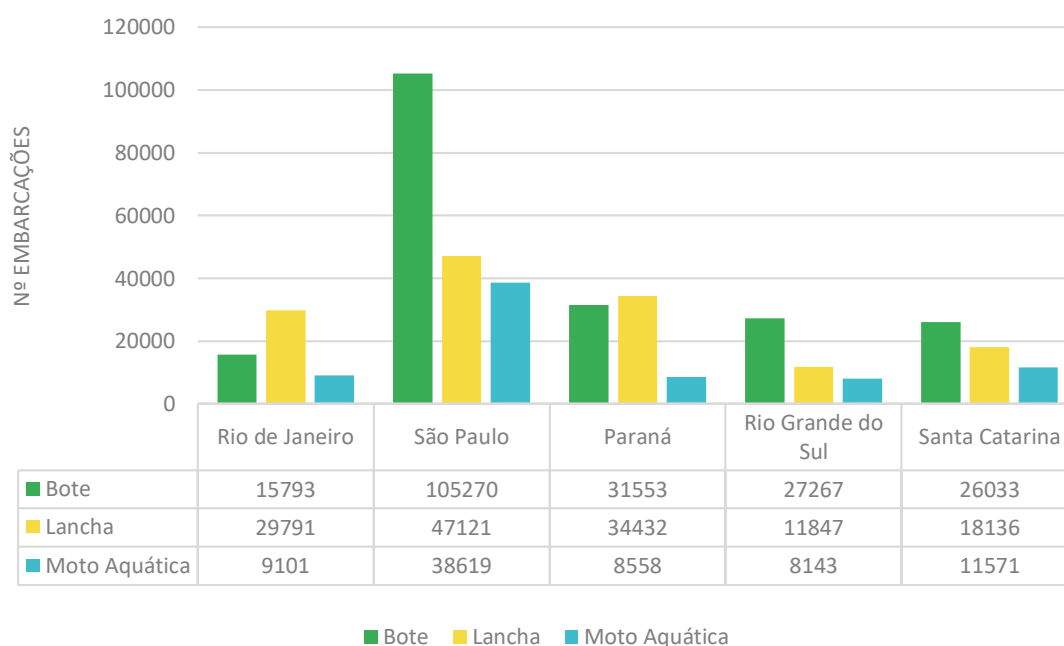


Gráfico 3 – Distribuição de botes, lanchas e motos aquáticas: regiões Sul e Sudeste
Fonte: Brasil (2021b). Elaboração: LabTrans/UFSC (2022)

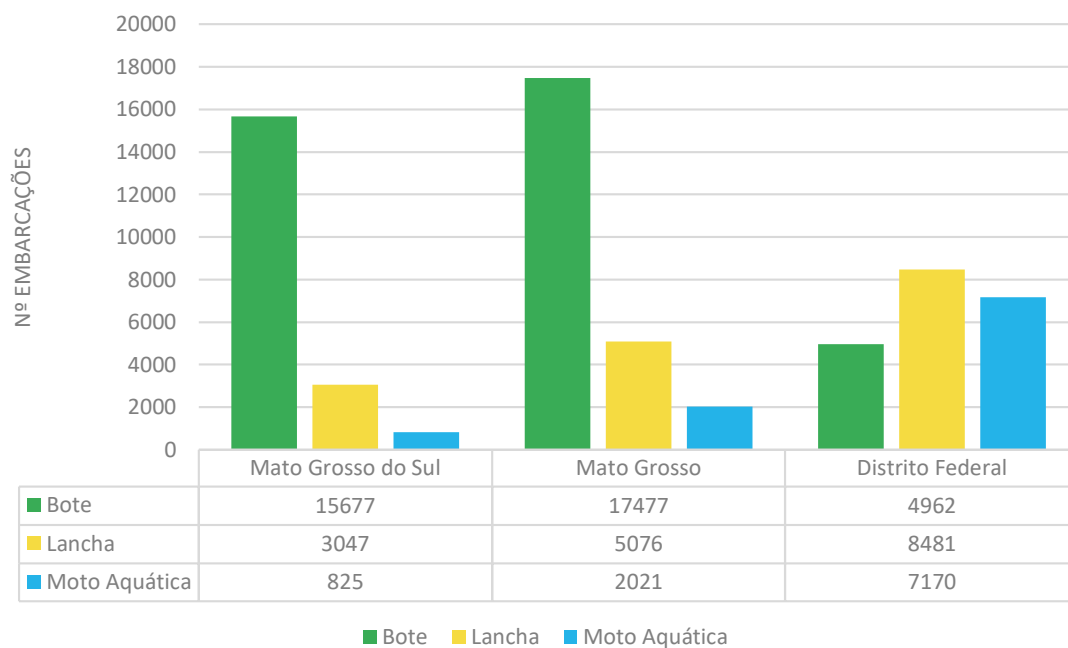


Gráfico 4 – Distribuição de botes, lanchas e motos aquáticas: Região Centro-Oeste
Fonte: Brasil (2021b). Elaboração: LabTrans/UFSC (2022)

Quando comparadas as regiões Norte e Nordeste, obteve-se que a distribuição por estado também traz botes e lanchas com maior frequência, dentro do respectivo polo.

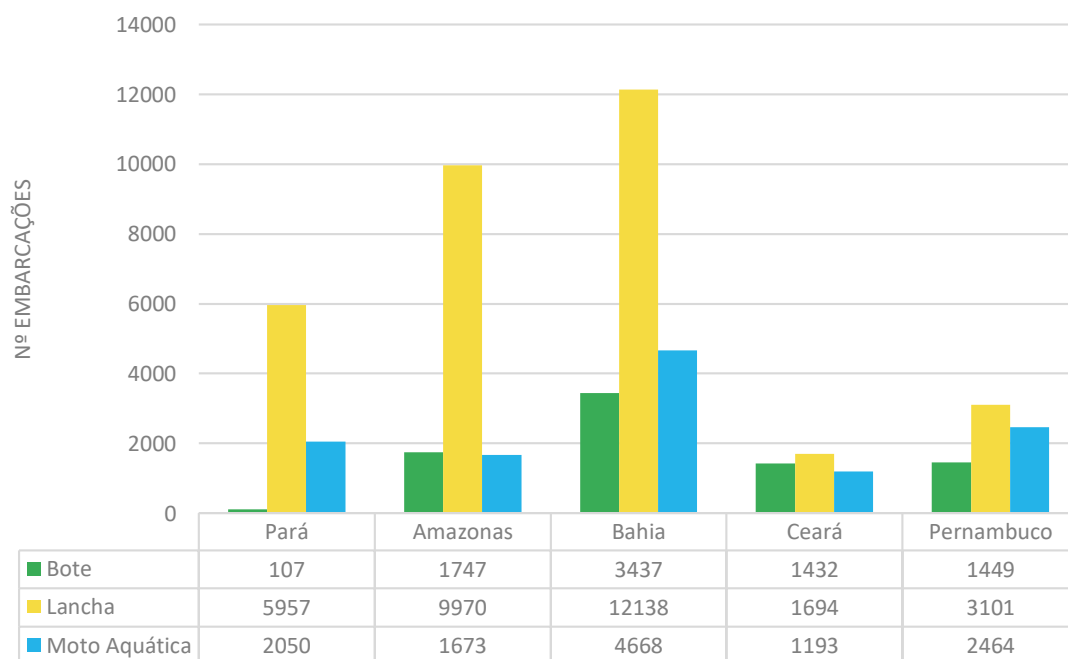


Gráfico 5 – Distribuição de botes, lanchas e motos aquáticas : regiões Norte e Nordeste
Fonte: Brasil (2021b). Elaboração: LabTrans/UFSC (2022)

Para o cenário Norte/Nordeste, contudo, é recomendável a realização de apuração *in loco*, pois, principalmente na Região Norte, pode haver discordância entre as embarcações registradas e não registradas, podendo levar a volumes e tipos discordantes. Embora a análise amostral se faça necessária em todos os ambientes, as regiões Norte/Nordeste, com foco na Norte, requerem especial atenção em virtude do grande volume de embarcações que habitualmente ali circulam.

Tal observação se dá em razão do grande número de Inquéritos Administrativos de Fatos da Navegação (IAFN), registrados nas capitânias e delegacias da região, o que aponta para a necessidade de incentivos governamentais para o cumprimento da regulação, haja vista que esse cenário confronta os dados teóricos *versus* os dados reais (quantidade de embarcações existentes *versus* embarcações registradas). Contudo, este levantamento não desabona os registros constantes nas capitânias e delegacias, pois o objetivo deste é identificar as embarcações-tipo, e não a quantidade total por região

Destacam-se, também, os resultados apresentados pela soma das regiões fiscalizadas pelos Distritos Navais, que são Organizações Militares da Marinha do Brasil, subordinadas no que tange ao “Tráfego Aquaviário”, à DPC.

Por serem os organismos representantes da Autoridade Marítima com maior proximidade do cenário de abrangência dos municípios pesquisados, foi possível vislumbrar, também a partir dos registros da Marinha do Brasil, a frequência das embarcações-tipo nas áreas objeto desta pesquisa. Assim, foram avaliados os cenários costeiros e fluviais.

Sendo o maior agregador de municípios de interesse para atividades agregadas, ou seja, que possibilitam a participação de várias especialidades náuticas e de apoio, as localidades inseridas nas zonas costeiras, principalmente as que já estão em exploração, participam das áreas de abrangência das Capitânias Navais, relacionadas no Quadro 10.

SIGLA	CAPITANIA	MUNICÍPIOS
CPGRAN	Capitania dos Portos do Rio Grande do Sul	São Lourenço do Sul (RS)
CPFOL	Capitania dos Portos de Santa Catarina	Bombinhas (SC)
CPAGUA	Capitania dos Portos do Paraná	Bombinhas (SC)
CPSANT	Capitania dos Portos de São Paulo	Ilha Comprida (SP)
CPVITO	Capitania dos Portos do Espírito Santo	Guarapari (ES)
CPSALV	Capitania dos Portos da Bahia	Santa Cruz Cabralia (BA) e Cairu (BA)
CPCEIO	Capitania dos Portos de Alagoas	Brejo Grande (AL) e Japaratinga (AL)
CPCIFE	Capitania dos Portos de Pernambuco	Cabo de Santo Agostinho (PE) e Fernando de Noronha (PE)
CPSSOA	Capitania dos Portos da Paraíba	Cabedelo (PB)

SIGLA	CAPITANIA	MUNICÍPIOS
CPNATL	Capitania dos Portos do Rio Grande do Norte	Natal (RN) e Areia Branca (RN)
CPPI	Capitania dos Portos do Piauí	Parnaíba (PI)
CPLUIZ	Capitania dos Portos do Maranhão	Barreirinhas (MA)
CPBLEM	Capitania dos Portos da Amazônia Oriental	Marapanim (PA)
CPCAJU	Capitania dos Portos de Sergipe	Não contemplado
CPMCAE	Capitania dos Portos de Macaé	Não contemplado
CPNAUS	Capitania Fluvial da Amazônia Ocidental	Não contemplado
CPRIOJ	Capitania dos Portos do Rio de Janeiro	Não contemplado

Quadro 10 – Relação das capitânicas dos portos
Fonte: Brasil (2021b). Elaboração: LabTrans/UFSC (2022)

Da maneira análoga ao levantamento realizada por UF, o Gráfico 6 demonstra a distribuição das embarcações do tipo “bote” entre os distritos costeiros relacionados às capitânicas relatadas no Quadro 10.

Ainda, o Gráfico 7 evidencia os resultados em relação às embarcações do tipo “lança”, e o Gráfico 8 traz os dados referentes às “motos aquáticas”.

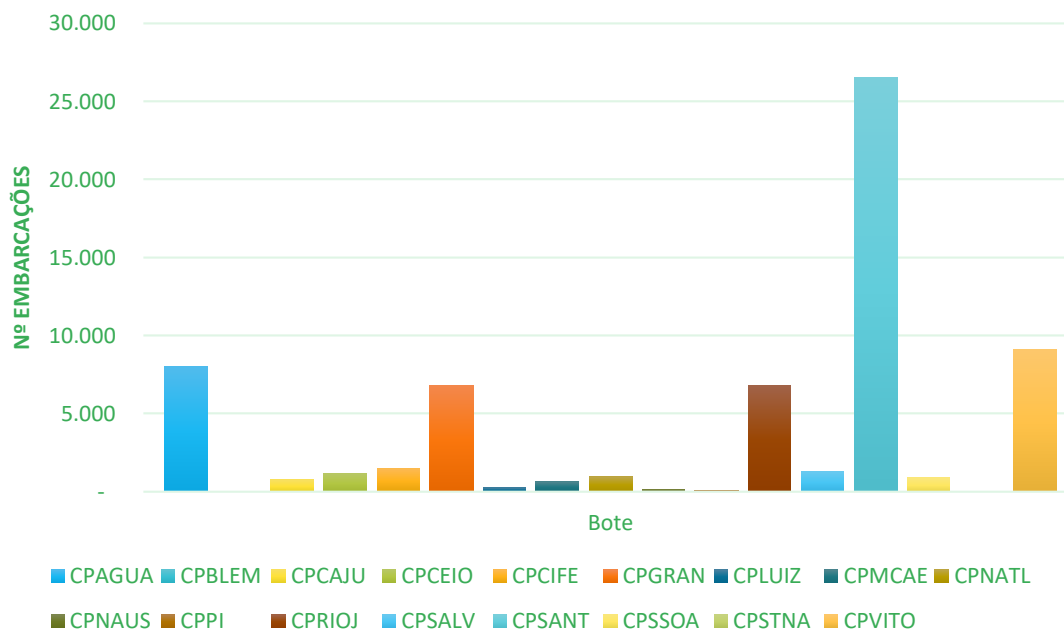


Gráfico 6 – Distribuição de embarcações do tipo "bote" entre os distritos costeiros
Fonte: Brasil (2021b). Elaboração: LabTrans/UFSC (2022)

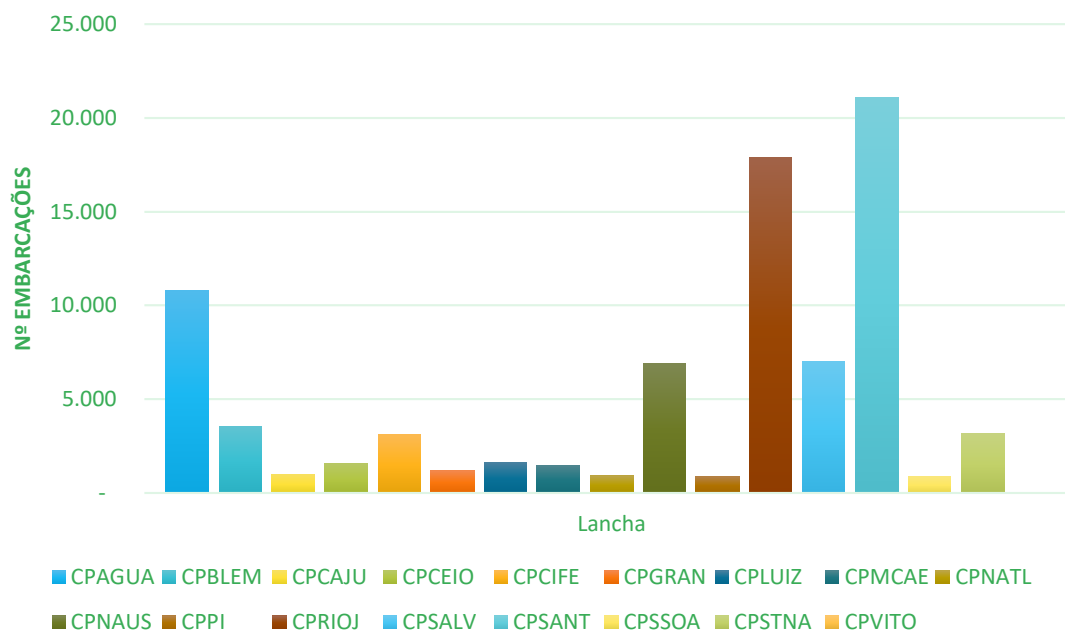


Gráfico 7 – Distribuição de embarcações do tipo "lancha" entre os distritos costeiros
 Fonte: Brasil (2021b). Elaboração: LabTrans/UFSC (2022)

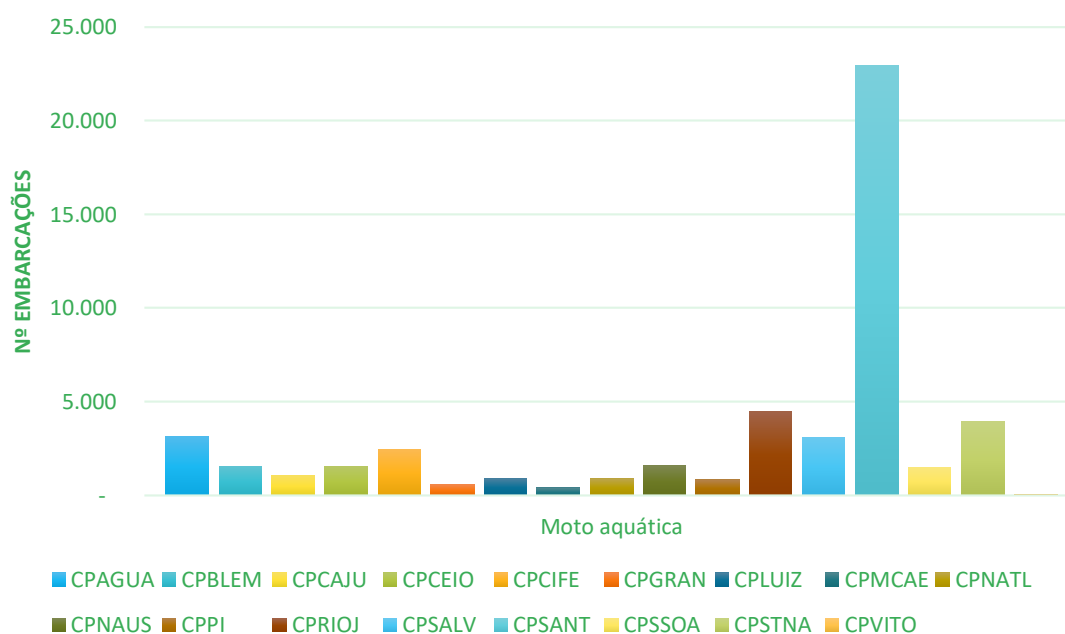


Gráfico 8 – Distribuição de embarcações do tipo "moto aquática" entre os distritos costeiros
 Fonte: Brasil (2021b). Elaboração: LabTrans/UFSC (2022)

Também foi considerado o potencial de atração e retenção nas regiões fluviais, que normalmente são alcançados pelo público local, porém com potencial para agregação a outros projetos turísticos, existentes ou a serem implantados. As capitanias fluviais são relatadas no Quadro 11.

SIGLA	CAPITANIA	MUNICÍPIOS
CPFOZU	Capitania Fluvial do Rio Paraná	Foz do Iguaçu (PR)
CPFTPR	Capitania Fluvial do Tietê-Paraná	Presidente Epitácio (SP), Ilha Solteira (SP) e Chavantes (SP)
CPUMBA	Capitania Fluvial do Pantanal	Corumbá (MS)
CFGO	Capitania Fluvial de Goiás	São Simão (GO)
CFATOC	Capitania Fluvial do Araguaia-Tocantins	Palmas (TO)
CFMG	Capitania Fluvial de Minas Gerais	Capitólio (MG)
CFALEG	Capitania Fluvial de Porto Alegre	Não contemplado
CFMT	Capitania Fluvial de Mato Grosso	Não contemplado
CPFBRA	Capitania Fluvial de Brasília	Não contemplado
CFJUAZ	Capitania Fluvial de Juazeiro	Não contemplado
CFAREM	Capitania Fluvial de Santarém	Não contemplado
CFPVEL	Capitania Fluvial de Porto Velho	Não contemplado
CFT	Capitania Fluvial de Tabatinga	Não contemplado

Quadro 11 – Relação das capitânicas fluviais
Fonte: Brasil (2021b). Elaboração: LabTrans/UFSC (2022)

Da maneira análoga ao levantamento realizada por UF, o Gráfico 9 demonstra a distribuição das embarcações do tipo “bote” entre os distritos costeiros relacionados às capitânicas relatadas no Quadro 11. Ainda, o Gráfico 10 evidencia os resultados em relação às embarcações do tipo “lança”, e o Gráfico 11 traz os dados referentes às “motos aquáticas”.

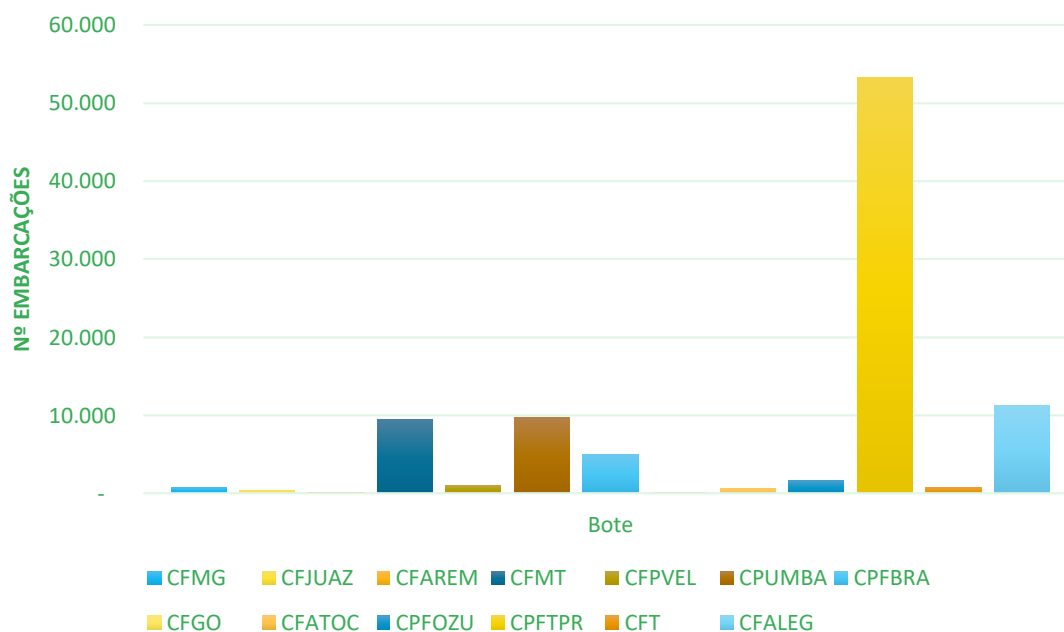


Gráfico 9 – Distribuição de embarcações do tipo "bote" entre os distritos fluviais
Fonte: Brasil (2021b). Elaboração: LabTrans/UFSC (2022)

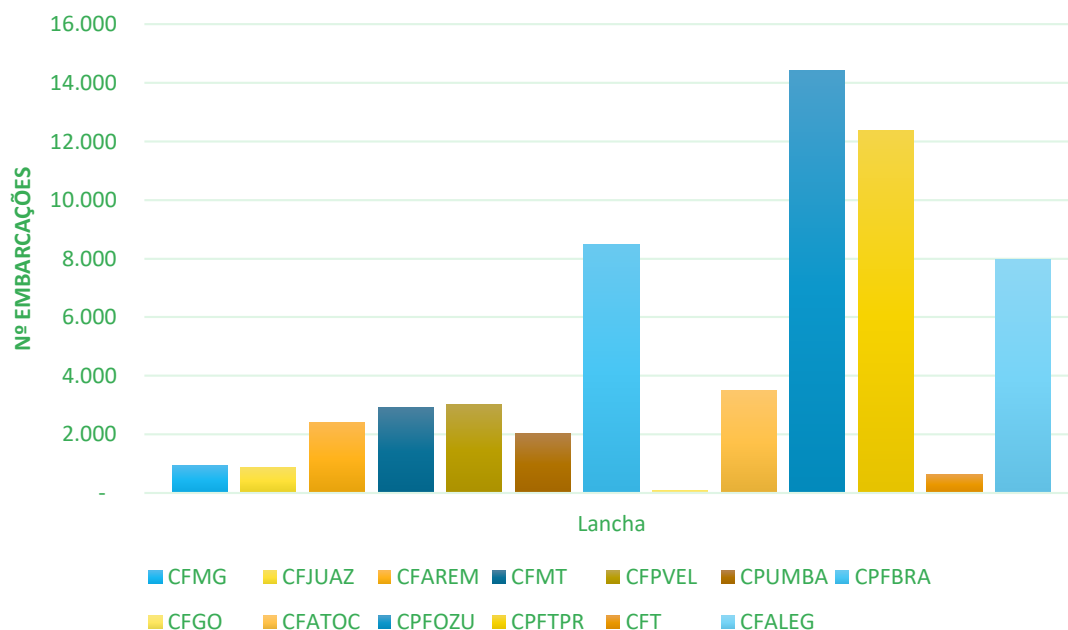


Gráfico 10 – Distribuição de embarcações do tipo "lancha" entre os distritos fluviais
Fonte: Brasil (2021b). Elaboração: LabTrans/UFSC (2022)

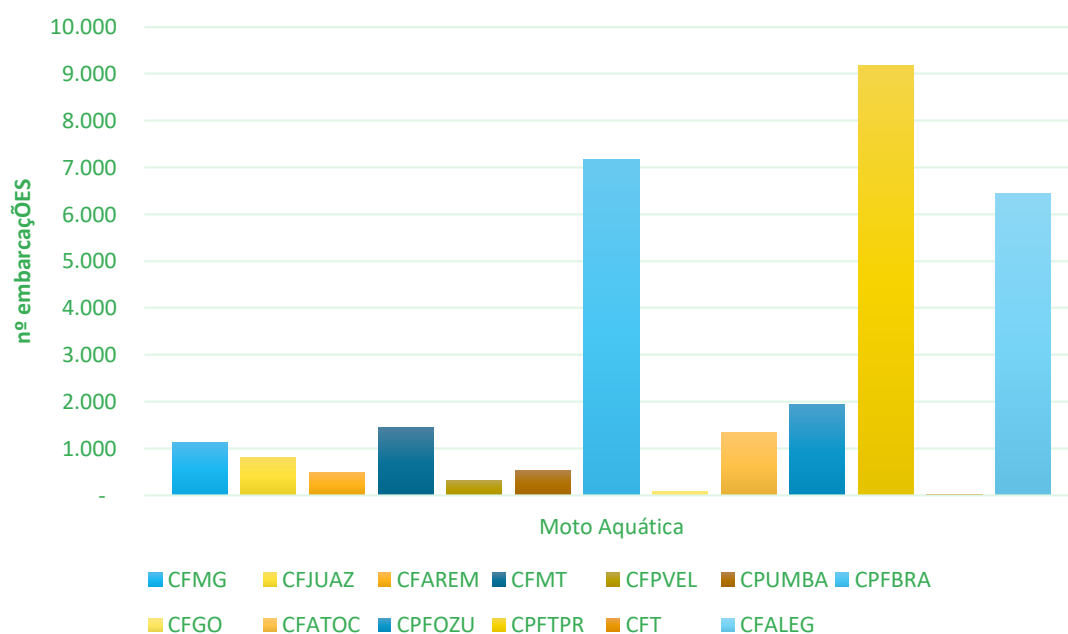


Gráfico 11 – Distribuição de embarcações do tipo "moto aquática" entre os distritos fluviais
Fonte: Brasil (2021b). Elaboração: LabTrans/UFSC (2022)

Importa destacar a presença da moto aquática, que ao longo do tempo ganhou grande participação de mercado, conquistando espaços antes fidelizados por lanchas. Sendo assim, observou-se a distribuição, por UF, constante do Gráfico 12, e a distribuição, por região, evidenciada no Gráfico 13.

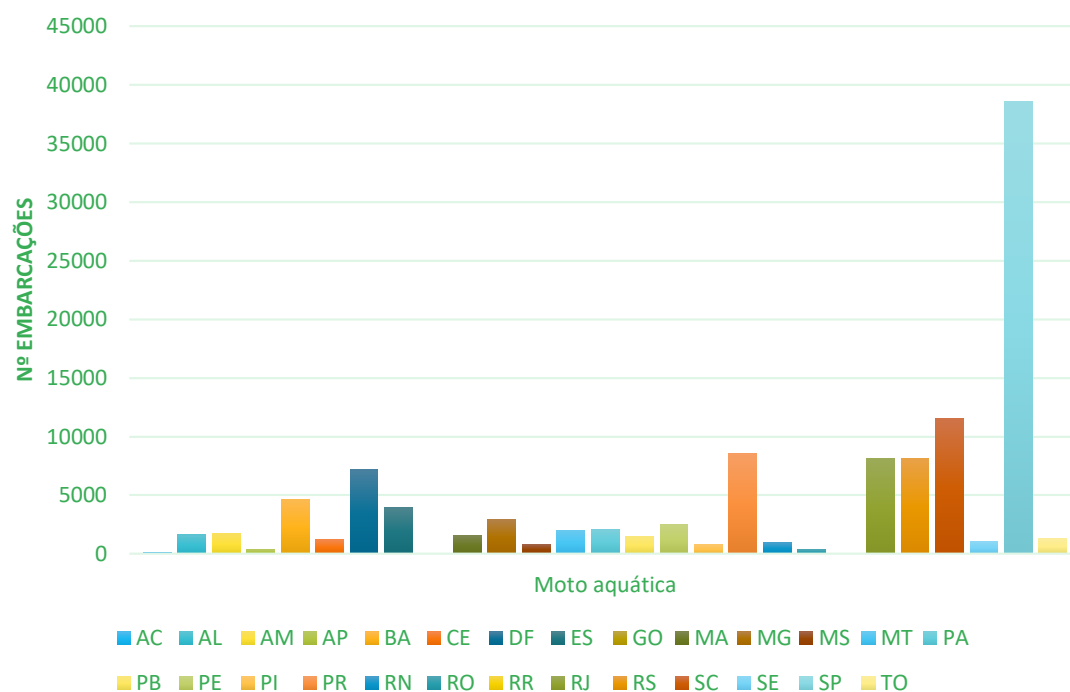


Gráfico 12 – Distribuição de motos aquáticas por UF
Fonte: Brasil (2020). Elaboração: LabTrans/UFSC (2022)

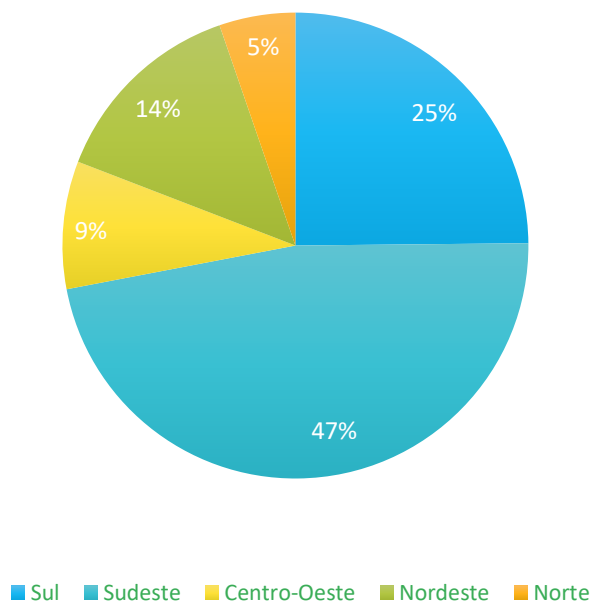


Gráfico 13 – Distribuição de motos aquáticas por região
Fonte: Brasil (2020). Elaboração: LabTrans/UFSC (2022)

Identificadas as embarcações-tipo mais comuns, de interesse turístico, observou-se o conteúdo da NORMAM-03/DPC (BRASIL, 2021a), que classifica as embarcações Certificadas Classe 1 (EC1) e Classe 2 (EC2), sendo esta última a de maior incidência:

- a) **Embarcação miúda:** a embarcação miúda é utilizada como apoio de embarcação, com ou sem motor de popa, e neste caso não excedendo 50HP, possuindo o mesmo nome pintado em ambos os costados e o mesmo número da inscrição, pintado na popa, da embarcação a que pertence. No entanto, quando observado o tipo aplicado à pesca esportiva interior, observa-se que esse modelo possui grande representatividade, haja vista suas particularidades e facilidade de movimentação.
- b) **Embarcação de médio porte:** considerada embarcação de médio porte aquelas com comprimento inferior a 24 metros, exceto as miúdas. Conforme observado, no levantamento das embarcações-tipo, as lanchas, em sua maioria, estão enquadradas nesse item da norma.

Assim sendo, as ações que direcionarem os projetos referentes às obras de arte de engenharia e infraestrutura devem ser voltadas, quando aplicado recurso limitante, à frequência dessas embarcações nas localidades eleitas e à sua aplicação à atividade-fim do turismo náutico.

No entanto, quando delimitado o estudo com base em embarcações-tipo, faz-se necessário abordar as frequências que podem ser de interesse do turismo náutico, tendo como parâmetro as referências citadas em “a” e “b”. Desse modo, dividiram-se os resultados em dois grupos:

- » Capitánias costeiras
- » Capitánias fluviais.

Os comparativos por embarcações trouxeram similaridade de resultados, em que os tipos de maior relevância continuam em:

- » Bote
- » Lancha
- » Moto aquática

Desse modo, os estudos que se seguirem quando da definição dos municípios candidatos a recebimento de investimentos, sejam públicos ou privados, devem atentar-se para o atendimento dos perfis de embarcações de maior relevância no mercado náutico, como demonstrado, por fim, no Gráfico 14, no Gráfico 15 e no Gráfico 16.

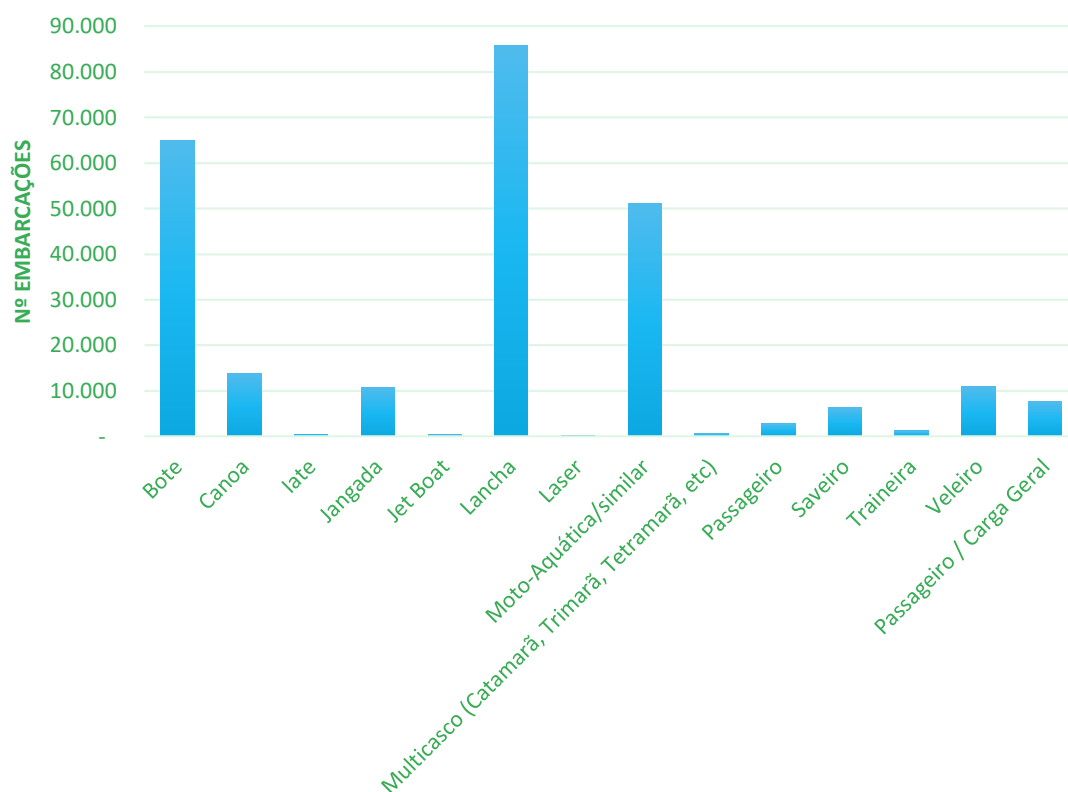


Gráfico 14 – Distribuição de embarcações, por capitania costeira
 Fonte: Brasil (2020). Elaboração: LabTrans/UFSC (2022)

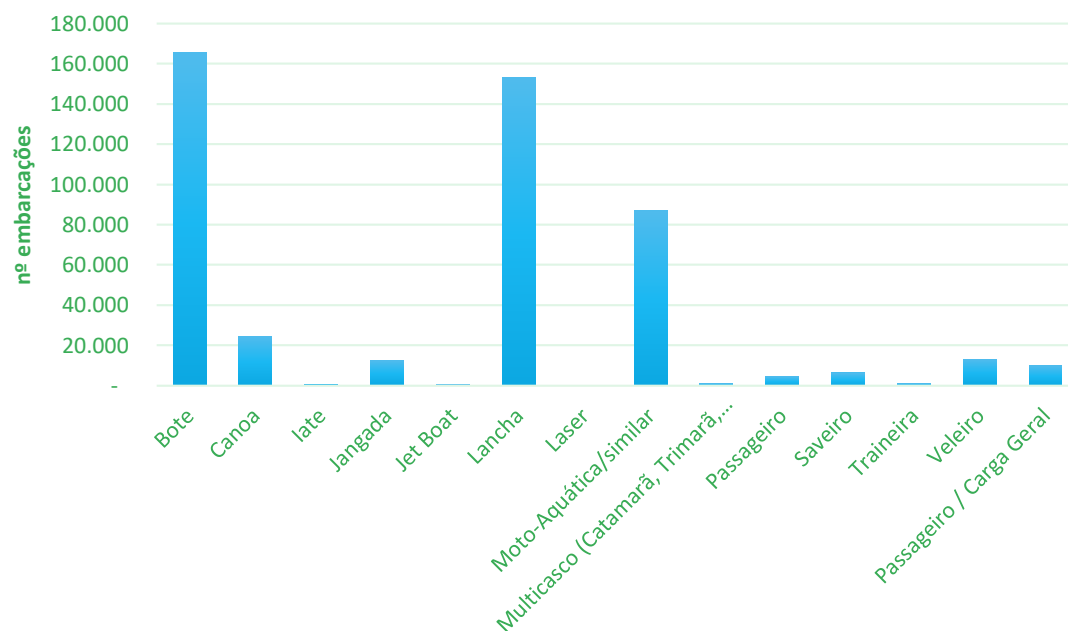


Gráfico 15 – Distribuição de embarcações, por capitania fluvial
 Fonte: Brasil (2020). Elaboração: LabTrans/UFSC (2022)

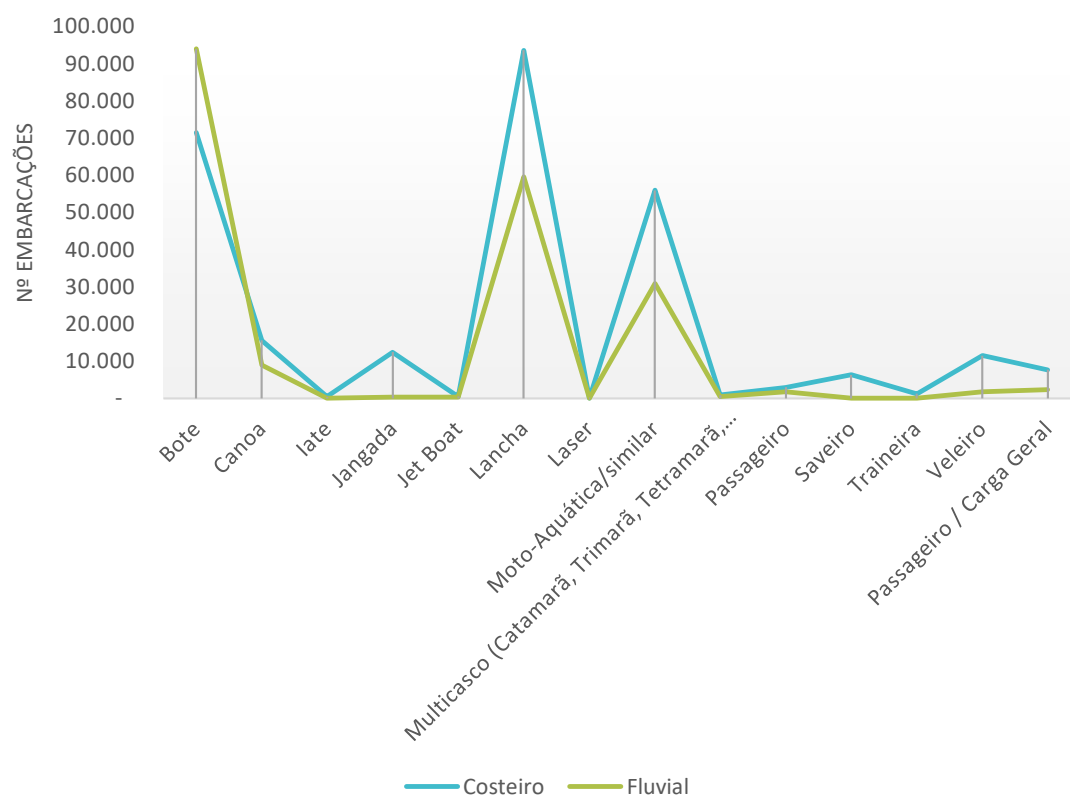


Gráfico 16 – Distribuição de embarcações – comparativo entre capitânicas costeiras e fluviais
 Fonte: Brasil (2020). Elaboração: LabTrans/UFSC (2022)

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Por meio do diagnóstico estruturado, é possível perceber o potencial do Brasil em relação ao transporte aquaviário e, por vezes, especialmente na Região Norte, a necessidade desse modo de transporte como única forma de deslocamento. Entretanto, essa infraestrutura natural precisa ser fomentada e apoiada por uma infraestrutura adequada que possibilite o desenvolvimento do transporte de passageiros, particularmente por meio de terminais e instalações portuárias de turismo, que foram raramente identificados ao longo das rotas aquaviárias analisadas.

O MTur (BRASIL, 2010a) salienta o estabelecimento de parcerias e a formação de redes para a estruturação de um destino turístico náutico. Ao trabalhar de forma articulada com a comunidade local e com os turistas e usuários dos equipamentos náuticos, o Poder Público, a iniciativa privada e o terceiro setor podem realizar ações, programas e projetos para viabilizar a melhoria da produtividade, a redução de custos, as facilidades de acesso a novos mercados, a troca de experiências e um maior acesso a informações, entre outros.

As parcerias público-privadas (PPPs) e, essencialmente, a articulação com as comunidades receptoras dos destinos náuticos permitem a elaboração de um produto turístico singular e competitivo, uma vez que compreenderão os atrativos histórico-culturais necessários à oferta turística, incluindo as experiências correlatas às atividades de turismo náutico como ilustrado na Figura 20.

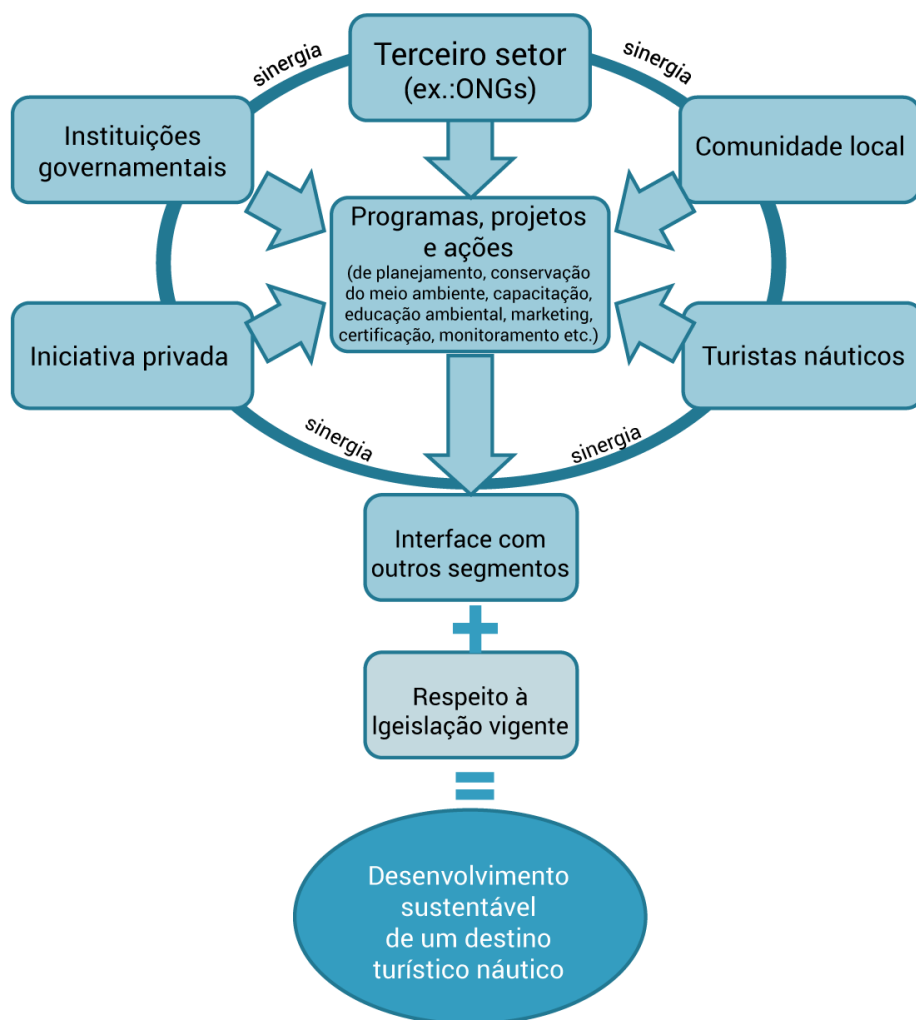


Figura 20 – Inter-relações entre os diversos atores e setores dos destinos náuticos

Fonte: MTur (BRASIL, 2010a, p. 44).

Outro aspecto que merece destaque é o universo náutico do interior do País, afinal, o Brasil conta com 35 mil km de vias internas navegáveis e 9.260 km de margens de reservatórios de água doce, lagos e lagoas. A partir do vislumbre dessas áreas como áreas de vocação e potencial para o desenvolvimento do turismo, abre-se um leque de oportunidades para empreendedores regionais. Para o MTur:

[...] a “interiorização” do lazer náutico é uma questão de tempo, já que, no Brasil, há enorme disponibilidade de águas navegáveis. Muitas Unidades de Conservação, principalmente na Amazônia, requerem embarcações para a visitação, devendo contemplar atividades de baixo impacto e o envolvimento das comunidades locais, o que também auxilia o desenvolvimento deste segmento (BRASIL, 2010a, p. 50).

Contudo, é primordial que as infraestruturas e os serviços (diretos e indiretos) de turismo náutico sejam qualificados, e que o meio ambiente do destino seja mantido conservado para manter-se atrativo. Os impactos negativos do turismo sobre a natureza são conhecidos, e o bom planejamento e a boa gestão do destino náutico devem atentar-se ao paradoxo “turismo destrói turismo”, que destaca como as atividades de recreação e lazer podem degradar os próprios atrativos (KRIPPENDORF, 1982). No segmento náutico, essa precaução deve ser ainda maior, pois lida-se essencialmente com recursos naturais escassos.

Ademais, segundo o MTur (BRASIL, 2010a), a falta de qualificação da mão de obra é apontada como uma das principais dificuldades para o desenvolvimento do náutico no País. Dessa forma, para que sejam oferecidos serviços de qualidade, é fundamental investir em treinamento e formação de profissionais, além de estruturas que forneçam eficiência e qualidade e sejam acessíveis a todos os públicos. A falta de acessibilidade às parcelas da população com deficiência ou mobilidade reduzida apresenta não somente uma situação de exclusão social, que descaracteriza as atividades turísticas como sustentáveis, como também pode ser uma perda significativa de turistas e receitas para os destinos e os empreendimentos.

O potencial do Brasil para desenvolver o turismo náutico é tão grande quanto suas dimensões. Privilegiado pelo tamanho de seu território, geografia, clima e biodiversidade, o País esbanja matéria-prima turística, especialmente náutica, uma vez que o segmento é tão amplo e diverso, podendo ser trabalhado como oferta principal ou agregada nos destinos.

Logo, associar outros segmentos – como o sol e praia, negócios e eventos, de esportes, cultural e de aventura, por exemplo, que estejam mais bem estruturados nos destinos – ao náutico, pode diminuir a necessidade de esforços no planejamento dos produtos e equipamentos turísticos daquela região. Além disso, os atrativos turísticos de diferentes municípios podem estar integrados em um único produto/roteiro, potencializando, assim, o processo de regionalização proposta pelo MTur (BRASIL, 2010a).

REFERÊNCIAS

BRASIL. Câmara dos Deputados. **PL 4199/2020, de 13 de agosto de 2020.** Institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem - BR do Mar e altera a Lei nº 5.474, de 18 de julho de 1968, a Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997, a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, e a Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, 2020. Disponível em: <https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=2260433>. Acesso em: 10 maio 2022.

BRASIL. Marinha do Brasil. Diretoria de Portos e Costas. **Normas da Autoridade Marítima para amadores, embarcações de esporte e/ou recreio e para cadastramento e funcionamento das marinas, clubes e entidades desportivas náuticas:** NORMAM- 03/DPC. [Brasília, DF]: DCP, 2021a. Disponível em: https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br.dpc/files/NORMAM-03_DPC.REV_1_MOD6.pdf. Acesso em: 12 maio 2022.

BRASIL. Marinha do Brasil – Embarcações. **Portal Brasileiro de Dados Abertos**, [Brasília, DF], 20 maio 2021b. Disponível em: <https://dados.gov.br/dataset/embarcacoes>. Acesso em: 10 maio 2022.

BRASIL. Ministério da Economia (ME). Ministério do Turismo. **Guia de Retomada Econômica do Turismo:** Resumo executivo. Brasília, DF: MTur, jul. 2021c. Disponível em: <https://www.gov.br/economia/pt-br/assuntos/noticias/2021/novembro/ministerios-da-economia-e-turismo-lancam-o-guia-para-retomada-economica-do-turismo/GuiaRetomadaEconmicadoTurismo.pdf>. Acesso em: 7 mar. 2022.

BRASIL. Ministério da Infraestrutura (MInfra). **Rodovias Federais.** Brasília, DF, 28 maio 2019. Disponível em: <https://antigo.infraestrutura.gov.br/rodovias-brasileiras>. Acesso em: 15 abr. 2022.

BRASIL. Ministério do Desenvolvimento Regional. Conselho Nacional de Recursos Hídricos (CNRH). **Contribuições à Discussão sobre o Projeto de Lei n. 4.546/2021 no âmbito do CNRH.** Brasília, DF, [2022]. Disponível em: <https://www.gov.br/mr/pt-br/assuntos/seguranca-hidrica/cnrh>. Acesso em: 10 maio 2022.

BRASIL, Ministério do Turismo (MTur). **Boletim de Inteligência de Mercado no Turismo:** Turismo Náutico. 8. ed. Brasília: MTur, jul. 2021c. Disponível em: http://bibliotecarimt.turismo.gov.br/_layouts/15/start.aspx#/SitePages/BIMT%208%C2%AA%20edi%C3%A7%C3%A3o%20-%20Turismo%20N%C3%A1utico.aspx. Acesso em: 8 mar. 2022.

BRASIL. Ministério do Turismo (MTur). **Mapa do Turismo Brasileiro 2019-2021.** Brasília: MTur, c2022. Disponível em: <http://www.mapa.turismo.gov.br/mapa/init.html#/home>. Acesso em: 7 mar. 2022.

BRASIL. Ministério do Turismo (MTur). **Marcos Conceituais.** Brasília, DF: MTur, 2006. Disponível em: http://antigo.turismo.gov.br/sites/default/turismo/o_ministerio/publicacoes/downloads_publicacoes/Marcos_Conceituais.pdf. Acesso em: 7 mar. 2022.

BRASIL. Ministério do Turismo (MTur). Comitê Gestor Nacional do Investe Turismo. **Programa Investe Turismo**. Brasília, DF, 8 abr. 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/turismo/pt-br/aceso-a-informacao/acoes-e-programas/investe-turismo>. Acesso em: 10 maio 2022.

BRASIL. Ministério do Turismo (MTur). Secretaria Nacional de Atração de Investimentos. **Parcerias e Concessões. Estratégias Territoriais para o Desenvolvimento Turístico**. Brasília, DF, [202-]a. Disponível em: <http://www.regionalizacao.turismo.gov.br/>. Acesso em: 7 mar. 2022.

BRASIL. Ministério do Turismo (MTur). Sobre o portal. **Turismo Náutico**, Brasília, DF, [202-]b. Disponível em: <https://turismonautico.turismo.gov.br/sobre-o-portal/>. Acesso em: 10 maio 2022.

BRASIL. Ministério do Turismo (MTur). **Turismo Náutico: Orientações Básicas**. 3. ed. Brasília, DF: MTur, 2010a. E- book. Disponível em: <https://www.gov.br/turismo/pt-br/centrais-de-conteudo-/publicacoes/segmentacao-do-turismo/>. Acesso em: 7 mar. 2022.

BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 6.759, de 5 de fevereiro de 2009**. Regulamenta a administração das atividades aduaneiras, e a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior. Brasília, D F: Presidência da República, 2009. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6759.htm. Acesso em: 7 mar. 2022.

BRASIL. Presidência da República. **Decreto nº 7.381, de 2 de dezembro de 2010**. Regulamenta a Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008, que dispõe sobre a Política Nacional de Turismo, define as atribuições do Governo Federal no planejamento, desenvolvimento e estímulo ao setor turístico, e dá outras providências. Brasília, DF: Planalto, 2 dez. 2010b. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2010/decreto/d7381.htm. Acesso em: 7 mar. 2022.

BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 7.661, de 16 de maio de 1988**. Institui o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 1988. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7661.htm. Acesso em: 7 mar. 2022.

BRASIL. Presidência da República. Lei nº 9.433, de 6 de janeiro de 1997. Institui a Política Nacional de Recursos Hídricos, cria o Sistema Nacional de Gerenciamento de Recursos Hídricos, regulamenta o inciso XIX do art. 21 da Constituição Federal, e altera o art. 11 da Lei nº 8.001, de 13 de março de 1990, que modificou a Lei nº 7.990, de 28 de dezembro de 1989. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 9 jan. 1997. Disponível em: <https://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=09/01/1997&jornal=1&pagina=4&totalArquivos=64>. Acesso em: 7 mar. 2022.

BRASIL. Presidência da República. **Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013**. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2013. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/lei/l12815.htm. Acesso em: 18 jul. 2021.

BRASIL. Ministério do Turismo (MTur); UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA (UFSC). Laboratório de Transportes e Logística (LabTrans). Termo de Execução Descentralizada 001/2020. Estudos e Pesquisas Relacionados ao Planejamento do Transporte Turístico no Brasil. **Produto 4:** Relatório contendo os diagnósticos realizados e análise estratégica nas metas 5, 6, 7 e 8. [Brasília, DF]: MTur; [Florianópolis]: LabTrans, set. 2021. 1.488 p. [.pdf].

BRASIL. Ministério do Turismo (MTur); UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA (UFSC). Laboratório de Transportes e Logística (LabTrans). Termo de Execução Descentralizada 001/2020. Estudos e Pesquisas Relacionados ao Planejamento do Transporte Turístico no Brasil: **Produto 6:** Diretrizes para o Estabelecimento de Políticas Públicas Integradas para a Mobilidade e Conectividade Turística. Florianópolis: MTur, jan. 2022. 59 p. [.pdf].

CASTRO, V. MTur e LabTrans mapeiam infraestrutura de transportes da Região Nordeste: foram analisadas 10 rotas turísticas estratégicas, contempladas no programa Investe Turismo. **Ministério do Turismo (MTur)**, Brasília, DF. 31 mar. 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/turismo/pt-br/assuntos/noticias/mtur-e-labtrans-mapeiam-infraestrutura-de-transportes-da-regiao-nordeste>. Acesso em: 6 abr. 2022.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES (DNIT). **Infraestrutura Aquaviária**. [Brasília, DF], [201-]. Disponível em: <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/aquaviario>. Acesso em: 12 maio 2022.

FÓRUM NÁUTICO PAULISTA (FNP). Câmara Temática Marinas e Meio Ambiente. **Manual de Boas Práticas:** padrões para implantação e regularização de estruturas e instalações de apoio náutico. [São Paulo], 2020. 71 slides. Disponível em: http://www.acobar.org.br/pdf_download_2020/FNP_MANUAL%20implantacao_V7.pdf. Acesso em: 7 mar. 2022.

FÓRUM NÁUTICO PAULISTA (FNP). **Bem-vindo ao Fórum Náutico Paulista**. São Paulo, c2022. Disponível em: <https://forumnautico.com.br/>. Acesso em: 10 maio 2022.

GOOGLE MAPS. 2022. Disponível em: <https://www.google.com.br/maps/@-27.7874585,-48.389255,9z>. Acesso em: 14 abr. 2022.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Conheça cidades e estados do Brasil**. [Rio de Janeiro], c2017. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/>. Acesso em: 15 abr. 2022.

KRIPPENDORF, J. Towards new tourism policies: the importance of environmental and sociocultural factors. **Tourism Management**, [s. l.], v. 3, n. 3, set. 1982, p. 135-148.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Experiências náuticas no Brasil	9
Figura 2 – Principais destinos brasileiros de turismo náutico	10
Figura 3 – Principais destinos de turismo náutico na Região Sul	11
Figura 4 – Principais destinos de turismo náutico na Região Sudeste	12
Figura 5 – Principais destinos de turismo náutico na Região Norte	14
Figura 6 – Principais destinos de turismo náutico na Região Nordeste	16
Figura 7 – Principais destinos de turismo náutico na Região Centro-Oeste	18
Figura 8 – Municípios do <i>Mapa do Turismo 2019-2021</i> , por categoria	20
Figura 9 – Perfil do cruzeirista	31
Figura 10 – Perfil do turista de pesca	32
Figura 11 – Perfil do turista de sol e praia	33
Figura 12 – Perfil do ecoturista e do turista de aventura.....	34
Figura 13 – Perfil do mergulhador brasileiro.....	35
Figura 14 – Municípios selecionados para o diagnóstico	55
Figura 15 – Municípios selecionados para o diagnóstico (Região Sul)	55
Figura 16 – Municípios selecionados para o diagnóstico (Região Sudeste)	56
Figura 17 – Municípios selecionados para o diagnóstico (Região Norte).....	56
Figura 18 – Municípios selecionados para o diagnóstico (Região Nordeste).....	57
Figura 19 – Municípios selecionados para o diagnóstico (Região Centro-Oeste)	57
Figura 20 – Inter-relações entre os diversos atores e setores dos destinos náuticos ...	71

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Tipos de turismo náutico.....	8
Quadro 2 – Principais destinos de turismo náutico na Região Sul.....	12
Quadro 3 – Principais destinos de turismo náutico na Região Sudeste	13
Quadro 4 – Principais destinos de turismo náutico na Região Norte	15
Quadro 5 – Principais destinos de turismo náutico na Região Nordeste.....	18
Quadro 6 – Principais destinos de turismo náutico na Região Centro-Oeste.....	19
Quadro 7 – Diagnóstico das infraestruturas de transporte hidroviário.....	37
Quadro 8 – Aspectos considerados para a seleção de municípios	49
Quadro 9 – Municípios selecionados para diagnóstico	53
Quadro 10 – Relação das capitâneas dos portos	62
Quadro 11 – Relação das capitâneas fluviais.....	64

LISTA DE SIGLAS

ABNT	Agência Brasileira de Normas Técnicas
AJB	Águas Jurisdicionais Brasileiras
ANTAQ	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Anvisa	Agência Nacional de Vigilância Sanitária
APA	Área de Proteção Ambiental
BIMT	<i>Boletim de Inteligência de Mercado no Turismo</i>
CIRM	Comissão Interministerial para os Recursos do Mar
CNRH	Conselho Nacional de Recursos Hídricos
CODESA	Companhia Docas do Espírito Santo
Conama	Conselho Nacional do Meio Ambiente
DAQ	Diretoria de Infraestrutura Aquaviária

DHN	Diretoria de Hidrografia e Navegação
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
DOU	<i>Diário Oficial da União</i>
DPC	Diretoria de Portos e Costas
EAN	<i>Enriched Air Nitrox</i>
EC1	Embarcação Certificada Classe 1
EC2	Embarcação Certificada Classe 2
EIA	Estudo de Impacto Ambiental
Embratur	Agência Brasileira de Promoção Internacional do Turismo
EPM	Ensino Profissional Marítimo
EVTE	Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica
FNP	Fórum Nacional Paulista
IAFN	Inquéritos Administrativos de Fatos de Navegação
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IP4	Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte
IPTur	Instalação Portuária de Turismo
ISO	International Organization for Standardization
LabTrans	Laboratório de Transportes e Logística
LESTA	Lei de Segurança do Tráfego Aquaviário
ME	Ministério da Economia
MInfra	Ministério da Infraestrutura
MT	Mar Territorial
MTur	Ministério do Turismo
NBR	Norma Brasileira
NORMAM	Normas da Autoridade Marítima
PC	Plataforma Continental
PNGC	Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro

PNMA	Política Nacional do Meio Ambiente
PNRH	Política Nacional de Recursos Hídricos
PNRM	Política Nacional para os Recursos do Mar
PPP	Parceria público-privada
PROANTAR	Programa Antártico Brasileiro
PRT	Programa de Regionalização do Turismo
SAR	<i>Search and Rescue</i>
Sebrae	Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas
SINGREH	Sistema Nacional de Gerenciamento de Recursos Hídricos
TED	Termo de Execução Descentralizada
TUP	Terminal de Uso Privado
UFSC	Universidade Federal de Santa Catarina
ZC	Zona Contígua
ZEE	Zona Econômica Exclusiva

APÊNDICE

APÊNDICE 1 – MEMÓRIAS DE REUNIÕES TÉCNICAS COM MUNICÍPIOS

MEMÓRIA DE REUNIÃO DE TRABALHO

LABTRANS/UFSC, MINISTÉRIO DO TURISMO E ARQUIPÉLAGO DE FERNANDO DE NORONHA/PE

DATA:	16/02/2022 – quarta-feira		
HORÁRIO:	09h30 às 10h30		
LOCAL:	Realizada por videoconferência (plataforma Teams).		
PAUTA:	Infraestruturas de apoio ao turismo náutico: alinhamento inicial entre MTur, LabTrans/UFSC e Arquipélago de Fernando de Noronha (PE).		
DOCUMENTO ANEXO:	Lista de informações a serem disponibilizadas pelo Arquipélago.		
Participantes:			
Edinalva Silva	Ministério do Turismo	Artur Cerqueira Ribeiro de Gusmão	Arquipélago de Fernando de Noronha
Gilberto Monte Ferreira	Ministério do Turismo	Ana Luiza Shimomura Spinelli	LabTrans/UFSC
Higor de Oliveira Guerra	Ministério do Turismo	André Ricardo Hadlich	LabTrans/UFSC
José Medeiros Nicolau	Ministério do Turismo	Marcus Vinicius Britez	LabTrans/UFSC
Sinara Leandra Silva Alves de Souza	Ministério do Turismo	Rodolfo Nicolazzi Philippi	LabTrans/UFSC
Valesk de Castro Rebouças	Ministério do Turismo	Víctor Marques Caldeira	LabTrans/UFSC

1.1 APRESENTAÇÃO DO PROJETO

Após uma breve explanação acerca do tema que motivou a reunião entre o Ministério do Turismo (MTur), o Laboratório de Transportes e Logística da Universidade Federal de Santa Catarina (LabTrans/UFSC) e o Arquipélago de Fernando de Noronha, cujo escopo contempla as infraestruturas de apoio náutico, os principais pontos discutidos durante a reunião estão descritos na sequência, a saber:

- » Após a apresentação de todos os presentes, o Sr. Higor de Oliveira Guerra comentou a respeito do escopo do trabalho de cooperação com o LabTrans/UFSC, cujo produto final são os anteprojetos de engenharia de estrutura náutica, no caso de Fernando de Noronha uma rampa, e indicação de modelo de exploração da infraestrutura em conjunto com o MTur.
- » O Sr. Higor solicitou ao Sr. Artur Cerqueira Ribeiro de Gusmão que fizesse uma contextualização sobre os objetivos do Arquipélago em relação ao projeto e informações acerca da localização do terreno de implantação da estrutura.
- » Dando início a sua fala, o Sr. Artur esclareceu, acerca do possível local de implantação, que, apesar de receber a denominação de porto, trata-se de um molhe público e que ainda precisaria atingir a qualificação de porto com a Capitania dos Portos e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). Informou também:
 - Na área, funcionam um píer comercial, um píer flutuante que é destinado ao uso turístico e um pequeno píer para mergulho. Dessa forma, existe uma confluência de atividades, como mergulho, passeio de barcos, pesca, canoagem, além da operação de materiais e de insumos que abastecem a ilha.
 - O molhe está situado em um termo de permissão de uso da própria autarquia que administra a ilha e já existe uma rampa para o acesso das embarcações de pesca e para o suporte na realização de restauro das embarcações existentes na ilha.

- A área em que está localizado o molhe vem sofrendo com um grande assoreamento, portanto a dragagem da área seria um projeto fundamental, pois influencia diretamente na atividade náutica e no abastecimento da ilha.
 - Afirmou que o projeto da rampa seria mais simples e que poderiam indicar dois locais para a instalação da estrutura.
- » O Sr. Higor compartilhou com todos uma imagem de satélite de Fernando de Noronha, para identificar a localização apontada pelo Sr. Artur. Respondeu ao Sr. Artur que o ministério pode ajudar na busca de ações para a questão da dragagem, porém, no caso específico da cooperação com o LabTrans/UFSC, o escopo envolve apenas anteprojetos de engenharia para construção de estruturas náuticas.
- » Com a imagem projetada na tela, o Sr. Artur explicou que no molhe existem três tipos de estrutura: um cais comercial, um pequeno píer flutuante para pesca e um píer turístico coberto. Em seguida, apontou o primeiro local de interesse para a instalação da rampa, demonstrado na Figura 1. Informou que nesse ponto havia uma rampa pertencente à Associação dos Pescadores (Anpesca) e que esta seria uma área interessante para a implantação da nova estrutura náutica, pois deslocaria a confluência de atividades na área abrigada do molhe. Sugeriu que essa área poderia ser destinada à manutenção de embarcações e à Anpesca, que já possui uma edificação no terreno.
- Sobre o segundo local de interesse para instalação da rampa, o Sr. Artur apontou para uma área onde atualmente funciona um pequeno estaleiro (com estrutura precária). Entretanto, pontuou que, para a construção da rampa nesse espaço, seria necessário vencer a faixa de areia e autorizar a implantação da estrutura sobre rochas e arrecifes. Complementou que, do ponto de vista da política interna da ilha, seria mais fácil instalar a rampa no estaleiro, pois, próximo à Anpesca, provavelmente seria necessário desinstalar alguns bares e restaurantes. Do ponto de vista técnico, afirmou que existe profundidade suficiente no primeiro local apontado.
 - O Sr. Artur comentou também que, recentemente, a Marinha negociou com o Governo do Estado para a instalação de uma estação científica próxima em um terreno junto à primeira opção de instalação da rampa. Caso não ocorresse a instalação da estação científica, o Sr. Artur afirmou que seria um lugar ideal para a instalação de um estaleiro sem que precisassem entrar em conflito com os comerciantes locais.



Figura 1 – Localização da área de implantação do projeto
Fonte: Elaboração LabTrans/UFSC (2022)

- » O Sr. Higor questionou se a propriedade das áreas apontadas é do Estado, e o Sr. Artur confirmou. Em seguida, passou a palavra ao Sr. Rodolfo Nicolazzi Philippi, que informou que o trabalho está dividido em duas ações, a primeira em forma de diagnóstico e de estudos inerentes, e a segunda contempla uma parte de anteprojetos de engenharia, com a equipe de infraestrutura coordenada pelo Sr. André Ricardo Hadlich.
- » O Sr. Victor Marques Caldeira afirmou que apesar de o ministério já disponibilizar algumas informações sobre o local, é muito interessante a construção do diagnóstico conjuntamente com o município, que sabe das especificidades e das expectativas locais. Afirmou que será enviada uma lista com todas as informações necessárias juntamente com a ata da reunião e citou algumas delas: estimativa de visitantes nacionais e internacionais, demanda esperada, existência de outra estrutura similar nas proximidades, existência de Plano de Mobilidade e Estudos de Impacto de Vizinhança (EIVs), oferta de serviços etc.
- » O Sr. Artur respondeu que a equipe possui essas informações e que vai fazer um esforço para conseguir contemplar todos os dados necessários.
- » O Sr. André afirmou que, do ponto de vista da engenharia, a rampa ao norte do molhe parece ser uma solução estruturalmente mais simples, além de apresentar a vantagem de não ser afetada pelo assoreamento constante. Completou dizendo que, por outro lado, se o foco da rampa é oferecer suporte para a manutenção de navios, haveria a necessidade de se pensar na construção de uma retroárea e, caso não seja viável a opção ao norte do molhe, a proposta perderia um pouco de sentido. Já na segunda opção, uma das vantagens seria a existência de abrigo e uma área de reparos, entretanto teriam que solucionar o assoreamento que vem ocorrendo. O Sr. André sugeriu que o município avalie os impactos de cada opção e decida qual o local mais interessante. Por fim, solicitou o envio de estudos de batimetria, de topografia e de sondagem, caso existam.
- » O Sr. Artur apontou que a grande questão é conseguir recursos para fazer a dragagem, e o Sr. André reforçou que esse tipo de estudo não está previsto no escopo do trabalho, mas que não é algo simples, pois, dependendo da solução, pode prejudicar a operacionalidade do porto. O Sr. André afirmou que, caso escolham o segundo local, a equipe poderia elaborar os anteprojetos com base nos estudos batimétricos anteriores à execução do molhe, mas que a viabilização da construção da rampa só seria possível depois da realização da dragagem.
- » O Sr. Artur colocou a sua equipe técnica à disposição para contribuir no projeto e afirmou que realizaram um estudo de batimetria recente e poderiam enviá-lo com a batimetria da época de construção do molhe.
- » O Sr. André informou que vão enviar a ata da reunião e a lista de informações solicitadas.
- » O Sr. Higor comunicou que está prevista uma visita do ministro a Fernando de Noronha no dia 24 de fevereiro e que haverá, também, dois membros da equipe do LabTrans/UFSC.
- » O Sr. Artur afirmou que estará disponível no dia 24, com a sua equipe, para tratar de assuntos da área técnica.

1.2 ENCAMINHAMENTOS

- Envio da lista de informações necessárias para a parte de diagnóstico e infraestrutura a serem compartilhadas pela prefeitura, caso disponha.

ANEXOS

SOLICITAÇÃO DE INFORMAÇÕES – MTUR NÁUTICO	
DIAGNÓSTICO	
ITEM	DESCRIÇÃO
Estimativa de visitantes anuais (domésticos e internacionais)	Número estimado de visitantes domésticos e internacionais ao município e/ou à região
Demanda (embarcações ou pessoas) anual estimada para utilização da infraestrutura de apoio náutico	Número estimado de embarcações ou de pessoas previsto para utilização da infraestrutura de apoio náutico pretendida
Levantamento fotográfico do local	Fotografias da localidade pretendida para implantação da infraestrutura de apoio náutico e seu entorno
Planos de mobilidade/circulação viária pertinentes a acessos e entornos da infraestrutura de apoio náutico	Estudos referentes à circulação viária e à mobilidade urbana realizados no município que contemplem a área prevista para implantação da infraestrutura de apoio náutico
Estudos prévios de impacto de vizinhança relativos à infraestrutura de apoio náutico	EIVs prévios referentes à implantação da infraestrutura de apoio náutico
Existência e localização de outras infraestruturas semelhantes	Relação, com localização, de outras infraestruturas náuticas semelhantes no município ou na região
Oferta de serviços no entorno (hotéis, restaurantes, atividades de lazer, entre outros)	Panorama da oferta de hotéis, restaurantes, atividades de lazer e outros que o município julgar pertinentes e que podem fomentar o turismo náutico na localidade
Calendário de eventos turísticos no local ou nas proximidades	Programação anual de eventos turísticos que podem fomentar o turismo náutico no município
Nome e contato de grupos/associações náuticas locais	Relação com nome e contato de associações náuticas do município e do entorno
INFRAESTRUTURA	
ITEM	DESCRIÇÃO
Localização da área (coordenadas)	Coordenadas geográficas do terreno escolhido para implantação do projeto
Documentação do terreno (propriedade)	Envio da documentação do terreno
Enquadramento no Plano Diretor	Envio do Plano Diretor e dos mapas anexos (uso e ocupação do solo, áreas de preservação ambiental, usos especiais e outros)
Existência de restrições ambientais	Verificar a presença de restrições ambientais no local como Unidades de Conservação (UCs)
Plano de Manejo atualizado da APA de Fernando de Noronha	Envio do Plano de Manejo da APA e/ou outros documentos relacionados à sua regulamentação
Levantamento topográfico	Estudos de topografia realizados no local
Sondagens no local ou próximo	Estudos de sondagens realizados no local ou no entorno
Batimetria (estudo mais atualizado e estudo anterior à construção do molhe)	Estudos de batimetria realizados no local ou no entorno
Infraestrutura existe no local (rede de abastecimento de água/ energia/ esgoto)	Confirmação da existência de rede de abastecimento de água, de energia e de esgoto no local
Edificações existentes no local	Identificação e envio de plantas das edificações existentes no local
Projetos existentes para o local	Identificação e envio de projetos existentes para o local

MEMÓRIA DE REUNIÃO DE TRABALHO

LABTRANS/UFSC, MINISTÉRIO DO TURISMO E PREFEITURA DE ANGRA DOS REIS (RJ)

DATA: 15/03/2022 – terça-feira

HORÁRIO: 10h às 11h

LOCAL: Realizada por videoconferência (plataforma Teams).

PAUTA:

- Infraestruturas de apoio ao turismo náutico: alinhamento inicial entre MTur, LabTrans/UFSC e Prefeitura de Angra dos Reis (RJ).

DOCUMENTO ANEXO:

- Lista de informações a serem disponibilizadas pela prefeitura.

Participantes:

Edinalva Silva	Ministério do Turismo	Alex Pereira	Prefeitura de Angra dos Reis (RJ)
Higor de Oliveira Guerra	Ministério do Turismo	Marc Helder Antoine de Touchet Olichon	Prefeitura de Angra dos Reis (RJ)
João Pita de Freitas	Ministério do Turismo	Waslington Paz	Prefeitura de Angra dos Reis (RJ)
Matheus Ribeiro Linhares	Ministério do Turismo	Ana Luiza Shimomura Spinelli	LabTrans/UFSC
Rafael Costa Morgado Soares Braga	Ministério do Turismo	André Ricardo Hadlich	LabTrans/UFSC
Ronei Alcantara da Fonseca	Ministério do Turismo	José Francisconi	LabTrans/UFSC
Sinara Leandra Silva Alves de Souza	Ministério do Turismo	Juliana Vieira dos Santos Albuquerque	LabTrans/UFSC
Valesk de Castro Rebouças	Ministério do Turismo	Sisto Faraco Junior	LabTrans/UFSC

1.1 APRESENTAÇÃO DO PROJETO

Após uma breve explanação acerca do tema que motivou a reunião entre o Ministério do Turismo (MTur), o Laboratório de Transportes e Logística da Universidade Federal de Santa Catarina (LabTrans/UFSC) e a Prefeitura de Angra do Reis, cujo escopo contempla as infraestruturas de apoio náutico, os principais pontos discutidos durante a reunião estão descritos na sequência, a saber:

- » O Sr. Higor de Oliveira Guerra comentou sobre a cooperação técnica com o LabTrans/UFSC e informou que seu produto final são os anteprojetos de engenharia das estruturas náuticas que servirão como subsídio para indicar o modelo de exploração em conjunto com o MTur.
- » O Sr. Alex Pereira, após todos os participantes da reunião se apresentarem, afirmou que, a pedido do Sr. João Pita de Freitas, realizou um levantamento acerca das melhores áreas para implantação do projeto e que o local escolhido foi a Praia do Anil (Figura 1).
- » O Sr. João informou que, em sua última visita a Angra dos Reis, estava pendente uma questão relacionada à balneabilidade da Praia do Anil e perguntou ao Sr. Alex se essa pendência já havia sido resolvida.

- » O Sr. Alex disse que acredita que a questão da balneabilidade da praia ainda não foi resolvida, mas que vai averiguar a informação.
- » O Sr. João comentou que, dependendo da estrutura a ser instalada no local, o fluxo de pessoas deve aumentar e que a balneabilidade pode ser um empecilho para o projeto.
- » O Sr. Rafael Costa Morgado Soares Braga projetou o material enviado previamente pela Prefeitura de Angra dos Reis e perguntou sobre o projeto, se já foram realizados estudos, se há questões ambientais a serem consideradas etc. A Figura 1 indica a localização do projeto.



Figura 1 – Localização da área de implantação do projeto
Fonte: Imagem fornecida pela Prefeitura de Angra dos Reis.

- » O Sr. André Ricardo Hadlich esclareceu o escopo do estudo, que se divide em duas etapas: a primeira em forma de diagnóstico e análises sobre as necessidades de infraestrutura de apoio náutico no Brasil, identificando potencialidades, para a qual será enviada, com a ata da reunião, uma lista de informações necessárias para tanto; já a segunda etapa dos trabalhos refere-se à parte de engenharia, desenvolvida até o nível de anteprojeto, para que seja oferecida uma base para definir o modelo de exploração do investimento. Por fim, direcionando-se à equipe da prefeitura, questionou se o Plano Diretor vigente é o de 2006 e se o documento encontra-se atualmente em processo de revisão.
- » O Sr. Alex afirmou que não saberia informar.
- » O Sr. André explicou que, com relação ao Plano Diretor, seria importante saber, caso o documento esteja em processo de revisão, se o zoneamento previsto para a área será mantido conforme o atual. Adicionalmente, advertiu que a questão da balneabilidade é um ponto importante para se avaliar e que talvez seja necessário rever a escolha do local.
- » O Sr. Sisto Faraco Junior salientou que, quanto mais informação a prefeitura conseguir, melhor será a realização do trabalho.

- » O Sr. Marc Helder Antoine de Touchet Olichon mencionou que a equipe da prefeitura presente na reunião é nova e ainda está se inteirando do assunto.
- » O Sr. André esclareceu que há dois pontos de atenção no projeto: o Plano Diretor, isto é, se existem previsões de instalação de estruturas desse tipo; e se há alguma restrição para a área em relação a questões ambientais. Comentou também que, mesmo se tratando de uma marina, seria necessária uma infraestrutura de apoio em terra e, portanto, é importante que se tenha em mente a situação dos terrenos que serão utilizados na retroárea. Finalizou afirmando que esses são pontos relevantes para se considerar, pois podem inviabilizar o projeto.
- » O Sr. Alex pediu mais informações por parte do MTur acerca do projeto.
- » O Sr. Rafael e o Sr. Higor explanaram sobre seu escopo, reiterando as fases do projeto, de diagnóstico e de elaboração dos anteprojetos, além do modelo de exploração, o qual dará suporte à prefeitura na implantação do projeto, que poderá contar com o MTur na articulação institucional.

1.2 ENCAMINHAMENTOS

- A Prefeitura de Angra dos Reis ficou responsável por informar sobre a situação do Plano Diretor e o enquadramento da área indicada.
- A Prefeitura de Angra dos Reis ficou encarregada de verificar a situação da balneabilidade da Praia do Anil.
- O LabTrans/UFSC e o MTur ficaram responsáveis por enviar a lista de informações necessárias para a parte de diagnóstico e de infraestrutura a serem compartilhadas pela prefeitura, caso disponha.

ANEXOS

SOLICITAÇÃO DE INFORMAÇÕES - MTUR NÁUTICO	
DIAGNÓSTICO	
ITEM	DESCRIÇÃO
Estimativa de visitantes anuais (domésticos e internacionais)	Número estimado de visitantes domésticos e internacionais ao município e/ou à região
Demanda (embarcações ou pessoas) anual estimada para utilização da infraestrutura de apoio náutico	Número estimado de embarcações ou de pessoas previsto para utilização da infraestrutura de apoio náutico pretendida
Levantamento fotográfico do local	Fotografias da localidade pretendida para implantação da infraestrutura de apoio náutico e seu entorno
Planos de mobilidade/circulação viária pertinentes a acessos e entornos da infraestrutura de apoio náutico	Estudos referentes à circulação viária e à mobilidade urbana realizados no município que contemplem a área prevista para implantação da infraestrutura de apoio náutico
Estudos prévios de impacto de vizinhança relativos à infraestrutura de apoio náutico	Estudos de impacto de vizinhança prévios referentes à implantação da infraestrutura de apoio náutico
Existência e localização de outras infraestruturas semelhantes	Relação, com localização, de outras infraestruturas náuticas semelhantes no município ou na região
Oferta de serviços no entorno (hotéis, restaurantes, atividades de lazer, entre outros)	Panorama da oferta de hotéis, restaurantes, atividades de lazer e outros que o município julgar pertinentes e que podem fomentar o turismo náutico na localidade
Calendário de eventos turísticos no local ou nas proximidades	Programação anual de eventos turísticos que podem fomentar o turismo náutico no município
Nome e contato de grupos/associações náuticas locais	Relação com nome e contato de associações náuticas do município e do entorno
INFRAESTRUTURA	
ITEM	DESCRIÇÃO
Localização da área (coordenadas)	Coordenadas geográficas do terreno escolhido para implantação do projeto
Documentação do terreno (propriedade)	Envio da documentação do terreno
Enquadramento no PDM	Envio do PDM e dos mapas anexos (uso e ocupação do solo, áreas de preservação ambiental, usos especiais e outros)
Existência de restrições ambientais	Verificar a presença de restrições ambientais no local como Unidades de Conservação (UCs)
Levantamento topográfico	Estudos de topografia realizados no local
Sondagens no local ou próximo	Estudos de sondagens realizados no local ou no entorno
Batimetria, no local ou próxima	Estudos de batimetria realizados no local ou no entorno
Infraestrutura existe no local (rede de abastecimento de água/energia/esgoto)	Confirmação da existência de rede de abastecimento de água, energia e esgoto no local
Edificações existentes no local	Identificação e envio de plantas das edificações existentes no local
Projetos existentes para o local	Identificação e envio de projetos existentes para o local

MEMÓRIA DE REUNIÃO DE TRABALHO

LABTRANS/UFSC, MINISTÉRIO DO TURISMO E PREFEITURA DE IGARASSU/PE

DATA:	11/02/2022 – sexta-feira		
HORÁRIO:	09h30 às 10h30		
LOCAL:	Realizada por videoconferência (plataforma Teams)		
PAUTA:	Infraestruturas de apoio ao turismo náutico: alinhamento inicial entre MTur, LabTrans/UFSC e Prefeitura de Igarassu (PE).		
DOCUMENTO ANEXO:	Lista de informações a serem disponibilizadas pela prefeitura.		
Participantes:			
Edinalva Silva	Ministério do Turismo	Rodrigo Ichikawa	Prefeitura de Igarassu/PE
Higor de Oliveira Guerra	Ministério do Turismo	Ana Luiza Shimomura Spinelli	LabTrans/UFSC
Matheus Ribeiro Linhares	Ministério do Turismo		
Rafael Costa Morgado Soares Braga	Ministério do Turismo	André Ricardo Hadlich	LabTrans/UFSC
Sinara Leandra Silva Alves de Souza	Ministério do Turismo	Juliana V. dos Santos Albuquerque	LabTrans/UFSC
Valesk de Castro Rebouças	Ministério do Turismo	Marcus Vinicius Britez	LabTrans/UFSC
Ana Conceição Alves de Oliveira	Prefeitura de Igarassu/PE	Rodolfo Nicolazzi Philippi	LabTrans/UFSC
Elcione Ramos Pedroza Barbosa da Silva	Prefeitura de Igarassu/PE	Victor Marques Caldeira	LabTrans/UFSC
Ivson Marcelo Fernandes de Oliveira	Prefeitura de Igarassu/PE		

1.1 APRESENTAÇÃO DO PROJETO

Após uma breve explanação acerca do tema que motivou a reunião entre o Ministério do Turismo (MTur), o Laboratório de Transportes e Logística da Universidade Federal de Santa Catarina (LabTrans/UFSC) e a Prefeitura de Igarassu, cujo escopo contempla as infraestruturas de apoio náutico, os principais pontos discutidos durante a reunião estão descritos na sequência, a saber:

- » Após a apresentação de todos os presentes na reunião, a prefeita Elcione iniciou sua fala agradecendo pela escolha do município de Igarassu. Destacou que apesar da cidade apresentar grandes desafios no setor de mobilidade, o setor náutico possui um grande potencial. A prefeita se colocou à disposição para colaborar com informações do município.
- » O Sr. Higor de Oliveira Guerra agradeceu a disposição da equipe da Prefeitura de Igarassu e afirmou que será um projeto inovador para alavancar esse tipo de estrutura para desenvolvimento do turismo náutico no País. Salientou, também, a necessidade de a reunião ser objetiva para alinhar as expectativas e conferir segurança na divulgação dos trabalhos.
- » O Sr. Rafael Costa Morgado Soares Braga apresentou o local sugerido pela Prefeitura de Igarassu para a construção da rampa de acesso para o transporte marítimo do tipo balsa e questionou a quem pertence a área, a estimativa de quantidade de beneficiados do projeto e se possuem algum estudo prévio (batimetria etc.). Afirmou que são questões que precisam ser esclarecidas para iniciar o projeto. A Figura 1 evidencia a localização da área, sugerida pela prefeitura, para implantação da estrutura.



Figura 1 – Localização da área de implantação do projeto
Fonte: Imagem fornecida pela Prefeitura de Igarassu.

- » A prefeita Elcione comentou que a área apresentada é um acrescido de marinha e será muito importante para o transporte entre Igarassu e Itamaracá. Além disso, a prefeita destacou a necessidade de uma parceria com a Secretaria do Patrimônio da União (SPU) para viabilizar o projeto.
- » O Sr. Rodrigo Ichikawa afirmou que o terreno exibido é uma área pública e que o município possui interesse em solicitar à SPU a cessão de uso do local. Com relação aos estudos prévios do local, o Sr. Rodrigo informou que estes ainda não foram elaborados, mas que a prefeitura se dispõe a realizar caso seja solicitado.
- » O Sr. Rafael comentou que o MTur também tem interesse em uma parceria com a SPU para cessão da área.
- » O Sr. Rodrigo questionou quais informações seriam necessárias por parte do município neste momento.
- » O Sr. André Ricardo Hadlich esclareceu as atribuições das duas equipes do LabTrans/UFSC, e assim, seguindo a ordem de execução dos trabalhos, sugeriu que a equipe do Sr. Rodolfo Nicolazzi Philippi explicasse sua parte primeiro e, em seguida, ele comentaria a parte de infraestrutura.
- » O Sr. Victor Marques Caldeira, da equipe do Sr. Rodolfo, explicou as atividades previstas na primeira parte do projeto. Em seguida, informou que a equipe precisará do apoio do município com o repasse de informações em relação às estimativas de visitantes, à caracterização local e às potencialidades (citou o exemplo da integração com Itamaracá), a demanda prevista, a existência de infraestrutura similar, a existência de Plano de Mobilidade, a oferta de serviços do entorno etc.
- » Em seguida, o Sr. André explicou que a estrutura pensada é voltada ao turismo, e que é importante frisar esse fato, pois uma rampa para fins turísticos é diferente de uma rampa para mobilidade urbana, e, portanto, a infraestrutura de suporte necessária é distinta de um caso para o outro. Destacou, ainda, que o escopo do trabalho firmado entre o MTur e o LabTrans/UFSC vai até a elaboração de anteprojeto de engenharia. O Sr. André questionou se a linha de balsa presente no local é de exploração pública ou privada.
- » A prefeita Elcione respondeu que a balsa é de exploração privada e é utilizada como ligação entre os municípios.
- » O Sr. André questionou a prefeitura acerca da destinação de uso da balsa.
- » A prefeita Elcione afirmou que a balsa transporta veículos de Igarassu para o município de Paulista.
- » O Sr. André solicitou, se possível, averiguar se a empresa responsável pela balsa possui um levantamento batimétrico do local.

- » Em seguida, o Sr. André informou que foi realizado, pela equipe do LabTrans/UFSC, um levantamento prévio (como questões referentes ao Plano Diretor) e pediu para a Sr.a Ana Luiza Shimomura Spinelli mostrar as questões levantadas.
- » A prefeita respondeu que o Plano Diretor está em vias de ser atualizado, e adiantou que não haverá interferência/modificação na área prevista para implantação da rampa pública.
- » A Sr.a Ana Luiza afirmou que o Plano Diretor encontrado é de 2006 e que foi identificado, também, o *Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana de Recife* (PDUI/RMR), que contempla o município de Igarassu. A Sr.a Ana Luiza solicitou, se possível, o envio do PDUI/RMR.
- » O Sr. André questionou, do ponto de vista da engenharia, acerca da infraestrutura do terreno e seu entorno, como a existência de rede de energia elétrica e de rede de abastecimento de água, de edificações etc.
- » O Sr. André pontuou que todas as informações necessárias serão enviadas por *e-mail* e que pelo menos a questão do terreno já está definida, sendo importante, principalmente, o recebimento de estudos e de levantamentos já realizados nas proximidades da área.
- » O Sr. Rodolfo sugeriu que o município realizasse um estudo de impacto de vizinhança para a estrutura a ser construída.
- » O Sr. Rodrigo afirmou que a área é uma confluência entre quatro municípios, portanto seria impossível não haver impactos de vizinhança.
- » O Sr. Rafael falou que a ideia é fazer uma visita técnica até março a Igarassu com o ministro, mas vai depender das informações recebidas da prefeitura, para que a universidade possa realizar o diagnóstico.
- » O Sr. Higor complementou dizendo que a ideia é articular uma visita técnica ao município com a presença do ministro e da equipe do LabTrans/UFSC.
- » O Sr. Higor ainda comentou que, desta reunião, será elaborada uma memória, incluindo os encaminhamentos do encontro, e serão solicitados à prefeita um ponto focal da prefeitura para questões técnicas e uma programação para a visita do ministro.
- » A prefeita Elcione acatou a solicitação e afirmou que vai agendar um circuito para a visita do ministro.
- » O Sr. Rafael sugeriu que seja incluída uma visita ao Forte Orange em Itamaracá, uma vez que o forte está inserido em outras iniciativas do MTur.
- » A prefeita comunicou que o Sr. Rodrigo será o responsável por repassar as informações técnicas do município.

1.2 ENCAMINHAMENTOS

- Envio da lista de informações necessárias para a parte de diagnóstico e de infraestrutura a serem compartilhadas pela prefeitura, caso disponha.

ANEXOS

SOLICITAÇÃO DE INFORMAÇÕES – MTUR NÁUTICO

DIAGNÓSTICO

ITEM	DESCRIÇÃO
Estimativa de visitantes anuais (domésticos e internacionais)	Número estimado de visitantes domésticos e internacionais ao município e/ou à região
Demanda (embarcações ou pessoas) anual estimada para utilização da infraestrutura de apoio náutico	Número estimado de embarcações ou de pessoas previsto para utilização da infraestrutura de apoio náutico pretendida
Levantamento fotográfico do local	Fotografias da localidade pretendida para implantação da infraestrutura de apoio náutico e seu entorno
Planos de mobilidade/circulação viária pertinentes a acessos e entornos da infraestrutura de apoio náutico	Estudos referentes à circulação viária e à mobilidade urbana realizados no município que contemplem a área prevista para implantação da infraestrutura de apoio náutico
Estudos prévios de impacto de vizinhança relativos à infraestrutura de apoio náutico	Estudos de impacto de vizinhança prévios referentes à implantação da infraestrutura de apoio náutico
Existência e localização de outras infraestruturas semelhantes	Relação, com localização, de outras infraestruturas náuticas semelhantes no município ou na região
Oferta de serviços no entorno (hotéis, restaurantes, atividades de lazer, entre outros)	Panorama da oferta de hotéis, restaurantes, atividades de lazer e outros que o município julgar pertinente e que podem fomentar o turismo náutico na localidade
Calendário de eventos turísticos no local ou nas proximidades	Programação anual de eventos turísticos que podem fomentar o turismo náutico no município
Nome e contato de grupos/associações náuticas locais	Relação com nome e contato de associações náuticas do município e do entorno

INFRAESTRUTURA

ITEM	DESCRIÇÃO
Localização da área (coordenadas)	Coordenadas geográficas do terreno escolhido para implantação do projeto
Documentação do terreno (propriedade)	Envio da documentação do terreno
Enquadramento no Plano Diretor	Envio do Plano Diretor e dos mapas anexos (uso e ocupação do solo, áreas de preservação ambiental, usos especiais e outros)
Existência de restrições ambientais	Verificação da presença de restrições ambientais no local como Unidades de Conservação (UCs)
Levantamento topográfico	Estudos de topografia realizados no local
Sondagens no local ou próximo	Estudos de sondagens realizados no local ou no entorno
Batimetria, no local ou próxima	Estudos de batimetria realizados no local ou no entorno
Infraestrutura existe no local (rede de abastecimento de água/ energia/ esgoto)	Confirmação da existência de rede de abastecimento de água, energia e esgoto no local
Edificações existentes no local	Identificação e envio de plantas das edificações existentes no local
Projetos existentes para o local	Identificação e envio de projetos existentes para o local (estudos realizados, plantas etc.)

MEMÓRIA DE REUNIÃO DE TRABALHO

LABTRANS/UFSC, MINISTÉRIO DO TURISMO, PREFEITURA DE NATAL/RN E IPHAN

DATA:	20/04/2022 – quarta-feira		
HORÁRIO:	11h às 13h		
LOCAL:	Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Urbanismo		
PAUTA:	Seleção de local para implantação de infraestrutura de apoio ao turismo náutico.		
DOCUMENTO ANEXO:	Registro fotográfico da reunião (Figura 1) e lista de presença.		
Participantes:			
Rafael Morgado	Ministério do Turismo	Érica Mendes	Iphan
Eudja Maria Mafaldo	Semurb/Prefeitura de Natal	Luana H. Cruz	Iphan
Fernando Fernandes	Semurb/Prefeitura de Natal	André Ricardo Hadlich	LabTrans/UFSC
Reginaldo V.	Semurb/Prefeitura de Natal	José Pedro Francisconi Jr.	LabTrans/UFSC
Thiago de Paula Nunes Mesquita	Semurb/Prefeitura de Natal		

1.1 CONSIDERAÇÕES INICIAIS

O objetivo da reunião foi o de prestar apoio à prefeitura na avaliação e definição do local para implantação de uma infraestrutura de apoio ao turismo náutico, tipo marina, no município de Natal. Como subsídio à avaliação e à definição, foram realizadas visitas técnicas de campo, no dia 19/04/2022, em quatro localidades: Ponta do Morcego, Ponta Praia de Miami, área próxima ao Forte dos Reis Magos e margem do Rio Potengi, próxima à praia da Rendingha.

No início da reunião, o Sr. Rafael Morgado indicou que as alternativas Ponta do Morcego e Ponta Praia de Miami deveriam ser descartadas, pois necessitam a implantação de infraestrutura de abrigo – e o escopo da parceria Ministério do Turismo (MTur) e o Laboratório de Transporte e Logística (LabTrans) da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) não contempla este tipo de estrutura. Desta forma, apontou com maior potencialidade a localidade próxima ao Forte dos Reis Magos. Ainda, destacou a necessidade de verificação junto ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) sobre as restrições impostas na área definida como Setor 1 na Portaria nº 59/2019.

Após as considerações iniciais, foi aberta a discussão para os demais presentes.

1.2 DISCUSSÕES TÉCNICAS

- » O Sr. Fernando Fernandes indicou a necessidade de previsão de retro área de forma a garantir a viabilidade econômica do projeto, bem como indicou que é de interesse da Prefeitura Municipal de Natal o estabelecimento de um modelo de negócio em parceria com a iniciativa privada, como participação público privada (PPP) e concessão.
- » A Sr.a Eudja Maria Mafaldo e o Sr. Thiago de Paula Nunes Mesquita reforçaram a importância da escolha da área, com destaque para a necessidade de consideração das restrições e diretrizes indicadas pelo Iphan,

questionando as representantes da entidade sobre a possibilidade de instalação da marina na área próxima ao Forte dos Reis Magos.

- » O Sr. Rafael informou que no mês de maio de 2022 será realizado um evento em Natal do Grupo de Trabalho (GT) Náutico, e que o tema da marina pode ser debatido, de forma a agregar informações no desenvolvimento dos estudos e projetos.
- » A Sr.a Luana H. Cruz reiterou que os critérios de intervenção na poligonal de entorno do Forte dos Reis Magos estão definidos em portaria e informou que, em caso de dúvidas, pode ser feita uma consulta prévia no Iphan sobre esses critérios e a possibilidade de implantação da marina. Ainda, questionou sobre a área na margem do Rio Potengi próxima à praia da Rendinha.
- » Os Srs. Rafael, Fernando e Thiago salientaram que a área na margem do Rio Potengi próxima à Praia da Rendinha não demonstrou atratividade turística para implantação da marina, além de apresentar dificuldades de acesso e da titularidade das terras próximas não ser da prefeitura.
- » O Sr. José Pedro Francisconi Jr. indicou que a implantação da marina na área próxima ao Forte dos Reis Magos não inviabiliza a construção futura de outras infraestruturas de apoio náuticos nas áreas não selecionadas, pois o mercado de turismo náutico apresenta um déficit de infraestrutura de apoio.
- » O Sr. Rafael questionou os representantes da Prefeitura de Natal sobre a viabilidade e as definições no Plano Diretor, e na implantação de posto de combustível para abastecimento das embarcações.
- » Os representantes da prefeitura se dispuseram a verificar essa possibilidade, mas acreditam que segundo o Plano Diretor tal tipo de instalação não seria possível.
- » O Sr. André Ricardo Hadlich mencionou que a oferta de posto de abastecimento de combustível é um dos grandes diferenciais nas infraestruturas de apoio náutico no Brasil.
- » O Sr. Fernando perguntou sobre os prazos previstos para entrega dos estudos e projetos.
- » Os Srs. Rafael e André indicaram que há aproximadamente um ano para entrega do anteprojeto de engenharia.

1.3 ENCAMINHAMENTOS

- » A Prefeitura de Natal ficou responsável por:
 - Disponibilizar o estudo realizado pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) referente à Zona de Proteção Ambiental-7 (ZPA7). Obs.: este material foi disponibilizado durante a reunião com a liberação de acesso ao Google Drive.
 - Encaminhar cópia do arquivo do Estudo de Impacto Ambiental (EIA) do Relatório de Impacto Ambiental (Rima) referente ao engordamento da praia de Ponta Negra.
 - Encaminhar o estudo de restauração do Forte dos Reis Magos, incluindo a verificação da existência de topografia no local.
 - Analisar a possibilidade de previsão de posto de combustíveis na área da ZPA7.
- » O representante do MTur, em conjunto com os do LabTrans/UFSC e os da Prefeitura de Natal, se comprometeu a avaliar a realização de consulta prévia no Iphan sobre as restrições referentes ao Setor 1.



REGISTRO FOTOGRÁFICO DA REUNIÃO



Figura 1 – Registro da reunião
Fonte: Prefeitura de Natal (2022).



LISTA DE PRESENÇA

MEMÓRIA DE REUNIÃO DE TRABALHO

LABTRANS/UFSC, MINISTÉRIO DO TURISMO E PREFEITURA DE NATAL/RN

DATA:	15/02/2022 – terça-feira		
HORÁRIO:	09h30 às 10h30		
LOCAL:	Realizada por videoconferência (plataforma Teams).		
PAUTA:	Infraestruturas de apoio ao turismo náutico: alinhamento inicial entre MTur, LabTrans/UFSC e Prefeitura de Natal (RN).		
DOCUMENTO ANEXO:	Lista de informações a serem disponibilizadas pela prefeitura.		
Participantes:			
Edinalva Silva	Ministério do Turismo	Thiago de Paula Nunes Mesquita	Prefeitura de Natal/RN
Higor de Oliveira Guerra	Ministério do Turismo	Ana Luiza Shimomura Spinelli	LabTrans/UFSC
João Pita de Freitas	Ministério do Turismo	André Ricardo Hadlich	LabTrans/UFSC
Matheus Ribeiro Linhares	Ministério do Turismo	Marcus Vinicius Britez	LabTrans/UFSC
Sinara Leandra Silva Alves de Souza	Ministério do Turismo	Rodolfo Nicolazzi Philippi	LabTrans/UFSC
Valesk de Castro Rebouças	Ministério do Turismo	Victor Marques Caldeira	LabTrans/UFSC
Eudja Mafaldo	Prefeitura de Natal/RN		

1.1 APRESENTAÇÃO DO PROJETO

Após uma breve explanação acerca do tema que motivou a reunião entre o Ministério do Turismo (MTur), o Laboratório de Transportes e Logística da Universidade Federal de Santa Catarina (LabTrans/UFSC) e a Prefeitura de Natal, cujo escopo contempla as infraestruturas de apoio náutico, os principais pontos discutidos durante a reunião estão descritos na sequência, a saber:

- » Após a apresentação de todos os presentes, o Sr. Higori de Oliveira Guerra comentou sobre o escopo do trabalho de cooperação com o LabTrans/UFSC, cujo produto final são os anteprojetos de engenharia da estrutura náutica que servirão como subsídio para indicar o modelo de exploração da infraestrutura em conjunto com o MTur.
- » O Sr. Thiago de Paula Nunes Mesquita fez alguns apontamentos com relação à área prevista para o projeto:
 - Afirmou que o novo Plano Diretor do Município (PDM) deve entrar em vigência no final do mês, mas que desde o antigo plano, de 2007, havia um estudo realizado pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) que apontava uma área na Zona de Proteção Ambiental 7, próxima à Fortaleza dos Reis Magos, com condições técnicas (ventos, maré e acessibilidade) para a instalação de uma marina. Entretanto, naquele momento, ocorreram muitos questionamentos, pois parte da estrutura ficaria em uma área de manguezal que o antigo Código Florestal classificava como Área de Preservação Permanente (APP).
 - Outra questão levantada em relação à área foi a proximidade com a Fortaleza dos Reis Magos, que concorreu ao título de patrimônio histórico mundial e que foi enquadrada em uma portaria do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) que limita o gabarito dos empreendimentos a serem construídos na área, portanto a restrição deve ser considerada.
 - Comentou que hoje a questão do manguezal está vencida, pois no atual PDM está prevista a mesma área, mas com uma acessibilidade diferente, que deixaria a extensão do manguezal preservada.

- Afirmou que a ideia da prefeitura é construir um complexo com marina, parque municipal, área de eventos, área de estacionamento e um mirante.
 - Um grande facilitador do projeto é a questão da propriedade do terreno, que é municipal e ajudaria em questões burocráticas.
 - Existem outras opções próximas que não se enquadrariam às limitações impostas pela portaria do Iphan e não interfeririam no manguezal, mas que são terrenos privados.
 - O Sr. Thiago finalizou sua fala afirmando que o novo PDM vai autorizar a implantação da futura marina.
- » O Sr. Higor compartilhou na tela a Figura 1, que mostra o zoneamento previsto para o projeto da marina, e passou a palavra para o Sr. Rodolfo Nicolazzi Philippi, da equipe do LabTrans/UFSC.



Figura 1 – Localização da área de implantação do projeto
Fonte: Imagem fornecida pela Prefeitura de Natal.

- » O Sr. Rodolfo informou que o trabalho está dividido em duas ações, a primeira em forma de diagnóstico e estudos inerentes, e a segunda sendo uma parte de projetos, com a equipe de infraestrutura coordenada pelo Sr. André Ricardo Hadlich. Por fim, passou a palavra para o Sr. Victor Marques Caldeira.
- » O Sr. Victor afirmou que apesar de o ministério já disponibilizar algumas informações sobre o local, é muito interessante a construção do diagnóstico conjuntamente com o município, que sabe das especificidades e expectativas locais. Afirmou que será enviada uma lista com todas as informações necessárias juntamente com a ata da reunião e citou algumas delas: estimativa de visitantes nacionais e internacionais, demanda esperada, existência de outra estrutura similar nas proximidades, existência de Plano de Mobilidade e estudos de impacto de vizinhança, oferta de serviços etc.
- » O Sr. Thiago afirmou que ainda não existe um projeto para o complexo náutico, mas que é uma área com um grande potencial turístico e que já existem duas empresas que atuam no local com atividades de esportes náuticos. Citou grandes eventos tradicionais que ocorrem no município, como o Natal, a Festa de São João e o Carnaval, que influenciam o aumento da circulação de turistas na área do projeto. Afirmou que o município recebe turistas durante todo o ano e que ainda não há uma área com infraestrutura náutica, a não ser o Iate Clube. Com relação à

acessibilidade, já existe o acesso pela ponte e será necessário construir um novo acesso, em uma área adjacente indicada em amarelo na Figura 1. O Sr. Thiago comentou que a atual proposta considera a preservação do mangue e irá transformá-lo em um parque municipal de contemplação. Afirmou que o estudo técnico que existe para o local foi realizado há mais de 15 anos e precisa de uma atualização, portanto caberia realizar um Relatório de Avaliação Ambiental (RAA) ou um Estudo de Impacto Ambiental do Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA). Acrescentou que a Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Urbanismo (SEMURB) tem autonomia para fazer os processos de licenciamento do município, mas, por se tratar de um empreendimento com impacto regional, seria necessário buscar competência do Estado para a realização do licenciamento pelo município.

- » A Sr.a Eudja Mafaldo complementou a fala do Sr. Thiago informando que o último estudo foi realizado em 2015 e 2016 pela UFRJ e que vão disponibilizar o material.
- » O Sr. André questionou se a poligonal indicada em vermelho na Figura 1 é referente às restrições do Iphan.
- » O Sr. Thiago respondeu que na verdade a poligonal refere-se à Zona de Proteção Ambiental (ZPA) 7, determinada pelo PDM. Informou que enviou para o Sr. Rafael Costa Morgado Soares Braga o cone de visada estabelecido pelo Iphan.
- » O Sr. André afirmou que o foco do trabalho é a parte da estrutura náutica em si, e que acredita que não haverá grandes restrições do ponto de vista construtivo para essa área sobre a água. Considerou positivo o fato de o município trabalhar conforme as determinações do PDM e informou que será enviada, anexa à memória de reunião, uma lista com as informações que serão solicitadas, caso a prefeitura disponha delas. Por fim, perguntou se existe algum projeto da marina ou apenas o zoneamento apresentado.
- » O Sr. Thiago confirmou que não existe projeto.
- » O Sr. Higor questionou se o município considera, no futuro, realizar uma concessão do espaço.
- » O Sr. Thiago respondeu que a ideia é fazer a infraestrutura e os anteprojetos e posteriormente realizar a concessão para que alguém fique responsável pelos investimentos e pela execução.
- » O Sr. Higor questionou o Sr. Thiago sobre o relacionamento entre a prefeitura e o Governo do Estado.
- » O Sr. Thiago afirmou que o relacionamento é o melhor possível e que certamente será uma questão estratégica para o projeto.
- » O Sr. André acrescentou que apesar de o trabalho não prever a elaboração do EIA/RIMA, existe a previsão de indicar as diretrizes do licenciamento ambiental.
- » O Sr. Thiago afirmou que, como técnico, acredita que o EIA/RIMA é o estudo mais adequado para o local e que vão necessitar das informações mais técnicas da infraestrutura.
- » O Sr. Higor comentou sobre a possibilidade de uma visita técnica do ministro ao município e deixou a data em aberto.
- » O Sr. Thiago comentou que viajará com o prefeito para Brasília durante esta semana e perguntou sobre a possibilidade de uma reunião presencial com a equipe do MTur.
- » O Sr. Higor confirmou que, da parte dele, a reunião poderia acontecer.
- » O Sr. Rodolfo ressaltou que há previsão de uma visita técnica com a equipe do LabTrans/UFSC ao município.

1.2 ENCAMINHAMENTOS

- Envio da lista de informações necessárias para a parte de diagnóstico e infraestrutura a serem compartilhadas pela prefeitura, caso disponha.

ANEXOS

SOLICITAÇÃO DE INFORMAÇÕES - MTUR NÁUTICO

DIAGNÓSTICO

ITEM	DESCRIÇÃO
Estimativa de visitantes anuais (domésticos e internacionais)	Número estimado de visitantes domésticos e internacionais ao município e/ou região
Demanda (embarcações ou pessoas) anual estimada para utilização da infraestrutura de apoio náutico	Número estimado de embarcações ou pessoas previsto para utilização da infraestrutura de apoio náutico pretendida
Levantamento fotográfico do local	Fotografias da localidade pretendida para implantação da infraestrutura de apoio náutico e seu entorno
Planos de mobilidade/circulação viária pertinentes a acessos e entornos da infraestrutura de apoio náutico	Estudos referentes à circulação viária e à mobilidade urbana realizados no município que contemplem a área prevista para implantação da infraestrutura de apoio náutico
Estudos prévios de impacto de vizinhança relativos à infraestrutura de apoio náutico	Estudos de impacto de vizinhança prévios referentes à implantação da infraestrutura de apoio náutico
Existência e localização de outras infraestruturas semelhantes	Relação, com localização, de outras infraestruturas náuticas semelhantes no município ou na região
Oferta de serviços no entorno (hotéis, restaurantes, atividades de lazer, entre outros)	Panorama da oferta de hotéis, restaurantes, atividades de lazer e outros que o município julgar pertinentes e que podem fomentar o turismo náutico na localidade
Calendário de eventos turísticos no local ou proximidades	Programação anual de eventos turísticos que podem fomentar o turismo náutico no município
Nome e contato de grupos/associações náuticas locais	Relação com nome e contato de associações náuticas do município e do entorno

INFRAESTRUTURA

ITEM	DESCRIÇÃO
Localização da área (coordenadas)	Coordenadas geográficas do terreno escolhido para implantação do projeto
Documentação do terreno (propriedade)	Envio da documentação do terreno
Enquadramento no PDM	Envio do PDM e dos mapas anexos (uso e ocupação do solo, áreas de preservação ambiental, usos especiais e outros)
Existência de restrições ambientais	Verificar a presença de restrições ambientais no local como Unidades de Conservação (UCs)
Levantamento topográfico	Estudos de topografia realizados no local
Sondagens no local ou próximo	Estudos de sondagens realizados no local ou no entorno
Batimetria, no local ou próxima	Estudos de batimetria realizados no local ou no entorno
Infraestrutura existe no local (rede de abastecimento de água/ energia/ esgoto)	Confirmação da existência de rede de abastecimento de água, energia e esgoto no local
Edificações existentes no local	Identificação e envio de plantas das edificações existentes no local
Projetos existentes para o local	Identificação e envio de projetos existentes para o local (estudo realizado pela UFRJ, zoneamento em formato .kml e demais estudos existentes)

MEMÓRIA DE REUNIÃO DE TRABALHO

LABTRANS/UFSC, MINISTÉRIO DO TURISMO E PREFEITURA DE NEPOMUCENO (MG)

DATA: 26/04/2022 – terça-feira

HORÁRIO: 17h às 18h30

LOCAL: Realizada por videoconferência (plataforma Teams).

PAUTA:

- Infraestruturas de apoio ao turismo náutico: alinhamento inicial entre o MTur, o LabTrans/UFSC e a Prefeitura de Nepomuceno (MG)

DOCUMENTO ANEXO:

- Lista de informações a serem disponibilizadas pela prefeitura.

Participantes:

Adriana Alves	Ministério do Turismo	Maria Elisa Ordones	Prefeitura de Nepomuceno
Arthur Grimaldi Fonseca	Ministério do Turismo	Thayse de Castro	Prefeitura de Nepomuceno
Edinalva Silva	Ministério do Turismo	Vinicius Amantea	Prefeitura de Nepomuceno
Higor de Oliveira Guerra	Ministério do Turismo	Ana Luiza Shimomura Spinelli	LabTrans/UFSC
Matheus Ribeiro Linhares	Ministério do Turismo	André Ricardo Hadlich	LabTrans/UFSC
Rafael Costa Morgado Soares Braga	Ministério do Turismo	Assis Arantes Junior	LabTrans/UFSC
Adauto Fernandes da Cruz	Prefeitura de Nepomuceno	Gabriel Stolf	LabTrans/UFSC
Aryane Ribeiro	Prefeitura de Nepomuceno	Juliana V. dos Santos Albuquerque	LabTrans/UFSC
Eder Rodrigo Carreira do Nascimento	Prefeitura de Nepomuceno	Luiz Augusto Cavalcante	LabTrans/UFSC
Jesus Kimaid	Prefeitura de Nepomuceno	Sisto Faraco Junior	LabTrans/UFSC
Marcelo Augusto Vilas Boas Alves	Prefeitura de Nepomuceno		

1.1 CONSIDERAÇÕES INICIAIS

Após uma breve explanação acerca do tema que motivou a reunião entre o Ministério do Turismo (MTur), o Laboratório de Transportes e Logística da Universidade Federal de Santa Catarina (LabTrans/UFSC) e a Prefeitura de Nepomuceno, cujo escopo contempla as infraestruturas de apoio náutico, foram feitas as apresentações dos participantes.

Inicialmente, o Sr. Higor de Oliveira Guerra discorreu sobre a cooperação do MTur com o LabTrans/UFSC para a implantação de infraestruturas de apoio náutico no território brasileiro, que prevê a elaboração de um diagnóstico e o desenvolvimento de anteprojetos para oito localidades. Nesse sentido, mencionou que, pelo fato de Minas Gerais ter vocação para o turismo náutico, devido ao seu complexo de rios e lagos, é um estado com potencial para receber o anteprojeto, abrindo a palavra para as discussões técnicas.

1.2 DISCUSSÕES TÉCNICAS

- » A Sr.a Thayse de Castro informou que o Lago de Furnas tem 3.500 km de perímetro e se estende por vários municípios com potencial náutico, mas que atualmente não são muito explorados. Também explicou que a região não dispõe de cartas náuticas da Marinha, somente algumas elaboradas pelos navegantes. Em adição, pontuou que:
 - As secas que ocorreram em anos anteriores culminaram na deterioração das embarcações, mas, com a retomada do turismo náutico, a expectativa é positiva.
 - Uma consultoria na qual atuam os Srs. Jesus Kimaid e Vinicius Amantea, presentes na reunião, em parceria com o Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (Sebrae), desenvolveu um diagnóstico para a região do Lago de Furnas, em que foram identificadas algumas potencialidades turísticas, com destaque para o município de Nepomuceno. Ademais, verificou-se que Boa Esperança já possui um dique, uma estrutura diferente, e desenvolveu algumas praias, no entanto Fama e Nepomuceno foram os locais mais indicados, visto que Nepomuceno já tem estrutura para atracação da balsa. Assim, acredita-se que se trata de um local com potencial para turismo náutico, além de ter uma logística de acesso e prédios tombados que poderiam ser propensos para o turismo.
- » O Sr. Vinicius complementou que Nepomuceno é uma cidade com potencialidade de unir a parte náutica e patrimônios históricos, sendo um dos únicos municípios da Região Sudeste que dispõe de ambos. Em complemento, ressaltou que tal situação torna-se uma característica singular e que quanto mais singular um projeto, mais vendável para o turismo ele fica.
- » O Sr. Jesus destacou que a Prefeitura de Nepomuceno está criando uma lei para incentivar os empresários a desenvolverem locais de recepção de turismo, como hotéis e restaurantes.
- » O Sr. Marcelo Augusto Vilas Boas Alves reiterou que o projeto será de grande importância para que o município tenha um incentivo para implementar a lei.
- » A Sr.a Thayse lembrou do traslado, que será mais uma atração turística.
- » O Sr. André Ricardo Hadlich descreveu como irá funcionar o anteprojeto da infraestrutura de apoio náutico no âmbito do estudo e solicitou o compartilhamento do diagnóstico mencionado anteriormente com os participantes da reunião para poder realizar uma análise prévia.
- » O Sr. Higor pediu que fossem disponibilizados os locais prévios escolhidos para implantação desse tipo de infraestrutura para a equipe do MTur e do LabTrans/UFSC poder analisar e levantar os prós e os contras, ao que a Sr.a Thayse explicou que foi escolhido um único lugar, onde há a rampa da balsa.
- » O Sr. André solicitou que os representantes da Prefeitura de Nepomuceno explicassem melhor sobre o local escolhido. Em resposta, a Sr.a Thayse descreveu que o local seria o mais adequado para a infraestrutura náutica por ter restaurante e comércio próximos e o Sr. Vinicius complementou que foi considerado o potencial turístico do lugar.
- » O Sr. André destacou o conflito de interesse que ocorreria no local, considerando que há tráfego de carros na balsa, enquanto que a rampa de embarcação seria para o turismo, advertindo que não seria saudável ter os dois muito próximos.
- » O Sr. Vinicius afirmou que a utilidade das rampas não seria dupla e, portanto, não há problema em dedicar a rampa ao turismo em local separado da rampa da balsa.
- » O Sr. Luiz Augusto Cavalcante questionou sobre a utilização da balsa, já que provavelmente envolve fluxo de caminhões, de modo que não seria prudente deixar a rampa de turismo próximo a ela, até mesmo pelo fato de a estrutura ser diferenciada. Em adição, alertou sobre as cotas de projeto da barragem, visto que, por norma, na cota 769 não deve haver construção, portanto a rampa precisa atender a essa normativa de barragem e a outras normas relacionadas ao assunto.
- » A Sr.a Thayse explicou sobre o uso da balsa, que não é utilizada para grandes caminhões, e questionou sobre a construção da rampa, se esta ocorreria na cota mais baixa ou na cota mais alta do lago.
- » O Sr. Luiz explicou mais sobre a funcionalidade do píer e da rampa, reiterando que não é aconselhável que as rampas dedicadas à balsa e aquela voltada ao turismo náutico fiquem próximas.



- » O Sr. André questionou sobre a frequência de utilização da balsa, destacando que a rampa pública precisa de espaço de retroárea para estacionamento, e perguntou também acerca do limitante da área que pode ser utilizada.
- » O Sr. Adauto Fernandes da Cruz relatou que a balsa pode ser movida para outro lugar a fim de construir a rampa náutica no ponto que foi apresentado, e afirmou também que a balsa faz uma travessia pela manhã e outra à tarde.
- » O Sr. Vinicius explicou que o tombamento da igreja próximo ao local objeto da discussão não impedirá a construção da estrutura, pois a demarcação é por fachada e não por poligonal.
- » O Sr. André alertou que mudar a balsa de lugar poderia ser prejudicial para a comunidade.
- » O Sr. Luiz destacou que será necessária a realização de um estudo em campo para a balsa, para verificar se não ocorrerá interferência na rampa pública, e questionou sobre os levantamentos meteorológicos da localidade, pois o vento poderia interferir no embarque e desembarque nos barcos, ao que o Sr. Vinicius informou que a questão teria que ser verificada com a Universidade Federal de Lavras.
- » O Sr. Rafael Costa Morgado Soares Braga questionou sobre o fluxo de turismo e de embarcações na cidade, e o Sr. Vinicius explicou que não há um levantamento de dados sobre esse assunto.
- » O Sr. Higor então perguntou sobre a escolha do município, de forma a justificar a seleção, e qual seria a viabilidade de implantar essa infraestrutura. Em resposta, o Sr. Vinicius explicou que teria que pensar sobre a região do Lago de Furnas de modo geral, contexto em que o município de Nepomuceno seria o mais adequado a receber o turismo náutico, já que ocorre visitação histórica.
- » O Sr. André colocou que, para alavancar o turismo que se almeja para a região, talvez a implantação de uma rampa náutica não seja o mais adequado. Assim, destacou que, pela descrição feita, talvez o mais indicado seria um píer, para que as embarcações que já utilizam o lago possam atracar e fazer a visitação histórica. Adicionalmente, advertiu que o fato de não haver um espaço público também dificulta a implantação da infraestrutura da rampa, uma vez que gera obstáculos para a implantação de estacionamento.
- » O Sr. Rafael destacou também que, por não ser uma área pública, haveria a necessidade de desapropriar e, aproveitando o contexto, o Sr. Higor esclareceu como funciona o projeto do MTur e como está sendo feita a escolha dos municípios.
- » O Sr. Luiz explicou sobre a funcionalidade do píer flutuante, que o processo construtivo é diferente em comparação a uma rampa náutica. Também pontuou que o município de Nepomuceno fica na última ponta do lago, com 160 km para explorar a atividade de passeios e com aproximadamente 80 km para pesca. Por fim, solicitou que a prefeitura fizesse um levantamento dos tipos de embarcações que o município recebe atualmente, para, assim, poder construir o perfil da frota que irá receber.
- » O Sr. Higor pediu para que a Prefeitura de Nepomuceno fizesse uma reflexão do que o município quer para o seu crescimento.
- » A Sr.a Thayse questionou se seria possível a troca da rampa por um píer, ao que o Sr. Rafael explicou que a justificativa viria da necessidade apontada pelo município de Nepomuceno.
- » Por fim, o Sr. Higor informou que os anteprojetos de engenharia das infraestruturas de apoio náutico serão elaborados para oito municípios mais adequados e com potenciais, mas que há outras formas de fomentar o turismo. Na sequência, agradeceu à disponibilidade de todos e encerrou a reunião.

1.3 ENCAMINHAMENTOS

- A Prefeitura de Nepomuceno se incumbiu de enviar o diagnóstico realizado para a região do Lago de Furnas, bem como o levantamento meteorológico e de embarcações que a região atende atualmente.
- O LabTrans/UFSC e o MTur ficaram responsáveis por enviar a lista de informações necessárias para a parte de diagnóstico e de infraestrutura a serem compartilhadas pela prefeitura, caso disponha, a qual segue anexa a esta memória.

ANEXOS

SOLICITAÇÃO DE INFORMAÇÕES - MTUR NÁUTICO

DIAGNÓSTICO

ITEM	DESCRIÇÃO
Estimativa de visitantes anuais (domésticos e internacionais)	Número estimado de visitantes domésticos e internacionais ao município e/ou à região
Demanda (embarcações ou pessoas) anual estimada para utilização da infraestrutura de apoio náutico	Número estimado de embarcações ou de pessoas previsto para utilização da infraestrutura de apoio náutico pretendida
Levantamento fotográfico do local	Fotografias da localidade pretendida para implantação da infraestrutura de apoio náutico e seu entorno
Planos de mobilidade/circulação viária pertinentes a acessos e entornos da infraestrutura de apoio náutico	Estudos referentes à circulação viária e à mobilidade urbana realizados no município que contemplem a área prevista para implantação da infraestrutura de apoio náutico
Estudos prévios de impacto de vizinhança relativos à infraestrutura de apoio náutico	Estudos de impacto de vizinhança prévios referentes à implantação da infraestrutura de apoio náutico
Existência e localização de outras infraestruturas semelhantes	Relação, com localização, de outras infraestruturas náuticas semelhantes no município ou na região
Oferta de serviços no entorno (hotéis, restaurantes, atividades de lazer, entre outros)	Panorama da oferta de hotéis, restaurantes, atividades de lazer e outros que o município julgar pertinentes e que podem fomentar o turismo náutico na localidade
Calendário de eventos turísticos no local ou nas proximidades	Programação anual de eventos turísticos que podem fomentar o turismo náutico no município
Nome e contato de grupos/associações náuticas locais	Relação com nome e contato de associações náuticas do município e do entorno

INFRAESTRUTURA

ITEM	DESCRIÇÃO
Localização da área (coordenadas)	Coordenadas geográficas do terreno escolhido para implantação do projeto
Documentação do terreno (propriedade)	Envio da documentação do terreno
Enquadramento no Plano Diretor Municipal (PDM)	Envio do PDM e dos mapas anexos (uso e ocupação do solo, áreas de preservação ambiental, usos especiais e outros)
Existência de restrições ambientais	Verificação da presença de restrições ambientais no local, como Unidades de Conservação (UCs)
Levantamento topográfico	Estudos de topografia realizados no local
Sondagens no local ou próximas	Estudos de sondagens realizados no local ou no entorno
Batimetria no local ou próxima	Estudos de batimetria realizados no local ou no entorno
Infraestrutura existente no local (rede de abastecimento de água/energia/esgoto)	Confirmação da existência de rede de abastecimento de água, energia e esgoto no local
Edificações existentes no local	Identificação e envio de plantas das edificações existentes no local
Projetos existentes para o local	Identificação e envio de projetos existentes para o local

MEMÓRIA DE REUNIÃO DE TRABALHO

LABTRANS/UFSC, MINISTÉRIO DO TURISMO E PREFEITURA DE PORTO SEGURO/BA

DATA:	11/02/2022 – sexta-feira		
HORÁRIO:	11h às 12h		
LOCAL:	Realizada por videoconferência (plataforma Teams).		
PAUTA:	Infraestruturas de apoio ao turismo náutico: alinhamento inicial entre MTur, LabTrans/UFSC e Prefeitura de Porto Seguro (BA).		
DOCUMENTO ANEXO:	Lista de informações a serem disponibilizadas pela prefeitura.		
Participantes:			
Edinalva Silva	Ministério do Turismo	Zaqueu Oliveira	Prefeitura de Porto Seguro/BA
Higor de Oliveira Guerra	Ministério do Turismo	Ana Luiza Shimomura Spinelli	LabTrans/UFSC
Matheus Ribeiro Linhares	Ministério do Turismo	André Ricardo Hadlich	LabTrans/UFSC
Rafael Costa Morgado Soares Braga	Ministério do Turismo	Juliana Vieira dos Santos Albuquerque	LabTrans/UFSC
Valesk de Castro Rebouças	Ministério do Turismo	Marcus Vinicius Britez	LabTrans/UFSC
Jânio Natal	Prefeitura de Porto Seguro/BA	Rodolfo Nicolazzi Philippi	LabTrans/UFSC
Josemar Siquara	Prefeitura de Porto Seguro/BA	Victor Marques Caldeira	LabTrans/UFSC
Wilson Mota Jr.	Prefeitura de Porto Seguro/BA		

1.1 APRESENTAÇÃO DO PROJETO

Após uma breve explanação acerca do tema que motivou a reunião entre o Ministério do Turismo (MTur), o Laboratório de Transportes e Logística da Universidade Federal de Santa Catarina (LabTrans/UFSC) e a Prefeitura de Porto Seguro, cujo escopo contempla as infraestruturas de apoio náutico, os principais pontos discutidos durante a reunião estão descritos na sequência, a saber:

- » Após a apresentação de todos os presentes, o Sr. Higor de Oliveira Guerra comentou sobre o escopo do trabalho de cooperação com o LabTrans/UFSC, cujo produto final são os anteprojetos de engenharia da estrutura náutica e a indicação de modelo de exploração da infraestrutura em conjunto com o MTur.
- » O Sr. Rafael Costa Morgado Soares Braga fez as considerações iniciais, afirmando que enviou uma *checklist* ao Sr. Wilson Mota Jr. com alguns pedidos de informações e documentos necessários e que gostaria de confirmar a especificidade do projeto, indicado como uma marina. Projetando na tela uma imagem do provável local de implantação do projeto, o Sr. Rafael questionou acerca da viabilidade do projeto, visto que a área apresentada é bastante adensada e seria necessária a implantação de uma retroárea. A localização apresentada está ilustrada na Figura 1.



Figura 1 – Localização da área de implantação do projeto
Fonte: Imagem fornecida pela Prefeitura de Porto Seguro.

- » O Sr. Rodolfo Nicolazzi Philippi informou que o trabalho está dividido em duas partes, primeiro um diagnóstico e estudos inerentes, como impacto de vizinhança, e posteriormente uma parte de projetos, com a equipe de infraestrutura. Assim, passou a palavra, inicialmente, para o Sr. Victor Marques Caldeira.
- » O Sr. Victor informou que o trabalho foi dividido em duas equipes: uma para a parte de diagnósticos e outra, coordenada pelo Sr. André Ricardo Hadlich voltada para os projetos de infraestrutura em si. Com relação ao diagnóstico, o Sr. Victor informou que o objetivo é caracterizar e entender as potencialidades e como a infraestrutura a ser instalada pode fomentar o turismo para o município e impactar na localidade. Reiterou que as informações necessárias para a construção do trabalho serão enviadas em forma de *checklist*. Essas informações são relacionadas à estimativa de visitantes, à demanda para utilização de infraestrutura náutica (número de embarcações, número de pessoas), à existência de grupos de turismo náutico, formal ou informal, à existência de Plano de Mobilidade, a possíveis infraestruturas instaladas no local previsto, ao calendário de festas que atraem turismo para a região etc.
- » O Sr. André afirmou que, da parte da equipe de infraestrutura, também será solicitada à prefeitura uma lista de informações, entre elas possíveis levantamentos topográficos e estudos de sondagem realizados no local. O Sr. André questionou se já foi feito algum tipo de análise para a implantação de marina na região indicada, visto que é uma região bastante adensada e, pelo que avaliaram no Plano Diretor do Município (PDM), trata-se de um local que se enquadra em um zoneamento histórico. Por fim, comentou que essas questões podem se tornar entraves para concretizar o projeto e passou a palavra para a Sr.a Ana Luiza Shimomura Spinelli.
- » A Sr.a Ana Luiza repassou as informações de um levantamento prévio realizado pela equipe do LabTrans/UFSC acerca do PDM de 2019.
- » O Sr. Josemar Siquara confirmou que este plano é o mais atualizado, e confirmou que a área de implantação, que fica próxima à Passarela do Descobrimento, possui um caráter histórico e é bastante adensada. O Sr. Josemar afirmou que Porto Seguro tem uma longa extensão litorânea e que sempre houve uma cobrança com relação às

estruturas náuticas para receber a grande demanda de turistas. Ponderou que se não for possível a implantação do projeto nessa área, seria interessante avaliar, do ponto de vista técnico, outro local para instalação do projeto. Com relação às festividades que ocorrem no município, o Sr. Josemar citou o Carnaval, a Festa de São João e o *Réveillon*.

- » O Sr. André ressaltou a importância da definição da questão locacional e de se considerarem as particularidades relacionadas ao PDM, à presença de áreas de preservação ambiental e ao caráter histórico da região.
- » O Sr. Wilson comentou que esteve em contato com o Sr. Rafael informou a ele que a disponibilização da área se deu pela oferta de equipamentos e infraestrutura da região, mas que o município poderia sugerir outras opções.
- » O Sr. André explicou que a preocupação por parte da equipe é lograr a viabilização do projeto da melhor forma possível e que, apesar de o local ser uma ótima escolha do ponto de vista turístico, trata-se de uma área sensível em termos de zoneamento, portanto deve-se ter claro esse fator dentro do projeto. O Sr. André questionou ainda se foi discutida, durante a elaboração do PDM, a permissão da construção deste tipo de equipamento na área pleiteada.
- » O Sr. Josemar afirmou que foram realizadas conversas com a Marinha e com a comunidade, que demonstrou interesse pela construção da marina. Acrescentou que ainda não foi discutido detalhadamente o local final da implantação e que precisam avaliar a viabilidade técnica, mas que o projeto vem sendo bastante discutido e está incluído no plano de governo do prefeito.
- » O Sr. Jânio Natal, prefeito de Porto Seguro, afirmou que não existe outra localidade no município mais adequada para a implantação da marina, por conta da profundidade da água nesse ponto e pelo acesso das embarcações. Ressaltou que os técnicos avaliaram outras localidades, mas foram descartadas por questões técnicas (profundidade, presença de pedras, lama etc.). O prefeito comentou que o estudo para a escolha da área próxima à Passarela do Descobrimento foi realizado por técnicos especialistas em marinas e reforçou que a prefeitura está atenta com relação às questões históricas e ambientais.
- » O Sr. André solicitou o envio do estudo técnico citado pela prefeitura.
- » O Sr. Jânio comentou que realizou uma reunião com um arquiteto experiente e que foi elaborado um *masterplan* prévio para a marina. Acrescentou que a prefeitura tem pressa e está adiantando as questões do projeto para que possa ser realizado ainda no mandato do prefeito.
- » O Sr. Higor agradeceu as colocações do Sr. Jânio e afirmou que por parte do MTur serão feitos esforços para a viabilização do projeto. Citou que a preocupação é em relação ao compartilhamento de informações seguras e precisas para que o ministro tome decisões. Por fim, solicitou um ponto focal na prefeitura e que ficasse no radar uma visita técnica com o ministro.
- » O Sr. André ressaltou que a memória de reunião conterá as informações necessárias para o levantamento e que estas podem ser disponibilizadas separadamente, conforme forem sendo obtidas, sem a necessidade do envio de todas simultaneamente, pois assim a equipe pode prosseguir com os trabalhos.
- » O Sr. Jânio acrescentou que fizeram três estudos em locais diferentes para avaliar a melhor área e, dentro desses estudos, foi constatado que o local proposto é a melhor opção.
- » O Sr. Rodolfo afirmou que está prevista uma visita técnica ao local a fim de realizar uma reunião com a prefeitura.
- » O Sr. Jânio acrescentou que o Centro Histórico não será afetado, pois todas as intervenções serão feitas no mar, e que, até o dia 10 de março, o *masterplan* já estará finalizado e será possível avaliar com mais precisão o projeto.
- » O Sr. Rafael reforçou a realização da visita técnica, para que o Ministro do Turismo também esteja presente, e solicitou que o envio das informações necessárias seja feito o quanto antes.



- » O prefeito Jânio deixou agendada para a segunda semana de março a visita do ministro.
- » O Sr. Higor afirmou que verificará a agenda do ministro.
- » O Sr. Wilson afirmou que disponibilizará imagens de um voo realizado no local.
- » O Sr. Rafael agradeceu a presença de todos na reunião e se colocou como ponto focal para recebimento de informações.

1.2 ENCAMINHAMENTOS

- Envio da lista de informações necessárias para a parte de diagnóstico e infraestrutura a serem compartilhadas pela prefeitura, caso disponha.

ANEXOS

SOLICITAÇÃO DE INFORMAÇÕES - MTUR NÁUTICO	
DIAGNÓSTICO	
ITEM	DESCRIÇÃO
Estimativa de visitantes anuais (domésticos e internacionais)	Número estimado de visitantes domésticos e internacionais ao município e/ou região
Demanda (embarcações ou pessoas) anual estimada para utilização da infraestrutura de apoio náutico	Número estimado de embarcações ou pessoas previsto para utilização da infraestrutura de apoio náutico pretendida
Levantamento fotográfico do local	Fotografias da localidade pretendida para implantação da infraestrutura de apoio náutico e seu entorno
Planos de mobilidade/circulação viária pertinentes a acessos e entornos da infraestrutura de apoio náutico	Estudos referentes à circulação viária e à mobilidade urbana realizados no município que contemplem a área prevista para implantação da infraestrutura de apoio náutico
Estudos prévios de impacto de vizinhança relativos à infraestrutura de apoio náutico	Estudos de impacto de vizinhança prévios referentes à implantação da infraestrutura de apoio náutico
Existência e localização de outras infraestruturas semelhantes	Relação, com localização, de outras infraestruturas náuticas semelhantes no município ou região
Oferta de serviços no entorno (hotéis, restaurantes, atividades de lazer, entre outros)	Panorama da oferta de hotéis, restaurantes, atividades de lazer e outros que o município julgar pertinentes e que podem fomentar o turismo náutico na localidade
Calendário de eventos turísticos no local ou proximidades	Programação anual de eventos turísticos que podem fomentar o turismo náutico no município
Nome e contato de grupos/associações náuticas locais	Relação com nome e contato de associações náuticas do município e do entorno
INFRAESTRUTURA	
ITEM	DESCRIÇÃO
Localização da área (coordenadas)	Coordenadas geográficas do terreno escolhido para implantação do projeto
Documentação do terreno (propriedade)	Envio da documentação do terreno
Enquadramento no PDM	Envio do PDM e mapas anexos (uso e ocupação do solo, áreas de preservação ambiental, usos especiais e outros)
Existência de restrições ambientais	Verificação da presença de restrições ambientais no local, como Unidades de Conservação (UCs)
Levantamento topográfico	Estudos de topografia realizados no local
Sondagens no local ou próximo	Estudos de sondagens realizados no local ou no entorno
Batimetria, no local ou próxima	Estudos de batimetria realizados no local ou no entorno
Infraestrutura existente no local (rede de abastecimento de água/ energia/ esgoto)	Confirmação da existência de rede de abastecimento de água, energia e esgoto no local
Edificações existentes no local	Identificação e envio de plantas das edificações existentes no local
Estudos locacionais e masterplan	Estudos citados pelo Sr. Jânio durante a reunião

MEMÓRIA DE REUNIÃO DE TRABALHO

LABTRANS/UFSC, MINISTÉRIO DO TURISMO E PREFEITURA DE SANTARÉM/PA

DATA: 15/02/2022 – terça-feira

HORÁRIO: 11h às 12h

LOCAL: Realizada por videoconferência (plataforma Teams).

PAUTA:

- Infraestruturas de apoio ao turismo náutico: alinhamento inicial entre MTur, LabTrans/UFSC e Prefeitura de Santarém (PA).

DOCUMENTO ANEXO:

- Lista de informações a serem disponibilizadas pela prefeitura.

Participantes:

Edinalva Silva	Ministério do Turismo	Alaercio Magalhães Cardoso	Prefeitura de Santarém/PA
Gilberto Monte Ferreira	Ministério do Turismo	Elizário de Oliveira Bastos	Prefeitura de Santarém/PA
Higor de Oliveira Guerra	Ministério do Turismo	Ana Luiza Shimomura Spinelli	LabTrans/UFSC
João Pita de Freitas	Ministério do Turismo	André Ricardo Hadlich	LabTrans/UFSC
Matheus Ribeiro Linhares	Ministério do Turismo	Marcus Vinicius Britez	LabTrans/UFSC
Sinara Leandra Silva Alves de Souza	Ministério do Turismo	Rodolfo Nicolazzi Philippi	LabTrans/UFSC
Valesk de Castro Rebouças	Ministério do Turismo	Victor Marques Caldeira	LabTrans/UFSC

1.1 APRESENTAÇÃO DO PROJETO

Após uma breve explanação acerca do tema que motivou a reunião entre o Ministério do Turismo (MTur), o Laboratório de Transportes e Logística da Universidade Federal de Santa Catarina (LabTrans/UFSC) e a Prefeitura de Santarém, cujo escopo contempla as infraestruturas de apoio náutico, os principais pontos discutidos durante a reunião estão descritos na sequência, a saber:

- » Após a apresentação de todos os presentes, o Sr. Higor de Oliveira Guerra comentou sobre o escopo do trabalho de cooperação com o LabTrans/UFSC, cujo produto final são os anteprojetos de engenharia da estrutura náutica e a indicação de modelo de exploração da infraestrutura em conjunto com o MTur.
- » O Sr. Higor solicitou ao Sr. Alaercio Magalhães Cardoso que fizesse uma contextualização sobre os objetivos da prefeitura em relação ao projeto e as informações acerca das condições do terreno de implantação da estrutura, titularidade da área e existência de estudos no local.
- » O Sr. Alaercio agradeceu o convite para a reunião e afirmou que o turismo náutico é bastante forte na região, pois Santarém é banhada por seis rios, entre eles o Rio Amazonas e o Rio Tapajós. Dando sequência a sua fala, o Sr. Alaercio apontou para a Figura 1, que foi compartilhada na tela da reunião, e informou que se tratava do Centro de Atendimento ao Turista de Alter do Chão (CAT), que é uma propriedade do município e conta com um trapiche para recepção dos turistas e que este seria o melhor local para se fazer o investimento. O Sr. Alaercio confirmou que recebeu uma *checklist* por parte da equipe do MTur e que a prefeitura está providenciando todas as informações para o envio o mais rápido possível. Evidenciou o potencial de turismo náutico de Santarém, que recebe 25% dos turistas que se deslocam para o estado do Pará, e afirmou que próximo ao terreno apresentado está a área de fundeio dos cruzeiros que chegam ao município. Sobre o terreno, acrescentou que, apesar da oscilação da maré que é característica da região, a área não é afetada. Por fim, informou que não há um estudo de batimetria do local.



Figura 1 – Localização da área de implantação do projeto
Fonte: Imagem fornecida pela Prefeitura de Santarém.

- » O Sr. Higor passou a palavra ao Sr. Rodolfo Nicolazzi Philippi, que informou que o trabalho está dividido em duas ações: a primeira em forma de diagnóstico e de estudos inerentes, e a segunda contempla uma parte de anteprojetos de engenharia, com a equipe de infraestrutura coordenada pelo Sr. André Ricardo Hadlich. Assim, cedeu a palavra ao Sr. Victor Marques Caldeira.
- » O Sr. Victor afirmou que, apesar de o ministério já disponibilizar algumas informações sobre o local, é muito interessante a construção do diagnóstico conjuntamente com o município, que sabe das especificidades e das expectativas locais. Afirmou que será enviada uma lista com todas as informações necessárias com a memória dessa reunião e citou algumas delas, a saber: estimativa de visitantes nacionais e internacionais, demanda esperada, existência de outra estrutura similar nas proximidades, existência de Plano de Mobilidade e Estudos de Impacto de Vizinhança (EIVs), oferta de serviços etc.
- » O Sr. Alaercio declarou que já possuem algumas dessas informações e que vão disponibilizá-las por *e-mail*. Acrescentou que a implantação de um equipamento desse tipo na área proporcionará um impacto positivo no turismo náutico da região. O Sr. Alaercio informou que o terreno está localizado em uma Área de Preservação Ambiental (APA) e que o município já possui a regulamentação dessa APA.
- » O Sr. André informou que a equipe de infraestrutura também enviará uma solicitação de informações e que estas podem ser disponibilizadas separadamente, conforme forem sendo obtidas, sem a necessidade do envio de todas simultaneamente, pois, assim, a equipe pode ir prosseguindo com os trabalhos. Com relação à localização, o Sr. André questionou qual seria a necessidade do local em termos de infraestrutura, se a ideia é substituir a estrutura existente ou construir uma ao lado.

- » O Sr. Alaercio afirmou que a ideia é substituir a estrutura, que é de madeira e está comprometida. Complementou que a necessidade da prefeitura seria um píer de, aproximadamente, 200 metros para que possam receber embarcações regionais e, por se tratar de uma obra no mesmo local do original, o impacto ambiental e os possíveis entraves jurídicos seriam menores.
- » O Sr. André concordou que a decisão da prefeitura era a mais acertada, pois será um trabalho em uma zona já impactada e com uma infraestrutura existente, fatores que vão colaborar para o projeto como um todo.
- » O Sr. Elizario de Oliveira Bastos pediu a palavra e ratificou ao Sr. André que a equipe da prefeitura já possui praticamente todos os documentos solicitados pelo MTur.
- » O Sr. Higor reforçou que o envio das informações será o mais rápido possível, para subsidiar a tomada de decisão por parte do ministro. Complementou sua fala informando que, provavelmente, a visita do ministro ao município ocorrerá em março e solicitou que a prefeitura pensasse em uma programação para o dia.

1.2 ENCAMINHAMENTOS

- Envio da lista de informações necessárias para a parte de diagnóstico e infraestrutura a serem compartilhadas pela prefeitura, caso disponha.

ANEXOS

SOLICITAÇÃO DE INFORMAÇÕES – MTUR NÁUTICO

DIAGNÓSTICO

ITEM	DESCRIÇÃO
Estimativa de visitantes anuais (domésticos e internacionais)	Número estimado de visitantes domésticos e internacionais ao município e/ou à região
Demanda (embarcações ou pessoas) anual estimada para utilização da infraestrutura de apoio náutico	Número estimado de embarcações ou de pessoas previsto para utilização da infraestrutura de apoio náutico pretendida
Levantamento fotográfico do local	Fotografias da localidade pretendida para implantação da infraestrutura de apoio náutico e seu entorno
Planos de mobilidade/circulação viária pertinentes a acessos e entornos da infraestrutura de apoio náutico	Estudos referentes à circulação viária e à mobilidade urbana realizados no município que contemplem a área prevista para implantação da infraestrutura de apoio náutico
Estudos prévios de impacto de vizinhança relativos à infraestrutura de apoio náutico	EIVs prévios referentes à implantação da infraestrutura de apoio náutico
Existência e localização de outras infraestruturas semelhantes	Relação, com localização, de outras infraestruturas náuticas semelhantes no município ou na região
Oferta de serviços no entorno (hotéis, restaurantes, atividades de lazer, entre outros)	Panorama da oferta de hotéis, restaurantes, atividades de lazer e outros que o município julgar pertinentes e que podem fomentar o turismo náutico na localidade
Calendário de eventos turísticos no local ou nas proximidades	Programação anual de eventos turísticos que podem fomentar o turismo náutico no município
Nome e contato de grupos/associações náuticas locais	Relação com nome e contato de associações náuticas do município e do entorno

INFRAESTRUTURA

ITEM	DESCRIÇÃO
Localização da área (coordenadas)	Coordenadas geográficas do terreno escolhido para implantação do projeto
Documentação do terreno (propriedade)	Envio da documentação do terreno
Enquadramento no Plano Diretor	Envio do Plano Diretor e dos mapas anexos (uso e ocupação do solo, áreas de preservação ambiental, usos especiais e outros)
Existência de restrições ambientais	Verificar a presença de restrições ambientais no local como Unidades de Conservação (UCs)
Plano de Manejo da APA Alter do Chão	Envio do Plano de Manejo da APA Alter do Chão e/ou outros documentos relacionados à sua regulamentação
Levantamento topográfico	Estudos de topografia realizados no local
Sondagens no local ou próximo	Estudos de sondagens realizados no local ou no entorno
Batimetria no local ou próxima	Estudos de batimetria realizados no local ou no entorno
Infraestrutura existe no local (rede de abastecimento de água/energia/esgoto)	Confirmação da existência de rede de abastecimento de água, de energia e de esgoto no local
Edificações existentes no local	Identificação e envio de plantas das edificações existentes no local
Projetos existentes para o local	Identificação e envio de projetos existentes para o local

MEMÓRIA DE REUNIÃO DE TRABALHO

LABTRANS/UFSC, MINISTÉRIO DO TURISMO E PREFEITURA DE IPOJUCA

DATA:	03/03/2022 – quinta-feira		
HORÁRIO:	9h30 às 10h30		
LOCAL:	Realizada por videoconferência (plataforma Teams).		
PAUTA:	Infraestruturas de apoio ao turismo náutico: alinhamento inicial entre MTur, LabTrans/UFSC e Prefeitura de Ipojuca (PE).		
DOCUMENTO ANEXO:	Lista de informações a serem disponibilizadas pela prefeitura.		
Participantes:			
Adriana Alves Almeida da Silva	Ministério do Turismo	Rafaela Corrêa	Prefeitura de Ipojuca (PE)
Higor de Oliveira Guerra	Ministério do Turismo	Tainá Coelho	Prefeitura de Ipojuca (PE)
João Pita de Freitas	Ministério do Turismo	Ana Luiza Shimomura Spinelli	LabTrans/UFSC
Rafael Costa Morgado Soares Braga	Ministério do Turismo	André Ricardo Hadlich	LabTrans/UFSC
Ronei Alcantara da Fonseca	Ministério do Turismo	Juliana Vieira dos Santos Albuquerque	LabTrans/UFSC
Carol Vasconcelos	Prefeitura de Ipojuca (PE)	Marcus Vinicius Britez	LabTrans/UFSC
Flávia Ribas	Prefeitura de Ipojuca (PE)	Sisto Faraco Junior	LabTrans/UFSC
Giuliana Cavalcanti	Prefeitura de Ipojuca (PE)	Victor Marques Caldeira	LabTrans/UFSC
Ítalo Guedes	Prefeitura de Ipojuca (PE)		

1.1 APRESENTAÇÃO DO PROJETO

Após uma breve explanação realizada pelo Sr. Rafael Costa Morgado Soares Braga acerca do tema que motivou a reunião entre o Ministério do Turismo (MTur), o Laboratório de Transportes e Logística da Universidade Federal de Santa Catarina (LabTrans/UFSC) e a Prefeitura de Ipojuca (PE), cujo escopo contempla as infraestruturas de apoio náutico, os principais pontos discutidos durante a reunião estão descritos na sequência, a saber:

- » O Sr. Higor de Oliveira Guerra comentou a respeito do escopo do trabalho de cooperação com o LabTrans/UFSC, cujo produto final são os anteprojetos de engenharia de estruturas de apoio náutico e a indicação de seu modelo de exploração em conjunto com o MTur. Acrescentou que o escopo do projeto é limitado, mas que o município de Ipojuca foi pré-selecionado para integrar a lista de municípios que receberão a referida infraestrutura. Afirmou que o intuito da reunião é solicitar a colaboração da prefeitura no compartilhamento de informações necessárias à materialização do anteprojeto a ser implantado.
- » O Sr. Rafael, após apresentações de todos os participantes, solicitou que a prefeitura discorresse acerca da demanda do município e da área escolhida para o projeto, e, por fim, questionou sobre o recebimento, por meio do MTur, de uma *checklist* com as informações necessárias para o diagnóstico inicial do trabalho.

- » A Sr.a Carol Vasconcelos afirmou que estava aguardando a equipe de infraestrutura da Prefeitura de Ipojuca chegar na reunião e questionou qual seria a infraestrutura de apoio náutico prevista no projeto.
- » O Sr. Rafael lamentou a ausência da Sr.a Giuliana Cavalcanti nesse momento, pois já haviam conversado previamente sobre o escopo da reunião, de modo que o intuito era a prefeitura já apresentar os locais propostos e o tipo de estrutura que pretende implantar na região.
- » A Sr.a Carol demonstrou o contentamento pela escolha do município para o projeto, pois há uma necessidade de implantação de rampas e alamedas na região, e perguntou se a prefeitura precisaria enviar algum projeto ou estudo prévio para que seja realizada a visita técnica.
- » O Sr. Rafael questionou se há obras de infraestrutura náutica previstas no *Plano Diretor* do município.
- » A Sr.a Flávia Ribas afirmou que o *Plano Diretor* está em processo de revisão.
- » O Sr. André Ricardo Hadlich esclareceu o escopo do estudo, que está dividido em duas partes: a primeira elabora um diagnóstico e estudos inerentes, e a segunda contempla uma parte de anteprojetos de engenharia para rampas, píeres e marinas. Complementarmente, destacou que, por meio do estudo, será apontado um indicativo do modelo de exploração da infraestrutura proposta, reforçando que, para sua realização, será necessário compreender o interesse da prefeitura e as condições previstas no *Plano Diretor* para a área.
- » O Sr. Victor Marques Caldeira afirmou que as informações solicitadas serão enviadas junto com a ata da reunião e adiantou algumas delas: estimativa de visitantes nacionais e internacionais, demanda esperada, existência de outras estruturas similares nas proximidades, existência de Plano de Mobilidade e Estudos de Impacto de Vizinhança (EIVs), oferta de serviços, calendário de eventos etc.
- » A Sr.a Giuliana, nesse momento, entrou na reunião e o Sr. Rafael reforçou a importância de a prefeitura providenciar as informações da *checklist* para que o MTur e a equipe do LabTrans/UFSC possam realizar com brevidade a visita técnica.
- » A Sr.a Giuliana se comprometeu a buscar as informações, encaminhá-las com antecedência e se reunir com a prefeita para que ela possa acompanhar a visita.
- » O Sr. Ítalo Guedes sugeriu que a prefeitura faça uma lista de localidades e afirmou que irá verificar com a Secretaria do Meio Ambiente acerca da existência de restrições para a implantação de equipamentos náuticos.
- » O Sr. André salientou a importância da lista citada pela Sr. Ítalo e sugeriu que, para ser objetivo e assertivo, já seria interessante que fossem identificados pontos restritivos no município, como questões ambientais.
- » O Sr. Ítalo indicou que seria interessante a implantação de rampas nas alamedas para realizar a transição dos visitantes da Praia de Porto de Galinhas para a faixa de praia e que já existem decretos favoráveis para a implantação dessas alamedas. Complementou que um ponto importante a ser pensado é a questão da acessibilidade em conformidade com a Norma Brasileira (NBR) 9050.
- » O Sr. André elucidou que, quando se fala da implantação de rampas, o estudo prevê aquelas referentes ao apoio às embarcações e não à acessibilidade de pessoas. Acrescentou que é importante, ao se pensar na implantação da infraestrutura, prever uma área em terra para que se desenvolvam atividades inerentes, como a manutenção e guarda de navios.
- » O Sr. Ítalo se colocou à disposição e demonstrou o interesse em avançar com o projeto, comprometendo-se em passar as informações solicitadas até o dia 7 de março.

1.2 ENCAMINHAMENTOS

- Indicação, por parte da prefeitura, do tipo e do local da infraestrutura a ser estudada.
- Envio, pela prefeitura, das informações constantes na lista de informações (anexo) necessárias para a elaboração do diagnóstico e dos estudos, caso disponha.

ANEXOS

SOLICITAÇÃO DE INFORMAÇÕES – MTUR NÁUTICO	
DIAGNÓSTICO	
ITEM	DESCRIÇÃO
Estimativa de visitantes anuais (domésticos e internacionais)	Número estimado de visitantes domésticos e internacionais ao município e/ou à região
Demanda (embarcações ou pessoas) anual estimada para utilização da infraestrutura de apoio náutico	Número estimado de embarcações ou de pessoas previsto para utilização da infraestrutura de apoio náutico pretendida
Levantamento fotográfico do local	Fotografias da localidade pretendida para implantação da infraestrutura de apoio náutico e seu entorno
Planos de mobilidade/circulação viária pertinentes a acessos e entornos da infraestrutura de apoio náutico	Estudos referentes à circulação viária e à mobilidade urbana realizados no município que contemplem a área prevista para implantação da infraestrutura de apoio náutico
Estudos prévios de impacto de vizinhança relativos à infraestrutura de apoio náutico	EIVs prévios referentes à implantação da infraestrutura de apoio náutico
Existência e localização de outras infraestruturas semelhantes	Relação, com localização, de outras infraestruturas náuticas semelhantes no município ou na região
Oferta de serviços no entorno (hotéis, restaurantes, atividades de lazer, entre outros)	Panorama da oferta de hotéis, restaurantes, atividades de lazer e outros que o município julgar pertinentes e que podem fomentar o turismo náutico na localidade
Calendário de eventos turísticos no local ou nas proximidades	Programação anual de eventos turísticos que podem fomentar o turismo náutico no município
Nome e contato de grupos/associações náuticas locais	Relação com nome e contato de associações náuticas do município e do entorno
INFRAESTRUTURA	
ITEM	DESCRIÇÃO
Localização da área (coordenadas)	Coordenadas geográficas do terreno escolhido para implantação do projeto
Documentação do terreno (propriedade)	Envio da documentação do terreno
Enquadramento no Plano Diretor	Envio do Plano Diretor e dos mapas anexos (uso e ocupação do solo, áreas de preservação ambiental, usos especiais e outros)
Existência de restrições ambientais	Verificar a presença de restrições ambientais no local como Unidades de Conservação (UCs)
Levantamento topográfico	Estudos de topografia realizados no local
Sondagens no local ou próximo	Estudos de sondagens realizados no local ou no entorno
Batimetria do local	Estudos de batimetria realizados no local ou no entorno
Infraestrutura existe no local (rede de abastecimento de água/energia/esgoto)	Confirmação da existência de rede de abastecimento de água, de energia e de esgoto no local
Edificações existentes no local	Identificação e envio de plantas das edificações existentes no local
Projetos existentes para o local	Identificação e envio de projetos existentes para o local

MEMÓRIA DE REUNIÃO DE TRABALHO

LABTRANS/UFSC, MINISTÉRIO DO TURISMO E PREFEITURA DO IPOJUCA (PE)

DATA:	15/03/2022 – terça-feira		
HORÁRIO:	11h às 12h		
LOCAL:	Realizada por videoconferência (plataforma Teams).		
PAUTA:	Infraestruturas de apoio ao turismo náutico: alinhamento inicial entre MTur, LabTrans/UFSC e Prefeitura do Ipojuca (PE).		
DOCUMENTO ANEXO:	Lista de informações a serem disponibilizadas pela prefeitura.		
Participantes:			
Edinalva Silva	Ministério do Turismo	Ítalo Guedes	Prefeitura do Ipojuca (PE)
Higor de Oliveira Guerra	Ministério do Turismo	Rafaela Corrêa	Prefeitura do Ipojuca (PE)
Rafael Costa Morgado Soares Braga	Ministério do Turismo	Tainá Coelho	Prefeitura do Ipojuca (PE)
Ronei Alcantara da Fonseca	Ministério do Turismo	Ana Luiza Shimomura Spinelli	LabTrans/UFSC
Sinara Leandra Silva Alves de Souza	Ministério do Turismo	André Ricardo Hadlich	LabTrans/UFSC
Valesk de Castro Rebouças	Ministério do Turismo	José Francisconi	LabTrans/UFSC
Giovanna Lacerda	Prefeitura do Ipojuca (PE)	Juliana Vieira dos Santos Albuquerque	LabTrans/UFSC
Giuliana Cavalcanti	Prefeitura do Ipojuca (PE)	Sisto Faraco Junior	LabTrans/UFSC
Hild Alves de Oliveira	Prefeitura do Ipojuca (PE)		

1.1 APRESENTAÇÃO DO PROJETO

Após uma breve explanação acerca do tema que motivou a reunião entre o Ministério do Turismo (MTur), o Laboratório de Transportes e Logística da Universidade Federal de Santa Catarina (LabTrans/UFSC) e a Prefeitura do Ipojuca (PE), cujo escopo contempla as infraestruturas de apoio náutico, os principais pontos discutidos durante a reunião estão descritos na sequência, a saber:

- » O Sr. Higor de Oliveira Guerra comentou sobre a cooperação técnica com o LabTrans/UFSC, e informou que seu produto final são os anteprojetos de engenharia das estruturas náuticas que servirão como subsídio para indicar o modelo de exploração em conjunto com o MTur.
- » A Sr.a Giuliana Cavalcanti iniciou sua fala afirmando que foram elencados alguns locais de possível implantação de infraestruturas de apoio náutico, porém já elegeu aquele mais adequado, principalmente em termos de vocação.
- » O Sr. Ítalo Guedes compartilhou na tela o material enviado previamente ao MTur com as possíveis localidades elencadas para implantação do projeto e fez algumas colocações:
 - Apresentou alguns dados referentes ao Ipojuca, destacando a proximidade do município com a capital Recife e trouxe também alguns dados turísticos.
 - Informou que foram indicadas três áreas de interesse, sendo a primeira na Praia de Toquinho (Figura 1), no distrito de Serrambi, destacando alguns aspectos favoráveis da área, como o público veranista consolidado, a presença de marinas particulares na região e a ausência de píeres de uso público. Além

disso, relatou que, conforme dados fornecidos pela Secretaria do Meio Ambiente do Ipojuca, existe um projeto de Clube Recreativo Náutico para o terreno em questão previsto no Plano Diretor da cidade.

- Ressaltou que a nova infraestrutura poderia atender ao público que visita a região, visto que atualmente as estruturas existentes atendem somente às residências particulares.

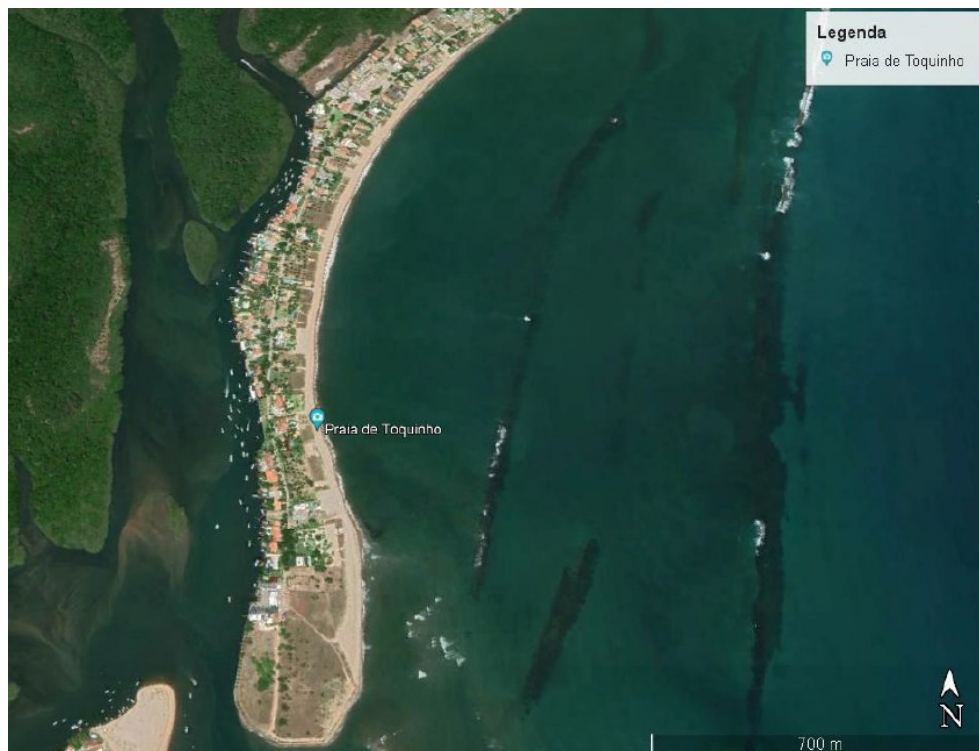


Figura 1 – Localização da proposta 1: Serrambi
Fonte: Imagem fornecida pela Prefeitura do Ipojuca (2022).

- Dando continuidade à apresentação, mostrou a segunda localidade proposta pela prefeitura (Figura 2) em uma área próxima a Porto de Galinhas, denominada Madagascar. A ideia é criar um atrativo turístico alternativo, visto que a área apresenta um potencial de contemplação do pôr do sol.
- Do ponto de vista náutico, afirmou que seria necessário realizar uma avaliação mais criteriosa com relação ao calado da área.



Figura 2 – Localização da proposta 2: Madagascar
Fonte: Imagem fornecida pela Prefeitura do Ipojuca (2022).

- Expôs, por fim, a terceira e última área proposta, situada na Praia de Camboa (Figura 3), a qual estaria vinculada ao Museu do Caranguejo Vivo. Entretanto, informou que, em conversa com a secretária Giuliana, a proposta 1 foi apontada como a mais promissora.



Figura 3 – Localização da proposta 3: Praia de Camboa
Fonte: Imagem fornecida pela Prefeitura do Ipojuca (2022).

» A Sr.a Giuliana pediu que o Sr. Ítalo confirmasse se as áreas 1 e 2 possuem propriedade pública.

- » O Sr. Ítalo afirmou que apesar de a área 1 se tratar de uma propriedade privada, o fato de existir um projeto no Plano Diretor facilitaria a conversa com o proprietário, pois configuraria uma valorização do local.
- » A Sr.a Giuliana concordou que a primeira proposta seria interessante por ser uma área já consolidada e com projeto em conformidade com o Plano Diretor, mas em termos de área pública a proposta 2 seria mais adequada.
- » O Sr. Ítalo acrescentou que a proposta 2 estaria atendendo mais ao uso público, pois a proposta 1 atenderia mais à população que mora no condomínio próximo ao local.
- » A Sr.a Tainá Coelho complementou que, na proposta 3, a ideia é fazer um percurso saindo de Muro Alto com direção ao Museu do Carangueijo Vivo, conectando as duas propostas.
- » O Sr. Higor ressaltou que o ideal é escolher um terreno com domínio público, para evitar processos de desapropriações e acordos que atrasariam o projeto. Informou também que, além dos anteprojetos, será entregue um guia para a implantação de estruturas de apoio náutico.
- » A Sr.a Valesk de Castro Rebouças questionou se o condomínio é aberto ao público.
- » O Sr. Ítalo afirmou que o acesso é preferencial aos moradores do condomínio.
- » O Sr. Rafael Costa Morgado Soares Braga perguntou sobre a questão do acesso na proposta 2, e pediu para a equipe da prefeitura confirmar a área no mapa projetado na tela. Questionou sobre o longo trajeto que as embarcações teriam que fazer para acessar a estrutura nova e sobre a existência de um canal de acesso no local.
- » A Sr.a Tainá informou que as embarcações previstas seriam do tipo jangada ou embarcações de pequeno porte e teriam duas entradas: uma por Muro Alto e outra por Maracáipe.
- » O Sr. Rafael demonstrou preocupação com relação à questão da navegabilidade no Rio Ipojuca, e pediu ao Sr. André Ricardo Hadlich uma opinião sobre a questão.
- » O Sr. André primeiramente questionou sobre a finalidade da instalação do píer naquele local, pois a proposta de implantar um píer ou uma marina tem como objetivo a realização do transbordo entre o modal terrestre e o modal aquaviário ou vice-versa. Nesse sentido, afirmou que não ficou clara a finalidade da proposta 2, visto que o píer estaria localizado em uma área de difícil acesso e sem um atrativo que justificasse a locomoção do público. Também pontuou que o primeiro passo para qualquer projeto seria realizar o levantamento batimétrico do trajeto.
- » A Sr.a Tainá afirmou que se trata de uma área alagada com potencial turístico, e a ideia seria aproveitar esse espelho d'água para esportes náuticos.
- » O Sr. André pontuou que, se o intuito é criar um atrativo turístico dentro do lago, poderia ser implantada uma estrutura de atracação em um terreno público, e as embarcações poderiam chegar por terra. Por fim, questionou se existe disponibilidade de algum terreno público com acesso ao lago nessa região.
- » A Sr.a Tainá informou que é uma área extensa e que existem tanto terrenos públicos quanto terrenos particulares, e que seria necessário realizar mais estudos para identificar essas questões.
- » O Sr. Rafael pediu novamente a confirmação da área do lago, projetando a imagem de satélite na tela, e demonstrou preocupação com relação à oscilação da maré no local. Complementou dizendo que, por se tratar de Porto de Galinhas, talvez seja mais interessante avaliar melhor as possibilidades da instalação de apoio náutico no mar, que ainda se configura como o maior atrativo da região e carece de investimentos...
- » O Sr. Ítalo sugeriu a implantação de uma estrutura voltada para o oceano com conexão para a rota de Madagascar.
- » A Sr.a Tainá explicou que o intuito era criar um novo atrativo turístico mais sustentável, visto que na Praia de Porto de Galinhas há muitas restrições de circulação de embarcações devido a questões ambientais.
- » O Sr. Ítalo complementou informando que existem diversas alamedas na Praia de Porto de Galinhas e que a prefeitura poderia verificar quais dessas alamedas estariam mais próximas à área de Madagascar para servir como um ponto de articulação.
- » A Sr.a Rafaela Corrêa pediu a palavra para esclarecer que a área de Serrambi trata-se de um loteamento público e não de um condomínio e, portanto, não haveria problemas com relação ao uso exclusivo por parte dos moradores do loteamento, visto que é uma área de acesso aberto, sanando a dúvida levantada durante as discussões.

- » O Sr. André comentou que a área de Serrambi é muito interessante pois possui uma ampla retroárea disponível para desenvolver outras atividades relacionadas ao turismo náutico e perguntou novamente se a propriedade do terreno é pública ou privada.
- » O Sr. Ítalo confirmou que o terreno é privado, mas que o proprietário sinalizou interesse em avaliar a possibilidade do equipamento de uso público. Voltando ao assunto da proposta 2, pediu a opinião dos demais com relação à ideia da infraestrutura voltada para o mar com conexão para a rota de Madagascar.
- » O Sr. André afirmou que qualquer uma das propostas é viável do ponto de vista técnico, mas que é necessário avaliar o benefício das propostas para a população e se há área disponível para implantar essas estruturas.
- » O Sr. Ítalo perguntou ao Sr. André sobre a área de influência do anteprojeto em Serrambi, se há uma proporção da área em terra e em mar prevista para a estrutura.
- » O Sr. André respondeu que o *design* arquitetônico do projeto será desenvolvido em conjunto com a prefeitura para encontrar a melhor solução, e o anteprojeto será um reflexo do tipo de embarcação que utilizará a infraestrutura.
- » O Sr. Ítalo perguntou quais seriam os próximos passos e quais informações seriam necessárias.
- » O Sr. Rafael enfatizou que primeiro é preciso definir qual a área do projeto. Destacou o fato de o terreno de Serrambi ser de propriedade privada, e que o projeto só começaria se houvesse um decreto de desapropriação da área.
- » A Sr.a Giuliana pediu um prazo para se reunir com a prefeita a fim de decidir sobre a desapropriação da área.
- » O Sr. Rafael afirmou que seria fundamental um levantamento documental da área para definição dos próximos passos, pois o prazo é curto.
- » O Sr. Higor afirmou que seria interessante uma definição até quinta-feira, dia 17 de março.
- » O Sr. Ronei Alcantara da Fonseca mencionou dois questionamentos importantes para auxiliar na tomada de decisão quanto à área: “Qual seria a propulsão das embarcações, jangada ou motor?” E, com relação ao mangue: “Como ficaria a situação com a CPRH (Agência Estadual de Meio Ambiente)?”.

1.2 ENCAMINHAMENTOS

- A Prefeitura do Ipojuca ficou responsável por enviar a definição acerca da área para implantação da infraestrutura de apoio náutico.
- O LabTrans/UFSC e o MTur ficaram incumbidos de enviar a lista de informações necessárias para a parte de diagnóstico e infraestrutura a serem compartilhadas pela prefeitura, caso disponha.

ANEXOS

SOLICITAÇÃO DE INFORMAÇÕES - MTUR NÁUTICO	
DIAGNÓSTICO	
ITEM	DESCRIÇÃO
Estimativa de visitantes anuais (domésticos e internacionais)	Número estimado de visitantes domésticos e internacionais ao município e/ou região
Demanda (embarcações ou pessoas) anual estimada para utilização da infraestrutura de apoio náutico	Número estimado de embarcações ou pessoas previsto para utilização da infraestrutura de apoio náutico pretendida
Levantamento fotográfico do local	Fotografias da localidade pretendida para implantação da infraestrutura de apoio náutico e seu entorno
Planos de mobilidade/circulação viária pertinentes a acessos e entornos da infraestrutura de apoio náutico	Estudos referentes à circulação viária e à mobilidade urbana realizados no município que contemplem a área prevista para implantação da infraestrutura de apoio náutico
Estudos prévios de impacto de vizinhança relativos à infraestrutura de apoio náutico	Estudos de impacto de vizinhança prévios referentes à implantação da infraestrutura de apoio náutico
Existência e localização de outras infraestruturas semelhantes	Relação, com localização, de outras infraestruturas náuticas semelhantes no município ou na região
Oferta de serviços no entorno (hotéis, restaurantes, atividades de lazer, entre outros)	Panorama da oferta de hotéis, restaurantes, atividades de lazer e outros que o município julgar pertinentes e que podem fomentar o turismo náutico na localidade
Calendário de eventos turísticos no local ou proximidades	Programação anual de eventos turísticos que podem fomentar o turismo náutico no município
Nome e contato de grupos/associações náuticas locais	Relação com nome e contato de associações náuticas do município e do entorno
INFRAESTRUTURA	
ITEM	DESCRIÇÃO
Localização da área (coordenadas)	Coordenadas geográficas do terreno escolhido para implantação do projeto
Documentação do terreno (propriedade)	Envio da documentação do terreno
Enquadramento no PDM	Envio do PDM e dos mapas anexos (uso e ocupação do solo, áreas de preservação ambiental, usos especiais e outros)
Existência de restrições ambientais	Verificar a presença de restrições ambientais no local como Unidades de Conservação (UCs)
Levantamento topográfico	Estudos de topografia realizados no local
Sondagens no local ou próximo	Estudos de sondagens realizados no local ou no entorno
Batimetria, no local ou próximo	Estudos de batimetria realizados no local ou no entorno
Infraestrutura existente no local (rede de abastecimento de água/ energia/ esgoto)	Confirmação da existência de rede de abastecimento de água, energia e esgoto no local
Edificações existentes no local	Identificação e envio de plantas das edificações existentes no local
Projetos existentes para o local	Identificação e envio de projetos existentes para o local

MINISTÉRIO DO
TURISMO



UNIVERSIDADE FEDERAL
DE SANTA CATARINA

 **LabTrans**
Laboratório de Transportes e Logística