



UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de
Engenharia - COPPE
Programa de Planejamento Energético
PPE/COPPE/UFRJ

**SUBSÍDIOS À REGULAMENTAÇÃO DA ZONA DE PROTEÇÃO
AMBIENTAL 7 (ZPA-7): ANÁLISE DE VIABILIDADE E
COMPATIBILIZAÇÃO DE ATIVIDADES DE TURISMO NÁUTICO
COM A CONSERVAÇÃO DA ÁREA**

Relatório Parcial

**Parte 3 - Estudos sobre o turismo náutico e outros usos compatíveis/sustentáveis
passíveis de serem incluídos na proposta de regulamentação**

Trabalho desenvolvido pelo Programa Instituto Alberto Luiz
Coimbra de Pós Graduação e Pesquisa de Engenharia da
Universidade Federal do Rio de Janeiro – COPPE/UFRJ por
solicitação da Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Urbanismo
de Natal-RN

Coordenação

Prof. Amaro Olímpio Pereira Junior, D. Sc.
Neilton Fidélis, D. Sc.
Cristiane Jaccoud, D. Sc.

ABRIL 2016

**SUBSÍDIOS À REGULAMENTAÇÃO DA ZONA DE PROTEÇÃO AMBIENTAL 7 (ZPA-7):
ANÁLISE DE VIABILIDADE E COMPATIBILIZAÇÃO DE ATIVIDADES DE TURISMO NÁUTICO
COM A CONSERVAÇÃO DA ÁREA**

Relatório Parcial

**Parte 3 – Estudos sobre o turismo náutico e outros usos compatíveis/sustentáveis passíveis
de serem incluídos na proposta de regulamentação**

PREFEITURA MUNICIPAL DE NATAL

Prefeito: Carlos Eduardo Nunes Alves

Vice-Prefeito: Wilma Maria de Faria

SECRETARIA MUNICIPAL DE MEIO AMBIENTE E URBANISMO

Secretário: Marcelo Caetano Rosado Maia Batista

Secretário Adjunto de Fiscalização e Licenciamento: Daniel Nicolau de Vasconcelos Pinheiro

Secretária Adjunta de Planejamento e Projeto Urbanístico e Ambiental: Maria Florésia Pessoa de Souza e Silva

COPPE/PPR/UFRJ

Coordenação:

Prof. Amaro Olímpio Pereira Junior - Professor Associado COPPE/PPE/UFRJ - D.Sc. Planejamento Energético (PPE/COPPE/UFRJ), M.Sc. Planejamento Energético (PPE/COPPE/UFRJ), Economista (UFF)

Neilton Fidélis - Professor Assistente do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Estado do Rio Grande do Norte (IFRN) - D. Sc. Planejamento Energético (COPPE/PPE/UFRJ), M. Sc. Sistema de Potência, Engenheiro Eletricista.

Cristiane Jaccoud - D. Sc. em Planejamento Ambiental (COPPE/PPE/UFRJ), M. Sc. Direito Ambiental (UNISANTOS), Especialista em Direito Ambiental (PUC-Rio), Advogada e Engenheira Florestal (UFES)

Pesquisadores:

Vívien Green - Doutoranda em Planejamento Ambiental (COPPE/PPE/UFRJ), M. Sc. Planejamento Ambiental (COPPE/PPE/UFRJ), Bióloga (UFF)

Maria Clara Brandt - Doutoranda em Planejamento Ambiental (COPPE/PPE/UFRJ), M. Sc. Planejamento Ambiental (COPPE/PPE/UFRJ), Bióloga (UFRJ)

SUMÁRIO

1. CONSIDERAÇÕES INICIAIS	11
2. USOS SUSTENTÁVEIS PASSÍVEIS DE FOMENTO NA ZPA-7 À LUZ DOS USOS AO LONGO DO RIO POTENGI, DOS RECURSOS E ELEMENTOS TURÍSTICOS IDENTIFICADOS NO ESTUÁRIO E DOS PLANOS DE FOMENTO AO TURISMO EM NATAL-RN	15
2.1. Rio Potengi e seu potencial dinamizador	15
2.1.1. A histórica (inter)relação entre o Rio Potengi e a cidade de Natal	16
2.1.2. Usos sustentáveis como alternativa para o resgate do Rio Potengi	19
2.2. Recursos e elementos turísticos singulares do Estuário do Rio Potengi	29
2.3. Aproveitamento do potencial do Rio Potengi para o esporte e turismo náutico à luz da história do segmento náutico na cidade e das diretrizes do Plano Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável (PDITS)	33
3. SEGMENTO NÁUTICO E SUAS INTERFACES TURÍSTICA, AMBIENTAL, ECONÔMICA E SOCIAL	40
3.1. Caracterização do segmento turístico náutico	42
3.1.1. Tipos de turismo náutico	43
3.1.2. Perfil do turista náutico	48
3.2. Potencialidades do turismo náutico de recreio e esporte e sua interface ambiental	51
3.2.1. Croácia	52
3.2.2. Região da Costa Verde - Estado do Rio de Janeiro	57
3.2.3. Bahia Marina - Salvador-BA	62
3.3. Cadeia produtiva e mercado náutico no Brasil	64
3.3.1. Frota brasileira	66
3.3.2. Estaleiros e fabricantes de equipamentos	68
3.3.3. Comércio e prestação de serviços	76
3.3.4. Geração de empregos diretos	78
3.4. Projetos sociais associados ao segmento náutico no Brasil	79
3.4.1. Projeto Grael	81
3.4.2. Projeto Velejar é Preciso	86
3.4.3. Projeto Navegar	87
3.4.4. Projeto Navega São Paulo	88
3.5. Sinergias para fomento ao segmento e turismo náutico sustentável	90
4. ESTRUTURAS E INSTALAÇÕES DE APOIO NÁUTICO	92
4.1. Caracterização das estruturas e instalações de apoio náutico	92
4.2. Propriedade e gestão das estruturas e instalações de apoio náutico no Brasil	95
4.2.1. Marinas Públicas no Brasil	96
4.3. Impactos associados às estruturas e instalações de apoio náutico	102

4.4. Gestão dos impactos através de regulamentações de cunho impositivo e iniciativas voluntárias no segmento	106
4.4.1 Regulamentações para implantação e operação de estruturas e instalações de apoio náutico – medidas de cunho impositivo.....	107
4.4.2 Iniciativas de gestão ambiental de estruturas e instalações de apoio náutico – medidas de cunho voluntário	110
4.5. Exemplos de estruturas e instalações de apoio náutico com características / peculiaridades semelhantes à ZPA-7.....	115
4.5.1 Estados Unidos	117
4.5.2 Europa.....	121
4.5.3 Austrália.....	124
4.5.4 Brasil	127
5. TURISMO NÁUTICO EM NATAL-RN: ESTADO DA ARTE E POTENCIALIDADES À LUZ DA BASE TEÓRICA	129
5.1 Turismo na cidade de Natal.....	130
5.1.1 Perfil do turista em Natal.....	132
5.2 Turismo náutico em Natal.....	133
5.3 Análise SWOT do Turismo Náutico em Natal e perspectivas do fomento	136
5.4 Peculiaridades e Potencialidades vislumbradas para eventual fomento ao turismo náutico na ZPA-7.....	139
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS	141
REFERÊNCIAS.....	144
ANEXO I – Regulamentações referentes ao licenciamento ambiental de estruturas e instalações de apoio náutico	149
Legislação Rio de Janeiro	149

LISTA DE FIGURAS

Figura 1- Localização do Estuário do Rio Potengi	16
Figura 2 - Mercado da Redinha	22
Figura 3 - Rua Chile	24
Figura 4 - Pedra do Rosário	25
Figura 5 - Procissão de Senhora da Apresentação	25
Figura 6 - Pôr-do-Sol do Rio Potengi	26
Figura 7 - Barco-escola “Chama-maré”	27
Figura 8 - Centro Náutico Potengi	28
Figura 9 - Iate Clube do Natal	28
Figura 10 - Embarcação de grande porte utilizada em cruzeiro marítimo	44
Figura 11 - Projeto de charter náutico em Valência - Espanha	44
Figura 12 -Embarcação utilizada em charter.....	45
Figura 13 - Embarcação utilizada em passeio organizado em Búzios-RJ.....	46
Figura 14 - Embarcação utilizada em passeio organizado em BalneárioCamburiú-SC.....	46
Figura 15 - Perfil do turista náutico estrangeiro	48
Figura 16 - Perfil dos turistas nacionais velejadores	48
Figura 17 - Perfil do turista náutico estrangeiro	49
Figura 18 - Mapa político da Europa (parcial) com destaque para a localização da Croácia	53
Figura 19 - 10 principais destinos turísticos na Europa, 2014	54
Figura 20 - Receitas de turismo e PIB nos países europeus.....	55
Figura 21 - Dubrovnik, no sul da Croácia - turismo náutico e proteção do patrimônio cultural.....	56
Figura 22 - Região da Costa Verde no Estado do Rio de Janeiro	57
Figura 23 - Mangaratiba-RJ	58
Figura 24 - Paraty-RJ.....	58
Figura 25 - Angra dos Reis-RJ.....	59
Figura 26 - Empreendimentos do segmento náutico na costa verde entre os anos de 1953 a 2015	61
Figura 27 - Bahia Marina (Salvador-BA)	63
Figura 28 - Cadeia Produtiva do Turismo Náutico	65
Figura 29 - Frota brasileira de embarcações a motor e a vela (percentual)	66
Figura 30 - Frota brasileira (motor e vela) por tamanho	67
Figura 31 - Distribuição e alocação das embarcações por estrutura	67
Figura 32 - Distribuição da frota de embarcações (motor e vela) por região	68
Figura 33 - Distribuição geográfica percentual dos estaleiros por região do Brasil	70
Figura 34 - Escolaridade média dos funcionários dos estaleiros, nos setores de desenvolvimento do produto, produção, vendas, pós vendas e administrativo	70
Figura 35 - Rede de fornecedores - micro e pequenas empresas - ligadas aos estaleiros na cadeia produtiva náutica.....	71

Figura 36 – Numero de fornecedores por estaleiro.....	73
Figura 37 – Escolaridade e remuneração médias nos setores “desenvolvimento de produtos” e “produção” da indústria de equipamentos para o setor náutico	74
Figura 38 - Escolaridade e remuneração médias no setor administrativo da indústria de equipamentos para o setor náutico	74
Figura 39 - Escolaridade e remuneração médias nos setores “venda” e “pós-venda” da indústria de equipamentos para o setor náutico	75
Figura 40 – Fornecedores de equipamentos da cadeia produtiva náutica	76
Figura 41 – Percentuais de vendas presenciais e vendas à distância pelas empresas que comercializam produtos ligados ao mercado náutico	77
Figura 42 - Atividades comerciais e de prestação de serviços ligadas à cadeia náutica	78
Figura 43 – Crianças e adolescentes participantes dos programas de esportes náuticos no Projeto Grael.....	83
Figura 44 – Cursos profissionalizantes no âmbito do Projeto Grael.....	84
Figura 45 – Atletas do Projeto Velejar é Preciso em competição na Argentina	86
Figura 46 – Atletas do Projeto Velejar é Preciso.....	86
Figura 47 – Alunos atendidos pelo Projeto Navegar (UFRGS).....	87
Figura 48 – Atletas e atividades do Projeto Navega São Paulo	89
Figura 49 - Articulações e sinergias entre os diversos atores e setores do turismo náutico	90
Figura 50 – Rede de Marinas <i>Transeurope</i>	93
Figura 51 – Distribuição percentual das estruturas de apoio náutico por região do Brasil	94
Figura 52 – Distribuição de vagas molhadas por Estado (%)	95
Figura 53 – Marina da Gloria (Rio de Janeiro-RJ)	98
Figura 54 – Passeio de barco pela Baía de Guanabara operado pela empresa Saveiros Tour Navegação, alocada na Marina da Glória	98
Figura 55 – Área da Marina Pública de Porto Alegre em 2007	99
Figura 56 – Projeto do Complexo Náutico Ambiental de Itajaí.....	100
Figura 57 – Local onde será implantada a marina de Porto Belo (SC).....	101
Figura 58 – Projeto de Marina em Porto Belo (SC).....	101
Figura 59 – Prospecção da Marina de Florianópolis (projeto prévio sujeito à alterações)	102
Figura 60 – Localização da Marina Indian River, Delaware (EUA)	117
Figura 61 - Marina de Indian River, Delaware (EUA)	117
Figura 62 - Localização da Marina Williamsburg, Virginia (EUA).....	118
Figura 63 - Marina de Williamsburg, Virginia (EUA).....	118
Figura 64 – Localização da Twin Rivers, Flórida (EUA)	119
Figura 65 – Marina Twin Rivers, Flórida (EUA)	119
Figura 66 – Localização da Marina e Resort <i>River’s Edge</i> , Califórnia (EUA)	120
Figura 67 - Marina e Resort <i>River’s Edge</i> , Califórnia (EUA)	120
Figura 68 - Marina Royal Quays (Inglaterra).....	121
Figura 69 - Marina Royal Quays (Inglaterra).....	121
Figura 70 – Localização e vista da Marina de Portimão (Portugal).....	122

Figura 71 - Localização e Marina de Alcaidesa (Espanha)	123
Figura 72 - Localização da Marina de Akuna Bay, NSW (Austália).....	124
Figura 73 - Marina Akuna Bay, NSW (Austrália).....	124
Figura 74 - Localização da Marina Nelson Bay, NSW (Austrália).....	125
Figura 75 - Marina Nelson Bay, NSW (Austrália)	125
Figura 76 - Localização da Marina Pier 35, Melbourne (Austrália).....	126
Figura 77 - Marina Pier 35, Melbourne (Austrália)	126
Figura 78 - Localização da Marina das Flores, Porto Alegre-RS.....	127
Figura 79 - Marina das Flores, Porto Alegre-RS.....	128
Figura 80 - Marina das Flores, Porto Alegre-RS	128
Figura 81 - Principais rotas mundiais do turismo náutico (setas vermelhas)	135

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Recursos primários e elementos turísticos singulares do Estuário do Potengi	30
Tabela 2 - Recursos secundários e elementos turísticos singulares do Estuário do Potengi	32
Tabela 3 - Categorias de Embarcações.....	43
Tabela 4 - Síntese dos tipos de turismo náutico e suas características.....	47
Tabela 5 - Características comuns do turista náutico estrangeiro e nacional.....	50
Tabela 6 - Estruturas de apoio náutico e embarcações na Costa Verde-RJ.....	60
Tabela 7 - Tipos de instalações de apoio náutico e suas características.....	93
Tabela 8 - Distribuição percentual de vagas secas e molhadas por região do Brasil.....	94
Tabela 9 - Impactos negativos que podem advir da implantação e da operação de estruturas e instalações de apoio náutico	103
Tabela 10 - Impactos positivos (ambientais, sociais e econômicos) associados à implantação de estruturas e instalações de apoio náutico	104
Tabela 11 - Ações de controle, mitigação, recuperação/revitalização e de compensação ambiental associadas à implantação e operação de estruturas e instalações de apoio náutico	106
Tabela 12 - Critérios para obtenção (e manutenção) da certificação “Bandeira Azul” (<i>Blue Flag</i>)	111
Tabela 13 - Fluxo turístico em Natal-RN (1999-2007)	131
Tabela 14 - Matriz SWOT fomento ao turismo náutico em Natal-RN	137

LISTA DE ABREVIATURAS

ABREMAR - Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos
ACOBAR - Associação Brasileira de Construtores de Barcos
ACTAMAR - Associação Náutica Catarinense para o Brasil
AMANAUTICA - Associação Norte Rio-grandense das Empresas de Mergulho Autônomo e Turismo Náutico
APP – área de preservação permanente
BTS - Baía de Todos-os-Santos
CESP - Companhia Energética de São Paulo
Cf. – conforme
CLIN- Companhia de Limpeza Urbana de Niterói
COPPE/PPE/UFRJ – Instituto Alberto Luiz de Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa em Engenharia / Programa de Planejamento Energético e Ambiental / Universidade Federal do Rio de Janeiro
COPPETEC - Fundação Coordenação de Projetos, Pesquisas e Estudos Tecnológicos da Universidade Federal do Rio de Janeiro
DTU/UFRN - Departamento de Turismo da Universidade Federal do Rio Grande do Norte
ESEF/ UFRGS - Escola de Educação Física da - Universidade Federal do Rio Grande do Sul
FECOMÉRCIO- Federação do Comércio do Estado
FECOMERCIO-RN - Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Rio Grande do Norte.
FEE - Foundation for Environmental Education
FLIN – Festival Literário de Natal
IAR - Instituto Ambientes em Rede
IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IBG-Instituto Baía de Guanabara
IDEMA – Instituto de Desenvolvimento Sustentável e Meio ambiente do Estado do Rio Grande do Norte
IGeo/UFF- Instituto de Geociências/ Universidade Federal Fluminense
IMESP - Imprensa Oficial do Estado de São Paulo
LAMMA/UFRJ - Laboratório de Modelagem de Processos Marinhos, Meteorológicos e Atmosféricos / Universidade Federal do Rio de Janeiro
MAC - Museu de Arte Contemporânea de Niterói
MMA- Ministério do Meio Ambiente
MPE-RN - Ministério Público do Estado do Rio Grande do Norte
MT - Ministério do Turismo
NORMAN - Norma da Autoridade Marítima - Marinha do Brasil
NORMAN-02/DCP – Normas da Autoridade Marítima para Amadores, Embarcações de Esporte e/ ou Recreio e para Cadastramento e Funcionamento das Marinas, Clubes e Entidades Desportivas Náuticas.
ONU – Organização das Nações Unidas
OMT – Organização Mundial do Turismo
PDITS - Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável de Natal

PMN – Prefeitura Municipal de Natal

SEBRAE – Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas

SEMURB - Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Urbanismo de Natal

SETUR-RN - Secretaria de Estado do Turismo do Rio Grande do Norte

SETUR - Secretaria Municipal de Turismo

UC – unidades de conservação

UFBA - Universidade Federal da Bahia

UFRGS- Universidade Federal do Rio Grande do Sul

UFRN – Universidade Federal do Rio Grande do Norte

UNESCO- Organização das Nações Unidas para Educação, Ciência e Cultura

ZPA-7 – Zona de Proteção Ambiental 7 – Forte dos Reis Magos

1. CONSIDERAÇÕES INICIAIS

O presente Relatório, subintitulado “Produto 3 - Estudos sobre o turismo náutico e outros usos compatíveis/sustentáveis passíveis de serem incluídos na proposta de regulamentação”, integra o trabalho “Subsídios à regulamentação da Zona de Proteção Ambiental 7 (ZPA-7): análise de viabilidade e compatibilização de atividades de turismo náutico com a conservação da área”, desenvolvido pelo Programa de Planejamento Energético e Ambiental da Universidade Federal do Rio de Janeiro (COPPE/PPE/UFRJ) através da Fundação Coordenação de Projetos, Pesquisas e Estudos Tecnológicos (COPPETEC), em atendimento aos pleitos da Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Urbanismo (SEMURB) e da Secretaria Municipal Turismo (SETUR), ambas do Município de Natal-RN.

Os estudos desenvolvidos na primeira fase deste trabalho e consolidados no produto intitulado “Relatórios Parciais: Parte 1 – Análise dos estudos e proposições de regulamentação existentes sobre a da ZPA-7 e Parte 2 - Novos estudos sobre restrições e possibilidades de utilização da área à luz da legislação federal, estadual, municipal e outros condicionantes (sociais, históricos, culturais e paisagísticos)”, demonstraram que, inobstante a importância dos atributos ambientais e histórico-culturais, não há óbice legal para o fomento e compatibilização de atividades turísticas na área. Adicionalmente, caracterizaram-se anseios de segmentos da sociedade natalense em relação ao uso turístico da área.

Ocorre que, embora a possibilidade de uso e conseqüente possibilidade de fomento ao turismo, especificamente o turismo náutico, tenha sido considerada nas primeiras propostas de regulamentação da área anteriores à proposta atual, denominada “Proposta Consensuada”, esta aponta a tendência no sentido de não ocupar (ou ocupar de forma mínima) a área, visando à preservação dos aspectos ambientais no local.

Por outro lado, a ZPA-7 já apresenta a conjugação de “antropização e exploração turística *versus* conservação de atributos naturais, históricos e culturais”. A concepção desta ZPA foi fortemente pautada no elemento histórico-cultural (Forte dos Reis Magos), que se configura como um dos principais atrativos turísticos da cidade.

De fato, há anseios de segmentos da sociedade natalense tanto no sentido de resguardar a gestão/apropriação do território (justificado pelo receio de apropriação privada do espaço público que se caracterizou em outras oportunidades de fomento ao turismo na cidade), quanto no sentido de se promover um melhor aproveitamento econômico do sítio, tendo em vista sua excepcional localização e inegáveis atributos turísticos.

Nesse contexto, a regulamentação da ZPA-7, através de um delineamento adequado, se configura em uma oportunidade de romper com o referido paradigma de fomento ao turismo no município. Para tanto, se faz necessário um equacionamento de todos os aspectos que tangenciam a proposta de regulamentação, sejam eles ambientais, urbanísticos, histórico-culturais, legais, sociais, econômicos e turísticos.

Assim, a análise dos aspectos ambientais, sociais, histórico-culturais e legais sobre a área, associada à análise da percepção de alguns segmentos no Município de Natal¹, em especial a possibilidade de exploração do turismo náutico, nos remetem a dois grandes cenários:

- i) O primeiro cenário é caracterizado pela adoção integral da “Proposta Consensuada”, o qual, devido aos parâmetros de uso do solo, confere a intocabilidade da área visando a integral preservação dos atributos ambientais;
- ii) O segundo cenário é caracterizado por uma pequena alteração no zoneamento da área objeto de permuta à Prefeitura Municipal de Natal e nos parâmetros de uso do solo na “Proposta Consensuada”, de forma a possibilitar a análise da viabilidade, conveniência e oportunidade de fomento de turismo no local.

Diante desse segundo cenário e como já brevemente mencionado, o presente Relatório, intitulado “Parte 3 - Estudos sobre o turismo náutico e outros usos compatíveis/sustentáveis passíveis de serem incluídos na proposta de regulamentação”, como explicitado no título, tem como objetivo identificar atividades econômicas, turísticas e recreativas passíveis de ser fomentadas na ZPA-7, bem como, apresentar uma caracterização do segmento náutico e suas potencialidades turísticas, a fim de identificar suas peculiaridades, impactos, mercado, interfaces e sinergias.

Além dessas considerações iniciais, a análise ora feita se consubstancia em mais cinco capítulos, consoante abaixo brevemente apresentado.

O segundo capítulo identifica atividades econômicas, turísticas e recreativas que seriam passíveis de serem fomentadas na ZPA-7. Para tanto, adota como premissa metodológica as atividades econômicas, turísticas e recreativas já desenvolvidas ao longo do Rio Potengi, bem como, os setores indicados no Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável de Natal – PDITS (PMN, 2013), e que, considerando as peculiaridades ambientais e histórico-culturais da ZPA-7, seriam compatíveis no local.

¹ A percepção dos segmentos na cidade de Natal está explanada no Capítulo 6 do Relatório Parcial “Parte 1 – Análise dos estudos e proposições de regulamentação existentes sobre a da ZPA-7 e Parte 2 - Novos estudos sobre restrições e possibilidades de utilização da área à luz da legislação federal, estadual, municipal e outros condicionantes (sociais, históricos, culturais e paisagísticos). Foram ouvidas as seguintes instituições: tais como: Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Urbanismo de Natal (SEMURB), Secretaria Municipal de Turismo e Desenvolvimento Econômico de Natal (SETUR), Federação do Comércio do Rio Grande do Norte (FECOMÉRCIO-RN), 17º Grupo de Artilharia de Campanha do Exército Brasileiro (17º GAC), Associação Norte Rio-grandense das Empresas de Mergulho Autônomo e Turismo Náutico (AMANÁUTICA), Companhia Docas do Rio Grande do Norte (CODERN), Associação Brasileira da Indústria de Hotéis do Rio Grande do Norte (ABIH-RN), Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN), Superintendência do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional no Rio Grande do Norte (IPHAN-RN), Capitania dos Portos do Rio Grande do Norte (CPRN), late Clube do Natal, ONG NAVIMA, Movimento Mangue Vivo e outros atores outros sociais.

Esclarece-se, desde já, que os critérios metodológicos adotados nesta análise, consensualmente definidos entre os técnicos da COPPE, da SEMURB e da SETUR, se justificam pelo desejável resgate do Estuário do Rio Potengi como pólo e referência sociocultural e econômica da cidade e pela desejável integração entre os planos e projetos municipais, como por exemplo, o Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável de Natal – PDITS (PMN, 2013) e projetos de regulamentação de áreas de proteção ambiental.

Desta feita, em princípio, considera-se que as atividades passíveis no sítio estariam ligadas ao segmento de gastronomia, cultura, comércio, artesanato e turismo contemplativo. Por outro lado, ao ponderar o segmento náutico como um dos segmentos prioritários para fomento ao turismo na cidade de Natal pelo PDITS (PMN, 2013), passa-se também a análise deste com objetivo de identificar sua adequação e compatibilização com outras políticas públicas e restrições.

Nesse sentido, o terceiro capítulo apresenta uma caracterização do segmento náutico e suas interfaces turística, ambiental, econômica e social. Assim, são delineadas tanto as características do segmento quanto a cadeia produtiva, aspectos de mercado, projetos sociais e possíveis sinergias entre os atores envolvidos.

Também são apresentadas neste terceiro capítulo as potencialidades do turismo náutico de recreio, através da ilustração de cases internacionais (Croácia) e nacionais (Região da Costa verde do Estado do Rio de Janeiro e a Bahia Marina, em Salvador-BA). Nestes exemplos, é possível identificar, ilustrar e em alguns casos, dimensionar, os vieses e impactos ambientais, sociais e econômicos do fomento ao turismo náutico na região onde foi planejado.

Tal análise se faz necessária devido ao fato de que, como em 2005 houve demanda para a construção de uma marina náutica na área, o processo de construção e discussão de regulamentação da ZPA-7 restou umbilicalmente ligado a esse fato². Ante tal fato, qualquer menção à

² Tal relação está explicitada no Relatório Parcial “Parte 1 – Análise dos estudos e proposições de regulamentação existentes sobre a da ZPA-7 e Parte 2 - Novos estudos sobre restrições e possibilidades de utilização da área à luz da legislação federal, estadual, municipal e outros condicionantes (sociais, históricos, culturais e paisagísticos)”, especificamente no Capítulo 5, item 5.1, cuja parte aqui transcrevemos:

“Em julho de 2005 um grupo de investidores espanhóis manifestou interesse em construir uma marina náutica na região do estuário do Rio Potengi, o que impulsionou a construção e discussão da regulamentação da ZPA-7.

A primeira proposta foi encaminhada pelo Executivo ao Legislativo em dezembro de 2007, recebendo o número de PL 161/2007, e como doravante será referenciado. Em razão da não submissão prévia ao Conselho de Planejamento Urbano e Meio Ambiente de Natal (CONPLAN), o referido projeto teve que ser retirado de pauta e remetido à apreciação daquele Conselho.

A aprovação do CONPLAN em março de 2008 originou um Substitutivo ao PL 161/07, adiante referenciado como “Substitutivo”, reenviado ao legislativo em agosto daquele ano e posteriormente retirado de pauta pelo Executivo em 2010, tendo em vista a elaboração de estudos e discussão de nova proposta.

Ainda em 2010, foi apresentado o denominado Anteprojeto de Lei XX/2010 (doravante assim referenciado), construído a partir do diagnóstico das condições ambientais atuais da área naquele ano, avaliadas por técnicos da SEMURB. As conclusões dessa análise constam do “Relatório Zona de Proteção Ambiental 7 – Forte dos Reis Magos e seu entorno” (SEMURB, 2010).

Ante tal situação – três “versões” para a regulamentação a ZPA-7, o Ministério Público do Estado do Rio Grande do Norte (45ª Promotoria de Justiça de Defesa do Meio Ambiente da Comarca de Natal) solicitou uma perícia técnica à Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN), com objetivo de caracterizar alguns aspectos naturais e urbanísticos da ZPA-7 e analisar as propostas de sua regulamentação.

As conclusões da UFRN estão no Laudo Pericial intitulado “Implicações ambientais e urbanísticas decorrentes das propostas de regulamentação da Zona de Proteção Ambiental 7 (ZPA-7), Município de Natal/RN” (UFRN, 2010), onde são apresentadas, além de diagnóstico das características da área, recomendações para um novo zoneamento e prescrições urbanísticas.

pretensão de fomento ao turismo náutico na ZPA-7 se mostra inconscientemente arraigada ao projeto de marina náutica então apresentado.

Cabe aqui ressaltar que, embora aparentemente seja difícil afastar a “relação inconsciente” que se formou entre propostas de regulamentação da ZPA-7 (especialmente quando mencionada a expressão “fomento ao turismo náutico”) e o referido projeto de marina náutica apresentado em 2005, este não se traduz em qualquer referência para a análise da regulamentação da área ou para qualquer consideração aqui feita. Ao contrário, o que se propõe, nesta oportunidade, é uma análise ampla do segmento, suas potencialidades e interfaces ambiental, social, turística e econômica, a fim de que se forme uma base teórica para apreciação da possibilidade de uso da área dissociada de qualquer pré-concepção.

Como o setor náutico está fortemente dependente de estruturas de apoio às embarcações (marinas e clubes náuticos), o quarto capítulo se dedica especificamente análise dessas instalações, suas características, dimensionamento, propriedade e gestão (pública/privada) e impactos ambientais, tendo como objetivo fornecer subsídios de comparação e juízo de valor do que está sendo passível de consideração na regulamentação da ZPA-7. Para tanto, ilustram-se uma seleção de estruturas internacionais e nacionais cujos locais onde estão implantadas apresentam singularidades locacionais, ambientais e/ou histórico-culturais com semelhança à ZPA-7.

Fundamentado na base teórica identificada no terceiro capítulo, o quinto capítulo apresenta o estado da arte do turismo náutico no Município de Natal-RN. Considerando as peculiaridades da ZPA-7 analisadas na parte 1 e 2³ deste trabalho, apresenta ainda algumas potencialidades de fomento ao turismo náutico na ZPA-7 e possíveis implicações de seu incremento.

Por fim, o sexto capítulo sintetiza as conclusões deste Relatório Parcial.

A partir de então, iniciam-se audiências públicas, reuniões técnicas, consultas à Secretaria de Mobilidade Urbana- SEMOB², Conselho Municipal de Saneamento Básico - COMSAB², entre outros órgãos, no intuito de conhecer, compatibilizar e incorporar os diferentes pontos de vista e as diferentes demandas em relação à regulamentação da ZPA-7. Assim, a consolidação de uma segunda versão do Anteprojeto de Lei XX/2010, denominada “Proposta Consensuada” (e como adiante será referenciada), foi enviada ao CONPLAN² em setembro de 2012.”

³ Parte 1 – Análise dos estudos e proposições de regulamentação existentes sobre a da ZPA-7

Parte 2 - Novos estudos sobre restrições e possibilidades de utilização da área à luz da legislação federal, estadual, municipal e outros condicionantes (sociais, históricos, culturais e paisagísticos).

2. USOS SUSTENTÁVEIS PASSÍVEIS DE FOMENTO NA ZPA-7 À LUZ DOS USOS AO LONGO DO RIO POTENGI, DOS RECURSOS E ELEMENTOS TURÍSTICOS IDENTIFICADOS NO ESTUÁRIO E DOS PLANOS DE FOMENTO AO TURISMO EM NATAL-RN

A identificação usos sustentáveis passíveis de fomento na ZPA-7, além da análise de seus atributos ambientais, histórico-culturais, sociais e das normativas legais incidentes sobre a área – aspectos tratados no Relatório Parcial 1/2, perpassa também pela consonância com os atributos do sítio onde está localizada. Nesse ínterim, devem ser considerados os usos ao longo do Rio Potengi, os recursos e elementos turísticos neste Estuário, bem como, o planejamento de fomento ao turismo na cidade de Natal-RN.

Assim, visando identificar as atividades econômicas, turísticas e recreativas passíveis de serem fomentadas na ZPA-7, adotam-se como premissa metodológica o resgate do Rio Potengi e as atividades econômicas, turísticas e recreativas já desenvolvidas ao longo de suas margens. Adicionalmente, consideram-se também os setores indicados no Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável de Natal – PDITS (PMN, 2013), e que, consoante as peculiaridades ambientais e histórico-culturais da ZPA-7, seriam compatíveis no local.

Esclarece-se, desde já, que a premissa metodológica adotada nesta análise, consensualmente definida pelos técnicos da COPPE, da SEMURB e da SETUR, se justifica pelo desejável resgate do Estuário do Rio Potengi como pólo e referência sociocultural e econômica da cidade e pela desejável integração entre os planos e projetos municipais, como por exemplo, os planos de desenvolvimento ao turismo sustentável e projetos de regulamentação de áreas de proteção ambiental.

2.1. Rio Potengi e seu potencial dinamizador

O Rio Potengi registra a sua nascente na cidade de Cerro Corá, a 500 m de altitude, e percorre 176 km até alcançar a sua foz, situada na cidade de Natal, desembocando então no Oceano Atlântico. Banha os municípios de Cerro Corá, São Tomé, São Paulo do Potengi, Ielmo Marinho, São Gonçalo do Amarante, Macaíba e Natal. Tem como afluente principal o Rio Jundiá na margem direita, e na margem esquerda o Rio Camaragibe e a junção dos Rios Golandim e Doce, que vem formar o Estuário do Potengi, localizado exatamente às margens da ZPA-7, conforme representado na **Figura 1**.

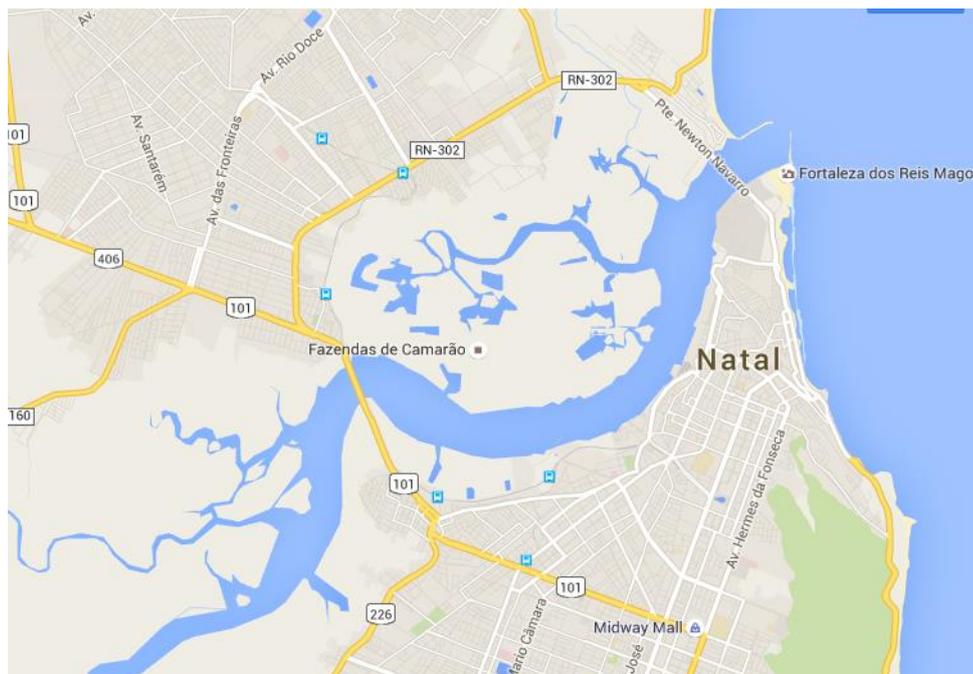


Figura 1- Localização do Estuário do Rio Potengi

Fonte: Software Google Maps

Em todo o seu trajeto conforma uma bacia hidrográfica com 3.180 km² de superfície e sua extensão está caracterizada por três diferentes divisões:

- i. Alto Potengi – Desde as nascentes no município de Cerro Corá, até as cercanias da cidade de Barcelona;
- ii. Médio Curso – Tem seu início na cidade de Barcelona e alcança as imediações de São Gonçalo do Amarante;
- iii. Baixo Curso – Inicia-se nas imediações de São Gonçalo do Amarante e vai até a sua foz, na cidade de Natal.

Em seus 10 km finais o curso do Rio Potengi é caracterizado como um braço de mar, ficando esta extensão submetida às variações da maré. Segundo Carrascoza (2011):

“estabelece uma corrente de água em dois sentidos opostos, conforme movimento das marés, Nesse contexto, o estuário comporta-se como uma verdadeira enseada na qual, além de ocorrer a penetração de águas oceânicas, também vão desaguar três cursos fluviais: o Rio Potengi – intermitente em sua cabeceira tornando-se perene em seu baixo curso devido a influência da maré, e as restituições subterrâneas dos Rios Jundiá e Doce”.

2.1.1. A histórica (inter)relação entre o Rio Potengi e a cidade de Natal

A cidade de Natal tem seu nascimento e seu crescimento fortemente atrelados à presença do Rio Potengi. Segundo Teixeira (2015), nesse percurso de mais de quatro séculos “a cidade ora se aproxima, ora se distancia do Rio, num movimento que não é somente físico, mas também social, econômico e simbólico”.

Teixeira (2015), ao explorar a relação histórica do Rio Potengi com a cidade, revela que Natal teve o Rio como seu maior aliado no seu processo de fundação e consolidação como cidade, sendo a escolha do local resultado das condições propiciadas pelo “Rio Grande”, o qual disponibilizava uma constante fonte de água para o consumo de seus habitantes e dessedentação animal, pesca e produção de alimentos, além de servir como meio de penetração no território, em seu trecho navegável (1599-1614).

Entre 1700 e 1900 destaca que a aproximação entre a cidade e o Rio Potengi ampliou-se para o estabelecimento de uma rede comercial que tinha o Rio como espaço produtor e/ou viabilizador do fluxo de comercial de algodão, farinha de mandioca, arroz, açúcar, milho, pau-brasil, sal e gado bovino, e peixe em abundância.

Por volta de 1850 se inicia um processo de distanciamento entre a cidade de Natal e seu Rio Salgado (outra denominação dada ao Rio Grande ou Rio Potengi), que vai até 1916, quando passou a ser visto como uma barreira para a circulação entre o interior e o centro comercial, isolando assim a capital. Ainda segundo Teixeira (2015), a permanência de Natal como capital do Estado se viabiliza a partir de diversas intervenções capazes de reduzir os obstáculos creditados a existência e condições do Rio (pontes, aterros, estrada de ferro).

A cidade se reaproxima de seu Rio justamente quando a aviação inicia seu processo de expansão e Natal, pela sua proximidade com a Europa e África, minimizava as dificuldades na jornada de travessia do Atlântico. No mesmo período, as duas guerras mundiais colocam Natal na rota internacional da aviação. Nesse momento, o Rio Potengi é o palco, uma vez que os hidroaviões nele aterrissavam, funcionando como hidrobases entre 1922 e 1945, até o final da Segunda Guerra Mundial (Teixeira, 2015). Nesse sentido, o referido autor também destaca:

“Entre a década de 1920 e o início da Segunda Guerra Mundial, Natal recebeu inúmeros representantes ilustres da aviação nascente: franceses inicialmente, mas também italianos, portugueses, brasileiros, alemães, americanos e de várias outras nacionalidades. O que desperta a atenção, nessas experiências, é o fato de que cada pouso era motivo de comemoração pública. O povo saía às ruas para ver os “heróis” e suas possantes máquinas voadoras. Desfiles pela cidade, discursos comemorativos, jantares de gala, troca de presentes e de cartas oficiais eram de praxe nessas ocasiões”.

Finda a Segunda Guerra, a cidade de Natal retoma novamente o processo de distanciamento do Rio. Esse processo se mantém na atualidade tornando o Rio “invisível” para uma significativa parcela da sociedade habitante da grande Natal.

Cabe destacar que o termo “invisível” aqui, segundo a concepção de Teixeira (2015), é empregado em referência à desconsideração do Rio em todo o processo de expansão urbana, comercial e econômica da cidade após a Segunda Guerra.

Ainda segundo Teixeira (2015) o distanciamento da cidade de Natal e o Rio Potengi podem ser analisados por pelo menos duas leituras distintas:

- i. **Como resultado do processo de crescimento e estruturação urbana da cidade, calçada, sobretudo na valorização comercial dos espaços urbanos; e,**
- ii. **Pela ausência de políticas de valorização que considerem a importância histórico-paisagística e ambiental do próprio Rio.**

O processo de ocupação da margem direita do Rio Potengi foi em parte fortemente demarcado pela construção da linha férrea e ampliação do Porto da Cidade, atraindo para seu entorno a população operária, de menor renda: Rocas, Paço da Pátria, Alecrim, Guarita e Quintas, formando uma margem contínua de periferias que a cidade comodamente trata de tornar invisível e com ela o Rio. Por outro lado, as famílias de maior poder aquisitivo se afastam da margem do Rio e expandem a cidade para as áreas costeiras, a exemplo de Ponta Negra e Zona Sul. Como resultado, se tem uma configuração urbana onde, via de regra, os bairros tornam-se mais pobres e abandonados pelo poder público, na medida em que se aproximam do Rio Potengi.

Como processo contínuo do crescimento urbano a cidade estende a ponte sobre o Rio Potengi, propiciando assim a sua expansão pela margem esquerda, consolidando a denominada Região Administrativa Norte de Natal. Ao atravessar a ponte, a cidade incorpora o Estuário do Rio ao seu desenho e destina aos seus moradores, nas cercanias de sua margem esquerda, os grandes projetos habitacionais, dedicados a redução da demanda pela casa própria.

Estrutura-se então uma área urbana periférica que se mantém física e simbolicamente separada do restante da cidade, reforçado o preconceito e o distanciamento do Rio. O marco simbólico de distanciamento das duas margens do Rio do restante da cidade passa a incorporar duas cidades: i) a do lado de cá, que resiste em incluir a população periférica da margem direita, contornada pela linha do trem; e, ii) a do lado de lá, vista de forma pré-concebida como ambiente de pobreza da cidade (Teixeira, 2009).

Essa divisão da cidade, que tem o Potengi como mediador, é tão presente no coletivo urbano que é contada e cantada em versos e prosa, tanto para reforçar um “pré-conceito” quanto para denunciá-lo, assim como fez o compositor Ricardo Baya.⁴

A questão ambiental vem somar-se às questões que perpassam a relação entre o Potengi e a cidade de Natal. **A ocupação desordenada de suas margens, seja para uso residencial, comercial ou industrial, seja para a exploração comercial e de lazer de seus recursos, imputa ao Potengi agressões diárias que superam sua capacidade suporte. Sistemáticamente o estuário recebe resíduos da indústria salinera, esgoto *in natura* da cidade e rejeitos da carcinicultura que tem suas atividades nas margens do Rio** (Teixeira, 2009)..

⁴ Eu quero ir / Da zona Norte a zona Sul / Quero atravessar a ponte e me sentir num só lugar
Quero tomar banho de Rio/ Quero tomar banho de mar / Quero saúde e respeito / Pro povo em todo lugar
Pajuçara, Igapó / Potengi, o meu Gramoré / Do lado que eu quero morar / Se vive na base da fé
Santa Catarina abençoa / Panatis e Santarém / E a Itapetinga nos leva / As Fronteiras da Nova Natal
Não tape o sol com a peneira / Maquiando o cartão postal / Me olhe dentro dos olhos / Me trate de igual pra igual
De que lado mora o seu preconceito / Atravesse a ponte que eu vou lhe mostrar
(Zona Norte, Zona Sul - Ricardo Baya)

Assim, o tempo de invisibilidade do Rio Potengi é antagônico ao historiado em cidades que tiveram o Rio como ancoradouro de seu nascimento. As áreas de estuários são diferenciadas pela relevante contribuição dada ao processo civilizatório, o que condicionou sua intensa ocupação ao redor do mundo. Esses estuários estabeleceram ambientes propícios à conquista e desenvolvimento de diversos países e regiões econômicas, ao viabilizar a comunicação e comércio fluvial e possibilitar inúmeras atividades humanas, tanto comerciais como esportiva e de lazer.

A importância dos estuários no contexto global como fator dinamizador das cidades, comércio, esporte, turismo e lazer pode ser observado quando se registra que dentre as 10 (dez) maiores metrópoles do planeta 7 (sete), a exemplo de Nova York, Tóquio, Londres, Xangai, Buenos Aires, Osaka e Los Angeles, estão situadas em estuários, e que foram as condições possibilitadas por estas áreas o fator determinante de seu crescimento (Carrascoza, 2011).

Nesse contexto, a invisibilidade registrada do Rio Potengi difere fortemente do que ocorre em muitas cidades do Brasil e do mundo, onde o Rio se conforma em parte fundamental de sua paisagem urbana e a massa de água é fortemente aproveitada, segundo seu potencial comercial, de transporte, lazer e turismo. Por outro lado, o resgate do Rio Potengi se apresenta como uma alternativa para reverter pré-conceitos sociais, dinamizar economia e turismo local, além da possibilidade de proporcionar o resgate de sua qualidade ambiental.

2.1.2. Usos sustentáveis como alternativa para o resgate do Rio Potengi

O conceito de desenvolvimento sustentável é formalmente definido no Relatório “Nosso Futuro Comum” (Brundtland, 1987), no âmbito da Organização das Nações Unidas (ONU), como *“aquele que atende as necessidades das gerações atuais sem comprometer a capacidade das gerações futuras de atenderem a suas necessidades e aspirações”*.

Nessa seara, a sustentabilidade está diretamente relacionada ao desenvolvimento econômico e material sem agredir o meio ambiente, usando os recursos naturais de forma inteligente para que eles se mantenham no futuro. Esta concepção começa a se formar e difundir junto com o questionamento do estilo de desenvolvimento adotado, quando se constata que este é ecologicamente predatório na utilização dos recursos naturais, socialmente perverso com geração de pobreza e extrema desigualdade social, politicamente injusto com concentração e abuso de poder, culturalmente alienado em relação aos seus próprios valores e eticamente censurável no respeito aos direitos humanos e aos direitos das demais espécies (Sachs, 2000).

Ainda de acordo com Sachs (2000), o conceito de sustentabilidade comporta sete aspectos ou dimensões principais, a saber:

- **Sustentabilidade Social** - melhoria da qualidade de vida da população, equidade na distribuição de renda e de diminuição das diferenças sociais, com participação e organização popular;
- **Sustentabilidade Econômica** - públicos e privados, regularização do fluxo desses investimentos, compatibilidade entre padrões de produção e consumo, equilíbrio de balanço de pagamento, acesso à ciência e tecnologia;
- **Sustentabilidade Ecológica** - o uso dos recursos naturais deve minimizar danos aos sistemas de sustentação da vida: redução dos resíduos tóxicos e da poluição, reciclagem de materiais e energia, conservação, tecnologias limpas e de maior eficiência e regras para uma adequada proteção ambiental;
- **Sustentabilidade Cultural** - respeito aos diferentes valores entre os povos e incentivo a processos de mudança que acolham as especificidades locais;
- **Sustentabilidade Espacial** – equilíbrio entre o rural e o urbano, equilíbrio de migrações, desconcentração das metrópoles, adoção de práticas agrícolas mais inteligentes e não agressivas à saúde e ao ambiente, manejo sustentado das florestas e industrialização descentralizada;
- **Sustentabilidade Política** - no caso do Brasil, a evolução da democracia representativa para sistemas descentralizados e participativos, construção de espaços públicos comunitários, maior autonomia dos governos locais e descentralização da gestão de recursos;
- **Sustentabilidade Ambiental** - conservação geográfica, equilíbrio de ecossistemas, erradicação da pobreza e da exclusão, respeito aos direitos humanos e integração social. Abarca todas as dimensões anteriores através de processos complexos.

O resgate do Rio Potengi e a tentativa de fomentar a sustentabilidade passam pelo conhecimento do uso ao longo de suas margens e pelo mapeamento de suas potencialidades, com o objetivo de dar suporte à promoção de políticas públicas que regulem e afastem possíveis fontes de danos ambientais, resgatem a relação dos natalenses com o Rio e promovam a conservação (ou recuperação) dos atributos ambientais de forma convergente com a melhoria da qualidade de vida da população e geração de emprego e renda, na forma desejada pelo referido conceito de desenvolvimento sustentável.

Ao longo do Curso Baixo do Rio Potengi registra-se um conjunto de atividades que se instalaram em sua margem e que ensejam uma constante preocupação quanto à exploração e uso da área, devido a seu potencial de promoção de danos ambientais, quais sejam:

- i. **Salinas:** uma das primeiras atividades comerciais estabelecidas na margem do Rio Potengi. Seus tanques de decantação de sal usam áreas de manguezais e restingas;
- ii. **Carcinicultura:** atividade que utiliza intensivamente o estuário e promove o desmatamento de manguezais;
- iii. **Expansão urbana:** uma área significativa do Rio Potengi se integrou de forma precarizada a zona urbana da cidade de Natal. Esse processo contínuo de urbanização pressiona a integridade ecológica do estuário e resulta da especulação imobiliária desordenada, atividades comerciais, industriais, lazer e turismo desregrado.

A ocupação predatória do Estuário do Potengi vem acarretando perda de espécies nativas, descaracterização paisagista e marginalização da população, dentre outros problemas, contribuindo para o assoreamento do estuário e de seus manguezais, que por sua vez potencializa os riscos postos às espécies animais e vegetais, além de destruir um importante "filtro" das impurezas lançadas na água (Medeiros, 2009).

Para Souza et al (2011, apud IDEMA, 2007) **o crescimento da antropização e das atividades produtivas sobre áreas que deveriam ser preservadas trouxe consequências negativas no que concerne ao comprometimento de sua função ambiental e da qualidade de vida das populações de seu entorno.**

Segundo o mesmo autor, os danos impostos pela dinâmica de ocupação e usos dados ao Estuário do Potengi poderiam ser minimizados através da adoção de políticas públicas que valorizassem os recursos materiais e imateriais do Rio, resgatassem sua importância histórica, ecológica e ambiental, valorizassem suas belezas naturais e oportunidades de esporte, lazer e turismo.

Por outro lado, algumas ações apontam para o reposicionamento do Rio Potengi na emoção da cidade, com características que incorporam as diretrizes do conceito de sustentabilidade. Assim, cabe destacar inicialmente os seguintes setores:

- i. **Gastronomia;**
- ii. **Atividades culturais e turísticas**
- iii. **Comércio**
- iv. **Atividades contemplativas**
- v. **Atividades educacionais e recreativas**

Assim, passa-se a breves considerações sobre cada uma das ações identificadas ao longo do curso do Rio Potengi.

- **Gastronomia: Mercado Público da Redinha**

O Mercado Público da Redinha está situado na outra margem do Rio Potengi, na altura da ZPA-7. É ligado diretamente a esta pela Ponte Newton Navarro.

Com mais de 100 anos de existência, é um espaço de gastronomia na margem esquerda do Potengi. Localizado no Largo João Alfredo, no bairro da Redinha, o mercado acolhe em sua maioria os moradores dos bairros da zona norte da cidade (**Figura 2**).



Figura 2 – Mercado da Redinha
Fonte: arquivo próprio

Embora as instalações sejam aquém do potencial turístico a ser explorado, a culinária, em especial a tradicionalíssima “ginga com tapioca”, típico prato da culinária potiguar, tem atraído a atenção de turistas.

Desta feita, entende-se que o potencial gastronômico pode ser mais bem delineado através de melhorias de infraestrutura, inclusão formal no roteiro turístico da cidade e articulação com outros segmentos do trade. **A proximidade da ZPA-7 permite pensar na ideia de “pólo gastronômico”, que atenderia moradores e turistas, além da geração de emprego e renda, dinamizando o uso do local e sua visibilidade para os natalenses.**

- **Espaço cultural, turismo e comércio: Rua Chile**

A Rua Chile, no bairro da Ribeira, dista cerca de 3 km da ZPA-7, considerando o acesso à Ponte Newton Navarro. Foi a primeira rua aberta na cidade paralela ao Rio Potengi.

Espaço de ebulição comercial, devido a sua proximidade do Rio e do Porto da cidade, até a metade do século XX foi palco das principais negociações de importação e exportação realizadas no Estado, abrigando armazéns de açúcar, algodão e peixe.

Espaço de boemia na época da Segunda Guerra, foi apagado da cena cultural da cidade no mesmo movimento que levou o Rio Potengi ao ostracismo no pós-guerra. Segundo Cunha (2014):

“Com a expansão urbana de Natal entre os anos 1960 e 1980, novas centralidades foram sendo articuladas na cidade e a Ribeira passou a amargar um processo de negligenciamento por parte dos poderes públicos, do empresário e da grande parte da população da cidade, levando a uma degradação dos prédios históricos e a uma subutilização dos valores culturais e simbólicos que estão associados aos seus bens artísticos e patrimoniais”.

No final dos anos 1990 a Rua Chile passou por um processo de revitalização que colocou a área novamente no circuito cultural da cidade, transformando seu largo em um cenário privilegiado para o desenvolvimento de atrações culturais e turísticas (Cunha, 2014) (**Figura 3**).

Dada à proximidade da área, é possível vislumbrar na ZPA-7 o incremento dos usos culturais e comerciais, tendo em vista não só a Fortaleza dos Reis Magos – elemento histórico-cultural mais importante da cidade, mas também a utilização de espaço no local para atividades culturais, qual seja, o espaço do antigo círculo militar, que abrigou eventos. Adicionalmente, **a ZPA-7 também já abriga, ainda que de forma elementar e pouco organizada, comércio de artesanato e produtos locais no espaço que dá acesso ao Forte dos Reis Magos.**

O fomento aos usos e atividades culturais e comerciais na área, se por um lado não seria “alienígena” ao que já é desenvolvido e explorado no local, por outro lado, também coaduna com o conceito de sustentabilidade que se se almeja. .



Figura 3 – Rua Chile
Fonte: arquivo próprio

- **Usos contemplativos e religiosos: Pedra do Rosário e Pôr-do-sol do Rio Potengi**

A **Pedra do Rosário**, situada na margem direita do **Rio Potengi**, é um dos pontos turísticos de elevado potencial de visitação. Mesmo sendo considerada uma área de risco, segue atraindo no pôr-do-sol nativos, fotógrafos e turistas (**Figura 4**). Lá está abrigada a imagem de Nossa Senhora da Apresentação, padroeira da cidade de Natal, realiza-se uma procissão que arregimenta milhares de fiéis. As atividades festivo-religiosas tem início à meia-noite do dia 21 de novembro, com uma vigília seguida de uma procissão fluvial pelo Rio Potengi (**Figura 5**).



Figura 4 – Pedra do Rosário
Fonte: arquivo próprio



Figura 5 - Procissão de Senhora da Apresentação
Fonte: sítio digital do Jornal "Tribuna do Norte"

Adicionalmente, registra-se o pôr-do-sol do Rio Potengi como um espetáculo natural a ser explorado como uso contemplativo turístico (Figura 6), a exemplo do que ocorre na praia fluvial do Jacaré, em João Pessoa-PB, onde o saxofonista "Jurandyr do Sax" há cerca de 15 anos toca diariamente o "Bolero de Ravel", atraindo moradores e turistas, impulsionando a movimentação de bares, restaurantes e lojas de produtos típicos no local. O pôr-do-sol em João Pessoa ao som do Bolero de Ravel na praia do Jacaré já se configura em tradição, referência e atrativo turístico da cidade (Carneiro, 2012).



Figura 6 – Pôr-do-Sol do Rio Potengi
Fonte: sítio digital do Jornal "Natal *On Line*"

A contemplação ao pôr-do-sol do Rio Potengi já foi alçada à projeto turístico em 2008. O Projeto, que consistia em um espetáculo de música executada por artistas locais, tinha frequência semanal, mas atualmente está desativado.

O uso contemplativo do Rio Potengi já foi difundido na esfera internacional. Historiadores registram que o então piloto da companhia aérea Latécoère (hoje Air France), Antoine de Saint-Exupéry - que posteriormente publicou o clássico "O Pequeno Príncipe" - em suas várias passagens por Natal, entre 1929 e 1931, ficou maravilhado com o por do sol no Rio Potengi, o qual classificou como "C'est merveilleuse!", "o mais belo do mundo" (Junior, 2002). A relação do famoso escritor com o local poderia ser enfatizada para o fomento ao turismo contemplativo, a exemplo do que ocorreu com o caminho percorrido pelo cientista Charles Darwin no Parque Estadual da Serra da Tiririca, no Município de Niterói-RJ.

- **Atividades náuticas educacionais e recreativas: barco-escola “Chama-maré”, Centro Náutico Potengi (escola de remo) e Iate Clube do Natal**

O **barco-escola “Chama-maré”** é um projeto desenvolvido pelo Governo do Estado, através do Instituto de Desenvolvimento Sustentável e Meio Ambiente (IDEMA), voltado para ações de educação ambiental no Estuário do Rio Potengi (**Figura 7**).



Figura 7 – Barco-escola “Chama-maré”

Fonte: sítio digital do Governo do Estado do Rio Grande do Norte

O Projeto visa proporcionar a estudantes e professores da rede pública e privada de Natal e do interior do Estado, bem como a grupos organizados da sociedade civil, uma estrutura flutuante que funcione como espaço pedagógico de educação ambiental, voltado para uma reflexão crítica sobre questões ambientais do Rio Potengi, dentro de uma perspectiva multidisciplinar, abordando aspectos histórico-culturais, ecológicos, econômicos e sociais (Souza, 2011).

As aulas-passeio ocorrem a bordo de uma embarcação do tipo catamarã, que parte do Iate Clube de Natal no sentido Fortaleza dos Reis Magos / Boca da Barra, passando pela Redinha e Cemitério dos Ingleses, entrando na Gamboa Jaguaribe e seguindo na direção da Ponte Ferroviária de Igapó, voltando pela Base Naval e Porto de Natal. Esse percurso, de cerca de 1h30, tem a orientação pedagógica de professores/monitores que compõem a equipe executiva do barco-escola. Nesse espaço de aprendizagem, os conteúdos são abordados numa perspectiva interdisciplinar, inspirados no ambiente estuarino e na paisagem urbana de Natal. (Souza, 2011).

O **Centro Náutico Potengi**, fundado em 1915 e que funciona até hoje na Rua Chile (**Figura 8**), mantém um projeto de cunho social junto às crianças e jovens moradores dos bairros próximos ao Rio Potengi, a exemplo das Rocas, Brasília Teimosa, Paço da Pátria e Santos Reis. A proposta do

projeto é promover a inclusão social desses jovens através de uma escola de remo que tem o Rio como espaço de aprendizado do esporte.



Figura 8 – Centro Náutico Potengi
Fonte: arquivo próprio

Já o **late Clube do Natal** (Figura 9), enfatizado no Relatório 1/2 deste estudo pela peculiaridade de sua localização no limite da ZPA-7, foi criado em janeiro de 1952 com o objetivo de promover o desporto da vela na cidade de Natal. Conta hoje com uma estrutura operacional de apoio à marinharia. Na área de fundeio o late Clube dispõe de píer e flutuante para embarque e desembarque de passageiros e atracação de 12 embarcações. Disponibiliza também para seus sócios um espaço de garagem, galpão e pátio interno. No local, cabe destacar as comemorações de regatas, pescarias e competições esportivas.



Figura 9 – late Clube do Natal
Fonte: sítio digital do late Clube do Natal

As suas instituições, Centro Náutico Potengi e late Clube do Natal, desempenham, mesmo que de forma incipiente, atividades ligadas à área náutica no Potengi, que também se enquadram nos auspícios da sustentabilidade desejada para a ZPA-7.

2.2. Recursos e elementos turísticos singulares do Estuário ao Potengi

As atividades explicitadas demonstram algumas possibilidades de usos sustentáveis comerciais, culturais, turísticos, recreativos e contemplativos já existentes às margens do Rio Potengi. No entanto, o estuário apresenta ainda uma série de outros recursos e elementos que possibilitariam o fomento ao uso do local como mecanismo de resgate da relação do Rio com a cidade.

Utilizando a metodologia de Freitas (2010), a **Tabela 1** e a **Tabela 2**, sintetizam os recursos e elementos turísticos identificados no Rio Potengi.

Conforme o referido autor, a oferta turística primária é a que dá contornos ao Turismo, e é a partir dela que se constroem os demais equipamentos (respeitando as características e tipologias da região). Nesse sentido, a oferta primária pode ser vista como a “fisionomia turística” do local e contempla o clima, a paisagem, o património histórico e cultural, as tradições, o folclore, o artesanato e deve constituir o argumento base para a definição de uma política turística e para a concepção da natureza da oferta derivada a construir (hotéis, restaurantes, instalações de animação), tendo em conta a natureza e qualidade das infraestruturas existentes ou a criar (saneamento básico, transportes, saúde, comunicações, etc.). Já a oferta secundária refere-se aos segmentos de mercado a captar e a tipologia e qualidade dos serviços a disponibilizar.

Tabela 1 - Recursos primários e elementos turísticos singulares do Estuário do Potengi

Recursos Primários¹		
Patrimônio	Natural	Praias do Forte e Redinha, Rio Potengi, dunas, mangues e gamboas.
	Cultural	Fortaleza dos Reis Magos, Igreja de Nossa Senhora dos Navegantes, igreja dos Santos Reis, Fundação Rampa, Igreja do Bom Jesus, patrimônio histórico-arquitetônico da Ribeira, Teatro Alberto Maranhão, Igreja dos Negros do Rosário, Pedra do Rosário, Palácio Frei Miguelinho, Palácio Potengi, Coluna Capitolina no Jardim do Instituto Histórico e Geográfico, Igreja Matriz de Nossa Senhora da Apresentação, Igreja do Galo, Casa do Estudante, Convento de São Francisco, patrimônio-histórico arquitetônico da Cidade Alta, Igreja de São Pedro, Ponte Velha de Igapó.
	Artísticos	Museu de Porto Natal, Museu de Arte Sacra da Igreja do Galo, Museu do Brinquedo Popular, Museu Ary Parreiras, Museu Câmara Cascudo, Museu da Cultura Popular, Museu da Imprensa Oficial Eloy de Souza, Museu Pâmpano, Instituto Histórico e Geográfico, Memorial Câmara Cascudo, Solar Bela Vista, Museu Casa Café Filho, Museu das Naus, Memorial Oriano de Almeida. Beco da Lama, Fundação Casa da Ribeira.
	Complementar	Ponte Newton Navarro, Passarela do Forte, Passarela do Mirante da Praia de Redinha, Praça André de Albuquerque, Praça das Mães, Capitania das Artes, Praça Sete de Setembro, Praça Augusto Severo, Praça Pedro II.
Atividades	Roteiros	<ul style="list-style-type: none"> • Passeio pelo Rio Potengi com variados roteiros no qual se possa contemplar, a partir do Rio , o Forte dos Reis Magos, a ponte Newton Navarro, a praia dos militares do Exército, o late Clube, a Rampa, o Mercado do Peixe, o Canto do Mangue, o terminal marítimo, a área de pescados do cais da Tavares de Lyra, a Pedra do Rosário, o Passo da Pátria, a base naval da Marinha e deque flutuante, e a ponte de Igapó. • Roteiro de visitação às gamboas e pequenas ilhas do Rio Potengi • Caminhada de visitação ao patrimônio histórico-arquitetônico da Ribeira e Cidade Alta.
	 Animações Turísticas	<ul style="list-style-type: none"> • Festas noturnas a bordo de barcos pelo Rio Potengi • Recepção de Cruzeiros • Barco Escola Chama Mare • Prática de Remo, Vela e Esportes aquáticos: Mergulho, Pesca, Kate Surfe, Windsurf, Kitesurf, jet-ski, Caiaque, Esqui aquático e stand up paddle
Equipamentos	Culturais	<p>Espaços para exposições, auditórios e salão de festa:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fortaleza dos Reis Magos • late Clube de Natal Teatro Alberto Maranhão, • Fundação Rampa, • Solar Bela Vista, • Capitania das Artes
	Desportivos	<ul style="list-style-type: none"> • late Clube de Natal - Vela • Centro Náutico Potengi, Sport Club de Natal e Clube de Regatas União - Remo • Pâmpano Esporte Clube – Pesca Costeira, Caça Submarina, Pesca em Alto Mar Natal Divers Centro de Mergulho – Pesca e Mergulho. • Escolas de Windsurf e Kitesurf

Recursos Primários ¹		
	Recreativos	<ul style="list-style-type: none"> • Iate Clube de Natal – Vela • Associação Norte-Rio -grandense das Empresas de Mergulho Autônomo e Turismo Náutico do RN (Amanáutica). • Fundação Rampa • Empresas de aluguel de jet-ski, caiaque e stand-up paddle
	Negócios	<ul style="list-style-type: none"> • Iate Clube de Natal • Associação Norte-Rio -grandense das Empresas de Mergulho Autônomo e Turismo Náutico do RN (Amanáutica) • Capitania das Artes
Eventos	Religiosos	<ul style="list-style-type: none"> • Procissão Marítima de Nossa Senhora da Apresentação, no Rio Potengi, com saída na Pedra do Rosário, no mês de novembro • Procissão Marítima de Nossa Senhora dos Navegantes, no Rio Potengi, com saída da praia da Redinha, no mês de Janeiro.
	Culturais	<ul style="list-style-type: none"> • Festa de Santos Reis no Bairro de mesmo nome • Desfile de Escola de Samba na Avenida Duque de Caxias, na Ribeira • Carnaval da Redinha • Reveillon na ponte Newton Navarro • Festival Literário de Natal (FLIN), na Praça Augusto Severo, no largo do Teatro Alberto Maranhão, na Ribeira.
	Animação	<ul style="list-style-type: none"> • Teatro Alberto Maranhão • Fundação casa da Ribeira • Capitania das Artes • Estrutura comercial de bares, restaurantes e casas de show na orla marítima, Ribeira e Centro.
	Desportivos	<ul style="list-style-type: none"> • Regatas de Remo • Regatas de Vela • Circuito Potiguar de Vela Oceânica • Campeonato de Pesca do Pâmpano Esporte Clube

Fonte: Elaboração própria a partir da metodologia apresentada por Freitas (2010).

Tabela 2 - Recursos secundários e elementos turísticos singulares do Estuário do Potengi

Recursos Secundários ou complementares	
Atividades	<ul style="list-style-type: none"> • Gastronomia local a base de peixes e crustáceos e pratos de origem indígena, como a tapioca e doces de frutas locais. • Cachaça e drinques a base de frutas da região: caju, cajá, mangaba, entre outras • Carne de sol e queijos da região também se destacam na cidade • Prato de origem popular “Ginga com tapioca, servido no mercado da Redinha atrai a atenção de muitos moradores e turistas
	<p>Animação</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bares, barracas restaurantes e casa de show
Equipamentos	<p>Turísticos</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hotéis, Flats, Pousada e Hostel • Postos de atendimento ao turista • Centro de comercialização de artesanatos • Restaurantes e redes de Fast Food internacionais • Empresas de aluguel de automóveis e equipamentos náuticos
	<p>Transporte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aeroportos • Marina do Iate Clube de Natal • Terminal marítimo de passageiros • Rotas rodoviárias estaduais e federais • Serviço de transfers

Fonte: Elaboração própria a partir da metodologia apresentada por Freitas (2010).

2.3. Aproveitamento do potencial do Rio Potengi para o esporte e turismo náutico à luz da história do segmento náutico na cidade e das diretrizes do Plano Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável (PDITS)

A área delimitada pela ZPA7 se configura como uma das últimas fronteiras possíveis de contemplação simultânea do Oceano Atlântico e do Rio Potengi.

Posto o fato do distanciamento da cidade frente ao Rio, esta área, respeitadas as condicionantes legais, pode servir de ancoradouro de uma nova forma de ver, perceber e fazer uso, de forma sustentável, desse patrimônio natural. Pode-se, portanto, através da promoção de atividades inerentes ao próprio Rio, a exemplo das atividades identificadas como condizentes com o conceito de sustentabilidade e o desporto e turismo náutico, retirá-lo de sua invisibilidade, recolocando o mesmo na emoção da cidade e com isso reduzir sua vulnerabilidade às ações antrópicas ora em curso em suas margens.

O turismo náutico resulta das práticas desportivas realizadas inseparáveis do meio aquático/marítimo. Possibilita, portanto um vasto leque de atividades sejam elas práticas subaquáticas, canoagem, *kitesurf*, *jet ski*, natação, pesca desportiva, pesca desportiva de alto mar, remo, esqui aquático, *surf*, vela, *windsurf*.

A atividade náutica, tanto para lazer quanto para competição estimula e demanda diversos segmentos de mercado, mobilizando, por consequência, a oferta de diferentes produtos e serviços orientados a um público que procura desde produtos e serviços tradicionais, quanto um atendimento às demandas especializadas da atividade náutica, que por sua vez se vincula a outros subprodutos e a serviços complementares.

As atividades do desporto e turismo náutico demandam diferentes equipamentos e infraestrutura, tais como:

- i. Embarcações de diferentes portes
- ii. Equipamento e infraestrutura para a prática dos esportes náuticos (remo, atividades subaquáticas, canoagem, *kitesurf*, *jet ski*, natação, pesca desportiva, pesca desportiva de alto mar, esqui aquático, *surf*, vela, *windsurfe*)
- iii. Estruturas e instalações de apoio às embarcações (marinas, iates, clubes, garagens náuticas)

Segundo Freitas (2010), cruzeiros, vela, *surf*, *windsurfe*, *kitesurf*, regatas, navegação de lazer, armadores, tripulações, integram uma diversidade de possibilidades pessoais, econômicas e desportivas tornam o turismo náutico com maiores possibilidades de expansão. A pesca submarina e desportiva, por sua vez consegue incorporar-se a vertente de lazer e desporto, atraindo assim diversos praticantes, o que conforma uma procura de sítios onde os recursos naturais, típicos dessas atividades, sejam ofertados e a infraestrutura disponível garanta a realização das atividades dentro dos padrões de segurança e conforto admissíveis.

O Estuário do Potengi é potencialmente um sítio onde o esporte e turismo náutico podem ser desenvolvidos de forma sustentável, através de um vasto leque de ofertas que inclui o remo, vela, caiaque, *kitesurf*, mergulho, transporte marítimo de lazer e turismo e visitação, entre outros.

Em um ambiente favorável a promoção do esporte e turismo náutico, a população local e os turistas podem assistir e/ou participar de regatas de embarcações (vela e remo), desenvolver habilidades em áreas náuticas e incluir-se na atmosfera náutica através de práticas comerciais e visitação às áreas de embarque e desembarque de passageiros, área de serviços das estruturas de apoio náutico (restaurante, hotéis e área de lazer) e locais de realização de regatas. Estes atrativos podem desdobrar-se em diversas outras atividades comerciais e turísticas, ampliando as opções de lazer e oferta de produtos.

Vale destacar que a prática desportiva náutica nas margens do Potengi já teve sua época de glória, através das regatas de barcos a vela promovidos pelo late Clube do Natal e de remo pelos clubes Centro Náutico Potengi e Sport Club de Natal, ambos com 100 anos de atividades. Entre os anos de 1920 e 1960 o remo disputava popularidade com a prática de futebol na cidade. No período áureo da prática de remo em Natal a movimentação da população às margens do Potengi foi uma crescente e fez com que a juventude se aproximasse do Rio, já que a ocupação residencial nessa área era inexistente.

Conforme apresenta o Anuário Natal (SEMURB, 2014), nos anos de 1920/1930, o esporte que mobilizava a urbe eram os esportes náuticos; o futebol somente passou a ser mais popular a partir dos anos 1970.

“... as práticas esportivas geraram um novo ambiente de vida social na cidade. À medida que os esportes modernos começaram a ser praticados pelas elites locais, novas associações esportivas foram sendo criadas. Esse clubes, além de organizarem os eventos esportivos, permitiam a criação de ambientes que possibilitavam a sociabilidade das elites (SEMURB, 2014).

O Centro Náutico e o Sport Clube, associações esportivas, criadas em 1915, destacam-se no remo. Dizem os cronistas da época, que a cidade “toda” descia para o cais da Tavares de Lira, nos dias de competição.

A popularidade do remo entrou em declínio nos anos 1960. O afastamento da cidade do Rio devido à expansão urbana, surgimento de novos bairro e interesse pelas praias aprofundou o abandono do cais da Tavares de Lira e de seu entorno, fazendo com que essa prática desportiva perdesse admiradores.

Hoje três entidades esportivas dedicadas ao remo (Centro Náutico Potengi, Sport Club de Natal e União Esporte Clube) mantém viva a esperança de que o remo possa mais uma vez mobilizar a população da cidade de volta ao Potengi. Esses clubes sobrevivem da disposição de seus sócios, que mantém o funcionamento das atividades do clube a partir de doações.

Os dirigentes dos clubes de remo da cidade são uníssonos quanto à ausência de uma política pública que valorize o Rio Potengi e sua vocação para o esporte e turismo náutico.

Macedo, então dirigente do Centro Náutico Potengi em 2013, fez uma desabafo desanimador: *“Na Europa qualquer massa de água é aproveitada em sua totalidade para todos os fins. Aqui, uma cidade turística, não há o aproveitamento adequado da potencialidade desse patrimônio”* (Portal no Ar, 2013).

No que concerne ao esporte náutico a vela, o late Clube do Natal, fundado em janeiro de 1952, tem sido o responsável solitário pela ocupação esportiva e de lazer mais regular no Rio Potengi. Suas regatas, iniciadas em 1953, já atraíram grande atenção da cidade nos anos 1960 e 1970. O Potengi foi palco em julho de 1955, do Campeonato Brasileiro de *Snipes*, em disputa do Troféu Pimentel Duarte, com a presença de iatistas de todo o Brasil.

O "Circuito Potiguar de Vela Oceânica", realizado desde 1992 já faz parte do calendário náutico do late Clube do Natal e dos lates Clubes da região Nordeste.

O potencial do Rio Potengi para o esporte e turismo náutico se confunde com os atrativos turísticos da cidade. Natal ganha destaque, dentro e fora do Brasil, pelas belezas de sua orla marítima, a presença diária do sol e o mar como cenário. Nesse contexto, o Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável (PDITS) (PMN, 2013) ressalta que a atividade turística de Natal está prioritariamente relacionada ao segmento de sol e praia, bem como associada à ideia de fortalecimento dos produtos já existentes e estruturação de novos atrativos e produtos turísticos, além do incentivo a novos segmentos e destinos turísticos, ampliando o espaço do turismo náutico e cultural.

Observa-se também que a oferta de produtos turísticos vinculados ao lazer náutico se mostra deficitária de uma infraestrutura dentro dos padrões internacionais. Demanda-se então, projetos náuticos que possam dinamizar a prática esportiva náutica (remo, vela, windsurfe, kitesurf, mergulho), e espaço para acolhimento de eventos vinculados a estas atividades. O PDITS (PMN, 2013) corrobora com esta afirmativa ao pautar assim seus objetivos:

- i. Fortalecer o turismo de Natal como importante indutor de inclusão social, de modo a elevar a qualidade dos produtos turísticos, promover a sua competitividade nos mercados regional, nacional e internacional e a geração de trabalho e renda;
- ii. **Estruturar novos produtos turísticos aproveitando o potencial para o Turismo Náutico e outras modalidades a ele associadas, num processo de ampliação das alternativas do turismo de sol e praia;**
- iii. Tornar os produtos turísticos da atividade turística de Natal mais competitivos, regional, nacional e internacionalmente, incentivando o aumento da taxa de permanência e do gasto médio do turista, mediante a ampliação e diversificação da sua oferta;
- iv. Promover a recuperação, proteção e preservação do patrimônio cultural e natural de Natal, como forma de garantir um meio ambiente sustentável às comunidades locais e visitantes, além de promover o uso sustentável destes atrativos;

- v. Eliminar as barreiras de acesso e de utilização nos espaços de visitação, dotando os produtos turísticos ou áreas de interesse para o turismo de condições plenas de acessibilidade;
- vi. Proporcionar o desenvolvimento do turismo de eventos de modo a minimizar a os efeitos da sazonalidade e promover a diversificação da oferta turística;
- vii. Promover a qualificação e capacitação dos profissionais que atuam em todas as esferas da cadeia produtiva do turismo, visando aperfeiçoar a qualidade dos serviços e produtos turísticos, bem como oferecer oportunidades à comunidade que deseja se inserir no mercado de trabalho turístico;
- viii. Apoiar no aperfeiçoamento da capacidade de gestão administrativa e fiscal do município de Natal, bem como das instâncias de governança, com vistas a aumentar as receitas provenientes da atividade turística;
- ix. Recuperar e ampliar a infraestrutura dos atrativos e produtos turísticos consolidados e emergentes da AT de Natal e proporcionar condições favoráveis à iniciativa privada para investir na sua melhoria;
- x. Contribuir com a melhoria dos indicadores sociais e de qualidade de vida por meio da criação de novas oportunidades de trabalho e renda para a população local.

A consolidação da cidade de Natal como um dos principais destinos turísticos do nordeste, reserva ao turismo um posição de destaque no planejamento e estratégia de desenvolvimento da cidade, uma vez que este setor da economia se vincula a diversos outros setores, impulsionando o comércio, o setor de serviço, transporte e a indústria local, gerando assim emprego e renda.

Por outro lado, o fomento ao turismo também pode e (deve) ser catalizador e dinamizador da conservação dos atributos ambientais, já que são alçados com um dos principais atrativos turísticos da cidade. Para tanto, pressupõe-se um planejamento integrado entre os setores. Conforme analisado no PDITS (PMN, 2013):

“O turismo, ao mesmo tempo em que pode ser inimigo do meio ambiente natural e do patrimônio cultural, pode ser benéfico quando oferece motivação para sua conservação. Como em qualquer outra atividade, no turismo o planejamento de ações se constitui num instrumento fundamental na determinação e seleção de prioridades para a evolução harmoniosa da atividade, determinando suas dimensões ideais para que, a partir daí, possa-se estimar, regular ou restringir sua evolução”.

As afirmativas do PDITS se consubstanciam como premissas verídicas, quando constatados os exemplos da Croácia e da região da Costa Verde no Estado do Rio de Janeiro, exemplos explanados no Capítulo 3.

Ainda sobre este aspecto, o PDITS (PMN, 2013) ressalta que uma má interpretação da forma de condução das atividades turísticas, respaldada em argumentos de cunho ambiental e urbanístico, configura-se em uma evidente barreira para a materialização de planos e ações destinados a expansão da prática comercial do turismo. Se por um lado, atores vinculados ao esporte e turismo náutico clamam por ações urgentes que recoloca o Rio Potengi no cenário desportivo e turístico da cidade, por outro, receios de má gestão ancorados em argumentos de cunho ambiental limitam a formulação e implementação de projetos de infraestrutura orientados a novos produtos turísticos, bem

como atualização, regeneração, renovação e modernização de diversos atrativos e equipamentos turísticos existentes.

“... o argumento da legislação urbanística e ambiental cria barreiras para a implantação de qualquer empreendimento turístico na zona costeira do município, quando o turismo que se pratica na cidade é o de “Sol e Mar”. Tais obstáculos denotam a falta de diálogo entre os setores e a inexistência de um projeto de governo para o turismo (PMN, 2013)”.

O setor turístico reconhece as fragilidades inerentes aos recursos naturais da cidade, o que deve impor atenção constante no planejamento e operação das atividades turísticas, uma vez que estas têm recursos naturais seu maior atrativo. Justifica-se então a atuação dos poderes constituídos e da representação da sociedade civil organizada, na busca de garantias da integridade ambiental e qualidade de vida da população direta e indiretamente vinculada aos atrativos turísticos naturais da cidade.

Os impactos ambientais resultantes da exploração comercial do turismo vinculam-se mais fortemente a intensificação do uso dos destinos turísticos, sejam pela melhoria de infraestrutura, da gestão e do planejamento ou pela geração de novos postos de trabalho e ampliação das atividades comerciais. São as intervenções diretas sobre o meio físico, a exemplo de obras de infraestrutura, que geram tanto impactos negativos como positivos:

- i. Impactos negativos: geração de ruídos, produção má gerida de resíduos sólidos, surgimento de processos erosivos, supressão vegetal, afugentação da fauna nos ambientes naturais, problemas no tráfego quando há interferência em acessos, entre outros;
- ii. Impactos positivos: a melhoria da qualidade ambiental nos destinos turísticos, traduzida na conservação de áreas ambientalmente frágeis (regulamentação das ZPAs e respectivos Planos de Manejo), identificação de áreas de risco, maior controle sobre os recursos naturais, melhor gestão de resíduos, redução de riscos de acidentes nos acessos aos destinos turísticos, entre outros PDITS (PMN, 2013).

Desta feita, a refuncionalização do Estuário do Rio Potengi a partir de seus atrativos de esporte e turismo náutico pode viabilizar tanto a sua conservação e recuperação ambiental quanto a recuperação urbanística e cênica das áreas e bairros carentes que o margeiam, e que se encontram em estado de deterioração.

Nesse processo, a regulamentação da ZPA-7, respeitada o interesse coletivo, o regramento urbano e a legislação ambiental, pode favorecer a apropriação e uso dessa área pela população da cidade, atrair investidores do esporte e turismo náutico para implementação de infraestrutura necessária para a prática de remo, vela e mergulho, dentre outros. A implantação de um polo de esporte e turismo náutico nessa área supriria as demandas da cidade neste segmento. Acerca do turismo náutico, o PDITS (PMN, 2013) afirma que:

“Além de somar esforços à recuperação de todo o entorno urbanístico da Praia do Forte, poderá também ser peça fundamental para consolidar o esforço de recuperar toda frente estuarina e praia da cidade de Natal. E com certeza, a concretização desse conjunto, poderá a vir se constituir em um fator de renovação da cidade.

O produto é pouco explorado turisticamente, apesar do potencial que possui para o turismo náutico e de contemplação cênica. Para viabilizá-lo como um produto turístico de grande expressão são necessárias ações que possibilitem a revitalização da área com definição de um projeto integrado de urbanização que contemple a implantação de novas estruturas, sinalização turística, melhoria da acessibilidade, equipamentos como ancoradouros, marinas e incentivo para investimentos voltados à criação de novas opções de lazer para a cidade. Na parte ambiental é preciso ações para despoluição do Rio e campanhas educativas de preservação do meio ambiente”.

Ainda de acordo com os estudos do PDITS (PMN, 2013), o turismo náutico tem potencial de participar mais ativamente do desenvolvimento econômico e social da cidade de Natal, igualmente o Rio Potengi deve ser considerado como elemento de atração da cidade como destino. A reinserção do Potengi como atrativo turístico demanda de ações inovadoras em seu estuário e no turismo de sol e praia. Faz-se então necessário a formatação de novos produtos e a retomada de atividades abandonadas, além de uma atuação conjunta e sinérgica de diferentes atores da gestão pública e privada sob a base de um política sustentável que incorpore a população no reconhecimento e preservação do patrimônio natural, cultural e histórico da cidade.

No atual contexto de isolamento, o Estuário do Potengi tem seu uso turístico realizado de forma marginal ao turismo de sol e mar praticado no litoral do Estado. A partir de ações que devolva protagonismo ao Rio Potengi, através da criação de uma infraestrutura que permitam a cidade desfrutar do rio e do mar de forma simultânea, cria-se novos potenciais atrativos à cidade, e, com isso, incentivos à entrada de novos visitantes.

A expectativa é que se configure um forte desenvolvimento socioeconômico e cultural nas margens do Potengi, seja pela superação das barreiras físicas, sociais e culturais que afasta a cidade do Rio, seja pela exploração sustentável de seus recursos naturais e cênicos. Isto posto, permite-se estabelecer uma relação de maior proximidade entre a cidade, o Rio e suas margens ocupadas, aproximando a sua população das atividades nele desenvolvidas.

Ocorre que, inobstante os aspectos mencionados, devido ao fato de que, como em 2005 houve demanda para a construção de uma marina náutica na área, o processo de construção e discussão de regulamentação da ZPA-7 restou umbilicalmente ligado a esse fato⁵. Assim, fato,

⁵ Tal relação está explicitada no Relatório Parcial “Parte 1 – Análise dos estudos e proposições de regulamentação existentes sobre a da ZPA-7 e Parte 2 - Novos estudos sobre restrições e possibilidades de utilização da área à luz da legislação federal, estadual, municipal e outros condicionantes (sociais, históricos, culturais e paisagísticos)”, especificamente no Capítulo 5, item 5.1, cuja parte aqui transcrevemos:

“Em julho de 2005 um grupo de investidores espanhóis manifestou interesse em construir uma marina náutica na região do estuário do Rio Potengi, o que impulsionou a construção e discussão da regulamentação da ZPA-7.

A primeira proposta foi encaminhada pelo Executivo ao Legislativo em dezembro de 2007, recebendo o número de PL 161/2007, e como doravante será referenciado. Em razão da não submissão prévia ao Conselho de Planejamento Urbano e Meio Ambiente de Natal (CONPLAN), o referido projeto teve que ser retirado de pauta e remetido à apreciação daquele Conselho.

A aprovação do CONPLAN em março de 2008 originou um Substitutivo ao PL 161/07, adiante referenciado como “Substitutivo”, reenviado ao legislativo em agosto daquele ano e posteriormente retirado de pauta pelo Executivo em 2010, tendo em vista a elaboração de estudos e discussão de nova proposta.

qualquer menção à pretensão de fomento ao turismo náutico na ZPA-7 se mostra inconscientemente arraigada ao projeto de marina náutica então apresentado.

Desta feita, entende-se pela pertinência de uma caracterização do segmento náutico e suas interfaces turística, ambiental, econômica e social, com delineamento da cadeia produtiva, aspectos de mercado, impactos, projetos sociais e possíveis sinergias entre os atores envolvidos.

Cabe aqui ressaltar que, embora aparentemente seja difícil afastar a “relação inconsciente” que se formou entre propostas de regulamentação da ZPA-7 (especialmente quando mencionada a expressão “fomento ao turismo náutico”) e o referido projeto de marina náutica apresentado em 2005, este projeto não se traduz em qualquer referência para a análise da regulamentação da área ou para qualquer consideração aqui feita. Ao contrário, o que se propõe, nesta oportunidade, é uma análise ampla do segmento, suas potencialidades e interfaces ambiental, social, turística e econômica, a fim de que se forme uma base teórica para apreciação da possibilidade de uso da área dissociada de qualquer preconceção.

Ainda em 2010, foi apresentado o denominado Anteprojeto de Lei XX/2010 (doravante assim referenciado), construído a partir do diagnóstico das condições ambientais atuais da área naquele ano, avaliadas por técnicos da SEMURB. As conclusões dessa análise constam do “Relatório Zona de Proteção Ambiental 7 – Forte dos Reis Magos e seu entorno” (SEMURB, 2010). Ante tal situação – três “versões” para a regulamentação a ZPA-7, o Ministério Público do Estado do Rio Grande do Norte (45ª Promotoria de Justiça de Defesa do Meio Ambiente da Comarca de Natal) solicitou uma perícia técnica à Universidade Federal do Rio Grande do Norte (UFRN), com objetivo de caracterizar alguns aspectos naturais e urbanísticos da ZPA-7 e analisar as propostas de sua regulamentação. As conclusões da UFRN estão no Laudo Pericial intitulado “Implicações ambientais e urbanísticas decorrentes das propostas de regulamentação da Zona de Proteção Ambiental 7 (ZPA-7), Município de Natal/RN” (UFRN, 2010), onde são apresentadas, além de diagnóstico das características da área, recomendações para um novo zoneamento e prescrições urbanísticas. A partir de então, iniciam-se audiências públicas, reuniões técnicas, consultas à Secretaria de Mobilidade Urbana- SEMOB⁵, Conselho Municipal de Saneamento Básico - COMSAB⁶, entre outros órgãos, no intuito de conhecer, compatibilizar e incorporar os diferentes pontos de vista e as diferentes demandas em relação à regulamentação da ZPA-7. Assim, a consolidação de uma segunda versão do Anteprojeto de Lei XX/2010, denominada “Proposta Consensuada” (e como adiante será referenciada), foi enviada ao CONPLAN⁵ em setembro de 2012.”

3. SEGMENTO NÁUTICO E SUAS INTERFACES TURÍSTICA, AMBIENTAL, ECONÔMICA E SOCIAL

O Brasil possui uma costa de 8.500 km, 50.000 km de vias internas navegáveis, 9.260 km de margens de reservatórios de água doce, lagos e lagoas, banhado por correntes oceânicas favoráveis à navegação, clima propício ao esporte e ao lazer náutico e uma infinidade de paraísos naturais intocados. Estas características o colocam na terceira posição no ranking mundial, atrás apenas de Rússia e China que possuem mais de 100.000km de vias navegáveis.

Apesar de estar entre os primeiros países em vias navegáveis e apresentar um dos maiores potenciais de desenvolvimento do Turismo Náutico do mundo, o Brasil é um dos últimos quando se fala de barcos em relação à população. Neste caso, os Estados Unidos ocupam a terceira colocação com um barco para cada 16 habitantes enquanto o Brasil amarga a relação de um barco para cada 1.383 habitantes, ou seja, uma frota náutica por habitante inferior a da Argentina e do México (RCL Planejamento e Assessoria, 2014).

Até meados dos anos 2000 o segmento náutico vinha sendo subjugado entre políticas públicas de fomento ao turismo. Somente em partir de então foi içado entre os segmentos prioritários para desenvolvimento do turismo no país (Telles, 2013). Dado tal fato, os estudos sobre o turismo náutico no Brasil ainda são incipientes. Inobstante, o segmento náutico vem apresentando crescimento anual significativo.

Em âmbito privado, a primeira iniciativa para mensuração do segmento foi feita em 2005 pela Associação Brasileira dos Construtores de Barcos e seus Implementos (ACOBAR), em parceria com o Serviço de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (SEBRAE), intitulado “Indústria Náutica Brasileira: fatos e números”. Nesta ocasião, dimensionou-se o segmento no Brasil, sua importância e potencial de contribuição para o desenvolvimento econômico do país (ACOBAR & SEBRAE, 2005).

Em âmbito público, a primeira iniciativa pode ser atribuída à criação do “Grupo Técnico Temático de Turismo Náutico” no âmbito do Ministério do Turismo, com o objetivo de iniciar discussões sobre aspectos conceituais, de estruturação, legislação, fomento e promoção do segmento. Como resultado, em 2008 foi publicado o documento “Turismo Náutico: orientações básicas” (MT, 2008), atualmente em sua terceira edição (MT, 2010), que fornece orientações para a compreensão da náutica como indutora da demanda turística, agregando-se, a esta, o patrimônio cultural e natural como fonte para a formatação de produtos turísticos singulares.

Corroborando essa iniciativa, em 2009, a Escola de Administração da Universidade Federal da Bahia (UFBA), através de uma parceria entre o Governo do Estado da Bahia e o Governo Federal, elaborou o estudo intitulado “Plano Estratégico do Turismo Náutico na Baía de Todos-os-Santos

(BTS) (UFBA, 2009). Este documento identifica e mensura as condições mais adequadas para promoção de infraestrutura, características de espacialidade comuns entre cidades da região e possíveis arranjos cooperativos visando a formulação e a adoção de estratégias sustentáveis para fomento ao turismo náutico.

Em 2012, a ACOBAR, novamente em parceria com o SEBRAE e dessa vez ampliada com outros segmentos (Banco Santander, Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Energia e Indústria do Estado do Rio de Janeiro, Fórum Náutico Fluminense, Instituto de Marinas do Brasil e Independence Consultoria), promoveu uma atualização do estudo realizado em 2005, dimensionando principalmente a evolução do segmento entre os anos de 2005 e 2012.

Tal análise teve como objetivo o fornecer uma base de conhecimento atualizada sobre o *status* do mercado náutico brasileiro, seus principais agentes, problemas, ameaças e oportunidades que se apresentam para o desenvolvimento do setor, com intuito principalmente de subsidiar a tomada de decisões tanto no âmbito público (fomento) quanto privado (investimento), uma vez que, já em 2012, se começava a vislumbrar a formatação de produtos turísticos náuticos singulares em algumas regiões do Brasil, como na Costa Verde, no Estado do Rio de Janeiro.

O referido estudo atesta que, desde 2005, o mercado náutico brasileiro passou por grandes mudanças, impulsionado por um movimento de expansão sem paralelo na sua história. Alavancadas por um crescimento da renda disponível no mercado interno, as vendas de embarcações novas atingiram patamares inéditos nos anos de 2008, 2009 e 2010. Nesse cenário, a demanda se espalhou: novos usuários ingressaram na base da pirâmide, adquirindo suas primeiras embarcações, enquanto os consumidores que já possuíam lanchas e veleiros adquiriram embarcações novas e usadas mais sofisticadas e/ou de maior porte (ACOBAR & SEBRAE, 2012).

Esse ciclo de expansão alavancou não só a demanda por embarcações e acessórios, mas também por estruturas e serviços de apoio náutico, com reflexos em todo o Brasil. Centros náuticos surgiram e se modernizaram no litoral e, principalmente, no interior do País, onde o potencial náutico começou a ser explorado de forma organizada e profissional. **Dessa forma, o setor passou a ser percebido como um elo importante da cadeia produtiva da indústria do turismo, na qual as embarcações passaram a ser consideradas como bens de capital, e não mais como bens de consumo de luxo** (ACOBAR & SEBRAE, 2012).

A expansão e a crescente formalização das atividades do setor originaram um grande número de novas empresas, várias delas de micro e pequeno porte, incentivadas principalmente nos Estados de São Paulo, Rio de Janeiro, Santa Catarina e Bahia, através de medidas de desoneração tributária e ações de capacitação para a formação da cadeia de fornecedores e comércio, capitaneados pelo SEBRAE.

A atuação dos governos estaduais aliada ao governo federal contribuiu para a dinamização da cadeia produtiva e para a articulação de atividades de lazer, esporte, indústria e outros serviços inerentes ao setor, de forma a ampliar os benefícios socioeconômicos para a comunidade, empresários, sociedade civil organizada e turistas.

Sendo assim, apresenta-se nesta oportunidade uma caracterização do segmento náutico e suas potencialidades turísticas, a fim de identificar suas peculiaridades, cadeia produtiva, interfaces sociais e possíveis sinergias entre os atores envolvidos e indiretamente relacionados.

Espera-se, com isso, **identificar possíveis inter-relações e desdobramentos com outros setores da cidade de Natal-RN, em especial micro e pequenas empresas que podem ser impulsionadas a partir da demanda do mercado náutico, a abrangência social do segmento, seja pela geração de emprego e renda, seja pela capacitação de mão de obra ou atividades educacionais do esporte náutico, bem como, a articulação com outros produtos turísticos e outras atividades desenvolvidas no Município através dos Clubes Náuticos e das empresas que atuam com produtos turísticos náuticos (como mergulho, passeios de barco).**

3.1. Caracterização do segmento turístico náutico

O Ministério do Turismo (MT, 2010) define “náutica” como “toda atividade de navegação desenvolvida em embarcações sob ou sobre águas, paradas ou correntes, sejam fluviais, lacustres, marítimas ou oceânicas”. Entre os tipos de embarcação, cabe destacar: balsa, barça, bote, chato, escuna, flutuante, *hovercraft*, jangada, lancha, traineira, veleiro, iate, moto aquática e similares.

O esporte e o lazer são o motor de avanço das atividades náuticas. No entanto, as potencialidades do segmento vêm sendo mais bem exploradas com a inserção da atividade no trade turístico, transcendendo unicamente a área esportiva ao articular lazer, esporte, indústria, comércio e serviços inerentes ao setor.

O turismo em nível global movimenta mais de seis trilhões de dólares anualmente e apresenta taxas de crescimento anual superiores a 5%. O setor náutico quando visto pela ótica do turismo, naturalmente incorpora a importância que a atividade turística representa na economia mundial, como um dos três pilares em volume de divisas e serviços (RCL PLANEJAMENTO E ASSESSORIA, 2014).

Também de acordo com o Ministério do Turismo (MT, 2010), o “turismo náutico” se caracteriza pela “utilização de embarcações com finalidade de movimentação turística, ou seja, deslocamentos e estadas que pressupõem a efetivação de atividades consideradas turísticas, tais como equipamentos e produtos de operação e agenciamento, serviços, transporte, hospedagem, alimentação, recepção, recreação e entretenimento, eventos e outras atividades complementares”.

O turismo náutico se diferencia dos outros segmentos do trade por ter como principal elemento caracterizador um equipamento, ou seja, uma embarcação, que, se por lado é utilizado como meio de transporte turístico, por outro, se constitui no próprio atrativo do deslocamento.

De acordo a NORMAN-02-DCP - Norma da Autoridade Marítima para Amadores, Embarcações de Esporte e Recreio e para Cadastramento e Funcionamento das Marinas, Clubes e Entidades Desportivas Náuticas (Marinha do Brasil), as embarcações utilizadas no turismo náutico podem ser divididas em três categorias diferenciadas por tamanho, conforme **Tabela 3**.⁶

Tabela 3 – Categorias de Embarcações

Categoria de Embarcações	Característica
Embarcação de grande porte	comprimento igual ou maior do que 24 metros
Embarcação de médio porte	comprimento inferior a 24 metros, exceto as miúdas
Embarcações pequenas ou miúdas	comprimento igual ou inferior a 5 metros ou com comprimento total inferior a 8m e que apresentem as seguintes características: convés aberto, convés fechado, mas sem cabine habitável e sem propulsão mecânica fixa e que, caso utilizem motor de popa, este não exceda 30 HP.

Fonte: adaptado de NORMAN-02/DCP

3.1.1. Tipos de turismo náutico

No âmbito do turismo náutico, há duas modalidades que se diferenciam em relação ao porte das embarcações e em relação ao perfil do turista. Assim, tem-se:

- i. Turismo Náutico de Cruzeiros Marítimos e Fluviais;
- ii. Turismo Náutico de Recreio e Esporte.

O “Turismo Náutico de Cruzeiros Marítimos e Fluviais” se caracteriza pela “prestação de serviços conjugados com transporte, hospedagem, alimentação, entretenimento, visitação de locais turísticos e serviços, afins, quando realizados por embarcações de turismo”⁷. O percurso pode ser internacional (navegação de longo curso) ou nacional (navegação de cabotagem), sempre realizado em embarcações de grande porte (**Figura 10**).

Já o “Turismo Náutico de Recreio e Esporte” é realizado em embarcações de pequeno e médio porte, se subdivide em duas modalidades:

- i. Praticado em embarcações próprias;
- ii. Praticado em embarcações de terceiros (alugadas).

⁶ O Ministério da Marinha, por meio da NORMAN-02/DCP define como embarcação “qualquer construção, inclusive as plataformas flutuantes e as fixas quando rebocadas, sujeita à inscrição na autoridade marítima e suscetível de se locomover na água, por meios próprios ou não, transportando pessoas ou cargas.” Uma vez que o Turismo Náutico considera apenas as embarcações náuticas para transporte de pessoas, não foi possível considerar de maneira integral o conceito utilizado pela Marinha do Brasil. Disponível em http://www.dpc.mar.mil.br/normam/tabela_normam.htm. Acesso em novembro de 2014.

⁷ Cf. art. 39 do Decreto Federal n. 7.381/2010, que dispõe sobre a Política Nacional de Turismo.



Figura 10 – Embarcação de grande porte utilizada em cruzeiro marítimo

Fonte: sítio digital da empresa MSC Cruzeiros

No turismo de recreio e esporte praticado em embarcações próprias, a área de abrangência e o perfil do turista estão diretamente relacionados à autonomia de combustível da embarcação. Assim, turistas nacionais (longas distâncias) e internacionais utilizam veleiros ou iates, enquanto turistas regionais frequentemente utilizam veleiros ou lanchas.

Já o turismo de recreio e esporte praticado em embarcações alugadas está atrelado a duas modalidades:

- i. Bases de charter (aluguel de barcos);
- ii. Passeios organizados por agências.

As bases de charter são estruturas náuticas em que barcos de médio porte, principalmente veleiros, são colocados à disposição para locação (**Figura 11**).



Figura 11 – Projeto de charter náutico em Valência – Espanha

Fonte: sítio digital da Revista Náutica

A depender da experiência do turista com a navegação, os pacotes preveem a possibilidade de locação das embarcações com ou sem tripulação. Este tipo de aluguel normalmente é feito para grupos fechados ou famílias (**Figura 12**).



Figura 12 –Embarcação utilizada em charter

Fonte: sítio digital da Revista Náutica

Embora recente, o segmento de charter tem crescido consideravelmente nos últimos anos no Brasil, sendo dividido em três diferentes produtos:

- i. *Luxury Crewed Charter;*
- ii. *Skippered Charter;*
- iii. *Crewed Charter.*

O aspecto comum entre os três produtos é a locação da embarcação tripulada. No entanto, se diferenciam quanto em relação às características dos serviços disponibilizados.

O *Luxury Crewed Charter* é direcionado para um turista de maior poder aquisitivo, tendo como diferencial uma “personalização” do passeio, através de fatores como alimentação, decoração e roteiro. Caso o cliente / turista queira aprender a navegar, o comandante ensina os primeiros passos, como calculo de posições, identificação de ilhas e marcas em terra firme, ancoragem, suspensão e travessia de Baías. Existem muitas empresas que vendem pacotes de *Luxury Crewed Charter* no mundo. No Brasil há a *Latitude Charter*, que com cerca de nove anos no mercado, atende a uma média de 230 clientes/ano (Revista Náutica, 2014).

O *Skippered Charter* é direcionado para clientes que tenham como perfil alguma familiaridade com a náutica, mas que, por razões diversas (seja em razão da ausência de habilitação para navegar seja pela falta de conhecimento com o barco e seu funcionamento), desejam assessoria de uma tripulação e pessoas responsáveis pela alimentação, acomodação e limpeza. No Brasil, o charter com

Skipper é desenvolvido pelas empresas Delta Yacht Charter, Angra Sail Charter, Angra Lanchas, Brasil Yacht Charter, entre outras (Revista Náutica, 2014).

O *Crewed Charter* se configura no aluguel de barcos pelos próprios proprietários, que, muitas vezes, são renomados navegadores que vivem a bordo e colocam seus barcos para alugar. No entanto, essa não é atividade regulamentada e não oferece seguro, como nas empresas especializadas (Revista Náutica, 2014).

Por fim, há ainda os passeios organizados por agências, clubes e marinas, realizados em barcos de médio porte tripulados. Na maioria das vezes, os bilhetes são vendidos avulsos e o turista divide a embarcação com outros clientes que não fazem parte de seu grupo. Cidades litorâneas com perfil turístico têm explorado significativamente estes passeios, como por exemplo, Búzios, no Estado do Rio de Janeiro (**Figura 13**) e Balneário Camboriú, no Estado de Santa Catarina (**Figura 14**).



Figura 13 – Embarcação utilizada em passeio organizado em Búzios-RJ
Fonte: sítio digital da empresa Cafubá Passeios e Roteiros Turísticos



Figura 14 – Embarcação utilizada em passeio organizado em Balneário Camboriú,-SC
Fonte: sítio digital da Secretaria de Turismo de Balneário Camboriú,-SC

A **Tabela 4** sintetiza os tipos de turismo náutico e suas características.

Tabela 4 - Síntese dos tipos de turismo náutico e suas características

Tipos de turismo náutico	Tipos de embarcações	Variações	
Cruzeiros Marítimos e Fluviais	Grande porte		
		lates	Com tanques de combustíveis maiores, podem viajar pela costa e também navegações transoceânicas
		Embarcações próprias	Veleiros Por depender principalmente do vento, possibilita que o proprietário navegue pela região em que o barco está fundeado ou realize grandes viagens transoceânicas
Recreio e Esporte	Médio e pequeno porte	Lanchas	Devido à baixa autonomia, são mais utilizadas para o turismo regional
	Embarcações alugadas	Charter	Estruturas náuticas em que barcos de médio porte, principalmente veleiros, são colocados à disposição de turistas que queiram alugá-los para vivenciar uma aventura náutica no destino escolhido. A depender da experiência do turista com a navegação, os pacotes prevêm a possibilidade de alugar as embarcações com ou sem tripulação. Variações i) <i>Luxury Crewed Charter</i> , ii) <i>Skippered Charter</i> e, iii) <i>Crewed Charter</i> Este tipo de aluguel, normalmente é feito para grupos fechados ou famílias. O período dos passeios varia, normalmente, entre um e quinze dias
		Passeios organizados por agências	São realizados em barcos de médio porte tripulados. Na maioria das vezes, os bilhetes são vendidos avulsos e o turista divide a embarcação com outros clientes que não fazem parte de seu grupo.

No caso do turismo de náutico de recreação e esporte, em qualquer de suas modalidades (embarcações próprias ou de terceiros, e neste caso, charter ou passeios organizados por agências), há a necessidade de estruturas de apoio náutico para alocação das embarcações e disponibilização da estrutura inerente à atividade.

3.1.2. Perfil do turista náutico

No Brasil, diferentemente do setor de cruzeiros marítimos, o qual a Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos (ABREMAR) divulga bienalmente dados estatísticos (ABREMAR, 2014), o segmento turístico de recreio e esporte náutico ainda é incipiente. Logo, pesquisas e dados sobre esses turistas e demanda potencial ainda são escassos. Sendo assim, trazem-se aqui os dados disponibilizados pela Universidade Federal da Bahia (UFBA, 2009), pelo Ministério do Turismo (MT, 2010) e por estudos realizados por Cohen (2011) no âmbito do SEBRAE.

Tanto o Ministério do Turismo (MT, 2010) quanto a Universidade Federal da Bahia (UFBA, 2009) apontam algumas diferenças sutis no perfil do turista náutico em relação à nacionalidade e em relação à propriedade da embarcação (própria ou alugada), conforme ilustrados na **Figura 15** e na **Figura 16**.

Com embarcação própria	<ul style="list-style-type: none"> • A maioria tem entre 40 e 50 anos; • Possui poder aquisitivo elevado; • É o que mais gasta com alimentação, compras, passeios e lazer de modo geral durante as viagens. Gasta, em média, cinco vezes mais que um turista convencional; • É profissional liberal ou empresário; • Interessa-se pela cultura, gastronomia e esportes da região (principalmente náuticos); • Permanece a bordo grande parte do tempo; • É, na maioria das vezes, europeu ou americano; • Visita vários destinos durante a permanência no País; • Gera postos de trabalho ao contratar serviços de manutenção e marinheiros; • Continua gastando no destino mesmo quando volta ao País de origem, pois deixa o barco no País visitado para aproveitar mais uma temporada no futuro.
Que utiliza embarcação alugada (bases de charter): ²²	<ul style="list-style-type: none"> • Em sua maioria possuem entre 30 e 50 anos; • Majoritariamente homens; • Escolaridade: técnico ou superior; • É profissional liberal ou empresário.

Figura 15 – Perfil do turista náutico estrangeiro

Fonte: Ministério do Turismo (2010)

Velejador com embarcação própria:	<ul style="list-style-type: none"> • Pertence à classe média alta ou classe alta; • É empresário, profissional liberal ou aposentado; • Possui tempo disponível para viagens longas; • É profissional liberal ou empresário; • As embarcações permanecem no mesmo porto ou marina por mais de seis meses; • Quando não reside próximo ao destino, possui casa no local; • Parte deste grupo se movimenta pelo litoral em busca de eventos náuticos esportivos, tais como regatas Rio-Santos, Aratu-Maragogipe, Recife-Fernando de Noronha. Uma pequena parcela destes turistas contrata profissionais que possam levar os barcos, em função de seu tempo disponível
Velejador com embarcação alugada:	<ul style="list-style-type: none"> • Pertence à classe média; • Utiliza serviços de aluguel oferecidos pelas marinas e clubes náuticos; • Realiza viagens curtas e de fim de semana.

Figura 16 – Perfil dos turistas nacionais velejadores

Fonte: Ministério do Turismo (2010)

Cohen (2011) também analisa o perfil do turista náutico estrangeiro, chegando a conclusões muito semelhantes às aquelas apresentadas pelo Ministério do Turismo (2010) e UFBA (2009) (**Figura 17**).

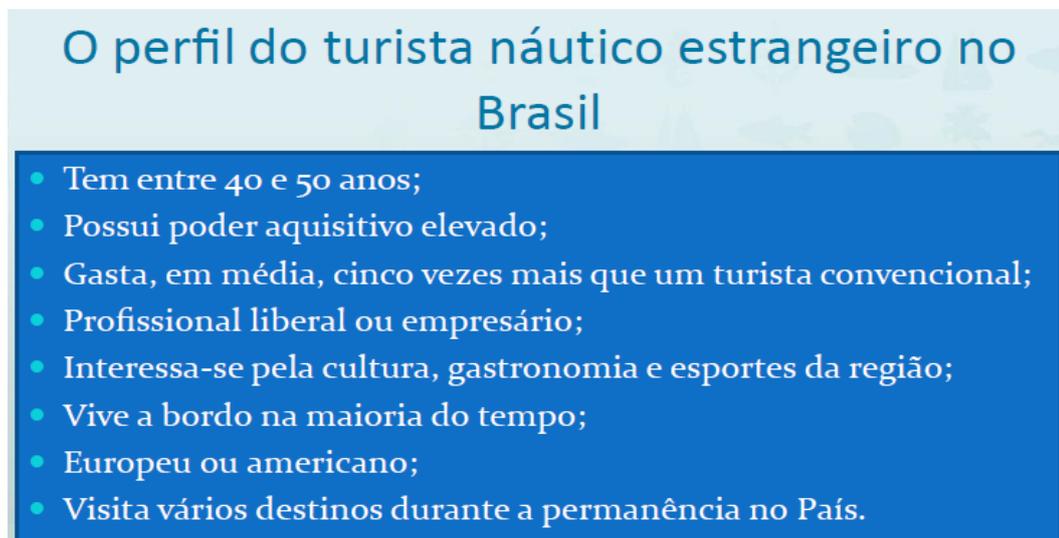


Figura 17 – Perfil do turista náutico estrangeiro
Fonte: Cohen (2011)

De acordo com os referidos estudos, os turistas estrangeiros são tanto proprietários de embarcações quanto locatários de bases de charter. Já o turista nacional se personaliza, na maior parte das vezes, em velejadores e lancheiros. Os lancheiros, até mesmo devido à autonomia dos barcos, utilizam principalmente atrativos das regiões próximas aos equipamentos náuticos onde são mantidas as embarcações. Os velejadores, com maior mobilidade, permanecem nos destinos próximos às estruturas náuticas, mas também se aventuram a passeios mais longos e transitam com maior facilidade pelo litoral do País.

Inobstante as sutis diferenças referenciadas, há aspectos convergentes, tais como aqueles considerados na escolha do destino, os serviços utilizados e os hábitos de compra.

Também de acordo com os estudos supramencionados (UFBA, 2009; MT, 2010 e Cohen, 2011), dentre os motivos que levam o turista náutico à escolha do destino, destacam-se: proximidade de atrativos (naturais, culturais e históricos), atividades de lazer e de recreação, indicação de amigos, qualidade dos serviços, possibilidade de descanso, atividades esportivas (regatas, competições), clima da região e preço.

Em relação aos serviços na localidade, de forma geral, além das instalações de apoio náutico, são também utilizados restaurantes, programação noturna, hotelaria, atividades esportivas, compras, atividades de ecoturismo, atividades culturais, folclore, festas típicas regionais, roteiros turísticos náuticos e terrestres diversificados.

Os hábitos de compra das duas categorias internacionais (com embarcação própria e com embarcação alugada) são semelhantes, pois, muitas vezes, que o turista náutico internacional que aluga barcos em bases de charter possui barco em seu país de origem. Entre os produtos e serviços consumidos, destacam-se: hotéis de 4 a 5 estrelas, cursos de navegação realizados pelas operadoras de bases de charter, roteiros turísticos náuticos e terrestres, atividades culturais, gastronomia local e transporte terrestre para roteiros turísticos e transporte aéreo, dado que, mesmo quando chegam ao destino de barco, acabam por usar o transporte aéreo para visitar outras regiões distantes do mar como Chapada Diamantina/BA, Amazônia e Pantanal ou para retornar ao país de origem.

Estes hábitos comuns são sintetizados na **Tabela 5**.

Tabela 5 – Características comuns do turista náutico estrangeiro e nacional

<p>Motivos que levam o turista náutico à escolha do destino</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Proximidade de atrativos (naturais, culturais e históricos) • Atividades de lazer e de recreação • Indicação de amigos • Qualidade dos serviços • Possibilidade de descanso • Atividades esportivas (regatas, competições) • Clima da região • Preço
<p>Serviços consumidos na localidade e hábitos de compra</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Instalações de apoio náutico, • Hotelaria • Gastronomia • Roteiros turísticos náuticos e terrestres diversificados • Atividades esportivas, ecoturismo, culturais • Programação noturna • Folclore e festas típicas regionais • Transporte terrestre e aéreo

Além disso, o turista que visita a base de charter, dependendo das condições ligadas a segurança, infraestrutura, qualidade de atendimento, número de destinos e preservação do meio ambiente encontrados na região, acaba por retornar ao destino visitado trazendo sua embarcação.

De acordo com a Associação Brasileira de Construtores de Barcos, os veleiros representam cerca de 15% da frota total de embarcações de esporte e recreio no Brasil. Este tipo de turismo vem se popularizando nos últimos anos, modificando a ideia de que turistas de menor poder aquisitivo não fazem parte desse mercado. Dessa forma, como já brevemente mencionado, o setor passou a ser percebido como um elo importante da cadeia produtiva da indústria do turismo, na qual as embarcações são bens de capital, e não mais bens de consumo de luxo (ACOBAR & SEBRAE, 2012).

3.2. Potencialidades do turismo náutico de recreio e esporte e sua interface ambiental

O prognóstico brasileiro realizado pela EMBRATUR através da segunda edição do Plano Aquarela 2020 - Marketing Turístico Internacional do Brasil (MT, 2009) apontava um crescimento de crescimento de 113% na demanda turística externa para 2020, em comparação com 2010, totalizando 11,1 milhões de turistas estrangeiros e gerando uma receita de mais de U\$17 bilhões.

O crescimento da demanda turística externa tende também à expansão de serviços de turismo náutico. Na via de mão dupla, o destino de turismo náutico estruturado também influencia na demanda no turismo tradicional.

Nesse contexto, nos Estados onde as estruturas de apoio náutico e os prestadores de serviços ligados ao turismo náutico oferecem um grau mais alto de organização, como Rio de Janeiro, São Paulo, Bahia e Santa Catarina, o potencial de incremento dessa demanda latente é ainda mais significativo. **No entanto, os Estados que já se apresentam como um destino turístico tradicional, em especial cidades litorâneas, podem se beneficiar da relação simbiótica com o fomento ao turismo náutico (ACOBAR e SEBRAE, 2012).**

Ainda nesse contexto, o Estado do Rio Grande do Norte, e particularmente a cidade de Natal, podem se destacar pois já estão consagrados entre os principais destinos turísticos do país, com ênfase no turismo de “sol e praia”, diretamente atrelado aos atributos para o desenvolvimento do turismo náutico.

A expansão do turismo náutico pode proporcionar uma melhor qualidade de vida para a comunidade, gerando empregos e distribuição de renda. Uma embarcação de lazer e turismo gera mão de obra, desde a sua construção até a manutenção e sua operação. O movimento gerado pelo setor náutico como um todo cria, em média, sete postos de trabalho para cada barco produzido. Com isso, fomenta-se a cadeia produtiva local, capacitação profissional de mão de obra, aumento no número de empregos formais, atração de investimentos privados e incremento de receitas públicas. (RLC PLANEJAMENTO E ASSESSORIA, 2014).

Por outro lado, há que se ter especial cuidado com a interface ambiental do segmento, a fim de que seja considerado como um segmento turístico sustentável.

Segundo a Organização Mundial do Turismo (OMT), o turismo sustentável deve ser aquele que salvaguarda o ambiente e os recursos naturais, garantindo o crescimento econômico da atividade, sendo capaz de satisfazer as necessidades das gerações atuais sem comprometer a satisfação das necessidades das gerações futuras. Portanto, o desenvolvimento turístico deve se pautar na economia dos recursos naturais raros e preciosos, principalmente água e energia, e evitar, na medida do possível, a produção de dejetos. Adicionalmente, deve ser encorajado pelas autoridades públicas nacionais, regionais e locais (OMT, 1999).

De acordo com Ramos (2013), o turismo sustentável deve acima de tudo buscar a compatibilização entre os anseios dos turistas e dos moradores das regiões receptoras, não somente estimulando o desenvolvimento econômico da atividade, mas garantindo sua consonância com a sociedade local envolvida e a proteção do meio ambiente.

Ainda de acordo com a mesma autora, o turismo de natureza (ecoturismo) e o turismo rural são de antemão consideradas como modalidades sustentáveis, pois se desenvolvem em harmonia com o local. Contudo, há outras modalidades que podem ser assim caracterizadas, e devem, portanto ser estimuladas.

Nesse sentido, cabe destacar a intrínseca (e simbiótica) relação identificada entre o turismo náutico e a preservação de atributos naturais, culturais e históricos nos sítios onde se desenvolve, calcada principalmente no perfil do turista e nos interesses pelos produtos e serviços consumidos na localidade.

Estudos realizados pelo SEBRAE (2015) na região da Costa Verde, pólo aonde vem sendo, de forma pioneira no Brasil fomentado o turismo náutico de forma planejada e organizada, identificam que a reação do público interno do mercado e a imagem transmitida aos clientes são imediatas quando há preocupação com ações socioambientais, principalmente pelo segmento estar inserido no “mercado verde”, ou não poluente.

Adicionalmente, **há evidências empíricas e concretas do sucesso de cidades que apostaram no turismo náutico como uma forma de resgate de lugares abandonados, degradados e em alguns casos, ocupados de forma irregular. Nestes casos, se comprovou que quando bem planejado e gerenciado, a atividade náutica pode reverter um quadro de degradação e devolver à cidade espaços de lazer e recreação de convívio social** (Mazaro, 2015). Este caso é evidenciado no Brasil, em Salvador-BA.

Assim, passa-se a análise de alguns casos de simbiose entre turismo náutico de recreio e esporte e turismo tradicional e da interface ambiental do segmento, através de breves considerações sobre as experiências da Croácia e da região da Costa Verde, no Estado do Rio de Janeiro, bem como, análise da experiência da revitalização de sítios degradados através do fomento ao turismo náutico, o que se evidencia em Salvador-BA.

3.2.1. Croácia

Um exemplo de simbiose entre “turismo náutico” e “turismo tradicional” pode ser ilustrado pela experiência da Croácia. O país se localizado nos Bálcãs, banhado pelo mar Adriático, e limitado pela Sérvia, Eslovênia, Hungria e Bósnia-Herzegovina (**Figura 18**). Possui um território de 56.542 km², 1.135 ilhas e um litoral com cerca de 6.000km de extensão.

Após a fragmentação da Iugoslávia em diversas nações, em 1991 a Croácia obteve sua independência, depois de anos de confrontos com os sérvios. **Com a reorganização política, investiu na construção de infraestruturas de apoio ao turismo náutico a partir de meados da década de 1990 e, desde então, se tornou a república mais próspera da ex-Iugoslávia e um dos principais destinos náuticos do mundo, alçando-se também à categoria de um destino turístico “tradicional” na Europa e concorrendo, com competitividade e diferencial, com “tradicional destinos turísticos europeus” como França, Alemanha, Itália, Espanha, Reino Unido e Grécia** (Bohm e Garcia, 2010).



Figura 18 – Mapa político da Europa (parcial) com destaque para a localização da Croácia
Fonte: Editora Santilhana

Desde meados dos anos 2000, fortemente impulsionado pelo fomento ao turismo náutico de recreio e esporte e seus reflexos no incremento do turismo tradicional, a Croácia figura entre os 10 principais destinos europeus. Em 2014 ocupava o 8º lugar, superando tradicionais países como Portugal e Holanda, consoante ilustrado na Figura 19.

	Nights in country	Share (%)
EU-28 (*)	1 207.3	100.0
Top 10	1 041.6	86.3
1 Spain	259.6	21.5
2 Italy	186.9	15.5
3 France	130.9	10.8
4 United Kingdom (*)	105.5	8.7
5 Austria	78.1	6.5
6 Germany	74.8	6.2
7 Greece	74.7	6.2
8 Croatia	61.1	5.1
9 Portugal	35.6	3.0
10 Netherlands	34.4	2.9

Figura 19 – 10 principais destinos turísticos na Europa, 2014

OBS: estatísticas baseadas em pernoites de alojamento turístico (milhões de dormidas no país por não residentes)

Fonte: Eurostat *Statistic Explained*

O governo croata escolheu o turismo náutico como um dos dez "produtos" principais da estratégia de desenvolvimento no país até o ano 2020, e planeja duplicar a oferta atual até essa data, com a criação de 15 mil novos ancoradouros. No entanto, **o segmento alavancou outros setores, como hospedagem, alimentação, comércio e serviços, além de empresas de aluguel que oferecem portos esportivos, barcos à vela e a motor, catamarãs, iates e marinas bem equipadas.** (UOL VIAGEM, 2013)

Em 2013, o país recebeu 75 mil "turistas náuticos", entre eles 65 mil estrangeiros, o que representou um crescimento de 3% em relação ao ano de 2012 (Revista Exame, 2013). De acordo com Bohm e Garcia (2010), a estimativa do governo croata é de que cada barco deixe no país de 5% a 8% do seu valor de compra. O fomento ao turismo náutico impulsionou o segmento turístico "tradicional" da Croácia, que cresce a taxas de 8% a 12% ao ano desde 1995.

Em 2014, as receitas do turismo na Croácia rondaram os sete mil milhões de euros (*Trading Economics*, 2016). De acordo com a *Eurostat Statistic Explained* (2016), a importância econômica do turismo nos países europeus é aferida através da relação entre as receitas do país e o PIB. Os dados são provenientes de estatísticas da balança de pagamentos e incluem tanto as viagens de negócios como as viagens de lazer. Em 2014, os Estados-Membros da UE que registaram a maior elevação na razão entre as receitas com viagens turísticas internacionais e o PIB foram a Croácia (17,2%), Malta (14,4%) e Chipre (12,3), confirmando a importância do turismo para esses locais (Figura 20).

	Receipts (million EUR)		Relative to GDP 2014 (%)
	2010	2014	
EU-28 (*)	76 630	109 532	0.8
Belgium	8 620	10 544	2.6
Bulgaria	2 626	2 980	7.0
Czech Republic	5 419	5 148	3.3
Denmark	4 420	5 746	2.2
Germany	26 159	32 613	1.1
Estonia	809	1 366	6.8
Ireland	.	3 656	1.9
Greece	9 611	13 393	7.5
Spain	41 218	49 010	4.7
France	35 464	43 234	2.0
Croatia	6 221	7 394	17.2
Italy	29 257	34 241	2.1
Cyprus	1 629	2 142	12.3
Latvia	484	719	3.0
Lithuania	729	1 042	2.9
Luxembourg	3 128	3 899	8.0
Hungary	4 235	4 421	4.2
Malta	814	1 146	14.4
Netherlands	8 850	11 062	1.7
Austria	14 027	15 675	4.8
Poland	7 259	8 450	2.1
Portugal	7 600	10 394	6.0
Romania	860	1 379	0.9
Slovenia	1 926	2 056	5.5
Slovakia	1 684	1 941	2.6
Finland	2 301	.	.
Sweden	6 565	9 557	2.2
United Kingdom	24 982	35 255	1.6
Iceland	.	1 028	8.0
Montenegro	.	662	.
FYR of Macedonia	.	222	2.6
Serbia	.	863	2.6
Turkey	17 202	22 299	.

Figura 20 – Receitas de turismo e PIB nos países europeus

Fonte: Eurostat *Statistic Explained*

Cabe ressaltar que em 2013 esses países também apresentaram o mesmo destaque, todavia, os índices em 2013 foram maiores que em 2014 para Malta (14,5 %) e Chipre (13,2 %), ou seja, decresceram no ano de 2014. Já a Croácia, em 2013 apresentou o índice de 16,7 % e em 2014 aumentou para 17,2%, o que é parcialmente explicado pela diferenciação proposta no trade turístico, com ênfase para o turismo náutico (*Eurostat Statistic Explained*, 2016).

Cabe ainda destacar a intrínseca relação entre o turismo náutico e a preservação de atributos naturais, culturais e históricos também é observada na Croácia.

No litoral há várias reservas que por sua beleza e biodiversidade se tornaram **parques naturais nacionais**: as ilhas de Lastovo, Dugi Otok e Mljet, os arquipélagos de Brijuni e Kornati, e o Rio Krka, que forma o lago Prokljansko antes de desembocar no mar Adriático. Estes locais são utilizados como roteiros turísticos, capitaneados pelo segmento turístico náutico.

De acordo com as pesquisas realizadas pelo Ministério do Turismo, a Croácia tem superado países como Grécia, Itália, França, Turquia e Espanha nos quesitos natureza, preservação do meio ambiente e à segurança (Revista Exame, 2013).

Adicionalmente, há que se destacar a simbiose entre o turismo náutico croata e a proteção do patrimônio cultural. Os **“destinos turísticos” associados ao setor náutico incluem também monumentos culturais que fazem parte do patrimônio mundial da UNESCO**, como a Basílica de Eufrásio em Porec, a Catedral de São Jacobo de Sibenik, o núcleo histórico de Trogir, o palácio de Diocleciano de Split, a parte antiga de Dubrovnik, assim como restos helênicos na ilha de Hvar. (Revista EXAME, 2013).

Em Dubrovnik, o turismo náutico incrementou o turismo cultural da cidade, circundada por uma Fortaleza do Século XVI, além de igrejas, mosteiros, palácios e casas da mesma época (**Figura 21**).



Figura 21 - Dubrovnik, no sul da Croácia – turismo náutico e proteção do patrimônio cultural
Fonte: TURISTICUT (2010)

O exemplo da Croácia retrata a possibilidade de o fomento ao segmento turístico náutico impulsionar o local como destino turístico, propiciar a geração de emprego e renda com participação significativa nas receitas totais do país, e ainda, compatibilizar a preservação dos atributos naturais, históricos e culturais, ao fazer destes um atrativo a mais no destino turístico.

3.2.2. Região da Costa Verde – Estado do Rio de Janeiro

No Brasil, a simbiose e o potencial do segmento turístico náutico são identificados, por exemplo, na Região da Costa Verde, localizada no extremo sul do Estado do Rio de Janeiro e composta principalmente pelos Municípios de Paraty, Angra dos Reis e Mangaratiba (**Figura 22**).

Cohen (2011) afirma que a região é hoje o segundo maior pólo náutico do país, o que foi impulsionado também pelo fato de que alguns municípios, como Angra dos Reis e Paraty, já se apresentavam como importantes destinos turísticos “tradicionais”, e oportunizaram tal condição para impulsionarem o segmento náutico.

A Região da Costa Verde está alocada na Baía da Ilha Grande, área pesqueira em potencial. Suas águas transparentes, a temperatura do mar, o litoral rochoso, as ilhas, favorecem a fauna marinha.

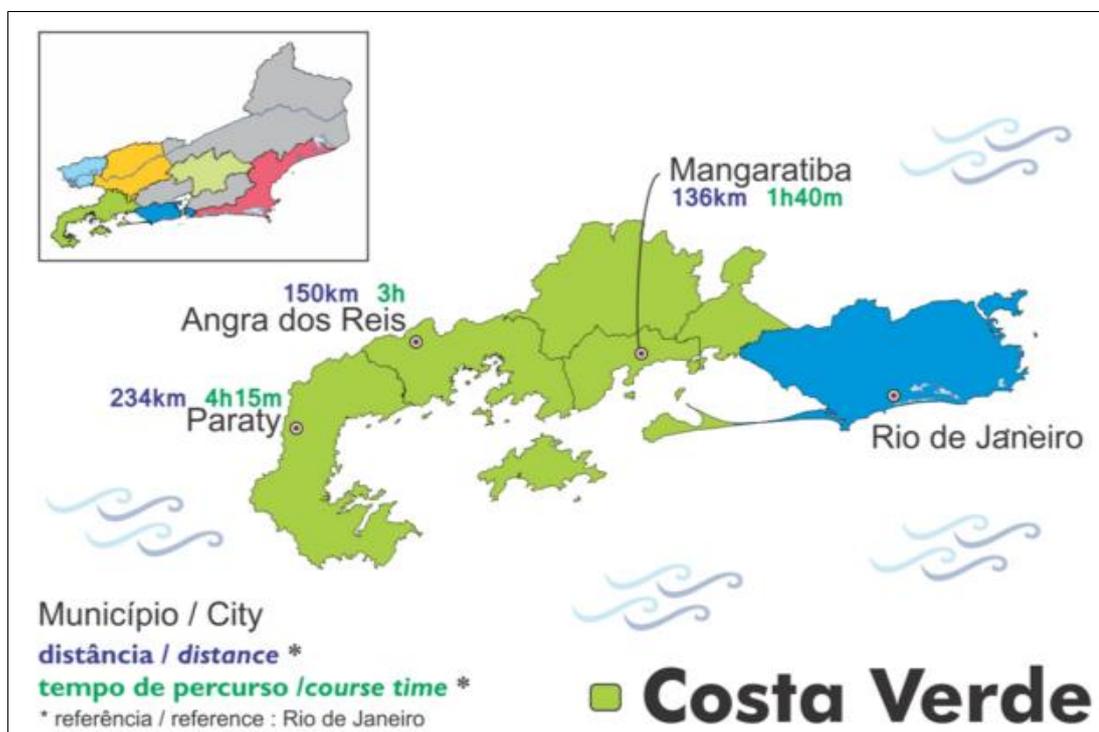


Figura 22 – Região da Costa Verde no Estado do Rio de Janeiro
Fonte: Secretaria de Turismo do Estado do Rio de Janeiro (SETUR)

O **Município de Mangaratiba** tem a economia voltada para a construção civil, comércio, agricultura e exportação de minério, ao lado do turismo. O Município é um dos mais intensos no segmento náutico na região, abrigando estruturas de maior porte e bases de operações de passeios pelas ilhas e praias de toda a baía.



Figura 23 – Mangaratiba-RJ

Fonte: Secretaria de Turismo do Estado do Rio de Janeiro (SETUR)

O Município de Paraty, fundado em 1667, é atualmente tombado pelo Patrimônio Histórico Nacional (UNESCO) (Figura 24). Possui 80% do território protegido por unidades de conservação (UCs), tendo ainda 63 ilhas e 43 praias. A cidade também é um dos tradicionais destinos turísticos do Estado do Rio de Janeiro em razão de seus atributos naturais, culturais e históricos. As principais atividades econômicas do Município são o turismo e a pesca. **A maioria dos roteiros turísticos, terrestres e marítimos, ocorre nas Unidades de Conservação do Município.**



Figura 24 – Paraty-RJ

Fonte: Secretaria de Turismo do Estado do Rio de Janeiro (SETUR)

O Município de Angra dos Reis é reconhecido pelos atrativos naturais, pela variedade da pesca oceânica e pela existência de muitos pontos de mergulho (Figura 25). A região possui um litoral sinuoso, com reentrâncias naturais, águas interiores e abrigadas que contemplam várias enseadas, 365 ilhas e mais de 2.000 praias. Tais belezas naturais alçaram o local como um dos principais destinos turísticos do Estado do Rio de Janeiro.



Figura 25 – Angra dos Reis-RJ
Secretaria de Turismo do Estado do Rio de Janeiro (SETUR)

Como mencionado, **os atrativos naturais já caracterizavam estes Municípios entre os principais destinos turísticos do Estado. Os mesmos atrativos naturais atraíram o “nicho turístico náutico”. No entanto, até 2011 este era desenvolvido em sua maior parte na informalidade, sem organização e planejamento. Desde então, os Municípios da Costa Verde se organizaram em parceria com o SEBRAE-RJ, visando identificar as potencialidades, gargalos e planejar as medidas de estruturação do setor (Jornal Atual, 2011).**

Na ocasião, **pesquisa realizada pelo SEBRAE-RJ (Cohen, 2011) traçou o perfil do potencial do turismo náutico em Angra dos Reis, Paraty e Mangaratiba e a conclusão é de que este poderia alavancar a economia dessas cidades em volume de negócios, geração de empregos e renda.**

A partir de então, **diante do potencial que se apresentava, a cadeia produtiva foi sendo paulatinamente estruturada na região, em paralelo ao delineamento da atividade pelos poderes públicos estaduais e municipais e regulamentação da atividade.**

Até 2011, de acordo com os estudos realizados por Cohen (2011), a Região dispunha de 42 estruturas de apoio náutico regulares e cerca de 20.796 embarcações, consoante **Tabela 6.**

Tabela 6 – Estruturas de apoio náutico e embarcações na Costa Verde-RJ

Município	Estruturas de apoio náutico	Embarcações
Angra dos Reis	26	8.397
Mangaratiba	09	9.934
Paraty	07	2.465
Total	42	20.796

Cabe destacar que, devido às peculiaridades ambientais e de mercado turístico, **Angra dos Reis possui um maior numero de estruturas náuticas de menor porte, o que, conseqüentemente, implica em uma menor quantidade de embarcações. Já Mangaratiba, por estar localizada em área de menor especificidade ambiental, possui menor quantidade de estruturas de apoio náutico, porém de maior porte. Vê-se, portanto, que as estruturas de turismo náutico podem ser adaptadas a cada caso, considerando peculiaridades de mercado e ambientais.**

Na cadeia produtiva instalada, Cohen (2011) identifica pequenos estaleiros, com produções de embarcações de esporte e lazer. Embora pequenos, os processos de fabricação e os materiais utilizados são de alta tecnologia, o que confere excelência em design e competitividade no mercado utilização de materiais compostos de última geração.

Inobstante a utilização de alta tecnologia, o processo também tem um aspecto semi-artesanal e intensivo de mão de obra, que pode variar entre 30% e 40% do processo. Essa

geração de empregos compõe um cenário social importante para a economia local, ao viabilizar a fixação da população litorânea em suas comunidades de origem. A diversidade da cadeia produtiva permitiu absorver até mesmo o pescador ribeirinho, com baixa escolaridade.

O turismo náutico também alavancou o ticket médio com serviços com restaurantes, lojas e bares na Costa Verde, devido à minimização de gastos com acomodação.

Em 2014 os Governos Estaduais e Municipais lançaram o “**Projeto de Desenvolvimento Turismo Náutico da Costa Verde**”, que tem como público alvo as agências de receptivo, operadores náuticos e embarcações de pequeno porte de turismo localizadas na região. O objetivo focava no apoio aos empreendedores, micro e pequenas empresas que atuam no segmento de Turismo Náutico, especialmente agências de receptivo e embarcações, no desenvolvimento de um projeto que promova o fomento à formalização, visando incrementar a qualidade na prestação de serviços (RCL Planejamento e Assessoria, 2014).

A estratégia de aproximar empresas e empreendedores, visando sensibilizá-los para implementação de boas práticas com foco na sustentabilidade, visa contribuir para a preservação e manutenção dos atrativos da Costa Verde. O incremento da comercialização de produtos e serviços turísticos está pautado pelos seguintes focos estratégicos: desenvolvimento e fortalecimento do associativismo; fomento a formalização; melhoria e eficiência na gestão empresarial; melhoria da gestão ambiental dos destinos e dos seus atrativos.

Em 2015 foi feito um diagnóstico pelo SEBRAE (2015), a fim de dimensionar os primeiros resultados de programa desenvolvido na Região da Costa Verde, com foco na análise da formalização do setor, incremento da prestação de serviços, promoção diferenciada do turismo náutico e implementação de boas práticas com foco na sustentabilidade.

Nesta ocasião, identificou-se que **entre os anos de 2011 e 2015 houve um incremento na abertura e formalização de novas empresas do setor da ordem de 40%**, conforme identificado na **Figura 26**. Adicionalmente, identificou-se também que o mercado de turismo náutico absorveu pescadores que migraram para a atividade turística e se formalizaram no setor, além do incremento na comercialização de produtos e prestação de serviços.

IDENTIFICAÇÃO DO EMPREENDIMENTO			
Início das atividades:			
Opção	Qtd	%	% Acumulado
De 1953 a 1999	7	10,1%	10,1%
De 2000 a 2005	18	26,1%	36,2%
De 2006 a 2010	16	23,2%	59,4%
De 2011 a 2015	28	40,6%	100%
Total	69	100%	

Figura 26 – Empreendimentos do segmento náutico na costa verde entre os anos de 1953 a 2015
 Fonte: SEBRAE, 2015

Observou-se também que a atuação do setor privado no segmento náutico vem mudando e incorporando os conceitos de responsabilidade social. Essa mudança é o resultado do amadurecimento da sociedade, que se coloca mais sensível a questões sociais, da parte de consumidores, funcionários, comunidade, imprensa ou governos (SEBRAE, 2015).

Estes dados demonstram que, quando devidamente planejado e organizado, há êxito no fomento ao turismo náutico da região. Embora gargalos ainda tenham sido identificados, como a necessidade de maior formalização das empresas do segmento, os resultados iniciais do programa foram considerados positivos.

Em uma cidade como Natal, **o turismo náutico pode representar mais que uma atividade econômica ao resgatar a relação dos moradores com seu entorno e promover a preservação ambiental do sítio** (Mazaro, 2015).

3.2.3. Bahia Marina - Salvador-BA

A Bahia Marina, situada em Salvador-BA, foi construída numa área degradada da cidade e inaugurada em 1999, com a proposta de ser um centro de lazer náutico e preencher uma lacuna existente na infraestrutura local, além em atender a crescente demanda de navegadores que não contavam com vagas suficientes em Salvador para atracação e manutenção de suas embarcações.

A Bahia Marina nasceu no entorno da antiga “Ribeira das Naus”, onde Thomé de Souza instalou o acampamento que deu suporte às primitivas obras de Salvador em 1549. Ali surgiu a primeira indústria naval do Brasil com a construção de embarcações à vela e muitos anos depois os estaleiros onde os navegadores queravam barcos a seco sobre suportes de madeira, para a limpeza dos cascos e a retirada do limo marinho.

A área onde foi construída a Bahia Marina resulta de aterro da Baía de Todos os Santos, o qual foi autorizado pelo Ministério da Fazenda, que considerou o interesse público e a necessidade de infraestrutura para prática de atividades náuticas em Salvador. **A Bahia Marina consolidou-se como primeiro empreendimento de grande porte a ser construído no contexto de revitalização da cidade baixa, reconhecida pela opinião pública como uma das mais valiosas contribuições para a requalificação da área do comércio** (Bahia Prime, 2014).

Possui uma bacia de atracação de 176 mil m², com 400 vagas molhadas em píeres flutuantes de alumínio, 200 vagas secas, em pátio descoberto, e pátio para docagem com 5.000 m². Dispõe de equipamento moderno e seguro para movimentação de embarcações, de até 40 toneladas, posto de abastecimento flutuante, sala de estar para clientes com TV a cabo e acesso à internet e estacionamento, com 560 vagas(**Figura 27**).



Figura 27 – Bahia Marina (Salvador-BA)

Fonte: sítio digital “Bahia Maria”

Possui lojas de produtos náuticos, embarcações, conveniências, serviços de manutenção (mecânica, casco, velas, eletro – eletrônica, entre outros). Possui ainda infraestrutura completa para embarcações e disponibiliza vagas para clientes permanentes e visitantes. Dispõe também um complexo de lojas de produtos e serviços náuticos e um centro gastronômico (Marina Gourmet) que reúne alguns dos melhores restaurantes da cidade. Desta feita, **inobstante o foco no segmento náutico, também se perfaz em um espaço de lazer. Pela localização privilegiada, é considerada um dos cartões-postais de Salvador, sendo um atrativo para os turistas que frequentam.**

A Bahia Marina tornou-se o **maior centro de lazer náutico da região Nordeste do Brasil**. Recebeu em 2003 recebeu o prêmio de Melhor Marina do Brasil, outorgado pela revista “Náutica”, a mais conceituada publicação especializada do setor.

O empreendimento desenvolve um **Programa de Educação Ambiental** que privilegia uma ação voltada para as comunidades do entorno e público interno, sendo realizada desde 2007. Essas ações vão além da conscientização em torno da preservação das praias e do mar, para evitar o lixo marinho e tem como foco prioritário a comunidade do Solar do Unhão, embora também abranja outros públicos tais como comunidades vizinhas, proprietários das embarcações, marinheiros, lojistas e colaboradores da Bahia Marina. O Programa inclui a realização de seminários e oficinas com a comunidade do Solar do Unhão, abordando os temas: história ambiental da Baía de Todos os Santos, valorização do mar e seu ecossistema; disposição adequada do lixo; informação e combate às drogas; a arte de viver em paz e a saúde integral, dentre outros assuntos.

Além disso, a instalação da estrutura propiciou a revalorização do entorno, especificamente do Solar do Unhão, conjunto arquitetônico colonial em cujas instalações funcionou um engenho de açúcar, fábrica de rapé e trapiche e que foi quartel dos fuzileiros navais americanos durante a II Guerra Mundial. Hoje a área também é uma das principais atrações turísticas da capital baiana.

3.3. Cadeia produtiva e mercado náutico no Brasil

Segundo Cohen (2011), a **cadeia produtiva do turismo náutico se perfaz em um conjunto de empresas e de elementos materiais, imateriais e atividades ligadas ao turismo náutico**. Nesse contexto, destaca:

- i. **Setores diretos: indústria naval, serviços de manutenção, venda de peças, guarda e conservação das embarcações;**
- ii. **Setores indiretos: comércio, hospedagem, entretenimento, eventos, alimentação, operadoras de turismo, agências de viagem e turismo, transportes e indústrias relacionadas, tais como construção civil, têxtil, calçados, moveleira, limpeza, comunicação, entre outras;**
- iii. **Setores reflexos: infraestrutura física, sistemas de segurança, telecomunicações e de saúde.**

A cadeia produtiva identificada por Cohen (2011) é apresentada na **Figura 28**.

Corroborando tais afirmativas, estudos desenvolvidos pelo Governo de Santa Catarina em parceria com o SEBRAE-SC, afirmam que o setor náutico contempla um conjunto de empresas com atividades diversas, sendo algumas envolvidas com a produção de embarcações, outras ligadas à manutenção e venda de peças, e ainda, aquelas ligadas à oferta de serviços de guarda e conservação, ou seja, de apoio náutico. Neste contexto pode-se afirmar que o setor da indústria náutica é uma poderosa cadeia de geração de emprego e renda, fonte de inovação tecnológica, geração de divisas internacionais e de preservação do meio ambiente (Governo do Estado de Santa Catarina, 2014).

Nesse sentido, cabe destacar que o Governo de Santa Catarina tem dedicado especial atenção ao fomento ao segmento náutico, evidenciado pelos projetos de 3 (três) estruturas de apoio náutico nas cidades de Florianópolis, Itajaí e Porto Belo, conforme será explanado mais adiante, no Capítulo 4.

Gamito (2009), por sua vez, corrobora as afirmativas acima referenciadas, de que a cadeia produtiva do turismo náutico se vincula diretamente à indústria naval, ao comércio pertinente a embarcações de passeio e esporte e aos serviços e produtos necessários à manutenção. Nos moldes do modelo adotado por Cohen (2011), Gamito (2009) também elenca o segmento náutico em diversas frentes, quais sejam:

- i. Indústria da construção naval;
- ii. Indústria e comércio de prestação para marinas;
- iii. Vestuário para navegação;
- iv. Materiais de manutenção e limpeza;
- v. Serviços associados à prática de lazer náutico;
- vi. Eventos esportivos e comerciais;
- vii. Modalidades de turismo e prestação de serviços.

Cadeia Produtiva do Turismo Náutico

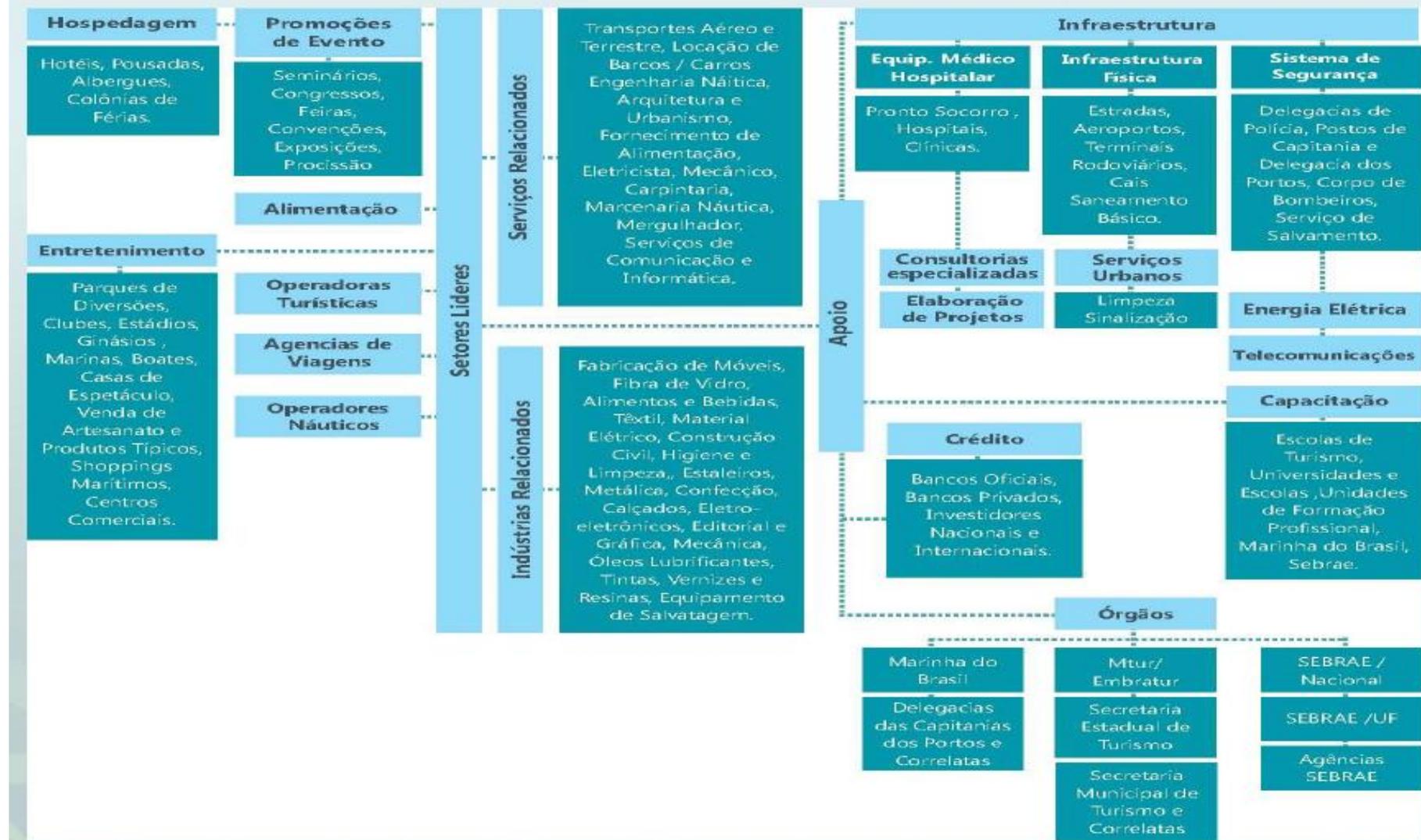


Figura 28 – Cadeia Produtiva do Turismo Náutico
Fonte: Cohen (2011)

Diante disso, passa-se à análise de alguns setores que compõem a cadeia produtiva náutica brasileira, a fim de fornecer subsídios para estimar as possíveis interações com os demais segmentos produtivos afins e potenciais na cidade de Natal-RN.

3.3.1. Frota brasileira

De acordo com o Relatório Náutico da Indústria Brasileira (ACOBAR, SEBRAE et al 2012), a frota brasileira de embarcações de esporte e recreio é basicamente constituída de lanchas e veleiros (**Figura 29**). As embarcações a motor correspondem a quase 84% do total da frota, enquanto que a participação dos barcos a vela chega a 16,3%.

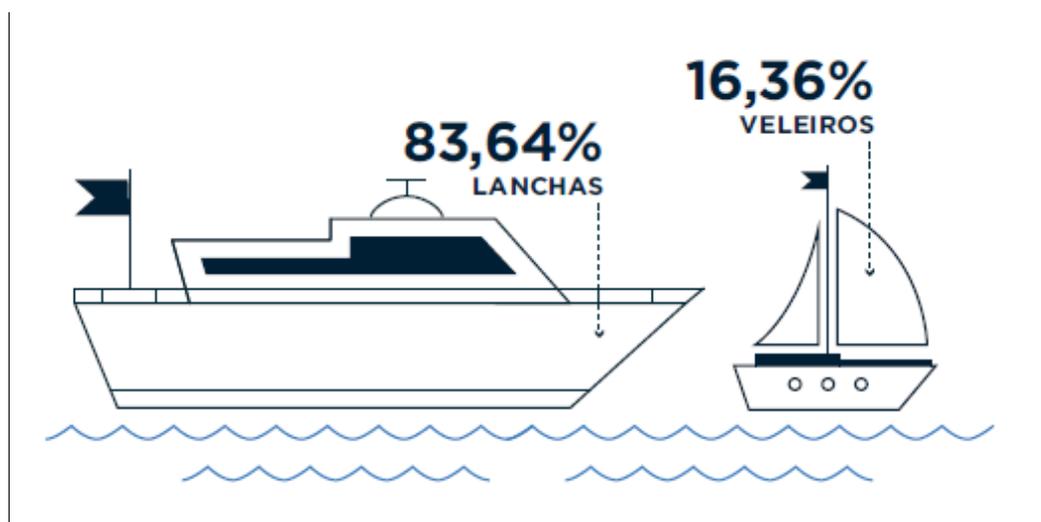


Figura 29 – Frota brasileira de embarcações a motor e a vela (percentual)

Fonte: ACOBAR, SEBRAE et al 2012

De acordo com Moura (2008), o conjunto de embarcações que possuem motores são responsáveis por movimentar uma parte significativa da economia nacional vinculada à indústria náutica, a exemplo de combustíveis, lubrificantes, equipamentos e acessórios, serviços e outros produtos como bebidas e alimentos.

No que tange ao tamanho, embarcações a motor acima de 32 pés representam entre 35% a 40% da frota nacional. Cerca de 60% das embarcações a motor têm entre 16 e 26 pés. Essa categoria de embarcação oferece conforto para até oito pessoas, condição boa de navegabilidade e segurança para utilização em águas costeiras e abrigadas, como baías, enseadas e lagoas, bem como em Rios e lagos. Atualmente, o valor unitário (com motor) desse tipo de embarcação varia entre R\$ 60.000,00 e R\$120.000,00, dependendo do nível de sofisticação do modelo e da potência do motor. Já os veleiros, mais de 50% da frota brasileira têm tamanho igual ou inferior a 26 pés, o que os torna adequados para navegação costeira e em águas abrigadas como lagoas, rios, baías e enseadas. A distribuição da frota por tamanho é ilustrada na **Figura 30**.

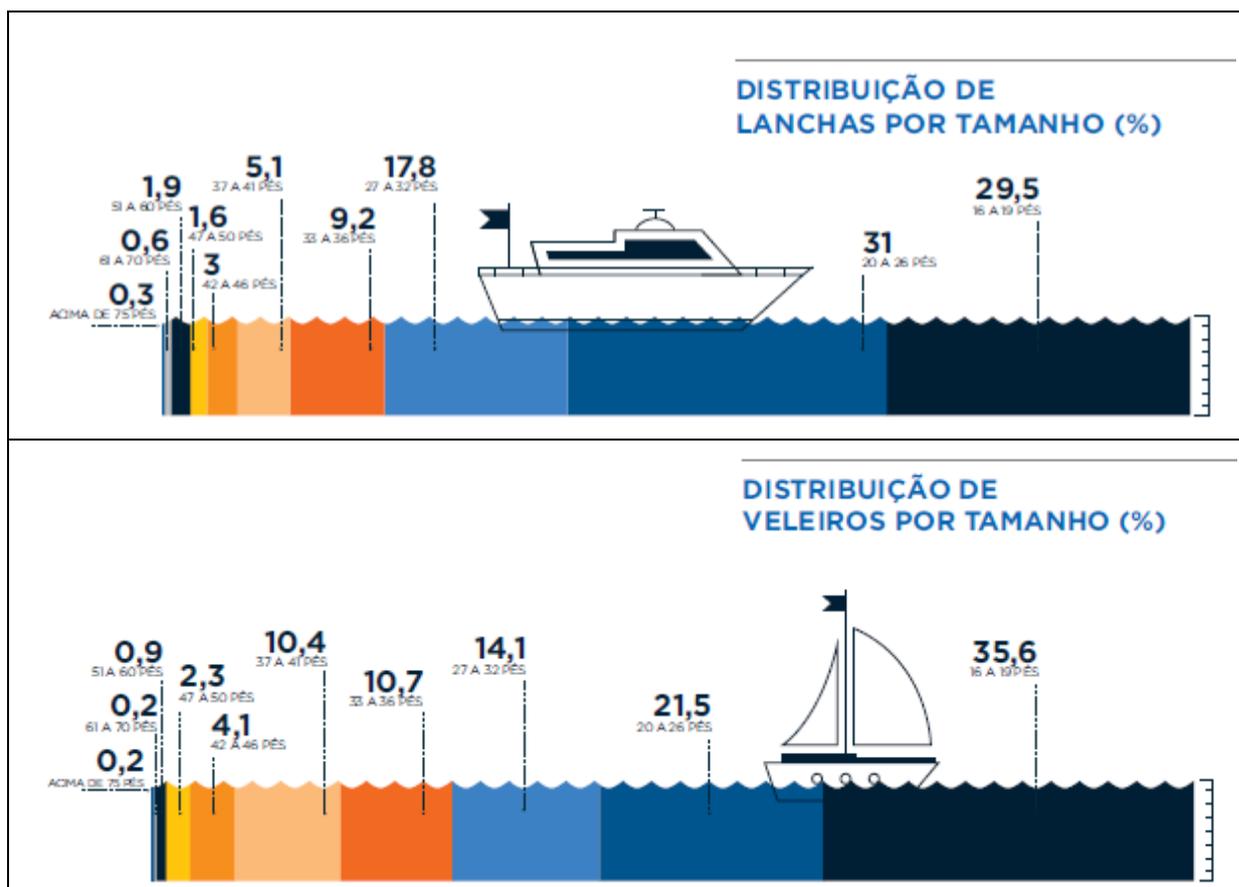


Figura 30 – Frota brasileira (motor e vela) por tamanho

Fonte: Fonte: ACOBAR, SEBRAE et al 2012

Quantitativamente, a frota acima de 16 pés compreende é estimada em aproximadamente 70.000 embarcações, entre lanchas e veleiros. Desse universo, e considerando as estruturas de apoio náutico no país, estima-se que 40.547 embarcações a motor e 6.430 embarcações a vela estejam abrigadas em estruturas formais de apoio náutico, o que corresponde a aproximadamente 70% da frota. Cerca de 20% da frota está alocada em casas dos proprietários ou fundeadas em baías, rios, lagoas e enseadas. Outros 13% está alocada em estruturas irregulares. A distribuição e a alocação das embarcações são ilustradas na **Figura 31**.

	LANCHAS	VELEIROS	
EMBARCAÇÕES EM ESTRUTURAS REGULARES	40574	6431	
EMBARCAÇÕES EM ESTRUTURAS IRREGULARES	8115	1286	
EMBARCAÇÕES ABRIGADAS EM CASA OU POITAS	9738	1543	
TOTAL	58427	9261	67687

Figura 31 – Distribuição e alocação das embarcações por estrutura

Fonte: ACOBAR, SEBRAE et al 2012

No que tange a distribuição da frota de embarcações por região, a maior parte está nas regiões Sudeste e Sul, onde o turismo náutico está mais bem consolidado e onde está situada a maior parte das estruturas de apoio náutico. A distribuição da frota por região é ilustrada na **Figura 32**.

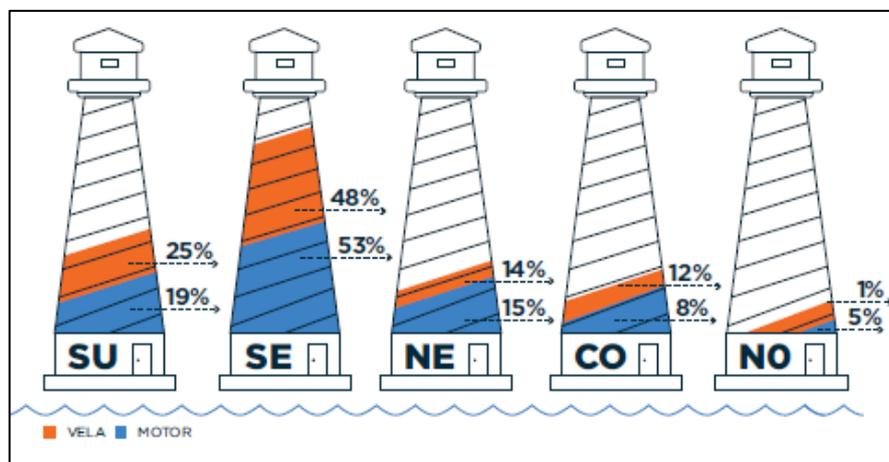


Figura 32 – Distribuição da frota de embarcações (motor e vela) por região
 Fonte: ACOBAR, SEBRAE et al 2012

No contexto da distribuição da frota, destaca-se que a região Nordeste aparece em terceiro lugar entre as cinco regiões brasileiras, mas com índices mais próximos do quarto lugar – Região Centro Oeste, que não é banhada pelo mar e computa apenas a frota fluvial. Este dado, se por um lado evidencia a pouca expressividade do setor náutico na região Nordeste quando comparado às regiões Sul e Sudeste, por outro lado, evidencia o potencial mercado a ser explorado.

Ainda de acordo com a ACOBAR (2012), a categoria mais encontrada nas estruturas de apoio náutico brasileiras são as lanchas entre 20 e 26 pés. Esse perfil se confirma particularmente na região Nordeste, onde há ainda participação de embarcações maiores nos estados onde a náutica conta com estruturas de apoio mais sofisticadas, como a Bahia e Pernambuco.

3.3.2. Estaleiros e fabricantes de equipamentos

Como já mencionado, o turismo náutico se diferencia dos outros segmentos do trade por ter como principal elemento caracterizador um equipamento, ou seja, uma embarcação, que, se por lado é utilizado como meio de transporte turístico, por outro, se constitui no próprio atrativo do deslocamento. Desta feita, cumpre analisar a produção desses equipamentos no Brasil.

Os estaleiros brasileiros especializados na fabricação de embarcações de esporte e recreio atualmente oferecem ao mercado uma gama de produtos que inclui caiaques, pranchas, embarcações a vela e a motor, motos aquáticas, entre outros equipamentos.

Apesar de a atividade de construção naval destinada ao esporte e recreio datar do início do século XX, somente na década de 1960 surgiram as primeiras operações industriais especializadas no setor, trabalhando a partir de encomendas e, posteriormente, formando os primeiros estoques de produtos acabados.

As iniciativas pioneiras tiveram origem nos Estados do Rio de Janeiro e São Paulo, não por acaso os dois principais polos de geração de demanda no mercado nacional. Ali, as primeiras operações se consolidaram e viabilizaram a expansão da náutica por diversos pontos do litoral e do interior do Brasil.

A partir da década de 1980, com o aumento da visibilidade da náutica no cenário brasileiro, houve um crescimento no número de estaleiros e o mercado pôde observar o surgimento de novas operações industriais e novas marcas focadas na demanda crescente das regiões Sul e Nordeste do Brasil. Esse movimento foi reforçado pelo crescimento e pela estabilidade econômica que tiveram lugar a partir de meados da década de 1990, com o advento do Real.

Nesse período começaram a se desenvolver os embriões dos novos centros de produção náutica, que se consolidaram nos últimos vinte anos e se mantêm pujantes até o presente, entre os quais merecem destaque as regiões da Grande São Paulo, Baixada Fluminense e os Estados de Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Alagoas e Pernambuco.

As regiões Sudeste e Sul concentram mais de 85% dos estaleiros, com destaque para os estados de São Paulo (35% do total de estaleiros), Santa Catarina (21% do total) e Rio de Janeiro (14%). A Região Nordeste concentra 11% dos estaleiros, o que atenta para o potencial que pode ser consolidado no Estado do Rio Grande do Norte. A **Figura 33** ilustra a referida distribuição geográfica por região do país.

É importante destacar que as características semi-artesanais e altamente especializadas do processo de fabricação de uma embarcação de esporte e recreio viabilizam a coexistência de estruturas produtivas de diferentes tamanhos dentro do mercado, sem prejuízo para a qualidade e competitividade do produto final. Isso significa que pequenos estaleiros, que operam com padrões de qualidade de processo e produto, mantêm-se ativos no mercado e disputam com produtos semelhantes fabricados por empresas de maior porte a preferência dos consumidores.

A alocação da força de trabalho nos estaleiros se concentra, pela ordem, na produção, seguida pela área administrativa, vendas, desenvolvimento de produto e pós-vendas. De acordo com a pesquisa feita pela ACOBAR (ACOBAR, SEBRAE et al, 2012), há postos de trabalho para diferentes níveis de escolaridade, quais sejam: ensino médio completo, superior incompleto, superior completo e pós-graduação. As escolaridades médias dos trabalhadores da indústria de equipamentos nos diferentes setores estão ilustradas na **Figura 34**.

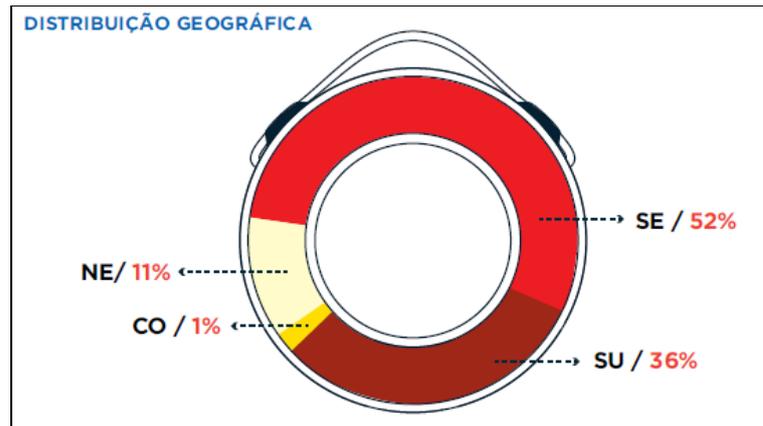


Figura 33 – Distribuição geográfica percentual dos estaleiros por região do Brasil
 Fonte: ACOBAR, SEBRAE et al 2012

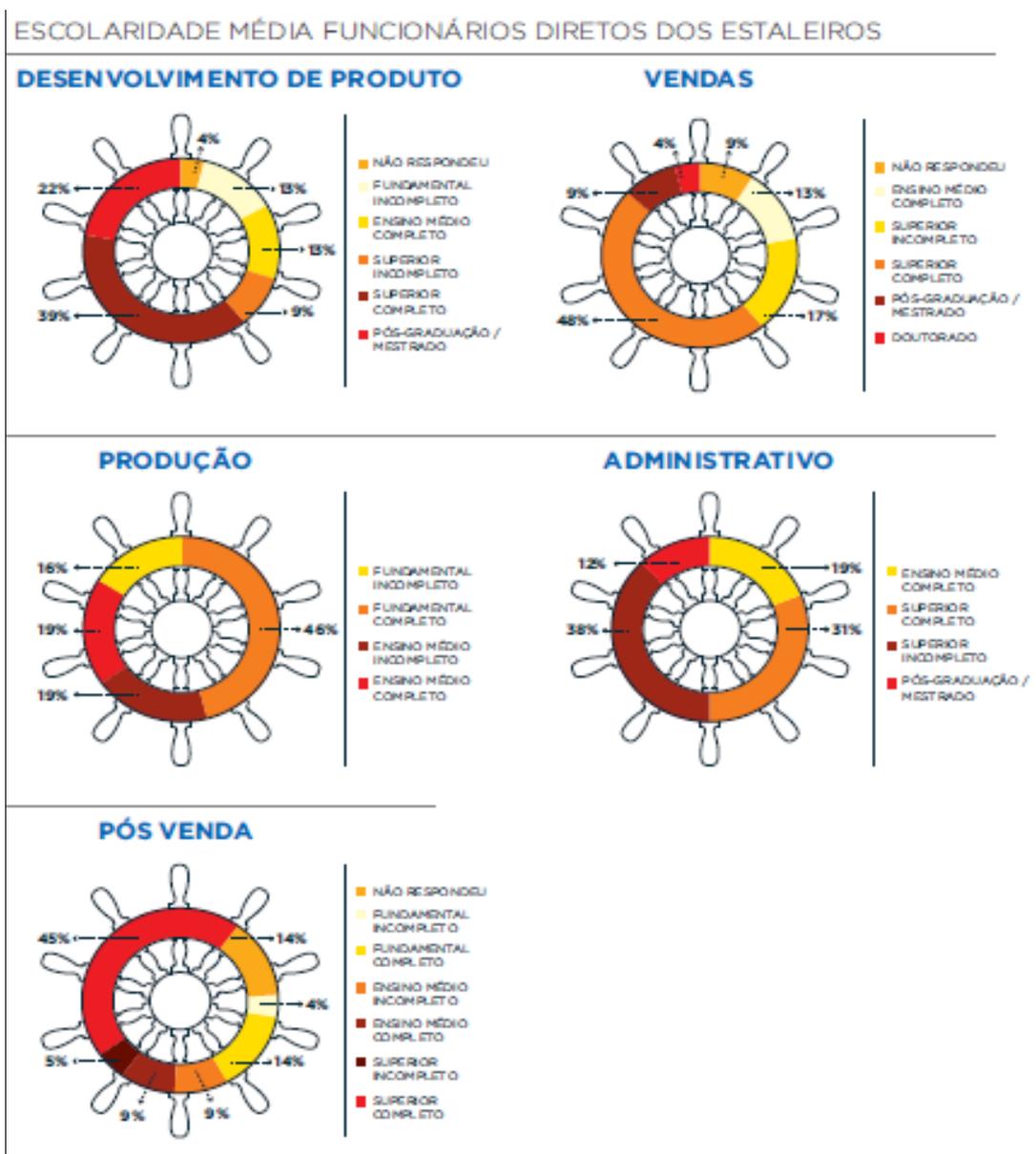


Figura 34 – Escolaridade média dos funcionários dos estaleiros, nos setores de desenvolvimento do produto, produção, vendas, pós vendas e administrativo
 Fonte: ACOBAR, SEBRAE et al 2012

Adicionalmente, estudos desenvolvidos pelo SEBRAE (2013) acerca do mercado náutico afirmam que, na esfera da produção de embarcações de esporte e recreio, **os estaleiros se valem de uma rede de fornecedores que inclui micro e pequenas empresas, tanto no fornecimento de peças, equipamentos e acessórios como na prestação de serviços especializados.**

Neste contexto, é **possível destacar as seguintes especialidades e ramos de atuação: logística e transporte, design e engenharia, manutenção e limpeza, assessoria contábil e fiscal, tapeçaria, propaganda e marketing, segurança patrimonial, consultoria em laminação de fibra de vidro, refeições industriais, gestão de resíduos, instalação e calibragem de eletrônicos, estofaria, montagens industriais, tornearia e usinagem de peças**, conforme ilustrado na **Figura 35.**

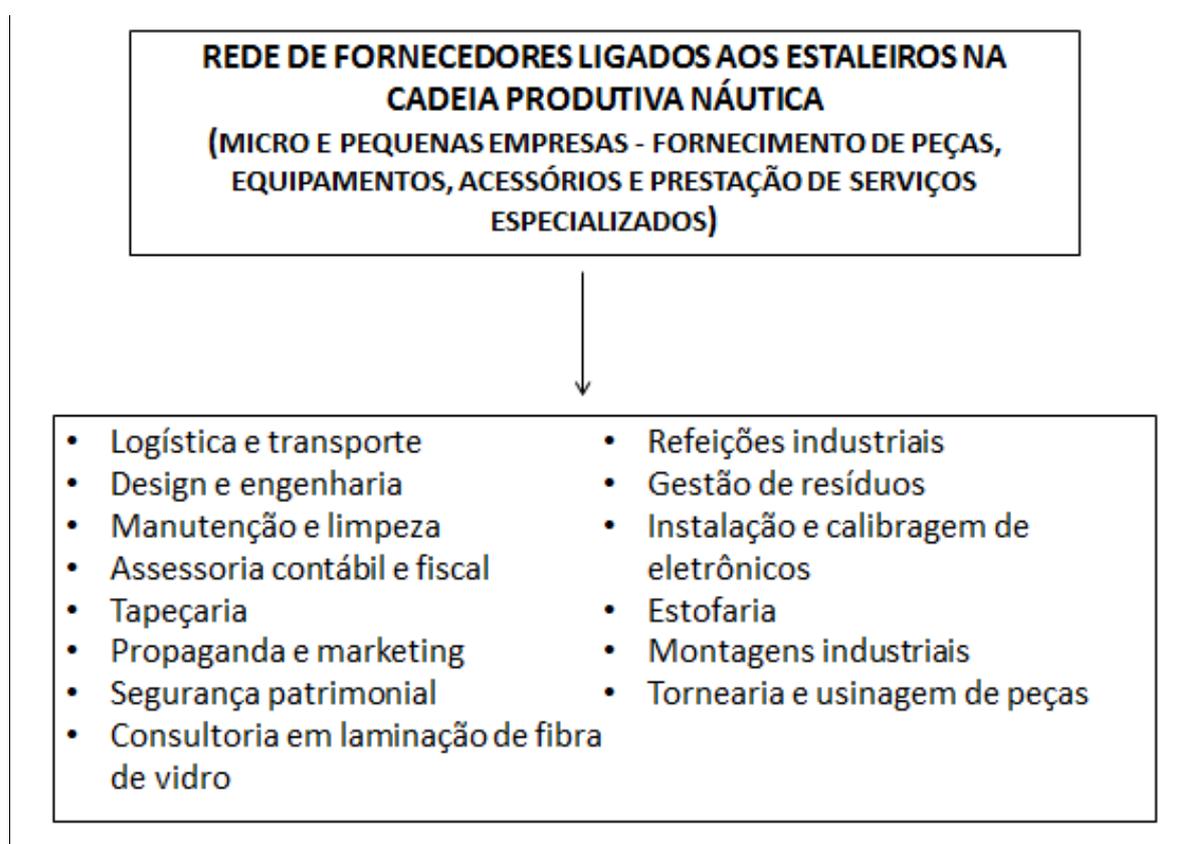


Figura 35 – Rede de fornecedores – micro e pequenas empresas – ligadas aos estaleiros na cadeia produtiva náutica

Fonte: elaboração própria com base em ACOBAR, SEBRAE et al 2012 e SEBRAE, 2013

O processo de produção e a utilização de embarcações de esporte e recreio demandam equipamentos, componentes e acessórios especificamente desenvolvidos para a aplicação náutica. As exigências em termos de qualidade e durabilidade sob condições extremas de temperatura, umidade, exposição à radiação solar, vento e água salgada fazem com que a produção desses bens

seja cercada de cuidados e processos e envolva matérias-primas e insumos especialmente desenvolvidos para essas finalidades.

As primeiras velerias organizadas empresarialmente e especializadas em equipar embarcações de esporte e recreio surgiram na década de 1960. Inicialmente, os estaleiros se viam obrigados a adaptar soluções a partir de peças e equipamentos desenvolvidos para outras aplicações, ou recorriam a indústrias (principalmente metal-mecânicas e de termoplásticos) para a produção de itens sob encomenda para equipar suas embarcações.

Com o passar dos anos, linhas de produto específicas foram desenvolvidas por indústrias de diversos setores, as quais também podiam ter aplicações náuticas. Esse tipo de configuração pode ser observado até hoje.

Na década de 1970, surgiram as primeiras empresas especializadas na produção de equipamentos e acessórios náuticos, dando início à consolidação do setor. As regiões Sul e Sudeste, sede da maioria dos estaleiros brasileiros naquela época, foram o berço de grande parcela das empresas fabricantes de equipamentos e acessórios.

O fornecimento de equipamentos e acessórios de alto valor agregado, cujas configurações ou processos produtivos implicam alta tecnologia ou larga escala industrial, como motores diesel de alto desempenho, equipamentos de telecomunicação e apoio à navegação por satélite, sistemas de telemetria, resinas e compósitos especiais, ainda é quase exclusividade de grandes empresas multinacionais, várias das quais com operações comerciais e industriais no País.

Inobstante a quase exclusividade das empresas multinacionais participação nos produtos de alta tecnologia, atualmente, ante a evolução e a consolidação das empresas fabricantes de equipamentos, peças e acessórios no Brasil, o **processo industrial dos estaleiros movimenta uma cadeia produtiva especializada, em sua maioria composta por micro e pequenas empresas que fornecem partes e peças para as embarcações**, como capotas e toldos, cabeamentos e instalações elétricas, para-brisas, metais, ferragens, cabos, âncoras e serviços de apoio à produção, como assessoria na laminação de compósitos e gerenciamento de resíduos.

A partir da expansão da demanda por embarcações de esporte e recreio e da estabilidade macroeconômica observadas nos últimos 15 anos, nota-se a tendência de funcionários especializados de estaleiros darem início a novos negócios, focados no fornecimento de peças, acessórios e serviços, indicando uma reversão da tendência de verticalização do processo de produção e comercialização na indústria náutica.

Cumprе esclarecer que 50% dos estaleiros trabalham com mais de 40 fornecedores em sua cadeia produtiva, o que evidencia a abrangência do setor (**Figura 36**).

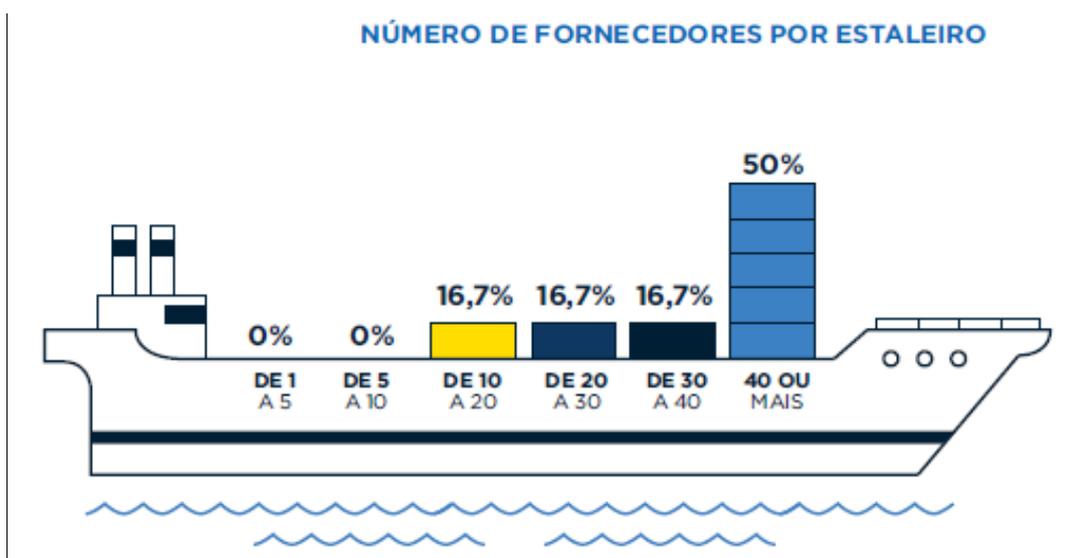


Figura 36 – Número de fornecedores por estaleiro

Fonte: ACOBAR, SEBRAE et al 2012

No que se refere à alocação da força de trabalho, os fabricantes de equipamentos, peças e acessórios náuticos acompanham a tendência observada nos estaleiros, ou seja: desenvolvimento do produto, produção, venda, administrativo e pós venda.

Também de acordo com a pesquisa feita pela ACOBAR (ACOBAR, SEBRAE et al, 2012), a maior parte dos funcionários está alocada nas áreas de produção há postos de trabalho para diferentes níveis de escolaridade, quais sejam: ensino médio completo, superior incompleto, superior completo e pós-graduação. Assim como em outros setores da economia, as remunerações mais elevadas são reservadas aos profissionais com mais educação formal e alocados geralmente no desenvolvimento de produtos.

As escolaridades médias dos trabalhadores da indústria de equipamentos nos diferentes setores bem como os respectivos salários médios estão ilustrados na **Figura 37**, na **Figura 38** e na **Figura 39**.

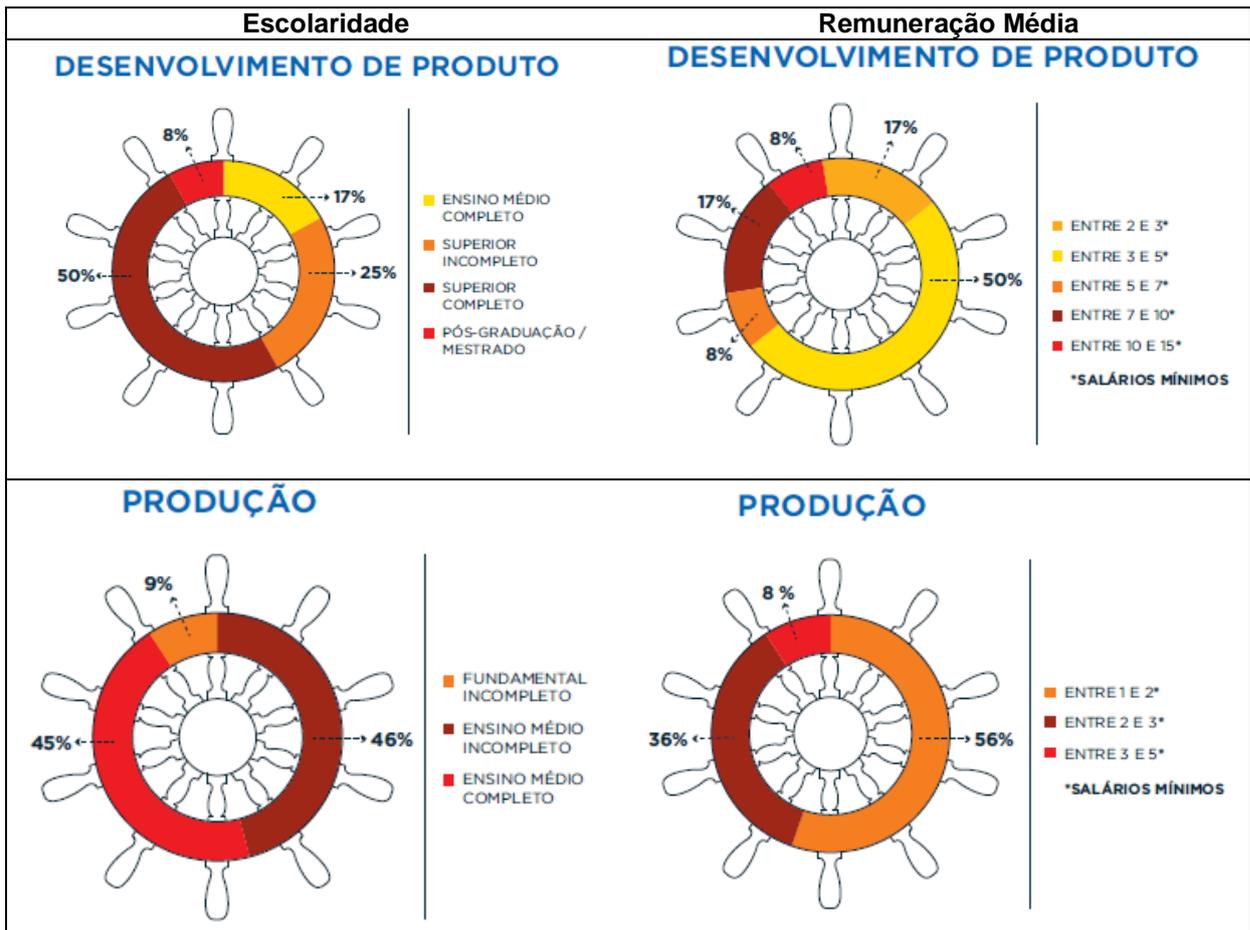


Figura 37 – Escolaridade e remuneração médias nos setores “desenvolvimento de produtos” e “produção” da indústria de equipamentos para o setor náutico
 Fonte: adaptado de ACOBAR, SEBRAE et al 2012

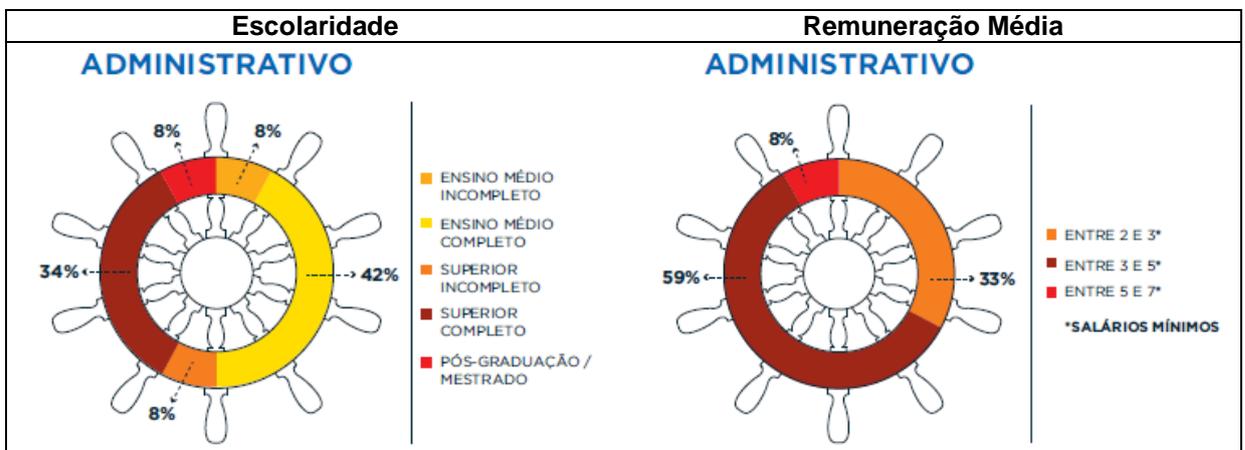


Figura 38 - Escolaridade e remuneração médias no setor administrativo da indústria de equipamentos para o setor náutico
 Fonte: adaptado de ACOBAR, SEBRAE et al 2012

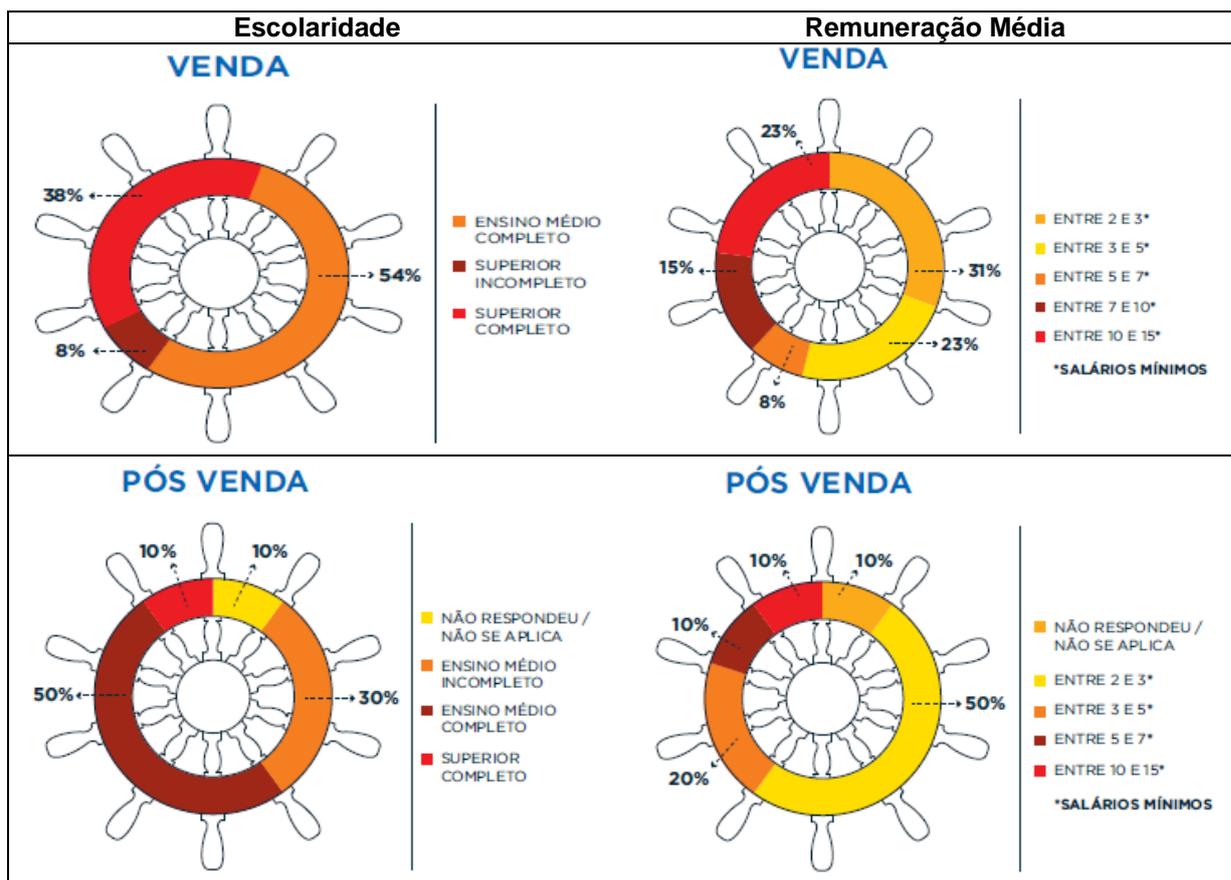


Figura 39 - Escolaridade e remuneração médias nos setores “venda” e “pós-venda” da indústria de equipamentos para o setor náutico

Fonte: adaptado de ACOBAR, SEBRAE et al 2012

Assim também como acontece com os estaleiros, os estudos desenvolvidos pelo SEBRAE (2013) acerca do fornecimento de peças e equipamentos no mercado náutico apontam que sua dinâmica fez com que diversos negócios se originassem a partir da experiência de profissionais especializados que identificaram oportunidades para empreender e buscar sua independência. Nesse sentido, **diversos agentes do mercado de equipamentos, peças e acessórios náuticos são micro e pequenas empresas que detêm técnicas e expertises específicas.**

Esse conjunto de empresas inclui fabricantes de itens como vestuário náutico, coletes salva-vidas, capas protetoras, cabos para esqui e *wakeboard*, pranchas de *wakeboard*, tapeçaria e capachos, velas, anodos de sacrifício, peças de decoração, peças usinadas sob medida, capotas náuticas, enxovais personalizados, churrasqueiras, adesivos decorativos, hélices e âncoras.

Desta, feita, **os fornecedores de equipamentos ligados à indústria náutica são ilustrados esquematicamente na Figura 40, onde se deve dar especial destaque ao potencial das micro e pequenas empresas no setor. Adicionalmente, ressalta-se que, o SEBRAE dá apoio à criação e ao fortalecimento dessas micro e pequenas empresas, o que pode ser dinamizado no Município de Natal-RN, caso se opte pelo fomento ao turismo náutico na cidade.**

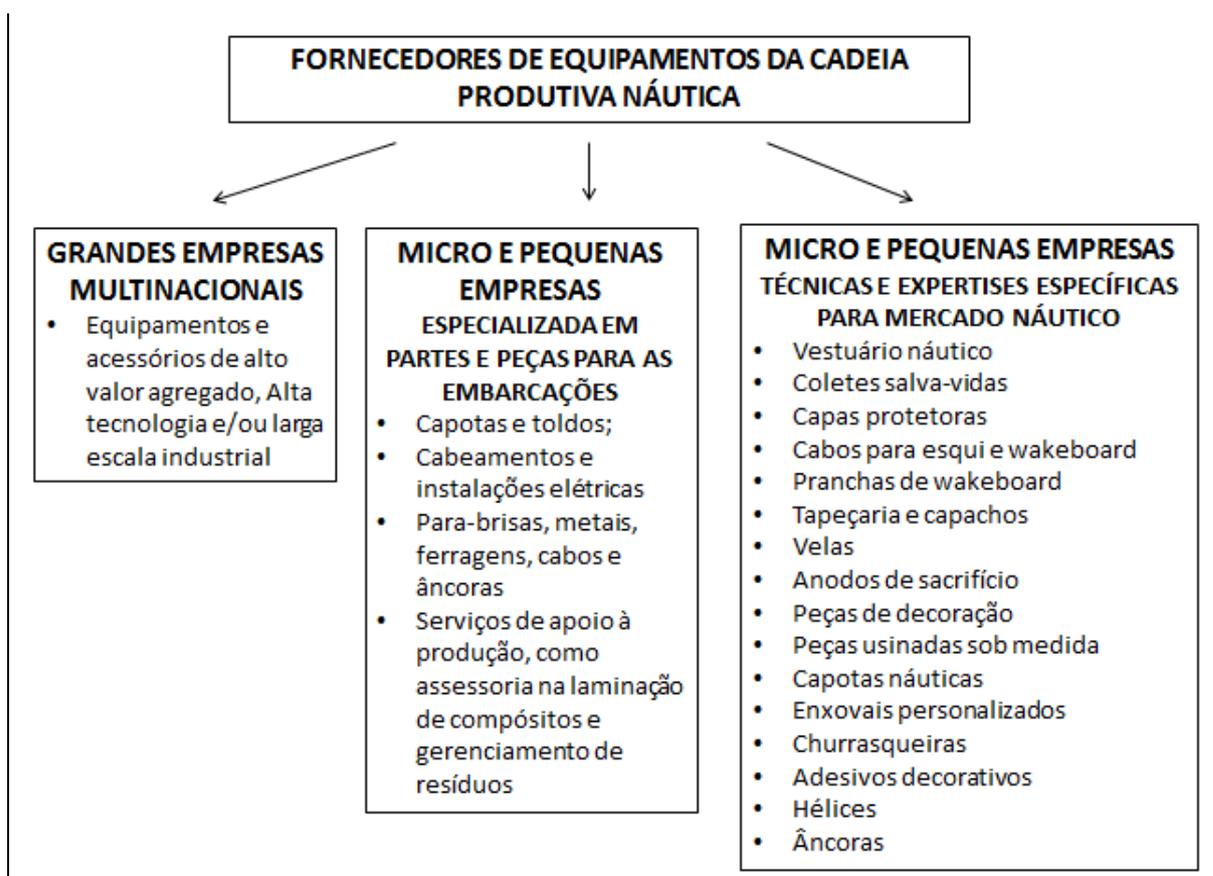


Figura 40 – Fornecedores de equipamentos da cadeia produtiva náutica
 Fonte: elaboração própria com base em ACOBAR, SEBRAE et al 2012 e SEBRAE, 2013

3.3.3. Comércio e prestação de serviços

A rede de comércio varejista que atende ao mercado náutico brasileiro é formada por lojas especializadas que se reúnem em torno das estruturas de apoio náutico e dos maiores centros consumidores do País, com destaque para as capitais e litoral das regiões Sudeste, Sul e Nordeste e também para os polos emergentes no interior.

Estima-se a existência de 350 lojas especializadas em náutica no Brasil, as quais vendem embarcações de todos os tamanhos, além de acessórios, equipamentos e peças. A grande maioria dessas lojas pauta a sua atuação pela segmentação geográfica do mercado, ou seja, atende os consumidores da sua região de influência. Nesse contexto, **destacam-se ainda os departamentos de náutica de concessionárias de veículos e motocicletas, bem como lojas agropecuárias e especializadas em caça e pesca, onde a oferta de equipamentos náuticos de esporte e lazer surge como um *upgrade* das linhas de produtos oferecidas originalmente, que incluíam apenas equipamentos voltados para usos comerciais e de transporte** (ACOBAR, SEBRAE et al 2012).

Há também os mercados mais consolidados, onde estão lojas especializadas em linhas de produtos específicas, como materiais de salvatagem, hélices e ferragens náuticas, tintas e equipamentos eletrônicos de telemetria e apoio à navegação. Essas lojas extrapolam os limites dos seus mercados regionais, atendendo consumidores finais e varejistas em todo o País, e também atuam como representantes exclusivas de linhas de produtos importados.

Inobstante a importância das lojas especializadas com atuação extra regional, conforme levantamento feito pela ACOBAR (2012), **percentualmente ainda são poucas** as operações de varejo que se valem de ferramentas de televendas, comércio eletrônico ou vendas por catálogo (Figura 41). **Por conseguinte, há favorecimento do comércio local voltado à demanda náutica.**



Figura 41 – Percentuais de vendas presenciais e vendas à distância pelas empresas que comercializam produtos ligados ao mercado náutico
Fonte: ACOBAR, SEBRAE et al 2012

Desta feita, assim como a indústria naval e os fabricantes de máquinas e equipamentos, o **setor terciário relacionado ao mercado náutico está em sua maior parte capitaneado por micro e pequenas empresas**, que se instalam nas proximidades das estruturas de apoio náutico e/ou dos centros consumidores.

Da mesma forma, a **prestação de serviços no mercado náutico é dominada por microempresas e empresas de pequeno porte, geralmente criadas, ampliadas ou alavancadas já para atendimento de uma demanda formada**, que abarca profissionais especializados ligados a estaleiros, fabricantes de equipamentos e acessórios, varejistas e estruturas de apoio náutico.

Entre os serviços ligados ao mercado náutico, destaca-se: **corretagem de seguros, instalação e calibragem de instrumentos, transporte de embarcações por terra e por mar, montagem de veleiros, mecânica especializada, reparos hidráulicos, capotaria, higienização, despacho na Capitania dos Portos, manutenção de embarcações, pintura e reparação náutica, vistorias, treinamento de tripulação, apoio à navegação (praticagem), reparos elétricos,**

polimento, estofaria, salvatagem, personalização, artesanato, entretenimento, apoio à pesca, apoio ao mergulho, hospedagem, turismo cultural e arqueológico, gastronomia, ecoturismo, salvatagem e resgate e educação ambiental.

Em síntese, as atividades comerciais e de prestação de serviços ligadas à cadeia náutica são ilustradas esquematicamente na **Figura 42**, onde também se faz especial destaque ao potencial das micro e pequenas empresas no setor e onde também se ressalta o que SEBRAE dá apoio à criação e ao fortalecimento dessas micro e pequenas empresas, o que pode ser dinamizado no Município de Natal-RN, caso se opte pelo fomento ao turismo náutico na cidade.

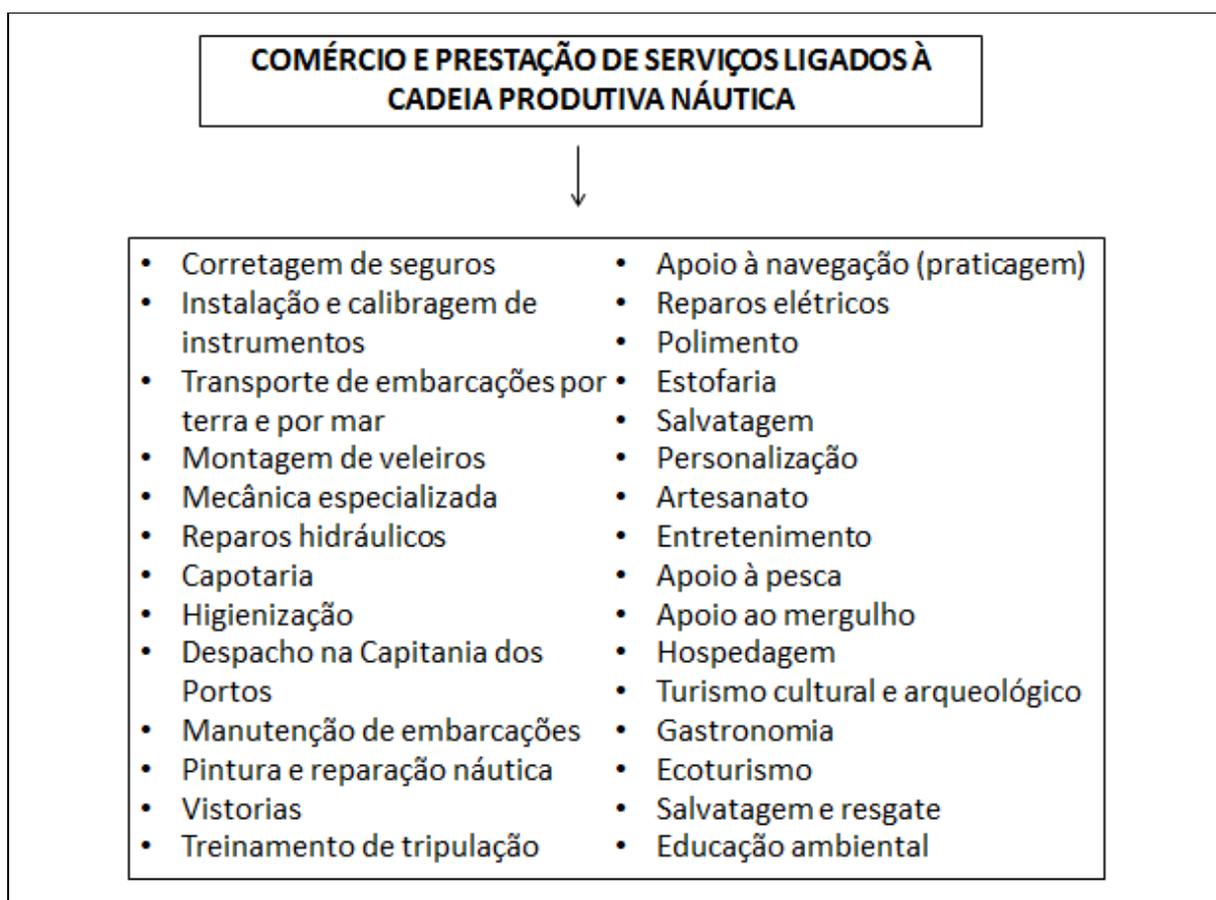


Figura 42 - Atividades comerciais e de prestação de serviços ligadas à cadeia náutica
Fonte: elaboração própria com base em ACOBAR, SEBRAE et al 2012 e SEBRAE, 2013

3.3.4. Geração de empregos diretos

De acordo com ACOBAR, SEBRAE et al (2012), há geração de 7,2 empregos por embarcação produzida.

Já Bohn e Garcia (2010) estimam que o mesmo número para a produção (**7 empregos por embarcação no caso da indústria e comércio**), mas ampliam ainda para mais **3 a 5 empregos diretos por embarcação no setor de serviços (turismo)**

Moura (2008) e Gamito (2009) e corroboram as afirmativas de Bohn e Garcia (2010) ao alertar que a manutenção das dependências de um equipamento náutico consolidado exigem serviços especializados ao longo de todo o ano. Sendo assim os núcleos de trabalho que movimentam o empreendimento, mesmo que regidos pela sazonalidade própria das práticas náuticas, não se configuram como dependentes da alta estação. Adicionalmente, apontam que o mercado náutico cria um leque diversificado de serviços especializados e que os vários serviços e produtos que consolidam a atividade náutica e a participação capacitação técnica da comunidade são fundamentais.

3.4. Projetos sociais associados ao segmento náutico no Brasil

Além do incremento no turismo e dinamização do mercado, as práticas náuticas podem também trazer benefícios para a população em termos de qualificação profissional, educação, inclusão social e desenvolvimento de esporte. No Brasil, existem algumas iniciativas de projetos sociais no setor náutico, associados ou não ao poder público, quase sempre direcionados a crianças e jovens.

Sendo assim, atenta-se desde já para necessidades específicas do segmento, o que implica em oportunidades de trabalho e no alargamento do rol de público alvo, objetivos e escopos escopo de projetos sociais, que podem ser direcionados à qualificação de mão de obra e absorção no mercado de trabalho.

No âmbito público destaca-se o “Projeto Navegar”, lançado pelo governo federal em 1999, cujo objetivo principal relacionava-se à massificação da prática de diferentes esportes aquáticos, tais como iatismo, remo, esqui aquático e canoagem. O projeto baseava-se na premissa de prática de esporte como colaboradora da formação social de crianças e adolescentes, ao propiciar ações de cidadania, estimular o cuidado com a saúde e o meio ambiente, bem como, aprimorar a habilidade motora e de raciocínio. Ademais, características como espírito de equipe, capacidade de liderança e engajamento social são considerados como aspectos passíveis de estímulo pela prática do esporte. (ME, 2014).

A iniciativa em âmbito federal impulsionou a ampliação de projetos anteriores e o fomento a novos projetos. Sendo assim, destacam-se:⁸

- i. “Projeto Grael” - desenvolvido pelo Instituto Rumo Náutico, em Niterói-RJ (iniciado em 1998);
- ii. Projeto “Velejar é Preciso” - desenvolvido pelo late Clube Lago de Itaipu (ICLI), em Foz do Iguaçu-PR (iniciado em 2001);
- iii. Projeto “Navegar” - desenvolvido pela Faculdade de Educação Física da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS) em Porto Alegre-RS (iniciado em 2003);
- iv. Programa “Navega São Paulo” - desenvolvido pelo Estado de São Paulo (iniciado em 2004)

Assim como o projeto federal, **estes programas têm como objetivo comum desenvolver a cultura do esporte e de atividades náuticas junto a crianças e jovens de baixa renda. Todos utilizam o esporte como carro chefe para suas atividades, mas trazem vinculados os incentivos para a criação de uma melhor relação do jovem com o meio ambiente, em especial a preservação dos ambientes costeiro, lacustre e marinho, uma vez que a prática do esporte náutico necessariamente se desenvolve nesses ambientes.**

Outro aspecto a ser destacado nos projetos sociais refere-se ao oferecimento de **capacitação profissional para a cadeia produtiva do segmento, com foco também para a formação de mão de obra e alocação nas estruturas de apoio náutico (marinas, clubes e estaleiros).**

Por fim, destacam-se ainda, no âmbito de todos os projetos, **parcerias com instituições públicas e privadas, Universidades, Museus, Associações, o que permite uma maior interação das atividades nos diferentes segmentos da sociedade.**

Desta feita, passa-se a explanação de algumas peculiaridades de cada projeto, visando identificar aspectos que porventura possam ser replicados e/ou adaptados para Natal, caso se entenda pela pertinência de fomento ao setor náutico na cidade.

⁸ Entende-se que alguns destes projetos podem ser vistos e/ou utilizados como protótipos e modelo para futuros traçados. Por tal razão, entendeu-se pela pertinência de seus detalhamentos.

3.4.1. Projeto Grael⁹

O Projeto Grael foi lançado em 1998 pelos irmãos Torben e Lars Grael e Marcelo Ferreira, velejadores profissionais em âmbito nacional e internacional, e que buscaram expandir a prática do iatismo na Baía de Guanabara. Com origem e sede em Niterói-RJ, também foi estendido à cidade de Três Marias-MG, onde mantém uma sub-sede.

O projeto tem como objetivo o desenvolvimento da prática esportiva como pilar de fomento à integração social, saúde, lazer e educação ambiental, bem como, capacitação profissional e inserção de jovens no mercado de trabalho da cadeia produtiva náutica. As atividades do projeto são direcionadas aos alunos da rede pública de ensino, mas também são abertas a voluntários, brasileiros e estrangeiros.

As atividades do Projeto estão distribuídas em três vertentes: **programas de esportes náuticos** (“educando através da vela”), **programas ambientais e programas profissionalizantes**.

Os principais **projetos no âmbito dos programas de esportes náuticos** são (**Figura 43**):

- **Introdução à natação para vela** – voltado para crianças entre 9 e 13 anos, tem o objetivo de apresentar a vela e despertar para a prática do esporte. A partir de aulas lúdicas, teóricas e práticas, o curso é direcionado para tornar a vela um esporte acessível a todos e motivar o prazer em velejar, desenvolvendo nas crianças habilidades motoras, cognitivas, intelectuais e de socialização, dentre outras (equilíbrio, força, agilidade, autoconfiança, disciplina, liderança, respeito à natureza, concentração, percepção do meio etc.);
- **Optimist Básico (I e II)** - atende a todas as faixas etárias do Projeto e tem como objetivo promover a adaptação e segurança na água, proporcionando também aprendizados relacionadas à respiração, imersão, flutuação e propulsão. Ao final do curso, os aprovados são indicados ao curso de vela;
- **Optimist Avançado (I e II)** - direcionado a crianças de 9 a 15 anos, dão continuidade ao desenvolvimento das habilidades já despertadas anteriormente no módulo básico de Optimist, além do interesse pelo esporte. Nestes módulos, além das aulas semanais de vela, o aluno passa a participar também de aulas de noções de marcenaria, bem como suas regras de segurança e manutenção. Ao final do curso, são confeccionados produtos individuais, como miniaturas de barcos, porta-retratos, bandejas de mosaicos, dentre outros;
- **Dingue Básico (I e II)** – direcionado a jovens com idade superior aos 15 anos que ainda não participam do Projeto Grael. Os objetivos permanecem os mesmos dos cursos de *Optimist* Básico I e II;

⁹ Todas as informações aqui referenciadas foram obtidas no sítio digital do Instituto Navegar (<http://www.projeto-grael.org.br/home.php>)

- **Dingue Avançado (I e II)** – trata-se de uma continuidade do desenvolvimento de habilidades náuticas. Alunos passam participar de aulas introdutórias de Carpintaria Náutica;
- **Vela profissionalizante** - complementa os demais módulos oferecidos no Programa de Iniciação Profissionalizante e atende a jovens com idade entre 16 e 24 anos. Seu objetivo é apresentar a vela e desenvolver conceitos básicos de navegação para iniciação profissional ou esportiva, quer seja como tripulante, gestor de embarcação, autônomo ou como funcionário na indústria/serviços envolvendo produtos náuticos. Desta forma, pretende-se formar um profissional melhor preparado, mais completo, desenvolvendo também qualidades físicas e intelectuais aplicadas a esse segmento.

Já entre os projetos no âmbito dos **programas ambientais**, concluídos e em desenvolvimento, destacam-se:

- **Projeto de Geração de Renda (artesanato náutico)** – desenvolvido entre os anos de 2006 e 2011 junto às mulheres da comunidade de pescadores de Jurujuba, onde a cultura e trabalhos referentes ao mar sofrem com a decadência dos recursos socioambientais do entorno da Baía de Guanabara. O resultado do primeiro grupo formado pelo projeto “Geração de Renda” foi a confecção de bolsas com temática e materiais náuticos;
- **Projeto Baía de Guanabara** – caracterizado como um dos principais instrumentos de monitoramento ambiental da Baía, tem como objetivo o estudo das correntes marítimas, complementando dados sobre as propriedades físico-químicas da água. O estudo tem aplicabilidade direta no subsídio às empresas que trabalham na Baía de Guanabara (transporte, reparos, construção etc.), bem como, instituições que efetuam coleta de resíduos flutuantes. É desenvolvido em parceria com a BG Brasil e a Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ);
- **Projeto Niterói Águas Limpas** – direcionado ao estudo, a coleta e o monitoramento do lixo flutuante da Enseada de Icaraí e de Jurujuba, em Niterói. Desenvolvido em parceria com a Concessionária Águas de Niterói, Companhia de Limpeza Urbana de Niterói (CLIN), Instituto de Geociências da Universidade Federal Fluminense (IGeo/UFF), do Laboratório de Modelagem de Processos Marinhos, Meteorológicos e Atmosféricos (LAMMA/UFRJ), Museu de Arte Contemporânea de Niterói (MAC), Secretaria de Cultura de Niterói (FAN) e Instituto Baía de Guanabara (IBG);
- **Noções de Meteorologia e Oceanografia** – realizado em parceria com o Laboratório de Modelagem de Processos Marinhos, Meteorológicos e Atmosféricos da UFRJ (LAMMA/UFRJ), entre os anos de 2006 e 2010, ministraram aos jovens do projeto noções básicas referentes às temáticas de: fenômenos meteorológicos, estudo dos eventos da

atmosfera, interpretação de carta náutica, maré, correntes e ondas. Foi ampliado e transformado, sendo, atualmente, o curso intitulado “Conhecendo a Baía de Guanabara”.



Figura 43 – Crianças e adolescentes participantes dos programas de esportes náuticos no Projeto Grael
Fonte: Fonte: sítio eletrônico do Instituto Rumo Náutico

Os cursos profissionalizantes são, quase na sua totalidade, voltados para a capacitação de mão de obra para o setor náutico. No entanto, os conhecimentos também podem ser empregados em outros setores produtivos. Entre os cursos oferecidos nos programas profissionalizantes, destacam-se (Figura 44):

- **Fibra de vidro** - capacitação de jovens para as indústrias de construção de embarcações em fibra de vidro, também capacita para outros setores produtivos que utilizem fibra de vidro em sua produção, como pranchas de surfe, modelos de piscinas etc;

- **Capotaria náutica** - costura e reparos variados de velas, capas de proteção para barcos, almofadas, bolsas, bandeiras, capotas e toldos. Conhecimentos adquiridos podem se usados em outras áreas além da náutica, como toldos residenciais e afins;
- **Mecânica de motores de popa** - conhecimentos básicos sobre funcionamento, operação, reparo e manutenção de motores de popa (gasolina, dois e quatro tempos);
- **Mecânica de motores diesel** - conhecimentos básicos para a operação de motores diesel empregados nas embarcações e demais componentes do sistema de propulsão de veleiros e lanchas. Uma vez que os motores diesel possuem mecânica semelhante, o conhecimento adquirido também pode ser aplicado aos motores de ônibus e caminhões;
- **Refrigeração náutica;**
- **Instalações elétricas e eletrônicas de veleiros e lanchas e carpintaria naval.**



Figura 44 – Cursos profissionalizantes no âmbito do Projeto GraeL
Fonte: sítio eletrônico do Instituto Rumo Náutico

○ Instituto Rumo Náutico atesta que 30% dos alunos que participam das atividades profissionalizantes são inseridos no mercado de trabalho, absorvidos em empresas como: iate clubes, marinas, escolas de vela, estaleiros e empresas de dragagem e outras empresas do setor náutico. Inobstante, a capacitação também pode ser aproveitada para inserção em outros segmentos, como indústria de motores, máquinas e equipamentos.

A absorção da mão de obra qualificada também se beneficia da localização do projeto, desenvolvido em uma baía onde se localizam vários clubes náuticos particulares. Esta

proximidade física contribui para o estabelecimento de contatos profissionais e parcerias, profícuas para todas as partes envolvidas. A mão de obra que surge mais qualificada pela existência do projeto e atende muito melhor as necessidades dos clubes da região. Desta forma, a troca é tão benéfica para a iniciativa privada como para os estudantes, bem como para o próprio projeto.

Para viabilizar suas atividades, o Instituto Rumo Náutico / Projeto Grael se mantém através de recursos de patrocinadores privados (empresas que apoiam através de sistema de incentivos fiscais e doações), doações individuais e repasses públicos (convênios). O principal parceiro do Instituto é a Prefeitura de Niterói, município onde o instituto está situado. Ainda no setor público, o Instituto mantém parceria com o Ministério do Meio Ambiente (MMA) e a Organização das Nações Unidas para Educação, Ciência e Cultura (UNESCO). Entre os patrocinadores privados, destacam-se Shell, Volvo, Votorantim, CCR, Instituto Oi Futuro, Klabin e Grupo Energisa.

Hoje, o Instituto Rumo Náutico-Projeto Grael é reconhecido como uma referência nacional e internacional no desenvolvimento de programas de náutica educativa e social. A sua experiência tem sido modelo para várias outras iniciativas públicas e privadas. Desde a sua origem o Instituto Rumo Náutico já ofereceu mais de 13 mil vagas para os seus cursos e programas educacionais.

Outro aspecto interessante é a **demonstração de viabilidade social de um esporte historicamente caracterizado à elite. O bairro de Jurujuba em Niterói, onde está localizada a sede do Projeto, é característico por sua história pesqueira e mais atualmente por abrigar parte da população de baixa renda. Parte da população do entorno tem contato direto com o projeto e seus benefícios.**

Considerando as particularidades da cidade de Natal e tendo em vista a localização da ZPA7, as características ambientais, econômicas e sócias da região e da infraestrutura do entorno, o estabelecimento de um projeto nestes moldes poderia beneficiar crianças e jovens da região, abrindo campo para novos empreendimentos náuticos.

De maneira análoga, também poderia contribuir para qualificação de mão de obra para atender as demandas do setor, tais como aquelas existentes no Porto de Natal e no late Clube de Natal, localizados no entorno da ZPA-7, além de outros segmentos nos quais a mão de obra capacitada pode ser absorvida, como indústria naval e serviços de manutenção e reparos.

3.4.2. Projeto Velejar é Preciso¹⁰

O Projeto Velejar é Preciso foi criado em 2001, sendo desenvolvido pelo late Clube Lago de Itaipu (ICLI), em Foz do Iguaçu – PR. Patrocinado pela Itaipu Binacional, trata-se de uma escola de vela (aulas práticas e teóricas) voltada para crianças matriculadas na rede pública do município. O principal foco do projeto é a prática do esporte, inclusive profissional. O projeto já revelou atletas que se tornaram campeões nacionais e sul-americanos. A Figura 45 e a Figura 46 ilustram as atividades do Projeto.



Figura 45 – Atletas do Projeto Velejar é Preciso em competição na Argentina
Fonte: Portal digital de notícias “Click Foz do Iguaçu”



Figura 46 – Atletas do Projeto Velejar é Preciso
Fonte: sítio digital “Tribuna on Line”

¹⁰ Todas as informações aqui referenciadas foram obtidas no sítio digital do late Clube Lago de Itaipu (ICLI). Disponível em: <http://www.icli.com.br/projeto-velejar.php>.

3.4.3. Projeto Navegar¹¹

O Projeto Navegar é desenvolvido pela Escola de Educação Física da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (ESEF/UFRGS) desde 2003, tendo como foco democratizar o acesso a atividades esportivas e educacionais realizadas em contato com a natureza, como instrumento de promoção de inclusão social para jovens, preferencialmente em situação de risco social (**Figura 47**).



Figura 47 – Alunos atendidos pelo Projeto Navegar (UFRGS)

Fonte: sítio digital do Projeto Navegar

¹¹ Todas as informações aqui referenciadas foram obtidas no sítio digital do Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS). Disponível em: http://www.lume.ufrgs.br/handle/123456789/515?locale=pt_BR.

Para tanto, conta com recursos provenientes do Ministério do Esporte, além de suporte da UFRGS e parcerias com instituições públicas e privadas. Estas parcerias tornam possível o desenvolvimento, sem custos para os participantes, de atividades de iniciação de vela, remo e canoagem, além de intervenções de educação ambiental contextualizadas nestas atividades esportivas e outras propostas complementares, como o xadrez e atividades recreativas.

A prática náutica permite desenvolver práticas esportivas educacionais capacidades físicas e habilidades motoras, estímulo à integração e ao desenvolvimento de trabalho em equipe, além de ações relacionadas à conscientização ambiental.

O Projeto Navegar dispõe de espaço específico para a realização das atividades propostas, que fica próximo à Doca Turística na Zona Norte do município de Porto Alegre, contando com uma ampla lista de embarcações de remo, vela, canoagem e a motor, além de outros materiais, como equipamentos auxiliares de flutuação (coletes salva-vidas), rádio comunicadores, computadores e projetor multimídia. Além disso, o espaço se situa próximo ao Parque Estadual do Delta do Jacuí que é uma importante unidade de conservação e possui características únicas para a promoção de intervenções de educação ambiental ao ar livre.

A equipe de trabalho do Projeto PST/Navegar UFRGS é formada por professores e estudantes de Educação Física. O público alvo é composto por 200 jovens com idades entre 11 e 16 anos, todos matriculados na rede pública de ensino que, em sua maioria, possuem reduzidas ou nenhuma experiência anterior com as atividades esportivas e educacionais promovidas no Projeto.

Estudo desenvolvido por CAVASINI (2008) sobre os aspectos sociais do Projeto Navegar aponta pela significativa contribuição no desenvolvimento do trabalho em equipe, liderança, aumento do rendimento escolar e prevenção à criminalidade.

3.4.4. Projeto Navega São Paulo

O projeto Navega São Paulo foi criado em 2004 e tem sua origem na história de sucesso do Projeto Grael, quando um de seus idealizadores, Lars Grael, ocupou a Secretaria de Esporte do Estado de São Paulo. Desde então, tornou-se referência como o maior projeto social esportivo do Estado e atualmente integra um programa da Secretaria de Esporte Lazer e Turismo do Estado de São Paulo. É patrocinado pela SABESP (empresa de economia mista responsável pelo fornecimento de água, coleta e tratamento de esgotos de 364 municípios do Estado de São Paulo), Companhia Energética de São Paulo (CESP) e Imprensa Oficial do Estado de São Paulo (IMESP).

O Projeto oferece aulas gratuitas de vela, remo e canoagem para alunos matriculados na rede pública de ensino, entre 10 e 15 anos de idade (**Figura 48**). Inclui, ainda, aulas de conscientização ambiental, segurança náutica e oficina de marcenaria. Está divididos em 9 núcleos

náuticos pelo Estado de São Paulo (Presidente Epitácio, Praia Grande, São Bernardo do Campo, Santos, São Vicente, Cubatão, Barra Bonita, Piraju, Mairiporã).



Figura 48 – Atletas e atividades do Projeto Navega São Paulo
Fonte: fotografia disponibilizada no sítio digital do Governo do Estado de São Paulo

A formação de novos núcleos náuticos gera empregos para os alunos capacitados nos clubes e nas marinas. Para cada núcleo do Projeto é repassado embarcações a remo, de canoagem e a vela, além de embarcações de apoio, coletes, uniformes, o aluno recebe reforço alimentar e treinamento para instrutores e monitores.

3.5. Sinergias para fomento ao segmento e turismo náutico sustentável

As análises da cadeia produtiva, do mercado náutico e dos projetos sociais que podem estar vinculados ao segmento corroboram os estudos realizados pela Universidade Federal da Bahia (UFBA, 2009) e apontam que o desenvolvimento do turismo náutico é melhor estruturado quando subsidiado de parceria entre os setores e atores envolvidos.

Nesse ínterim, **parcerias entre o poder público, a iniciativa privada e o terceiro setor - de forma articulada com a comunidade local e com usuários de equipamentos náuticos e turistas - permitem inserção social, minimização de impactos ambientais negativos e maximização de impactos sociais e econômicos positivos** realização através de diversas ações, programas e projetos, que viabilizam, entre outros, a melhoria da produtividade, redução de custos, facilidades de acesso a novos mercados, troca de experiências e maior acesso a informações. Essas possíveis inter-relações entre os setores e atores podem ser visualizadas na **Figura 49**.

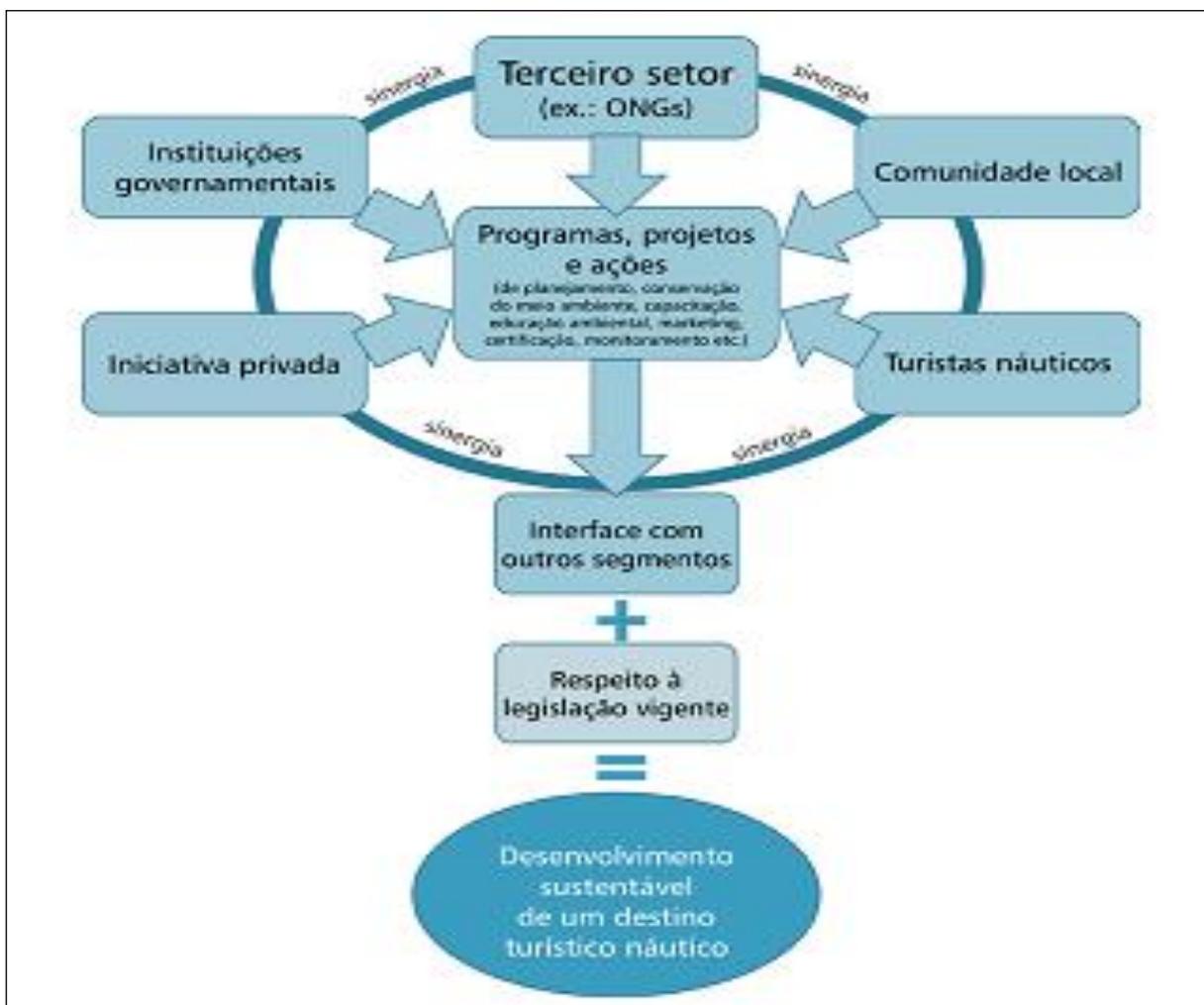


Figura 49 - Articulações e sinergias entre os diversos atores e setores do turismo náutico

Fonte: UFBA, 2009

A necessidade de uma ação sinérgica, com a articulação e a cooperação entre os setores envolvidos é fundamental e resulta na implementação/desenvolvimento de programas, projetos e ações, sempre com o objetivo maior de atingir um desenvolvimento sustentável para o segmento.

Através de propostas com bases sustentáveis os conflitos usualmente existentes que contrapõem interesses pelo uso dos recursos naturais costeiros pelas atividades econômicas aqueles que pregam por sua proteção/preservação podem ser minimizados e mesmo ganhos podem ser atingidos. **Nesse sentido, a cadeia produtiva da náutica pode ser também compreendida como atividade de caráter e de interesse social, e seus ativos - embarcações, marinas e iate clubes, píeres de atracação e garagens náuticas - classificados como bens de geração de serviços.**

Para tanto, no caso de Natal, independente da alocação de qualquer estrutura para fomento à atividade náutica, as sinergias podem ser delineadas como pré-requisitos ou condicionantes para a execução e desenvolvimento de atividades náuticas, caso se opte pela sua viabilidade, conveniência e oportunidade.

A incorporação de programas ambientais nos projetos de estruturas de apoio náutico foi sido observada na implantação de alguns empreendimentos náuticos em áreas públicas, em especial no Estado de Santa Catarina, como será explanado no item 4.2.1. Já as condicionantes do licenciamento foram observadas em licenças ambientais expedidas pelo Estado do Rio de Janeiro para implantação de estruturas de apoio náutico.

Especificamente no caso da ZPA-7, a Prefeitura Municipal de Natal, na qualidade de proprietária da área na ZPA-7, pode incorporar exigências de programas de educação ambiental, desenvolvimento de esportes náuticos, capacitação profissional e absorção de mão de obra local tanto no delineamento de termos de referencia para elaboração de projetos de estruturas de apoio náutico, quanto em condicionantes do licenciamento ambiental de tais estruturas.

4. ESTRUTURAS E INSTALAÇÕES DE APOIO NÁUTICO

4.1. Caracterização das estruturas e instalações de apoio náutico

Além dos atrativos naturais e dos equipamentos indispensáveis ao desenvolvimento da náutica de recreio, esporte e turismo, o segmento está atrelado à necessidade de infraestrutura com capacidade e qualidade para receber e alocar as embarcações.

De maneira geral, os praticantes de esportes e turistas esperam encontrar no destino facilidades logísticas para suprir as necessidades específicas dos meios náuticos, entre as quais se destacam instalações provedoras de sistemas de cobertura por rádio bases, locais adequados para estadia, rampas de acesso ao mar, atracadouro, píeres, guindastes, *forklifts*, pátios secos para os barcos com avarias e necessidade de reparos, oficinas para estes pequenos reparos, abastecimento de água, combustível e energia elétrica (enquanto atracado), loja de peças e acessórios náuticos, entre outros.

Tais facilidades logísticas estão associadas às **estruturas e instalações de apoio náutico, geralmente incluídos na denominação de clubes náuticos, iate clubes, garagens náuticas ou marinas**. Telles (2013) afirma que, conceitualmente, **todas as estruturas são equipamentos caracterizados por situarem-se nas margens de um corpo d'água navegável, destinados a operações portuárias de embarcações desportivas, de lazer e turismo**. A Associação Brasileira dos Construtores de Barcos e seus Implementos - ACOBAR, por sua vez, sistematiza as características mais comuns que diferenciam cada uma delas, conforme **Tabela 7**.

De acordo com as características apresentadas, as marinas são estruturas mais complexas em relação às garagens náuticas e clubes náuticos. No entanto, **se não fosse a finalidade turística, esportiva e de lazer da náutica, as marinas seriam estacionamentos para barcos ou clubes sociais. O que torna tais equipamentos como equipamentos de turismo é a ampla gama de atividades correlacionadas que passa a reaproximar as pessoas e o lugar litorâneo da navegação**.

Assim, as marinas trazem geralmente agregados serviços como guarda, reparo e manutenção de barcos, bares, restaurantes e hotelaria, comércio de peças e acessórios, áreas de convivência e lazer, entre outros. Essa gama de serviços, que varia conforme tamanho e características do local (principalmente ambientais), condições e restrições delineadas em regulamentações, é considerada benéfica pela demanda de mão de obra, fazendo parte dos impactos positivos oriundos dessa atividade (Telles, 2013).

Tabela 7 – Tipos de instalações de apoio náutico e suas características

Instalações	Características mais comuns
Garagens náuticas	<p>Estruturas que oferecem vagas cobertas e descobertas (galpão fechado ou aberto) pra barcos com carretas próprias, rebocadas por trator. As garagens podem incluir rampa de descida/subida de barcos ou a própria praia ser utilizada como rampa, quando localizadas em área sob forte influência da maré. Nestes casos, saída e retorno dos barcos ficam condicionados a esse fenômeno físico.</p> <p>Especializadas na guarda de embarcações, oferecem apenas um pequeno mix de agregado. Em geral, as instalações se resumem a um pequeno escritório, depósito, lanchonete, área social com churrasqueira, área sombreada e sanitários. A maioria não possui posto de combustível próprio. Em razão do porte geralmente pequeno, não têm capacidade estrutural de atender embarcações de médio e grande porte.</p> <p>É o modelo predominante no mercado brasileiro. Em algumas regiões, concorrem com estruturas informais.</p>
Clube Náuticos	<p>Pioneiras na atividade náutica no Brasil, geralmente fundadas entre as décadas de 1940 e 1960. O acesso e o uso geralmente são restritos aos associados e convidados. A gestão é semelhante à de clubes sociais. Ainda assim, fomentam a atividade náutica, formando adeptos da navegação, oferecendo apoio e organizando eventos.</p> <p>Estruturas que oferecem vagas secas e/ou molhadas, docas de combustível, rampa, veleira, escola de vela, bares, restaurante, sala de jogos, área social, lojas e estacionamento para veículos.</p> <p>O sucesso de um clube náutico é indicar de demanda de estruturas mais complexas, como as marinas.</p>
Marinas	<p>Estruturas que oferecem vagas molhadas e/ou secas (inclusive verticalizadas), docas de combustível, rampas, equipamentos para lançamento e recolhimento de embarcações na água, estaleiros de serviços, bares, restaurantes, escolas de vela, bases de charter, estacionamento para veículos, hotelaria, alojamento, refeitório e centro de eventos.</p> <p>É um modelo de negócios consolidado no mundo inteiro, integrando locação de espaços para guarda de embarcações e estrutura de serviços de apoio. São abertas ao público e a embarcações visitantes.</p>

Fonte: adaptado de ACOBAR (2012)

Na Europa e nos EUA existem redes de marinas, como é o caso da *Transeurope* que abrange mais de 50 empreendimentos concentrados na costa da Europa ocidental, especialmente no Reino Unido e no entorno do Canal da Mancha. (Figura 50).



Figura 50 – Rede de Marinas *Transeurope*
 Fonte: sítio digital da *Transeurope Marinas*

Nesses países, as marinas são muito numerosas e há uma grande tradição de esportes náuticos. Os clubes se espalham pelas costas dos países oferecendo os serviços necessários às atividades náuticas tanto para turismo quanto para o lazer. Há muitos casos de famílias e indivíduos que utilizam seus próprios barcos que estão atracados nas marinas e clube como uma opção de moradia dentro do centro urbano.

No Brasil, existem aproximadamente 500 estruturas de apoio náutico regulares (incluindo garagens náuticas, clubes náuticos e marinas), espalhados pelas cinco regiões do país. Destas, aproximadamente 15% surgiram nos últimos dez anos e respondem por 10% das vagas disponíveis no mercado brasileiro.

A Região Sudeste concentra mais de 50% destas estruturas, com destaque para os Estados de São Paulo e Rio de Janeiro. Em seguida, a Região Sul, com quase 25%, onde se destaca o Estado de Santa Catarina. A região Nordeste aparece em terceiro lugar, com quase 15% e destaque para o Estado da Bahia.

A **Figura 51** apresenta os percentuais por região. A **Tabela 8** apresenta a distribuição de vagas secas e molhadas por região do país. Já a **Figura 52** apresenta distribuição de vagas molhadas por Estado, em percentual.

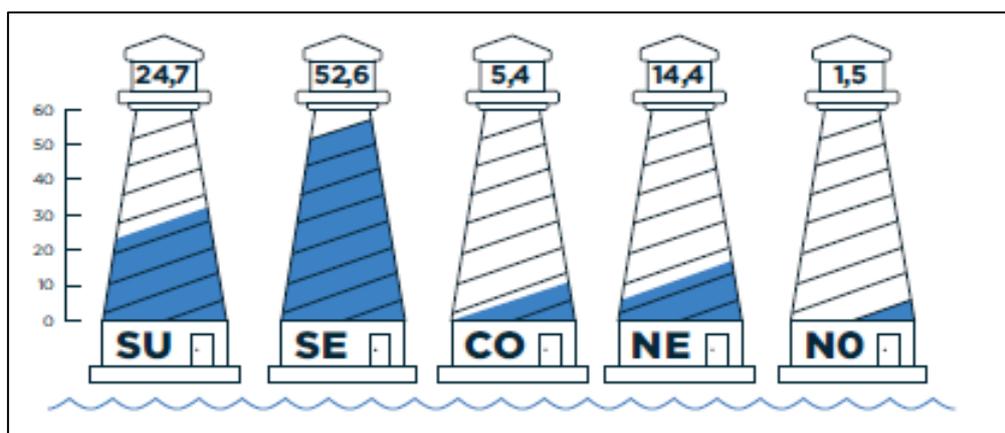


Figura 51 – Distribuição percentual das estruturas de apoio náutico por região do Brasil

Fonte: ACOBAR (2012)

Tabela 8 - Distribuição percentual de vagas secas e molhadas por região do Brasil

	SU	SE	CO	NE	NO
Distribuição de vagas secas por região (%)	21,7	54,8	7,8	11,6	4,1
Distribuição de vagas molhadas por região (%)	21,6	54,1	1,3	22,2	0,8

Fonte: adaptado de ACOBAR (2012)

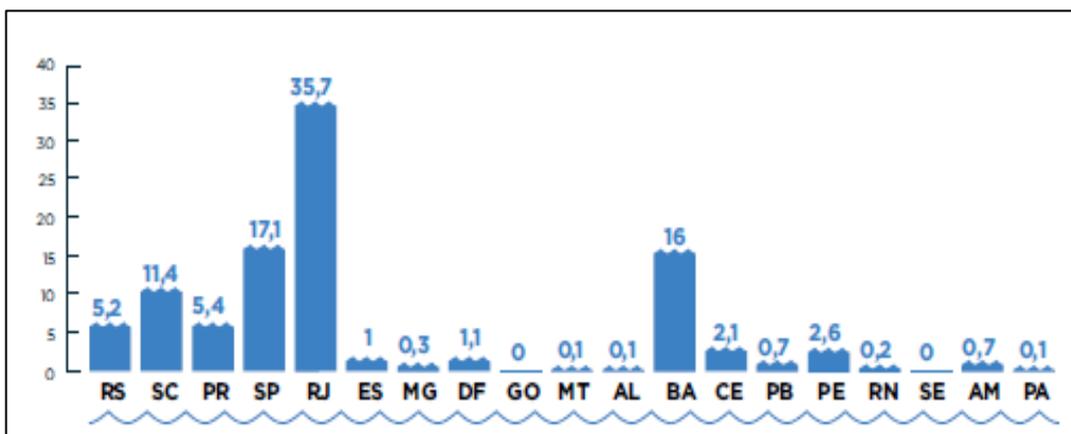


Figura 52 – Distribuição de vagas molhadas por Estado (%)

Fonte: ACOBAR (2012)

Observa-se, neste ultimo caso (**Figura 52**), a liderança isolada em número de vagas molhadas (35,7%), ocupada pelo Estado do Rio de Janeiro. O Estado de São Paulo aparece em segundo lugar (com 17,1%), seguido, respectivamente, dos Estados da Bahia (17%), Santa Catarina (11,4%), Paraná (5,4%), Rio Grande do Sul (5,2%) e Pernambuco (2,4%).

No comparativo de disponibilidade de vagas molhadas entre 19 Estados, o Estado do Rio Grande do Norte aparece 14º lugar, com 0,2%, ficando atrás do Estado de Minas Gerais (0,3%), onde são contabilizadas apenas as vagas fluviais, vez que o Estado não é banhado pelo mar.

A localização das estruturas de apoio náutico se dá em função de atrativos existentes nas redondezas, como pesqueiros, acidentes geográficos, proximidade a áreas urbanas, posição estratégica em relação a um determinado ponto de interesse, entre outros aspectos. Nesse caso, a cidade de Natal, e especificamente a ZPA-7, apresentam aspectos favoráveis para abrigar estruturas de apoio náutico e fomentar o segmento.

No entanto, há que se conhecer um pouco melhor sobre a propriedade e gestão dessas estruturas, impactos ambientais geralmente associados e outros fatores que podem ser determinantes na tomada de decisão pela permissibilidade ou não dessas estruturas no local, bem como, o dimensionamento dessas estruturas. Sendo assim, passa-se à análise de alguns desses fatores.

4.2. Propriedade e gestão das estruturas e instalações de apoio náutico no Brasil

As estruturas e instalações de apoio náutico (marinas, clubes náuticos, garagens náuticas, iate clubes) podem ser públicas ou privadas.

De acordo com o sítio digital “marinas brasileiras”¹², guia náutico que reúne informações sobre estruturas de apoio náutico no país, desenvolvido pela Associação Náutica Catarinense para o Brasil (ACTAMAR) e pelo Instituto Ambientes em Rede (IAR), no Brasil, a maior parte das estruturas é privada.

Neste caso, a propriedade da área é particular e as estruturas e instalações de apoio náutico são desenvolvidas e operadas pelos proprietários, de acordo com regramentos detalhados pelo poder público, conforme explicitado no item 4.4.1 deste Relatório. Também neste caso, grande parte do delineamento das estruturas pode ser conduzida pelo Poder Público, seja por ocasião da definição das regras de uso e ocupação do solo e aprovação dos projetos pela municipalidade, seja por ocasião do licenciamento ambiental.

No entanto, há também possibilidade de estruturas e instalações de apoio náutico em áreas públicas, ou seja, desenvolvidas em áreas cuja propriedade, na maior parte das vezes, é do Poder Público Municipal, caso aplicável também à ZPA-7.

No Brasil, mesmo no caso da localização de tais estruturas em áreas públicas, comumente são operadas pela iniciativa privada, através de concessão. Neste caso, **a condução do delineamento da estrutura pelo Poder Público encontra um espaço maior, dado que pode ser feita não somente por ocasião da definição das regras de uso e ocupação do solo, aprovação dos projetos pela municipalidade e licenciamento ambiental, mas, sobretudo, por ocasião da concessão.**

Sendo assim, passa-se à explanação da gestão de algumas marinas públicas no Brasil, a fim de conhecer um pouco suas características. O enfoque nas marinas situadas em áreas públicas se dá em razão da dominialidade da área objeto desta análise.

4.2.1. Marinas Públicas no Brasil

Atualmente, de acordo com o guia informativo “marinas brasileiras”, há três instalações no Brasil são públicas:

- Marina da Glória, no Rio de Janeiro-RJ,
- Itaparica Marina, localizada em Itaparica-BA e,
- Marina Pública de Porto Alegre, localizada em Porto Alegre-RS.

¹² Embora o sítio digital “marinas brasileiras” não esteja vinculado à uma instituição governamental ou segmento de classe com representatividade nacional do setor, é a plataforma que concentra a maior quantidade de informações sobre as estruturas de apoio náutico (marinas públicas, marinas comerciais, clubes náuticos e garagens náuticas) no país. Por tal razão, foi usado como fonte de dados da propriedade das estruturas náuticas no Brasil.

Além dessas, outras três marinas públicas estão em fase de licitação e/ou implantação no Estado de Santa Catarina, nas cidades de Florianópolis, Itajaí e Porto Belo. Nos três casos, o modelo adotado foi o de concessão a particulares para a construção e o direito de exploração por prazo determinado.

Sendo assim, passa-se à explanação de algumas características dessas instalações, no intuito de melhor conhecer sua gestão.

- **Marina da Glória (Rio de Janeiro-RJ)**

A Marina da Glória, no Rio de Janeiro, está localizada em terreno público, de propriedade do Município. Foi implantada no final da década de 1970 e desde meados da década de 1990 a administração e exploração comercial foram concedidas à iniciativa privada, com regras delineadas em certame licitatório . Atualmente, é administrada pelo grupo BR Marinas.¹³

A Marina da Glória (**Figura 53**) conta com uma estrutura de 100 vagas secas para embarcações de 45 pés e 300 vagas molhadas, distribuídas em píers flutuantes e cais para embarcações de até 260 pés e calado de 5 metros.

Dentro das instalações, o local oferece serviços de mecânica, elétrica, marcenaria, laminação e pintura para embarcações. Há ainda um complexo de lazer com lojas especializadas em materiais de produtos relacionados à navegação, restaurante e dois pavilhões para realização de eventos, feiras e festivais. Abriga ainda empresas que oferecem passeios pela Baía de Guanabara (**Figura 54**), cursos de vela, pesca e mergulho no tanque de 5m de profundidade.

¹³ Em 1996, a Prefeitura assinou contrato de concessão do direito de exploração comercial, por dez anos, à Empresa Brasileira de Terraplanagem e Engenharia SA (EBTE). Incluía-se uma cláusula de permissão de elaboração de projeto arquitetônico e urbanístico, a ser submetido à aprovação pelos órgãos competentes. A concessão foi renovada em 2006. Em 2009 a EBTE foi comprada pela empresa REX, controladora da MGX Serviços Náuticos, do empresário Eike Batista, que assumiu o local. (SOUZA, 2011). Em 2013, a concessão foi passada ao grupo BR Marinas.

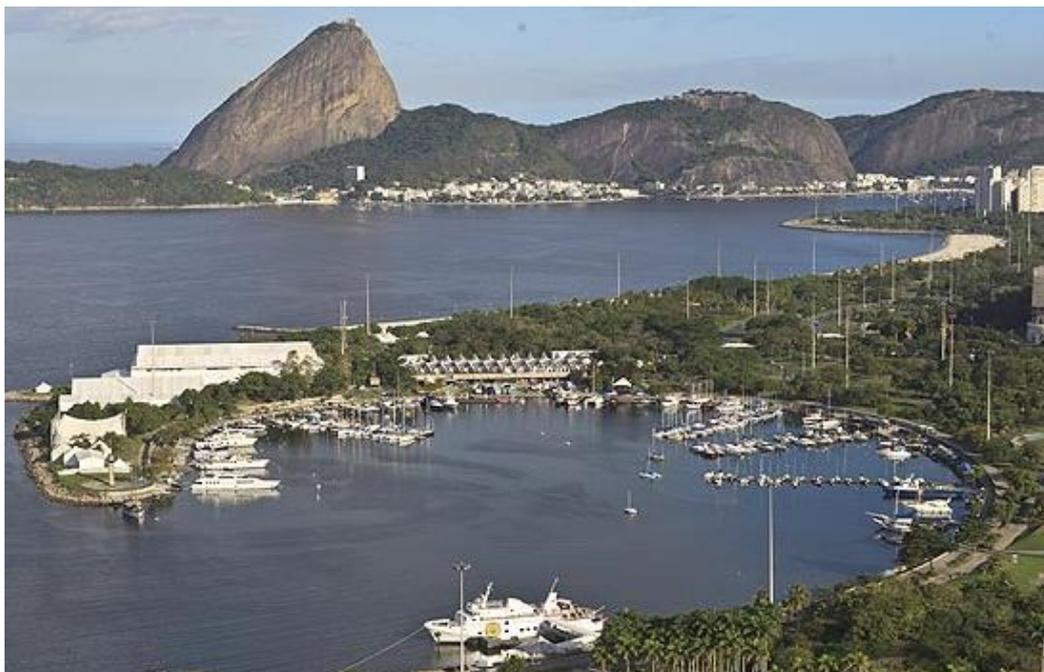


Figura 53 – Marina da Glória (Rio de Janeiro-RJ)
Fonte: sítio digital da BR Marinas



Figura 54 – Passeio de barco pela Baía de Guanabara operado pela empresa Saveiros Tour Navegação, alocada na Marina da Glória
Fonte: sítio digital da Saveiros Tour Navegação

- **Marina Pública de Porto Alegre (RS)**

A Marina Pública de Porto Alegre (**Figura 55**) foi concebida em 2001 como parte de um projeto de revitalização da orla do Rio Guaíba. A implantação do projeto e sua administração ficaram sob a responsabilidade da Federação de Vela do Rio Grande do Sul.

A área pública de 4,8 mil metros quadrados dentro do Cais do Porto e junto à Usina do Gasômetro foi cedida à entidade em convênio com a Prefeitura e o Governo Estadual. No entanto, a proposta não foi efetivada e a Federação de Vela acabou desistiu do projeto.

Em 2003 o local passou a ser administrado por uma comissão de usuários interessados em manter o serviço. Para tanto, os usuários montaram, informalmente, um condomínio para usar, administrar o local e dividir as despesas. Dentro desse modelo, oferece aos usuários serviço de guarda de embarcações com segurança 24hs, serviço de colocação e retirada de embarcações tipo lanchas, jet-ski, botes, veleiros e lazer, através de guincho elétrico e trator. Há ainda praça com churrasqueiras, sanitários e chuveiros e trapiche destinado à pesca. No entanto, tal modelo está sub judice.

Em 2011 houve indícios de implantação de “novo projeto de marina pública” no local, o qual, todavia, também não foi levado adiante. (Simon, 2011)



Figura 55 – Área da Marina Pública de Porto Alegre em 2007
Fonte: sítio digital “Inteligência em Gestão Logística”

- **Outras Marinas Públicas previstas no Brasil: Itajaí, Porto Belo e Florianópolis (SC)**

Desde 2013 estão em planejamento três marinas públicas no Estado de Santa Catarina, especificamente nos Município de Itajaí, Porto Belo e Florianópolis. Nos três casos, as marinas serão implantadas em áreas de propriedade dos respectivos Municípios, mas terão sua construção, administração e a exploração econômica concedidas à iniciativa privada por período determinado.

O projeto mais avançado é o do Município de Itajaí, licitado em 2013. Denominada “**Complexo Náutico Ambiental de Itajaí**” (Figura 56), prevê 700 vagas secas e 117 molhadas.

A área onde a Marina será construída está localizada na Baía Afonso Wippel, contemplando 10.330 m² quadrados na parte seca e 120.000m² espelho d’água. A primeira parte do projeto tinha previsão de conclusão em 2015. O projeto final tem previsão de conclusão em 2019 (Diário Catarinense, 2015). O consórcio vencedor licitação tem direito ao arrendamento por 25 anos, prorrogável por igual período. Com o empreendimento, Itajaí será a única cidade do país a possuir um complexo integrado com Porto de Carga, Porto de Passageiros e Porto de Lazer (Município de Itajaí, 2013).

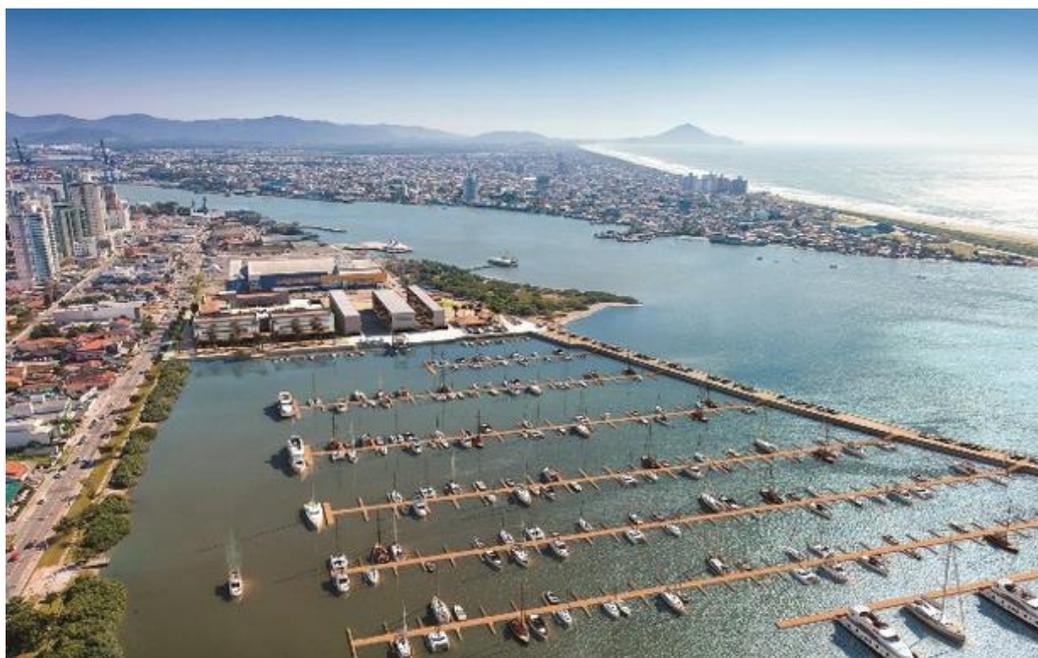


Figura 56 – Projeto do Complexo Náutico Ambiental de Itajaí
Fonte: sítio digital do Jornal “Diário Catarinense”

Também no Estado de Santa Catarina, o Município de Porto Belo lançou edital de credenciamento para apresentação do “Procedimento de Manifestação de Interesse” (PMI) para a implantação de uma marina pública na Enseada Encantada (Figura 57).

O projeto (Figura 58) prevê a criação de cerca de 500 vagas para embarcações de até 120 pés, heliponto, restaurante e estacionamento. O projeto está orçado em R\$ 43 milhões. O município estima que o complexo náutico possa gerar 600 empregos diretos e mais de 2000 empregos indiretos, além de revitalizar área central do Município. (Oliveira, 2015)



Figura 57 – Local onde será implantada a marina de Porto Belo (SC)
Fonte: sítio digital do jornal “Diário Catarinense”

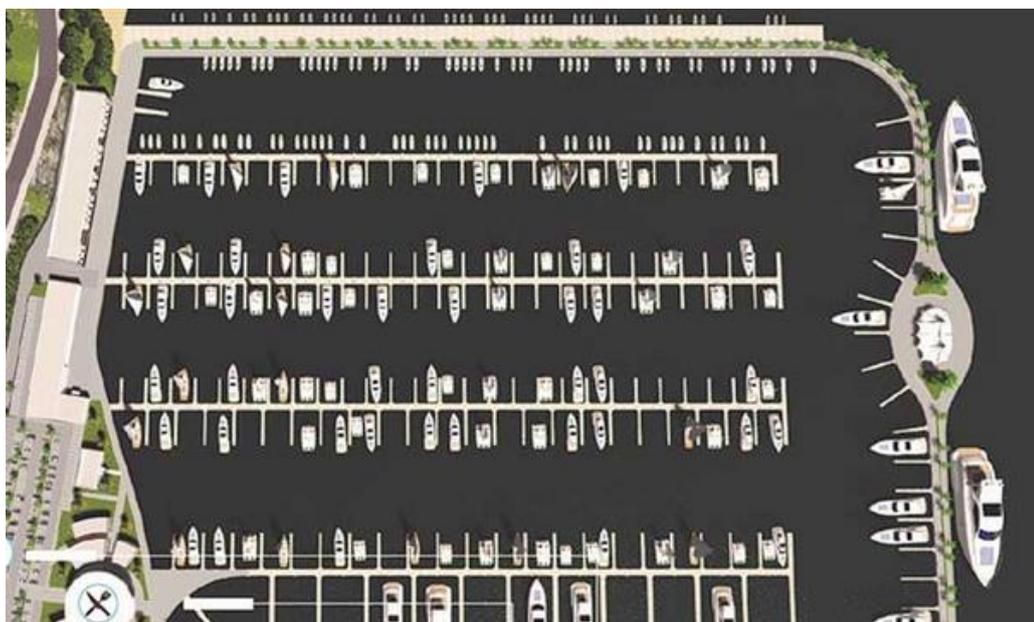


Figura 58 – Projeto de Marina em Porto Belo (SC)
Fonte: sítio digital da “Revista Náutica”

No mesmo intuito de fomento ao segmento náutico, o Município de Florianópolis já divulgou a construção da Marina de Florianópolis, localizada na Beira-Mar Norte. O projeto inicial (**Figura 59**) apresentado em julho de 2015 prevê 600 vagas, mas ainda não houve licitação.



Figura 59 – Prospecção da Marina de Florianópolis (projeto prévio sujeito à alterações)
Fonte: sítio digital do Jornal “Diário Catarinense”

4.3. Impactos associados às estruturas e instalações de apoio náutico

Por se tratar de empreendimento de serviço, as estruturas e instalações de apoio náutico não geram impactos ambientais semelhantes àqueles advindos de atividades industriais. No entanto, devido ao fato de a atividade necessariamente estar relacionada com o ambiente natural, há implicações ambientais nas fases de implantação e operação que devem ser dimensionadas visando mitigação, remediação ou compensação. Adicionalmente, há implicações sociais e econômicas que devem ser sopesadas na análise de viabilidade dos empreendimentos.

É fato que o delineamento e a magnitude dos impactos de uma estrutura/instalação de apoio náutico somente podem ser auferidos no caso concreto, de acordo com as peculiaridades locais e o porte do projeto. No entanto, é possível identificar, ainda que de maneira preliminar, alguns impactos característicos da atividade, tendo em vista a premissa de sua alocação em ambientes litorâneos e as implicações sociais e econômicas sinalizadas pelas análises do mercado náutico.

Os impactos ambientais, sociais e econômicos de estruturas/instalações de apoio náutico abrangem dois momentos específicos: os períodos de pré-operação (instalação) e o pós-início da operação. Além de aspectos e proporções distintas, podem ser distinguidos como impactos negativos e positivos.

No caso da fase pré-operação, a implantação de instalações/estruturas de apoio náutico envolve, em muitos casos, a necessidade de terraplenagens, dragagens e outros movimentos de

terra. Nesse caso específico, eles estão diretamente relacionados ao tipo e características do projeto a ser executado, como por exemplo, o tamanho do empreendimento, incluindo, entre outros aspectos, sua área de apoio, extensão de cais e píer de atracação. Já na fase da operação, é possível, ainda que de forma genérica, listar aspectos como a interferência no tráfego da área e implicações nos aspectos hidrológicos,

Embora os impactos negativos nos ecossistemas possam ocorrer ou não conforme as peculiaridades do sítio e ter proporções variáveis de acordo com o porte do empreendimento, a título ilustrativo e com base em Telles (2013), listam-se alguns impactos que podem advir das diferentes fases do empreendimento, conforme apresentado na **Tabela 9**.

Tabela 9 – Impactos negativos que podem advir da implantação e da operação de estruturas e instalações de apoio náutico

Implantação
Aumento de sedimentação (colmatagem) e/ou da taxa de erosão nos corpos de água localizados na área de influência, motivados pela execução de dragagem, aterro e estruturas de contenção
Subsídências e recalques de terrenos, provocados por alterações ambientais tais como: modificação no padrão de drenagem e cargas criadas por aterros
Modificações nas condições naturais de drenagem, resultando em alterações do lençol freático, concentração de fluxos, geração de áreas alagadiças
Alterações das atividades (pesca e navegação) como decorrência de bancos de areia ocasionados pelas obras
Modificações dos níveis d'água e velocidade de fluxos dos rios em consequência das operações de dragagem
Interferência das obras com vias existentes
Alterações da paisagem
Operação
Modificações nos corpos d'água incluindo problemas de renovação, circulação, redução / disposição do volume de sedimentos
Desencadeamento ou intensificação de conflitos sobre outras atividades já instaladas na região (fruição pública, pesca, navegação)
Alterações das margens, como consequência do efeito das ondulações pelo tráfego de embarcações
Alterações das condições hidrológicas e/ou hidrogeológicas das áreas alagáveis
Impactos sobre a dinâmica dos ecossistemas, sobre a paisagem e sobre a fauna e flora local /regional
Interferência de tráfego à área
Aumento da demanda por serviços públicos (água, esgoto, lixo, energia, telecomunicações, segurança)

Fonte: adaptado de Telles (2013)

De toda sorte, tais impactos podem ser minimizados através do planejamento da atividade, fiscalização, gerenciamento adequado e adoção de tecnologias. A implantação de empreendimentos turísticos náuticos deve, portanto, contemplar iniciativas de mitigação dos possíveis impactos negativos.

Por outro lado, enquanto os impactos negativos das fases de implantação e instalação estão geralmente associados aos aspectos ambientais, os impactos positivos das duas fases estão geralmente associados aos aspectos sociais e econômicos, mas também têm sua interface com o meio ambiente natural, vez que a premissa do segmento é um ambiente natural conservado.

Desta feita, a existência de estruturas/instalações de apoio náutico pode ensejar impactos positivos tanto nos atributos naturais e na paisagem, quanto no desempenho da economia, na integração institucional e na inserção social.

Os possíveis impactos positivos - ambientais, sociais e econômicos, associados à implantação e operação de estruturas de apoio náutico estão sintetizados na **Tabela 10**.

Tabela 10 - Impactos positivos (ambientais, sociais e econômicos) associados à implantação de estruturas e instalações de apoio náutico

Valorização de aspectos culturais e ambientais da região
Relação com a comunidade do entorno – resgate de tradições, programas de educação ambiental, capacitação profissional, e melhoria de qualidade de vida
Fomento à indústria e comércio local (geração de demanda direta – serviços náuticos, e indireta – restaurantes, lojas, passeios turísticos, espaços culturais, hotéis, entre outros)
Geração de emprego e renda
Viabilização de parcerias público-privadas e projetos sociais
Incremento de arrecadação tributária
Melhorias de infraestrutura do entorno (água, esgoto, lixo, energia, telecomunicações, segurança)
Recuperação de Áreas Degradadas / Alteração da paisagem / Preservação ambiental do sítio

Fonte: adaptado de Telles (2013)

Também de acordo com Telles (2013), sob a ótica dos impactos positivos, o turismo náutico, a curto e médio prazo, ao valorizar os aspectos culturais e ambientais da região, tem um viés educativo na comunidade, valorizando suas tradições, valores, manifestações e meio ambiente. A conservação desse patrimônio (cultural e natural) oferece uma ferramenta de resgate de tradições e preservação do patrimônio ambiental.

Ainda em relação aos impactos positivos, o turismo náutico fomenta o desenvolvimento da indústria e comércio local, além da construção civil para as estruturas de apoio. Em um primeiro momento, são criados pequenos estabelecimentos no entorno das marinas para atender à demanda de serviços dos barcos. O comércio se beneficia, visto que, além dos serviços ligados diretamente aos barcos, existe uma demanda por restaurantes, hotéis, espaços culturais, estabelecimentos característicos da região, dentre outros.

Pode-se enfatizar também incrementos na geração de emprego e renda, na arrecadação de impostos e mesmo na recuperação de áreas degradadas, implementação de programas de conscientização e educação ambiental da comunidade do entorno, parcerias para viabilização de medidas para incrementar a qualidade de vida da população local.

Com a inserção das estruturas voltadas ao turismo náutico, a ampliação da infraestrutura pública das localidades do entorno deve correr em paralelo. A necessidade de expansão dos serviços básicos, como cobertura de serviços de água tratada, esgotamento sanitário, coleta e disposição de resíduos sólidos, drenagem e urbanização, para a infraestrutura náutica representaria uma melhoria na qualidade de vida da comunidade do entorno, principalmente em relação à saúde pública, pois se

beneficiaria deste. Além, é claro de fornecer para os turistas o básico de satisfação, uma vez que a infraestrutura básica para sua estadia está assegurada.

Inobstante os impactos negativos passíveis das fases de implantação e operação dos empreendimentos, cabe destacar que, de uma maneira geral, o conceito primordial a ser seguido é a busca pela inserção do projeto de maneira ambientalmente mais amigável, com sua compatibilização com o entorno, o que pode incluir facultar o acesso público à estrutura / instalação de apoio náutico e as suas facilidades. Ou seja, o projeto deve se adaptar a realidade local, e não o contrário, sempre observando a capacidade de suporte local e de seu entorno e preservando as áreas protegidas discriminadas por lei.

Cabe destacar que cidades que têm propensão ao turismo podem se beneficiar deste segmento desde que com o devido planejamento do território. Ao funcionar em consonância com as demais atividades urbanas, a atividade náutica pode contribuir para o desenvolvimento da região, seja pelo aspecto ambiental, seja econômico, social e cultural. Essa premissa, como já mencionado no Capítulo 3, é evidenciada no Município de Angra dos Reis-RJ a partir de um ordenamento do segmento capitaneado pelo Poder Público Municipal (RCL Planejamento e Assessoria, 2014).

Outro fator a ser considerado é a possibilidade de conflito entre as atividades das estruturas/instalações de apoio náutico com outras já existentes ou previstas para a região. Assim como os impactos, a real existência de conflitos e seu dimensionamento são delineados por ocasião dos projetos. No entanto, UFBA (2009) alerta para possíveis incompatibilidades em locais onde existam atividades de extração, refino e transporte de petróleo e gás e transporte marítimo de cargas, atentando-se, neste caso, para o tamanho e a quantidade de embarcações na região.

Por outro lado, alguns fatores podem influenciar a prática náutica na região, tais como poluição gerada por outras indústrias, poluição provocada pela deposição de resíduos dos navios, e deposição de esgotos não tratados, de localidades no entorno. A poluição dos rios e mares da região pode atrapalhar muito a prática náutica, tanto em relação às práticas comerciais, mas também o lazer e o turismo. Não só o deslocamento das embarcações pode ser dificultado pela existência de lixo e dejetos no meio ambiente, mas também pode haver graves prejuízos à saúde da população, além da perda do atrativo cênico.

Inobstante os impactos negativos e possíveis conflitos, há **possibilidade de minimização e controle diante da normatização, fiscalização e adoção de boas práticas de sustentabilidade.** Nesse sentido, **Estados com maior tradição náutica no Brasil, como por exemplo, o Estado do Rio de Janeiro, delinearam regulamentações específicas para as instalações de apoio náutico, que se perfazem em medidas compulsórias. Adicionalmente, há medidas voluntárias que podem ser adotadas para minimização e controle dos impactos,** conforme se passa a explicar.

4.4. Gestão dos impactos através de regulamentações de cunho impositivo e iniciativas voluntárias no segmento

De forma a minimizar os impactos socioambientais negativos e conflitos possíveis ante a implantação e operação de marinas e atividades afins, podem ser tomadas variadas **medidas de cunho estrutural (intervenções físicas) e/ou medidas de gestão**. Nesse sentido, Telles (2013) destaca medidas podem ser relacionadas **ações de controle, mitigação, recuperação/revitalização e de compensação ambiental**, consoante demonstrado na **Tabela 11**.

Tabela 11 - Ações de controle, mitigação, recuperação/revitalização e de compensação ambiental associadas à implantação e operação de estruturas e instalações de apoio náutico

Medidas para redução dos impactos de operações cotidianas no pós-implantação (especialmente óleo, resíduos, esgotos, influenciando negativamente a qualidade da água), tais como tanques e diques de contenção, central de segregação de resíduos, boas práticas por parte dos usuários e frequentadores;
Redução do trecho de litoral utilizado, incorrendo em menor impacto ambiental (menor extensão de cais, utilização de estruturas flutuantes e não fixas);
Redução máxima do trecho a ser objeto de movimento de terra, terraplenagem e dragagem;
Restrição de calado e ao tamanho máximo de embarcações;
Utilização, preferencial, de áreas já degradadas;
Redução do sombreamento das estruturas artificiais;
Promoção de maior permeabilidade solo, utilização de pavimentação porosa e/ou permeável; menor taxa de ocupação de instalações de apoio, gabarito com pavimento único (não bloquear visão do cenário do entorno);
Utilização de construções mais sustentáveis (estruturas de apoio em sapê ou material alternativo) e/ou com base em critérios de certificação LEED ou similar;
Menor remoção de vegetação possível, especialmente aquelas situadas próximas áreas de preservação (estuários, manguezais);
Adoção do conceito de “menor entropia possível” através de medidas como redução da pegada ecológica do empreendimento (esgoto zero, reuso de águas, aproveitamento de águas de chuva, redução do run-off, uso de energia renovável – eólica e solar, programa de gestão de resíduos líquidos e sólidos, segregação e coleta seletiva/gestão de resíduos oleosos);
Restrição de operações de abastecimento, grandes reparos em embarcações (bombas de diesel/ gasolina, limpeza/pintura de cascos, uso de produtos de maior toxicidade)
Implementação de planos e ações de mitigação, recuperação, revitalização, compensação ambiental, a serem aplicadas preferencialmente no entorno do empreendimento e na sua área de influência imediata;
Identificação e proteção de remanescentes de áreas biologicamente importantes e ou protegidas por lei (mangues, dunas) do entorno para ser objeto dos planos e ações mencionados no item anterior;
Redução da fragmentação existente (recuperação de áreas degradadas, extinção de ruas e caminhos, replantio, recomposição da vegetação nativa);
Implantação de projetos de conscientização e educação ambiental para usuários, frequentadores, população do entorno; implantação de sinalização ecológica;
Integração a programação/calendário / roteiro turístico local (no caso de Natal isso se aplicaria ao Forte dos Reis Magos);
Implantação de áreas públicas de apoio ao turismo e de convivência em áreas já degradadas (quiosques padronizados, churrasqueiras, caminhos, instalações sanitárias, iluminação, estacionamento);
Facilitação do acesso e do uso público das instalações e facilidades das estruturas e instalações de apoio náutico, ainda que parcial;
Implantação de programa de monitoramento da qualidade da água e do meio através da avaliação permanente de indicadores/parâmetros de controle, como DBO/DQO, cor, turbidez, monitoramento de bioindicadores e da biodiversidade;
Adoção do empreendimento a programas de gestão ambiental e de qualidade, certificações da ISO e creditações / certificações específicas do segmento

Fonte: adaptado de Telles (2013)

Particularmente ao caso da ZPA-7, devem ser ressaltadas as especificidades turísticas e ambientais locais, com ênfase ao Forte dos Reis Magos, os remanescentes de manguezal e de restinga, as margens e a proximidade da foz do Rio Potengi, bem como o trecho do litoral.

Assim, impactos exemplificativos listados na **Tabela 9** do Item 4.3 podem ser minimizados através das medidas de remediação elencadas na **Tabela 11**, o que pode ocorrer tanto em decorrência de medidas de cunho impositivo (legislação e normas regulamentares estaduais e municipais) quanto em decorrência de iniciativas proativas (voluntárias) dos empreendedores, como melhor explanado no a seguir.

4.4.1 Regulamentações para implantação e operação de estruturas e instalações de apoio náutico – medidas de cunho impositivo

No Brasil, os impactos ambientais decorrentes de atividades produtivas são geridos pelo Poder Público através do **licenciamento ambiental**, caracterizado, de acordo com a Resolução CONAMA 237/97, como “procedimento administrativo pelo qual o órgão ambiental competente licencia a localização, instalação, ampliação e a operação de empreendimentos e atividades utilizadoras de recursos ambientais, consideradas efetiva ou potencialmente poluidoras ou daquelas que, sob qualquer forma, possam causar degradação ambiental, considerando as disposições legais e regulamentares e as normas técnicas aplicáveis ao caso”.¹⁴

Ainda de acordo com a referida normativa, a “Licença Ambiental” é o “ato administrativo pelo qual o órgão ambiental competente, estabelece as condições, restrições e medidas de controle ambiental que deverão ser obedecidas pelo empreendedor, pessoa física ou jurídica, para localizar, instalar, ampliar e operar empreendimentos ou atividades utilizadoras dos recursos ambientais consideradas efetiva ou potencialmente poluidoras ou aquelas que, sob qualquer forma, possam causar degradação ambiental”.¹⁵

Assim, em geral, as estruturas e instalações de apoio náutico são passíveis de uma análise preliminar e aprovação pelos órgãos ambientais, que estabelecem condições, restrições e medidas de controle que deverão ser obedecidas pelo empreendedor.

Considerando o federalismo brasileiro, o licenciamento ambiental pode ocorrer em nível federal, estadual ou municipal. Os critérios para identificação do ente competente para o licenciamento dos empreendimentos estão elencados na Lei Complementar 140/11 e no Decreto 4.837/15, que a regulamenta.

¹⁴ Resolução CONAMA 237/97, art. 1º, I.

¹⁵ Resolução CONAMA 237/97, art. 1º, II.

Adicionalmente, especificamente no caso em tela, deve ser observada a legislação e as práticas de licenciamento ambiental do Estado do Rio Grande do Norte bem como do Município de Natal, a fim de identificar, na prática, qual seria o ente federativo competente para o licenciamento de estruturas e instalações de apoio náutico, considerando-se ainda critérios de porte da atividade.

Por outro lado, qualquer que seja o órgão identificado para o licenciamento ambiental de estrutura e instalação de apoio náutico, o **empreendimento estará subordinado à legislação e normas regulamentares de cunho federal, estadual e municipal**, pois todos os entes federados têm competência para legislar **sobre conservação da natureza, defesa do solo e dos recursos naturais, proteção do meio ambiente e controle da poluição**.¹⁶

Embora não exista norma regulamentar ambiental específica sobre o licenciamento ambiental, controle e mitigação dos impactos de estruturas e instalações de apoio náutico em nível federal, o **Estado do Rio de Janeiro**, onde a atividade é muito difundida, **estabeleceu regulamentações específicas para a temática - Resolução CONEMA 52, de 31/10/2013 - Aprova a NOP-INEA-09 - Licenciamento Ambiental de Instalações Náuticas e Resolução CONEMA 54, de 13/12/2013 - Aprova a NOP-INEA-10 - Licenciamento Ambiental de Estruturas de Apoio Náutico**.¹⁷

De acordo com a legislação do Estado do Rio de Janeiro, entende-se por “instalações náuticas”, os “empreendimentos constituídos de estruturas e mecanismos operacionais distribuídos em terra e no mar, com a finalidade de atender às necessidades da navegação de esporte e lazer, incluindo o espaço físico em águas públicas onde se situam os berços de atracação, bacias de evolução e dársenas e as áreas em terra destinadas à guarda das embarcações e aos serviços de lavagem e manutenção. Já as “estruturas de apoio náutico” são “estruturas de apoio à atracação de embarcações e ao embarque e desembarque de pessoas e cargas em embarcações, compreendendo cais, píeres, fingers, rampas e trapiches, flutuantes ou não, bem como, as estruturas flutuantes registradas como embarcações, que permaneçam atracadas para utilização como apoio ao embarque e desembarque de passageiros e cargas”.

Nas duas regulamentações cariocas, são definidos os procedimentos para requerimento de licença ambiental, disciplinadas as intervenções no ambiente aquático e em áreas de preservação permanente, aspectos relacionados à autorização para supressão de vegetação nativa, captação de água bruta e o lançamento de efluente líquido, sistemas de abastecimento, gestão de resíduos e planos de emergência.

O aspecto mais interessante de se regulamentar, através de normativa específica, o licenciamento e a gestão dos impactos ambientais das instalações e estruturas de apoio

¹⁶ Cf. art. 24, VI da Constituição Federal de 88

¹⁷ As regulamentações sobre a estrutura de apoio náutico do Rio de Janeiro consta do Anexo I.

náutico reside no fato de poder tratar especificamente as peculiaridades do setor em consonância com as peculiaridades locais.

Embora os exemplos acima referenciados sejam oriundos de normativas estaduais, o Município de Natal-RN, através da competência de suplementar a legislação estadual e federal prevista expressamente no art. 30 da Constituição Federal de 1988, pode definir regulamentações análogas, adequadas ainda às peculiaridades do Município.

Ademais, bem salientou RCL Planejamento e Assessoria (2014) quando do “Diagnóstico do Ordenamento Náutico de Angra dos Reis”, **“como a operacionalização do turismo náutico encontra-se nos municípios, há grande necessidade presença e controle desse nível governamental”**.

Assim, além das normativas ambientais, **cada município tem a possibilidade de elaborar regras para serem aplicadas ao tráfego de embarcações em áreas adjacentes às praias, ordenando a forma de uso e de ocupação prevista para os diversos entretenimentos aquáticos, explorando comercialmente ou não, manobras de embarcações, locais de fundeio, lançamento e recolhimento de embarcações nas praias e outros. A fiscalização do tráfego e permanência de embarcações nas áreas adjacentes às praias é possível, através de convênio com a Marinha do Brasil.**

Nesse sentido, destaca-se o Município de Angra dos Reis, que regulamentou a fiscalização da quantidade de pessoas e lixo proveniente das embarcações de aluguel, recreio, saveiros, barcos de pesca e lancha regular.

No mesmo sentido, Mazaro (2015), **ênfatisa o poder do Município sobre a gestão das áreas e dos impactos associados às estruturas e instalações de apoio náutico, tendo em vista ser o Município o ente federativo definidor do conteúdo e dos instrumentos normativos e prescritivos de uso do solo, bem como, o plano de gestão das zonas de proteção ambiental, no caso de Natal.** Sendo assim, ressalta duas instâncias de controle municipal: uma na definição do zoneamento, ao prescrever onde e o que pode ser feito na área delimitada, e outra, no plano de gestão da área, posterior ao zoneamento, e onde se onde se prescreve como pode ou deve ser a ocupação da área. Em ambos os casos, cabe a Municipalidade tais definições, além das regulamentações de cunho ambiental, como já explicitado.

Dessa forma, entende-se pela pertinência de que, caso se entenda pelo fomento ao turismo náutico na ZPA-7, o Município de Natal delinear especificamente sobre os critérios para a implantação e a operação da atividade, o que possibilitaria, inclusive, imputar as medidas mitigatórias infraestruturais e de gestão para o empreendimento.

Neste caso, a regulamentação tanto pode ser feita por Lei, Decreto, quanto por Resolução do Conselho Municipal de Meio Ambiente, caso este possua atribuição regulamentar ou ato normativo da Secretaria de Meio Ambiente.

Cumpra ainda ressaltar que tais regulamentações são pertinentes tanto para as instalações privadas quanto as instalações náuticas em áreas públicas, porventura concedidas à construção e exploração comercial à iniciativa privada.

Ainda no caso da ZPA-7, como se trata de área pública, podem-se acrescentar exigências por ocasião de eventual concessão, como ocorreu nos municípios catarinenses.

4.4.2 Iniciativas de gestão ambiental de estruturas e instalações de apoio náutico – medidas de cunho voluntário

Além das normas de cunho impositivo, cabe ressaltar que, assim como outros segmentos, o setor náutico tem buscado, de forma proativa e voluntária, a adoção de melhores práticas em relação às próprias estruturas, ao meio ambiente e ao entorno.

Entre os motivos dessa pró-atividade, destaca-se o fato de a questão ambiental ser inerente à atividade, que se desenvolve em áreas naturais. Na realidade, **ao optarem pela adoção de práticas ambientais positivas os empreendedores e operadores de instalações náuticas, além de ampliarem o escopo dos contornos do empreendimento definidos por ocasião do licenciamento ambiental, fazem um importante movimento em favor da garantia da manutenção futura do próprio empreendimento**, trazendo o crescimento da prática náutica tanto para fins recreativos quanto comerciais.

A questão básica que se coloca é quais planos e projetos podem ser implementados e ao mesmo tempo proteger o recurso natural e cênico, que, na verdade, se configura na “alma do empreendimento”. Nesse sentido, destacam-se:

- Programas de acreditação
- Ações de proteção do destino turístico
- Medidas de eficiência energética
- Estética e design (construções sustentáveis).

Ações e medidas desses cunhos implicam não somente no aferimento de ganhos ambientais, comerciais e econômicos, como também posiciona ativamente uma nova conjuntura social que demanda ações mais sustentáveis visando o bem comum. Cada um dos aspectos acima mencionados e respectivas iniciativas passam a ser brevemente explanados.

- **Programas de acreditação, certificação e monitoramento**

Em países com tradição náutica como os EUA, Europa e Austrália há grande enfoque na gestão ambiental de empreendimentos, o que ocorre não somente na fase de implantação (equivalentes ao licenciamento ambiental no Brasil), mas, sobretudo na fase de operação, através da adesão a programas voluntários de acreditação como o *Blue Flag Marinas*, desenvolvido pela Organização Não Governamental Internacional *Foundation for Environmental Education* - FEE.

No Brasil, o *Blue Flag Marinas* é denominado “**Programa Bandeira Azul**” e operado pelo Instituto Ambiental Ratonos (IAR), membro da FEE desde 2005. **A Bandeira Azul é um selo ambiental para praias e marinas.**

Os critérios para obtenção da Bandeira Azul para marinas cobrem quatro áreas principais: i) informação e educação ambiental; ii) gestão ambiental; iii) segurança e serviços; e iv) qualidade da água. A especificação de cada um desses critérios está na **Tabela 12**.

Tabela 12 – Critérios para obtenção (e manutenção) da certificação “Bandeira Azul” (*Blue Flag*)

Educação e Informação Ambiental	Disponibilizar aos usuários as informações relativas aos ecossistemas locais e fenômenos ambientais Adotar um Código de Conduta que reflita legislação local sobre utilização de áreas adjacentes e disponibilizá-lo aos usuários Disponibilizar aos usuários Informações sobre o Programa Bandeira Azul Marina e / ou os Critérios Bandeira Azul Marina Oferecer pelo menos três atividades de educação ambiental para os usuários e funcionários.
Qualidade da Água	A água na marina deve ser visualmente limpa, sem qualquer evidência de contaminação (óleo, lixo, esgoto, entre outros aspectos)
Gestão Ambiental	Estabelecer um Comitê de Gestão do estabelecimento que será responsável pela implantação do sistema de gestão ambiental e de auditorias internas periódicas Adotar política e plano ambiental próprio . O plano ambiental deve incluir referências a gestão da água, resíduos e consumo de energia, questões de saúde e segurança, uso de produtos recicláveis e/ou de baixo impacto ambiental, sempre que possível Disponer de meios adequados para o recebimento de resíduos recicláveis (garrafas, latas, papel, plástico, material orgânico, etc). Disponer de instalações de tratamento de esgoto e de água devidamente licenciadas Disponer de sistemas de tratamento, reutilização e/ou descarte adequado de águas residuais Integração estética com o ambiente natural e entorno
Segurança e Serviços	Disponer de área de salvamento adequada e sinalizada, equipamentos de primeiros socorros e de combate a incêndios Disponer de planos de emergência em caso de poluição, incêndio ou outros acidentes Disponibilizar informações sobre medidas de precaução e de segurança Disponer de eletricidade e água nos ancoradouros, em instalações aprovadas de acordo com a legislação nacional. Acessibilidade para pessoas portadoras de necessidades especiais Disponibilizar mapa que indique a localização das diferentes instalações

Fonte: sítio digital “Blue Flag” (grifos nossos)

Os critérios do Programa são adaptados, procurando a melhoria ambiental constante e solução de problemas ambientais relevantes para a região.

Outro aspecto interessante é que a **Bandeira Azul é dada para uma temporada de cada vez, e a licença só é válida enquanto os critérios são cumpridos**. Quando este não é o caso, a bandeira é baixada.

Observa-se, portanto que os **programas de acreditação funcionam como um incentivo, já que as instalações já certificadas são periodicamente auditadas por técnicos independentes. Sabendo que podem a qualquer momento perder sua condição de participante, os próprios empreendedores se esforçam por manter sua gestão ambiental adequada e consonante com as restrições impostas pelos respectivos Programas**. Atualmente, duas marinas estão certificadas no Brasil pela Bandeira Azul, uma localizada no Guarujá-SP e outra em Angra dos Reis-RJ.

Embora de adesão voluntária, os programas de certificação podem ser condicionados nas cláusulas da concessão das marinas, a exemplo do que já ocorre no Brasil na concessão de terminais privados nos portos organizados.

- **Proteção do destino turístico**

A estrutura/instalação de apoio náutico é um fenômeno de desenho urbano dos mais interessantes, pois suas atividades podem ser um catalisador para outras atividades na localidade onde estão inseridas. **Há oportunidades, por exemplo, para produção de *clusters* de atrativos mistos tais como mesclar um ambiente propício para conferências e recreação, servir de destino para acesso a uma localidade vizinha ou mesmo se inserir em um *link* de navegação.**

Já existem muitas estruturas/instalações de apoio náutico que deixaram de ser simplesmente áreas baldias ou terrenos industriais onde os barcos eram basicamente armazenados e servidos/abastecidos e se tornaram importantes destinos - frequentemente associados com suas comunidades adjacentes – onde se misturam áreas e espaços verdes entremeados por sítios urbanizados e locais multiusos, possuidores de vida própria. Um exemplo neste caso é a Bahia Marina, em Salvador-BA.

A estrutura/instalação de apoio náutico atualmente é vislumbrada como um local que serve à muitas atividades comerciais, compartilham a costa com outros empreendimentos, fornece alojamento permanente e ponto de acolhimento aos turistas, como também, são espaços intensamente frequentados e utilizados pelos próprios moradores, seja na qualidade de proprietários de embarcações, seja na qualidade de usuários do mis comercial e de serviços que pode ser oferecido.

O uso de uma estrutura/instalação de apoio náutico como um destino pode ser uma atração a mais para os turistas que frequentam a localidade. Adicionalmente, podem ser localizadas em áreas adjacentes aos parques marinhos e a corpos hídricos utilizados para recreação. O público alvo

engajado neste tipo de atividade tem frequentado cada vez mais as estruturas/instalações de apoio náutico para se reabastecer de combustível e de suprimentos, mesmo que elas não sejam a sua base, bem como, usufruir de outros serviços disponíveis.

Cabe destacar ainda que, em função do atual nível de exigência dos estudos de impacto ambiental e de licenciamento, há uma tendência em evitar a alternativa de uso de uma área natural, optando-se por um *site* já degradado, e melhorando-o. Muitos dos melhores projetos, com resultados muito positivos, estão inseridos nessa categoria.

O condicionamento de um local de uma marina antiga é um grande desafio, mas há um verdadeiro sentimento de realização para todos os envolvidos em ver um patrimônio melhor protegido/recuperado ao mesmo tempo em que se torna mais acessível a todos os membros da comunidade. Tais projetos oferecem também uma boa oportunidade para corrigir alguns dos erros do passado, com a implantação de zonas de descontaminação e de amortecimento natural. Ao fazer isso, a marina pode ganhar visibilidade e projetar uma imagem como o protetor e guardião do ambiente marinho, revertendo uma imagem usualmente atribuída de empreendimento explorador e espoliador, como muitas vezes se projeta na sociedade.

Além da marina reconstruída com sucesso poder possuir vários usos, cria também um senso de lugar, de participação e de envolvimento na comunidade envolvida pelo empreendimento. Na Austrália há muitos exemplos de comunidades que abraçaram um determinado projeto e remodelaram com grande êxito uma marina, como nos casos de *Docklands* em *Melbourne*.

- **Eficiência energética**

O objetivo das iniciativas relacionadas à eficiência energética é reduzir o impacto ambiental do desenvolvimento global e local, minimizando as suas contribuições para o aquecimento global e o esgotamento de fontes de energia não renováveis. As estratégias se baseiam no uso preferencial de sistemas naturais como fazer bom uso da luz e da ventilação natural, uso passivo do sol e de técnicas de esfriamento passivo.

Para tanto, em geral, preveem-se o fornecimento de energia, total ou parcial, através de tecnologias de energia renovável, como painéis solares fotovoltaicos, coletores solares para provimento de água quente, emprego de energia eólica ou eletricidade gerada por ondas/marés, aproveitando-se as características favoráveis das áreas litorâneas para emprego com sucesso e eficiência dessas tecnologias específicas.

Podem ainda ser definidos (e perseguidos) os níveis mínimos de eficiência para equipamentos, sistemas, aparelhos e garantindo que as demandas variáveis para o ar, água,

iluminação, energia e refrigeração possam ser satisfeitas através da utilização de sistemas de automação.

- **Estética**

A estética está relacionada à compatibilização das estruturas e instalações de apoio náutico com o ambiente costeiro. Nesse ínterim, tende-se à utilização de materiais condizentes com um determinado padrão local. Uma análise visual da situação atual dos canais e vias navegáveis adjacente ajuda a desenvolver uma filosofia estética para o desenvolvimento do projeto do empreendimento, evitando sua preponderância indesejável sobre a paisagem natural e urbana ao seu redor.

Além disso, quando bem projetadas, as estruturas flutuantes poderão reduzir os impactos da atividade. Por exemplo, correntes das âncoras do barco podem danificar grande parte do solo oceânico. Para minimizar esse cenário, busca-se agrupar embarcações em uma área que possibilite maior densidade para os barcos, restringindo os impactos a uma área específica. Logo, reduzem-se proporcionalmente as práticas de arrasto de correntes em áreas mais remotas que usualmente não são monitoradas.

Em relação ao design, assim como a grande maioria dos empreendimentos, boas instalações de apoio náutico são resultados de bons projetos. Como são empreendimentos capazes de envolver atividades marítimas, comerciais, vendas a varejo, acomodações, alimentação e suplementos marítimos, é prudente separar cada categoria, e lidar com as especificações mais relevantes para construção, segurança e acústica de cada uma delas. As estruturas e edificações devem considerar itens como orientação e aspecto, incluindo componentes para proteção e redução à exposição ao tempo e ao sol.

Um projeto ruim pode conduzir a um indesejável bloqueio a circulação e ao o acesso público à faixa costeira e a água. Uma alternativa pode ser proporcionar às pessoas a possibilidade de contornar a marina/embarcadouro, provendo acesso a amenidades, à paisagem e a ambiência costeira, e gerando uma experiência agradável.

Além de aspectos exclusivamente náuticos, a instalação de um local vibrante e integrado, tanto social e ambientalmente, é o objetivo fundamental no atual processo de *design* (projeto) de uma marina. É uma vez que o desenvolvimento do empreendimento está ocorrendo em um ecossistema comprovadamente sensível, devem ser estabelecidos limites/restrições para que esses locais sejam realmente protegidos. Essa tendência chegou ao ponto de projetistas mais cuidadosos já planejarem em seus projetos a elevação do nível do mar, avaliando os efeitos de inundações e tempestades, e inserindo medidas de mitigação e precaução, a partir das demandas da comunidade local com o intuito de manter estes destinos.

Por fim, cabe destacar que estruturas e instalações náuticas podem se perfazer em organismos complexos, com uma enorme diversidade de frequentadores, incluindo desde os usuários associados diretamente à marina até a população local indo trabalhar, ou mesmo simplesmente um local agradável para passeio e visitação de turistas e moradores. Se boas práticas forem implementadas pela instalação náutica, pode-se contribuir para a criação de um lugar icônico, ambientalmente equilibrado e economicamente viável.

4.5. Exemplos de estruturas e instalações de apoio náutico com características / peculiaridades semelhantes à ZPA-7

Conforme explicitado nos Relatórios Parciais 1/2, **a área da ZPA-7 considerada como passível ao fomento às atividades náuticas é restrita à área objeto de permuta à Prefeitura Municipal de Natal.** Sendo assim, **além das peculiaridades ambientais, é também restrita em termos de tamanho,** o que requer um esforço adicional para otimização do espaço e equacionamento dos impactos.

No intuito de identificar exemplos de instalações de apoio náutico que superaram adversidades e limitações relacionadas à sua implantação, incorporaram questões relacionadas à sustentabilidade e contornaram eventuais impactos negativos, em especial impactos que podem ser vislumbrados na ZPA-7, caso se opte pelo fomento do turismo náutico no local, foi realizado um levantamento de estruturas de médio e pequeno porte, localizadas na foz de Rio s, em países com tradição náutica como os EUA, Europa e Austrália, esse último reconhecidamente um dos países mais avançados no que se refere à políticas e gestão ambiental e sustentável de tais estruturas.

Procurou-se priorizar e investigar casos que apresentassem aspectos de maior similaridade e interface com a área estudada. Na grande maioria dos casos, foram priorizadas marinas fluviais com instalações abrigadas em braços secundários ou em baías naturais ou artificiais, como forma de proteção a navegação, atracação, fundeio e manutenção dos equipamentos. Mesmo nos demais casos em que elas se encontram no leito ou curso principal do próprio rio , sua implantação foi feita a partir de uma reentrância ou recorte na linha da margem, como é o caso da Marina de Portimão, em Portugal.

Em síntese, os **aspectos preponderantes para a escolha das estruturas/instalações de apoio náutico** aqui trazidos foram:

- **Localização próxima à foz de um rio que possua movimentação constante de embarcações;**
- **Proximidade relativa a áreas urbanas;**
- **Inserção em ecossistemas ambientalmente importantes e em belas paisagens e cenários.**

De uma maneira geral, as estruturas analisadas possuem uma área de apoio em terra de tamanho considerável, e em alguns casos comparativamente maior do que área propriamente de espelho d'água. Entre essas facilidades se incluem instalações para abrigo, reparo, manutenção e abastecimento de barcos, além de rampas, acessos e estacionamentos. Em muitos casos disponibilizam também serviços de restaurante, hotelaria, entretenimento, áreas de convivência, além de outras atividades que contribuem para o aumento da área utilizada.

Dessa forma, observa-se que a área em terra tem peso considerável na área total ocupada. No entanto, o somatório de todas as atividades previstas no complexo náutico e turístico em que se configura o empreendimento deve ser considerado na avaliação dos impactos ambientais.

Avaliando o caso de três marinas nos EUA, reitera para a necessidade de mudança do paradigma atual de gestão ambiental em projetos de marinas passando de uma situação idealizada de “*no net loss*” (balanço ambiental sem perda) para “*net gain*” (balanço com ganho ambiental).

Isso pode ser feito indo bem além das atuais ações e medidas de mitigação de impactos já conhecidos da implantação de projeto de marinas – como sombreamento, mudança do regime de escoamento hidráulico, e alteração da qualidade da água. Esse ganho pode ser obtido através de **medidas baseadas na avaliação/monitoramento das condições ambientais de centenas de instalações náuticas e marinas em uso, para todos os parâmetros e indicadores de interesse. As marinas existentes são verdadeiros laboratórios a céu aberto que devem ser utilizados para monitoramento da eficácia de medidas de mitigação e controle que vem sendo empregadas e para as devidas correções de rumo.**

Outros ganhos podem ser obtidos através da **recuperação de áreas degradadas lindeiras ao empreendimento – ou em sua área de influencia direta ou indireta – e/ou investimentos na proteção de outras, tais como áreas de preservação permanente (APP's) e unidades de conservação (UC's)** no Brasil, como compensação pelo impacto ambiental causado pela instalação da marina. Podem também serem “**adotados**” **espaços/áreas verdes e praças destinadas à fruição e uso público.**

No caso específico da ZPA 7 de Natal foram identificadas as seguintes áreas com algumas dessas características e que poderiam ser objeto de “*net gain*” (balanço com ganho ambiental):

- Área do Forte dos Reis Magos e seu entorno
- Área de manguezal remanescente entre o Forte e a Ponte Newton Navarro
- Áreas degradadas do antigo Círculo Militar e seu entorno

A seguir são discriminadas algumas das estruturas/instalações analisadas, marinas pesquisadas, agrupadas conforme a localização (EUA, Europa, Austrália e Brasil). Para cada uma, são apresentadas as principais características e peculiaridades que permitem relacioná-las a área objeto deste estudo.

4.5.1 Estados Unidos

- **Marina *Indian River*, Delaware**

Localizada na porção norte da entrada do Rio *Indian* (**Figura 60**) no Parque Estadual da Costa de Delaware (*Delaware Seashore State Park*), essa marina de porte médio situa-se em um ponto estratégico e de grande beleza natural.

A Marina Indian River dispõe de diversos tipos de serviços para pescadores e navegantes, situando-se a apenas alguns minutos do oceano e das baías interiores locais (**Figura 61**). O ponto interessante da Marina Indian River é a sua inserção no Parque Estadual da Costa de *Delaware* e convivência harmônica com a pesca. O local, mesmo com a alocação da estrutura náutica, é considerado como um dos melhores locais pesqueiros da costa leste americana.



Figura 60 – Localização da Marina Indian River, Delaware (EUA)
Fonte: Google Maps



Figura 61 - Marina de Indian River, Delaware (EUA)
Fonte: sítio digital “Delaware State Parks”

- **Marina de Williamsburg, Virginia**

Localizada no Rio James, na foz do Rio Chickahominy (**Figura 62**), a marina de Williamsburg está abrigada em uma enseada protegida na comunidade do *Country Club Two Rivers*, na *Governor's Land* (**Figura 63**).

Trata-se de uma marina de enseada profunda, um lugar seguro para barcos de até 55 pés, e pode ser acessada por um canal privado que sai do Rio James. Neste caso, vislumbra-se a alocação de uma marina em uma área com situação geográfica semelhante à verificada na área objeto desta análise, demonstrando a compatibilização de ambientes contíguos de praia fluvial e marítima.

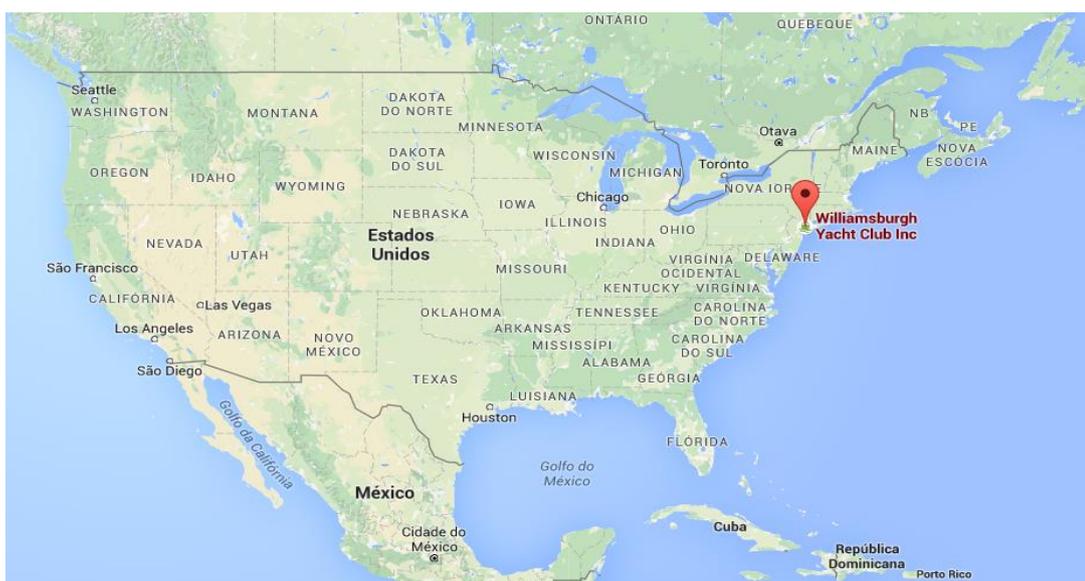


Figura 62 - Localização da Marina Williamsburg, Virginia (EUA)
Fonte: Google Maps

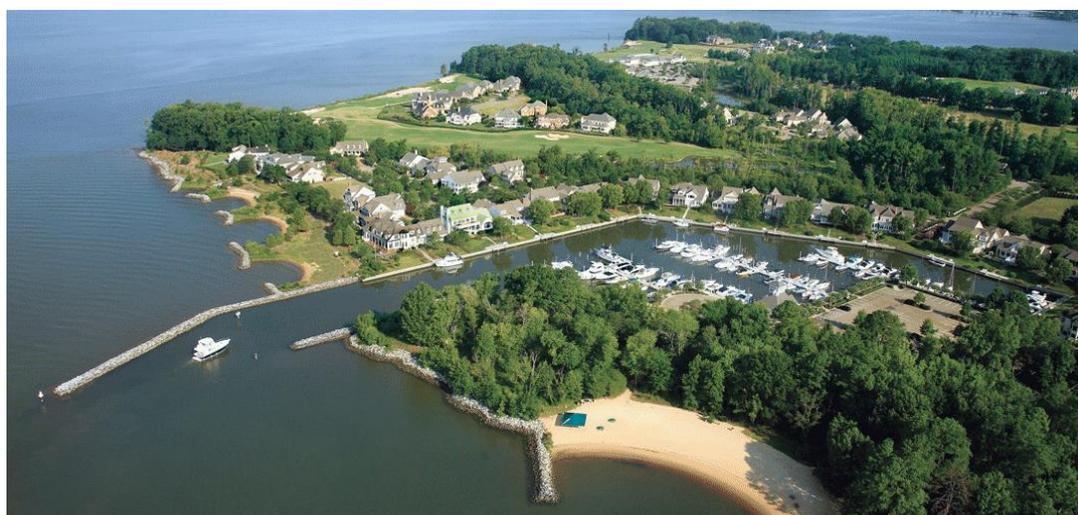


Figura 63 - Marina de Williamsburg, Virginia (EUA)
Fonte: sítio digital "Governors Land"

- **Marina Twin Rivers, Florida**

A marina *Twin Rivers* é o primeiro empreendimento náutico ao se entrar na foz do famoso Rio Crystal, e se localiza na interseção dos Rios Salt e Crystal, Florida (EUA) (**Figura 64**).

Trata-se de uma marina abrigada de pequeno porte e número reduzido de vagas molhadas, situada próxima a áreas baixas e inundáveis, em um recanto selvagem e de extrema beleza cênica e natural. Voltada basicamente para provimentos de serviços náuticos propriamente ditos, ela dispõe de área reduzida. A peculiaridade desta marina reside na demonstração da possibilidade (neste caso, técnica), de inserção em pequena área (**Figura 65**).

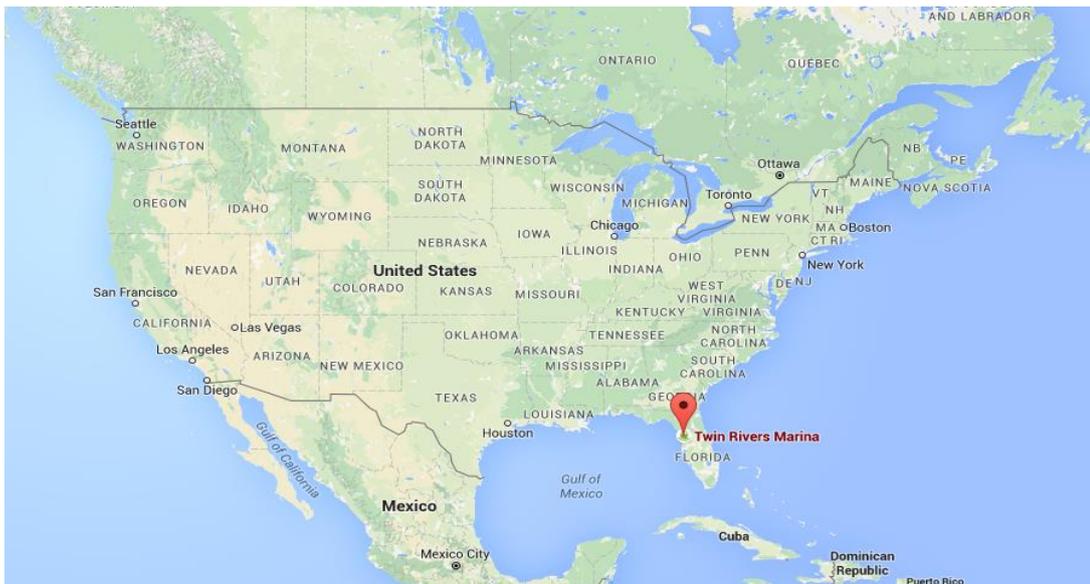


Figura 64 – Localização da Twin Rivers, Flórida (EUA)

Fonte: Google Maps



Figura 65 – Marina Twin Rivers, Flórida (EUA)

Fonte: sítio digital “Marinas.com”

- **Marina Rivers Edge, Califórnia**

A marina *River's Edge* está localizada próximo ao delta Nordeste da Califórnia, no sistema hídrico Sacramento-São Joaquin (**Figura 66**).

Trata-se de uma marina de porte pequeno/médio localizada na curva do Rio e que atende basicamente a veleiros e a comunidade local (**Figura 67**). A peculiaridade desta estrutura reside no fato de contemplar também um resort, oferecendo, além da estrutura náutica, estruturas e serviços típicos de outros segmentos turísticos, como habitação, gastronomia, comércio e serviços.



Figura 66 – Localização da Marina e Resort *River's Edge*, Califórnia (EUA)
Fonte: Google Maps



Figura 67 - Marina e Resort *River's Edge*, Califórnia (EUA)
Fonte: sítio digital River's Edge Marina

4.5.2 Europa

- **Marina Royal Quays (Inglaterra)**

Situada perto da entrada do Rio Tyne, em North Shields, na costa nordeste da Inglaterra (**Figura 68**), a marina *Royal Quays* é o porto ideal para se avistar iates cruzando o Mar do Norte, desde a Escandinávia e países baixos, circunavegando a Grã-Bretanha, ou simplesmente desejando visitar as maravilhas de Newcastle e os arredores da região da Northumbria (**Figura 69**). Trata-se de uma instalação situada ao lado das instalações portuárias locais e que pode ser considerada de médio a grande porte, dando suporte a barcos de várias procedências e calados. A peculiaridade desta marina reside na compatibilização e na sinergia com a atividade portuária e turística desenvolvidas no entorno.



Figura 68 - Marina Royal Quays (Inglaterra)

Fonte: Google Maps



Figura 69 - Marina Royal Quays (Inglaterra)

Fonte: sítio digital “Quay Marinas”

- **Marina de Portimão (Portugal)**

O estaleiro e a marina de Portimão cobrem uma área total de cerca de 3 ha e estão localizados no porto pesqueiro de Portimão (**Figura 70**).



Figura 70 – Localização e vista da Marina de Portimão (Portugal)
Fonte: Google Maps e sítio digital “Marina de Portimão”

Os equipamentos possuem com guindaste de capacidade para suspensão de barcos de até 300 toneladas e catamarãs de até 9 metros de envergadura, oferecendo uma vasta gama de serviços. A peculiaridade da marina Portimão, para o presente caso, reside em dois fatores: compatibilização com atividade portuária e pesqueira, além da alocação em área reduzida.

- **Marina Alcaidesa (Espanha)**

Localizada na Baía de Algeciras, a apenas a algumas centenas de metros do estreito de Gibraltar que representa a porta de entrada para o Mediterrâneo. Situa-se muito próxima da densa malha urbana existente no local. (**Figura 71**).



Figura 71 – Localização e Marina de Alcaidesa (Espanha)

Fonte: Google Earth e sítio digital “Alcaidesa Marina”

Trata-se de um destino muito especial para quem queira atravessa o Atlântico ou começar sua jornada pelo Mediterrâneo. A peculiaridade desta estrutura é particularmente importante para a área em estudo. Além da localização turística privilegiada, a proximidade da malha urbana e a integração com a comunidade local inferem pela harmonização do empreendimento em locais próximos à ocupação urbana consolidada.

4.5.3 Austrália

- **Marina Akuna Bay, NSW**

Situa-se no pitoresco Parque Nacional de Ku-ring-gai Chase e inserida no centro das espetaculares vias navegáveis do sistema hidrográfico do Cowan/Hawkesbury River. Se localiza estrategicamente a poucas milhas de diversas baías e enseadas pouco exploradas, ao mesmo tempo distante apenas 40 minutos do centro de Sydney. (**Figura 72**). A marina dispõe de vagas molhadas e secas para barcos de até 40 pés, bem como de um café/restaurante. Como se pode notar, está inserida dentro uma unidade de conservação, fazendo inferir pela compatibilidade da atividade náutica com a conservação dos atributos ambientais da área. (**Figura 73**).



Figura 72 – Localização da Marina de Akuna Bay, NSW (Austrália)

Fonte: Google Maps



Figura 73 - Marina Akuna Bay, NSW (Austrália)

Fonte: sítio digital “d’Algora Marinas”

- **Marina de Nelson Bay, NSW**

Próxima de Sydney, essa marina se situa na frequentada localidade turística de Port Stephens, no centro da Baía de Nelson (**Figura 74**). Trata-se de um destino multifuncional, onde se pode não somente fundear o barco como também apreciar musica ao vivo, participar de eventos acessíveis aos visitantes em suas áreas de lazer ou simplesmente alimentar os peixes.



Figura 74 – Localização da Marina Nelson Bay, NSW (Austrália)

Fonte: Google Maps

Abrange cafés, restaurantes e lojas diversas dispostas próximas ao seu ancoradouro (**Figura 75**). A peculiaridade aqui reside no complexo turístico envolvido pela marina, inclusive os eventos abertos a visitantes, minimizando assim a preconceção e segmentadora atrelada ao segmento.



Figura 75 – Marina Nelson Bay, NSW (Austrália)

Fonte: sítio digital “d’Algora Marinas”

- **Marina Píer 35, Melbourne**

Localizada na entrada do Porto de Phillip Bay, distante poucos minutos do centro de Melbourne (**Figura 76**).



Figura 76 – Localização da Marina Píer 35, Melbourne (Austrália)

Fonte: Google Maps

Oferece aos visitantes uma variada gama de atrações e serviços, de pescarias a esqui aquático, ou mesmo somente passeios de barco. A marina dispõe de instalações para abrigar os barcos de até 40 pés, tanto em vagas molhadas como seca, além de oferecer serviços de abastecimento ininterruptos. Abrange ainda acomodações para hospedagem, clube e restaurante. Trata-se de outro exemplo de complexo multifuncional aberto ao público (**Figura 77**).



Figura 77 - Marina Píer 35, Melbourne (Austrália)

Fonte: sítio digital “d’Algora Marinas”

4.5.4 Brasil

- **Marina das Flores (Porto Alegre-RS)**

A Marina das Flores situa-se próxima ao encontro do Rio das Flores com o Rio Guaíba. Dista cerca de 2,5 km do centro urbano de Porto Alegre (**Figura 78**).

Voltada ao lazer, turismo, comercio e guarda de embarcações, está situada em uma área de 4 ha, na Ilha das Flores, junto ao Rio Jacuí e ao Arroio das Traíras. É composta de guarda de embarcações, loja náutica, posto de abastecimento de combustíveis, restaurante, centro de eventos e quadra de tênis.

Possui cerca de 250 vagas secas e 40 vagas molhadas, sendo considerada uma instalação de pequeno porte. O sistema de atracação é um píer flutuante, poita com apoio (máx. 20 ton.) e a retirada de embarcações da água é feita por rampa. Os serviços disponíveis de suporte são: mecânica, capotaria, elétrica e alimentação.

Trata-se de cenário e de geografia muito similares à área de estudo em Natal, inclusive com a proximidade de uma ponte que interliga as duas margens do Rio das Flores. Observa-se assim, a factibilidade da implantação de estruturas de apoio náutico em áreas reduzidas, integrada às peculiaridades ambientais e desenvolvimento de complexos de lazer e turismo atrelados à atividade náutica (**Figura 79** e **Figura 80**).



Figura 78 – Localização da Marina das Flores, Porto Alegre-RS (Brasil)

Fonte: Google Maps



Figura 79 - Marina das Flores, Porto Alegre-RS
Fonte: sítio digital "Marina das Flores"



Figura 80 - Marina das Flores, Porto Alegre-RS
Fonte: sítio digital "Marina das Flores"

5. TURISMO NÁUTICO EM NATAL-RN: ESTADO DA ARTE E POTENCIALIDADES À LUZ DA BASE TEÓRICA

A Região Nordeste do Brasil é reconhecida internacionalmente por suas belezas naturais e pelo seu clima ensolarado e quente durante todo o ano. Ante tais aspectos, e já com o potencial turístico de “sol e mar” consolidado, vem desenvolvendo o potencial náutico ao longo dos últimos anos, através fomentos governamentais, de um movimento de ampliação da capacidade das estruturas de apoio náutico e de estruturação de indústrias, comércio e serviços relacionados ao segmento, instalados, em sua maioria, nas capitais dos Estados da Região, em especial os Estados da Bahia, Pernambuco, Alagoas e Ceará.

Os estaleiros em operação nos estados de Pernambuco e Alagoas possuem os maiores volumes de produção na região e atualmente oferecem um amplo mix de produtos, que inclui lanchas de proa aberta, direcionadas predominantemente ao seu mercado primário, e embarcações cabinadas de médio e grande porte, oferecidas também para clientes de outras regiões do País. Merece destaque, ainda, a produção de trawlers de luxo no Ceará, embarcações destinadas principalmente ao mercado externo (ACOBAR, SEBRAE et al, 2012).

O crescimento do número de embarcações em atividade no Nordeste e no tamanho dessas embarcações teve reflexos importantes sobre as marinas e iates clubes da região. Observou-se um crescimento do número de estruturas de apoio náutico na ordem de 10% nos últimos sete anos, ao passo que 50% das estruturas de apoio náutico que existiam no litoral da região antes de 2005 passaram por reformas ou ampliaram sua capacidade de atendimento (ACOBAR, SEBRAE et al, 2012)

Na maioria dos estados do Nordeste, as estruturas de apoio náutico estão concentradas junto às regiões metropolitanas das capitais, onde se localizam os maiores centros geradores de demanda. Esse fato, aliado à predominância de embarcações a motor de comprimento igual ou inferior a 30 pés, faz com que a experiência náutica na região seja limitada à realização de passeios em um raio de até 25 milhas náuticas do ponto de partida, tendo em vista as limitações de autonomia dessas embarcações e a inexistência de postos de reabastecimento, estrutura de salvatagem marítima e estações radio base de longo alcance. A exceção a essa regra é o Estado da Bahia, onde há embarcações de maior porte e uma estrutura de apoio náutico espalhada pela região da Baía de Todos-os-Santos e de Camamu, Morro de São Paulo e, mais ao sul, Ilhéus e Porto Seguro.

Merece destaque o fato de o Governo da Bahia fomentou e mantém um programa agressivo de incentivo ao turismo náutico, fomentando a produção e comercialização de embarcações, acessórios e equipamentos, a prestação de serviços e o desenvolvimento da estrutura de apoio

náutico no estado através da isenção de impostos estaduais e ações de planejamento estratégico, em parceria com a Universidade Federal da Bahia (UFBA) e o Ministério do Turismo (MT) (UFBA, 2009).

No contexto do turismo náutico da Região Nordeste, o Estado do Rio Grande do Norte aparece em desvantagem quando comparado principalmente aos Estados da Bahia e de Pernambuco. Por outro lado, evidencia o potencial mercado a ser explorado, principalmente se considerado que o Estado do Rio Grande do Norte já é um consagrado destino turístico. Adicionalmente, Natal possuía uma tradição náutica que está atualmente “adormecida” (conforme evidenciado no Capítulo 2), pode se valer desses aspectos para fomentar e alavancar o segmento náutico, como aconteceu na Região da Costa Verde no Estado do Rio de Janeiro.

Desta feita, passa-se a análise do segmento turístico tradicional e do turismo náutico em Natal, a fim de identificar perspectivas e potencialidades, principalmente à luz das informações do segmento e suas interfaces econômica, ambiental e social explanadas no Capítulo 3, bem como, dos usos sustentáveis que já vem sendo desenvolvidos no Estuário do Rio Potengi (consoante evidenciado no Capítulo 2) e que podem ser dinamizados e incrementados com o segmento turístico náutico.

5.1 Turismo na cidade de Natal

Situada a 600 km abaixo da linha do Equador, o que confere aos seus 400 Km de costa litorânea um clima seco e presença diária do sol ao longo do ano, a cidade de Natal é o 10º destino mais procurado para o turismo por viajantes estrangeiros no Brasil. Também entre brasileiros, a capital ocupa lugar de destaque entre as capitais turísticas (Hotel Price Index, 2014).

O segmento turístico apresenta-se como uma das principais fontes de receita da cidade, representadas pelo terceiro setor (serviços), advindo posteriormente a indústria e o comércio. Segundo dados do Governo do Estado, o turismo se configura como a principal atividade econômica do Estado, gerando mais de 100 mil empregos e possui outras 54 atividades atreladas direta ou indiretamente (GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO NORTE, 2015).

De acordo com Sá (2010), o turismo como setor gerador de trabalho e renda na cidade do Natal está marcado pela construção e entrega da Via Costeira, em 1979. Até então, as atividades turísticas na cidade ocorriam de forma amadora, embrionária, desarticulada e visavam apenas suprir as demandas do comércio, da gestão pública e do incipiente setor industrial em receber e hospedar seus agentes externos, quando de suas atividades na cidade. No entanto, ao mesmo tempo em que impulsionou o turismo na cidade, o projeto da Via Costeira originou uma forte reação por parte de setores da sociedade civil na defesa e preservação do meio ambiente e manutenção do caráter público do espaço urbano.

A consolidação do projeto da Via Costeira, associada a outros eventos de política macroeconômica, fez com que o setor turístico, já em 1986, se tornasse a principal fonte de receita do Estado, suplantando os principais produtos da cesta de exportação.

Nos anos 1990, o turismo local apresentou os primeiros sinais de atração do turista internacional. Como consequência, diversas intervenções no espaço urbano foram pensadas como forma de melhor ajustar a aparência da cidade aos padrões de qualidade e requisitos do turismo internacional. Na metade dos anos 1990, Natal já se configurava como um dos principais destinos da região Nordeste na preferência dos turistas nacionais e estrangeiros.

Nesse contexto, Sá (2010) atenta para o fato de que a consolidação do turismo em Natal, gerador de um novo olhar sobre o processo de urbanização da cidade e uso do espaço público, ocorre concomitantemente à elaboração e promulgação do Plano Diretor de 1994. Assim, a lei de ordenamento do processo de planejamento do desenvolvimento urbano municipal adequou o uso e a ocupação do espaço urbano exatamente no momento em que a cidade estava investindo em infraestrutura voltada para a exploração do turismo.

O início dos anos 2000 traz para o turismo local novos desafios. A desvalorização do real frente ao dólar, somada a outras ações que visavam o turismo internacional, amplia fortemente a participação do setor na economia local, ultrapassando o número de um milhão de turistas no ano de 2005. A **Tabela 13** expressa o crescimento e a queda quantitativa de turistas nacionais e estrangeiros que visitaram Natal, no período de 1999 a 2012.

Tabela 13 – Fluxo turístico em Natal-RN (1999-2007)

Ano	Natal					Rio Grande do Norte				
	Brasileiros	%	Estrang.	%	Total	Brasileiros	%	Estrang.	%	Total
1996	440.284	93,54	30.419	6,46	470.703	524.127	93,06	39.097	6,94	563.224
1997	678.771	94,77	37.496	5,23	716.267	808.422	94,29	49.000	5,71	857.422
1998	824.000	93,53	56.974	6,47	880.974	981.062	93,22	71.358	6,78	1.052.420
1999	846.537	92,34	70.222	7,66	916.759	1.050.454	91,96	91.827	8,04	1.142.281
2000	925.065	91,73	83.370	8,27	1.008.435	1.165.217	91,00	115.252	9,00	1.280.469
2001	985.095	90,45	104.015	9,55	1.089.110	1.294.715	91,20	124.906	8,80	1.419.621
2002	882.227	88,25	117.467	11,75	999.694	1.276.769	89,67	147.117	10,33	1.423.886
2003	837.911	83,23	168.855	16,77	1.006.766	1.245.830	85,82	205.793	14,18	1.451.623
2004	975.296	81,13	226.915	18,87	1.202.211	1.501.071	84,17	282.270	15,83	1.783.341
2005	1.086.016	80,11	269.664	19,89	1.355.680	1.737.511	83,47	344.183	16,53	2.081.694
2006	1.147.221	83,54	226.012	16,46	1.373.233	1.887.718	86,32	299.162	13,68	2.186.880
2007	1.155.009	85,48	196.118	14,52	1.351.127	1.923.974	88,26	255.951	11,74	2.179.925
2008	1.218.104	87,56	173.047	12,44	1.391.151	1.971.502	89,55	229.979	10,45	2.201.481
2009	1.344.415	91,10	131.322	8,9	1.475.737	2.146.466	92,22	181.020	7,78	2.327.486
2010	1.529.511	92,69	120.591	7,31	1.650.102	2.406.697	93,46	168.276	6,54	2.574.973
2011	1.552.589	92,70	122.264	7,30	1.674.853	2.427.281	92,70	168.741	7,30	2.596.022
2012	1.590.187	93,48	110.912	6,52	1.701.099	2.449.726	93,55	168.622	6,45	2.618.348

Fonte: Elaboração própria com base em indicadores da SETUR/RN

Registra-se que no ano de 2005, o volume de turistas de outras nacionalidades chegou a responder por cerca 20% do total de visitantes na cidade, em sua grande maioria de origem europeia, com destaque, sobretudo, para Portugal, Itália e Espanha.

A partir de 2009, acredita-se que em razão da crise vivenciada pela economia americana, com influência na Europa e Ásia, adicionada a eventos de ajustes na economia nacional, o turismo local registrou um refluxo mais significativo quanto ao acolhimento do turista estrangeiro, que vem se repetiu até o ano de 2012. Inobstante, o número total de turistas aumenta gradativamente no mesmo período, graças a maior participação dos brasileiros. Tais dados reafirmam a vocação turística da cidade e sua posição de destaque crescente entre os destinos nacionais.

5.1.1 Perfil do turista em Natal

Pesquisa realizada pela Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Estado do Rio Grande do Norte objetivando a caracterização do perfil, da forma de viajar, dos interesses, das demandas e avaliações dos turistas que visitam Natal e o Estado do Rio Grande do Norte (FECOMÉRCIO, 2015) mostra que:

- i. O perfil dos visitantes na alta estação é predominantemente do sexo masculino (57,7%), e residente especialmente na Região Sudeste. São Paulo (28,6%), Minas Gerais (14,7%) e Rio de Janeiro (14,7%) foram responsáveis por encaminhar o maior número de turistas;
- ii. **A maior parte (41,7%) do turista que chega a Natal tem idade na faixa etária entre 36 a 50 anos, destacando-se aqueles com escolaridade de nível superior (52,6%),** e que têm como principais ocupações as de funcionário público (19,5%), profissional liberal (14,1%), professores (14,1%) e aposentado/pensionista (7,7%). Além do mais, em sua maioria são casados (69,2%) e viajaram para o RN com a família (81,5%);
- iii. **51% dos entrevistados revelou ter renda mensal situada entre R\$ 3.001,00 e R\$ 9.000,00 reais.** Entretanto, uma parte de turistas (15,9%) alegou ter renda de até R\$ 3.000,00 reais; por outro lado, uma parcela de **27,9% dos entrevistados afirmou ter renda acima de R\$ 9.000,00 reais;**
- iv. Entre os **turistas internacionais entrevistados, a maioria chegou ao Brasil por intermédio de São Paulo e Rio de Janeiro, tendo como principais polos emissores países da América Latina e Europa.** O turismo potiguar continua sendo feito predominantemente por brasileiros;
- v. **O tempo de permanência dos turistas na cidade é em média de 09 dias.** Entretanto, a pesquisa mostra que 50% dos turistas passam 07 dias na cidade;
- vi. **Durante a alta estação, o principal fator determinante das viagens à Natal é o turismo a passeio, alcançando o percentual de 84,4%.** As viagens à visita de parentes

ou amigos somaram 9,4% das respostas. Negócios ou trabalhos representaram, somente, 5,2% das intenções;

- vii. **Para os visitantes que vieram à cidade a passeio, o principal motivo da decisão da viagem foram os atrativos naturais (73,7%);**
- viii. Os gastos efetuados apenas no Estado contendo hospedagem, alimentação, transporte, diversão e compras revelam que os turistas gastaram em média R\$ 5.694,93 (cinco mil seiscentos e noventa e quatro reais e noventa e três centavos), sabendo que nesse valor foram incluídas, em média, 03 pessoas e observando que a média de dias de permanência no estado foi de 09 dias. Por consequência, a média de gastos diários dos entrevistados foi estimada em R\$ 210,92 (duzentos e dez reais e noventa e dois centavos) para cada turista;
- ix. O que mais desagradou o turista concentrou-se na limpeza pública (19,7%), preços cobrados (12,1%), segurança (8%) e infraestrutura (7,4%);
- x. **Na avaliação geral dos atrativos turísticos da cidade pelos visitantes, o item “atrativos naturais” foi o que apresentou a maior nota, obtendo uma aprovação plena (excelente + bom) de 98,7%. Os componentes “patrimônios histórico/cultural” apresentaram índices (excelente + bom) na pesquisa de 78,5%.**

Os números da pesquisa realizada pela FECOMÉRCIO (2015) reafirmam que a vocação turística do Estado do Rio Grande do Norte, e principalmente da capital, está ancorada em seus atrativos naturais e estes são fortemente atribuídos aos seus 400 km de costa. Além disso, corroboram as estatísticas de aumento da participação nacional compiladas pela SETUR entre anos de 1999 e 2012.

Neste contexto, o turismo náutico se configura como um segmento capaz de impulsionar, agregando produtos e serviços ao setor e ampliando assim um leque de oportunidades à economia do Estado, principalmente se atrelado aos atributos ambientais e histórico-culturais.

Adicionalmente, **há que se ressaltar que o perfil do turista que frequenta Natal em muito se assemelha ao perfil do turista náutico, conforme analisado no item 3.1.2. Dessa forma, o turismo e a atividade náutica, se fomentados, se por um lado não vão de encontro à vocação local, por outro, podem representar o expoente de um novo atrativo turístico, desenvolvendo novos segmentos e incrementando os segmentos de bens e serviços já existentes.**

5.2 Turismo náutico em Natal

Como já explanado, a conceituação do Turismo Náutico contempla um amplo conjunto de atividades, com destaque para a navegação de recreio e esportes náuticos.

Também como já mencionado, a prática desportiva náutica já foi amplamente desenvolvida no Município entre os anos de 1920 e 1960, exatamente às margens do Potengi, através das regatas de barcos a vela, promovidas pelo late Clube do Natal, e de remo, promovidas pelos clubes Centro Náutico Potengi e Sport Club de Natal, ambos com 100 anos de atividades. A popularidade do remo entrou em declínio nos anos 1960.

Três entidades esportivas dedicadas ao remo (Centro Náutico Potengi, Sport Club de Natal e União Esporte Clube) ainda se mantém na cidade. Adicionalmente, o late Clube do Natal se apresenta como a única estrutura de apoio náutico na cidade, a qual, todavia, fica adstrita aos sócios.

A outra vertente do segmento náutico vem sendo desenvolvido pelas empresas de mergulho, que oferecem a opção turística de mergulho contemplativo pela costa marítima de Natal.

Cabe ainda destacar que a entidade de classe do setor, Associação Norte Rio-Grandense das Empresas de Mergulho Autônomo e Turismo Náutico (AMANAUTICA), tem trabalhado na dinamização do segmento de mergulho recreativo e contemplativo, através do Projeto intitulado “Sitio dos Naufrágios”, que prevê o afundamento de navios para o mergulho recreativo, programado para ser realizado a 20 quilômetros do Farol de Mãe Luiza, a 30 metros de profundidade da orla marítima de Natal. Com o afundamento dos barcos, estima-se formar um criadouro de fauna marinha, ampliando a opção para a realização de mergulho contemplativo (PMN, 2013b).

Outro ponto a ser destacado refere-se à iniciativa a ser destacada dos Governos Estadual e Municipal em criar, em 2014, um Grupo de Trabalho de Turismo Náutico (GT-Náutico RN) com objetivo de subsidiar e desenvolver e ações necessárias desse segmento no Estado. O GT é formado por representantes das Secretarias Municipal de Turismo e Desenvolvimento Econômico (SETUR) e Estadual de Turismo (SETUR-RN), além de órgãos e entidades ligadas ao turismo como FECOMERCIO, AMANAUTICA, UFRN, Natal Divers, Secretaria do Patrimônio da União (SPU), Capitania dos Portos, Ministério Público Estadual (MPE-RN) e Secretaria Estadual de Desenvolvimento Econômico. (Bulhões, 2014)

Inobstante tais iniciativas, o Estado do Rio Grande do Norte e o Município de Natal, ao vem depreendendo pouca atenção para este segmento, enquanto apresentam forte potencial para fomento do turismo náutico. Para tanto, se por um lado já podem aproveitar seu reconhecimento como destino turístico no mercado interno e externo, por outro, podem tirar proveito de características ímpares à cidade e infraestruturar as demais necessidades do mercado.

Nesse aspecto, destaca-se uma primeira potencialidade para a cidade de Natal: a localização geográfica, que, reforçada pelo sistema de correntes oceânicas, coloca a cidade “meio do caminho” entre as principais rotas oceânica (**Figura 81**) e entre a maior demanda por turismo náutico (Europa) e o atual maior destino do setor (Caribe).

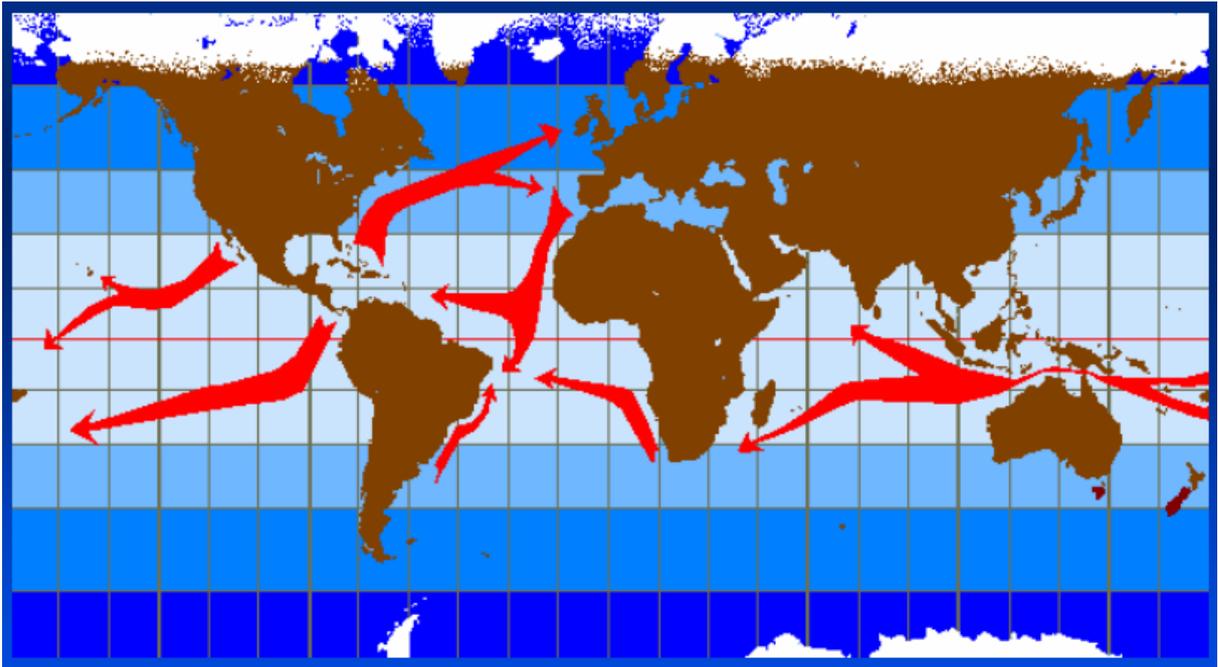


Figura 81 – Principais rotas mundiais do turismo náutico (setas vermelhas)

Fonte: Bohn & Garcia, 2010

As rotas oceânicas e a infraestrutura disponível para o turismo náutico internacional mostram que as embarcações vindas da Europa, ao se aproximarem da costa da brasileira, optam por rotas oceânicas que os levem ao Caribe, isto porque nesse destino o navegante se depara com infraestrutura e serviços de qualidade. Por outro lado, a escolha por aportar no Brasil pelo litoral Nordeste atribui ao turista uma longa marcha até que este disponha de uma infraestrutura nos padrões internacionais disponíveis no Caribe (MT, 2010).

Nesse contexto, o Estado do Rio Grande do Norte - com destaque para a cidade do Natal - ao se inserir na rota do turismo náutico com estrutura e serviços associados a um padrão de qualidade internacional, adicionando a esta os reconhecidos atrativos naturais do Estado, poderá atuar como indutor do turismo náutico, não somente na região, mas também em toda a costa atlântica nacional. Isto porque, ao decidir pelo Brasil, o turista seguirá naturalmente as rotas que os levem a toda costa nordestina e os estados do Sul e Sudeste, onde o turismo náutico é já está mais consolidado.

Na projeção internacional do turismo náutico, a cidade tem a seu favor sua proximidade com o continente europeu e rotas oceânicas que facilitam o alcance do seu litoral. No entanto, cabe destacar que a infraestrutura disponível de acolhimento das embarcações está dependente da oferta de serviços oferecidos late Clube de Natal, o qual apresenta limitações quanto às demandas futuras projetadas para esse segmento turístico.

O padrão de turismo náutico que hoje se consolida no Brasil revela um demandante interessado em um contato maior com espaços naturais e atividades saudáveis. Nesse contexto, a cidade do Natal apresenta uma segunda potencialidade: os atributos naturais. Adicionalmente, como

tem o turismo o “carro-chefe” da economia, já possui uma infraestrutura hoteleira e de serviços de alto padrão, aspectos também demandados pelos turistas náuticos. Por fim, ressalta-se ainda que, embora incipiente, a cidade já oferece opções relacionadas ao turismo e desporto náutico.

Desta feita, considerando o elevado potencial de atratividade do turismo náutico em Natal, principalmente quando se avalia as condições de clima e tempo, disponibilidade solar e vento, não se comete erro de avaliação ao se afirmar que este seguimento tem sua exploração muito aquém de sua vocação. O baixo desenvolvimento deste segmento de atração turística, seja de passeio ou competição, não favorece o setor de auferir melhor performance frente ao valioso potencial existente.

5.3 Análise SWOT do Turismo Náutico em Natal e perspectivas do fomento

De acordo com UFBA (2009), o desenvolvimento do turismo náutico requer que duas variáveis sejam consideradas: i) adequação econômica, social e estrutural do município; e ii) viabilidade econômico-financeira dos equipamentos náuticos propostos.

A adequação econômica, social e estrutural do município onde é desenvolvida (ou será implementada) a atividade náutica deve considerar as demandas imediatas, em termos de: i) infraestrutura náutica; ii) infraestrutura turística; iii) infraestrutura de logística (acesso ao aeroporto e portos); iv) qualidade da oferta de mão de obra; e, v) sensibilização de empresários e empreendedores locais para o segmento náutico.

A identificação, mesmo que na forma de diagnóstico, dos pontos fortes e fracos do município nos aspectos acima elencados, adicionada aos aspectos já evidenciados ao longo de toda esta análise, pode contribuir para o desenvolvimento de um plano estratégico correlacionado à realidade econômica do município. No caso de Natal, observa-se que a cidade já possui a maior parte dos requisitos.

A análise da Matriz SWOT possibilita que as principais fraquezas ou obstáculos para o desenvolvimento do setor sejam identificados, permitindo que as ameaças sejam neutralizadas ou minimizadas. A utilização desta ferramenta também permite a identificação dos pontos fortes e das oportunidades, ajudando na elaboração de estratégias que visem obter vantagens competitivas para o segmento.

Assim, com base no **Plano Estratégico elaborado para a BTS (UFBA, 2009), no Relatório 1/2 desenvolvidos no âmbito do presente projeto e, sobretudo nos aspectos explanados neste Relatório**, apresenta-se uma **análise SWOT específica para o município de Natal**, onde os pontos fortes e fracos, as oportunidades e as ameaças para o turismo náutico são apresentados (**Tabela 14**).

Tabela 14 – Matriz SWOT fomento ao turismo náutico em Natal-RN

Pontos Fortes	Pontos Fracos
Localização geográfica (meio do caminho entre as principais rotas oceânicas)	Apesar da tradição no desporto náutico, o turismo náutico não é fomentado
Turismo como principal atividade econômica	Baixa infraestrutura para embarcações
Região com capacidade turística instalada e tradição turística nacional e internacionalmente reconhecida	Ausência de indústrias ligadas ao segmento e comércio especializado
Atributos naturais como principal atração turística	
Patrimônio cultural amplo e diversificado / Patrimônio natural singular / Condições climáticas favoráveis	
Costa marítima / Rios navegáveis	
Infraestrutura (aeroporto, rede hoteleira, comércio e serviços voltados ao turismo)	
Indústria, comércio e serviços que podem ser dinamizados para o setor náutico	
Sensibilização do setor público para a importância do desenvolvimento local	
Oportunidades	Ameaças
Dinamização da economia através de fomento à cadeia produtiva e mercado náutico, em especial pequenas e médias empresas	Apropriação privada do espaço público sem imposição de contrapartidas
Incremento do setor turístico “tradicional” (sol e mar / histórico-cultural)	Baixa divulgação da região no âmbito náutico
Inserção de eventos do setor náutico da região (nacionais e internacionais)	Falta de articulação entre o setor público e o privado, reduzindo possibilidade de desenvolvimento do setor
Demanda nacional crescente para turismo náutico / Poucos destinos náuticos na região Nordeste – RN oportuniza-se como expoente	Problemas de segurança pública podem afastar os turistas e visitantes
Geração de emprego e renda	
Sinergias entre setor público, iniciativa privada, universidades para desenvolvimento de projetos sociais no setor e educacionais (pesquisas, treinee)	
Qualificação de mão de obra para o segmento e absorção de mão de obra não qualificada para atividades indiretamente ligadas ao setor	
Projetos sociais ligados ao segmento	
Educação ambiental e sensibilização para a conservação dos recursos naturais	
Recuperação de área degradada e revitalização do entorno	
Melhoria dos setores de infraestrutura e transporte	
Esportes náuticos	

Fonte: elaboração própria

Inobstante os pontos fracos e ameaças evidenciados, o amplo rol de pontos fortes e de oportunidades sinaliza positivamente para a viabilidade do fomento ao turismo náutico na cidade.

A utilização de espaços, seja para a ampliação da cesta de atividades ligadas ao turismo náutico e lazer, seja pela expansão e/ou criação de uma infraestrutura de uso de equipamentos náuticos e de seus derivados, tem papel determinante, dependendo da forma de sua implantação, na consolidação do segmento náutico como polo de atração turística.

Nesse sentido, destacam-se as seguintes perspectivas para o fomento do turismo náutico na cidade:

- Criação de novos postos de trabalho associados à segurança e manutenção do espaço e equipamentos náuticos, além do desenvolvimento de serviços de passeios e marítimos e de pesca desportiva;
- Dinamização da atividade económica no entorno do empreendimento em pequena e media escala;
- Promoção de benefícios ambientais, sociais e económicos resultantes recuperação da área, da adequação da mesma às exigências legais, das valorizações do espaço urbano, do desenvolvimento de novas funções comerciais, da promoção do turismo de visitaçao e de lazer, gerando novos fatores de atração para a comercialização do artesanato e produtos locais, e, por consequência gerando novos postos de trabalho diretos e indiretos.
- Atração de segmentos específicos do turismo internacional vinculados à prática de esportes náuticos, à navegação de recreio - podendo assim viabilizar o aumento do número de escalas e tempo de permanência dos visitantes - e ainda, ampliar o turismo dinâmico que procura atrativos ligadas ao mar ou associado ao turismo marítimo pela contemplação do atrativo paisagístico natural, da gastronomia e do patrimônio. Dessa forma, é possível ampliar a atratividade local, pela valorização e diversificação da oferta de serviços turísticos, aumentar as receitas resultantes da venda de serviços turísticos ao exterior e atrair investimento para o mercado turístico a se desenvolver;
- Ampliação da participação na fatia do turismo nacional, ofertando alternativas à demanda interna nos diversos segmentos do turismo náutico;
- Promoção o desenvolvimento de novas atividades económicas associadas à oferta, aluguel e manutenção de equipamentos e embarcações, serviços de apoio em terra à pratica do esporte náutico, aos turistas e embarcações (restauração, alojamento, excursões, outras atividades recreativas e culturais, hotelaria e abastecimentos);
- Promoção da formação de recursos humanos habilitados em navegação de recreio e esportes náuticos e demais serviços e produtos do segmento;

- Contribuição para a valorização, conservação e preservação do patrimônio ambiental e paisagístico da área explorada e região do entorno, através do uso ordenado e disciplinado da área, seguindo o disciplinamento legal para o aproveitamento dos recursos costeiros e espaços terrestres.

Ademais, destaca-se ainda a oportunidade de estimular o turismo de competição de esportes náuticos, quer pela atração de campeonatos regionais e nacionais, ou através de eventos internacionais. A promoção da infraestrutura para o esporte náuticos pode:

- Estimular 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;
- Inserir a cidade no calendário esportivo náutico e com isso atrair um seguimento que está estruturado na realização de eventos esportivos de qualidade e com potencial de atração e publicidade;
- Estimular a implantação de estruturas esportivas náuticas para o uso da comunidade receptora, se estabelecendo como legados para a comunidade;

5.4 Peculiaridades e Potencialidades vislumbradas para eventual fomento ao turismo náutico na ZPA-7

O aproveitamento da ZPA-7 como espaço de promoção do turismo náutico requer um aprofundado conhecimento da viabilidade técnica e financeira de um projeto específico, aliada a preocupação com os atributos ambientais e histórico-culturais da área. Isso implica também em se ter a correta definição da área hábil para aproveitamento, bem como as condições de navegabilidade. Esse conjunto de determinantes, associado aos objetivos declarados para o empreendimento definirá a estrutura necessária de ser erguida.

Com o agravante de se tratar de um aproveitamento em uma ZPA, o tipo de estrutura a ser implementada regula o grau de negociação a ser travada com os diversos atores da gestão pública e sociedade civil. Faz-se mister que o conjunto de determinantes legais atinentes à conservação e preservação da área sejam rigidamente seguidos e que normas e procedimentos técnicos aptos a condicionar a instalação, exploração e manutenção da infraestrutura de promoção das atividades náuticas na área, estejam legalmente identificadas e as responsabilidades pela sua implementação e fiscalização sejam endereçadas a agentes determinados.

Nesse sentido, **reitera-se o destaque ao papel do Poder Público Municipal no delineamento dos aspectos atinentes ao desenvolvimento da atividade, como evidenciado no**

item 4.4, e que ocorre em diversas oportunidades, quais sejam: no uso e ocupação do solo, na (eventual) concessão do espaço, no licenciamento ambiental, em normativas específicas que podem ser editadas para o segmento, na definição de medidas mitigatórias e infraestruturais, bem como, na fiscalização das atividades e empreendimentos. Adicionalmente, pode ainda exigir iniciativas de gestão ambiental de cunho voluntário, como certificações e auditorias periódicas.

Destaca-se ainda que, ao se optar pela viabilidade de se destinar a área da ZPA-7 como uma área apta ao fomento do turismo náutico, não se está aprovando nenhum projeto específico ou determinando de plano o tipo de uso da área, apenas abrindo a possibilidade de que a discussão sobre o tema avance.

De toda sorte, a implementação de empreendimento náutico na ZPA-7, seja estrutura de apoio náutico seja outras atividades sustentáveis como centros de lazer, comércio e gastronomia que podem ter a “náutica” como “bandeira”, tem potencialidade de oportunizar um conjunto de atividades na cidade de Natal, capaz de ampliar a cesta de produtos e serviços oferecidos ao turista que chega à cidade.

Como desafio para o caso do estabelecimento do turismo náutico na região da ZPA7, em Natal, pode-se observar diferentes tendências e perspectivas que devem ser levadas em conta no processo de implementação, e que também devem ser acompanhadas com o passar do tempo, destacando-se:

- Mudança da percepção do turismo náutico como atividade elitista;
- Propagação da importância do segmento náutico para o crescimento da economia dos países;
- Interesse do governo brasileiro, através do Ministério do Turismo, no desenvolvimento do segmento;
- Normatização dos aspectos ambientais para subsidiar o Turismo Náutico;
- Difusão da navegação como instrumento de educação, gerador de renda, estímulo ao desenvolvimento sustentável, interesse pela tecnologia, promoção da inclusão social, incentivo ao turismo;
- Projetos sociais destinados à profissionalização de jovens no meio náutico e criação de novos equipamentos náuticos no País;
- Democratização do acesso ao mar, com a instalação de rampas públicas, de baixo custo.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ante todo o exposto, de antemão, cumpre ressaltar que, caso se opte pelo fomento ao turismo náutico na ZPA-7, esta possibilidade deve considerar o segmento náutico de forma ampla, tendo em mente suas interfaces turística, economia, ambiental e social.

A conclusão que se tem desta análise perpassa pela importância do resgate do Rio Potengi como polo dinamizador social, econômico e turístico da cidade. Nesse contexto, a área da ZPA-7, que se configura como uma das últimas áreas sem ocupação da região, se apresenta como possível a este intuito, o que pode ser feito de forma sustentável, ou seja, desenvolvendo uma atividade econômica, com geração de emprego e renda, mas que também tenha reflexos sociais e perpetue a preservação dos atributos ambientais e histórico-culturais do sítio.

Inobstante algumas atividades instaladas no curso do Rio Potengi apresentarem potenciais (e reais) danos ambientais, como as salinas, carcinicultura e expansão urbana, há usos que se mostram consoantes com o conceito de sustentabilidade apresentado por Sachs (2000), como comércio, gastronomia, atividades culturais, contemplativas e turísticas.

Nessa seara, a atividade náutica de recreio e esporte também se apresenta condizente, seja pelo fato de ser uma atividade não intensiva no uso dos recursos naturais, seja pelo fato de se apresentar também como um dinamizador de outros segmentos do município (indústria, comércio, serviços e inclusive, o próprio turismo). Nesse sentido, é alçada como um dos segmentos prioritários para o desenvolvimento do turismo na cidade, estabelecido formalmente no PDITS (PMN, 2013). Adicionalmente, pode ser propiciar a conservação da área (quando contraposta ao não uso atual) e melhorias e revitalização do entorno.

O segmento náutico está em expansão no Brasil, principalmente a partir da década de 1990. Essa expansão impulsiona uma cadeia produtiva diversificada, que contempla desde a indústria naval, indústria de peças e equipamentos, comércio e serviços, tradicionais e especializados. Nesse sentido, faz-se especial destaque à participação das micro e pequenas empresas em todos os setores da cadeia produtiva e à geração de empregos, que abarca não só a mão de obra especializada, como também não especializada.

As potencialidades do turismo náutico foram evidenciadas na ilustração dos casos da Croácia, da Costa Verde e de Salvador. Os primeiros dois casos, Croácia e Região da Costa Verde - referências no turismo náutico internacional e nacional, apontam que, quando bem planejado, o segmento dinamiza a economia ao mesmo tempo em que convive e contribui para a preservação, em uma relação simbiótica, com os patrimônios ambiental, histórico e cultural. O terceiro caso, Salvador,

evidencia a possibilidade de recuperação de sítio degradado e a criação de um ponto turístico adicional.

Além disso, vê-se ainda que o segmento mostra-se como uma arena propícia ao desenvolvimento de projetos sociais, que, se por um lado iniciaram com o objetivo comum de desenvolver a cultura do esporte, em alguns casos alcançaram resultados mais abrangentes, ao incorporar aspectos de educação ambiental, pesquisas, qualificação profissional, alocação de jovens e adultos no mercado de trabalho, inclusão social e articulação institucional entre poder público, setores produtivos e universidades. Estes aspectos podem ser replicados para Natal, caso se opte pela pertinência do fomento ao turismo náutico.

O Brasil, inobstante suas características naturais relevantes, ampla costa marítima e Rios navegáveis, até o final do século passado não apresentava tradição nem tampouco vislumbrava fomento ao segmento. Somente em partir de meados dos anos 2000 o segmento foi alçado entre as prioridades do turismo em nível nacional, no âmbito do Ministério do Turismo. Também a partir de então, ainda que de forma incipiente, foram desenvolvidos alguns estudos sobre o setor, aqui tomados como base para traçar um perfil do segmento e analisar as potencialidades de seu fomento no município de Natal.

No que tange as estruturas e instalações de apoio náutico, infraestrutura base para o fomento do setor, procurou-se aqui demonstrar suas características, impactos e possibilidades de gestão destes. Faz-se destaque para a possibilidade de desenvolvimento dessas estruturas em áreas públicas, sem que se caracterize uma apropriação privada desses espaços. Neste caso, há maior possibilidade de delineamentos e contrapartidas pelo Poder Público, o que pode ser feito tanto por ocasião da concessão quanto no licenciamento ambiental do empreendimento. Ainda neste caso, podem-se incorporar exigências de eficiência energética, estética, certificações, quanto desenvolvimento de programas sociais e ambientais.

Em relação ao dimensionamento dessas estruturas, vê-se que se adequam a pequenos espaços e podem ser compatibilizadas com a conservação da área.

Por fim, quando se analisa o turismo em Natal, os dados estatísticos reafirmam a vocação turística da cidade e sua posição de destaque crescente entre os destinos nacionais. Especificamente no caso do fomento ao segmento náutico, as principais potencialidades de sua inserção estão relacionadas às características de localização geográfica privilegiada em relação às rotas oceânicas europeias, turismo como “carro chefe” da economia, infraestrutura hoteleira e de serviços de alto padrão, riqueza de atrativos naturais e históricos - fatores que têm simbiose com o turismo náutico e estão relacionados ao perfil desse turista e incorporação de produtos e serviços vinculados ao turismo náutico nos segmentos turísticos da cidade.

Como o Município já detém uma série de características favoráveis, o fomento ao turismo náutico na ZPA-7 tem potencialidade de oportunizar um conjunto de atividades na cidade, capaz de ampliar a cesta de produtos e serviços oferecidos ao turista.

REFERÊNCIAS

ABREMAR / FGV Projetos. Cruzeiros marítimos: estudo de perfil e impactos socioeconômicos. Rio de Janeiro: FGV, 2014.

ACOBAR, SEBRAE-RJ; CIA DE DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL-RJ; ACOBAR; SINAVAL; SEMAR; LOGIKE; BANCO SANTANDER. Indústria Náutica Brasileira: fatos e números. Rio de Janeiro: SEBRAE-RJ, 2012.

ACTAMAR - Associação Náutica Catarinense para o Brasil. Disponível em: <http://www.acatmar.com.br/>. Acesso em 3 jul 2015.

ANUÁRIO NATAL 2014 / Organizado por: Carlos Eduardo Pereira da Hora, Fernando Antônio Carneiro de Medeiros. – Natal : SEMURB, 2014.

ARAÚJO, P. & NASCIMENTO. Cultura e as Manifestações Artísticas Como um Atrativo Turístico em Natal - RN: Um Estudo Na Percepção dos Stakeholders. Revista Holos, Ano 26, Vol. 3, Natal, 2010.

BAHIA PRIME. Bahia Marina comemora 15 anos em Salvador. 5.6.2014. Disponível em: <http://bahiaprime.com.br/eventos-prime/bahia-marina-comemora-15-anos-em-salvador.html>. Acesso em 12 dez 2015.

BOHM, A.; GARCIA, W. Mercado Náutico: a abertura dos Portos Brasileiros. Trabalho apresentado à Secretaria de Meio Ambiente e Recursos Hídricos do Estado da Bahia. 27.08.2010. Disponível em: http://www.semarh.ba.gov.br/gercom/apresentacao_mercado_nautico.pdf. Acesso em 23 nov 2015.

BRASIL. Turismo náutico: orientações básicas. / Ministério de Turismo, Coordenação Geral de Segmentação; Coordenação Geral de Tânia Brizola. – Brasília: Ministério do Turismo, 2008. 38 p.

BRASIL. Turismo Náutico: orientações básicas. / Ministério do Turismo, Secretaria Nacional de Políticas de Turismo, Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico, Coordenação Geral de Segmentação. –3. ed.– Brasília: Ministério do Turismo, 2010. 66 p.

BRUNDTLAN, Comissão. “Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento: o nosso futuro comum. Universidade de Oxford. Nova Iorque, 1987. Disponível em: <http://eubios.info/BetCD/Bt14.doc>. Acesso em 27 nov 2015.

BULHÕES, A. GT de Turismo Náutico RN será formado para atuar na elaboração de políticas públicas para o setor. Jornal No Minuto. 21.01.2014. Disponível em: <http://www.nominuto.com/airtonbulhoes/gt-de-turismo-nautico-rn-sera-formado-para-atuar-na-elaboracao-de-politicas-publicas-para-o-setor/7463/>. Acesso em 12 fev 2016.

CÂMARA, A. R. A. da. Oportunidades e Desafios do Turismo Náutico: Um Estudo de Caso Sobre o Projeto Marina de Natal/RN. Trabalho de Conclusão do Curso . Turismo da Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2013.

CARNEIRO, K. Músico diz ter tocado Bolero de Ravel mais de 4 mil vezes ao pôr do sol. O Globo (PB). João Pessoa-PB, 24.01.2012. Disponível em: 1.globo.com/pb/paraiba/noticia/2012/01/musico-diz-ter-tocado-bolero-de-ravel-mais-de-4-mil-vezes-ao-por-do-sol.html. Acesso em 16 dez 2015.

CARRASCOZA, Lúgia Soares. Hidrocarbonetos alifáticos em sedimentos de fundo do Estuário do Rio Potengi, grande Natal (RN): implicações ambientais. 2011. 107 f. Dissertação (Mestrado em Pesquisa e Desenvolvimento em Ciência e Engenharia de Petróleo) - Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2011.

CAVASINI, R. Projetos esportivos sociais voltados para jovens: um estudo das contribuições do Projeto Navegar de Porto Alegre. Dissertação de Mestrado apresentada no programa de Pós-Graduação em Ciências do Movimento Humano da Escola de Educação Física Da Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre: UFRGS, 2008. Disponível em: <http://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/16640/000705882.pdf?>. Acesso em 16 abr 2015.

CNC – Confederação Nacional do Comércio. “Turismo Náutico: busca da regulamentação dos cruzeiros marítimos no País”. Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo. Rio de Janeiro. 2011.

COHEN, V. Cadeia produtiva do Turismo Náutico. Rio de Janeiro: SEBRAE-RJ, 2011 (publicação restrita).

CUNHA, Carlos Henrique Pessoa. Nos tempos do blackout: cena musical, práticas urbanas e a resignificação da Rua Chile, Natal-RN. 2014. 210 f. Dissertação (Mestrado em História e Espaços) - Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2014.

DIÁRIO CATARINENSE. Marinhas em Florianópolis e Itajaí estimulam crescimento do mercado náutico em SC. Notícia veiculada em 28/07/2015. Disponível em <http://diario.catarinense.clicrbs.com.br/sc/geral/noticia/2015/07/marinhas-em-florianopolis-e-itajai-estimulam-crescimento-do-mercado-nautico-em-sc-4811305.html>. Acesso em 15 set 2015.

DIÁRIO CATARINENSE. Projeto da marina pública de Porto Belo será revelado na próxima semana. Notícia veiculada em 28/07/2015. Disponível em: <http://diario.catarinense.clicrbs.com.br/sc/geral/noticia/2015/07/projeto-da-marina-publica-de-porto-belo-sera-revelado-na-proxima-semana-4811523.html>. Acesso em 15 set 2015.

EUROSTAT STATISTIC EXPLAINED. *Tourism statistics*. November, 2015. Disponível em http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Tourism_statistics. Acesso em 04 jan 2016.

FECOMÉRCIO-RN - Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Estado do Rio Grande do Norte - Perfil do Turista Alta Estação 2015, Natal 2015.

FREITAS, Joana Teresa Cruz Mimoso de. Turismo Náutico: agentes dinamizadores do Estuário do Tejo. Contributos para uma estratégia de desenvolvimento turístico. Dissertação apresentada à Escola Superior de Hotelaria e Turismo do Estoril para obtenção do grau de Mestre em Turismo, Especialização em Gestão Estratégia de Destinos, Portugal, 2010.

GAMITO, T. M. Desenvolvimento da Economia do Mar: Turismo Marítimo. Revista Nação e Defesa, N.º 122 - Série 4ª. Lisboa, 2009.

GOVERNO DO ESTADO DE SANTA CATARINA E SEBRAE-SC – Serviço de Apoio à Micro e Pequenas Empresas de Santa Catarina. Estudo do Setor Náutico de Santa Catarina. Florianópolis, 2014. Disponível em: [https://atendimento.sebrae-sc.com.br/webroot/projetos/portal_sebrae-sc/downloads/estudos/estudos-setoriais/estudo-setorial-nautico\(2014\).pdf](https://atendimento.sebrae-sc.com.br/webroot/projetos/portal_sebrae-sc/downloads/estudos/estudos-setoriais/estudo-setorial-nautico(2014).pdf). Acesso em 27 out 2015.

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO. SECRETARIA DE ESPORTE LAZER E TURISMO. Projeto Navega São Paulo. Disponível em: <http://www.sejel.sp.gov.br/navegasaopaulo/index.html>. E <http://www.navegasp.org.br/>. Acesso em 30 mar 2015.

GOVERNO DO ESTADO DO RIO GRANDE DO NORTE. O turismo movimenta a economia do RN. 2.01.2015. Disponível em: See more at: <http://www.rn.gov.br/Conteudo.asp?TRAN=ITEM&TARG=50181&ACT=null&PAGE=null&PARM=null&LBL=Reportagens#sthash.q3vZ119I.dpuf>. Acesso em 26 jan 2016.

GRAEL, Axel. Turismo Náutico no Brasil. Apresentação feita à Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Rio Grande do Norte, Natal: Fecomércio-RN, 2011.

HOTEL PRICE INDEX, 2014. Análise global dos preços de diárias de hotel: jan – jun 2014. Hoteis.com. Disponível em <http://files.hotel-price-index.com/2014/fall/PDF/HPI-H1-2014-BR.pdf>

IAR - Instituto Ambientes em Rede. Disponível em <http://www.iarbrasil.org.br/>. Acesso em 3 jul 2015.

JORNAL ATUAL. Municípios da Costa Verde discutem turismo náutico 17.8.2011. Disponível em: <http://arquivo.jornalatual.com.br/2011/08/municipios-da-costa-verde-discutem-turismo-nautico/>. Acesso em 04 dez 2015.

JUNIOR, A. “O mistério das coisas: memória e enigmas do piloto-escritor Saint-Exupéry no Rio Grande do Norte”. 06.04.2002. Revista Rio Total. Disponível em: <http://www.RioTotal.com.br/coojornal/antoniojr023.htm>. Acesso em 04 dez 2015.

MARINAS BRASILEIRAS. Guia de Marinas, Clubes Náuticos, Garagens Náuticas e late Clubes do Brasil. Disponível em: <http://www.marinabrasileiras.com.br/>. Acesso em 3 jul 2015.

MAZARO, R. Considerações aos Relatórios 1, 2 e 3 COPPE/UFRJ elaborados por solicitação da Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Urbanismo de Natal. Natal-RN, 2015 (publicação restrita)

ME - Ministério do Esporte. Projeto Navegar. Brasília, 2014. Disponível em: http://www2.esporte.gov.br/pintando/integracao_navegar.jsp. Acesso em 13 out 2014.

MEDEIROS, M. L. de. Estudo multitemporal da dinâmica espacial do estuário Rio Potengi/RN, utilizando como base os dados de sensoriamento remoto. 2009. 107 f. Dissertação (Mestrado em Dinâmica e Reestruturação do Território) - Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2009.

MT - Ministério do Turismo. Anuário Estatístico de Turismo – 2014, Volume 41, Ano base 2013. Brasília, 2014.

MT - Ministério do Turismo. Plano Aquarela 2020 - Marketing Turístico Internacional do Brasil. 2ª Edição: Brasília, 2009. Disponível em: http://www.embratur.gov.br/lai_embratur_secom/export/sites/lai/galerias/download/Plano_Aquarela_2020.pdf. Acesso em 13.12.2015.

MT - 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. –3. Edição, Brasília, 2010.

MT, SETUR, UFBA. Plano Estratégico do Turismo Náutico na Baía de Todos-os-Santos. Relatório Final. Ministério do Turismo. Secretaria de Turismo. Fundação Escola de Administração da Universidade Federal da Bahia. Salvador. Novembro de 2009.

MUNICÍPIO DE ITAJAÍ. Assinado contrato para construção da marina de Itajaí. Notícia veiculada no sítio eletrônico em 18/07/2013. Disponível em: <http://www.itajai.sc.gov.br/noticia/5689/assinado-contrato-para-construcao-da-marina-de-itajai#.Vh0m8vIviko>. Acesso em 16 set 2015.

OLIVEIRA, R. Projetos para marina pública de Porto Belo são apresentados à prefeitura da cidade. Notícia veiculada em 12/05/2015 na Revista Náutica. Disponível em: <http://www.nautica.com.br/novas-vagas/>. Acesso em 17 set 2015.

OMT - Organização Mundial do Turismo. Global Code of Ethics for Tourism, 1999. Disponível em: <http://ethics.unwto.org/en/content/global-code-ethics-tourism>. Acesso em 27 jan 2016.

PMN – Prefeitura Municipal do Natal. Plano de Desenvolvimento Integrado do Turismo Sustentável (PDITS). Secretaria de Turismo e Desenvolvimento Econômico (SETUR), Natal, 2013.

PMN – Prefeitura Municipal do Natal. Projeto do Sítio dos Naufrágios é discutido pela SETUR e Amanáutica. Notícias. 21.10.2013, 2013b. Disponível em: <http://www.natal.rn.gov.br/noticia/ntc-17822.html>. Acesso em 12 fev 2016.

PORTAL NO AR. Passagem estreita e destino incerto para os clubes de remo natalense. Natal, 2013. Disponível em: <http://portalnoar.com/passagem-estreita-e-destino-incerto-para-os-clubes-de-remo-natalenses>. Acesso em 10 dez 2015.

RAMOS, R. C. P. F. Disponível em: O que é turismo sustentável, 2013. Disponível em: <http://www.sustentavelturismo.com/2011/04/o-que-e-turismo-sustentavel.html>. Acesso em 27 jan 2016.

RCL PLANEJAMENTO E ASSESSORIA. Diagnóstico do Ordenamento Náutico Município de Angra dos Reis. Curitiba-PR, 2014 (publicação restrita).

REVISTA EXAME. Litoral da Croácia atrai turistas para passeios de barco. 30.09.2013. Disponível em: <http://exame.abril.com.br/mundo/noticias/litoral-da-croacia-atrai-turistas-para-passeios-de-barco>. Acesso em 18 out 2015.

REVISTA NÁUTICA. Charter Tripulado. Revista Náutica. Disponível em: <http://www.nautica.com.br/charter-tripulado/>. Acesso em 13 out 2014.

RUBENILSON B. T. O Rio Potengi e a cidade do Natal em cinco tempos históricos. Aproximações e distanciamentos », *Confins* [Online], 23 | 2015, posto online no dia 12 Março 2015, consultado o 20 Dezembro 2015. URL : <http://confins.revues.org/10114> ; DOI : 10.4000/confins.10114.

SÁ, K. A. C. B. Urbanização Turística em Ponta Negra: Relações de Força e Processos Sociais no Período de 1979-2009. Dissertação de Mestrado apresentada no Programa de Pós-Graduação em Turismo da Universidade Federal do Rio Grande do Norte – UFRN, Natal, 2010.

SACHS, Ignacy. Caminhos para o desenvolvimento sustentável. Rio de Janeiro: Garamond, 2000.

SEBRAE - Serviço Brasileiro de Apoio à Micro e Pequenas Empresas. Diretrizes Estratégicas para a Promoção de Salvador e Entorno. Eric Ricaurte, Cluster de Entretenimento, Cultura e Turismo da Bahia. 2009

SEBRAE – Serviço Brasileiro de Apoio à Micro e Pequenas Empresas. Como montar uma empresa de turismo náutico. Série Empreendedorismo e Ideias de Negócios, 2013. Disponível em: <http://www.sebrae.com.br/sites/PortalSebrae/ideias/Como-montar-uma-empresa-de-turismo-n%C3%A1utico>. Acesso em 13 nov 2015.

SEBRAE – Serviço Brasileiro de Apoio à Micro e Pequenas Empresas. Maré de Oportunidades na Indústria Náutica, 2014. Disponível em: <http://www.sebraemercados.com.br/22288/>. Acesso em 13 nov 2015.

SEBRAE – Serviço Brasileiro de Apoio à Micro e Pequenas Empresas. Projeto de Desenvolvimento do Turismo Náutico da Costa Verde, 2015. Disponível em: http://www.sebrae.com.br/Sebrae/Portal%20Sebrae/UFs/RJ/Anexos/Sebrae_SET_Fev16_TUR.pdf. Acesso em 20 fev 2016.

SIMON. G. Porto Alegre deverá ter Marina Pública até a Copa de 2014. Notícia veiculada no portal “Porto Imagem” em 05/09/2011. Disponível em: <https://portoimagem.wordpress.com/2011/09/05/porto-alegre-devera-ter-marina-publica-ate-a-copa-de-2014/>. Acesso em 16 set 2015.

SOUZA, A. P. B. de, PEDROZA, A. de S., MELO, A. A. de & PINHEIRO, I. de F. S. Os novos espaços de educação ambiental: um estudo de caso do projeto Barco-escola Chama-maré. Natal/RN.

Educação Ambiental em Ação, ISSN 1678-0701, Número 36, Ano X. , 2011. Disponível em: <http://revistaeea.org/artigo.php?idartigo=1042>. Acesso em 24 nov 2015.

SOUZA, L. F. M. C de, CABRA, M. C. Marina da Glória, sobre a constituição do lugar e sua transformação em gueto. 9º Seminário Docomomo Brasil interdisciplinaridade e experiências em documentação e preservação do patrimônio recente. Brasília, junho de 2011. Disponível em: http://www.docomomo.org.br/seminaRio%209%20pdfs/114_M06_RM-MarinaDaGloria-ART_luiz_souza.pdf. Acesso em 15 set 2015.

TELLES, D. H.Q. Possibilidades de reorganização territorial apoiada na imagem náutica a partir de Angra dos Reis-RJ. Tese de Doutorado, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

TELLES, D.H.Q. Marinas e náutica no litoral brasileiro: aportes metodológicos introdutórios para a pesquisa e o planejamento territorial do turismo. El Periplo Sustentable. Universidad Autónoma del Estado de México. ISSN: 1870-9036. N. 25. Julio / Diciembre 2013.

TRADING ECONOMICS. Croácia: indicadores econômicos, 2016. Disponível em: <http://pt.tradingeconomics.com/croatia/indicators>. Acesso em 27 jan 2016.

TURISTICUT. Croácia, el paraíso del turismo náutico. 8.08.2010. Disponível em: <http://turisticut.com/2010/08/croacia-paraiso-del-turismo-nautico/dubrovnik/>. Acesso em 23 out 2015.

UFBA - Universidade Federal da Bahia et al. "Plano Estratégico do Turismo Náutico na Baía de Todos-os-Santos. Relatório Final". Ministério do Turismo. Secretaria de Turismo. Fundação Escola de Administração da Universidade Federal da Bahia. Salvador, 2009. Disponível em: <<http://www.setur.ba.gov.br>>. Acesso em 23 mai 14.

UOL VIAGEM. Litoral da Croácia cresce como destino de turismo náutico. 30.09.2013. Disponível em: <http://viagem.uol.com.br/noticias/efe/2013/09/30/litoral-da-croacia-vira-destino-de-turismo-nautico.htm>. Acesso em 18 out 2015

ANEXO I – Regulamentações referentes ao licenciamento ambiental de estruturas e instalações de apoio náutico

Legislação Rio de Janeiro

Resolução CONEMA n. 52, de 31 de outubro de 2013 - Aprova a NOP-INEA-09 - licenciamento ambiental de instalações náuticas.

O Conselho Estadual de Meio Ambiente – CONEMA, em sua reunião de 31/10/2013, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo Decreto Estadual nº 40.744, de 25/04/2007,

CONSIDERANDO:

- O Decreto Estadual nº 41.286, de 06/05/2008, que transferiu para o CONEMA a atribuição de baixar as instruções, normas, diretrizes e outros atos complementares necessários ao licenciamento,

- o que consta do Processo nº E-07/505.807/2012,

RESOLVE:

Art. 1º – Aprovar a NOP-INEA-09 – LICENCIAMENTO AMBIENTAL DE INSTALAÇÕES NÁUTICAS, constante do Anexo I desta Resolução, que estabelece critérios e procedimentos a serem adotados no Estado do Rio de Janeiro, para o licenciamento ambiental de empreendimentos constituídos de estruturas e mecanismos operacionais distribuídos em terra e em ambiente aquático, com a finalidade de atender às necessidades da navegação de esporte e lazer, incluindo o espaço físico em águas públicas onde se situam os berços de atracação, bacias de evolução e dársenas e as áreas em terra destinadas à guarda das embarcações e aos serviços de lavagem e manutenção.

§ 1º – O disposto nesta Resolução e seus anexos se aplicam a todos os requerimentos de licença ambiental para instalações náuticas no órgão ambiental licenciador.

Art. 2º – Os prazos para atendimento aos critérios e procedimentos estabelecidos na NOP-INEA-09 serão fixados pelo órgão ambiental licenciador, no processo de licenciamento do empreendimento.

Art. 3º – Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação, ficando revogadas as disposições em contrário, em especial a IT-1816.R-5 e a DZ-1839.R-1, aprovadas pelas Deliberações CECA nº 2.805/92 e nº 2.860/93, respectivamente.

Rio de Janeiro, 31 de outubro 2013.

CARLOS MINC

Presidente

- NOP-INEA-09 - ESTABELECE CRITÉRIOS E PROCEDIMENTOS A SEREM ADOTADOS, NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO, PARA O LICENCIAMENTO AMBIENTAL DE INSTALAÇÕES NÁUTICAS, COMPREENDENDO MARINAS, CLUBES NÁUTICOS E GARAGENS NÁUTICAS DE USO COLETIVO.

ANEXO NOP-INEA-09 - LICENCIAMENTO AMBIENTAL DE INSTALAÇÕES NÁUTICAS

1 – OBJETIVO

Estabelecer critérios e procedimentos a serem adotados, no Estado do Rio de Janeiro, para o licenciamento ambiental de instalações náuticas, compreendendo marinas, clubes náuticos e garagens náuticas de uso coletivo.

2 – APLICAÇÃO

Esta norma se aplica a empreendimentos constituídos de estruturas e mecanismos operacionais em terra e no mar, com a finalidade de atender as necessidades da navegação de esporte e lazer, incluindo o espaço físico em águas públicas onde se situam os berços de atracação, bacias de evolução e dársenas e as áreas em terra destinadas à guarda das embarcações e aos serviços de lavagem e manutenção.

3 – DEFINIÇÕES

TERMO	SIGNIFICADO
Bacia de evolução	Espaço na água, nas proximidades da instalação náutica, com dimensões e profundidade adequadas à manobra das embarcações.
Bacia interna	Canais e áreas escavadas em terreno, onde se localiza uma instalação náutica com seus mecanismos operacionais e com profundidade adequada à acostagem de embarcações.
Berço de atracação	Vaga ou espaço na água destinado à atracação de embarcações.
Dársena	Espaço na água abrigado, delimitado fisicamente, onde se localiza uma instalação náutica com seus mecanismos operacionais e com profundidade adequada à acostagem de embarcações.
Estrutura de apoio náutico	Estrutura de apoio à atracação de embarcações de esporte e lazer e ao embarque e desembarque de pessoas e cargas em embarcações.
Instalações náuticas	Marinas, clubes náuticos e garagens náuticas de uso coletivo.
Pier	Estrutura projetada sobre o corpo d'água, geralmente perpendicular à margem, sobre pilotis ou flutuante, com ou sem fingers, destinada à acostagem e/ou atracação de embarcações.
Saia de píer	Estrutura fixada na lateral do píer com a finalidade de acabamento estético ou para impedir que embarcações de altura inferior ao píer adentrem sob o mesmo.
Separador de água e óleo (SAO)	Equipamento utilizado para segregar o óleo da água, constituído de caixa de areia e tanque de separação água/óleo por gravidade ou coalescência (placas coalescentes).
Vaga molhada	Local para guarda de embarcação na água, em um píer, cais, molhe, ponte ou poita (boia).
Vaga seca	Local para guarda de embarcações em pátio ou galpão em terra, em que estas são manobradas por meio de cabos, elevador ou carreta do tipo berço.

4 – REFERÊNCIAS

4.1 - Constituição do Estado do Rio de Janeiro, de 05/10/1989, Título VII, Capítulo VIII, art. 268, que estabelece as áreas de preservação permanente.

4.2 - Lei nº 9.966, de 28/04/2000, que dispõe sobre a prevenção, o controle e a fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional e dá outras providências.

4.3 - Lei nº 11.428, de 22/12/2006, que dispõe sobre a utilização e proteção da vegetação nativa do Bioma Mata Atlântica, e dá outras providências.

4.4 - Decreto nº 4.136, de 20/02/2002, que dispõe sobre a especificação das sanções aplicáveis às infrações às regras de prevenção, controle e fiscalização da poluição causada por lançamento de óleo e outras substâncias nocivas ou perigosas em águas sob jurisdição nacional, prevista na Lei nº 9.966/2000, e dá outras providências.

4.5 - Decreto Estadual nº 42.159, de 02/12/2009, que dispõe sobre o Sistema de Licenciamento Ambiental - SLAM e dá outras providências.

4.6 - Resolução CONAMA nº 362, 23/06/2005, que dispõe sobre o rerrefino de óleo lubrificante.

4.7 - Resolução CONEMA nº 42, de 17/08/2012, que dispõe sobre as atividades que causam ou possam causar impacto ambiental local, fixa normas gerais de cooperação federativa nas ações administrativas decorrentes do exercício da competência comum relativas à proteção das paisagens naturais notáveis, à proteção do meio ambiente e ao combate à poluição em qualquer de suas formas, conforme previsto na Lei Complementar nº 140/2011, e dá outras providências.

4.8 - Resolução CONEMA nº 46, de 10/05/2013, que aprova a norma operacional NOPINEA-05 - Licenciamento Ambiental e Encerramento de Postos Revendedores de Combustíveis Líquidos e Gás Natural.

4.9 - Resolução INEA nº 31, de 15/04/2011, alterada pela Resolução INEA nº 52, de 19/03/2012 - Estabelece os códigos das atividades sujeitas ao licenciamento ambiental.

4.10 - Resolução INEA nº 32, de 15 de abril de 2011, alterada p pela Resolução INEA nº 53, de 27/03/2012 - Define os critérios para estabelecimento de porte e potencial dos empreendimentos e atividades, para seu enquadramento nas classes do SLAM.

4.11 - NT-202.R-10 - Critérios e padrões para lançamento de efluentes líquidos, aprovada pela Deliberação CECA nº 1.007, de 04/12/1986.

4.12 - DZ-215.R-4 - Diretriz de controle de carga orgânica biodegradável em efluentes líquidos de origem sanitária, aprovada pela Deliberação CECA nº 4.886, de 25/09/2007.

4.13 - DZ-1310.R-7 - Sistema de Manifesto de Resíduos, aprovada pela Deliberação CECA nº 4.497, de 03/09/2004.

4.14 - NBR 7229 - Projeto, construção e operação de sistemas de tanques sépticos. ABNT, 1997.

4.15 - NBR 13969 - Tanques sépticos - Unidades de tratamento complementar e disposição final dos efluentes líquidos - projeto, construção e operação. ABNT, 1997.

4.16 - NBR 10151 - Acústica - Avaliação do ruído em áreas habitadas, visando o conforto da comunidade - Procedimento. ABNT, 2003.

4.17 - NBR 17505-2 - Armazenamento de líquidos inflamáveis e combustíveis - Parte 2: Armazenamento em tanques, vasos e em recipientes portáteis com capacidade superior a 3.000 L. ABNT, 2013.

4.18 - NBR 17505-4 - Armazenamento de líquidos inflamáveis e combustíveis - Parte 4: Armazenamento em recipientes e em tanques portáteis. ABNT, 2013.

4.19 - NBR 10004 - Resíduos sólidos - Classificação. ABNT, 2004. 4.20 - NBR 12235 - Armazenamento de resíduos sólidos perigosos. ABNT, 1992.

4.21 - Portaria nº 404/2012, da Secretaria do Patrimônio da União, de 28/12/2012, que estabelece normas e procedimentos para a instrução de processos visando à cessão de espaços físicos em águas públicas e fixa parâmetros para o cálculo do preço público devido, a título de retribuição à União.

4.22 - NORMAM-11/DPC, da Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil, que estabelece normas e procedimentos para padronizar a emissão de parecer atinente à realização de obras sob, sobre e às margens das águas jurisdicionais brasileiras (AJB).

4.23 - NORMAM-23/DPC, da Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil, em vigor desde 01/11/2007, para o controle de sistemas antiincrustantes danosos em embarcações.

5 - CRITÉRIOS E PROCEDIMENTOS PARA REQUERIMENTO DE LICENÇA AMBIENTAL

5.1 - Para a definição dos procedimentos de licenciamento ambiental, as instalações náuticas terão seu impacto ambiental classificado de acordo com o art. 2º da Resolução CONEMA nº 42, com base nos critérios de classificação de impacto ambiental estabelecidos nas Resoluções INEA no 31/2011 e nº 32/2011 e suas alterações.

5.1.1 - Não será exigida Licença Ambiental para empreendimentos cujo impacto seja classificado como insignificante, não os eximindo, entretanto, da obtenção de outras licenças e autorizações previstas na legislação.

5.2 - O tipo de licença ambiental que deverá ser requerida em cada fase do empreendimento, autorizando sua implantação ou sua operação, será definido com base nos critérios estabelecidos no Decreto Estadual nº 42.159/2009.

5.3 - Em função da complexidade do empreendimento, o INEA poderá determinar a elaboração de estudos específicos, como parte do processo de licenciamento.

6 - INTERVENÇÕES NO AMBIENTE AQUÁTICO E EM ÁREAS DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE

6.1 - Não serão permitidas instalações náuticas a uma distância inferior a 30 metros do limite de manguezais.

6.2 - A implantação de instalação náutica em estuário, lago, lagoa ou laguna só será permitida nos casos de uso público, quando caracterizado o interesse social, na forma da Lei nº 12.651/2012 (art. 3º, inciso IX, alínea "c").

6.3 - A intervenção em área de preservação permanente para implantação de cais, píer ou rampa estará limitada ao mínimo indispensável para fixação dessas estruturas, não sendo permitida a construção de instalações em terra nestas áreas, exceto os acessos às estruturas de apoio náutico.

6.4 - As dragagens para construção de marinas estarão limitadas aos canais necessários à navegação e dársenas.

6.5 - A construção de canais e bacias internas estará condicionada à apresentação de estudos específicos para mensurar impactos adversos à integridade biológica, química e física das áreas adjacentes e ao acesso às margens públicas, bem como a projeção de circulação e renovação das águas em seu interior.

6.6 - Não poderão ser realizados aterros para construção de dársenas.

6.7 - As dársenas deverão ser construídas de forma que não impeçam a circulação das águas.

6.8 - Os projetos de dársenas deverão contemplar estudos que comprovem que 50% de seu volume de água serão renovados em, no máximo, 72 horas, consideradas as condições naturais de marés e aporte de água doce.

6.9 - Os píeres, tanto fixos quanto flutuantes, deverão ser apoiados por pilotis, estacas ou flutuadores convenientemente espaçados entre si no sentido longitudinal, de modo a não causar detenção de sedimentos ou detritos, além de permitir a circulação e renovação das águas. Os píeres flutuantes poderão ser ancorados por poitas.

6.10 - A distância entre píeres deverá respeitar a capacidade de manobra das embarcações, de modo a prevenir possíveis acidentes ambientais.

6.11 - Os píeres não deverão ter largura superior a cinco metros.

6.12 - Os píeres para pernoite de embarcações deverão ser dotados de sistema de vácuo para recolhimento do conteúdo de tanques sépticos de qualquer tipo e das águas de fundo das embarcações. Esse sistema deverá ser compatível com o sistema de esgotos sanitários em terra, possibilitando, inclusive, a segregação dos resíduos sólidos, quando a disposição do sistema local não for adequada;

6.13 - No caso de Rio s e enseadas estreitas, a extensão dos píeres estará limitada a 1/5 (um quinto) da distância entre a margem do corpo d'água no local do empreendimento e a margem oposta.

6.14 - A madeira utilizada na construção de estruturas de apoio náutico deverá ter documentação de comprovação de origem regulamentar.

6.15 - A implantação de saia de píer somente será admitida nas áreas de acostagem para o embarque e desembarque. Não serão admitidas saias sobre os costões rochosos.

6.16 - As réguas das saias de píeres deverão ter espaçamento que permita a iluminação do espelho d'água abaixo da estrutura em, no mínimo, 40% da área de sua superfície lateral.

6.17 - No caso de serem utilizados pneus ou similares como defensas, esses devem ser furados, para que não sirvam de criadouros para larvas de mosquitos.

7 - INSTALAÇÕES EM TERRA

7.1 - Hangares e Galpões para Guarda de Embarcações

7.1.1 - A área para guarda de embarcações em terra (vagas secas) deverá ser coberta, com ventilação lateral e piso impermeável a combustíveis e produtos químicos, com caimento para canaletas impermeáveis ligadas a separador de água e óleo (SAO).

7.1.1.1 - Nos casos em que existam dispositivos legais que restrinjam ou impeçam a implantação de coberturas, bem como em áreas de vagas secas para veleiros, onde as dimensões dos mastros inviabilizem a implantação de coberturas, o SAO deverá manter eficiência comprovada na separação de água e óleo, considerando o dimensionamento de vazão na ocorrência de chuva.

7.1.2 - A cobertura da área de vagas secas deverá ter dimensões que garantam a cobertura integral das embarcações e das canaletas.

7.1.3 - A cobertura não deverá drenar água de chuva para dentro do pátio, podendo dispor de calhas para conduzir essa água a um sistema de armazenamento e reaproveitamento.

7.1.4 - As juntas de dilatação do piso, quando houver, deverão ser impermeabilizadas e ter manutenção permanente, para não se constituírem em pontos de infiltração de contaminantes no solo.

7.1.5 - Os hangares fechados não deverão dispor de armários individuais, para evitar a guarda de substâncias químicas, como tintas, álcool, gasolina e outras, de forma a restringir a circulação de pessoas que não sejam funcionários da marina.

7.2 - Pátios de Lavagem

7.2.1- A área para lavagem de embarcações deverá ter piso impermeável a combustíveis e produtos químicos, com caimento para canaletas impermeáveis ligadas a sistema separador de água e óleo (SAO).

7.2.2 - Em pátios de lavagem descobertos, o SAO deverá manter eficiência comprovada na separação de água e óleo, considerando o dimensionamento de vazão na ocorrência de chuva.

7.2.3 - As juntas de dilatação do piso, quando houver, deverão ser impermeabilizadas e ter manutenção permanente, para não se constituírem em pontos de infiltração de contaminantes no solo.

7.3 - Oficina Mecânica

7.3.1 - O local para realização de reparos e manutenção em motores, engrenagens e peças das embarcações deverá ser coberto, ventilado, com piso impermeável e dotado de mureta de contenção ou lombada em seus acessos, sem drenos ou ralos.

7.3.2 - O efluente líquido da oficina mecânica, oriundo de lavagem de peças, deverá ser encaminhado para separador de água e óleo (SAO).

7.3.3 - A limpeza de piso da oficina deve ser realizada a seco, com o emprego de materiais absorventes.

7.3.4 - O óleo usado, o resíduo da limpeza de piso e os outros resíduos gerados deverão ser armazenados e encaminhados para destinação adequada, de acordo com o item 8 desta norma.

7.4 - Separador de Água e Óleo - SAO

7.4.1 - O SAO deverá ser implantado em local de fácil acesso, fora das áreas de trânsito e guarda de embarcações.

7.4.2 - As dimensões do SAO deverão ser calculadas de acordo com a vazão de efluente que irá receber, de modo a assegurar a eficiência de separação.

7.4.3 - O SAO deverá ser dotado de caixa de areia antes da entrada do tanque de separação água/óleo.

7.4.4 - A caixa de areia e o tanque de separação água/óleo do SAO deverão ter limpeza e manutenção frequentes, de acordo com o estabelecido no Plano de Manutenção e Operação da instalação náutica.

7.4.5 - O óleo e a areia contaminada recolhidos do SAO deverão ser armazenados e encaminhados para destinação adequada, de acordo com o item 8 desta norma.

7.4.6 - O efluente do SAO deverá atender aos padrões de lançamento estabelecidos na NT-202.R-10.

7.4.7 - O efluente do SAO já praticamente isento da fração oleosa deverá ser lançado na rede pública de esgotos, quando disponível na localidade. Caso contrário, deverá ser lançado em rede de drenagem de águas pluviais ou em corpo d'água, não podendo ser lançado em tanque séptico ou infiltrado no solo.

7.5 - Serviços de Pintura, Carpintaria Naval e Reparos de Cascos de Fibra

7.5.1 - Serviços de raspagem, lixamento e pintura a pistola de embarcações somente poderão ser realizados em cabine fechada, com pavimento impermeável, dotada de sistema de ventilação, exaustão e filtração com controle de poluição do ar.

7.5.1.1 - A cabine de pintura poderá ser substituída por estrutura de encapsulamento da embarcação (bolha), dotada dos controles de poluição adequados.

7.5.1.2 - Serviços esporádicos de pintura para pequenos reparos, com pincel ou rolo, somente poderão ser realizados ao ar livre se em local adequado, na área seca.

7.5.2 - A cabine de pintura deverá dispor de canaletas de drenagem impermeáveis, que conduzam o efluente líquido resultante do lixamento molhado dos cascos para sistema de tratamento constituído de caixa de passagem e tanque de floculação.

7.5.3 - Deverão ser cumpridas as determinações da NORMAM-23/DPC, especialmente do seu Capítulo 2 - Procedimentos e Certificação de Tintas Antiincrustantes.

7.5.4 - Embalagens de tintas e solventes, assim como demais resíduos contaminados, deverão ser segregadas do lixo orgânico e reciclável, armazenados e encaminhados para destinação adequada, de acordo com o item 8 desta norma.

7.5.5 - Caso sejam gerados efluentes líquidos nas atividades de pintura, estes deverão ser encaminhados a sistema de tratamento constituído de caixa de passagem e tanque de floculação.

7.5.6 - Serviços de carpintaria naval e reparos de cascos de fibra deverão ser realizados em cabine coberta, com pavimento impermeável, dotada de sistema de ventilação, exaustão e controle de poluição do ar.

7.6 - Movimentação, Guarda e Manutenção de Veículos de Reboque de Embarcações

A guarda e a manutenção de equipamentos de reboque de embarcações deverá ocorrer em locais com piso impermeável, com caimento para canaletas impermeáveis ligadas a separador de água e óleo (SAO).

7.7 - Sistema de Esgotamento Sanitário

7.7.1 - O efluente sanitário das instalações deverá ser encaminhado para a rede pública de coleta de esgoto, somente se esta levar a tratamento adequado. Na inexistência de rede pública de esgoto com tratamento adequado, o efluente sanitário deverá ser submetido a tratamento, de acordo com a DZ-215.R-4.

7.7.2 - Para implantação de sistemas de tratamento constituídos de tanque séptico e filtro anaeróbico, deverão ser seguidos os critérios estabelecidos nas NBRs 7229 e 13969 da ABNT.

7.7.3 - O efluente do sistema de tratamento não poderá ser encaminhado ao SAO.

7.7.4 - O sistema de tratamento de esgoto deverá receber manutenção periódica, realizada por empresa licenciada pelo órgão ambiental para tal atividade.

7.7.5 - O lodo retirado do sistema de tratamento de esgoto deverá ser acompanhado de Manifesto de Resíduos, de acordo com a DZ-1310. R-7, até sua correta destinação final.

8 - GESTÃO DE RESÍDUOS

8.1 - Todos os resíduos gerados dentro da área da instalação náutica deverão ser armazenados e encaminhados para destinação adequada, de acordo com as normas específicas, acompanhados de Manifesto de Resíduos.

8.2 - O armazenamento temporário de resíduos perigosos Classe I, conforme definido na NBR 10004, deverá estar em conformidade com a NBR 12235.

8.2.1 - Estão incluídos na classe de resíduos perigosos Classe I os seguintes resíduos gerados pelas instalações náuticas:

I - óleos e graxas usados, bem como suas embalagens;

II - areias contaminadas recolhidas do SAO;

III - serragem contaminada com óleo da oficina de manutenção;

IV - tintas, solventes e demais produtos químicos, bem como suas embalagens;

V - resíduos sólidos da raspagem de casco, contaminados com tinta antiincrustante;

VI - resíduos provenientes da cabine de pintura;

VI - resíduos gerados em ações de atendimento a emergências por derramamento de óleo, como serragem e kits absorventes contaminados com óleo.

8.2.2 - As áreas destinadas a armazenamento de resíduos oleosos deverão ser sinalizadas, cobertas, arejadas, dotadas de bacias de contenção e estanques, sem drenos ou ralos.

8.2.3 - Os resíduos oleosos deverão permanecer nesses locais por tempo limitado, até sua destinação como resíduo perigoso Classe I para empresa licenciada, acompanhados de Manifesto de Resíduos.

8.3 - Filtros de óleo e baterias vencidas deverão ser estocados em local específico para coleta posterior, até serem encaminhados para reciclagem.

8.4 - Todos os resíduos perigosos Classe I deverão ser armazenados em recipientes dotados de tampa e estocados em área abrigada, até sua destinação para empresa licenciada, acompanhados de Manifesto de Resíduos.

8.5 - O óleo lubrificante usado ou contaminado coletado deverá ser destinado à reciclagem por meio do processo de rerrefino, conforme determina a Resolução CONAMA nº 362.

8.6 - A serragem gerada nos serviços de carpintaria deverá ser recolhida e reutilizada, ou destinada ao serviço público de coleta de resíduos urbanos.

8.7 - Resíduos sólidos urbanos, inclusive resíduos de pescado, deverão ser armazenados em sacos plásticos e conservados em recipientes com tampa, até o seu recolhimento por empresa licenciada para reaproveitamento, ou pelo serviço público de coleta de resíduos urbanos.

9 - DISPOSIÇÕES GERAIS

9.1 - A autorização para supressão de vegetação nativa para implantação de instalação náutica deverá seguir os critérios estabelecidos na legislação específica, em especial na Lei nº 11.428/2006.

9.2 - A captação de água bruta e o lançamento de efluente líquido em curso d'água deverão ser submetidos a registro e outorga.

9.3 - Sistemas de abastecimento de embarcações com combustível deverão ser objeto de licenciamento ambiental específico, de acordo com a [Resolução CONEMA nº 46/2013](#).

9.4 - Vasos de GLP, acetileno e oxigênio deverão ser armazenados de acordo com as normas NBRs 17505-2 e 17505-4, da ABNT.

9.5 - O nível de ruído, em qualquer local da instalação náutica, não poderá ultrapassar os níveis de critério de avaliação (NCA) estabelecidos na NBR 10151, da ABNT.

9.6 - Áreas não sujeitas a fontes de contaminação, como pátio de manobras e áreas de trânsito, deverão ter piso permeável ou sistema de drenagem de águas pluviais, para garantir que estas não se juntem à água contaminada.

9.7 - O manuseio de pescado proveniente das embarcações deverá ser realizado em local próprio, dotado de bancada e recipiente com tampa para recolhimento dos resíduos gerados.

9.8 - Deverão ser disponibilizadas unidades sanitárias para os usuários das embarcações, próximo à área de embarque

10 - DOCUMENTAÇÃO PARA REQUERIMENTO DE LICENÇA AMBIENTAL

10.1 - Documentos Gerais

- Formulário de Requerimento (Form01, disponível no Portal de Licenciamento do INEA) preenchido e assinado pelo representante legal;
- Declaração de entrega de documentos em meio impresso e digital (Form02, disponível no Portal de Licenciamento do INEA);
- Comprovante de recolhimento dos custos de análise da licença (boleto pago).

10.2 - Documentos do Empreendedor

- Cópias do documento de identidade e do CPF do representante legal que assina o requerimento.
- Comprovante de Registro no Cadastro Técnico Federal (CTF) ou Cadastro Técnico Estadual (CTE). Se o requerente for uma S.A.
- Cópias da inscrição no CNPJ, das atas de constituição e eleição da última diretoria e do estatuto da empresa.

Se o requerente for uma sociedade por cotas de responsabilidade limitada (Ltda.):

- Cópias da inscrição no CNPJ e do contrato social atualizado. Se o requerente for uma microempresa: - Cópias da inscrição no CNPJ e do estatuto.
- Declaração de microempresa (Form35) ou relatório do Simples Nacional emitido pela Receita Federal. Se o requerente for uma cooperativa:
- Cópias da inscrição no CNPJ e das atas de constituição e eleição da última diretoria. Se o requerente for um órgão público:
- Cópias da inscrição no CNPJ e do ato de nomeação do representante legal.

Se o requerente for pessoa física:

- Cópia do comprovante de residência. Se houver procurador:
- Cópia da procuração pública, ou particular com firma reconhecida, acompanhada de cópias do documento de identidade e do CPF do procura Se houver profissional(ais) responsável(eis) pelo projeto, pela construção ou pela operação:
- Cópias do documento de identidade e do CPF.
- Cópia do Registro no Conselho de Classe.
- Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) atualizada e devidamente quitada.

10.3 - Documentos da Propriedade

- Certidão da Prefeitura Municipal declarando que o local e o tipo de empreendimento ou atividade estão em conformidade com a legislação aplicável ao uso e ocupação do solo.

- Título de propriedade do imóvel, que pode ser: Certidão atualizada do Registro Geral de Imóveis (RGI), escritura definitiva, escritura de compra e venda, escritura de promessa de compra e venda, escritura de doação, formal de partilha, certidão de inteiro teor atualizada, certidão de ônus reais.

Se for propriedade/imóvel em área rural:

- Cópia do CCIR (INCRA).

- Cadastro Ambiental Rural.

Se o requerente não for proprietário do imóvel:

- Contrato de locação, de comodato ou outro (opcional nos casos de Licença Prévia).

- Carta de anuência do proprietário.

10.4 - Documentos Específicos

10.4.1 - Licença Prévia (LP)

- Descrição do local onde será implantado o empreendimento, com informações sobre:

- topografia;

- cobertura vegetal;

- corpos d'água;

- sistema viário;

- edificações existentes;

- usos implantados;

- unidades de conservação e áreas de preservação permanentes definidas na legislação;

- vias de acesso (para fins de vistorias).

- Memorial descritivo do empreendimento contendo:

- taxa de ocupação (T.O.); - área total edificada (A.T.E.);

- área do espelho d'água a ser ocupada;

- número de vagas molhadas e secas;

- descrição do cais (píeres e fingers), dimensionando: comprimento, largura, distância entre estacas, espaçamento entre fingers e píeres e disposição dos canais de circulação;

- volume de material a ser dragado, quando necessário, informando o local de disposição desse material;

- dimensionamento preliminar das áreas destinadas aos diferentes usos previstos; - estimativa da demanda de água e fonte de abastecimento;

- concepção do sistema de coleta e tratamento de efluentes líquidos, inclusive sanitários, e destinação final dos efluentes tratados;

- concepção do sistema de drenagem e destinação final;
- estimativa da quantidade de resíduos a serem gerados e concepção do sistema de armazenamento temporário, coleta e disposição final;
- especificação e previsão da quantidade de combustível a ser estocado;
- esquema viário projetado;
- Planta de localização em escala compatível com o porte do empreendimento, no mínimo de 1:25.000, contendo os seguintes elementos, assinalados num raio de 500m:
 - direção norte;
 - coordenadas UTM;
 - localização do terreno em relação ao logradouro, indicando vias de acesso (caso o terreno se situe à margem de estrada ou rodovia, indicar o sentido e o quilômetro);
- Planta de situação em escala compatível com o quadro de escalas mínimas a seguir, indicando os seguintes elementos, assinalados num raio de 500m:
 - direção norte; - topografia existente e projetada;
 - corpos d'água;
 - cobertura vegetal;
 - unidades de conservação e áreas de preservação permanente definidas na legislação;
 - sistema viário projetado;
 - projeção das edificações e das diversas áreas destinadas aos diferentes usos previstos.

QUADRO DE ESCALAS MÍNIMAS	
Área do Empreendimento (m ²)	ESCALA
até 2 000	1:250
acima de 2.000, até 10.000	1:500
acima de 10.000, até 50.000	1:1.000
acima de 50.000	1: 2.000

10.4.2 - Licença de Instalação (LI) e Licença Prévia e de Instalação (LPI)

- Aforamento ou Inscrição de Ocupação na Secretaria do Patrimônio da União (SPU) para as instalações em terra, quando em terrenos e/ou acrescidos de marinha.
 - Cessão de uso do espelho d'água em área contígua a porção em terra.
 - Nada a Opor da Capitania dos Portos e Cadastro de Marina.
 - Memorial descritivo do empreendimento contendo:
 - taxa de ocupação (T.O.);
 - área total edificada (A.T.E.);
 - área do espelho d'água a ser ocupada;

- número de vagas molhadas e secas;
- descrição do cais (píeres e fingers), dimensionando: comprimento, largura, distância entre estacas, espaçamento entre fingers e píeres e disposição dos canais de circulação;
- disposição das embarcações nas vagas molhadas;
- dimensionamento das áreas destinadas aos diferentes usos previstos;
- esquema viário projetado.
- Planta de localização em escala compatível com o porte do empreendimento, no mínimo de 1:25.000, contendo os seguintes elementos, assinalados num raio de 500m:
 - direção norte;
 - coordenadas UTM;
 - localização do terreno em relação ao logradouro, indicando vias de acesso (caso o terreno se situe à margem de estrada ou rodovia, indicar o sentido e o quilômetro).
- Planta de situação em escala compatível com o quadro de escalas mínimas a seguir, indicando os seguintes elementos, assinalados num raio de 500m:
 - direção norte;
 - topografia existente e projetada;
 - corpos d'água; - cobertura vegetal;
 - unidades de conservação e áreas de preservação permanente definidas na legislação;
 - sistema viário projetado;
 - projeção das edificações e das diversas áreas destinadas aos diferentes usos previstos.

QUADRO DE ESCALAS MÍNIMAS	
Área do Empreendimento (m ²)	ESCALA
até 2 000	1:250
acima de 2.000, até 10.000	1:500
acima de 10.000, até 50.000	1:1.000
acima de 50.000	1: 2.000

- Plantas de todas as instalações, sistema viário, canais de acesso, enrocamentos e aterros, píeres e fingers, em escala compatível com o quadro de escalas mínimas.
- Planta do levantamento batimétrico da área, destacando as curvas de nível, no mínimo de um em um metro.
- Projeto da dragagem, quando necessária.
- Sistema de abastecimento de água.
- Se for sistema de abastecimento público:
 - demanda de consumo;

- declaração do órgão competente sobre a possibilidade de abastecimento, se houver abastecimento público; Se for sistema de abastecimento particular:

Se o sistema de abastecimento for particular;

- outorga de direito de uso de recursos hídricos,
- projeto do sistema de captação e adução;
- análise bacteriológica e físico-química da água bruta do manancial abastecedor, contemplando, no mínimo, os parâmetros cor, turbidez, pH, dureza total, ferro total e cloretos;
- Projeto do sistema de coleta, tratamento e destinação final de efluentes líquidos, inclusive sanitários.
- Projeto do sistema de drenagem pluvial.
- Projeto do sistema de armazenamento temporário, coleta e disposição final de resíduos.
- Alvará de Obras da Prefeitura.

10.4.3 - Licença de Operação (LO)

- Plano de Manutenção e Operação
- Conjunto de procedimentos padronizados para as operações e atividades do empreendimento: manutenção, serviços gerais, limpeza e manutenção de embarcações, gestão de resíduos, boas práticas de manejo.
- Plano de Emergência Individual - PEI.
- Certificado de Aprovação do Corpo de Bombeiros.

Obs. No caso de instalações e estruturas já existentes, por ocasião do requerimento de LO deverão ser apresentados, além desses documentos, aqueles relacionados ao requerimento de Licença Prévia e de Instalação.

Resolução CONEMA n.54, de 13 de dezembro de 2013 - Aprova a NOP-INEA-10 - licenciamento ambiental de estruturas de apoio náutico

O Conselho Estadual de Meio Ambiente – CONEMA, em sua reunião de 13/12/2013, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo Decreto Estadual nº 40.744, de 25/04/2007, CONSIDERANDO:

- o que consta do Processo nº E-07/505.807/2012,

- O Decreto Estadual nº 41.286, de 06/05/2008, que transferiu para o CONEMA a atribuição de baixar as instruções, normas, diretrizes e outros atos complementares necessários ao licenciamento,

RESOLVE:

Art. 1º – Aprovar a NOP-INEA-10 – LICENCIAMENTO AMBIENTAL DE ESTRUTURAS DE APOIO NÁUTICO, constante do Anexo I desta Resolução, que estabelece critérios e procedimentos a serem adotados, no Estado do Rio de Janeiro, para o licenciamento ambiental de estruturas de apoio à atracação de embarcações e ao embarque e desembarque de pessoas e cargas em embarcações, compreendendo cais, píeres, fingers, rampas e trapiches, flutuantes ou não. Parágrafo único – O disposto nesta Resolução e seus anexos se aplicam a todos os requerimentos de licença ambiental para estruturas de apoio náutico no órgão ambiental licenciador.

Art. 2º – Os prazos para atendimento aos critérios e procedimentos estabelecidos na NOPINEA-10 serão estabelecidos pelo órgão licenciador, no processo de licenciamento do empreendimento.

Art. 3º – Esta Resolução entrará em vigor na data de sua publicação, ficando revogadas as disposições em contrário .

Rio de Janeiro, 13 de dezembro 2013

CARLOS MINC

Presidente

- NOP-INEA-10 - ESTABELECE CRITÉRIOS E PROCEDIMENTOS A SEREM ADOTADOS, NO ESTADO DO RIO DE JANEIRO, PARA O LICENCIAMENTO AMBIENTAL DE ESTRUTURAS DE APOIO NÁUTICO.

NOP-INEA-10 – LICENCIAMENTO AMBIENTAL DE ESTRUTURAS DE APOIO NÁUTICO

1 OBJETIVO

Estabelecer critérios e procedimentos a serem adotados, no Estado do Rio de Janeiro, para o licenciamento ambiental de estruturas de apoio náutico.

2 APLICAÇÃO

Esta norma aplica-se a estruturas de apoio à atracação de embarcações e ao embarque e desembarque de pessoas e cargas em embarcações, compreendendo cais, píeres, fingers, rampas e trapiches, flutuantes ou não. Aplica-se também a estruturas flutuantes registradas como embarcações, que permaneçam atracadas para utilização como apoio ao embarque e desembarque de passageiros e cargas. Não se aplica às estruturas de apoio de instalações náuticas, industriais, portuárias, entrepostos pesqueiros e militares.

3 DEFINIÇÕES

TERMO	SIGNIFICADO
Acostagem	Operação de aproximação da embarcação junto à estrutura de apoio náutico

	que antecede a atracação. Atracação Operação na qual se faz a amarração da embarcação junto à estrutura de apoio náutico.
Atracadouro	Estrutura de apoio náutico utilizada para amarrar embarcações.
Cais	Estrutura paralela à margem de um corpo d'água, destinada à atracação de embarcações e ao embarque e desembarque de cargas ou passageiros, cujo comprimento é superior a sua largura.
Defensa	Equipamento destinado a proteger o atracadouro de eventuais danos causados pelo abalroamento de embarcações, absorvendo, neste caso, a energia do choque.
Espelho d'água	Superfície contínua de um corpo hídrico, exposta à atmosfera e visível de uma determinada altitude.
Estrutura de apoio náutico	Estrutura de apoio à atracação de embarcações de esporte e lazer e ao embarque e desembarque de pessoas e cargas em embarcações.
Finger	Ramificação de píer, podendo ser flutuante ou sobre pilotis, destinada à atracação e acesso a embarcações.
Instalações náuticas	Marinas, clubes náuticos e garagens náuticas de uso coletivo.
Píer	Estrutura projetada sobre o corpo d'água, geralmente perpendicular à margem, sobre pilotis ou flutuante, com ou sem fingers, destinada à acostagem e/ou atracação de embarcações.
Pilotis	Colunas que sustentam uma estrutura de apoio náutico, permitindo a circulação das águas.
Rampa	Estrutura de apoio que consiste em um plano inclinado utilizado para o acesso de embarcações a um corpo d'água.
Saia de píer	Estrutura fixada na lateral do píer com a finalidade de acabamento estético ou para impedir que embarcações de altura inferior ao píer adentrem sob o mesmo.
Trapiche	Estrutura precária, que consiste em superfície horizontal projetada sobre a água, em estrutura leve plana, sobre flutuantes ou pilotis, destinada à acostagem e atracação de embarcações
Uso coletivo privado	Uso compartilhado estabelecido por meio de contrato firmado por, pelo menos, cinco usuários (pessoas físicas ou jurídicas).

4 REFERÊNCIAS

4.1 Decreto Estadual nº 42.159, de 2 de dezembro de 2009, que dispõe sobre o Sistema de Licenciamento Ambiental – SLAM e dá outras providências.

4.2 Portaria nº 404 da Secretaria do Patrimônio da União, de 28/12/2012, que estabelece normas e procedimentos para a instrução de processos visando à cessão de espaços físicos em águas públicas e fixa parâmetros para o cálculo do preço público devido, a título de retribuição à União.

4.3 NORMAM-11/DPC, da Diretoria de Portos e Costas da Marinha do Brasil, que estabelece normas e procedimentos para padronizar a emissão de parecer atinente à realização de obras sob, sobre e às margens das águas jurisdicionais brasileiras (AJB).

4.4 Resolução CONEMA nº 42 de 17/08/2012, que dispõe sobre as atividades que causam ou possam causar impacto ambiental local, fixa normas gerais de cooperação federativa nas ações administrativas decorrentes do exercício da competência comum relativas à proteção das paisagens naturais notáveis, à proteção do meio ambiente e ao combate à poluição em qualquer de suas formas, conforme previsto na lei complementar nº 140/2011, e dá outras providências.

4.5 Resolução INEA nº 31, de 15/04/2011, alterada pela Resolução INEA nº 52, de 19/03/2012 – Estabelece os códigos das atividades sujeitas ao licenciamento ambiental.

4.6 Resolução INEA nº 32, de 15 de abril de 2011, alterada pela Resolução INEA nº 53, de 27/03/2012 – Define os critérios para estabelecimento de porte e potencial dos empreendimentos e atividades, para seu enquadramento nas classes do SLAM.

5 CRITÉRIOS E PROCEDIMENTOS PARA REQUERIMENTO DE LICENÇA AMBIENTAL

5.1 Para a definição dos procedimentos de licenciamento ambiental, as estruturas de apoio náutico terão seu impacto ambiental classificado de acordo com o art. 2º da Resolução CONEMA nº 42, com

base nos critérios de classificação de impacto ambiental estabelecidos nas Resoluções INEA nos 31 e 32 e suas alterações.

5.1.1 Não será exigida Licença Ambiental para empreendimentos cujo impacto seja classificado como insignificante, não os eximindo, entretanto, da obtenção de outras licenças e autorizações previstas na legislação.

5.2 O tipo de licença ambiental que deverá ser requerida em cada fase do empreendimento, autorizando sua implantação ou sua operação, será definido com base nos critérios estabelecidos no Decreto Estadual nº 42.159/09.

5.3 Em função da complexidade do empreendimento, o INEA poderá determinar a elaboração de estudos específicos, como parte do processo de licenciamento.

6 CRITÉRIOS PARA LICENCIAMENTO DE ESTRUTURAS DE APOIO NÁUTICO

6.1 Critérios Gerais

6.1.1 As estruturas de apoio náutico deverão se localizar no terço central do lado do terreno adjacente ao espelho d'água. Excepcionalmente, em função de peculiaridades do local que impeçam o atendimento a esse critério ou mediante justificativa, o órgão ambiental licenciador poderá autorizar a construção de estruturas náuticas nos terços extremos.

6.1.2 As estruturas de apoio náutico deverão ser construídas de forma que resguardecam a circulação das águas.

6.1.3 Não será autorizada a implantação de estruturas de apoio náutico em um raio de 30 metros ao redor e no interior de manguezais, exceto nos casos de utilidade pública, interesse social e baixo impacto previstos na legislação.

6.1.4 Não será autorizada a construção de rampas em praias e costões rochosos, exceto quando para uso público ou uso coletivo privado. Excepcionalmente, em função de peculiaridades do local que impeçam o atendimento a esse critério ou mediante justificativa, o órgão ambiental licenciador poderá autorizar a construção de rampas de uso individual privado em costões rochosos.

6.1.5 Em praias, só poderão ser construídas estruturas de apoio náutico em suas extremidades, sem que se superponham à faixa de areia ou dificultem a circulação de pessoas. Excepcionalmente, em função de peculiaridades do local que impeçam o atendimento a esse critério, o órgão ambiental licenciador poderá autorizar a construção de estruturas de apoio náutico em outros pontos da praia, observada a adoção de soluções que permitam o livre trânsito na praia.

6.1.6 Somente será permitida a construção de cais sobre pilotis ou em balanço, com dimensões limitadas a 10 metros de comprimento e 3 metros de largura e superfície em régua espaçadas entre si.

6.1.7 Somente será permitida a construção de um tipo de estrutura de apoio náutico por propriedade, exceto quando destinadas ao uso coletivo, inclusive em área de uso comum de condomínios residenciais, aprovados como tal pelas normas de parcelamento do solo.

6.2 Critérios para Licenciamento de Píeres e Trapiches

6.2.1 Só será autorizada a construção de píeres para apoio de embarcações até a profundidade de 6 metros.

6.2.2 Em condomínios residenciais, só será autorizada a implantação de píeres coletivos, cujo acesso deverá estar em área de uso comum dos condôminos.

6.2.3 A largura máxima de píeres para uso de uma única propriedade não poderá exceder três metros. Píeres para uso público ou para uso coletivo privado poderão ter até cinco metros de largura.

6.2.4 Os píeres deverão guardar uma distância mínima entre qualquer ponto de sua estrutura e o de outra semelhante, segundo a tabela a seguir.

Extensão Total da Estrutura (m)	Distância Mínima (m)
até 10	50
acima de 10, até 20	75
acima de 20, até 50	100
acima de 50, até 100	200
acima de 100	500

6.2.5 No caso de Rio s, lagoas e enseadas estreitas, a extensão dos píeres estará limitada a 1/5 (um quinto) da distância entre a margem do corpo d'água no local do empreendimento e a margem oposta.

6.2.6 Os píeres poderão ter, no máximo, duas inflexões laterais. Excepcionalmente, em função de peculiaridades do local que impeçam o atendimento a esse critério , o órgão ambiental licenciador poderá autorizar a construção de estruturas de apoio náutico com maior número de inflexões.

6.2.7 Nos píeres em formato de "T", "L" ou outros, a extensão total dos demais segmentos não poderá exceder a três vezes a largura do segmento perpendicular à costa e a sua projeção na costa não deverá ultrapassar a extensão, no mar, dos limites laterais da testada do terreno.

6.2.8 Os píeres, tanto fixos quanto flutuantes, deverão ser apoiados por pilotis, estacas ou flutuadores convenientemente espaçados entre si no sentido longitudinal, de modo a minimizar a detenção de sedimentos ou detritos, além de permitir a circulação e renovação das águas. Os píeres flutuantes poderão ser ancorados por poitas.

6.2.9 As vias de acesso a atracadouros e píeres deverão ser elevadas sobre pilotis ou outra estrutura semelhante, com piso vazado em, no mínimo, 10% de sua superfície, não sendo permitidos aterros.

6.2.10 Não poderá ser aterrado o costão rochoso para implantação de píer junto à cabeceira da estrutura.

6.2.11 A implantação de saia de píer somente será admitida nas áreas de acostagem para o embarque e desembarque. Não serão admitidas saias sobre os costões rochosos.

6.2.12 As réguas das saias de píeres deverão ter espaçamento que permita a iluminação do espelho d'água abaixo da estrutura em, no mínimo, 40% da área de sua superfície lateral.

6.2.13 Na construção de estruturas de apoio náutico, deverá ser utilizada madeira de origem comprovada.

6.2.14 No caso de serem utilizados pneus como defensas, esses devem ser furados, para que não sirvam de criadouros para larvas de mosquitos.

6.2.15 O tráfego de veículos automotores em píeres estará restrito às necessidades de embarque e desembarque de pessoas e cargas nas embarcações.

6.2.16 Para os trapiches, deverão ser adotados os mesmos critérios definidos nesta norma para os píeres.

7 DISPOSIÇÕES GERAIS

7.1 Estruturas pré-existentes deverão se adequar a essa norma no processo de licenciamento, de renovação de licença ambiental ou nos procedimentos de cessão ou renovação de cessão de uso pela Secretaria de Patrimônio da União - SPU.

8 DOCUMENTAÇÃO PARA REQUERIMENTO DE LICENÇA AMBIENTAL PARA ESTRUTURA DE APOIO NÁUTICO

8.1 Documentos Gerais

- Formulário de Requerimento (Form01, disponível no Portal de Licenciamento do INEA) preenchido e assinado pelo representante legal;
- Declaração de entrega de documentos em meio impresso e digital (Form02, disponível no Portal de Licenciamento do INEA);
- Comprovante de recolhimento dos custos de análise da licença (boleto pago).

8.2 Documentos do Empreendedor

- Cópias do documento de identidade e do CPF do representante legal que assina o requerimento.
- Comprovante de Registro no Cadastro Técnico Federal (CTF) ou Cadastro Técnico Estadual (CTE).

Se o requerente for uma S.A.:

- Cópias da inscrição no CNPJ, das atas de constituição e eleição da última diretoria e do estatuto da empresa.

Se o requerente for uma sociedade por cotas de responsabilidade limitada (Ltda.):

- Cópias da inscrição no CNPJ e do contrato social atualizado.

Se o requerente for uma microempresa:

- Cópias da inscrição no CNPJ e do estatuto.
- Declaração de microempresa (Form35) ou relatório do Simples Nacional emitido pela Receita Federal.

Se o requerente for uma cooperativa:

- Cópias da inscrição no CNPJ e das atas de constituição e eleição da última diretoria.

Se o requerente for um órgão público:

- Cópias da inscrição no CNPJ e do ato de nomeação do representante legal.

Se o requerente for pessoa física:

- Cópia do comprovante de residência.

Se houver procurador:

- Cópia da procuração pública, ou particular com firma reconhecida, acompanhada de cópias do documento de identidade e do CPF do procurador.

Se houver profissional(ais) responsável(eis) pelo projeto, pela construção ou pela operação:

- Cópias do documento de identidade e do CPF.
- Cópia do Registro no Conselho de Classe.
- Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) atualizada e devidamente quitada.

8.3 Documentos da Propriedade

- Certidão da Prefeitura Municipal declarando que o local e o tipo de empreendimento ou atividade estão em conformidade com a legislação aplicável ao uso e ocupação do solo.

- Título de propriedade do imóvel, que pode ser: Certidão atualizada do Registro Geral de Imóveis (RGI), escritura definitiva, escritura de compra e venda, escritura de promessa de compra e venda, escritura de doação, formal de partilha, certidão de inteiro teor atualizada, certidão de ônus reais.

Se for propriedade/imóvel em área rural:

- Cópia do CCIR (INCRA).
- Cadastro Ambiental Rural.

Se a propriedade estiver em terrenos da União (terrenos de marinha)

- Cópia do documento de aforamento ou inscrição na Secretaria do Patrimônio da União.

Se o requerente não for proprietário do imóvel:

- Contrato de locação, de comodato ou outro (opcional nos casos de Licença Prévia).
- Carta de anuência do proprietário .

8.4 Documentos Específicos

8.4.1 Licença Prévia (LP)

- Descrição do local onde será implantado o empreendimento, com informações sobre: topografia; cobertura vegetal; corpos d'água; sistema viário ; edificações existentes; usos implantados; unidades de conservação e áreas de preservação permanentes definidas na legislação; vias de acesso (para fins de vistorias).

- Memorial descritivo do empreendimento contendo: finalidade e justificativa (uso público, coletivo ou particular) área total edificada (A.T.E.); área do espelho d'água a ser ocupada; descrição das estruturas (cais, píeres e fingers), dimensionando: comprimento, largura, distância entre estacas, espaçamento entre fingers e píeres e disposição dos canais de circulação; volume de material a ser dragado, quando necessário , informando o local de disposição desse material; estimativa da demanda de água e fonte de abastecimento; esquema viário projetado;

- Planta de localização em escala compatível com o porte do empreendimento, no mínimo de 1:25.000, contendo os seguintes elementos, assinalados num raio de 500m: - direção norte; - coordenadas UTM, Datum SIGRAS; - localização do terreno em relação ao logradouro, indicando vias de acesso (caso o terreno se situe - à margem de estrada ou rodovia, indicar o sentido e o quilômetro);

- Planta de situação em escala compatível com o quadro de escalas mínimas a seguir, indicando os seguintes elementos, assinalados num raio de 500m: direção norte; topografia existente e projetada; corpos d'água; cobertura vegetal; unidades de conservação e áreas de preservação permanente definidas na legislação; sistema viário projetado; projeção das edificações e das diversas áreas

destinadas aos diferentes usos previstos. Delimitação das Áreas de Preservação Permanente. Delimitação da área correspondente a terrenos de marinha e seus acrescidos.

QUADRO DE ESCALAS MÍNIMAS	
Área do Empreendimento (m ²)	ESCALA
até 2 000	1:250
acima de 2.000, até 10.000	1:500
acima de 10.000, até 50.000	1:1.000
acima de 50.000	1: 2.000

8.4.2 Licença de Instalação (LI) e Licença Prévia e de Instalação (LPI)

- Aforamento ou Inscrição de Ocupação na Secretaria do Patrimônio da União (SPU) para as instalações em terra, quando em terrenos e/ou acrescidos de marinha.

- Cessão de uso do espelho d'água em área contígua a porção em terra.

- Nada a Opor da Capitania dos Portos e Cadastro de Marina.

- Memorial descritivo do empreendimento contendo: taxa de ocupação (T.O.); área total edificada (A.T.E.); área do espelho d'água a ser ocupada; número de vagas molhadas e secas; descrição do cais (piéres e fingers), dimensionando: comprimento, largura, distância entre estacas, espaçamento entre fingers e piéres e disposição dos canais de circulação; disposição das embarcações nas vagas molhadas; dimensionamento das áreas destinadas aos diferentes usos previstos; esquema viário projetado.

- Planta de localização em escala compatível com o porte do empreendimento, no mínimo de 1:25.000, contendo os seguintes elementos, assinalados num raio de 500m: direção norte; coordenadas UTM; localização do terreno em relação ao logradouro, indicando vias de acesso (caso o terreno se situe à margem de estrada ou rodovia, indicar o sentido e o quilômetro).

- Planta de situação em escala compatível com o quadro de escalas mínimas a seguir, indicando os seguintes elementos, assinalados num raio de 500m: direção norte; topografia existente e projetada; corpos d'água; cobertura vegetal; unidades de conservação e áreas de preservação permanente definidas na legislação; sistema viário projetado; projeção das edificações e das diversas áreas destinadas aos diferentes usos previstos.

QUADRO DE ESCALAS MÍNIMAS	
Área do Empreendimento (m ²)	ESCALA
até 2 000	1:250
acima de 2.000, até 10.000	1:500
acima de 10.000, até 50.000	1:1.000
acima de 50.000	1: 2.000

- Plantas de todas as instalações, sistema viário, canais de acesso, enrocamentos e aterros, piéres e fingers, em escala compatível com o quadro de escalas mínimas.

- Planta do levantamento batimétrico da área, destacando as curvas de nível, no mínimo de um em um metro.

- Projeto da dragagem, quando necessária.

- Sistema de abastecimento de água.

Se for sistema de abastecimento público: demanda de consumo; declaração do órgão competente sobre a possibilidade de abastecimento, se houver abastecimento público;

Se for sistema de abastecimento particular: outorga de direito de uso de recursos hídricos, se o sistema de abastecimento for particular; projeto do sistema de captação e adução; análise

bacteriológica e físico-química da água bruta do manancial abastecedor, contemplando, no mínimo, os parâmetros cor, turbidez, pH, dureza total, ferro total e cloretos;

- Projeto do sistema de coleta, tratamento e destinação final de efluentes líquidos, inclusive sanitários.

- Projeto do sistema de drenagem pluvial.

- Projeto do sistema de armazenamento temporário , coleta e disposição final de resíduos.

- Alvará de Obras da Prefeitura.
