UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO NORTE
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS E APLICADAS
DEPARTAMENTO DE TURISMO
CURSO DE TURISMO

ANA RAQUEL AMORIM DA CÂMARA

OPORTUNIDADES E DESAFIOS DO TURISMO NÁUTICO: UM ESTUDO DE CASO SOBRE O PROJETO MARINA DE NATAL/RN

NATAL - RN

2013

ANA RAQUEL AMORIM DA CÂMARA

OPORTUNIDADES E DESAFIOS DO TURISMO NÁUTICO: UM ESTUDO DE CASO SOBRE O PROJETO MARINA DE NATAL/RN

Trabalho de Conclusão do Curso apresentado ao Curso de Turismo da Universidade Federal do Rio Grande do Norte, como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel em Turismo.

Orientadora: Profa. Lissa Valéria F. Ferreira, D.Sc.

NATAL - RN

2013

Catalogação da Publicação na Fonte.

UFRN / Biblioteca Setorial do CCSA

Câmara, Ana Raquel Amorim da.

Oportunidades e desafios do turismo náutico: um estudo de caso sobre o projeto Marina de Natal/RN / Ana Raquel Amorim da Câmara. - Natal, RN, 2013.
86f.

Orientador(a): Profª. Drª. Lissa Valéria Fernandes Ferreira.
Monografia (Graduação em Turismo) - Universidade Federal do Rio Grande do Norte. Centro de Ciências Sociais Aplicadas. Departamento de Turismo.

1. Turismo náutico – Marketing - Monografia. 2. Transportes turísticos - Monografia. 3. Marinas – Natal/RN - Monografia. I. Ferreira, Lissa Valéria Fernandes. II. Universidade Federal do Rio Grande do Norte. III. Título.

RN/BS/CCSA CDU 338.48-52

ANA RAQUEL AMORIM DA CÂMARA

OPORTUNIDADES E DESAFIOS DO TURISMO NÁUTICO: UM ESTUDO DE CASO SOBRE O PROJETO MARINA DE NATAL/RN. Monografia apresentada à Coordenação de Graduação em Turismo da Universidade Federal do Rio Grande do Norte, para obtenção do título em Bacharel em Turismo.

Natal, ____ de dezembro de 2013.

Banca Examinadora:

_____

Profª. Lissa Valéria Fernandes Ferreira, D. Sc.

Orientadora - Universidade Federal do Rio Grande do Norte

_____

Profº Carlos Humberto Porto. M. Sc.

Examinador - Universidade Federal do Rio Grande do Norte

_____

Profº Saulo Gomes Batista, M. Sc.

Examinador – Centro Universitário FACEX

Dedico a Deus, razão da minha existência, à fé que me permite encarar os desafios e alcançar meus objetivos.

Aos meus pais, Maria da Conceição Amorim da Câmara (In Memorian) e João Maria da Câmara, que me deram à vida, me educaram e me inspiram a seguir sempre em frente.

Ao meu filho, Marcelo Amorim Werneck, por fazer meu cotidiano ser muito mais feliz e dar sentido a tudo que conquisto.

AGRADECIMENTOS

Pessoas e motivos não faltam para agradecer, graças a Deus! Não conseguiria nada sozinha e sei reconhecer o valor de cada gesto que me ajudou nessa conquista. Serei sempre grata a Deus e toda minha família, que nos melhores e piores momentos estiveram comigo. Em especial aos meus pais, João Maria da Câmara, meu exemplo de força e superação e Maria da Conceição Amorim da Câmara, que me ensinou a nunca desistir do que vale a pena e me fez entender que a gente nunca morre quando está vivo no coração das pessoas. Meus irmãos: Ana Caroline, Ana Beatriz e João Henrique... O apoio, a dedicação e a compreensão de vocês vieram quando mais precisei.

A decisiva contribuição dos amigos: Children, Diogo e Ivis. Este trabalho não teria saído sem vocês três. Babá, cozinheiro, diarista, motorista, animador infantil, digitador, etc, tudo eles foram. Aos meus queridos amigos que também me motivaram e ajudaram em diferentes momentos: Luciana, Lara, Gustavo, Thainá, Raquel. Agradeço também à Elizabete, que tanto contribuiu para que esta monografia se concretizasse. À Lissa, que não me deixou desanimar e me motivou de todas as formas possíveis. Aos que adotei para minha família: Rômulo, Graça, Paulo e Ana Maria. Vocês conquistaram meu respeito e admiração e são também um motivo para me inspirar a seguir sempre em frente. Por fim, meu querido filho, Marcelo. Por todo o amor e fé que ele me despertou na vida, nas pessoas e no mundo... Que me faz ser alguém melhor e buscar sempre o melhor a cada dia. Aos que não foram citados, mas que participaram de modo direto ou indireto, meu muito obrigada!

Nada do que foi será

De novo do jeito que já foi um dia

Tudo passa

Tudo sempre passará...

A vida vem em ondas

Como um mar

Num indo e vindo infinito

Tudo que se vê não é

Igual ao que a gente

Viu há um segundo

Tudo muda o tempo todo

No mundo...

Não adianta fugir

Nem mentir

Pra si mesmo agora

Há tanta vida lá fora

Aqui dentro sempre

Como uma onda no mar

Como uma onda no mar

Como uma onda no mar

(Música: Como Uma Onda – Compositor: Nelson Motta)

CÂMARA, Ana Raquel Amorim da. **Oportunidades e Desafios do Turismo Náutico: Um Estudo de Casos Sobre o Projeto Marina de Natal/RN,** 2013, p. 85. Monografia (Graduação em Turismo) – Universidade Federal do Rio Grande do Norte.

RESUMO

A localização privilegiada e as condições naturais para navegabilidade, aliada a uma infraestrutura de aporte seguro, caracterizam um destino que deseja desenvolver atividades náuticas relacionadas ao turismo. A navegação, prática difundida há séculos, nunca deixou de despertar amantes das águas, tendência refletida na crescente produção de embarcações. Frente o avanço dessa prática em países desenvolvidos e as receitas geradas por esse mercado no exterior, os setores público e privado se mobilizam para que a vocação natural brasileira se estruture para estimular esse segmento que, além de aparecer como um diversificador para a demanda que o país busca, possui também o apelo que exprime o interesse coletivo de beneficiar a economia e também a sociedade. O improviso da prática náutica que se estabeleceu no Brasil é reflexo da carência de estudos técnicos e científicos sobre o assunto, além da ausência histórica de marcos para regulamentar a atividade. Isso, por consequência, resulta no baixo índice de infraestruturas de qualidade do setor que se encontra em muitos destinos brasileiros, além de uma visão distorcida sobre os impactos dos equipamentos de suporte ao turismo náutico em relação ao meio ambiente. Neste estudo, serão levantadas as principais oportunidades e os possíveis entraves que o turismo náutico enfrenta utilizando o caso dos projetos para a implantação de uma marina no destino Natal, capital do Rio Grande do Norte.

Palavras-Chave: Turismo Náutico. Marinas. Desenvolvimento. Natal.

CÂMARA, Ana Raquel Amorim da. **Opportunities and Challenges of Nautical Tourism: A Case Study About the Marina Project Natal/RN**, 2013, p. 85. Monograph (Graduate in Tourism) - Federal University of Rio Grande do Norte.

ABSTRACT

The prime location and natural conditions for airworthiness, combined with a secure infrastructure contribution, featuring a nautical destination that wishes to develop activities related to tourism. Navigation, widespread practice for centuries, never failed to arouse lovers of water, a trend reflected in the increased production of boats. Forward the advancement of the practice in developed countries and the revenue generated from such overseas market, the public and private sectors to mobilize the Brazilian natural vocation is structured to stimulate this segment, in addition to appearing as a diversifier to demand that the search country, also has the appeal that expresses the collective interest of the economy and also benefit society. The improvisation of nautical practice that was established in Brazil reflects the lack of technical and scientific studies on the subject, besides the absence of historical landmarks to regulate the activity. This therefore results in low levels of infrastructure quality in the industry that is found in many Brazilian destinations, plus a distorted view of the impacts of tourism support nautical equipment in relation to the environment. In this study, the main opportunities will be raised and the possible barriers that nautical tourism faces using the case of projects for the deployment of a marina destination in Natal, capital of Rio Grande do Norte .

Keywords: Nautical Tourism. Marina. Development. Natal.

LISTA DE FIGURAS

Figura 01: Área da Zona de Proteção Ambiental 7 (ZPA-7) 15
Figura 02: Processo de Urbanização da Orla Brasileira 33
Figura 03: Logotipo Bandeira Azul - Certificação Internacional 37
Figura 04: Logotipo Projeto Marinas..... 39
Figura 05: Proposta para Marina em Natal do grupo francês New Co Marine 42
Figura 06: Localização Geográfica das Zonas de Proteção Ambiental de Natal estabelecidas pelo Plano Diretor de Natal..... 43
Figura 07: Zoneamento da Zona de Proteção Ambiental 7 (ZPA-7), projeto de lei nº 161/2007 do município de Natal 44
Figura 08: Modificação do Projeto de Lei 161/2010 para a Zona de Proteção Ambiental (ZPA-7) do município de Natal 45
Figura 09:Classificação dos Ambientes de Proteção Ambiental 7 (ZPA-7) 47
Figura 10: Comércio informal na área próxima ao Forte dos Reis Magos 48
Figura 11: Comércio Informal na Praia do Forte 48
Figura 12: Simulação Tridimensional Atual dos Elementos Construídos na Zona de Proteção Ambiental 7 (ZPA-7) 50
Figura 13: Simulação Tridimensional das Possibilidades de Novas Edificações no perímetro da Zona de Proteção Ambiental 7 (ZPA-7) 50
Figura 14: Simulação Tridimensional do Projeto Marina de Natal inserido na Zona de Proteção Ambiental 7 (ZPA-7) 51
Figura 15: Simulação Tridimensional do Projeto Marina de Natal com Ângulo de Visão Geral da Área Edificante 52

LISTA DE TABELAS

Tabela 01: Vias de Acesso Navegáveis no Brasil 14
Tabela 02: Aspectos comuns entre o perfil do turista náutico nacional e internacional 16
Tabela 03: Lista de Países Certificados pela Bandeira Azul 38
Tabela 04: Mudanças e Benefícios para uma Marina Certificada 40
Tabela 05: Classificação dos Ambientes segundo o Relatório sobre Implicações Ambientais e Urbanísticas Decorrentes das Propostas de Regulamentação da Zona de Proteção Ambiental 7 (ZPA-7) do município de Natal 47

LISTA DE QUADROS

Quadro 01: Competição e completamentariedade entre os modos de transportes 21
Quadro 02: Estrutura do Estado - Políticas para os Transportes Aquaviários 29
Quadro 03: Classificação da Infraestrutura Náutica para o Turismo 30

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ANTAQ - Agência Nacional de Transporte Aquaviários

APP - Área de Proteção Permanente

BCR - Brazilian Cruises Representation

CONAMA - Conselho Nacional de Meio Ambiente

EMBRATUR - Instituto Brasileiro de Turismo

FEE - Foundation for Environmental Education

GAC - Grupo de Artilharia da Campanha

Ha - Hectáres

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

Inmetro - Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Técnica

OMT - Organização Mundial de Turismo

PNGC - Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro

PPP - Parceria Público-Privada

Seturde - Secretaria de Turismo e Desenvolvimento Econômico de Natal

SNUC - Sistema Nacional de Unidades de Conservação

SZ - Subzona

SZC - Subzona de Conservação

SZUR - Subzona de Uso Restrito

UFRN - Universidade Federal do Rio Grande do Norte

UTR - Unidade de Tratamento de Rio

ZET - Zona Especial de Interesse Turístico

ZPA - Zona de Proteção Ambiental

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO 13
1.1. Problema 13
1.2. Justificativa 17
1.3. Objetivos 18
1.3.1. Geral 18
1.3.2. Específico 18

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA 19
2.1. Transportes Turísticos 19
2.2. Turismo Náutico 23
2.2.1. A Evolução do Turismo Náutico 23
2.2.2. Bases Para o Desenvolvimento 25
2.2.3. Turismo Náutico no Brasil 27
2.3. A Marina de Natal 32
2.3.1. Organização do Território Litorâneo do Brasil e as Marinas 32
2.3.2. Relação Entre Marinas e Turismo 35
2.3.3. Projeto: Marina em Natal 41

3. PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS 53
3.1. Tipo da Pesquisa 53
3.2. Universo da Pesquisa 53
3.3. Instrumentos da Coleta de Dados 54
3.4. Métodos de Análise 54

4. ANÁLISE DOS RESULTADOS 55
4.1. Benefícios do turismo náutico 55
4.2. Avaliação das propostas previstas no Projeto Marina de Natal 57
4.3. Entraves para a execução do projeto Marina de Natal 59

5. CONCLUSÃO 61

REFERÊNCIAS 63

APÊNDICE 67

1. INTRODUÇÃO

1.1 Problema

A segmentação no turismo, de acordo com Netto (2008), acontece para melhor planejar, gerir e comercializar os produtos e serviços vinculados à atividade turística. E cabe ao Instituto Brasileiro de Turismo (Embratur) identificar os segmentos a partir da demanda (identidade do destino) e da oferta (comportamento do consumidor). Nesse sentido, ele próprio define que turismo náutico se caracteriza pela utilização de embarcações com finalidade de movimentação turística.

Segundo Amaral (2006), os hábitos de consumo da sociedade economicamente ativa se harmonizam com a proposta que essa modalidade de turismo propicia, levando para o hóspede (termo estrategicamente utilizado nos cruzeiros marítimos) atividades, entretenimento, equipamentos e serviços que atendam suas necessidades e superam suas expectativas. Essa prática forma um público que tende a repetir a experiência, além de disseminá-la em seu círculo social, estimulando novos consumidores. Esse fenômeno influencia diretamente o mercado, aumentando o fluxo de turistas nos destinos, amenizando os efeitos da sazonalidade e permitindo um crescimento significativo no gasto dos turistas durante todo o ano.

Um fator primordial para que o segmento náutico ocorra é o transporte, assim como em quase todas as formas de praticar o turismo, considerando a relação intrínseca da locomoção com a atividade turística. Page (2008) classifica o transporte como um dos três componentes fundamentais do turismo, aliado ao produto turístico (oferta) e ao mercado turístico (demanda). No caso específico do turismo náutico, como nos cruzeiros, o transporte exerce o papel de própria experiência turística, levando em conta que os cruzeiros são considerados verdadeiros destinos itinerantes. Assim, a escolha do meio de transporte pode significar a própria vivência do turismo, algo que é ainda negligenciado e evidenciado na própria realidade dos destinos. Embora o turismo disponha de transportes específicos para a atividade, os turistas também são usuários das redes de transportes dos destinos e, dessa forma, a distinção entre o que é do uso turístico e o que não é de uso turístico é difícil de especificar na prática.

A importância de investimento na melhoria dos transportes beneficia não somente o turismo, mas a sociedade de forma geral. Page (2008) levanta ainda a hipótese que uma

distinção entre transportes de uso turístico e não-turístico pode ser inviável na realidade, embora seja relevante para formular uma política para a melhoria de vias e transportes voltados para o turismo. Isso significa que a qualidade nos transportes, seja para uso turístico ou não, é de extrema importância, pois favorece a todos. Para um destino que deseja desenvolver o turismo náutico, se faz de extrema necessidade o investimento em equipamentos turísticos que propiciem um padrão de qualidade no atendimento deste segmento, que tem um perfil de consumidor bastante exigente. A adequação no uso das infraestruturas que já existem e a construção de novas estruturas que amenizem os congestionamentos, algo que, de acordo Page (2008), tem sido e provavelmente será um grande desafio para a gestão dos destinos turísticos, se faz importante agora, pois, como destaca Rabahy (2003), o planejamento é uma ferramenta que permite ao turismo a previsão de problemas e a busca por soluções que se antecipem a eles.

Neste estudo, levanta-se a princípio a relação de importância entre transporte e turismo, iniciando com o histórico do envolvimento do transporte e do homem, bem como a ligação entre o desenvolvimento e os transportes. Posteriormente, será caracterizado o segmento náutico, sua importância para a diversificação de um destino turístico e, por fim, a análise das modificações previstas para se realizar no destino Natal/RN, sob a percepção dos gestores e atores envolvidos nos projetos que envolvem marinas em Natal. Para tanto, se apresentam a seguir as questões que permeiam a problemática do trabalho:

Considerando a variação de rotas do Brasil (Tabela 1) para desenvolver o turismo náutico, existem poucos incentivos e investimentos para o estímulo à atividade. Na tabela 01 apresenta-se a dimensão das vias navegáveis brasileiras, constituídas por praias, rios, lagunas e outros acessos de água que possibilitam o desenvolvimento do turismo náutico. Considerando que as infraestruturas que existem são poucas e algumas em péssimo estado de conservação, existe potencial que não é devidamente aproveitado.

Tabela 01: Vias de Acesso Navegáveis no Brasil

Litoral	Vias Internas	Reservatórios
(KM)	(KM)	(KM)
7.367	35.000	9.260

Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), 2010

Sob o argumento de dinamizar a atividade turística desenvolvida no destino Natal, capital do Rio Grande do Norte, órgãos públicos e empresas privadas anseiam pela implantação de uma marina para Natal - projeto que trata da instalação de uma plataforma de apoio para embarcações na orla da cidade - a fim inserir Natal no roteiro do turismo náutico nacional e internacional.

O projeto Marina de Natal, idealizado e também paralizado há anos, está sendo novamente içado e gera, mais uma vez, inquietações quanto a relevância para o desenvolvimento do turismo local, bem como os seus principais impactos.

A proposta deste empreendimento se baseia em disponibilizar uma estrutura moderna e adaptada para atender as diferentes necessidades do público que, de acordo com os atores envolvidos na concepção da Marina, engloba não só os turistas, considerando também a comunidade local e suas carências. Sob este aspecto, os empresários apresentam a idéia de construir espaços de convivência públicos e a promoção de ações sociais que beneficiem a população, em especial, as comunidades diretamente atingidas pelos impactos. A busca por licenças ambientais tem sido a justificativa para que o projeto prossiga no papel, visto que se prevê a construção da Marina em uma área de proteção ambiental.

Figura 01: Área da Zona de Proteção Ambiental 7 (ZPA-7).

Fonte: Secretaria Municpal de Turismo e Desenvolvimento Econômico (Seturde)

Enquanto alguns acadêmicos desacreditam e muitos moradores nem saibam da existência desse ideal, gestores divulgam estudos de viabilidade em audiências públicas e conferências, alegando que grupos de empresários internacionais demonstram interesse em financiá-lo, tendo, inclusive, fontes de recursos garantidos para a construção e estudos de viabilidade.

Embora o turismo náutico se caracterize pela utilização das embarcações para o transporte, lazer e hospedagem, estudos sobre o perfil do turista náutico, levantados pelo Instituto Brasileiro de Turismo (EMBRATUR) demonstram que os consumidores desse segmento também buscam novas experiências durante a permanência em solo e que o turista internacional e o nacional também possuem pontos em comum, como demonstra-se na tabela abaixo:

Tabela 02: Aspectos comuns entre o perfil do turista náutico nacional e internacional

Serviços Mais Utilizados	Razões para escolha do destino
Restaurantes	Proximidade dos atrativos
Animação noturna	Atividades de lazer e de recreio
Atividades esportivas	Indicação de amigos
Compras	Qualidade dos serviços
Atividades naturais	Possibilidade de descanso
Visitas culturais circuitos turísticos	Atividades esportivas (regatas, competições)
Roteiros turísticos diversificados	Clima da região
	Preço

Fonte: Adaptado pelo autor por Embratur, 2006.

Assim, as áreas que desejam desenvolver o turismo náutico devem oferecer estrutura diferenciada que atenda a demanda de produtos e serviços inerentes ao perfil do turista náutico. Essa condição gera grandes oportunidades como estimular a cultura local, restaurar áreas com potenciais e qualificar mão de obra especializada e, em contrapartida, surgem também os desafios, que se refletem mobilização de recursos naturais e econômicos de ordem pública e privada, assim como a sensibilização e o envolvimento da sociedade. Desse modo, questiona-se: De que maneira o destino Natal pode se inserir no mercado do turismo náutico com a construção de uma Marina em Natal?

1.2 Justificativa

O turismo náutico, segmento que ainda não amadureceu no Brasil, carece de investimentos e também de estudos voltados para essa área que se mostra, há muitas décadas, fonte de desenvolvimento para destinos internacionais que se estruturam e planejam a atividade turística. A lacuna de conhecimento sobre o turismo náutico desperdiça o potencial tremendo das vias navegáveis brasileiras e impede a diversificação dos produtos turísticos que os destinos oferecem, em especial, os próximos à costa do país, que são de uma localização privilegiada em relação à Europa. Segundo Amaral (2006), o mercado europeu é responsável por uma significativa demanda de turistas que buscam lazer aquático no Brasil.

De acordo com Gamito (2009), a náutica motiva 3 milhões de viagens em embarcações de recreio na Europa, acrescidas dos 7 milhões que ao buscar o já consolidado turismo de Sol e Mar, também experimentam opções que o turismo náutico oferece. Assim, existe um grande potencial para estimular o crescimento pela procura do segmento da náutica, desde que se apresente uma experiência de qualidade e desperte no turista a vontade de vivenciar novas experiências.

Esse estímulo também permite a desmitificação sobre o lazer náutico, bem como amplia a gama de pessoas que desejam desfrutar dos benefícios dessa atividade. A democratização do setor, vinda com a tecnologia que possibilitou uma maior produção de embarcações e o consequente acesso a mais estratos da sociedade, é um importante fator para que as práticas do turismo náutico passem a ser experimentadas e apreciadas por mais pessoas.

As práticas do turismo náutico associadas aos esportes são bastante interessantes do ponto de vista econômico e social, pois atividades esportivas como *surf*, *windsurf*, *snorkelling*, entre outras ligadas à náutica, estimulam gastos para os turistas e facilitam a socialização entre turistas e também habitantes. O carro chefe da náutica, porém, são os cruzeiros marítimos, que para Alban (2005), são os grandes responsáveis pelas modificações que ocorrem nos portos e por esse desejo de reconfigurar o mercado náutico.

O turismo desenvolvido na cidade do Natal já agrega alguns produtos turísticos frutos da relação com a náutica, como os mergulhos nos parrachos e os passeios fretados pelas embarcações de recreio entre o litoral sul e norte. A cidade possui cenários paradisíacos no ponto de vista turístico e gestores que desejam habilitar o destino Natal para receber investimentos para infra-estrutura, o que sinaliza uma possibilidade de investigação muito pertinente para a academia, que pode, a partir de pesquisas, avaliar a relevância dessas

mudanças para o turismo local, levantando os principais entraves para que essas mudanças ocorram e as oportunidades para desenvolver melhor a atividade.

Sob este aspecto, pode-se afirmar que a investigação acadêmica e o planejamento adequado da atividade turística são alternativas eficazes para se estabelecer um equilíbrio entre os fatores positivos e negativos do turismo e identificar os efeitos que cada ação conduz. Esta pesquisa se justifica pela importância do planejamento para o desenvolvimento sustentável do turismo, levantando hipóteses das principais oportunidades e desafios que a cidade pode vivenciar a partir da idealização de mudanças para o turismo, apontando alternativas para que melhorias sejam desfrutadas por turistas e habitantes.

1.3 Objetivos

1.3.1 Geral

Avaliar, a partir da percepção dos gestores e demais atores do turismo, os impactos que a construção de uma Marina pode gerar no destino Natal.

1.3.2 Específicos

a) Identificar os entraves para a execução do projeto Marina de Natal;

b) Evidenciar os benefícios do turismo náutico como diversificador dos produtos e serviços oferecidos ao turista;

c) Avaliar as propostas previstas no Projeto Marina de Natal;

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 Transportes Turísticos

A história da própria humanidade, de acordo com Roná (2002), se confunde com a do transporte, considerando que o homem sempre estabeleceu estreita relação com a locomoção. A princípio, domesticar os animais foi a primeira solução para a fragilidade dos pés humanos, que não alcançavam todas as distâncias que desejavam. O domínio de técnicas possibilitou a invenção da roda e, a partir de então, o avanço dos transportes. Escriche (2010) ressalta que já no período da Antiguidade, povos da Pérsia, Babilônia, Egito e Roma aspiravam conhecimento sobre os transportes para expandir o próprio território. Os transportes terrestres passam por inúmeras modificações a partir desse período, tendo os automóveis principalmente um importante significado na atualidade.

Com a busca pelo domínio de outros territórios na Idade Média, as águas também despertam o interesse por novos caminhos, especialmente na Europa. Roná (2002) afirma que a navegação possibilitou inúmeras descobertas por todo o mundo, sendo um marco para o desenvolvimento de muitas nações. Com a evolução dos transportes aéreos, desde os balões na Idade Moderna e, posteriormente, sendo consolidado, com o avanço da tecnologia das aeronaves na contemporaneidade, novamente os transportes passam por novas mudanças e a cada transformação nas formas de locomoção, o turismo também se modifica. Nesse sentido, é importante apresentar a constatação de Palhares (2003), afirmando que embora a atividade turística esteja ligada ao movimento de pessoas, nem todas as viagens são deslocamentos turísticos. O trânsito de pessoas não apresenta necessariamente relação com o turismo, uma vez que a movimentação dentro dos espaços habituais como ir ao trabalho e à escola ou não habituais, como os membros de forças armadas em missões, não é considerado turismo.

Sabe-se, no entanto, que o deslocamento está intimamente ligado à atividade turística, posto que a Organização Mundial de Turismo (OMT) define o turismo como atividade em que pessoas viajam para ou permanecem em lugares fora do seu ambiente usual, por não mais do que um ano consecutivo, a lazer, negócios ou outros objetivos. Sob este aspecto, Dutra (2003), frisa o uso adequado para o segmento turismo de negócios, termo que o difere de atividades relacionadas à comercialização.

O uso dos transportes para a realização do turismo na atual conjuntura, de acordo com Page (2008), se classifica em terrestre, aquático e aéreo. Ainda segundo Page (2008), as

inovações nos meios de transportes implicaram no que McHale (1969) denomina de encolhimento global, com a otimização do tempo de viagem e a redução dos custos.

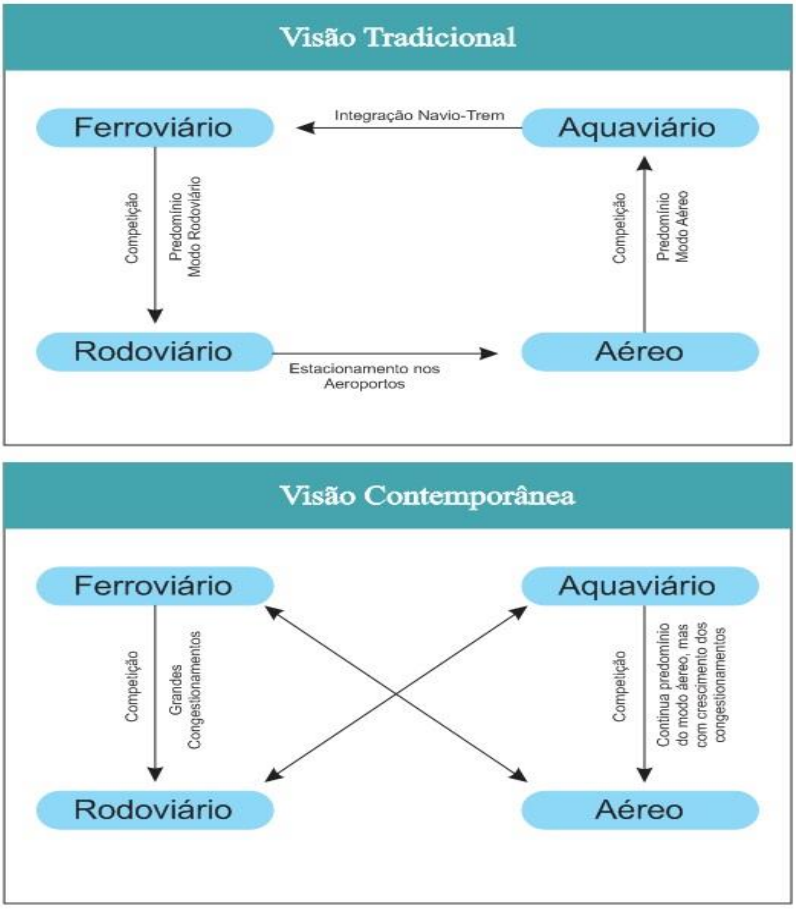
Num sistema ideal de transporte, o turista possui condições de segurança, rapidez, regularidade, pontualidade, prestação de serviços, economia e conforto, tal como afirma Roná (2002), em qualquer que seja a opção escolhida para a sua viagem. Page (2008) ressalta que as transformações ocorridas com o processo da globalização tornaram as sociedades menos dependentes dos recursos naturais e das limitações de distância e tempo. Profetiza, ainda, que a principal dificuldade que os novos planejadores vão encarar está em aliar a administração da infraestrutura, que já não mais atende a demanda existente, com os congestionamentos previstos para o futuro.

A independência de cada meio de transporte não elimina a importância da integração entre eles. Segundo Palhares (2003), a intermodalidade permite que passageiros e cargas - que nesse contexto se refere às malas e bagagens transportadas - utilizem o modo que lhes ofereça mais eficiência possível. Ele afirma, ainda, que tradicionalmente, já ocorriam integrações entre os modais. Os navios, que eram responsáveis pela travessia dos produtos comercializados entre os países se ligavam aos trens, que eram encarregados de retirar as mercadorias do litoral e distribuir para o interior. Com o advento dos aviões e a construção de aeroportos distantes das linhas férreas, os automóveis se integraram com a construção das rodovias que se conectam aos aeroportos. Essa concepção de competição, no entanto, a pequenos passos está sendo descartada por uma visão contemporânea de intermodalidade.

> Com a predominância de um só modo de transporte, a intermodalidade fica altamente prejudicada, e com isso os passageiros e turistas perdem em termos não só de opções de transporte, mas também em todos os benefícios advindos de uma maior competitividade entre os mesmos, principalmente melhoria no serviço prestado e diminuição da tarifa. (PALHARES, 2003. p. 46)

Essa nova concepção se mostra mais evidente nas redes de transportes de países desenvolvidos da Europa e América do Norte, mas aos poucos já se faz presente no Brasil, especialmente nas principais capitais do país.

Quadro 01: Competição e completamentaridade entre os modos de transportes.



Fonte: Adaptado pelo autor de Palhares, 2003

A supremacia dos transportes rodoviários (automóveis e ônibus) é uma característica das redes de transportes do Brasil, que se aplica não apenas ao uso turístico, mas de um modo geral (cargas e passageiros). Já o sistema aquaviário ou hidroviário, apesar de muitas cidades brasileiras se localizarem à beira-mar e/ou entre rios, é pouquíssimo utilizado, consequentemente, pouca importância tem sido dada à sua integração modal, principalmente com o transporte rodoviário, uma tendência atual em várias partes do mundo. Sobre este aspecto da ligação entre modais, Page (2008) destaca o papel das políticas governamentais para o desenvolvimento dos transportes, apontando que na tomada de decisão dos investimentos destinados aos transportes, a falta de clareza conceitual entre o uso turístico e o não-turístico pode implicar na forma nem sempre racional com que são direcionados os investimentos. O que significa que os políticos exercem um papel crítico no julgamento de projetos, tornando a avaliação de projetos e políticas voltados para os transportes um processo complexo.

O envolvimento do setor público no sistema de transporte turístico, em nível de governos nacionais, é designado para facilitar, controlar e, em alguns casos, regulamentar ou desregulamentar as atividades dos operadores do setor privado. Ou seja, a intervenção governamental no transporte, tanto direta quanto indireta, é essencial para manter a ordem do sistema turístico.

Além de ter o poder de intervenção no setor privado, o setor público também tem a alternativa de desenvolver políticas a partir de parcerias. Segundo Page (2008), no final dos anos 90 surge o que se denomina Parcerias Público-Privadas. As PPP's são caracterizadas pela união entre governo e empresas privadas que desejam executar projetos e/ou políticas. Essa nova medida política resultou em debates que abordam a privatização dos transportes e as medidas de intervenção governamental nos sistemas de transportes. Em todo o mundo, essas parcerias resultaram em inúmeros projetos que obtiveram êxito e não à toa, hoje é uma alternativa que países em desenvolvimento estão utilizando para estimular o crescimento econômico.

A utilização de Parcerias Público-Privadas para as redes de transportes no Brasil tem sido muito comum em virtude da realização de eventos mundiais que o país participará (em especial, a Copa do Mundo 2014 e Olimpíadas 2016), o que mobilizou gestores e empresários para adaptar o setor dos transportes (além de outros setores da economia) e habilitar uma infraestrutura que possa comportar esses eventos e obter uma visibilidade positiva para o país com relação ao turismo. É importante destacar sobre essas parcerias emergenciais, o que Page (2008) argumenta:

> Políticas governamentais efetivas para o transporte turístico deveriam estar integradas para que as preocupações do turismo e do transporte trabalhem em harmonia e não isoladas. A política de transporte deve considerar o turismo como uma atividade relacionada, influenciada diretamente pelos objetivos buscados na política nacional e regional de transporte. (PAGE, 2008. p. 140).

Fica evidente, desse modo, que as políticas governamentais para fomentar e desenvolver o setor de transportes, o que engloba, por consequência, os transportes turísticos, depende da integração dos interesses para formular políticas e executar um planejamento que favoreça o transporte e o turismo.

2.2 Turismo Náutico

2.2.1 A Evolução do Turismo Náutico

Nas primeiras décadas do século XIX se registram fluxos de navios a vapor, que segundo Gamito (2003), eram responsáveis pelas longas viagens na Europa e na América do Norte. A imagem de translatlânticos de luxo, que executavam o transporte da elite e dos imigrantes (onde imperava a segregação de classes sociais), ou ainda na forma mista de carga e transporte, se altera com a modernização das aeronaves. Alban (2005) acrescenta que após a Segunda Guerra Mundial (1939-1945), os aviões a jato provocam uma significativa queda no número de viagens náuticas, devido à rapidez e a relativa segurança com que os aviões chegavam aos destinos. Em razão disso, os navios passaram a ter maior utilização para o transporte de cargas, o que resulta numa adaptação dos portos para o recebimento de grandes navios cargueiros.

De acordo com Amaral (2005), enquanto a aviação garante uma confortável viagem num curto espaço de tempo na década de 60, nos anos 70 as companhias marítimas se reconfiguram e surgem os cruzeiros marítimos, caracterizados por oferecer produtos e serviços que se tornam a própria motivação das viagens. Dentro dos cruzeiros são oferecidos atrativos que despertam o consumo e interessam o público de acordo com a proposta da viagem.

Com a otimização dos contêineres e as tecnologias geradas a partir desse modelo de carga, os portos foram perdendo funções. Alban (2005) afirma que somente a partir da década de 80, em muitas partes do mundo, começa a modificação dos antigos portos para uma adaptação voltada para os cruzeiros.

> No decorrer da década de 90, os navios apresentavam-se com crescente capacidade e benefícios cada vez maiores a seus hóspedes, o que representou grandes possibilidades de negócios para toda a comunidade ligada ao segmento de viagens e entretenimento. (AMARAL, 2005. p. 5).

O avanço das tecnologias que se deu a partir dos anos 90, fizeram dos navios verdadeiros destinos turísticos itinerantes, como Voyager of the Seas, um mega navio que oferece atrações e benefícios impensáveis em décadas anteriores: pista de patinação, estúdio de TV, parede de escalada, quadra poliesportiva, cabines com vista para o *promenade* interno

- uma rua, literalmente, com quatro andares de altura e 9 metros de largura, que abriga diversos restaurantes e bares temáticos, teatros para mais de 1.800 pessoas, piscinas, etc. Esse avanço acarretou também na crescente produção de novas embarcações, destinadas a um público amante da náutica e que, de acordo com Alban (2005), está se desvinculando da imagem elitista e já atinge novos estratos da população.

A democratização da náutica de recreio, em decorrência do aumento da frota, das alternativas de compra de embarcações usadas e o mercado de locação náutica, alarga o leque de adeptos da prática e favorece a atual expansão do turismo náutico. Destinos como Bahamas e Caribe, já consagrados pelo fluxo internacional, possuem infraestrutura adequada e especializada e, de acordo com Amaral (2005) já apresentam sinais de saturação. Essa realidade é uma grande oportunidade para que novas rotas sejam desfrutadas. Alban (2005) explica que a liderança do Caribe como destino principal do turismo náutico se deve, sim, a boa condição climática e a riqueza cultural da região, associadas à proximidade do grande mercado emissivo da América do Norte, mas nada disso o consolidaria como destino mais procurado desse segmento sem a infraestrutura especializada para a atividade que se encontra na região.

Com a saturação de destinos internacionais e o *boom* dos cruzeiros marítimos na década de 90, a Embratur libera embarcações de turismo de qualquer país entrarem no Brasil.

> Aprovada em 16 de Agosto de 1995, a Emenda Constitucional n7, propondo a liberação da cabotagem para embarcações de turismo de todas as nacionalidades, permitiu um acelerado deslanche da indústria no país, graças ao uso de parte da frota internacional que, no inverno do hemisfério norte, desloca-se para o litoral brasileiro em busca do verão (ALBAN, 2005. p. 80).

A prática do turismo náutico chega ao Brasil a partir da sazonalidade ocasionada pelas condições climáticas no exterior e, por consequência da falta de planejamento e ou/conhecimento para desenvolver essa modalidade do turismo, a indústria náutica brasileira ainda carece de muitos avanços. As escalas de cruzeiros realizadas no Brasil são muito pequenas se comparadas a destinos como Miami ou cidades da Europa, porém, isso não desmerece o argumento que o potencial navegável, além da vantagem do clima tropical do pais, sejam bases para desenvolver infraestrutura portuária que atenda esse segmento. A respeito da infraestrutura para a náutica, Gamito (2009) alerta para o importante efeito sinergético da criação de portos de recreio e marinas, pois o desenvolvimento das atividades

náuticas de recreio proporcionado pela implementação de espaços de apoio, faz aumentar a frota, o que cria pressões no sentido de incrementar o número de postos de acostagem, gerando uma cadeia que estimula a prática do turismo náutico.

2.2.2 Bases para o Desenvolvimento

A localização privilegiada e as condições naturais para navegabilidade, aliada a uma infraestrutura de aporte seguro, caracterizam um destino que deseja desenvolver atividades náuticas relacionadas ao turismo. A navegação, prática difundida há séculos, nunca deixou de despertar amantes das águas, tendência refletida na crescente produção de embarcações. Segundo Souza (2009), a Europa Travel Monitor forneceu uma estimativa de 25 milhões de embarcações de recreio espalhadas em todo o mundo.

Entender a peculiaridade dessa prática é aceitar que, de acordo com Alban (2005), a náutica não deve ser comparada a uma mera forma de locomoção. Diferente da aviação, a navegação engloba a experiência de viajar nas águas e toda a aventura envolvida a bordo, o que configura, atualmente, uma das próprias atrações dessa modalidade de turismo.

Disseminar o conhecimento sobre as práticas náuticas e democratizar as experiências aquáticas mostra também um importante estímulo para uma maior popularização e um grande auxílio na quebra de conceitos equivocados. Cruzeiros, vela ligeira, pranchas, regatas, navegação de lazer, armadores, tripulações e as mais diversas possibilidades são oferecidas para o público que, cada vez mais, percebe nessas práticas uma nova maneira de experimentar o que os destinos têm a oferecer. Se por um lado o turismo náutico estimula o mercado de lazer e entretenimento, como afirma Gamito (2009), por outro, Alban (2005), completa que esse mercado também gera receita para outros segmentos que vão além do lazer. Assim, a construção, reparação e vendas de embarcações, os operadores de marinas, aluguéis de iates e velarias também geram receitas.

A dinamização de serviços e a criação de infraestruturas e equipamentos de apoio ao turismo náutico podem ter um papel relevante, segundo Gamito (2009), permitindo:

- Captar segmentos específicos da procura turística internacional ligados à área de esportes náuticos, à navegação de recreio (aumento do número de escalas e do tempo de estadia de visitantes e estacionamento permanente e hibernação de embarcações de recreio) e ainda, ao turismo dinâmico e em busca de “experiências” ligadas às águas

ou que associa o turismo náutico ao desfrute de paisagem, gastronomia e do patrimônio e assim aumenta a atratividade do destino, pela valorização e diversificação da oferta de serviços turísticos, aumentando as receitas resultantes da venda de serviços turísticos ao exterior e atraindo investidores pelo potencial turístico;

- Promover qualidade de vida para os cidadãos, ao dar resposta à procura interna, atual e potencial, nos diferentes segmentos do turismo náutico e, sobretudo, ao proporcionar um acesso mais fácil à prática de atividades náuticas de turismo;
- Proporcionar o desenvolvimento de novas atividades econômicas ligadas ao aluguel de equipamentos e embarcações de recreio e à formação em náutica de recreio e esportes náuticos, serviços de apoio em terra aos esportistas e turistas náuticos e aos navios de cruzeiros (restauração, alojamento, excursões, outras atividades turísticas recreativas e culturais, lavanderias e abastecimento), serviços de manutenção de embarcações e à formação em profissionais ligados à náutica;
- Contribuir para a valorização ambiental e paisagística de zonas portuárias e marginais degradadas, através de sua conversão e aproveitamento para o desenvolvimento de portos náuticos, para a criação de condições para o uso ordenado e disciplinado de vias navegáveis e espaços terrestres marginais.

Os projetos ligados ao estímulo do turismo náutico se deparam com problemas na sua concretização devido, entre outros aspectos, a inviabilidade técnica e/ou financeira, falta de recursos ou deficiente articulação entre as entidades competentes no setor. O desenvolvimento de um projeto náutico pressupõe uma identificação clara das áreas com aptidão e interesse para o uso apropriado, bem como as características locais e as condições para navegabilidade determinam as capacidades para identificar o tipo de estrutura precisa da área. Nesse sentido, apesar de ser necessário o estímulo à construção de novas infraestruturas e equipamentos de apoio à náutica, de acordo com Souza (2009), é necessário que o desenvolvimento dessas infraestruturas seja acompanhado pela recuperação e utilização das que já existem. É igualmente imprescindível a definição de normas/critérios relativos à exploração e manutenção destas infraestruturas, conferindo atenção às responsabilidades dos diferentes órgãos envolvidos no processo.

Deste modo, se evidencia que a criação de condições para o desenvolvimento do turismo náutico, bem como a ampliação dos seus efeitos sócio-econômicos apenas ocorre com o

desenvolvimento gradual de infraestruturas e equipamentos de apoio, o que pressupõe articulações entre poder público, privado e a sociedade.

2.2.3 Turismo Náutico no Brasil

O improviso da prática náutica que se estabeleceu no Brasil é reflexo da carência de estudos técnicos e científicos sobre o assunto, além da ausência histórica de marcos para regulamentar a atividade. Isso, por consequência, resulta na infraestrutura precária do setor que se encontra em muitos destinos brasileiros. Segundo Gonçalves (2006), a proibição, até 1995, da navegação de cabotagem no país para navios de bandeira estrangeira inibiu o Brasil nas rotas dos navios estrangeiros por muitos anos e, atualmente, pela falta de estrutura adequada, muitos destinos brasileiros com potencial para o turismo náutico permanecem fora das rotas internacionais. Outro problema que restringe a chegada de navios ao Brasil, especialmente cruzeiros marítimos, como destaca Alban (2005), é a ausência de um marco regulatório para o setor. O marco existente ainda é muito voltado para o setor alfandegário e de fluxos migratórios, o que resulta em verdadeiros absurdos, como a necessidade de passageiros e tripulantes de cruzeiros internacionais de longo curso, serem obrigados a passar por inspeções da Polícia Federal, Receita Federal, Vigilância Sanitária, Capitania dos Portos, Ministério do Trabalho e Guarda Portuária a cada escala realizada pelo cruzeiro. E, tão agravante quanto isso, inexiste um padrão tarifário para o conjunto de portos brasileiros.

O entendimento acerca do tema turismo náutico no Brasil está, aos poucos, sendo abordado por se tornar cada vez mais evidente a importância do seu estudo e a análise das potencialidades que o país possui. A abrangência dessa prática envolve benefícios para a economia e a para sociedade que o Brasil só passou a reconhecer recentemente, prova disso foi a aparição de materiais informativos sobre o turismo náutico nos planos do governo federal, desenvolvidos pela Embratur, que resultou na Cartilha “Turismo Náutico: Orientações Básicas” (2008).

Frente o avanço dessa prática em países desenvolvidos e as receitas geradas por esse mercado no exterior, o setor público e privado se mobiliza para que a vocação natural brasileira se estruture para estimular esse segmento que, além de aparecer como um diversificador para a demanda que o país busca, possui também o apelo que exprime o interesse coletivo de beneficiar a economia e também a sociedade. O grande desafio de

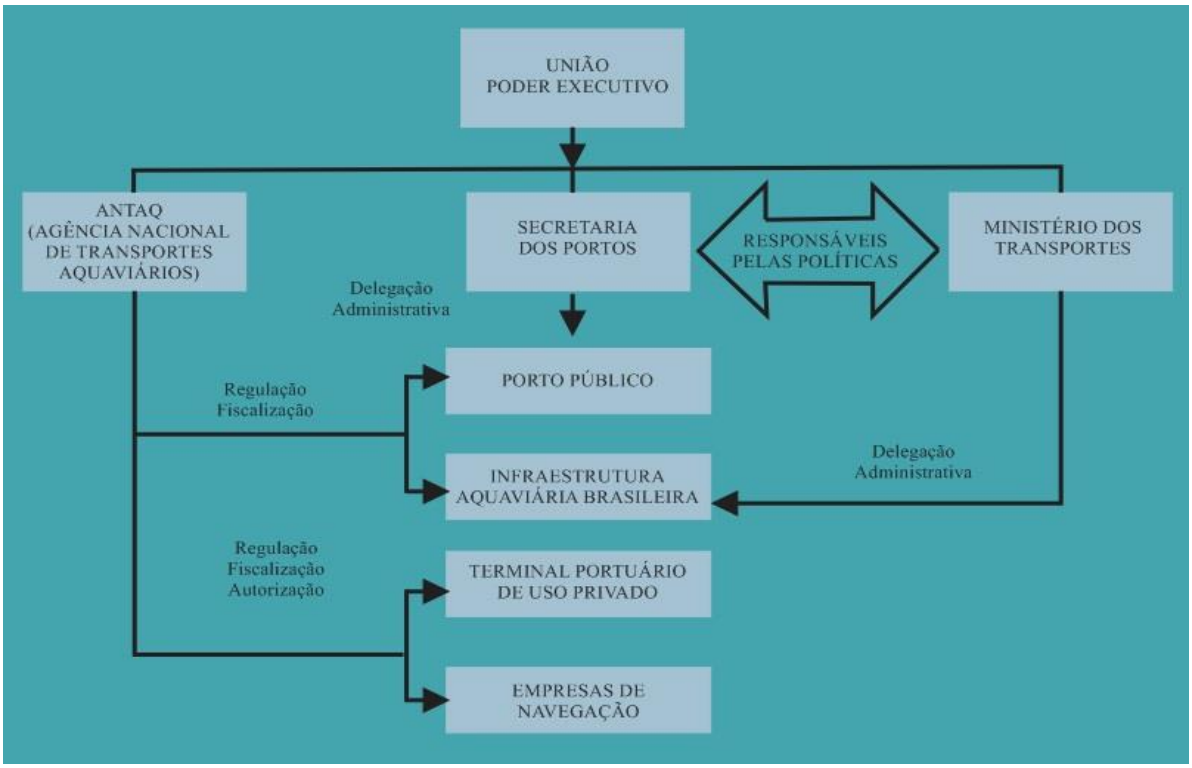
sensibilizar os setores da sociedade é justamente a falta de informação, que por sua vez, acarreta no desinteresse das destinações turísticas em desenvolver essa alternativa.

Nas regiões Sul e Sudeste do Brasil, se encontra uma concentração de infraestruturas e equipamentos náuticos direcionados para embarcações de recreio, que possuem produtos e serviços que atendem a demanda existente, como os referenciais portos em Santos e no Rio de Janeiro, além dos pequenos empreendimentos especializados distribuídos pelo litoral dos estados do Rio de Janeiro e São Paulo. As instalações entre o Norte e o Centro-Oeste do país desenvolvem algumas práticas do turismo náutico, mas de forma ainda bastante improvisada. Manaus, por ser um pólo de turismo muito buscado pelo público internacional e já ter um histórico de rotas navegáveis desenvolvidas para o turismo, despontou com algumas melhorias na infraestrutura portuária. Na região Nordeste se destacam Bahia, Pernambuco e Ceará.

O Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Técnica (Inmetro), a fim de avaliar a acessibilidade nas embarcações e portos brasileiros, elaborou uma pesquisa no ano de 2009, nos portos de todo o país, em parceria com a Marinha do Brasil, que resultou na seguinte constatação: aproximadamente 70% da frota de embarcações está concentrada nas regiões Norte e Nordeste. Identifica-se nessas regiões grande informalidade no transporte, muitas construções artesanais, terminais totalmente improvisados e praticamente inacessíveis a qualquer pessoa humana.

Fica evidente, com essa constatação, que há uma extrema necessidade de investimentos nos transportes aquaviários do Brasil, especialmente na Região Nordeste. Para tanto, é preciso que políticas de âmbito nacional orientem, estimulem e regulem o setor de transportes aquaviários.

Quadro 02: Estrutura do Estado – Políticas para os Transportes Aquaviários

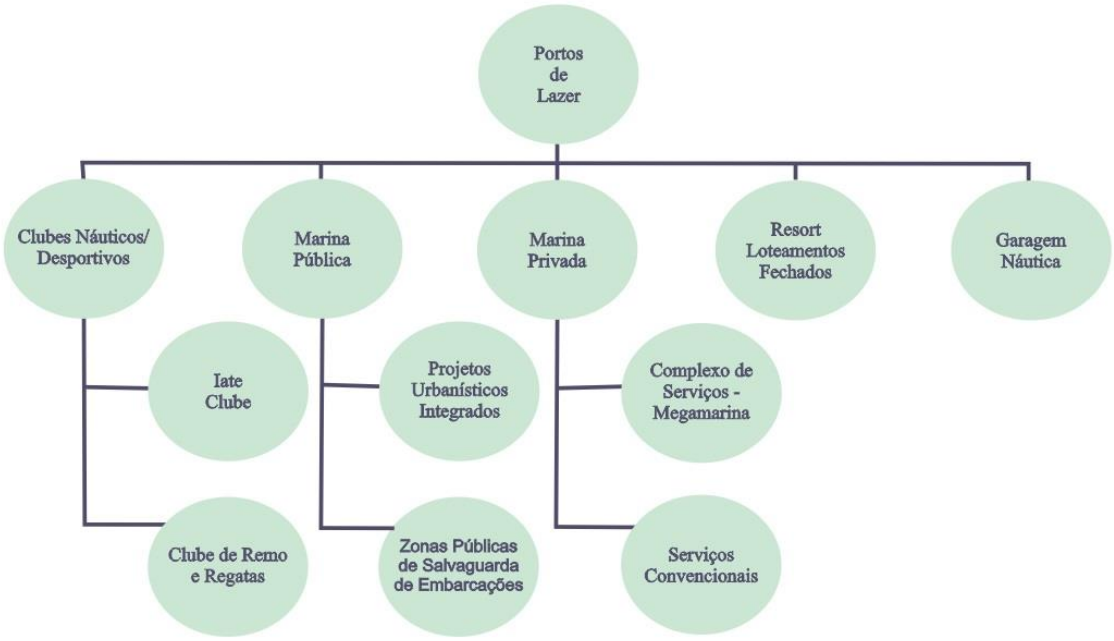


Fonte: Adaptado pelo autor de Moreira, 2010.

Conforme o Quadro 02, o governo descentraliza a política voltada para os transportes aquaviários destinando competência para três órgãos: a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), a Secretaria dos Portos e o Ministério dos Transportes. Compete as essas autarquias a responsabilidade sobre soluções e problemas relativos aos portos, terminais e estruturas que atendem o transporte aquaviários no país.

Posto que cabe aos órgãos já citados às políticas para o transporte aquaviário brasileiro, é preciso reconhecer como se dá o uso turístico e, de maneira técnica, classificar essas estruturas para que deixem de ser apenas estruturas de apoio e sejam infraestrutura turística num destino. Em recentes estudos a fim de identificar a relação entre o uso turístico e equipamentos de apoio à náutica brasileira, Telles (2013) sugere que a diferenciação técnica para a denominação de cada equipamento para uso turístico se dá a partir das motivações para o seu uso e os produtos e serviços prestados ao turista. Essa proposta de classificação, de acordo com o próprio autor, visa contribuir para avançar na busca de um saber analítico, o que estende o assunto para discussões e análises sob outros aspectos além do turismo.

Quadro 03: Classificação da Infraestrutura Náutica para o Turismo



Fonte: Adaptado do autor por Telles (2013)

Nesse sentido, Telles (2013) explica essa classificação sob a perspectiva das formas de utilização desses equipamentos:

- **Iates-Clube**: Locais de uso exclusivo para associados. Possuem regimento, agenda e particularidades próprias de um clube. Geralmente concentram um perfil consolidado de usuários. Nem sempre se orientam ao exercício principal da náutica, mas como espaços de reunião social, estando ou não atrelado ao propósito de status e/ou convivência. Clubes que sucederam os clubes desportivos ao terem sido apropriados por segmentos sociais dominantes, no segundo quartel do século XX. Por terem se constituído a partir das agremiações, alguns destes clubes realizam encontros dos esportes de remo e regatas e eventos comemorativos ao longo do ano.
- **Clubes de Remo e Regatas**: Precursores da náutica como lazer e desportes no Brasil, muitos destes clubes estão extintos ou atuam de maneira predominante noutras modalidades esportivas.
- **Projetos Urbanísticos Integrados**: Complexo delimitado e reservado ao trânsito livre de pessoas podendo oferecer, além das vagas destinadas às embarcações, atrativos turísticos, comércio, manifestações culturais. Tipo de espaço inexistente nas cidades litorâneas brasileiras. Geralmente associados a projetos de revitalização urbana, requerendo projeto territorial e urbanístico apurado e forte envolvimento do poder

público municipal, a quem cabe atender os interesses da população, relativizando operações especulativas do setor imobiliário negociando e cobrando-lhe contrapartidas, bem como conduzir a definição de critérios de distribuição de espaços feirantes, comerciais e turísticos.

- **Zonas Públicas de Salvaguarda de Embarcações**: Estruturas de baixa complexidade para suporte e atracagem de embarcações. Disseminadas ao longo do litoral brasileiro em diferentes espaços: zonas urbanas, no entorno de áreas protegidas e em outros rincões de orla. Organizadas de acordo com critérios associativos/comunitários do lugar. Por se constituírem em espaços naturais de atracagem somados de estruturas mínimas de apoio (trapiches, molhes, poitas, rampas, canal e sinalização) atende ao turismo, sem no entanto potencializá-lo. De mesma maneira, recebem menores variedade de investimentos, densidade normativa e formas de cooperativismo, reduzindo sua gestão à manutenção.
- **Complexos ou Megamarina**: Caracterizam os grandes complexos de serviços atuantes em torno de uma marina. Empreendimentos que agregam em suas posses diversas outras empresas e atividades ligadas ao turismo náutico. Por receberem grande número de empresas especializadas, constituem-se no local propício de inovação, sobretudo mercadológica.
- **Marinas Convencionais**: Modalidade de empresa padrão, em que se reúnem atividades e produtos voltados aos seus clientes. Apresentam alguns serviços a mais do que unicamente a operação com embarcações. Diferem em tamanho e forma das anteriores. Dependendo da localização, podem assumir funções diversificadas de lazer, alimentação, serviços e outras atividades citadinas.
- **Marinas Resort**: Complexos hoteleiros de maior sofisticação que oferecem, de maneira complementar, serviços de marina.
- **Loteamentos Fechados com Marina**: Padrões de urbanização restrita. Em um país como o Brasil, de grande dualidade social e rigorosa legislação ambiental, se caracterizam como espaços raros. Por serem condomínios residenciais, são fortemente sazonais. Não geram frente de trabalho, senão no âmbito do mercado imobiliário.

- **Garagens Náuticas**: Instalações de abrigo para embarcações. Oferecem serviços elementares. Pelo aspecto de nível mais rudimentar (baixa ou nula diversidade de serviços) não chegam a atender, diretamente, o turismo.

Embora a distinção entre o uso turístico e o não-turístico seja inviável para autores como Palhares (2008), Telles (2013) sugere que as denominações da infraestrutura turística tenham um caráter técnico, o que permite uma caracterização da estrutura e possibilitam preencher a lacuna de conhecimento que existe nessa área. Ressalta ainda que o argumento de Palhares (2008) é válido, posto que algumas estruturas façam combinações entre seus usos e, na prática, não há ainda maturidade teórica para diferenciar as formas de uso nos transportes que um turista exerce num destino. Contudo, há como classificar as motivações que levam a criação desses equipamentos que atendem ao turismo e, dessa forma, se faz possível identificá-los como infraestrutura de apoio ao turismo.

2.3 A Marina de Natal

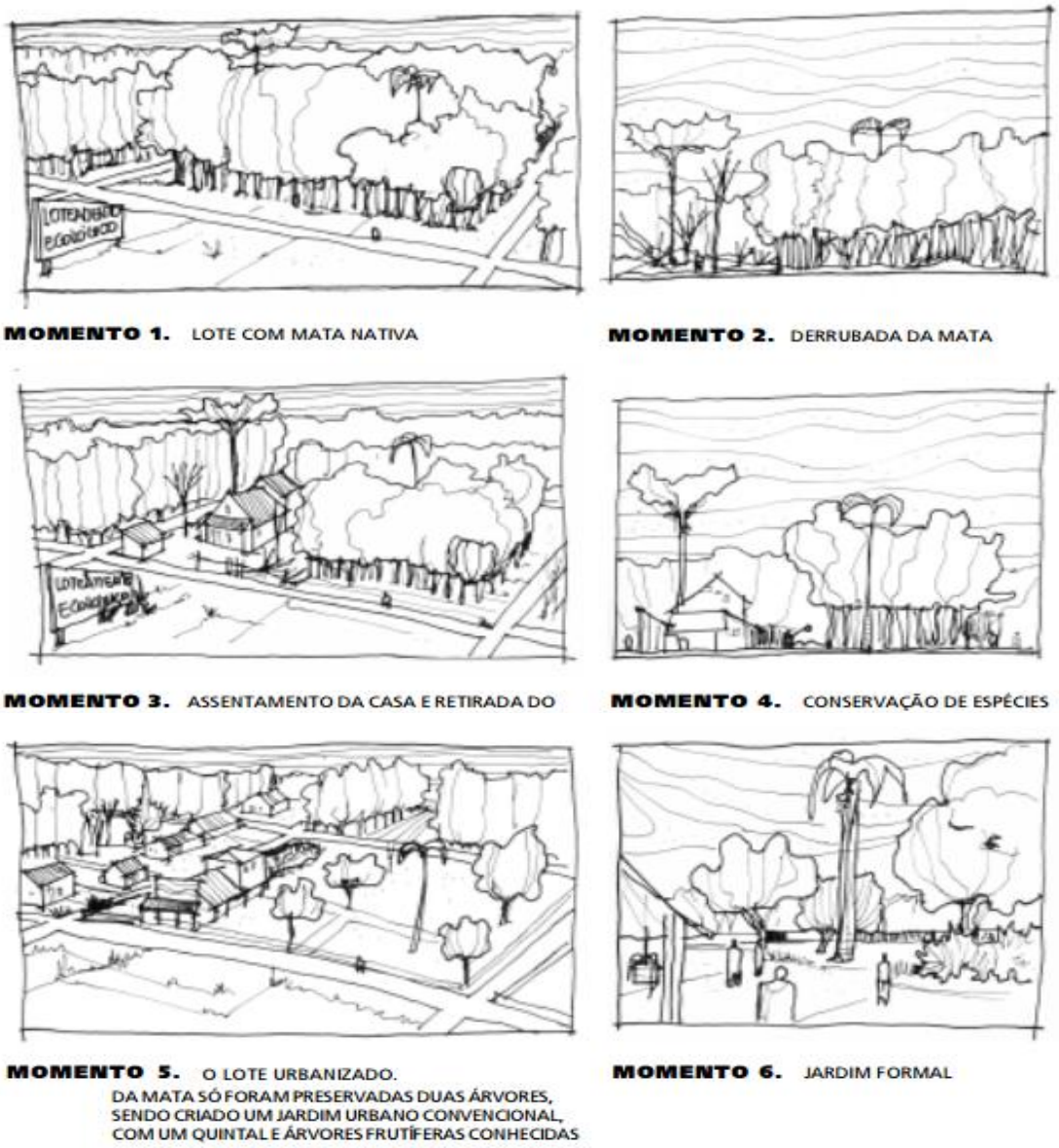
2.3.1 Organização do Território Litorâneo do Brasil e as Marinas

A ocupação do território brasileiro ocorreu pela orla, com as relações entre índios e colonizadores. A urbanização da orla brasileira, no entanto, só torna-se expressiva a partir do século XX. Um marco desse processo aconteceu no Rio de Janeiro, com a criação do bairro de Copacabana, que a princípio era um subúrbio carioca. Tratava-se de um bairro onde as famílias abastadas veraneavam e passaram a morar. Segundo Macedo (2004), durante a primeira metade do século XX, Copacabana consolida-se como uma das mais importantes áreas habitacionais do país, tornando-se padrão de ocupação urbana à beira-mar. Possuir um imóvel perto do mar ou passar férias nas praias torna-se status, ideal que foi absorvido pelas influências europeias e norte-americanas que já se refletiam no Brasil. A praia como espaço de lazer é incorporada nessa época ao urbanismo brasileiro. Assim, capitais e demais cidades litorâneas passam a projetar orlas semelhantes à Copacabana. As vias costeiras transformam-se em pólos aglutinadores e assumem o papel de propiciar lazer para um público amplo. Juntamente com a consolidação de bairros praianos nas cidades litorâneas, surgem empreendimentos costeiros que vão se multiplicando por todo o país. As relações entre a terra e o mar se incorporam à cultura dessas cidades, que utilizam a herança do status e os prazeres

do mar para atrair o turismo. Batizado de turismo de Sol e Mar, o segmento torna-se o carro chefe de muitos destinos dessas áreas.

Macedo (2004) explica ainda que a configuração de empreendimentos no litoral do Brasil, iniciada nos anos 50 e 60, no Rio de Janeiro (regiões de Cabo Frio) e São Paulo (Baixada Santista) causa a expansão do mercado imobiliário que rapidamente se difunde pelo restante do país.

Figura 02: Processo de Urbanização da Orla Brasileira



Fonte: MACEDO, Silvio Soares. (2004)

As cidades litorâneas passam por inúmeras modificações e o crescimento vertical e horizontal se dá continuamente. As transformações efetivam-se de maneira muito rápida e se intensificaram com a construção de estradas que favorecem o aumento do fluxo de visitantes. A ocupação desordenada e a consequente degradação de ecossistemas da zona costeira motiva a criação de medidas de proteção para essas áreas, além do desenvolvimento de planos para o crescimento turístico. Ferreira (2011; p. 51) explica que o ordenamento territorial diz respeito a uma visão macro do espaço, enfocando grandes conjuntos espaciais (biomas, regiões, redes de cidades) e os espaços de interesse estratégico ou usos especiais (unidades de conservação, reservas indígenas, zona de fronteira). Ou seja, mesmo o território sendo pensado como um condicionante importante para o estabelecimento da atividade turística, ainda não era pensado a partir de uma visão macro do espaço que fosse capaz de considerar outros componentes importantes, como a preservação do meio ambiente. Para um destino turístico litorâneo que atrai o turista a partir dos seus próprios recursos naturais é fundamental que a natureza seja respeitada.

O interesse em diversificar o produto turístico oferecido nos destinos litorâneos tem gerado investimentos para a náutica, segmento que exige estrutura básica adaptada nas vias aquaviárias, algo que é evidentemente carente no Brasil. Esse interesse se deve a saturação de mercados internacionais que demonstram lucros significativos anualmente pelo desenvolvimento do mercado da náutica, que engloba turismo, esporte, indústria, tecnologia, entre outros e ao potencial natural que o país apresenta para atrair o público desse mercado, composto por muitos milionários que movimentam bilhões de dólares pelo mundo e atraem muitos investimentos para os destinos que frequentam.

Embora os impostos e as políticas ambientais brasileiras sejam um fator que freia esse segmento, já aparecem pelo litoral alguns empreendimentos náuticos. De acordo com Ulbanere (2011), existem aproximadamente 650 empreendimentos náuticos no país, como Marinas, Iates Clube e Garagens Náuticas, sendo a maioria concentrados no eixo Rio-São Paulo. Eles recebem, anualmente, 500 mil visitantes que movimentam 50 milhões de dólares no mercado, fenômeno que tem chamado a atenção de órgãos fomentadores da atividade turística, como a Embratur e Secretarias Municipais e Estaduais de Turismo. Desses empreendimentos, destacam-se as Marinas, que por se tratar de um equipamento diferenciado, possibilitam oportunidades de negócios bastante rentáveis. Contudo, os custos para a construção e manutenção de uma marina são elevados e, sem incentivos e parcerias entre empresas e governos, os empresários temem a assumir riscos sem que haja uma contrapartida. Além desse fator, muitos ambientalistas se mostram contrários à idéia de estimular o

surgimento de novos empreendimentos náuticos, especialmente marinas, sob a justificativa dos altos índices de contaminação das áreas litorâneas, naturalmente frágeis. O histórico de ocupação do litoral sustenta esse argumento e promove muitas discussões entre empresários e defensores do meio ambiente.

2.3.2 Relação Entre Turismo e Marinas

De acordo com o dicionário Priberam "marina" é uma palavra de origem italiana e refere-se à orla litorânea, que Roná (2002. p. 130) define dentro de um conceito voltado para o turismo náutico como um conjunto de instalações necessárias aos serviços e comodidades dos usuários de um porto para pequena e média embarcação. Essa visão, no entanto, mostra-se de forma bastante resumida, pois segundo Ulbanere (2011), essas instalações portuárias modernas devem oferecer serviços adicionais como facilidades de embarque/desembarque, fornecimento de água, energia, telefonia, remoção de esgotos e rejeitos, acesso para guarda em seco, reparos, serviços de manutenção e comodidades adicionais para os usuários e marinheiros, tais como vestiários, espaço para recepção e descanso, lojas de conveniências, lazer e recreação, suprimentos náuticos, sistema de comunicações, estacionamento de veículos e, em casos mais sofisticados, também podem oferecer helipontos.

As relações das infraestruturas de apoio à náutica com o turismo, como é evidenciada a seguir por Telles (2013), torna a marina um equipamento importante para atrair outros investimentos e transformar o cenário turístico do destino.

> Marinas propiciam o uso emergente da navegação turística pelo homem. A náutica significa mais que um anseio da natureza humana ao adquirir, no período atual da história, uma conjectura de transformações na sociedade e no espaço, configurando territórios, não mais apenas a partir das rusticidades técnicas de apoio a embarques e desembarques. Muito além do pontual, a náutica enquanto fenômeno geográfico se materializa a partir da própria concepção de espaço e distribui seus efeitos em cidades e regiões (TELLES, 2013. p. 106).

Essa expressão atual vinculada ao conceito, ainda em construção, sobre o que de fato é uma marina, ora dá um status positivo por atrair atividades econômicas, sociais e culturais, ora mostra-se como um fator negativo, em virtude dos prejuízos decorrentes de impactos sociais e ambientais gerados por este equipamento.

Segundo Yazigi (1999. p. 159), é possível que, entre outros fatores, o processo de urbanização das áreas litorâneas aponte para os seguintes efeitos:

- Poluição das águas – tano lençol freático, como dos rios e lagunas, do mar e das áreas estuarinas;
- Erradicação de dunas – responsáveis por aquíferos e também cenicamente importante dentro do imaginário turístico-paisagístico vigente.
- Erradicação total de matas de restinga
- Assoreamento de barras de rio, praias e estuários;
- Destruição total ou parcial de costões
- Eliminação de manguezais;
- Transformação das estruturas urbanas primitivas;
- Contaminação e destruição parcial de recifes de coral.

Considerando que uma marina, por si, envolve um entorno que ela própria atrai em virtude do status que oferece a um destino e há uma tendência em haver especulação imobiliários e os danos ao meio ambiente nas áreas em que são inseridas, muitos ambientalistas mostram-se contrários aos projetos, sob justificativa de um prejuízo irreversível para a natureza do destino. Rezende (2004) apresenta que a geração de resíduos de uma marina podem causar impactos ambientais de magnitude elevada. Os restos de alimento, papel, copos e garrafas plásticas, latas, trapos, madeira, vidros, metais e resíduos advindos das próprias embarcações são danosos e caso não exista um sistema adequado para controle, fiscalização, disposição e coleta do lixo, é possível o risco de destruição parcial da área e total dos organismos que vivem na água.

Em países da Europa, como Espanha e Portugal e nos Estados Unidos, onde há um intenso fluxo de turistas interessados no lazer náutico e já existem muitos equipamentos de apoio à náutica, há leis específicas que diferenciam as formas de ocupação, regulamentam as atividades desenvolvidas e fiscalizam. Como no Brasil essas áreas possuem rígidas leis de proteção ambiental e há uma grande lacuna nos serviços públicos que impede a fiscalização constante dessas zonas, muitos conflitos judiciais são causados até que se chegue a um acordo de construir ou não nessas áreas. Muitos investidores tem perdido o interesse em desenvolver essa atividade no país, pois além desses entraves, existem inúmeros impostos que inviabilizam os custos.

A fim de estimular o surgimento de mais estruturas de apoio à náutica de maneira consciente e em equilíbrio com o meio ambiente, surgiu o programa Bandeira Azul, o mais bem sucedido sistema de certificação internacional, que de acordo com Ulbanere (2011. p. 6) é um rótulo ecológico ambiental atribuído anualmente às praias e as Marinas participantes. O programa é executado pela FEE (Foundation for Environmental Education) e só em 2007 a certificação foi concedida à praias e marinas em 36 países. O objetivo do Programa Bandeira Azul é para que governos, empresas e indústrias de lazer cuidem e mantenham os cuidados com a água e seu ambiente. Os turistas reconhecem o certificado do programa Bandeira Azul como símbolo internacional da boa qualidade das praias e Marinas. Para serem elegíveis para a atribuição do Bandeira Azul, uma praia ou Marina tem que atender a certos critérios em matéria de educação e informação ambiental, qualidade da água, gestão ambiental, segurança e serviços. O programa Bandeira Azul foi iniciado na França, em 1985 e vem sendo utilizado em toda a Europa desde 1987. Em países não europeus desde 2001. Atualmente, vários países de todo o mundo aderiram a idéia e o logotipo da Bandeira Azul (Figura 03) é visto por turistas que já reconhecem a qualidade do lugar a partir do rótulo, que tem sido usado também para promover o marketing dos destinos que são premiados.

Figura 03: Logotipo Bandeira Azul – Certificação Internacional

Fonte: ULBANERE, Rubens Carneiro (2011)

Na tabela abaixo verifica-se a lista de países que foram premiados com a Certificação Bandeira Azul:

Tabela 03: Lista de Países Certificados pela Bandeira Azul

País	Praia	Marina
África do Sul	23	0
Alemanha	37	111
Bahamas	0	3
Bélgica	4	9
Brasil	1	1
Bulgária	10	1
Canadá	15	3
Chipre	54	0
Croácia	116	20
Dinamarca	216	69
Espanha	520	84
França	319	74
Grécia	412	9
Holanda	47	75
Inglaterra	66	0
Irlanda	74	2
Irlanda do Norte	8	2
Itália	230	61
Jamaica	10	1
Letonia	11	2
Marrocos	20	0
Montenegro	19	0
Noruega	5	6
Nova Zelândia	4	3
Outros Territórios Franceses	17	2
País de Gales	42	5
Polônia	10	4
Porto Rico	6	2
Portugal	241	14
República Dominicana	11	0
Suécia	36	51
Tunísia	8	2
Turquia	311	14

Fonte: Adaptado do autor por Ulbanere (2011)

Conciliar lazer, entretenimento e responsabilidade ambiental é uma equação cada vez mais necessária nos destinos turísticos e obter garantias para oferecer qualidade e segurança é um fator fundamental para desenvolver o turismo náutico com responsabilidade. Conforme observa-se na Lista de Países Certificados pela Bandeira Azul (Quadro 03), o Brasil apresenta uma única marina premiada, a Marina Meliá, instalada na região do Pontal, em Angra dos Reis, no Rio de Janeiro. Resultado que está muito aquém das necessidades de preservação de um país que deseja tornar o turismo uma atividade que fomenta o desenvolvimento.

De acordo com a Constituição do Brasil, sob a lei 7.661, sancionada em 16 de Maio de 1988, o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro (PNGC) considera toda a área costeira como o espaço geográfico de interação do ar, do mar e da terra, incluindo seus recursos renováveis ou não, abrangendo uma faixa marítima e outra terrestre. Segundo o Artigo 5º desta lei, os estados e municípios poderão instituir, através de lei municipal ou estadual, os respectivos Planos Estaduais ou Municipais de Gerenciamento Costeiro, sendo observadas as normas e diretrizes do Plano Nacional e o disposto nesta lei, além de designar os órgãos competentes para a execução desses Planos, que terão de ser aprovados nos critérios estabelecidos pelo Conselho Nacional de Meio Ambiente (CONAMA).

Segundo Ulbanere (2011) o Brasil também desenvolveu sua própria certificação, idealizada pela Fundação Vanzolini, o Projeto Marinas prevê a adequação física e operacional das atividades dos empreendimentos náuticos, além do controle de poluição do setor náutico e pesqueiro, com o objetivo de melhorar a qualidade dos ambientes costeiros.

Figura 04: Logotipo Projeto Marinas

Fonte: ULBANERE, Rubens Carneiro (2011)

Segundo o Manual de Certificação desenvolvido pela Vanzolini, as marinas podem se enquadrar em três níveis: prioritárias (estrutura e operação), complementares (operação) e gestão externa. Para Ulbanere (2011), essas certificações demonstram que é possível aliar os interesses econômicos e ambientais e, desde que haja conscientização, os benefícios podem ser identificados da seguinte maneira:

Tabela 04: Mudanças e Benefícios para uma Marina Certificada

Mudança	Benefícios para a Marina	Benefícios para o Meio Ambiente
Melhoria nos procedimentos de reforma dos cascos	- Redução com custos de limpeza - Eficiência na prestação dos serviçso	- Redução de resíduos tóxicos despejados - Eliminação da poeira contribui para o bem-estar do ambiente e das pessoas
Fornecimento de serviços de coleta de esgoto	- Melhoria na imagem da empresa	- Redução de impactos na vida marinha local
Coleta Seletiva do Lixo	- Renda adicional com a venda dos recicláveis	- Reciclagem dos materiais
Controle de Animais	- Segurança para clientes	- Redução dos riscos de contaminação
Impressos de Conscientização Ambiental	- Educa e força o controle para o uso das áreas na marina - Controle na prestação de serviços terceirizados	- Aumenta o conhecimento dos usuários - Reduz, potencialmente, todos os tipos de poluição

Fonte: Adaptado do autor por Ulbaniere (2011)

Frente aos dados apresentados, Firmiano (2002) destaca a relevância que o planejamento do turismo tem com a caracterização e análise dos diversos ecossistemas existentes, de maneira a subsidiar estudos de ações preventivas ou mitigatórias e de controle, visando à preservação ecológica associada ao beneficiamento das comunidades locais, sob as óticas econômicas e também sociais.

2.3.3 Projeto: Marina em Natal

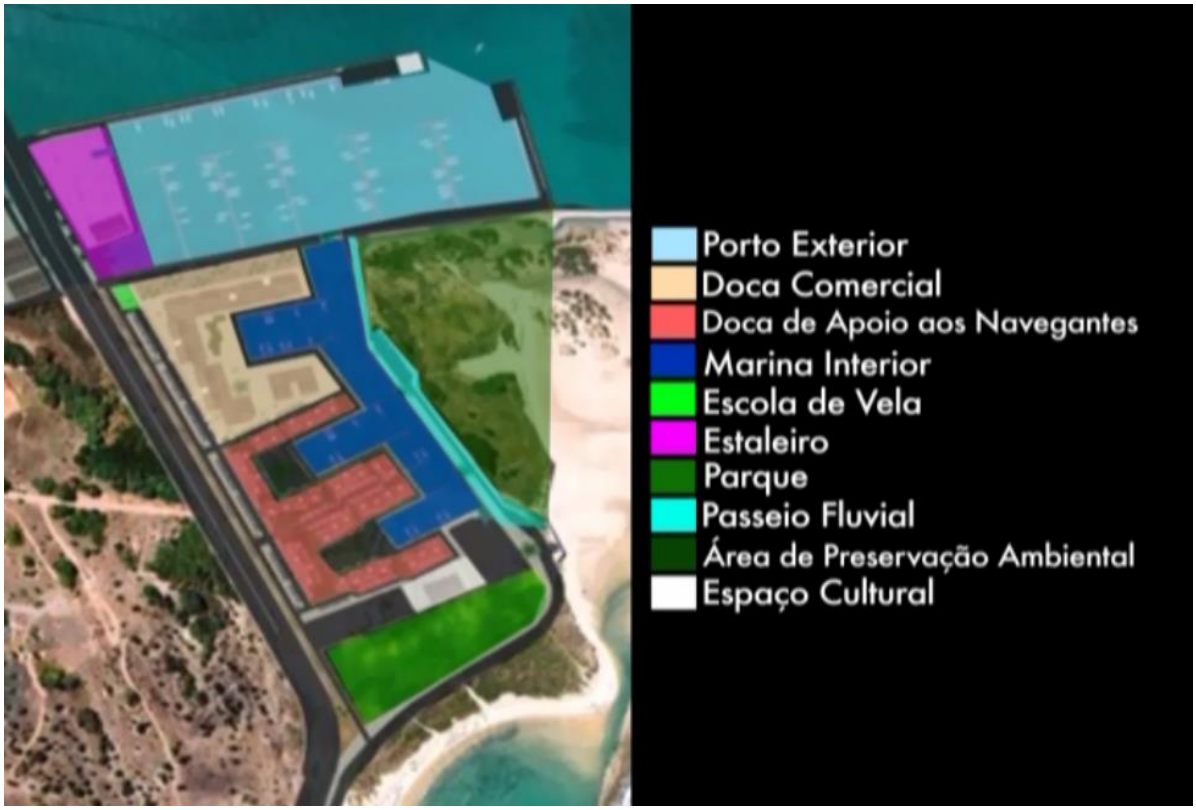
O turismo náutico é um assunto que há muitos anos vêm sendo discutido por políticos e empresários em Natal, capital do Rio Grande do Norte. O destino turístico que nos últimos anos ganhou espaço no cenário nacional e também internacional busca alternativas para desenvolver o segmento náutico e para tanto conta com uma forte aliança entre o poder público e privado. Com base nas notícias veiculadas pelo portal da Secretaria de Turismo e Desenvolvimento Econômico de Natal (Seturde), existe uma série de projetos que envolvem o desenvolvimento de estruturas para tornar o destino Natal apto a se inserir no roteiro náutico internacional. Alguns desses projetos, inclusive, já estão para ser entregues e iniciar suas atividades, como o Terminal Marítimo de Passageiros de Natal. Segundo Milton Sanchez, diretor da Brazilian Cruises Representation (BCR), já existe uma programação para o ano de 2014 que conta com 24 saídas de Natal em cruzeiros que variam entre 2 e 7 noites, estimando uma média de 750 passageiros por navio. Além do Terminal de Passageiros, existe a intenção de revitalizar o Porto de Natal e os bairros da Ribeira e Santos Reis com a aplicação de recursos federais, estaduais e municipais.

O secretário de turismo de Natal, Fernando Bezerril, destaca em suas declarações oficiais para os portais de notícias que o desenvolvimento do turismo náutico em Natal tem sido uma das principais propostas da prefeitura e com esse intuito, busca viabilizar projetos de 3 Marinas (Minimarina da Redinha, Marina de Mar Aberto – denominada Marina de Natal – e Marina do Potengi) para a cidade, além do Parque dos Naufrágios, projeto que pretende afundar navios que não estão sendo mais utilizados em alto mar para que possam servir de recifes artificiais, possibilitando a formação de corais a fim de incentivar práticas do segmento náutico. A expectativa do então prefeito de Natal, Carlos Eduardo Alves, que estimula e apoia essas iniciativas, é que a partir desse suporte básico para o crescimento da atividade turística, novos empreendimentos apareçam pela cidade e isso venha a gerar mais emprego e renda para a população.

Entre as propostas já apresentadas para a construção de marinas em Natal, estão à Marina de Natal LTDA, entre a Ponte Newton Navarro e a Fortaleza dos Reis Magos e a Marina de Mar Aberto na Via Costeira, perto do Hotel-Escola Barreira Roxa. A partir do vídeo do grupo francês New Co Marine, principal grupo internacional interessado nesse investimento, que mostra a Marina de Natal projetada numa área de importância histórica, urbanística, ambiental e social da cidade, ao lado da Fortaleza dos Reis Magos, onde se

iniciou o processo de ocupação de Natal. O projeto prevê que a marina será composta por: porto exterior, doca comercial, doca de apoio aos navegantes, marina interior, escola de vela, estaleiro, parque, passeio fluvial, área de preservação ambiental e espaço cultural, conforme exibe a Figura 05:

Figura 05: Proposta para Marina em Natal do grupo francês New Co Marine



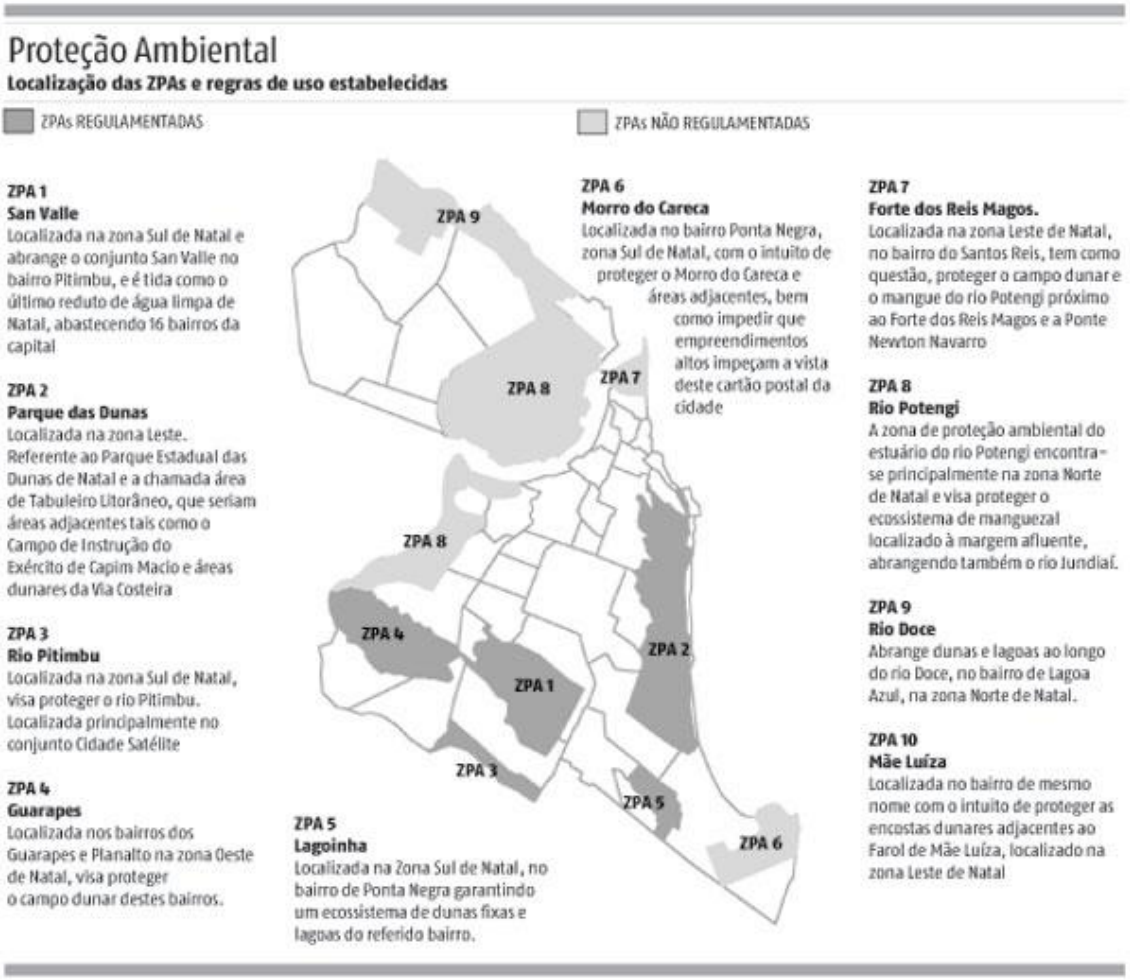
Fonte: Secretaria de Turismo e Desenvolvimento Econômico (Seturde)

Essa proposta ocupa uma área em torno de 20 hectares entre a Fortaleza dos Reis Magos e o lado direito da Ponte Newton Navarro à margem do Rio Potengi. Essa área está inserida, de acordo com o Plano Diretor de Natal, na Zona de Proteção Ambiental 7 (ZPA-7) ou Zona de Proteção Ambiental de Santos Reis, lugar de natureza frágil e de valor importante para a cidade em aspectos ambientais, sociais, econômicos e históricos que, como previsto na lei complementar 082, de 21 de Junho de 2007, artigo 17 que diz que deve haver proteção, manutenção e recuperação dos aspectos ambientais, ecológicos, paisagísticos, históricos, arqueológicos, turísticos, arquitetônicos e científicos do município. Por essa razão, se iniciou a polêmica entre empresários e ambientalistas. Se por um lado os empresários em conjunto com os gestores da cidade defendem que investimentos nessa área podem trazer benefícios

para a economia e a sociedade natalense, por outro os defensores do meio ambiente utilizam argumentos como a fragilidade dos ecossistemas presentes nessa área que podem prejudicar o meio ambiente e, por consequência, a sociedade.

O Plano Diretor de Natal, em seu artigo 18, diz que Natal possui 10 Zonas de Proteção Ambiental (ZPA's), as quais encontram-se especificadas na Figura 06. Embora não façam parte do Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC) são consideradas como unidade de conservação ambiental e, como tal, exigem proteção, manutenção e recuperação dos espaços e elementos em que se constituem.

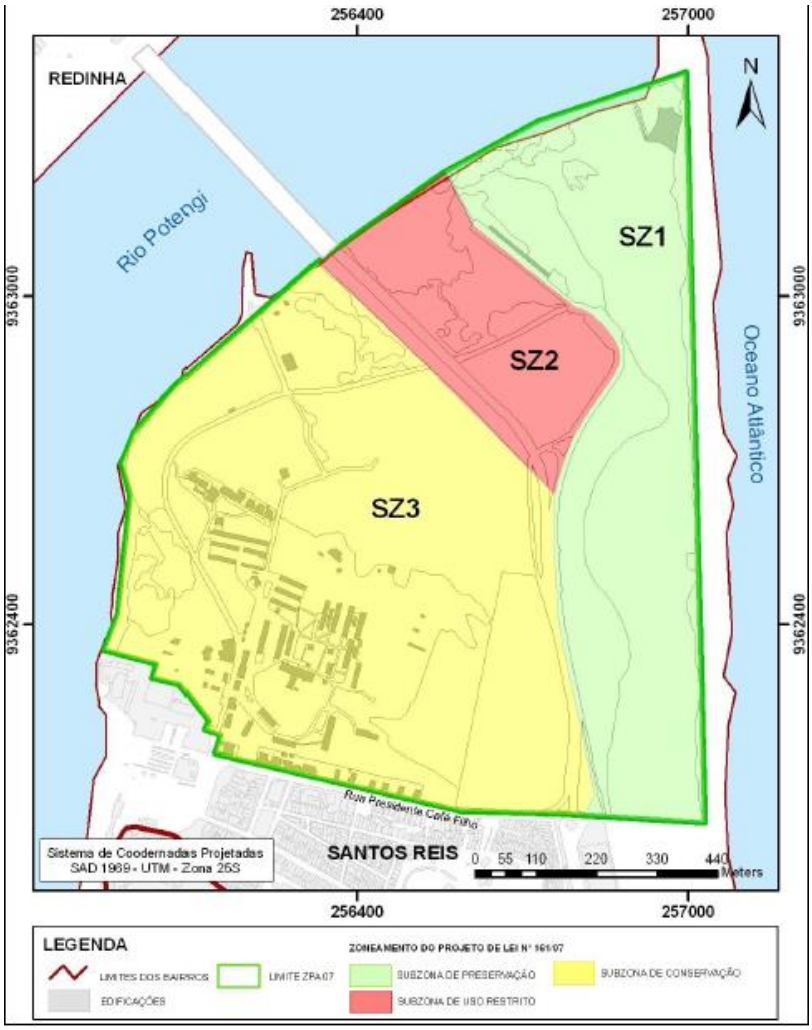
Figura 06: Localização Geográfica das Zonas de Proteção Ambiental de Natal estabelecidas pelo Plano Diretor de Natal



Fonte: Tribuna do Norte: 24 de Agosto de 2013.

O artigo 19 do Plano Diretor de Natal aponta para a regulamentação de cada Zona de Proteção Ambiental (ZPA) e orienta no sentido de que sejam constituídas internamente subzonas, a saber: subzona de preservação, subzona de conservação e subzona de uso restrito. A regulamentação, como previsto no Plano, com a conseqüente subdivisão de uma Zona de Proteção Ambiental (ZPA) em subzonas, é um importante instrumento para a gestão, pois vai indicar, dentre outros direcionamentos, limitações e potencialidades de uso para os espaços que compõem a unidade de conservação e, uma vez instituída, deve ser observada rigorosamente.

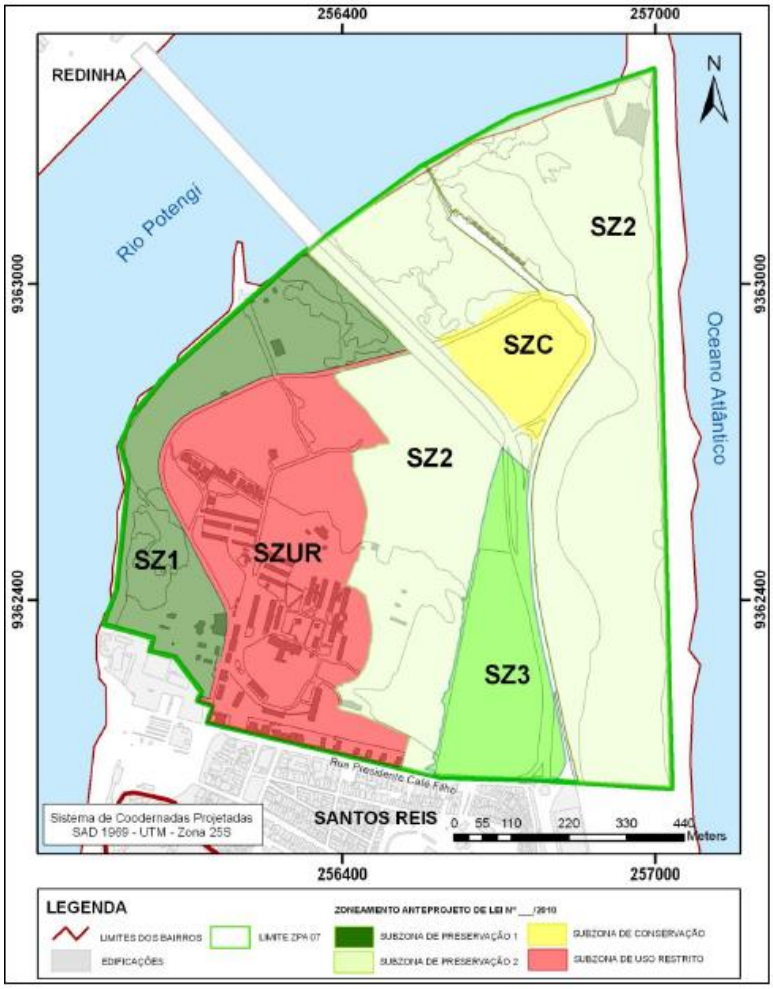
Figura 07: Zoneamento da Zona de Proteção Ambiental 7 (ZPA-7), projeto de lei nº 161/2007 do município de Natal.



Fonte: Relatório sobre Implicações Ambientais e Urbanísticas Decorrentes das Propostas de Regulamentação da Zona de Proteção Ambiental 7 (ZPA-7)

Com a modificação e as regras sugeridas para as formas de uso das Subzonas (SZ), que em 2007 permitiam uma ocupação de até 80%, desde que devidamente adequada às condições de sustentabilidade, as modificações de 2010 orientam que a ocupação só deverá se dá em até 45% da área e, às Subzonas, se acrescentam mais duas categorias, além das Subzonas 1 (SZ1), Subzona 2 (SZ2) e Subzona 3(SZ3): a Subzona de Conservação (SZC) e a Subzona de Uso Restrito (SZUR), Conforme apresentada nas Figuras 07 e 08.

Figura 08: Modificação do Projeto de Lei 161/2010 para a Zona de Proteção Ambiental 7 (ZPA-7) do município de Natal



Fonte: Relatório sobre Implicações Ambientais e Urbanísticas Decorrentes das Propostas de Regulamentação da Zona de Proteção Ambiental 7 (ZPA-7)

Enquanto não há consenso sobre as formas de uso legais e adequadas para cada área, os debates se arrastam e permanecem sem regulamentação as Zonas de Proteção Ambiental Morro do Careca, Forte dos Reis Magos, Rio Potengi, Rio Doce e Mãe Luíza.

Além dessas questões, um outro fator que está presente no debate é a Zona Especial de Interesse Turístico (ZET), que foi instituída pela Lei nº 3.175 e regulamentada pela Lei nº 3.639/87, sendo posteriormente ratificada pelas Leis complementares nº 07/94 e nº 082/07, que correspondem aos Planos Diretores de 1994 e 2007, respectivamente. Essa lei estabelece regras para o controle da ocupação do solo em toda a orla marítima central da cidade, na faixa costeira compreendida pelas praias do Forte, do Meio e de Areia Preta, com o objetivo de preservar a visão cênico-paisagística do lugar. São 3 as Zonas Especiais de Interesse Turístico (ZET):

- Zona Especial de Interesse Turístico 1: corresponde à faixa litorânea de Ponta Negra (Lei 3.607/87)
- Zona Especial de Interesse Turístico 2: corresponde à faixa litorânea da Via Costeira (Lei 4.547/94)
- Zona Especial de Interesse Turístico 3: corresponde à faixa litorânea entre a Praia do Forte e Areia Preta. (Lei 3.639/87)

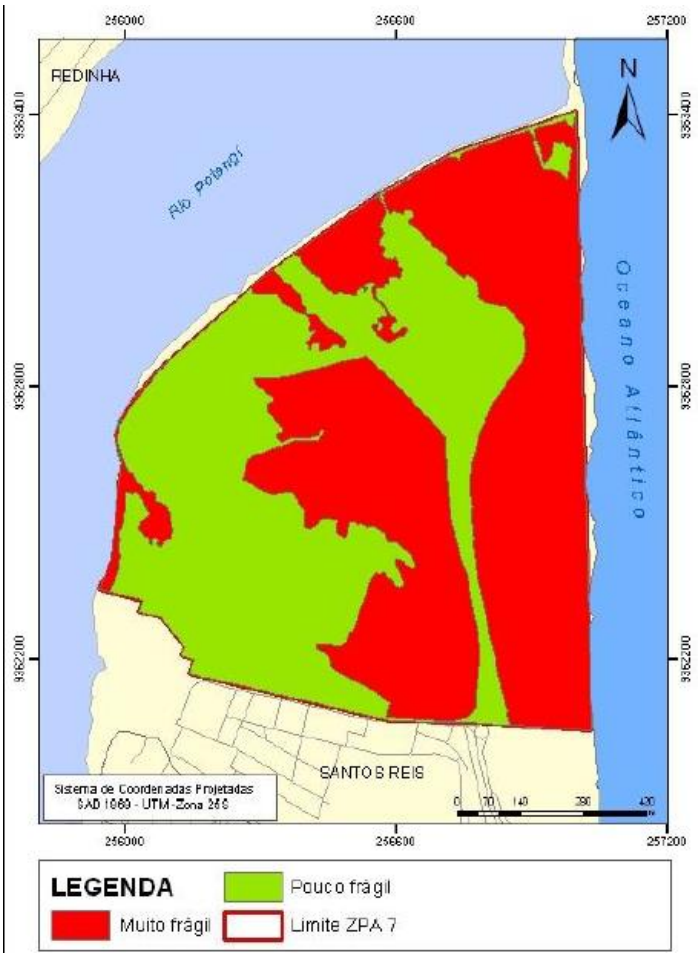
Para dar celeridade ao processo de regulamentação da Zona de Proteção Ambiental 7, onde já existe intenção de iniciar a construção de uma marina, à pedido do Ministério Público do Rio Grande do Norte, a Universidade Federal do Rio Grande do Norte realizou uma perícia a fim de responder questões do debate que consistem no esclarecimento técnico para orientar as discussões. As constatações do Relatório sobre Implicações Ambientais e Urbanísticas Decorrentes das Propostas de Regulamentação da Zona de Proteção Ambiental 7 (ZPA-7) do Município de Natal, em síntese, resulta que foi considerado que todos os tipos de ambientes dentro da Zona de Proteção Ambiental 7 (ZPA-7) são frágeis e susceptíveis à intervenção. Segundo o Relatório (p. 54) isto foi devido ao fato de a unidade de conservação envolver ambientes bastante dinâmicos e instáveis, em função das baixas estruturação e resistência do substrato arenoso que dá suporte à cobertura vegetal e à ocupação, e por estar sob a ação direta ou indireta da água do mar e de ventos relativamente intensos. Assim, os ambientes se classificaram em pouco frágeis e muito frágeis, como especificados na Tabela 05.

Tabela 05: Classificação dos Ambientes segundo o Relatório sobre Implicações Ambientais e Urbanísticas Decorrentes das Propostas de Regulamentação da Zona de Proteção Ambiental 7 (ZPA-7) do Município de Natal

Ambiente	Características	Área
Muito Frágeis	Recebem menor intervenção humana e ainda conservam grande naturalidade (praia fluvial, praia marinha, recifes, restinga, restinga degradada e manguezal)	54,92%
Pouco Frágeis	Sofrem intervenção humana em seus diferentes graus, até um máximo de degradação das condições originais. Foram enquadrados nesta última classe: relvado, arvoredo, área degrada, edificações, Forte dos Reis Magos, dique e vias de circulação	45%

Fonte: Adaptado do autor por Relatório sobre Implicações Ambientais e Urbanísticas Decorrentes das Propostas de Regulamentação da Zona de Proteção Ambiental 7 (ZPA-7)

Figura 09: Classificação dos Ambientes da Zona de Proteção Ambiental 7 (ZPA-7)



Fonte: Relatório sobre Implicações Ambientais e Urbanísticas Decorrentes das Propostas de Regulamentação da Zona de Proteção Ambiental 7 (ZPA-7)

É conveniente fazer distinção entre degradação e deterioração. De maneira geral se considera que a degradação do ambiente ou dos recursos naturais é comumente considerada como decorrência de ações antrópicas (feitas pelo homem), ao passo que a deterioração decorre, em geral, de processos naturais. Por estar localizada em área intensamente ocupada, a Zona de Proteção Ambiental 7 (ZPA-7) tem praticamente todos os seus espaços acessíveis à ação humana. A porção da área sob responsabilidade do exército ainda preserva algumas áreas naturais, entretanto, a maior parte dessa área foi descaracterizada de seus aspectos originais, sobretudo no que se refere à cobertura vegetal.

Figura 10: Comércio informal na área próxima ao Forte dos Reis Magos.

Fonte: Relatório sobre Implicações Ambientais e Urbanísticas Decorrentes das Propostas de Regulamentação da Zona de Proteção Ambiental 7 (ZPA-7)

Figura 11: Comércio Informal na Praia do Forte.

Fonte: Relatório sobre Implicações Ambientais e Urbanísticas Decorrentes das Propostas de Regulamentação da Zona de Proteção Ambiental 7 (ZPA-7

As áreas naturais fora do 17ª Grupo de Artilharia da Campanha (GAC) são de amplo acesso aos frequentadores locais, não havendo qualquer tipo de restrição, como, cercas, policiamento ou guardas. Como consequência essas áreas são altamente susceptíveis às ações de degradação, o que não implica dizer que essas áreas estejam degradadas. Para efeito de avaliação quanto ao estado de degradação ambiental foi considerado que toda a Zona de Proteção Ambiental 7 (ZPA-7), por não apresentar nenhuma área intocada ou sem a presença direta do homem, não se encontra mais em suas condições estritamente naturais, sofrendo diretamente alguma forma de intervenção humana, mais ou menos drástica, o que indica alguma forma de alteração.

A interrupção do processo de degradação e o retorno de uma área a uma situação de relativa estabilidade, cujos controles ambientais retornem à naturalidade, podem ser conduzidos conforme o objetivo que se queira atingir. Se o objetivo é a restituição de um ecossistema a uma condição a mais próxima possível da sua condição original**,** então se trata de restauração (art. 2º da Lei Federal 9.985/2000 - Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza). Tal situação é, muitas vezes, difícil para ser alcançada, em função da necessidade de grande conhecimento sobre o ecossistema a se recompor, do isolamento da área dificultando o repovoamento, e da necessidade do controle de acesso da população. Na maior parte das vezes, o que se consegue é a recuperação da área degradada, condição em que se busca a restituição de um ecossistema ou ambiente a uma condição não degradada, que pode ser diferente de sua condição original (art. 2° da mesma lei). São, entretanto, as condições para a estabilização e as funções que se pretende dar à área estabilizada que vão dizer qual é o tipo de intervenção mais adequado.

Na possibilidade de construção nas áreas que compõem a Zona de Proteção Ambiental 7 (ZPA-7), o relatório demonstra que essas novas edificações não podem ultrapassar a altura de 7,5m para seguir conformidade com as leis já explicitadas anteriormente.

Figura 12: Simulação Tridimensional Atual dos Elementos Construídos na Zona de Proteção Ambiental 7 (ZPA-7)

Fonte: Relatório sobre Implicações Ambientais e Urbanísticas Decorrentes das Propostas de Regulamentação da Zona de Proteção Ambiental 7 (ZPA-7)

Figura 13: Simulação Tridimensional das Possibilidades de Novas Edificações no perímetro da Zona de Proteção Ambiental 7 (ZPA-7)

Fonte: Relatório sobre Implicações Ambientais e Urbanísticas Decorrentes das Propostas de Regulamentação da Zona de Proteção Ambiental 7 (ZPA-7)

O projeto para a construção Marina de Natal se insere na área classificada como Subzona (SZ3) e parte da Subzona 1 (SZ1), que são consideradas Área de Proteção Permanente (APP). As Áreas de Proteção Permanente são encontradas em 95,19 % da superfície da Subzona 3 (SZ3), correspondendo a uma área de 13,23 hectares (ha) com

cobertura de manguezais e/ou que se inserem na faixa de 200 metros ao longo do Rio Potengi, conforme legislação estadual. Uma parte dessa área já foi bastante alterada pela atividade humana, sendo, no entanto, passível de recuperação.

A Marina de Natal, segundo dados compilados da Secretaria de Turismo e Desenvolvimento Econômico, pretende adequar sua estrutura e funcionamento para respeitar as normas estabelecidas pelas leis. De acordo com o projeto a marina tem como objetivo promover o desenvolvimento portuário, esportivo, turístico e comercial de Natal. Realizando ao mesmo tempo um aporte urbanístico relevante para a cidade.

Figura 14: Simulação Tridimensional do Projeto Marina de Natal inserido na Zona de Proteção Ambiental 7 (ZPA-7)

Fonte: Secretaria de Turismo e Desenvolvimento Econômico de Natal (Seturde)

Figura 15: Simulação Tridimensional do Projeto Marina de Natal com Ângulo de Visão Geral da Área Edificante

Fonte: Secretaria de Turismo e Desenvolvimento Econômico de Natal (Seturde)

Ainda segundo o projeto, com a implantação deste projeto, a Marina de Natal LTDA pretende colaborar com o desenvolvimento sustentável da cidade de Natal em suas três dimensões: social, econômica e ambiental. Na linha das dimensões social e econômica o empreendimento prevê a geração de 500 empregos estáveis, o que propiciará também qualificação da mão de obra local com a necessidade de realizar cursos e treinamentos de formação para atender as necessidades específicas de manutenção e reparação das embarcações, além de postos de trabalhos nas áreas de comércio e restaurantes. A escola internacional de vela implantará cursos para a obtenção de títulos recreativo e profissional. Outra iniciativa da escola será a promoção de cursos de vela para crianças de comunidades carentes, através de convênios com escolas públicas, municipais, estaduais e em parceria com as secretarias de esportes.

No que se refere ao ambiente, o projeto se intitula como modelo de desenvolvimento turístico sustentável para Natal. A idéia é criar instalações recreativas que podem ser utilizadas tanto pela comunidade local, como pelos turistas nacionais e estrangeiros e incentivar a compreensão dos impactos no meio ambiente natural, cultural e humano, ajudando a preservá-los, na visão de um novo modelo de desenvolvimento urbano.

3 METODOLOGIA

3.1 Tipo de Pesquisa

A presente monografia se caracteriza como sendo um trabalho científico, de cunho exploratório-descritivo, onde foram utilizadas fontes primárias e secundárias. Assim, foi possível avaliar, a partir da percepção dos gestores e demais atores do turismo, os impactos que a construção de uma Marina pode gerar no destino Natal.

Segundo Dencker (1998, p.124) "a pesquisa exploratória procura aprimorar ideias ou descobrir intuições. Caracteriza-se por possuir um planejamento flexível envolvendo em geral levantamento bibliográfico e entrevistas com pessoas". Dessa forma, os dados da pesquisa são mais fáceis de conseguir e de melhor compreensão.

Com relação à pesquisa descritiva, Gil (2002), aborda que

> As pesquisas desse tipo têm como objetivo primordial a descrição das características de determinada população ou fenômeno ou o estabelecimento de relações entre variáveis (...) e uma de suas características mais significativas está na utilização de técnicas padronizadas de coleta de dados.

Quanto a tipologia da pesquisa no que concerne os procedimentos adotados, se trata de um estudo de caso, onde visou estudar a possível construção da uma Marina em Natal. Gil (1999, p. 73) relata que "o estudo de caso é caracterizado pelo estudo profundo e exaustivo de um ou de poucos objetos, de maneira a permitir conhecimentos amplos e detalhados do mesmo".

Quanto às fontes de pesquisas foram utilizadas diversas obras bibliográficas, autores como Palhares (2208), Telles (2013), Souza (2009), Gonçalves (2006), Gamito (2009), entre outros. Bem como pesquisas documentais de vários órgãos do setor turístico.

3.2 Universo da Pesquisa

A pesquisa utilizou como universo o debate entre gestores, especialistas e profissionais ligados ao turismo que participaram da conferência "Economia Náutica: Potencialidades e Perspectivas", promovida pela SETURDE (Secretaria de Turismo e Desenvolvimento Econômico), em parceria com a UFRN (Universidade Federal do Rio Grande do Norte), que ocorreu no dia 16 de Setembro de 2013, no Auditório do Centro de Educação da UFRN. Esse evento contou com a participação do Secretário de Turismo de Natal, Fernando Bezerril, que

esteve à frente da mesa de debates reafirmando os interesses da gestão pública em promover o turismo náutico no destino Natal, junto de outros representantes de entidades ligadas ao turismo e à náutica, como o diretor da empresa Oceanus Náutica Consultoria, José Raimundo Zacarias e o Almirante Bernardo Gamboa da Marinha do Brasil. Representando às instituições de ensino, o coordenador do Curso de Turismo, o Professor Carlos Humberto Porto. E como representante da iniciativa privada, o diretor executivo da Fecomércio, Marcos Guedes.

3.3 Instrumento de Coleta de Dados

A coleta de dados foi realizada através de fontes primárias e secundárias, onde foram selecionadas referências bibliográficas conforme citadas anteriormente, com o intuito de encontrar embasamento teórico sobre o tema proposto nesta monografia.

Entre os principais instrumentos utilizados estão o Relatório Sobre Implicações Ambientais e Urbanísticas Decorrentes das Propostas de Regulamentação da Zona de Proteção Ambiental 7 (ZPA-7) do Município de Natal, além do áudio da conferência "Economia Náutica: Potencialidades e Perspectivas", cedida pela Seturde e realizada no dia 16 de Setembro de 2013, no Auditório do Centro de Educação da UFRN.

3.4 Métodos de Análise

A análise dos dados foi feita através da análise de conteúdo. Segundo Minayo (2003, p. 74) a análise de conteúdo

> Visa verificar hipóteses e ou descobrir o que está por trás de cada conteúdo manifesto. (...) o que está escrito, falado, mapeado, figurativamente desenhado e/ou simbolicamente explicitado sempre será o ponto de partida para a identificação do conteúdo manifesto (seja ele explícito e/ou latente).

Desse modo foi possível organizar e sumariar os dados de forma tal que permitiram o fornecimento de respostas ao problema proposto na investigação desta monografia.

4. ANÁLISE DOS RESULTADOS

Nesta etapa da monografia são apresentados os argumentos utilizados no referencial teórico que se objetivam a oferecer uma base para a análise dos dados do tema proposto. A partir do discurso de gestores, empresários e especialistas sobre o assunto Turismo Náutico e a sua estreita relação com marinas (obtido através da gravação do áudio captada na Conferência "Economia Náutica: Potencialidades e Perspectivas" promovida pela Secretaria de Turismo e Desenvolvimento Econômico, em parceria com a Universidade Federal do Rio Grande do Norte, que ocorreu no dia 16 de Setembro de 2013, no Auditório do Centro de Educação da UFRN) foi realizada a análise dos dados de acordo com os objetivos a que se propôs este trabalho. Para tanto, ocorreu a divisão em tópicos para que cada assunto fosse analisado com clareza. O primeiro tópico aborda os benefícios do turismo náutico como diversificador de produtos e serviços oferecidos ao turista que busca um destino náutico, em seguida se apresenta uma avaliação quanto a relevância das propostas do Projeto Marina de Natal para tornar a capital potiguar um destino náutico internacional e, por fim, são abordados os entraves que estão impedindo a construção de uma marina na cidade do Natal.

4.1 Benefícios do turismo náutico

A atividade turística é formada pelo conjunto harmônico entre áreas como transporte, gastronomia, hotelaria, lazer e entretenimento para poder atender as necessidades da demanda que busca um determinado destino. Fatores culturais, sociais, econômicos e ambientais determinam o perfil do turista e cada perfil identificado pode gerar um segmento no mercado turístico. De acordo com dados do Instituto Brasileiro de Turismo (EMBRATUR), os perfis do turista náutico nacional e internacional possuem pontos em comum, como o interesse em restaurantes, animação noturna, atividades esportivas e compras, além de pautar seus interesses de rotas pela proximidade entre destinos, a indicação de amigos, na qualidade dos serviços prestados e nas atividades de lazer oferecidas pelo local visitado. O turista náutico é também caracterizado como um pesquisador de atrativos, pois ele planeja detalhadamente cada passo de sua rota e se dispõe a aproveitar o máximo possível de cada destino que visita, além disso, em geral, possui um alto poder aquisitivo e demonstra um elevado grau de consumo do que se oferece nos pontos turísticos que frequenta.

Para desenvolver o turismo náutico em Natal faz-se necessário captar investimentos a fim de estruturar condições básicas para receber as embarcações e tripulantes e isso já se

percebe com a construção do Terminal Marítimo de Passageiros de Natal, previsto para ser entregue no começo de 2014. Estruturar a cidade é o primeiro passo para atrair o perfil de turista náutico e formatar a imagem de destino náutico. Com a proposta de implantar uma marina em Natal e sua possível execução, há também a oportunidade para que outros empreendimentos náuticos e de suporte para as necessidades dos turistas, tais como alimentação, transporte, lazer, etc, possam surgir.

Segundo o diretor e consultor da empresa Oceanus Náutica Consultoria, José Raimundo Zacarias, que foi um dos responsáveis pelo projeto das marinas instaladas no litoral da Bahia, Natal além de ser um destino turístico que está ganhando espaço na mídia nacional e internacional, possui uma vantagem que, em sua percepção, é fundamental para que a marina e outros equipamentos de apoio à náutica sejam implantados na cidade: *"A vontade política que eu presenciei ao longo desses dias: do secretário, das reuniões que participei durante o dia... Coloca de forma inquestionável a percepção, a vontade, o interesse de que o município tenha o direito de ter esse equipamento importante. Soma-se a isso, pessoas como Eudes (arquiteto), como o Almirante (autoridade da Marinha do Brasil) e muitos outros. E vocês, que formam opinião (acadêmicos)".*

Com os equipamentos necessários para o desenvolvimento da atividade náutica, aparece um leque de oportunidades para que o destino Natal possa trabalhar para diversificar os produtos e serviços oferecidos ao turista que visita a cidade. A náutica tem uma íntima relação com o lazer e o esporte: campeonatos náuticos, como a America's Cup, a mais famosa e prestigiada regata de iatismo, movimentam um destino com a circulação de muita gente e capital. Os esportes náuticos possuem algumas características que se destacam, como:

- Estímulo a outros segmentos e produtos turísticos, uma vez que a estada do turista em um destino em função de determinado evento esportivo permite a visitação a outros atrativos e o consumo de produtos diversos caracterizando diferentes tipos de turismo;
- Incentivo a eventos e calendários esportivos, já que a organização do segmento assenta-se primordialmente na realização de eventos esportivos de qualidade e com potencial de atratividade. Assim, quanto maior a movimentação turística em função de determinado esporte, maior é a necessidade de organização do setor estimulando a elaboração de calendários bem definidos e compartilhados, e do fortalecimento dos eventos tradicionais e a ampliação da oferta a partir da criação e inovação de outros eventos;

- Não depende, de modo geral, da utilização de recursos naturais para exercer atratividade, mas de equipamentos e estruturas específicas construídas para a prática do esporte;
- Induz a implantação de estruturas esportivas também para o uso da comunidade receptora, se estabelecendo como legados para a comunidade;
- Funciona como indutor da infra-estrutura urbana;
- Não depende, necessariamente, do clima ou épocas do ano, mas principalmente da elaboração de calendário;
- Estimula a comercialização de produtos e serviços agregados (roupas e artigos esportivos, equipamentos, etc);
- Estimula o sentimento de pertencimento e fortalece a auto-estima de quem pratica e de quem assiste a apresentação;
- Estimula práticas e estilos de vida saudáveis;
- Valoriza o ser humano e a prática do esporte;
- Promove a confraternização.

Além dessas características, esses eventos, por consequência, atraem gente de alto poder aquisitivo de todo o mundo. Com a vinda de pessoas com capital, a chance de captar também investidores é maior. E quanto mais investimentos o destino recebe, mais ele poderá se estruturar para receber melhor. O ordenamento desses investimentos requer interesse da gestão pública em aliar os benefícios que o turismo pode trazer às necessidades da economia e também da sociedade. E outro elemento que o turismo náutico pode desencadear para a formatação de um novo produto do turismo de Natal são as viagens de incentivo promovidas por empresas, atividade que resulta na atração de um público familiar ao destino turístico e tem apresentado relativo crescimento no país.

4.2 Avaliação das propostas previstas no Projeto Marina de Natal

A percepção dos gestores envolvidos com o projeto para a implantação de marinas em Natal demonstra que há bastante interesse em fomentar a atividade turística sob a perspectiva de tornar Natal um destino do turismo náutico internacional. O discurso político nas falas do secretário de turismo, Fernando Bezerril e do prefeito Carlos Eduardo permitem concluir que as medidas cabíveis que estiverem ao alcance da gestão pública do munícipio serão realizadas

para a concretização do objetivo de equipar Natal com uma marina. Segundo Carlos Eduardo Alves, atual prefeito de Natal *"A Prefeitura do Natal apoia integralmente esse projeto e vai fazer tudo o que estiver ao seu alcance para que ele seja viabilizado"*.

Por outro lado, apresenta-se ainda a lacuna que envolve estudos técnicos para uma abordagem que ofereça suporte quanto aos reais impactos para o turismo, tais como expectativa de atração do fluxo turístico, modificações urbanísticas na área de entorno, modelos de desenvolvimento econômico e social, etc. O consultor José Raimundo Zacarias, que esteve no comando da conferência "Economia Náutica: Potencialidades e Perspectivas", apresentou dados e fatos que ocorreram na experiência da Bahia Marina e o que ele vivenciou com suas experiências ligadas à atividade náutica pelo mundo, seja como amante da navegação, seja como agente de desenvolvimento do turismo náutico. A longa experiência com o ramo e a familiaridade com outras pessoas envolvidas no setor náutico dá a ele um parâmetro para verificar pontos relevantes no que se refere à construção de uma marina e o seu funcionamento. De acordo com Zacarias, a aliança entre os interesses do poder público e iniciativa privada são fundamentais para que um equipamento náutico seja viabilizado e, para ele, Natal já possui essa vantagem: "*A vontade política que eu presenciei ao longo desses dias do secretário (Fernando Bezerril), das reuniões que participei durante o dia, coloca de forma inquestionável a percepção, a vontade, o interesse de que o município tenha o direito de ter esse equipamento importante. Soma-se a isso, pessoas como Eudes (arquiteto que apóia a construção da Marina), como o Almirante (autoridade da Marina do Brasil que incentiva às práticas náuticas) e muitos outros. E vocês (docentes e discentes do curso de turismo da UFRN), que formam opinião".*

Zacarias acrescenta ainda que "*A náutica é intensiva de mão de obra, ela pega mão de obra. Seja para produção de embarcações, seja no turismo. Ela faz uma exploração econômica ecologicamente correta. Ninguém vai desenvolver a náutica num lugar que esteja degradado, sujo".* Sob este aspecto, há uma relatividade no discurso. Na Baía de Guanabara, por exemplo, há contaminação intensa da água por resíduos sólidos e líquidos e, mesmo assim, existem práticas náuticas e se prevê ainda receber um evento mundial que é a Olimpíada de 2016 que se realizará no Rio de Janeiro. As medidas que os governos municipais e estaduais do Rio de Janeiro têm adotado é a implantação de Unidades de Tratamentos de Rios (UTR's) com a finalidade de despoluir até 80% da Baía de Guanabara até 2016, quando acontecerá os Jogos Olímpicos. Essa é também uma medida que pode ser adotada no Rio Grande do Norte, em vista da poluição que há anos ocorre no Rio Potengi e

nas praias urbanas de Natal, mas que em nenhum momento foi abordada no discurso dos gestores.

Na dimensão social, a intenção de promover cursos e inserir crianças de escolas públicas nas atividades náuticas é uma alternativa para propiciar impactos positivos na comunidade. Mas isso não isenta a responsabilidade que gestores e empresários repensem a organização do território, a fim de impedir especulação imobiliária que force os atuais moradores a sair de suas residências, algo que é comum em lugares onde se instaura marinas.

Na dimensão econômica, os levantamentos sobre benefícios de geração de emprego e renda precisam de um caráter mais técnico, visto que os dados apresentados fazem parte uma realidade que não é a vivida pelo estado do Rio Grande do Norte. Como já dito anteriormente, o projeto da marina em Natal será uma Parceria Público-Privada (PPP) e, quanto a isso, pode-se afirmar que as marinas públicas podem assumir um protagonismo de reorganização urbana e também turística, desde que tecnicamente conduzidas pelo plano diretor municipal e por um plano estratégico que oriente os objetivos que se deseja alcançar. Nesse aspecto, o discurso dos gestores denota superficialidade, pois embora exista o intuito de ser um destino náutico internacional, a construção de uma marina apenas não modificará a realidade do turismo local sem que exista um plano estratégico voltado para o desenvolvimento sustentável do segmento.

4.3 Entraves para a execução do projeto Marina de Natal

Marinas são equipamentos de apoio que, de forma obrigatória, necessitam se localizar nas proximidades de vias aquáticas. No caso de marinas litorâneas, a legislação brasileira, sob forma da Lei Nº 7.661, que define o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro, defende que a ocupação das zonas litorâneas no país seja orientada de forma a preservar e/ou restaurar zonas costeiras e a regulamentação das formas de uso são determinadas pelo Plano Diretor de cada município. Acerca das questões que impedem a construção de marinas na zona costeira de Natal, pode-se afirmar que o principal fator se deve à não regulamentação da Zona de Proteção Ambiental 7 (ZPA-7), área onde se pretende erguer a primeira marina da cidade. A discussão se deve a localização da marina, que pretende ser erguida em Área de Proteção Permanente (APP). Os impactos negativos de atividades humanas nesta área, segundo a perícia já mencionada em tópicos anteriores, implicará principalmente no desmatamento e destruição do mangue (flora e fauna) para a possível construção de um aterro para suas

instalações, na destruição da praia flúvio-marinha por conta da dragagem dos sedimentos de fundo a fim de aumentar a profundidade batimétrica (medição da profundidade de oceanos, rios, etc) utilizada para receber embarcações com calados (ponto mais baixo da embarcação) maiores e na contaminação das águas, praias e mangues restantes por resíduos sólidos, óleos e graxas das embarcações, bem como dos efluentes sanitários.

O relatório sobre impactos ambientais e urbanísticos esclarece, no entanto, que essa área da Zona de Proteção Ambiental 7 (ZPA-7) por já sofrer intervenção do homem, mesmo que de forma não direta em alguns pontos, e também ambiental por questões naturais de ambientes muito frágeis como as zonas costeiras, poderia receber ocupação desde que respeitados os limites previstos em lei e adequação do uso para a restauração dos organismos encontrados no local.

Além desse fator ambiental, existe também a questão tributária. Segundo José Raimundo Zacarias, diretor de uma marina em Salvador, os impostos federais cobrados para embarcações internacional é muito superior a outros destinos que já se consolidaram como roteiro náutico, como Caribe e Bahamas. Essa realidade implica num custo muito elevado tanto para a aquisição de embarcações no país, quanto na manutenção delas. E isso afasta o turista, pois embora o Brasil possua um apelo paisagístico interessante, os custos aliados a baixa qualidade da estrutura em relação às marinas internacionais não compensam.

Desse modo, fica evidente que os fatores que implicam nos entraves para a execução do projeto carecem de um embasamento técnico e na formulação de politicas que identifiquem maneiras de aliar os benefícios do turismo náutico às necessidades ambientais, econômicas e também sociais.

5. CONCLUSÃO

Ao verificar a expressividade do turismo náutico no Brasil, fenômeno que demonstra um grande potencial pelas características naturais do país e possibilita que segmentos de mercado distintos contribuam para o desenvolvimento econômico e social, especialmente na faixa litorânea brasileira, constatou-se que há, sim, benefícios significativos. No estudo de caso que envolveu a capital do Rio Grande do Norte, Natal, que deseja incrementar o turismo que já vem desempenhando um papel relevante na economia da cidade e também do estado, o turismo náutico tem muito a enriquecer, especialmente no que se refere à diversificação dos produtos turísticos oferecidos e na captação de investimentos que ofereçam produtos e serviços de qualidade. É importante ressaltar que as dificuldades que o projeto enfrenta para a construção da marina é uma realidade vivida em todo o território nacional e não deve ser visto como um aspecto negativo, pois é a partir de debates e discussões para que o meio ambiente seja respeitado e do incentivo de práticas sustentáveis que se constrói alternativas de para fomentar o real desenvolvimento da atividade turística, beneficiando os mercados e a sociedade sem esquecer a importância do meio ambiente.

As marinas, muito embora sejam afetadas pelas sazonalidades próprias do turismo, envolvem outras atividades. Por estarem fortemente ligadas a critérios de segurança, organização e conforto, estes equipamentos requerem agendas de trabalho constantes de modo a propiciar o atendimento de seus usuários, visitantes e frequentadores. Esta característica faz com que as marinas estabeleçam relações com outras funções da cidade em que estão inseridas. Através de complexo de produtos e serviços as marinas coexistem com diferentes atividades desportivas, de lazer, comércio, compras, gastronomia e eventos, entre outros. Isso se potencializa nos momentos de fluxo turístico, no entanto não deixa de existir em suas intermitências.

A construção de uma marina na cidade do Natal abrirá caminho para o surgimento de outros empreendimentos náuticos, bem como a atração de investimentos que vão oferecer melhor suporte para atividade. Desta maneira, o destino iniciará seu longo caminho para construir uma imagem atraente para o perfil do turista náutico e os amantes da náutica, como competidores e esportistas.

Com o fortalecimento do turismo náutico no país, maior será a possibilidade de se analisar e pesquisar acerca desse tema que ainda é pouco explorado no Brasil. O crescimento de investigações sobre o tema levará ao preenchimento de lacunas do conhecimento que podem solucionar ou oferecer alternativas que possam minimizar os efeitos nocivos das

práticas náuticas para o meio ambiente ou mesmo para a sociedade. Portanto, este estudo alcança o seu objetivo de iniciar a investigação sobre oportunidades e desafios que o turismo náutico pode oferecer para o destino Natal.

REFERÊNCIAS

ALBAN, Marcus. **Revista Desenbahia**. Março de 2005. Disponível em: <http://desenbahia2011.taointerativa.com.br/uploads/2408201114590937Revista2_mar2005.pdf#page=75>. Acesso em: 23.Out.2013.

AMARAL, Ricardo. **Cruzeiros Marítimos**. 2º ed. São Paulo. Editora Manole, 2006.

DUTRA, Wagner Andrade Vieira. **Revista Turismo**. Dezembro 2003. Disponível em: <http://www.revistaturismo.com.br/materiasespeciais/turismoe.html>. Acesso em: 16. Out. 2013.

ESCRICHE, Mercedes Millán. **Planificación: Transportes, Turismo y Territorio. Revista Grand Tour: Investigaciones Turisticas**, V. 1, n. 1, p. 102-115, Outubro 2010. Disponível em: <http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=3986444>. Acesso em: 16. Out. 2013.

FERREIRA, Larissa da Silva. **Organização das Políticas Públicas de Turismo no Brasil e no Rio Grande do Norte**. Julho de 2011. Disponível em: <http://anpege.org.br/revista/ojs-2.2.2/index.php/anpege08/article/view/112> Acesso em: 16 .Nov.2013

FIRMINO, Fabiana dos Santos. **Regiões Litorâneas do Nordeste Brasileiro: Impactos do Consumo, Produção e da Transformação do Território pela Atividade Turística**. Portal Ecoterra Brasil, 2002. Disponível em: <http://www.ecoterrabrasil.com.br/home/index.php?pg=temas&tipo=temas&cd=492>. Acesso em: 18.Nov.2013

GAMITO, Teresa Maria. **Revista Nação e Defesa**. Outubro de 2009. Disponível em: <http://comum.rcaap.pt/handle/123456789/498> Acesso em: 23.Out.2013.

MACEDO, Sílvio Soares. **Paisagem, Litoral e Formas de Urbanização**. Julho de 2004. Disponível em: <http://www.planejamento.gov.br/secretarias/upload/Arquivos/spu/publicacao/081021_PUB_ProjOrla_subsidios.pdf> Acesso em: 16.Nov.2013

NETTO, Alexandre Panosso. **Teoria do Turismo: Conceitos, Modelos e Sistemas**. 1º ed. São Paulo. Editora Aleph, 2008.

PAGE, Stephen J. **Transporte e Turismo: Perspectivas Globais**. 2ºed. Porto Alegre: Editora Boohman, 2008.

PALHARES, Guilherme Lohmann. **Transportes Turísticos**. 2º ed. São Paulo: Editora Aleph, 2003.

RABAHY, Wilson Abrahão. **Turismo e Desenvolvimento: Estudos econômicos e estatísticos no planejamento**. 1º ed. São Paulo. Editora Manole, 2003.

REZENDE, Jozrael Henriques. **Programa de Gestão de Resíduos e Efluentes para Marinas de Águas Interiores, Terminais Hidroviários de Passageiros e Embarcações de Turismo e Lazer em Reservatórios**. Janeiro de 2004. Disponível em: <http://www.bvsde.paho.org/bvsacd/abes/v9n1/p7a12.pdf> Acesso em: 18.Nov.2013

RONÁ, Ronaldo di. **Transportes no Turismo**. 1º ed. São Paulo: Editora Manole Ltda, 2002.

SOUZA, João Figueira de. **Revista Cabo Verde**. Janeiro de 2009. Disponível em: <http://www.apdr.pt/congresso/2009/pdf/Sess%C3%A3o%2025/86A.pdf> Acesso em: 23.Out.2013

TELLES, Daniel Hauer Queiroz. **Marinas e náutica no litoral brasileiro: aportes metodológicos introdutórios para a pesquisa e o planejamento territorial do turismo**. Julho de 2013. Disponível em: <http://www.uaemex.mx/plin/psus/articulo_05.pdf> Acesso em: 24.Out.2013

ULBANERE, Rubens Carneiro. FREITAG, M.C. **Certificação de Marinas: Contribuição Para a Segurança Socioambiental**. Abril de 2011. Disponível em: < http://www7.unaerp.br/sici/edicoes-anteriores/doc_details/286-certificacao-de-marinas-contribuicao-para-a-seguranca-socioambiental> Acesso em: 16.Nov.2013

YÁZIGI, Eduardo. **Turismo: Espaço, Paisagem e Cultura**. 2º ed. São Paulo: Editora Hucitec. 1999.

Ministério do Turismo. **Segmentação do Turismo: Marcos Conceituais**. Brasília, 2006. Disponível em: <http://www.turismo.gov.br/export/sites/default/turismo/o_ministerio/publicacoes/downloads_publicacoes/Marcos_Conceituais.pdf>. Acesso em: 24.Out.2013

Dicionário **Priberam**, Disponível em: <http://www.priberam.pt/dlpo/Default.aspx> Acesso em: 16.Nov.2013

Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro. **Lei Nº 7.661**. Maio de 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7661.htm> Acesso em: 17.Nov.2013

Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza. **Lei Nº 9.985**. Julho de 2000. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9985.htm> Acesso em: 17.Nov.2013

Turismo Náutico: Orientação Básicas. 3º ed. **Embratur**. Brasília, 2010. Disponível em: <http://www.turismo.gov.br/export/sites/default/turismo/o_ministerio/publicacoes/downloads_publicacoes/Turismo_Nxutico_Versxo_Final_IMPRESSxO_.pdf>. Acesso em: 20.Nov.2013

Zonas de Proteção Ambiental, Plano Diretor, **Tribuna do Norte**. Notícia Veiculada na edição de 24 de Agosto de 2013. Disponível em: <http://www.tribunadonorte.com.br/noticia/natal-tera-sinalizacao-para-turista-ver/259205>. Acesso em: 20.Nov.2013

Turismo no Brasil: **Termo de Referência para a Atuação do Sebrae**. Sebrae. Brasília, 2010. Disponível em: <http://www.sebrae.com.br/setor/turismo/TR_turismo_final.pdf> Acesso em 16.Out.2013

_____ Portal Seturde. Notícia: **Grupo francês New Co Marine trata de licenças ambientais com Idema.** Disponível em: <http://www.natal.rn.gov.br/noticia/ntc-17937.html> Acesso em: 20.Nov.213

_____ Portal Seturde. Notícia: **Prefeito recebe grupo empresarial francês interessado em construir Marina em Natal**. Disponível em: <http://www.natal.rn.gov.br/noticia/ntc-17627.html> Acesso em: 20.Nov.2013

_____ Portal Seturde. Notícia: **Secretário de Turismo abre conferência sobre turismo náutico**. Disponível em: <http://www.natal.rn.gov.br/noticia/ntc-17619.html>. Acesso em: 20.Nov.2013

____ Portal Seturde. Notícia: **Franceses se reúnem com secretário de Turismo de Natal**. Disponível em: <http://www.natal.rn.gov.br/noticia/ntc-17616.html>. Acesso em: 20.Nov.2013

____ Portal Seturde. Notícia: **Turismo náutico será debatido em conferência na UFRN**. Disponível em: <http://www.natal.rn.gov.br/noticia/ntc-17594.html>. Acesso em: 20.Nov.2013

____ Portal Seturde. Notícia: **Seturde entrega propostas para turismo náutico ao deputado Henrique Eduardo**. Disponível em: <http://www.natal.rn.gov.br/noticia/ntc-16983.html>. Acesso em: 20.Nov.2013

___ Portal Seturde. Notícia: **Secretaria de Turismo de Natal incentiva projeto turístico**. Disponível em: <http://www.natal.rn.gov.br/noticia/ntc-16968.html>. Acesso em: 20.Nov.2013

____ Portal Seturde. Notícia: **Seturde promove encontro entre representantes do turismo náutico e Capitão dos Portos**. Disponível em: <http://www.natal.rn.gov.br/noticia/ntc-16877.html>. Acesso em: 20.Nov.2013

____ Portal Seturde. Notícia: **Natal recebe a visita de um dos maiores grupos náuticos do Brasil**. Disponível em: <http://www.natal.rn.gov.br/noticia/ntc-16826.html>. Acesso em: 20.Nov.2013

___ Portal Seturde. Notícia: **Projeto da marina em Natal é entregue ao Comando do 3º Distrito Naval**. Disponível em: <http://www.natal.rn.gov.br/noticia/ntc-16623.html>. Acesso em: 20.Nov.2013

____ Portal Seturde. Notícia: **Prefeito se reúne com grupo francês interessado em construir Marina de Natal**. Disponível em: <http://www.natal.rn.gov.br/noticia/ntc-16438.html> Acesso em: 20.Nov.2013

____ Portal Seturde. Notícia: **Natal receberá do Ministério do Turismo R$ 10 milhões para investimento em infraestrutura**. Disponível em: http://www.natal.rn.gov.br/noticia/ntc-17849.html> Acesso em: 20.Nov.2013

___ Portal Seturde. Notícia: **Empresários do setor de turismo visitam obras do Terminal de Passageiros**. Disponível em: <http://www.natal.rn.gov.br/noticia/ntc-9980.html>. Acesso em: 20.Nov.2013

APÊNDICE A

Conferência "**Economia Náutica: Potencialidades e Perspectivas**", cedida pela Seturde e realizada no dia 16 de Setembro de 2013, no Auditório do Centro de Educação da UFRN.

Cerimonialista: Boa tarde, senhoras e senhores, autoridades presentes e universitários. A Prefeitura de Natal, através da Secretaria de Turismo tem como meta de planejamento o desenvolvimento do turismo náutico para a cidade. Promove esta conferência reunindo o diretor da empresa Oceanus Náutica Consultoria, consultor José Raimundo Zacarias, que foi responsável pelo projeto das marinas instaladas no litoral da Bahia e, principalmente, pela Marina em Salvador. Vamos dar início a conferência do Turismo Náutico convidando para compor a mesa o secretário de Turismo e Desenvolvimento Econômico de Natal, o doutor Fernando Bezerril. (Aplausos). O Almirante da Marinha do Brasil, o Almirante Gamboa. (Aplausos). Doutor Marcos Guedes, da Fecomércio, diretor executivo. (Aplausos). E representando o curso de Turismo, o professor Carlos Humberto Porto. E o conferencista José Raimundo Zacarias, diretor da empresa Oceanus Náutica e Consultoria Aplausos). Fazendo abertura, nosso secretário de Turismo e Desenvolvimento Econômico de Natal, doutor Fernando Bezerril.

Fernando Bezerril (Secretário): Me permita convidar o nosso companheiro Marcos Guedes, diretor da Fecomércio, importante personalidade do nosso estado... (Aplausos). Boas vindas, companheiro. Vamos tornar aqui o mais informal possível a nossa palestra, nossa participação. Agradecer, inicialmente, a reitora... Magnífica reitora, a professora Ângela Paiva. Agradecer o nosso amigo, hoje potiguar de coração, o almirante Gamboa, maior autoridade militar da nossa região. Teve a oportunidade de comandar o Terceiro Distrito Naval até por esses dias e que depois o coração dele chamou para morar em Natal. Morador de Natal por opção, por escolha. Vejam como a nossa cidade é linda... (Aplausos). Cumprimentar o professor, meu amigo, Carlos Porto. Figura do meu sertão, das minhas raízes, que eu tenho grande estima. Cumprimentar o diretor Marcos Guedes, como já falei, um grande acervo do dinheiro. Cumprimentar o meu querido e ilustre companheiro que aqui está, Carlos Sodré, meu amigo e consultor. Cumprimentar o doutor Eudes Galvão, da Semurb, marinheiro também, gente do mar. Lobo do mar, porque ele já está bem grande! (riso) E cumprimentar meu amigo professor Miltão, que tem sido um aliado do ambiente, da ecologia. Estamos trabalhando juntos num projeto que contempla a Marina e, ao mesmo tempo, um

ecoparque. Cumprimentar meu amigo George Gosson e convidá-lo para sentar na mesa. Cumprimentar o diretor, vice-presidente da Amanáutica, meu amigo Zico, que também é uma importante figura do turismo náutico da nossa cidade. E se eu esqueci alguém... Que não poderia de jeito nenhum, Zacarias, que foi quem durante dez anos trabalhou, lutou pra Salvador ter uma marina. Nós estamos vendo 16 anos depois da implantação da marina em Salvador, eles contabilizarem 60 mil empregos diretos. E eu não vou falar mais porque vou deixar pra ele aqui. Prometemos aqui que teríamos mais uma pessoa importante nessa mesa, que é o mestre Paulo Gaudenzi, que por 21 anos foi secretário de turismo da Bahia. Mas Gaudenzi tem minha idade, pegou aquela gripe que quando pega o velho não levanta da rede de jeito nenhum... E ficou em Salvador. (Risos). Estamos devendo o Paulo Gaudenzi, ele virá numa outra rodada. Fica a promessa aberta e a promessa será cumprida. Os alunos que são importantes, pois nós estamos aqui por vocês. Nós teremos que sair logo mais, pois eu e o prefeito Carlos Eduardo assinaremos a ordem de serviços no valor de 13,422 milhões de reais para recuperação de toda a orla marítima, de Ponta Negra até a Praia do Forte. Obra com o dinheiro na conta, obra que começa amanhã e obra que começa com uma empresa também da nossa terra. Então, não irei me alongar. Registrar aqui a presença importante de um professor de turismo, que começou como vocês, jovens, como guia. E hoje é uma referência. Tem uma cadeira aqui pra ele? Venha aqui pra frente, Múcio, por favor. Você merece, você tem todo o direito! Quem trabalha, a gente tem que aplaudir. (Aplausos). Então, obrigado! A palavra vai ficar facultativa aqui... Gostaria de ouvir o Almirante Gamboa, que hoje é natalense e aliado desse projeto. Ele disse: "Fernando, vou ao exterior visitar minha família, meus filhos, que moram fora e volto para morar em Natal. Conte com a gente para desenvolver um projeto sustentável da Marina de Natal". Então, eu queria antes de abrir aqui que Gamboa dissesse umas palavras em nome de todos os companheiros que aqui estão, se me permitem... Por favor, Almirante.

Gamboa: Obrigado, Fernando! Eu vou sentar, né... Eu sou militar, mas eu estava conversando aqui com o Eudes Galvão, meu amigo, que é arquiteto e dizendo que eu me formei na Escola Naval, passei seis anos em colégios e bancos escolares militares e vejo a diferença tremenda da universidade para uma escola militar. Cada uma com suas características, nenhuma é melhor que a outra. Mas eu respeito muito e gosto muito de interagir principalmente com a juventude e com as universidades. Eu acho que a academia é um lugar onde se pensa, onde se desenvolve alguma coisa, onde todas as idéias são válidas e eu trato isso com muito respeito e

muito carinho. Eu queria cumprimentar hoje à tarde o secretário Fernando Bezerril e toda sua equipe pela iniciativa de trazer aqui pra nós, de Natal, o Zacarias, que é um homem do mar. Tem uma experiência enorme em Marinas e em tudo ligado ao mar, principalmente do esporte náutico, particularmente a vela. Então, Fernando, queria te cumprimentar e sua iniciativa é excelente, conte sempre comigo. Cumprimentar o Zacarias, que nos dá a oportunidade de colher seus ensinamentos e a sua experiência, acho que isso pra Natal é muito importante. É hora de fazermos alguma coisa... Realmente, arregaçarmos a manga e tirar isso do papel. Tirar isso do pensamento e executar. A hora é muito propícia, o ambiente, a conjugação dos astros é perfeita e acho que temos que fazer. Muito obrigado pela oportunidade, pelo convite... E parabéns, secretário! (Aplausos)

Fernando Bezerril (Secretário): Obrigada. Vou devolver o microfone para o nosso colega, para que ele dê continuidade...

Cerimonialista: Daremos a palavra ao nosso palestrante Zacarias.

Zacarias: Boa tarde!

Platéia: Boa tarde!

Zacarias: Pode tirar isso aqui? Pra ficar um ambiente mais... Bom, um marinheiro tem uma certa informalidade e eu faço muito esforço pra ser um bom marinheiro. Então, me vejam como um marinheiro, nada além disso. E nem vim aqui ensinar nada, eu vim aqui conversar. Aprender, passar algumas idéias, passar algumas experiências e, com certeza, receber isso de volta por parte de vocês também. Como, aliás, tenho recebido ao longo desses dois dias que tenho estado aqui em Natal. Eu já começo a descobrir porque o almirante resolveu morar aqui... Primeiro, quando cheguei aqui, encontrei o almirante que é um velho amigo, já nos encontramos em várias oportunidades. Ele, igualmente, é um dedicado à náutica, um homem da vela. Eudes, com quem eu encontrei no mar, em Camamu, nesse verão... Esses dois eu já conhecia. Mas fui recebido por Marcelo, pelo o secretário e outros tantos que me receberam como se eu estivesse em casa. Então, muito obrigado pela acolhida. Espero retribuir isso em termos de informação. Eu queria fazer uma pequena correção na abordagem que foi dada... E isso é um elemento inicial da nossa fala. Falou-se em marina... Que eu viabilizei marinas. Na verdade, a gente foi capaz de construir duas, uma em Salvador, outra em Itaparica. Mas a classe empresarial se mobilizou, brigou, trabalhou duramente. E continua trabalhando pra poder viabilizar esse importante equipamento. A gente vai falar um pouquinho sobre ele, mas

é importante que a gente perceba que o cenário que a gente vai transitar terá um encaminhamento um pouco diferente. Tem acontecido com alguma habitualidade essas palestras. Na semana passada, eu estava no extremo sul da Bahia, num lugar chamado Nova Viçosa, é um dos últimos municípios do sul da Bahia. Defronte ao arquipélago conhecido e famoso, nossos amigos navengantes aqui conhecem, Abrolhos. Abrolhos é um lugar cuja navegação é difícil. Os portugueses, quando frequentavam aquele lugar, começavam a dizer aos seus pares "abram os olhos, pois este lugar tem muita cabeça de pedra!". Então, o nome Abrolhos é exatamente por conta disso. Enfim... Então, eu estava dizendo que estive em Nova Viçosa, antes disso estava em Cairú, essa semana estou aqui. É um prazer enorme falar sobre náutica. Eu também sou da academia, sou professor. Me aposentei e agora voltei a ensinar nas universidades. Me sinto em casa aqui também, pois sei que é um ambiente extremamente rico e importante para qualquer cidade, eu me incluo nesse processo. Enquanto membro de uma academia, os professores sabem que você tem que se posicionar em relação ao contexto no qual você está inserido. Essas palestras que venho dando... Proferindo, melhor dizendo... São palestras que tem em primeiro lugar o trabalho de vencer a realidade, uma cultura local que tem um olhar não tão próprio sobre a questão da náutica e da marina. Vamos explorar isso melhor... Para depois, então, vencida essa etapa, quebrando essa barreira, a gente entrar num trabalho de convencimento... Aqui não é preciso nada disso, nós temos as pessoas certas. A vontade política que eu presenciei ao longo desses dias do secretário, das reuniões que participei durante o dia, coloca de forma inquestionável a percepção, a vontade, o interesse de que o município tenha o direito de ter esse equipamento importante. Soma-se a isso, pessoas como Eudes, como o Almirante e muitos outros. E vocês, que formam opinião, e que hoje poderão, acho eu, contar com alguns outros elementos para reforçar essa posição. Estou querendo dizer que a ambiência, a atmosfera local é extremamente favorável. Em alguns lugares que vou essa atmosfera não existe, aqui estou percebendo isso. O que torna o trabalho da gente mais fácil. Bom, o título dessa palestra indica tudo: Economia Náutica. Quando a gente fala em náutica, em marina... O que vem em primeiro lugar na nossa cabeça? Turismo náutico. É isso? É isso que chega na cabeça de vocês quando fala-se em náutica? Se não é, digam. É isso, né? Passa também um pouquinho pelo lazer náutico. Embarcações e o mais que se segue... Vou desmontar isso. Turismo náutico é uma pequenina parcela do segmento náutico. A náutica é um segmento econômico muito maior, muito mais complexo do que apenas o turismo. O turismo é importantíssimo, é por ele que se inicia tudo. Mas, enquanto professor que escreve sobre o assunto, minha tese é que a questão da náutica passa por algo muito maior que apenas um segmento econômico que é facilmente identificável como típico

da náutica que é o turismo. Vou dar um exemplo inicial pra tentar esclarecer o que eu penso e defendo. Posso estar errado, mas vamos lá... Quem já foi à Salvador provavelmente procurou ou fez um passeio de barco. Sai ali próximo ao Mercado Modelo, as escunas fazem esse percurso: vai até a Ponta de Nossa Senhora, depois atravessa para Ponta de Areia, almoçasse em Ponta de Areia e volta para Salvador. É esse o passeio. Esse passeio é o mais procurado e o mais criticado pelas pessoas que o fazem. Não vou entrar nesse mérito... Mas vou dizer o seguinte: O turista foi passear na Baía de Todos os Santos, é turismo náutico? É claro que é, não tenho dúvida disso. Mas ele fez o passeio numa embarcação, no setor secundário... Setor industrial. O comandante da embarcação está no terciário, o setor de serviços. A qualificação dele é importante. A infraestrutura de Ponta de Nossa Senhora ou de Ponta de Areia tem a ver com o governo. A comida que é servida no restaurante tem a ver com a qualidade da gastronomia local. A segurança daquela embarcação tem a ver com os preceitos, os cuidados da Marinha. Da competência de quem administra esse barco. Então, num exemplo banal colocado aqui agora, a gente percebe que a náutica não é só um passeio turístico, pois se o marinheiro não estiver preparado, pode ser muito infeliz essa relação. Se a estrutura do lugar não estiver adequada, o turista que falaria bem, pode falar muito mal. Então, o que quero falar aqui para vocês é a questão da náutica enquanto um segmento econômico amplo, complexo, diversificado e extremamente importante. O Brasil ainda não acordou para a importância global desse sistema econômico, desse segmento. Me ajuda aí a passar para o próximo slide... Vamos começar devagarzinho, mais a frente falando sobre potencialidades. O Brasil tem 4.600 milhas de litoral. Esse litoral não tem furacão, não tem maremoto, não tem tsunami. Nós estamos no inverno... Que inverno bom esse nosso! Inverno excelente. Navegasse no litoral do Brasil, excluindo talvez a região do Rio Grande do Sul, sul de Santa Catarina, que as coisas são mais complicadas... Navegasse o ano inteiro nesse litoral. E a gente falou apenas de litoral... Rios, barragens, enseadas, açudes, tudo isso pode ser alvo da atividade náutica. A Barragem de Sobradinho, na Bahia... Vou dar exemplos próximos à Bahia, pois conheço melhor. Ela tem o mesmo perímetro que a Baía de Todos os Santos, que tem 900 quilômetros quadrados, pelo menos. 53 ilhas dentro da Baía de Todos os Santos. Veja como o potencial é significativo! Então, não resta dúvida que temos potencialidades. Alguns países não tem absolutamente nada no que diz respeito à atividade econômica, a não ser a economia náutica. Não tem produção agrícola, não tem produção industrial. É tudo focado na náutica, o turismo é quem carrega. Mas eles exploram na sua plenitude. O turismo é a porta de entrada, é a isca maravilhosa. Passe o próximo slide, por favor. Caribe é assim, Polinésia é assim. Peguei dois exemplos que só vivem basicamente disso. Essas são algumas das potencialidades do Estado

da Bahia. Eu deixei de propósito, porque quase todas... Eu não conheço tão de perto a realidade do Rio Grande do Norte... Mas acho que quase todas se verificam aqui. Nós temos um litoral de 1.200km de costa, aqui é em torno de 700km... Estou certo?

Gamboa: 410km.

Zacarias: 410km. Nós temos algumas enseadas, aqui tem o Porto de Natal. Talvez esse item seja um diferenciador. O clima é igual, é fácil de navegar. Tem um patrimônio ecológico com manguezais, já vi que tem. Tem patrimônio arquitetônico, tem história. Tem destinos próximos: João Pessoa, Recife e por aí vai... A água ainda é limpa, tem cultura e tradição marinheira. Eu botei saveiros e escunas porque são embarcações da Bahia, mas aqui devem ter embarcações locais que devem ser preservadas. E botei de propósito, no final, tirando o foco do turismo e mostrando as outras coisas. Porque o turismo todo mundo já sabe: o maior motivo que leva às pessoas à Bahia são as praias. Bahia tem Pelourinho e misticismo, mas as pessoas vão por causa do mar. Os três S: areia, sand; mar, sea; sol, sun; Essas potencialidades exploram vários aspectos interessantes. Por exemplo, o mercado mundial é enorme. E, meus amigos, nós estamos praticamente fora desse mercado. Precisamos entrar nesse mercado. O mercado é grande, temos condições para competir. Absorve mão de obra de forma intensiva, ou seja, não é utilizado mecanismo de industrialização que despreza a mão de obra. A náutica é intensiva de mão de obra, ela pega mão de obra. Seja para produção de embarcações, seja no turismo. Ela faz uma exploração econômica ecologicamente correta. Ninguém vai desenvolver a náutica num lugar que esteja degradado, sujo. O que mais se critica hoje na Baía de Guanabara? A qualidade da água. Todo mundo tá preocupado, porque vai ter uma olimpíada e você pode passar o vexame de ter um barco prejudicado porque pegou um saco plástico. Internalizador da renda: o que seria isso? Quando a pessoa compra um barco, o que ela faz? Divide o tempo. Se todas férias ela viajava, ia pra Bahia, ia pra Pernambuco, ia pra Miami... Que tá aqui pertinho. Ela decide levar um tempo no barco, no outro tempo eu viajo. Então, parte do dinheiro que ela gastaria fora, ela gasta no local onde o barco está. Carreia divisas, pois traz estrangeiros. Incentiva o desenvolvimento regional, tecnológico. Depois posso falar sobre isso. Incentiva o conhecimento do litoral. A marinha, o almirante sabe disso, principalmente a marinha americana durante algum tempo ela financiou baratinho motores de polpa. Porque ela queria que o usuário local conhecesse os meandros. Era uma questão de segurança. Promove uma imagem positiva do país e dinamiza o turismo. O próximo, por favor. Esses são alguns segmentos que a princípio a gente não alinha, não atrela, não vincula a atividade náutica. Mas tem interface! Engenharia naval, oceanografia, arquitetura, design,

aerodinâmica... As pessoas perceberam o seguinte: o que faz um barco a vela se mover? O vento bate na vela e empurra o barco. Essa não é a concepção? É também. Mas, na verdade, a vela é um aerofólio, é uma asa em pé. Esse é o *shape*, esse é o formato da vela. Então, hoje, toda pesquisa e tecnologia estão sendo feita como se os barcos aviões fossem. Está acontecendo, ontem teve mais uma rodada, uma das maiores competições do mundo: America's Cup. Entra aí no site: *www.americancup.* Copa das Américas é uma das mais importantes regatas do mundo inteiro. A gente vai mostrar umas fotos dela daqui a pouco. Vocês verão que toda tecnologia é colocada ali dentro como se fosse um campo de provas da Fórmula 1. Hidrodinâmica, ergonometria, novos metais. Um dos barcos que vou mostrar aqui não tem uma peça de metal, nem alumínio. São apenas fibras de carbono especiais de laboratório que estão sendo testadas. Novos metais, mecânica, eletrônica, informática... A navegação está toda em cima de eletrônica e informática hoje em dia. Conservação de energia, comunicação, meteorologia, vestuário, moda e o mais que se segue... Esses são apenas alguns segmentos que a náutica tem interface. Vamos entrar em alguns números para mostrar a dimensão: o mercado náutico internacional... Esse dado precisa ser atualizado, mas já é suficiente. São 75 bilhões de dólares. O brasileiro está em 900 milhões de dólares. Começamos a falar em números expressivos para despertar o interesse pelo segmento. Na Nova Zelândia estão os melhores velejadores do mundo. É um barco para cada quatro habitantes, é a maior relação por barco/habitante. E eles também ganham em ovelha/habitante. A gente tinha em 1998, 1.365 barcos para cada habitante, baixou para 268 segundo dados da Revista Náutica que peguei dessa semana. Isso significa que temos muito a crescer ainda nessa relação barco/habitante. Próximo. Essas são fotos de produção de embarcações, vejam o que falei... É tudo artesanal. Esse é um barco mais tradicional... Barco é feito um a um, mesmo nas mais modernas fábricas do mundo. Visitei algumas, principalmente na França, onde talvez façam os melhores barcos. E a parte de laminação tem que ser feito um a um. Curioso que só vi mulher trabalhando nessa parte e perguntei a razão. Disseram que mulher é mais detalhista, não deixa passar nada. (Risos). Próximo. Marinas, o que se falou aqui! Numa visão moderna a marina é muito mais que um local para se guardar um barco. São importantes equipamentos urbanos, nobres, diferenciados, com grande capacidade de gerar lazer, emprego, renda e divisas. Podem ser determinantes para recuperar e ordenar o meio urbano e impactar o mercado imobiliário. Você pensa na marina e não pensa no entorno. Ela muda o cenário de uma cidade. Quase todos os portos do mundo refizeram seu fronte. Barcelona fez, Buenos Aires fez, São Francisco fez, Genova fez, Lisboa fez... Transformou aquele porto que já não tinha mais utilidade porque mudou o sistema de cargas gerais para o sistema de

contêiner ou *roll-on/roll-off* e sobrou o armazém. E o que fizeram? Transformaram isso em marinas. Mas ainda assim as marinas sofrem preconceitos descabidos... Você veja, o Estado faz aeroporto, não faz? Faz rodoviária, não faz? Mas se o Estado for fazer uma marina, é uma gritaria dos infernos! Barco para em terminais ou marinas. Não estou dizendo que o Estado tem que fazer, mas que tem de facilitar. Porque a classe empresarial mostra interesse em realizar investimentos, ainda tem essa vantagem! E uma marina é transformadora. Próximo. Essa é a Bahia Marina, a qual o secretário se referiu. Está no coração da cidade de Salvador. São 400 barcos aqui e cerca de 200 barcos aqui. Aqui nesse lado aqui está saindo um outro quebra mar, essa foto não mostra, mas já está quase pronto. Aqui nós temos 9 restaurantes classe AA. Dezenas de lojas, até galerias de arte para vender quadro tem lá dentro. Loja de artigos náuticos. Próximo, por favor. Olha que curioso... Aqui é o fim da marina. Saiu aqui esse apart-hotel, Porto Trapiche. Só saiu por causa da marina. O Corredor da Vitória, que é a rua que está acima tornou-se o lugar mais valorizado de Salvador. Todos os prédios que foram feitos lá são os prédios mais caros da Bahia. Aqui atrás... Passa o próximo, por favor. Aqui atrás está saindo um outro, do grupo Fasano de São Paulo. Aqui tá o Mercado Modelo... Essa parte da cidade está degrada! Aqui é um dos melhores restaurantes da Bahia, do chefe Edinho, de São Paulo, Amado. O próximo, por favor. Essa área era totalmente degradada. Na Marina estão contidas vendas, aluguel, reparo, manutenção de embarcações, hotel, pousada, apart-hotel, lojas, bancos, bares, restaurantes, equipamentos culturais, museu, galeria, centro de convenções, atividades diversas... Quase tudo pode ter lugar numa marina e tudo de bom. Nada poluente, nada degradado e tudo que gera bastante emprego. Aqui são as lojas da Bahia Marina... Loja, loja, loja, loja... Olha o que está saindo aqui em cima, na chamada Gamboa de cima: outro apart-hotel. Só por conta da marina são três. Essa parte aqui da Gamboa de cima está toda comprada pelo mercado imobiliário, pois a perspectiva é de que se torne cada vez um lugar mais nobre. A próxima. Em menor escala, portos, atracadouros e rampas também ajudam no desenvolvimento da náutica, não é só a marina luxuosa. Olha que dado interessante: cerca de 70% dos usuários da marina não tem e nem querem ter barcos, ou seja, isso é pra descaracterizar a marina como um lugar elitista, como um lugar voltado exclusivamente para aqueles privilegiados financeiramente que têm um barco. Aliás, gostaria de fazer um parênteses sobre esse aspecto. Há um estigma que barco é coisa de rico, de milionário até... É também. Mas não é só isso. Com 2 ou 3 mil reais, você compra um Laser e vai velejar por aqui. Não precisa ser milionário pra ter 2 mil reais de poupança. Tudo bem, quem está no estrato do limite da sobrevivência, tendo dificuldade até para comer, essa poupança é impossível. Mas convenhamos que 2 mil reais não é inalcançável para a maioria.

Ainda que fosse, que não é, eu sempre chamo a náutica do efeito Robin Hood. Ela tira do rico e passa para o pobre. Quem presta serviços às embarcações? Mecânico, marceneiro, laminador, micro e pequenas empresas ou trabalhadores informais e individuais. Uma lancha maior precisa de dois ou três marinheiros. Então, ela faz com que aquele que tem mais dinheiro, obrigatoriamente, gaste mais vocacionado esse valor para aqueles que ganham menos. Há em Salvador um déficit de oferta de vagas de marinas de 2 mil vagas, estou terminando esse estudo agora. O negócio está de tal jeito, que naquela marina que eu mostrei ali, a Bahia Marina, se você: "ah, vou comprar um barco para apresentar a família, ver se o pessoal gosta...", nem todo mundo gosta, mas a maioria gosta... Se for bem apresentado, não há o que temer. Gostou! O barco tinha 20 pés... Aí você diz: "Eu já vi que tem barcos maiores, com cozinha, com lugar confortável para dormir. Lá existem vários locais onde se pode pernoitar, vamos trocar?" Aí você chega na Bahia Marina e vão dizer: "Se você trocar, você perde sua vaga. Eu não tenho onde colocar". Hoje, um dos problemas que estamos tendo, é exatamente esse gargalo na dificuldade de vagas principalmente para lanchas que precisam ficar em seco. Próximo.

Marcelo (Chefe de Gabinete - Seturde): Zacarias, qual o número de Marinas na Bahia?

Zacarias: Está aqui. Temos cerca de 38 Marinas. Aqui é só em Salvador. Olha o déficit aqui, 2.784. Eu disse dois porque estou filtrando esse número por causa de uma dupla contagem. Temos 38 unidades, mas cada vez aparecem mais. Próximo. Relação emprego/barco. Você precisa 5,9 barcos para gerar 1 emprego direto e 1,5 barcos para emprego indireto. Observe o seguinte, aí não estão sendo contabilizados os empregos gerados na produção da embarcação, é só no uso. Esse dado veio da pesquisa que estou fazendo. Peguei o número de barcos que tem na marina e o número de empregos que tem na marina. O próximo, por favor.

Fernando Bezerril (Secretário): Desculpa interromper, Zacarias, me permita falar um minuto. Conforme falei, preciso ir encontrar com o prefeito Carlos Eduardo agora para assinar a ordem de serviço da Praia de Ponta Negra até a Praia do Forte. Vocês estão divinamente bem acompanhados. Eu passarei aqui o comando para o meu amigo, almirante Gamboa... Por favor, obrigado a vocês! Estamos à disposição lá. Inclusive, essa palestra poderá chegar a vocês com toda a gravação. Obrigadão!

Zacarias: Bem, essa é uma foto da Bahia Marina. O que eu quis mostrar com essa foto... Dizia-se basicamente o seguinte: Na Bahia não tinha tradição náutica. Eu respondi o seguinte: Olha, tomara que a gente tenha, porque se a gente não tiver tradição náutica, a gente não tem

tradição de coisa alguma. Baiano não gosta de montanha. Não gosta de floricultura, não gosta. Não gosta de museu, não gosta de biblioteca... Baiano gosta de mar! “Ah, essa é uma opção barata pra o pessoal de baixa renda...”. É! Mas o rico gasta o dinheiro dele numa casa em frente ao mar! Então, nossa vocação é náutica. Já leram Jorge Amado? O que ele fala? Capitães de longo curso, trabalhadores do mar, Guma... Já leram João Ubaldo? O que ele fala? A culinária da Bahia é focada em quê? Moqueca de peixe! Dorival Caymmi canta o quê? O mar! Até hoje a gente leva fama de preguiçoso por causa do Dorival... (Risos). O dia que estava aqui com o secretário conversando sobre o tempo de regularização. A Bahia Marina levou 10 anos para ser regularizada junto os órgãos oficiais. Eu disse: Espero que vocês levem menos... Por que você sabe como é basquete de baiano? A gente joga na sexta, mas só vai cair no sábado ou domingo, por aí... (Risos). Então, diziam que a gente não tinha vocação... Tinha! Diziam: “Não tem barco, ninguém gosta, ninguém compra”. Não tinha barco, ninguém gostava e ninguém comprava porque não tinha aparato, a infraestrutura adequada para atender esses clientes. Esse cliente é exigente. Aqui tem duas lanchas de 60 pés, essas lanchas estão na faixa de 4 milhões de reais. Existem dezenas dessas por lá hoje. Existem de 60, de 70... de 40 existem várias! Ou seja, criou-se as circunstâncias adequadas e a aplicação do recurso chegou. Próximo, por favor. Você pode ter na marina entretenimento. Vela, motonáutica, pesca, mergulho, charter, jet-ski, o que você pensar na área náutica é possível desenvolver numa marina. Se a gente sair da área de marina, podemos entrar na área de pesca. Nos Estados Unidos, a pesca movimenta 38 bilhões de dólares. Pessoal, estou falando aqui de pesca amadora. Não é peixe pesca industrial, não. Não é peixe pescado obrigatoriamente para comer. A maioria pesca e larga o peixe nos Estados Unidos, hoje essa cultura está entrando no Brasil. Número de praticantes: 50 milhões. E no Brasil já temos 200 milhões de movimentação em pesca, com 3 milhões de praticantes. A parte de equipamentos nos Estados Unidos 12,8 milhões. No sábado, quando cheguei aqui, fui tirar uma fotografia no Iate Clube e lá estava tendo um campeonato de pesca oceânica aqui. Temos todo esse oceano para pescar, temos toda essa potencialidade próxima. O Brasil recebe 1.200 pescadores estrangeiros por ano, que gastam cerca de 3 a 5 mil dólares por semana. Que turista gasta esse valor, por semana, aqui em Natal? Pouquíssimos, provavelmente! Em Salvador eu tenho certeza que são muito poucos! Existe um lugar na Bahia, chamado Canavieiras. É logo depois de Ilhéus, que é mais conhecida. A 30 milhas de Canavieiras, existe um lugar chamado Banco do Royal Charlotte. Esse banco, pouca gente sabe disso, é um dos melhores lugares do mundo... São três, os melhores lugares do mundo, esse é um dos três para a pesca do Marlim Azul. Tem um programa chamado Globo Mar, que fez uma matéria sobre Canavieiras e a

pesca do Marlim. Eles guardaram até pro fim do programa um americano que consegue pegar um Marlim e depois largam ele no mar. Ou seja, isso aqui é que nem golfe. Os caras são loucos, aficionados, viajam o mundo inteiro para exercer o seu esporte. Próximo. Aí são algumas cenas de pescas, ela pode ser feita em áreas estuarinas, nos rios. Não precisa ser só a pesca oceânica. O próximo. Charter. Veja que a gente tá começando a abrir o leque. Não é só o turismo... É o turismo, a marina, o esporte, é a pesca, é o charter. Entenda charter como aluguel de uma embarcação. É o seguinte: em vez de você viajar e ir pro Caribe ficar num hotel, você chega lá no Caribe e aluga um barco. Se você sabe velejar, que no meu caso, eu sei. Aluguei um barco com minha mulher e saí por lá. Se eu não sei, eu contrato um *skipper* que nos acompanha. Não visita outra coisa a não ser os lugares maravilhosos que você pode visitar no Caribe, na Polinésia, a Turquia está entrando forte. E a bola da vez, a Croácia. Croácia está entrando fortíssima. Na Croácia se navega dois meses e meio, é frio de matar! A gente navega o ano inteiro, por que não temos charter? Esse estudo que fiz é o estudo que mais me envergonho na vida. Desculpem os membros da academia, mas ele tá furado em três a oitos vezes. Charter não movimenta 1,3 bilhões de dólares. Ele deve movimentar 5 ou 6 vezes mais. É porque eu só peguei as grandes empresas, existem uma infinidade de outras empresas que não pudemos pegar. Próximo. Isso aqui é uma base de charter no Caribe, da Morin. Esses barcos são todos da Morin. Não há nenhum barco particular. São 250 barcos para passear. É como uma locadora. E o que é bom nessa locadora? Você não precisa investir. O francês, o italiano, o espanhol... A Morin é uma das maiores empresas de charter do mundo. Ela fecha o contrato com a Beneteau, que é a maior empresa francesa de produção de embarcações e ela faz o modelo Morin-40, 40 pés, Murin-50, 50 pés. Murin-60, 60 pés. Vende esse barco para o francês mais barato que o francês compraria na Benetor e na Europa, pois ele vende o barco para o francês no Caribe, onde ele não paga o EVA, um imposto. Então, o francês compra um barco mais barato, coloca o barco num lugar muito melhor do que o Mediterrâneo ou a Normandia. A Normandia é um horror para navegar. O barco fica no Caribe, ele todo ano pega um avião, vai ao Caribe, passeia de barco e ainda ganham um dinheiro, porque quem administra o barco é a Morin. Por que não temos isso aqui? Problemas de ordem tributária. Penalizasse muito a entrada de barcos estrangeiros no Brasil. Funciona como um time-sharing. Eles fazem isso há décadas. Estive com um pessoal da Morin nos Estados Unidos e disse: “Por que vocês não vão ao Brasil? É distante?”. E eles: “Não, nós vamos à Polinésia, por que não ir ao Brasil?! Não vamos ao Brasil porque meu cliente não vai aceitar pagar o dobro pelo barco. Porque um barco quando vem de lá paga 25% de imposto de importação, 20% de IPI e de 17 à 27% de ICMS, bote um sobre outro e o barco dobra de

preço! Por que meu cliente pagaria o dobro do valor do barco? Só por ir ao Brasil? Ele nem conhece o Brasil, às vezes...". Na Bahia a gente reduziu. Se um barco vem para charter, ele não paga ICMS, mas ainda assim tem o IPI e o imposto de importação, que é do governo federal, não é do estadual. E ainda tem o Cofins! (Risos). Próximo. Mercado Náutico, Regatas e Rallys. Esse é outro ponto importantíssimo e que aqui tem uma condição excepcional para regatas regionais e internacionais. Pessoal, a gente fala de regatas e parece brincadeira de beira de praia. A América's Cup que eu falei, olha aqui. O orçamento tá em 800 milhões de dólares. Atualmente este valor está errado, esse orçamento era há oito anos! Cada time, cada sindicato, como eles chamam. Gasta, pelo menos, 50 milhões de dólares. Ê barquinho caro! Esses barcos não tem absolutamente nenhum conforto, são feitos para correr, é como se fossem um Fórmula 1. Ninguém pega um carro da Fórmula 1 para ir ao restaurante, ele só serve para entrar naquela pista e correr aquela corrida. É exatamente a mesma coisa. A Volvo Ocean Race para no Brasil, 200 milhões. A Jacques Vabre a gente conseguiu para a Bahia, mas já deixou de ir. A Transat Charrente também. Vejam que tem regatas para todos os tamanhos. Passe aí, por favor. Nós recebemos 31. O que estou querendo chamar atenção... E fazendo um outro parênteses. E faço questão de falar coisas que eu acredito, que já foram feitas. E se foram feitas lá, podem ser feitas aqui. Recebemos 31 eventos internacionais. Próximo, por favor. Essa é a America's Cup de 8 anos atrás. Os barcos eram assim. Ali na imagem, aquele pontinho em cima da vela, lá no alto. Tão vendo que tem nessa vela, nessa e nessa outra? Aquilo, esse pontinho lá no alto... Ali é um homem! É um cara com capacete, um rádio, pra informar o tático sobre o melhor posicionamento. Vocês estão vendo o tamanho desses infláveis? Só que não é pequenininho, não... Cada time ou sindicato tem uns 15 a 20 barcos como esse. Esse barco deve ter, pelo menos, 40 pés. Olha o tamanho da lancha que está ao lado dele e que é quase o mesmo tamanho! Cada time, cada sindicato, faz três ou quatro barcos como esse. Será que vale a pena gastar tanto dinheiro nisso? Vou dar exemplo: ninguém ouvia falar na Austrália, era um país esquecido. Começou a entrar na mídia depois que ganhou e levou para o seu território a América's Cup. Só um parênteses: a América's Cup é a mais antiga competição esportiva do mundo, começou em 1851, quando duas escunas fizeram um pega. Da Inglaterra para os Estados Unidos. A escuna que ganhou, chamava-se América. Aí criou-se uma copa, de quatro em quatro anos, eles começaram a competir, as coisas foram se modificando e hoje é isso aí. A competição mais concorrida do mundo.

Platéia: Qual desses barcos é baiano? Porque nessa foto, Antônio Carlos Magalhães aparece aí.

Zacarias: Rapaz... Aí nenhum! (Risos). Eu tomei esse susto. Quando cheguei lá, estava em todo lugar isso: ACM está aqui! Ele está aqui também?? Aí a organização disse: Isso é a America's Cup Menneger. (Risos). Eu lembrei disso, visualizei... Esses eram barcos de oito anos atrás. Próximo. Isso aí está acontecendo agora. Ontem tivemos mais duas regatas. Observem o sofisticado dessa competição... O defensor fica aguardando o desafiante. Quem quiser que dispute, brigue. Ganhou dos outros? Então você compete comigo. Se você ganhar, leva a copa para o seu país, se não ganhar permanece aqui. Um banqueiro suíço ganhou a copa. E eu sabia que a America's Cup é uma briga de egos horrorosa, pois só tem milionário. E no regulamento diz que não pode ocorrer em águas doce. Suiça como a gente sabe não tem mar. Então, mandei um e-mail para disponibilizar Salvador. Responderam agradecendo e dizendo que já estava decidido que a competição ocorreria em águas europeias. Entrou no páreo Espanha, França, Portugal... A Espanha levou. Aquelas fotos que mostrei antes era em Valência. Eu falava da America's Cup na Austrália, ninguém conhecia a Austrália. Depois da America's Cup veio o Crocodilo Dante, etc... Ninguém conhecia Nova Zelândia, investiu, aí veio o piano, a parte artística vem junto... Valência reformou o porto inteiro, o porto deve ter uns 3km só pra receber a America's Cup. Depois que ofereci Salvador, eu fui para um reunião pois éramos membros de um fórum internacional, que era quem decidia a agenda dessas regatas grandes. Na reunião, o pessoal começou a comentar quem estava participando da competição para atrair a regata para o seu espaço. Tomei um susto, pois quem comprou o edital, digamos assim, para entrar na briga, pagou 250 milhões de euros. Não para eles, deixou na conta do suíço. Se você ganhasse, você já ficava lá. O dinheiro seria para ser aplicado na sua própria terra. Ele não ficaria com o dinheiro para ele, era para dar uma repaginada na infraestrutura náutica local e a ponto de poder receber um evento como esse. Entre no site que você verá os barcos competindo. Tudo indica que a Nova Zelândia ganhará essa rodada. Próximo. Na competição, todos correm de capacete. Outra foto. Próximo. As regatas que recebemos, aquelas 31 que falei, deixou 8,9 milhões de dólares gastos na nossa economia. Gastos com pessoas que formam opinião, que trazem novas culturas e formam novas relações. Próximo. Esse aí é o Mini Transat chegando em Salvador, geralmente tripulado em solitário, geralmente, por meninos entre 18 e 20 anos. 80 deles chegaram monitorados via satélite. Próximo. Esse foi o primeiro colocado. Veja nossa logomarca aqui e essa é nossa Salvador ao fundo, com esse barco aconteceu uma coisa inédita. Os comandantes vão me dar razão. Sai de la Rochelle, porem três horas depois ninguém ver mais ninguém devido ao tamanho do mar que dispersa os barcos e fica impossível enxergar. Entre Canarias e Salvador, aconteceu de dois barcos se encontrarem e um deles estava sem água quando um

barco encostou no outro. Tem duas classes: especial e protético que pode utilizar materiais especiais e portanto é mais rápido. O comandante do barco especial perguntou se o outro tinha água e depois que foi compartilhada uma garrafa, o barco protótipo foi embora, pois andava mais rápido e ao olhar para trás, o outro barco estava com a vela batendo. Logo pensaram que alguma coisa poderia ter acontecido e ao voltar perceberam que o barco estava vazio e que o outro competidor havia caído no mar. Levaram-se duas horas procurando e quando já estava anoitecendo e quase desistindo de procura-lo, o encontraram e o levaram de volta para o barco dele e os dois chegaram em Salvador. Foi uma homenagem linda que ele recebeu por ter salvado a vida do outro competidor.

O chefe de regata dessa competição é um paraplégico. Danir monitora tudo por computador e nós temos um sistema de resgate. Acompanhamos 5 barcos em caso de alguma emergência, porém ele só manda um barco se ele achar que a situação é critica. Cada barco desse tem três botões. Eu estou falando isso para você ver a que a tecnologia está lá dentro. Os botões são um vermelho, um amarelo e um verde. Todos os dias o competidor tem apertar o botão verde como meio de avisar que está tudo bem. Se ele apertar o amarelo indica que ele esta com problema, mas que consegue administrar, porém se ele apertar o vermelho indica que ele esta com problemas sérios e pede socorro. Então a gente tem que partir para ir buscar o competidor. Veja que é o mix de esporte, tecnologia e patrocínio. (São mostradas fotos de 80 barcos em salvador). Os barcos "Fórmula 1 do Mar" já são diferentes, praticamente voam e possuam 60 pés de comprimento. Nós fizemos competições com esses barcos e os velejadores locais puderam participar, essa participação é importante. É possível observar nessa foto um detalhe importante, a logomarca da rede de supermercados BAYER. Quando fizemos essa regata, nós fizemos vários programas sociais: escolinha de vela e formação profissional. Cada participante pagou 500 reais para dá uma volta em um barco desse. E pagaram feliz da vida porque pouca gente tem a oportunidade de andar em um barco desse. Todo o dinheiro foi revertido em projetos sociais. Dois amigos meus foram conhecer os barcos e ao entrar em um deles perceberam que havia um homem limpando a embarcação que ao perceber que eles iam bater fotos se afastou para não atrapalhar. Meus amigos então o chamaram para tirar a foto e ao perguntar quem o homem era, o homem se apresentou como o dono do barco. Isso mostra que esse é um cenário onde os grandes empresários fazem os seus encontros, eles articulam seus vendedores, compradores e investidores. Dizem: "Vamos nos encontrar na Bahia que o meu barco está competindo". Tem equipes todas uniformizadas esperando os barcos para torcer pelo seu barco. O que eu estou querendo dizer é que parece

esporte, mas na verdade é um grande negocio. Cada barco custa 3 milhões de euros, sem nada dentro, sem conforto e somente feito para ter velocidade sem barulho e com velocidade de ate 30 nós em condições de vento favoráveis. Para fazer um evento como esse tivemos que alugar 30 lanchas e promover a vinda de 70 jornalistas, mais 500 pessoas. A regata se paga somente pelo Turismo, as pessoas encontraram mais um propósito para ir a Salvador. Nesse mercado você pode mexer com muito mais, sendo os eventos, aventura, ecologia, ciência e cultura os maiores beneficiados. Tudo isso faz parte de programa de TVs mundiais e a gente pode estar dentro. A revista Le Point deu espaço em sua edição para 16 páginas falando sobre o evento e citou a cidade de Salvador. Sabe quanto isso nos custou? Zero reais. E para não dizer que é um caso isolado, A Couse AuLarge, outro exemplo de revista importante também vinculou a imagem no país. E isso TV e rádio transmitindo ao vivo a chegada. E essa é a mídia que interessa, ela não é paga. Eles falam sobre nós, sem a gente pedir ou pagar para isso. Os jornalistas vão para a Bahia falar sobre as regatas, mas como estão na Bahia aproveitam e fazem reportagens sobre outros temas como: o Pelourinho, Gastronomia e outras dezenas e dezenas de assuntos. Agora vamos falar sobre mercado náutico internacional, salão nautico. Os dois maiores de mundo, só para você ter uma idéia em números, temos o de Paris e o de Dusseldorf que movimentam cada um 1,2 milhões de dólares com 300 mil expositores. O do Rio de Janeiro movimenta 280mil dólares e possui 47 mil visitantes. Em São Paulo vai acontecer dia 17, 18, 19, 20 e 21 de Outubro. Visitamos salões em todo o mundo abrindo um novo mercado. É possível ver na fotografia uma 'baianese' como eles chamam, fazendo caipirinha, ou seja, a partir daí aumentou o fluxo turístico para a Bahia. As vezes acontecia de eles pedirem para colocarmos stands sem cobrar nada, apenas para ter nossa “cara” em exposição. A Baiana, a comida e fotos. Nós participamos de 25 eventos náuticos ao longo desse período. Eu coloco isso apenas para dizer que é possivel fazer isso e já fizemos. Outra área importantíssima, lhe confesso que mesmo gostando muito de mar a areia, o que mais me gratificou foi a área dos projetos sociais. Nós criamos escolinhas de vela, de remo e de canoagem. Dentro da nossa ótica de trabalho tem uma área que fala de cidadania, educação, cultura e filantropia e nós fazíamos vários cursos profissionais. Curso de marinheiro, construção e manutenção naval, reparo e manutenção em motores marítimos e alguns outros que salvaram nossos jovens das drogas, como mergulho, guias de turismo, empreendedorismo, fibra de vidro, marcenaria e carpintaria naval, resgate e primeiros socorros no mar, monitoramento de fauna e flora marítima, saneamento e minimização de impactos de desastres ecológicos. Nós treinamos 4.100 pessoas nessas áreas. Vocês também podem trabalhar nas tradições locais, foi o que a gente fez. Revitalizamos os saveiros de vela

de içar, recuperamos todas elas. Isso já se transformou em uma um ONG chamada Viva Saveiro. Enfim, você pode trabalhar no social, cultural e filantrópico. Hoje nossos estudantes estão trabalhando em Ferryboart que vai para ilha, nas lanchinhas de mar grande ... Foi dado uma oportunidade. Houve a necessidade de se criar um projeto para os meninos que estavam em situação de risco na ilha de Itaparica, aí nós criamos um projeto chamado Olho na Terra, Olho no Mar. O olho na Terra é um curso de jardinagem e o Olho no Mar é um curso de navegação. Abrimos 30 vagas para cada curso, no Olho da Terra tivemos 13 inscritos, no Olho no Mar 120. Opa! É isso que ele se identifica, ele quer ser um comandante de embarcação, ele que lhe dar e trabalhar no mar. A partir daí a gente não parou mais. Ou seja, a gente acessou a vocação legítima local. Como tem na Bahia acho que também tem aqui. Roteiro Náutico. Eu trouxe um exemplar, quem quiser pode olhar, do roteiro náutico no litoral. É um documento que diz para onde você pode ir, com as rotas ... Enfim. Podemos entrar também em uma área especificamente empresarial: promoção e desenvolvimento de negócio. A área empresarial tem que estar atenta. Aí é um condomínio náutico. Um lugar para você produzir embarcações por dois anos sendo o sucesso. Eu transferiria para o distrito náutico. Ai é o projeto do distrito que ainda não foi implementado... Próximo. Isso é tipo uma incubadora, eu só não chamo de incubadora porque as empresas já existiam, e colocamos essas empresas que já existiam para produzir em melhor condição. Próximo! O Turista que chega de barco gasta 5 vezes mais que o turista que chega de avião. Ele compra gelo, ele compra óleo, ele compra gasolina, ele compra alimento e ainda visita os lugares como o turista que chega de avião visita também. O turista de cruzeiro se alimenta no navio e só sai do navio para uma visita rápida. De 8% a 15% do preço de compra e venda de uma embarcação é gasto na manutenção com marina, marinho, reparos. Existem cerca de 60 mil veleiros viajando pelo mundo buscando novos lugares, dos quais 20 mil franceses. Esses aventureiros podem vir para cá e devido a localização, vocês são estratégicos. Existe uma lei que se chama ”Circo de Coriolis”. Nossos amigos aqui que devem saber. Essa lei é o seguinte: Tudo que acontece no hemisfério norte funciona no sentido horário. Uma planta no hemisfério norte sobe no sentido horário e no hemisfério sul no sentido anti-horário. Por conta do movimento de rotação da terra é isso que acontece. Isso nos ajuda com o seguinte: Você tem Estados Unidos, Europa, África e Brasil, no meio a linha imaginária do Equador como no hemisfério norte é horário você vê um barco que vem seguindo a corrente, passa pelo Equador e roda para cá para pegar o sentido horário. E onde você está batendo? Em Natal, Recife, Salvador. A posição de Natal é estratégica, não é a toa que Natal desperta interesse de grupos europeus. E aqui a corrente bifurca. Você pode ir direto para o Caribe ou descer para o Brasil.

Por que voltar direto para a Europa é ruim, você tem que ir para o Caribe, Bermudas e Atlântico Norte para atravessar para chegar de volta ao Mediterrâneo. Então a posição geográfica que foi importante na época de Cabral... Os portugueses chamavam isso sabe como? A volta do mar. 5 mil barcos de lazer deixam a Europa todos os anos com destino ao Caribe. Por que uma parte não pode vir pra cá? Principalmente porque eles precisam fazer manutenção e a manutenção no Caribe está cara. O tributo de arrecadado no uso de embarcações de lazer é 5x maior que o tributo arrecadado na produção do barco. Ou seja, é burrice tributar o barco quando ele está sendo produzido. Deixa ele produzir, põe um tributo baixinho, depois que ele saiu, ele vai consumir tanta coisa que ele devolve para você o tributo que você deixou de cobrar na produção. Próximo! Eu estou falando tudo isso, e se, de fato, a náutica é tão importante e representativa e as nossas potencialidades são realmente competitivas: Por que o segmento não avançou e se desenvolveu como em outras regiões do globo? Essa é uma pergunta pertinente. Me arrisco a responder, e digo: é visto equivocadamente como um segmento de elite, quando na verdade é um segmento que os ricos participam e os pobres participam também, as vezes a forma de participação é diferente, mas um efeito Robin Hood que eu me referi. Tributa-se muito uma embarcação como se ela fosse uma mercadoria, e ela é geradora de riqueza e de divisas, de empregos e renda. Todo esporte é bom, mas a vela é o melhor de todos. Pode levar toda família no barco, é um esporte agregador. Nesse momento entra a marina, onde é que vai ter espaço e lugar para tudo isso que estou falando se não tiver um Marina? Salvador só conseguiu tudo isso que mostrei porque existem os equipamentos, sem equipamentos nada disso vai acontecer. Legislação... Já melhorou. Antes o barco estrangeiro era mal visto, limitava-se o tempo para o estrangeiro passar 3 meses e após isso ele tinha que ir embora e levar o barco junto. Porém somos um país continental e 3 meses não é suficiente para viajar pelo Brasil. Não é suficiente nem mesmo para visitar a Bahia. Encaminhamos para o Governador Cesár Borges um projeto de lei que hoje permite que barcos estrangeiros podem ficar aqui no Brasil até 2 anos e 6 meses. Então o turista volta para o seu país, volta para os EUA, volta para a Europa, mas o seu barco fica e ele continua custeando a manutenção e estadia na marina. No ano seguinte ele volta para o Brasil, pega o barco e continua sua viagem pelo Brasil. Burocracia, Receita, Polícia Federal, Capitania dos Portos. O que a gente fez lá foi tentar resolver a vida do estrangeiro. Por que, as vezes, quando o estrangeiro vem em um barco a vela para o Brasil ele não vem de calças? Porque prefere bermudas. Não tem sapatos, prefere chinelos. Então chega na Capitania dos Portos e nem sempre tem acesso. Chega na Policia Federal, nem sempre tem alguém que fale o idioma deles. Há muito conflito de informação. Então resolva-se a parte burocrática que

você estará resolvendo muito. Uma vez eu estava tentando baixar o valor do ICMS sobre as embarcações e conversei com um empresário de umas dessas grandes marcas de embarcação. Conversei com ele sobre nosso projeto e quis saberse ele não tinha a intenção de investir na localidade. Esse moço me ouviu por 15 minutos sem dizer uma palavra, quando eu terminei meu discurso ele olhou para mim e disse: Não, eu não tenho interesse. Eu falei: Você não tem interesse em pagar menos imposto? Ele disse: Não. Então fiquei curioso e perguntei por que ele não tinha interesse. Então ele respondeu: por que eu não pago. Você está vendo aquela lancha ali? Sabe por quanto eu faturo ela? 120 mil. Hoje as empresas náuticas fazem dois contratos com você: o contrato sobre o casco, somente o casco de fibra de vidro, baratinho. Paga o imposto direitinho! E outro contrato: Prestação de serviço, ai tudo já é comprado em seu nome, não no nome da fabrica, para que o imposto não incida sobre ela. Então temos que trabalhar com a questão tributária porque ela interfere no financiamento. E por fim uma ação profissional por parte do governo e por parte da iniciativa privada. Próximo. Uma visão restrita do segmento é o que eu tentei montar aqui. Deixar de ver o segmento só como esporte, só como lazer, só como turismo; pois ele é tudo isso, além de indústria, comercio, serviço e evento. A visão holística, ampla e global é fundamental para o segmento se desenvolver como um todo. Se não tiver vontade politica, as coisas não acontecem. E fiquei feliz em ver que aqui as coisas estão indo muito bem sobre esse prisma. Em cima disso as coisas podem acontecer sobre investimento e representatividade. Definição de unidade de comando, quando não há vontade politica ocorre um problema muito sério. Eu já vi isso acontecer em muitos lugares que se iniciaram na náutica, que tiveram sucesso e depois tiveram um retrocesso. A náutica tem que ter alguém do ramo, alguém com paixão e com o pé no chão consciente, com informação. Por que se a marina ficar distribuída em órgãos estaduais, municipais ou federais e afins, ela corre o risco de não dá certo. Se nela não tiver sempre alguém que tenha conhecimento na área, não dá certo. Por que se você chega para um secretário de turismo e ele está querendo resolver problemas de voos, hoteis, linhas e investimentos... Quando a náutica chega até ele, ele está atolado de problemas. Então você parte para o secretário de indústria e comércio que tem outras unidades mais fortes para gerenciar, então é importante dá uma unidade de comando que responda por tudo que faça relação ao empreendimento e então só acionar outros órgãos quando for realmente necessário. A pessoa que for responsável pela náutica só pensa na náutica e na economia náutica. Qualificação da mão de obra, de comércio e serviços. Eu poderia colocar aí meio ambiente, aspectos sociais e muitas outras coisas, mas pra a gente não adiantar muito e deixar um pouco de espaço aberto para trocarmos um pouco de idéia. Pessoal, o esforço da gente é para mostrar o leque de possibilidades que existe. Isso

associa a potencialidade do nosso país e alguns de nosso estados, incluo aqui o Rio Grande no Norte. Temos capacidade local, temos experiência local. O que falta é uma reflexão aprofundada sobre isso e a academia é um lugar bom para se fazer isso. Foi feito lá e deu certo lá, então pode ser feito aqui. Agora deixo a bola com vocês. Obrigado!