

CAPÍTULO XIII

TURISMO MARÍTIMO¹

Sinopse

Define-se o objeto do turismo marítimo, como uma das modalidades do turismo náutico; analisa-se o estado em que a modalidade se encontrava no final dos anos 1990, quando da primeira edição deste Relatório; propõe-se uma classificação abrangente, de acordo com tipo de cruzeiro, espécies e tipos de navios; relatam-se os antecedentes históricos, a atração do extenso litoral, a defasagem entre o turismo doméstico e o internacional, a mudança de legislação que propiciou maior incidência de navegadores à costa e de navios de cruzeiro aos portos do Brasil; avalia-se o potencial do Nordeste pelas condições climáticas, acentuando-se o turismo como fator de desenvolvimento sustentável; apresentam-se políticas públicas e programas em curso, em paralelo com a evolução dos órgãos de governo que as conduzem e alinham-se questões relevantes e perspectivas levantadas na primeira edição; por fim são apresentadas algumas sugestões pertinentes à matéria.

Abstract

This chapter defines Maritime Tourism, as one of the Nautical Tourism modalities. The status of that activity in the end of 1990's is analyzed, as of the first edition of this Report and a wide classification is suggested, according to types of cruises, species and types of ships. An ample report including the historical background, the attractiveness of the extensive littoral, the discrepancy between domestic and foreign tourism, the change in legislation which promoted higher incidence of navigators on the coast and cruise ships at Brazilian ports. The touristic potential of the Northeastern Region of Brazil is evaluated, considering climate and emphasizing tourism as a factor of Sustainable Development. Public policies and ongoing programs, parallel to the evolution of the institutional bodies conducting such actions are represented, and some relevant questions and perspectives brought up at the first edition are listed. In the end, some suggestions concerning the topic are given.

1. Introdução

O turismo náutico caracteriza-se pela utilização de embarcações náuticas com a finalidade de movimentação turística. Quando tal utilização ocorre em águas do mar tem-se o chamado turismo marítimo, uma das modalidades do turismo náutico.

Nesse segmento turístico, a navegação pode ocorrer em águas interiores – se realizada em águas abrigadas ou semi abrigadas – ou em mar aberto – se realizada em águas marítimas desabrigadas. A navegação em mar aberto subdivide-se em navegação em águas costeiras – área localizada dentro dos limites de visibilidade da costa até a distância de 20 milhas – ou em navegação em águas oceânicas – além de 20 milhas da costa.²

¹ - Capítulo atualizado com a colaboração da Profa. MSc Telma Medeiros Brito

² - BRASIL. Ministério do Turismo. Turismo Náutico: orientações básicas. 3ª edição. 2010.

Ele pode referir-se a dois tipos: o da zona litorânea e o da navegação costeira ou em alto mar. Cogitou-se, então, de examiná-los em termos da contribuição para o desenvolvimento econômico e social das regiões e do País, com ênfase para os aspectos relativos à geração de empregos, à melhoria do nível de vida das populações e à utilização racional dos recursos naturais, evitando-se a degradação dos produtos e do meio ambiente.

A Agenda 2030 da Organização das Nações Unidas (ONU) discute ações para acabar com a pobreza, promover a prosperidade e o bem estar, proteger o meio ambiente e enfrentar as mudanças climáticas. Este documento definiu dezessete Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) e o de número 14 discute a conservação e o uso sustentável dos oceanos, mares e dos recursos marinhos para o desenvolvimento sustentável. Devido a relevância destas diretrizes, utilizou-se este documento para o embasamento teórico deste documento (11).

Também se considerou o documento elaborado em 1995 pela Professora Bertha Becker para o Programa Nacional de Gerenciamento Costeiro, sob o título “Levantamento e Avaliação da Política Federal de Turismo e seu Impacto na Região Costeira”.

Tanto a metodologia como a natureza dos problemas ambientais descritas na Agenda 2030 das Nações Unidas são aplicáveis ao caso brasileiro, já que se trata da conservação e uso sustentável dos oceanos, mares e recursos marinhos, visando o desenvolvimento sustentável, além da redução da pobreza. Já o segundo texto se coadunava à realidade nacional, no contexto daquele fim de século.

Na atualidade, prevalecendo a perspectiva do Ministério do Turismo, serão apresentadas não apenas a classificação dos tipos de turismo relacionados ao setor náutico, como também uma descrição dos antecedentes e uma análise da situação atual, os principais impactos setoriais, as políticas públicas e programas em curso, questões relevantes e perspectivas, bem como, ao final, conclusões e recomendações.

2. Classificação dos tipos de turismo náutico

Há dois tipos principais de turismo náutico:

a) Turismo náutico de cruzeiro

O artigo 39 do Decreto nº 7.381, de 2 de dezembro de 2010, considera cruzeiro, seja ele marítimo ou fluvial, como a “prestação de serviços conjugados de transporte, hospedagem, alimentação, entretenimento, visitação de locais turísticos e serviços afins, quando realizados por embarcações de turismo”.

O conceito de Brito (2006) corrobora com esta definição, pois afirma que um cruzeiro marítimo é uma viagem completa, pois envolve diferentes produtos e setores do turismo numa infraestrutura única, que inclui transporte, hospitalidade, alimentos e bebidas, lazer e entretenimento e destinos turísticos programados em diferentes itinerários, que oferece ainda paisagens distintas, podendo desta forma ser a atração por si só.

Os cruzeiros marítimos e fluviais, ainda segundo o Decreto 7.381 podem ser classificados como:

I) de cabotagem: aquele cuja viagem tem início e término em porto nacional, ou seja, é realizado inteiramente em águas jurisdicionais brasileiras;

• **II) internacional:** aquele cuja viagem tem início e término em qualquer porto estrangeiro.

• **III) de longo curso:** realizado entre portos brasileiros e estrangeiros

• **IV) misto:** aquele com início e término em porto nacional, com trânsito em portos nacionais e estrangeiros.

Pesquisa da CLIA - indica que o número de passageiros a nível mundial que embarcam num cruzeiro marítimo vem aumentando ao longo dos anos, de forma recorrente, como pode-se observar na Figura 1. A expectativa é que em 2020 o setor atinja 32 milhões de passageiros. Em 2018 o setor gerou mais de US\$ 150 bilhões em receitas em pelo menos 278 navios.

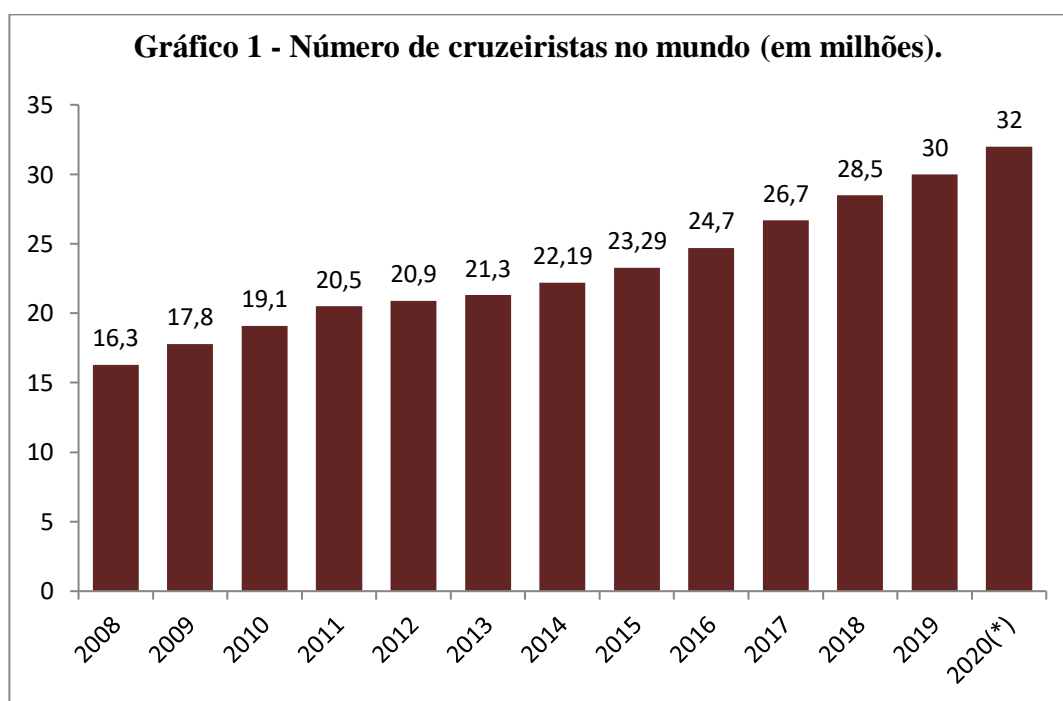


Figura 1 - Número de cruzeiristas no mundo (em milhões)
(*) Estimativa

Fonte: CLIA - Cruise Line International Association

b) Turismo náutico de recreio e esporte³

O turismo náutico de recreio e esporte é realizado em barcos de pequeno e médio porte, de propriedade do turista ou alugados. Pode ser regional, nacional ou internacional, de acordo com a autonomia da embarcação, ou seja, a distância passível de ser percorrida com o consumo total do combustível a bordo. As embarcações podem ser conduzidas:

I) Por proprietários em:

- **Veleiros:** por depender principalmente do vento, possibilita a navegação pela região em que o barco está ancorado ou realize grandes viagens transoceânicas;
- **Lanchas:** são mais utilizadas para o turismo regional devido à baixa autonomia; e
- **Iates:** por possuírem tanques de combustíveis maiores, podem viajar pela costa e realizar navegações transoceânicas.

II) Barcos alugados

Podem apresentar duas estruturas:

- **Bases de charter:** barcos de médio porte, principalmente veleiros, são colocados à disposição de turistas para vivenciar uma aventura náutica no destino escolhido, com possibilidade de alugar as embarcações com ou sem tripulação. Esse tipo de aluguel normalmente é feito para grupos fechados ou famílias, por períodos que variam, entre um e 15 dias. Segundo o Ministério do Turismo (Turismo Náutico, 2010), há uma dificuldade em desenvolver este segmento no país, principalmente pela falta de legislação específica e pela forte incidência das taxas, embora o país tenha uma forte vocação para o turismo náutico.
- **Passeios organizados por agências, clubes e marinas:** realizados em barcos de médio porte, tripulados e na maioria das vezes, com bilhetes vendidos de forma avulsa, sendo que o turista divide a embarcação com outras pessoas que não fazem parte de seu grupo.

O papel das marinas ou portos esportivos é fundamental para o fortalecimento do turismo náutico, porém, o Brasil é ainda carente dessa modalidade de instalações.

A criação de marinas pode converter-se num ponto de atração do turismo náutico nacional e até internacional, colaborando para a permanência do turista náutico no continente.

As marinas devem constituir-se em elementos de um plano global de gestão do litoral. Nele, a proteção dos ecossistemas, a manutenção e valorização da paisagem, o uso ordenado

³ - BRASIL. Ministério do Turismo. Turismo Náutico: orientações básicas. 3ª edição. 2010.

das praias, a criação de postos de trabalho e o desenvolvimento socioeconômico conjugam-se em função de um esforço comum da sociedade.

Da mesma forma, cada marina representa um foco de atração de ingresso de divisas, na medida em que não se limite apenas à existência de pontos de atracação de barcos, mas também inclua, infraestrutura com uma diversidade de usos e serviços complementares, de caráter portuário, social, comercial, desportivo e residencial, que formem parte do todo integrado à paisagem.

3. Turismo marítimo no litoral brasileiro

Até 1995, devido à proibição para navios estrangeiros da navegação de cabotagem, o Brasil não era um destino atrativo para as empresas estrangeiras nas rotas de viagem de cruzeiros marítimos. Com a Emenda Constitucional nº 7/95, que liberou a navegação no litoral brasileiro para as embarcações de turismo, a situação modificou-se, ocasionando um aumento considerável no fluxo de cruzeiros marítimos na costa brasileira. Além de aumentar o fluxo turístico e movimentar a economia, os cruzeiros marítimos geram empregos, diretos e indiretos, estimulando assim a entrada de divisas e promovendo os destinos.

O gráfico 2, apresenta a evolução do número de navios de cruzeiros que percorreram o litoral brasileiro no período 2004/2005 a 2019/2020.

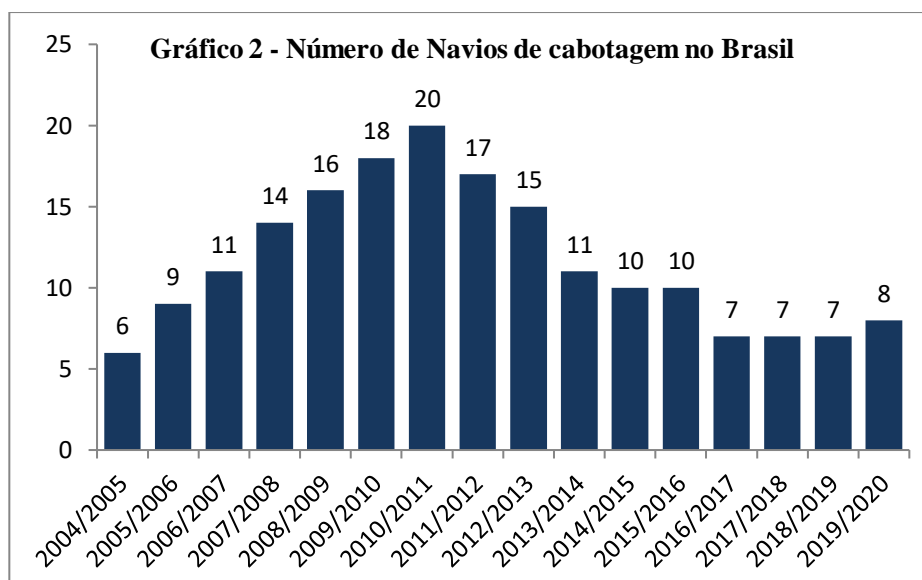


Figura 2 - Número de navios de cabotagem no litoral brasileiro

Fonte: Adaptado por Telma Brito de *Estudo de perfil e impactos econômicos no Brasil - CLIA/Brasil*

Assim com os navios, também o número de passageiros que optaram por viajar num navio de cruzeiro, na Costa Brasileira mostrou crescimento a partir da liberação da cabotagem para os navios de bandeira estrangeira. O gráfico 3 apresenta os números das temporadas a partir dos anos 2000-2001.

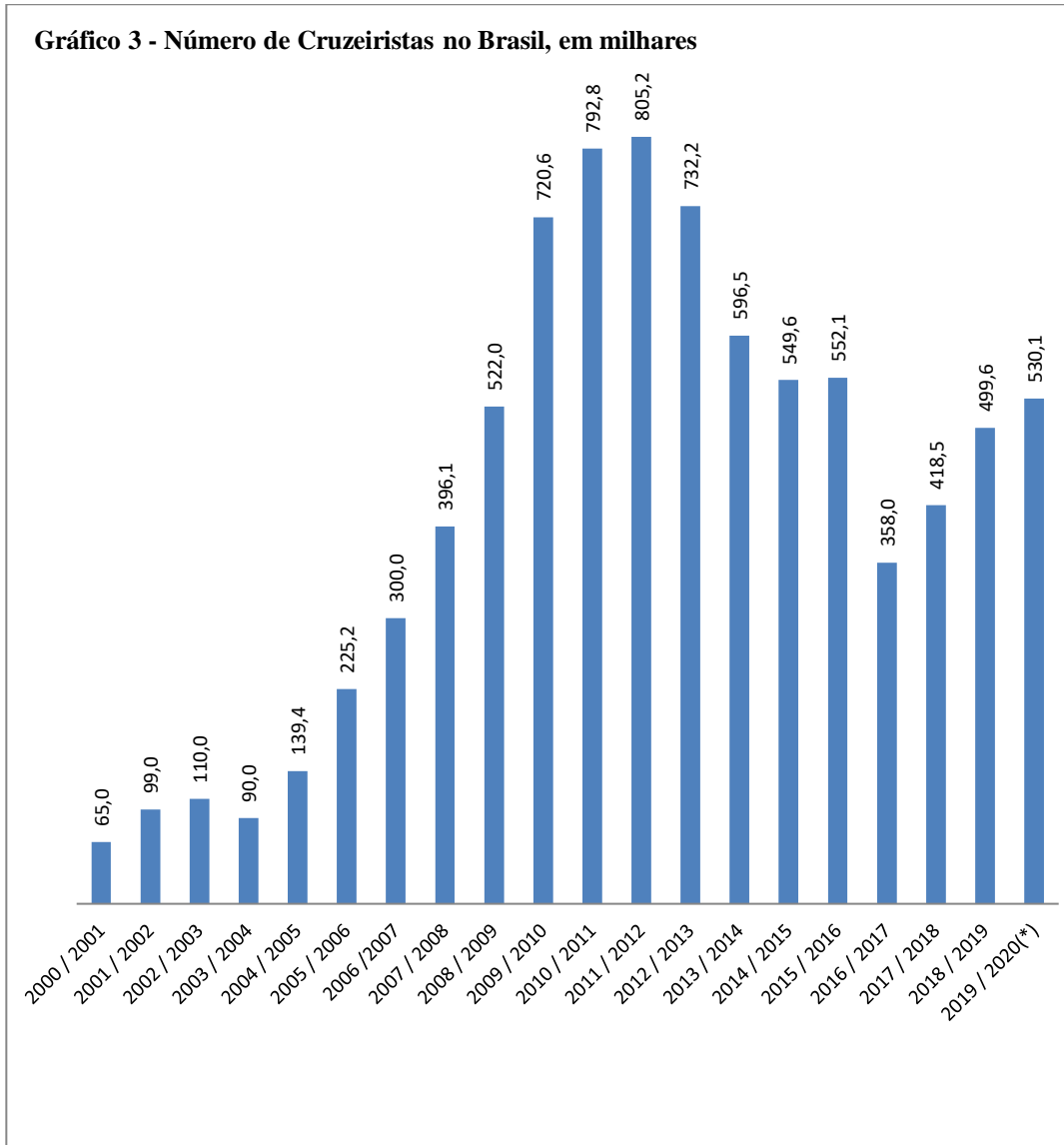


Figura 3 - Número de passageiros embarcados no litoral brasileiro, em milhares
Fonte: Adaptado por Telma Brito de *Estudo de perfil e impactos econômicos no Brasil - CLIA/Brasil*

Como se verifica, a atividade teve um declínio a partir de 2011/2012. Na temporada de 2013/2014, 11 transatlânticos transportaram 596.532 cruzeiristas, sendo 483.191 brasileiros (ou seja, 81% do total).

Alguns dos fatores que contribuíram para a diminuição das atividades no setor foram as elevadas taxas operacionais praticadas pelos portos brasileiros e a carência de suas infraestruturas, além da burocracia e legislação que dificultam a operação no Brasil. Segundo a CLIA-Brasil, (2018-2019), o número de navios de cabotagem na temporada brasileira sofreu uma redução a partir de 2011/2012 até atingir 7 navios nas temporadas 2016/2017, mantendo-se este número até a temporada 2018/2019. Na temporada 2019/2020 pode-se notar um aumento no número de navios e também no número de passageiros.

O principal porto para embarque e desembarque de turistas do País em movimento de passageiros é o de Santos, seguido pelo do Rio de Janeiro. Como portos de escala procurados pelas companhias marítimas para desenvolver seus roteiros, pode-se citar os portos de Salvador e Ilhéus (BA); Búzios, Angra dos Reis, Ilha Grande e Cabo Frio (RJ); Ilhabela e Ubatuba (SP); Recife (PE); Fortaleza (CE), Maceió (AL); Porto Belo e Balneário Camboriú (SC).

Houve uma retração do setor entre os anos de 2014 e 2017, devido a vários fatores, incluindo a desaceleração da economia global e também do país. Em 2018 o setor voltou a crescer em números de passageiros e leitos ofertados e apresentou uma movimentação econômica total (impactos diretos e indiretos das armadoras e dos cruzeiristas e tripulantes), da ordem de R\$ 2,083 bilhões, dos quais R\$ 999 milhões corresponderam a gastos dos armadores (combustíveis, taxas portuárias, impostos, suprimentos etc.). Os restantes R\$ 1,084 bilhões dizem respeito aos gastos totais de cruzeiristas e tripulantes, nas cidades e portos de embarque/desembarque. A atividade envolveu, na temporada de 2018-2019, 31.992 postos de trabalho, diretos, indiretos e induzidos.

4. Antecedentes e situação atual

As belas praias tropicais e subtropicais de areia branca, que se estendem do hemisfério norte ao hemisfério sul, ao longo de todo o litoral atlântico brasileiro, bem junto de cadeias montanhosas em seu trecho mais ao sul, fariam naturalmente do Brasil um foco de atração internacional para o turismo marítimo, durante a maior parte do ano. Segundo o IBGE, no último Censo de 2010, 26,6% da população brasileira vivia em municípios de zona costeira, ou cerca de 50 milhões de habitantes distribuídas em um território de aproximadamente 450 mil quilômetros quadrados. Essa elevada densidade demográfica, bem maior que a média nacional, exerce contínua pressão sobre o meio ambiente, os recursos naturais da terra e do mar, as paisagens e a biodiversidade, o que se manifesta pela expansão urbana, pelo crescimento dos setores e das instalações produtivas, e pela ampliação das áreas de veraneio e lazer.

O movimento do turismo doméstico representou 94% do volume de viagens em 2018, com números expressivos. O volume de embarques e desembarques gerados nos aeroportos nacionais chegou a 95,5 milhões de passageiros, deslocando-se dentro do País. Porém, somente 6,6 milhões de estrangeiros destinavam-se ao Brasil, no mesmo ano. O World Travel and Tourism Council (WTTC) estimou que o que o turismo participou de 3,1% do Produto Interno Bruto (PIB), sendo que em 2018 o Brasil ficou em quinto lugar no mundo em importância do setor para o PIB.

De acordo com o Anuário Estatístico de Turismo do Ministério do Turismo (2018), o país recebeu em 2018, 6.621.376 de turistas internacionais. A Argentina lidera o *ranking* de visitantes, com 2.498.483 turistas, o que representa 37,7% do total. Na sequência vêm os Estados Unidos, com 538.532 turistas (8,1%), o Chile, com 387.470 (5,9%), o Paraguai, com 356.897 (5,4%), e o Uruguai, com 348.336 turistas (5,3%) completam a lista dos cinco maiores emissores. Os sul-americanos representam 61,18% do volume de turistas enviados ao Brasil em 2018. 22,06% dos turistas que chegam ao país é composto por cidadãos europeus, destacando-se Alemanha, Itália, França, Espanha, Inglaterra e Portugal. Já a América do Norte responde por 689.583 mil turistas (10,41%), seguida pela Ásia, com 255.138 (3,85%) e a África, com 64,6 mil turistas (0,98%).

Dos 6,6 milhões de turistas internacionais, 106.593 desembarcaram no País por via marítima e 98.203 por via fluvial em 2018, representando juntos 3,09% do total de chegadas. Dos 15 destinos mais visitados por turistas internacionais em viagem de lazer, 13 localizam-se no litoral. O turismo de sol e praia é a principal motivação de visita ao país para 71,7% dos turistas estrangeiros.

A atividade marítima, quando atrelada ao turismo, possui características que a diferem do simples ato de navegação. O turismo marítimo, não se configura simplesmente pelo emprego da embarcação como meio de transporte, mas como principal motivador da prática turística.

O Brasil possui um litoral de cerca de 8.500 km de extensão, banhado por correntes oceânicas favoráveis à navegação e conta com um clima propício ao esporte e ao lazer náutico e paisagens únicas. Esta combinação transforma o país num dos maiores potenciais de desenvolvimento do turismo náutico do mundo.

Segundo a publicação “Turismo Náutico”, do Ministério do Turismo (2010) *Durante anos, o Brasil manteve-se à margem das rotas de navegação dos milhares de turistas e velejadores que passeiam com seus barcos pelo mundo, devido à ligação entre a licença de permanência do barco em águas nacionais e o visto do turista/proprietário da embarcação. Essa situação começou a mudar a partir de setembro de 2006.*

O Decreto Presidencial nº 5.887 de 6 de setembro de 2006 regulamentou que a permanência do barco fosse dissociada do visto do proprietário, aumentando de três meses para dois anos. Esta medida, segundo a mesma publicação do Ministério do Turismo, ficou conhecida no segmento náutico como “a nova abertura dos portos”. Este decreto foi revogado em 5 de fevereiro de 2009, pelo Decreto nº 6.759, que regulamentou a administração das atividades aduaneiras, a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior

A frota brasileira de embarcações de lazer está estimada em torno de 814.500 embarcações. Segundo a publicação Wonderboat (2018), a relação de barcos por habitantes no país ainda é baixa, se comparada a outros países que tem este setor mais desenvolvido. No Brasil a relação é de 1 barco a cada 254 habitantes. Nos Estados Unidos a proporção é de 1 para 23, na França 1 para 63, na Inglaterra 1 para 66 e na Itália, 1 para cada 125 habitantes. Segundo a mesma fonte, 52% das embarcações encontram-se na região Sudeste do país, 36% no Sul, 11% no Norte e Centro Oeste e apenas 1% no Nordeste.

O país ainda tem um potencial de crescimento muito grande, levando-se em consideração a região costeira, potencial turístico e paisagens exuberantes que são grandes atrativos para os turistas internacionais.

5 Principais impactos setoriais

Segundo a Organização Mundial do Turismo (2001), a indústria turística tem como característica a grande complexidade, não só pela quantidade de elementos pelos quais é composta, mas também pelos diferentes setores econômicos envolvidos no seu desenvolvimento.

A natureza da atividade turística é um conjunto complexo de inter-relações de diferentes fatores. Além de ser um fenômeno econômico, é também um fenômeno social e cultural, que causa impactos ambientais, sociais e econômicos, sejam eles positivos ou negativos.

A faixa costeira é um dos recursos naturais da oferta turística e combinada à oferta de bens e serviços pode trazer desenvolvimento e criar oportunidades de trabalho para milhares de pessoas. As condições climáticas das diferentes regiões do litoral brasileiro são relativamente favoráveis para o desenvolvimento de atividades náuticas durante o ano todo.

Os investimentos em turismo podem induzir a aplicação de capitais naqueles segmentos destinados a fornecer os bens e serviços que lhes são indispensáveis.

Ao priorizar o setor de turismo, o Brasil está seguindo duas tendências ora identificáveis no plano global. Em primeiro lugar, estima-se que as viagens e o turismo internacionais continuarão a crescer a taxas razoáveis. A OMT estima que em 2019 houve um crescimento no turismo mundial entre 3% e 4%. A outra tendência é a expansão da demanda pelo turismo especializado ou segmentado, tendo em vista o interesse crescente pela natureza, a preocupação com a saúde e a nítida preferência pelos ambientes mais preservados.

Por outro lado, a intensificação do movimento turístico pode acarretar efeitos sociais negativos, tais como a escassez de moradias e a especulação imobiliária, a elevação dos

preços de bens de consumo, restrições de acesso a praias e locais de lazer, além de prejuízos econômicos a comunidades de pescadores ou extrativistas que dependam da exploração de recursos naturais para o seu sustento.

A ampliação dos impactos positivos e a diminuição dos impactos negativos gerados pelo turismo dependem da capacidade de mobilização e das atitudes assumidas por todos os envolvidos no setor, sejam empresários, profissionais do turismo, governos e mesmo as comunidades locais, no sentido de controlar o fluxo de turistas ao nível adequado às áreas visitadas, em termos sociais e ambientais. O impacto do turismo sobre tradições culturais e manifestações artísticas locais deve ser previamente avaliado, podendo transformar-se em fator positivo para a estabilidade e o desenvolvimento, na medida em que o processo seja corretamente administrado.

Os impactos mais evidentes sobre o meio ambiente, provocados pela eventual ocupação excessivamente rápida e desordenada da faixa costeira, seriam os seguintes:

- degradação de ecossistemas, desmatamento e ameaças à biodiversidade terrestre e marinha;
- elevação dos níveis da poluição provocada pelo lançamento de rejeitos sólidos e líquidos no solo, nos cursos e corpos d'água e no mar;
- degradação do litoral pela intensa retirada de areia, mangues e vegetação, pela erosão terrestre e marinha e pela destruição de paisagens; e
- redução na disponibilidade de água doce em função do aumento da demanda, utilização excessiva das reservas de água do subsolo e subterrânea, e rebaixamento do lençol freático.

Quanto à relevância do Turismo Náutico no país, o Ministério do Turismo (2010) ressalta a importância dos esportes como motor no avanço das atividades náuticas, sendo que os benefícios sociais e econômicos com o desenvolvimento das atividades marítimas somente são alcançadas quando o esporte é suplantado e se chega à promoção da cultura e do turismo.

Ressalta-se que experiências em diferentes regiões do planeta e também no Brasil demonstram que o foco exclusivo no esporte, sem o envolvimento das ações necessárias relacionadas ao meio ambiente, ao turismo e à indústria, não auxilia na criação de um ciclo constante de desenvolvimento e acaba por frustrar a possibilidade de crescimento do segmento náutico.

O Ministério do Turismo (2010) apresenta informações significativas sobre este ciclo, tais como:

- a náutica gera em torno de três postos de trabalho por barco acima de 25 pés, na área de serviços/marinas;
- um barco gasta em média 8% de seu valor de compra por ano, em manutenção;
- 90% da produção mundial da náutica de recreio estão concentrados nos países que melhor desenvolveram o turismo náutico; e
- o desenvolvimento do turismo náutico está diretamente ligado ao fomento e ao desenvolvimento da indústria náutica, em que a média de criação de empregos é sete por barco produzido⁴.

Dados e pesquisas sobre o Turismo Náutico no Brasil são ainda primários, segundo o Ministério do Turismo (2010), porém, os cruzeiros marítimos são uma exceção. A CLIA Brasil desenvolve e divulga periodicamente pesquisas e dados do impacto do Turismo Marítimo no país. Os destinos interessados no desenvolvimento do segmento náutico e marítimo devem possuir dados confiáveis e atualizados acerca da demanda existente, potencial, perfil do turismo e impactos econômicos, com vistas a subsidiar ações de estruturação e promoção junto aos armadores e investidores.

6. Políticas públicas e programas em curso

A Empresa Brasileira de Turismo – Embratur, foi criada em 18 de novembro de 1966 por meio do Decreto Lei 55, que também criou o Conselho Nacional de Turismo, para definir uma política nacional de turismo para o País. Com a criação do Ministério do Turismo, em 2003, a Embratur – hoje Instituto Brasileiro de Turismo, se encarrega exclusivamente da promoção e apoio à comercialização dos produtos turísticos brasileiros no Exterior.

A criação do Ministério do Turismo foi um importante marco no turismo do país, consolidando o setor e sua importância social, cultural e econômica, com a missão de desenvolver essa atividade como um processo econômico sustentável, com papel relevante na geração de empregos e divisas, que proporcione a inclusão social. O Plano Nacional de Turismo (PNT) é o instrumento para direcionar as ações necessárias para o crescimento do Turismo no país, buscando-se descentralizar a atuação de governos nos níveis estadual e municipal, além de focalizar a implementação de sete grandes programas, incluindo-se em todos eles a zona costeira e o estabelecimento de um sistema nacional de planejamento integrado para o turismo.

Em sua estrutura organizacional está a Secretaria Nacional de Políticas do Turismo, que assume o papel de executar a política nacional para o setor, orientada pelas diretrizes do

⁴Fonte: Acobar/Allen Consulting.

Conselho Nacional do Turismo. Além disso, é responsável pela promoção interna e zela pela qualidade da prestação do serviço turístico brasileiro.

Para subsidiar a formulação dos planos, programas e ações destinados ao fortalecimento do turismo nacional há a Secretaria Nacional de Programas de Desenvolvimento do Turismo. O órgão possui atribuição de promover o desenvolvimento da infraestrutura e a melhoria da qualidade dos serviços prestados. Como já mencionado, a instituição do Ministério do Turismo, a atuação da Embratur concentra-se no apoio à comercialização dos produtos, serviços e destinos turísticos brasileiros no exterior.

Destaque-se, também, o Plano Nacional de Turismo 2018/2022: “Mais Emprego e Renda para o Brasil” que inclui o turismo náutico dentre os segmentos que necessitam monitoramento do ordenamento e da estrutura e nível de organização. As ações deste plano são guiadas pela sustentabilidade socioeconômica e ambiental, com intervenções para promover o uso eficiente da energia, a economia de água e adoção de novas tecnologias.

O Plano Nacional de Turismo realiza o compromisso de apresentar ao País, de forma consolidada e sistemática, a Política Nacional de Turismo e é fruto do consenso de todos os setores turísticos envolvidos no objetivo comum de transformar o Brasil em uma das três maiores economias turísticas do mundo até 2022.

Outro passo importante foi a promulgação da Lei nº11. 771, de 17 de setembro de 2008, que define as atribuições do governo federal no planejamento, no desenvolvimento e no estímulo ao setor turístico, cabendo ao Ministério do Turismo estabelecer a política nacional, planejar, fomentar, regulamentar, coordenar e fiscalizar a atividade, bem como promover e divulgar institucionalmente o turismo em âmbito nacional e internacional. Além disso, a Lei disciplina a prestação de serviços turísticos, o cadastro, a classificação e a fiscalização dos prestadores desses serviços.

Especificamente em relação ao setor náutico, é importante mencionar a existência de duas publicações:

- Turismo náutico: orientações básicas (2010), que dá aos interessados no segmento informações básicas sobre ele.
- Resoluções e normativas federais relativas ao turismo náutico: vade mecum (2014), um compilado de normas federais relacionadas ao segmento.

7. Questões relevantes e perspectivas

Na primeira edição de “O Brasil e o Mar no Século XXI” a previsão era de que o desenvolvimento da atividade turística no litoral brasileiro requeria um balanço prévio de

situação e a consequente tomada de providências adicionais em relação aos seguintes aspectos:

- Elaboração e colocação em prática de políticas públicas e de legislação específica;
- Disponibilização de recursos para investimento;
- Criação de programas de capacitação de pessoal;
- Ampliação e melhoria da infraestrutura de apoio; e
- Aumento da ênfase em linhas de cooperação internacional.

Os benefícios decorrentes do turismo deveriam, entretanto, compensar o eventual impacto causado pelas atividades que lhe são inerentes, na forma a ser estabelecida nas diretrizes de políticas fixadas em níveis nacional, estadual e local. A eficácia de tais diretrizes dependeria essencialmente da competência institucional em fazer cumprir a lei e em orientar o comportamento da população residente e visitante, da existência de normas e regulamentos que assegurassem o gerenciamento eficiente da zona costeira e da criação de áreas de proteção tanto em terra como no mar.

Normas legais mais abrangentes e generalizadas, pensava então o analista, poderiam ser necessárias, principalmente em nível local, quanto ao uso do solo e aos padrões exigidos para as edificações ao longo do litoral. Normas técnicas de construção, compreendendo o projeto de arquitetura e engenharia, os materiais, as instalações e o paisagismo, além de providências como o controle da erosão e de outras formas de degradação ambiental, como a remoção de dunas e manguezais, viriam garantir a desejável compatibilidade entre atividade turística e ambiente natural, bem como a proteção da fauna terrestre e aquática e da vegetação costeira. Além disso, recomendava-se a observância de práticas adequadas e saudáveis, de esportes como o *surf*, o mergulho, a pesca, a navegação a vela e a motor.

Lembrava-se a necessidade de evitar o impacto da poluição, por vazamento de óleo ou por lançamento de esgotos, lixo e despejo sem geral, oriundos de fontes terrestres. Quanto a navios mercantes, de cruzeiro, pesqueiros, embarcações de recreio com mais de 5m de comprimento, operações de perfuração de petróleo e outras modalidades, a primeira edição recomendava exigir-se a observância de padrões de qualidade da água, critérios uniformes de classificação e o cumprimento de dispositivos da Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Marítima, para a geração e a disposição e descartes de embarcações.

Aos incentivos fiscais e financeiros, que atraíam tanto o capital nacional como investimentos estrangeiros e associações entre empresários com experiência no ramo, deveria corresponder certa cautela, afim de que o ritmo das realizações não viesse a exceder a capacidade do governo em prover a infraestrutura adequada, visando oferecer, na medida desejável, serviços de utilidade pública, como vias e meios de transporte, estradas e

aeroportos, telecomunicações, suprimento de energia, variedade de hotéis e restaurantes, além de pontos de lazer e de diversões.

A disponibilidade de recursos humanos era outro aspecto de fundamental preocupação, não só no âmbito do setor público, encarregado de fiscalizar o cumprimento de normas e padrões, mas também na esfera privada.

Acentuava-se a conveniência de intensificar-se a colaboração entre os países do Mercosul. Sob esse aspecto, as iniciativas de caráter regional poderiam abranger os seguintes tópicos:

- harmonização de padrões e regulamentos visando ao apoio recíproco entre turismo e meio ambiente;
- parcerias na formulação de projetos que apresentem complementaridade;
- mecanismos para o intercâmbio de informações e de experiências;
- integração dos planos nacionais de turismo e, por consequência, desenvolvimento de mercados e de promoções turísticas;
- fortalecimento e ampliação das funções atribuídas a entidades e instituições turísticas; e
- estímulo ao treinamento e ao aperfeiçoamento de recursos humanos para o turismo.

Muitas inquietações, ideias e sugestões daquela época–1998– o tempo encarregou-se de resolver.

Rede é um modo de organização, constituído de elementos autônomos que, de forma horizontal, cooperam entre si, e que seus princípios se baseiam em cooperação, colaboração, trabalho conjunto, gestão compartilhada e gestão autônoma. Por possuir grande interface com outras áreas ligadas ao turismo, ao próprio governo em geral e, mesmo, a outras atividades econômicas, a formação de redes para discussão, elaboração e implantação de políticas públicas voltadas ao Turismo Náutico torna-se um importante instrumento de gestão governamental, participativa e descentralizada.

Tal ferramenta, além de promover uma gestão coordenada do destino, divide, por toda a Rede, as responsabilidades da execução, o que aumenta o controle exercido pela sociedade civil e reduz o risco de mudanças bruscas, que resultem de políticas governamentais. Isso produz a continuidade das ações pactuadas e o aumento da possibilidade de sucesso do que for planejado.

Como exemplo, pode-se citar o Grupo de Trabalho de Turismo Náutico (GTT), criado pela Portaria nº 54, de 26 de março de 2009, cujo objetivo é desenvolver uma

política que permita o gerenciamento eficiente do turismo náutico brasileiro, detalhando as estratégias de gestão para esse segmento, inclusive no que tange aos empreendimentos náuticos e às políticas de capacitação, gerando subsídios ao Plano Nacional de Turismo. O GTT deverá elaborar, sob a coordenação do Ministério do Turismo, um manual informativo, com orientações para a construção, licenciamento e operação de estruturas náuticas no Brasil. Replicar tais grupos em âmbito estadual e municipal, iniciativa que vem sendo tomada em alguns estados, pode ser uma iniciativa interessante para estados e municípios interessados em desenvolver esse segmento.

No que tange ao Turismo de Cruzeiros, os avanços em ações conjuntas entre setor público e privado tem crescido a cada ano. O III Fórum CLIA Brasil 2019 debateu **formas de regulação** do setor, atrativos e receptividade nos destinos brasileiros, meio ambiente, trabalho a bordo, investimento e competitividade nos terminais de passageiros.

8. Conclusões e sugestões

A contribuição prestada pelo turismo marítimo à economia brasileira já é sem dúvida relevante, em termos de oportunidades de emprego, receita fiscal e de divisas, inversões de capital e capacidade de gestão. Constitui-se, portanto, em fator destacado no processo de desenvolvimento e de diversificação do turismo em geral e dos setores correlatos.

Os planos e programas elaborados para a atividade turística estão sendo gradualmente incorporados à estratégia nacional e às propostas regionais de desenvolvimento. A atual montagem institucional é composta de instrumentos específicos de financiamento e mobiliza também um setor privado de extrema relevância.

As políticas setoriais geralmente focalizam em primeiro lugar a criação ou a melhoria das condições de atração de investimentos, tanto nacionais como estrangeiras. Da mesma forma, voltam-se as atividades promocionais e mercadológicas para o máximo crescimento do número de turistas, enquanto se configura um quadro institucional propício à realização dos citados objetivos, que leve em conta os aspectos ambientais.

O imenso potencial turístico de que o Brasil desfruta ao longo de seu extenso litoral requer cuidadoso planejamento, eficiente coordenação entre os vários níveis e setores de governo, incentivos ao setor privado, acentuado senso de responsabilidade e preocupação com a imagem do País e da região específica e como bem-estar de sua população. Da parte desta, requer, fundamentalmente, uma atitude e um comportamento que, ao contribuir para a preservação da identidade e da integridade de sua região, faça do turismo uma atividade

confiável e progressista, a exemplo do que ocorre nas regiões onde ela se encontra mais desenvolvida.

Não devem ser esquecidos, por outro lado, os problemas decorrentes de carências nas áreas de serviço e formação de pessoal para o turismo marítimo. É necessário estreitar as relações entre setor privado (empresas do setor marítimo), setor público (órgãos do setor do Turismo) e Instituições de Ensino para discutir a importância da capacitação da mão de obra para este setor. As especificidades de atuação num navio de cruzeiro diferem daquelas necessárias para outros setores do turismo. As tecnologias podem ser um ponto de apoio para as ações de capacitação.

Apesar de possuir um grande potencial marítimo, somente há poucos anos o Brasil passou a incentivar o desenvolvimento deste segmento. De fato, o setor dos cruzeiros marítimos, ao longo da última década, sofreu um crescimento consistente e substancial.

Com respeito ao setor de pequenas e médias embarcações, embora de forma ainda incipiente, o Brasil começa a despertar grande interesse de investidores e turistas internacionais. Águas límpidas e cristalinas, o clima, a temperatura da água, as correntes marítimas favoráveis, dentre outros fatores, fazem do País um atraente destino de turismo marítimo internacional.

No entanto, para que não se perca a oportunidade de consolidação no mercado turístico internacional, alguns eixos de desenvolvimentos devem ser trabalhados, como os relacionados a tributação, promoção, capacitação, infraestrutura e segurança.

SUGESTÕES:

- **ESTABELEECER** critérios para a definição de portos turísticos internacionais, conforme competência delegada ao Ministério do Turismo pelo Decreto 4.406, de 3 de outubro de 2002.
- **OFERECER** cursos de capacitação voltados às necessidades do turismo, hospitalidade e dos serviços marítimos, com foco em inclusão social e crescimento do IDH, para atuação em navios de cruzeiros, portos ou mesmo nas pequenas e médias embarcações.
- **ARTICULAR** a criação de linhas de crédito para incentivo à implementação de empreendimentos marítimos.
- **REALIZAR** investimentos para a modernização da infraestrutura marítima existente, principalmente nos terminais portuários destinados a fins turísticos.
- **REALIZAR** ações de promoção internacional para captação de turistas estrangeiros.
- **CAPTAR** ou **APOIAR** eventos e regatas internacionais que apresentem vocação para o desenvolvimento do turismo.

- **REALIZAR** pesquisa de impacto econômico referente ao turismo náutico e ao turismo de cruzeiros.
- **APOIAR** a realização de regatas nacionais que tenham vocação para o turismo interno.
- **INCENTIVAR** a participação ativa da sociedade no desenvolvimento da náutica e a ação eficaz de entidades governamentais e não governamentais para inibir procedimentos prejudiciais ao turismo marítimo.
- **APROVAR** normas e regulamentos referentes a estudos de impacto ambiental e controle da poluição.
- **INCENTIVAR** a reabilitação das áreas degradadas e ao controle da expansão urbana e da especulação imobiliária.
- **INCENTIVAR** a pesquisa de recursos ambientais e tecnologias limpas.
- **PERMITIR**, mediante o pagamento de tributos, a utilização econômica de embarcações de turistas estrangeiros que navegam pelo Brasil..

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. BECKER, Bertha Hoiffmann. *Levantamento e Avaliação da Política Federal de Turismo e seu Impacto na Região Costeira/ para o Ministério do Meio Ambiente, dos Recursos Hídricos e da Amazônia Lega, Secretaria de Coordenação dos Assuntos do Meio Ambiente*. Brasília: MMA, , 1995.
2. BRASIL. Fundação Getúlio Vargas. / CLIA - CRUISE LINE INTERNATIONAL ASSOCIATION (Abremar – Brasil)/ Projetos. *Cruzeiros Marítimos – Estudo de Perfil e Impactos Econômicos no Brasil, Temporada 2017-2018*,. Disponível em: <www.abremar.com.br>. Acesso em 12 jan. 2020, às 18h30.
3. BRASIL. Presidência da República. Casa Civil. Decreto nº 7.381 de 2 dez 2010. Disponível em: www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2010/Decreto/D7381.htm. Acesso em 12 jan 2020, às 18h30.
4. _____. Ministério do Turismo. *Plano Nacional de Turismo 2013/2016: o turismo fazendo muito mais pelo Brasil*. Disponível em:<www.turismo.gov.br>.Acesso em:7fev.2014, às 18h30.
5. _____. Ministério do Turismo. *Turismo náutico: orientações básicas*. Ministério do Turismo, Secretaria Nacional de Políticas de Turismo, Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico, Coordenação Geral de Segmentação, 3ªed.,2010. Brasília, DF
6. _____. Ministério do Turismo. *Anuário Estatístico de Turismo 2019*. Vol. 46. Ano Base 2018. Disponível em [file:///C:/Downloads/Anuario Estatístico de Turismo 2019 - Ano base 2018 2-Edicao.pdf](file:///C:/Downloads/Anuario%20Estatistico%20de%20Turismo%202019%20-%20Ano%20base%202018%202-Edicao.pdf). Acesso em 24 jan 2020.
7. BRITO, Telma. *Cruzeiros marítimos como opção de lazer*. Dissertação de Mestrado. Universidade Estadual de Campinas – São Paulo, 2006.
8. CAVALCANTI, Henrique Brandão.*Turismo Marítimo in CNIO/DT4 - A Contribuição do Uso dos Oceanos e seus Recursos para a Prosperidade Nacional*,1997.
9. CLIA – State of the Cruise Industry. Disponível em <https://cruising.org/-/media/research-updates/research/state-of-the-cruise-industry.pdf>. Acesso em 12 de janeiro de 2020, às 18h30
10. CLIA/Brasil. Estudo de Perfil e Impactos Econômicos no Brasil. Temporada 2018-2019. Disponível em: < https://abremar.com.br/wp-content/uploads/2020/01/ESTUDO-DE-IMPACTO-ECON%C3%94MICO-TEMPORADA-20182019-CLIA.FGV_.pdf>. Acesso em 12 jan 2020, às 18h30.
11. IBGE. Censo 2010. Disponível em <https://censo2010.ibge.gov.br/noticias-censo.html?busca=1&id=1&idnoticia=2036&t=ibge-parceria-marinha-brasil-lanca-atlas-geografico-zonas-costeiras-oceanicas&view=noticia>. Acesso em 24 jan 2020..
12. ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TURISMO. Introdução ao turismo. São Paulo: Roca, 2001.

13. ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. Objetivos de Desenvolvimento Sustentável. Disponível em <https://nacoesunidas.org/pos2015/ods14/>. Acesso em 24 jan 2020.
14. WONDERBOAT. Estudo da indústria náutica brasileira. Disponível em <https://wonderboat.com.br/2018/12/13/estudo-da-industria-nautica-brasileira/>. Acesso em 24 jan 2020.
15. WORLD TRAVEL AND TOURISM COUNCIL (WTTC). Economic Impact. Disponível em <https://www.wttc.org/economic-impact/benchmark-reports/> Acesso em 24 jan 2020