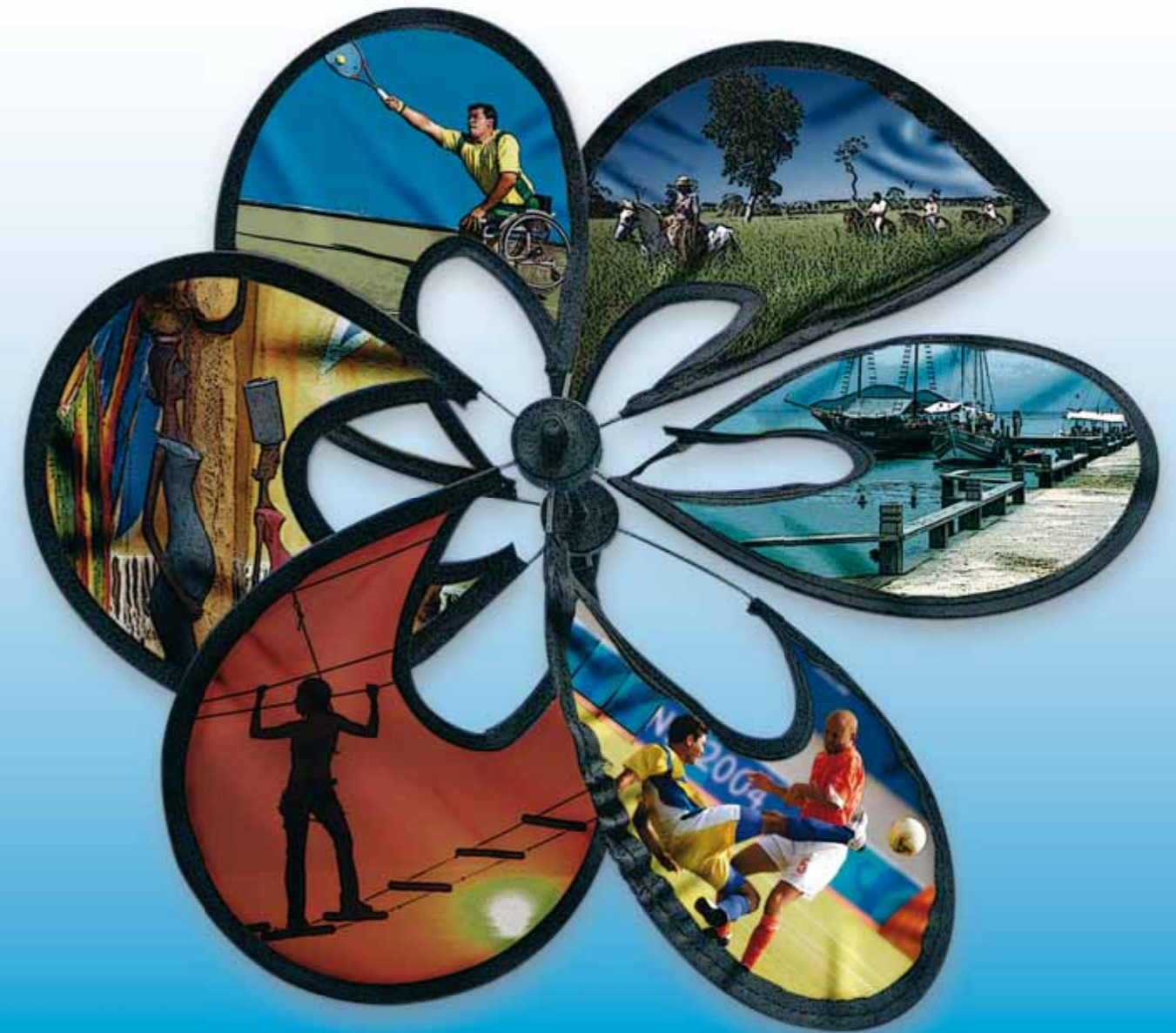


TURISMO NÁUTICO



TURISMO NÁUTICO



ORIENTAÇÕES BÁSICAS

BRASIL - 2006



Ministério
do Turismo



Presidente da República Federativa do Brasil

Luiz Inácio Lula da Silva

Ministro do Turismo

Walfrido dos Mares Guia

Secretário-Executivo

Márcio Favilla Lucca de Paula

Secretário Nacional de Políticas do Turismo

Airton Pereira

Diretora de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico

Tânia Brizolla

Coordenadora-Geral de Segmentação

Mara Flora Lottici Krahl

Ficha Técnica

Coordenação Geral

Tânia Brizolla

Coordenação Técnica

Mara Flora Lottici Krahl

Assessoria Técnica

Mariana Leite Xavier

Colaboração

Álvaro Cavaggioni

Carmélia Amaral

João Lino

Maria Madalena Nobre

Norma Martini Moesch

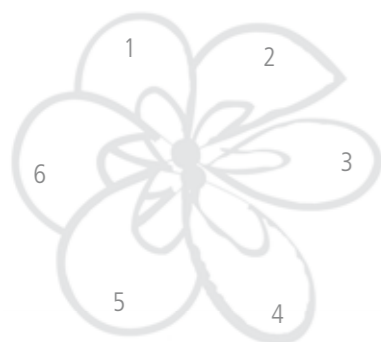
Rosana França

Agradecimentos

Grupo Técnico Temático – GTT de Turismo Náutico da Câmara Temática de Segmentação

Elaboração

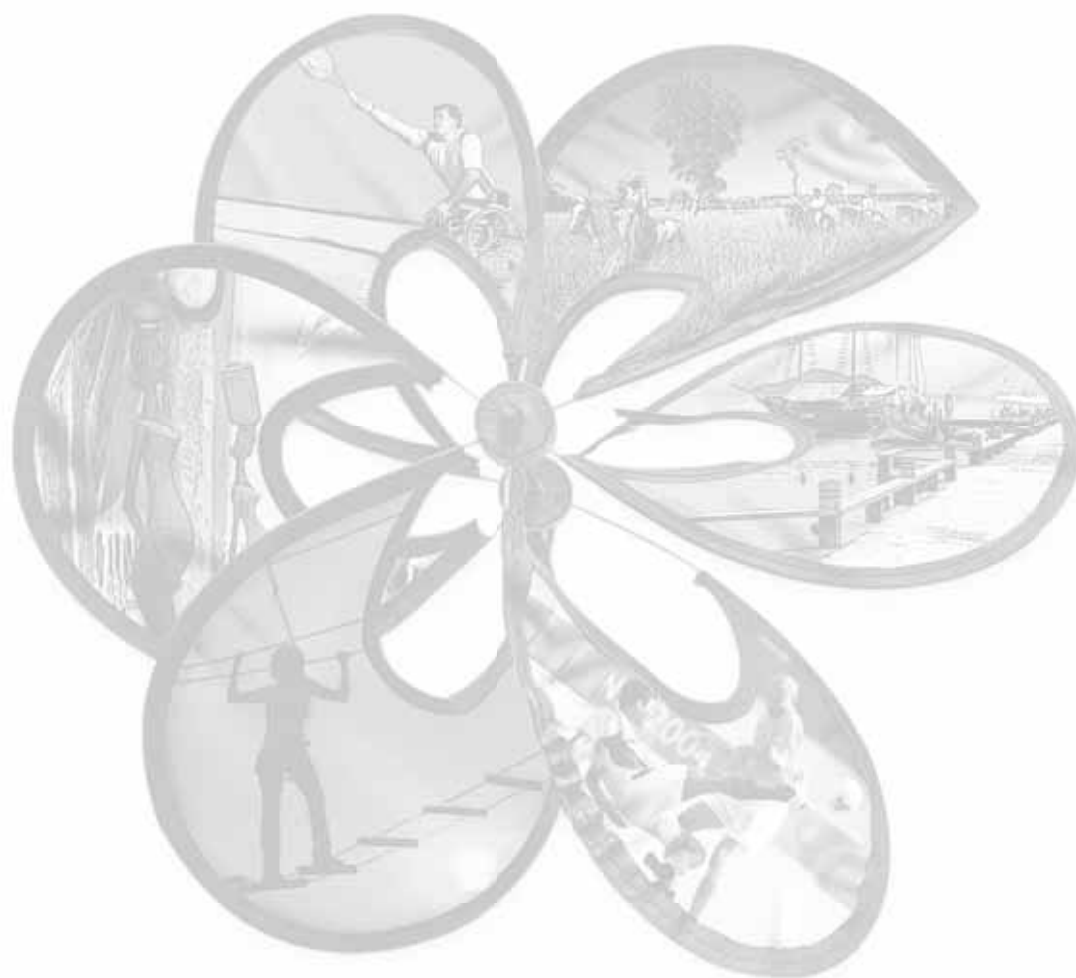
OngTour – Organização Não-Governamental para o Desenvolvimento do Turismo



- 1 - Mike Ronchi
- 2 - Rui Faquini
- 3 - EMBRATUR
- 4 - Mike Ronchi
- 5 - EMBRATUR
- 6 - EMBRATUR

Ministério do Turismo
Secretaria Nacional de Políticas de Turismo
Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico
Coordenação-Geral de Segmentação
www.turismo.gov.br
Telefone (61) 3445 3450
Fax (61) 3445 3457
segmentos@turismo.gov.br
nautico@turismo.gov.br

TURISMO NÁUTICO



ORIENTAÇÕES BÁSICAS

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

338.47(81)

756b

Brasil. Ministério do Turismo. Secretaria Nacional de Políticas de Turismo

Turismo náutico: orientações básicas / Ministério do Turismo, Coordenação - Geral de Segmentação. – Brasília: Ministério do Turismo, 2006.

32 p. : il. ; 30 cm.

Inclui anexos e bibliografia.

Representa parte de uma série de publicações que abordam o tema turismo.

1. Turismo - manual. 2. Turismo Náutico - característica. 3. Turismo - desenvolvimento. 4. Turismo - Legislação. 5. Turismo náutico – mercado. 6. Turismo náutico - empreendimento I. Título.

APRESENTAÇÃO

A diversificação da oferta turística mundial em relação às tendências da demanda, entre outros fatores, ocasionam a expansão do mercado e o surgimento e consolidação de variados segmentos turísticos. A segmentação é entendida como uma forma de organizar o turismo para fins de planejamento, gestão e mercado. Os segmentos turísticos podem ser estabelecidos a partir dos elementos de identidade da oferta e também das características e variáveis da demanda.

No que se refere à oferta, o Brasil apresenta recursos ímpares que, aliados à criatividade do povo brasileiro, possibilitam o desenvolvimento de diferentes experiências que definem tipos de turismo – Ecoturismo, Turismo Cultural, Turismo Rural, Turismo de Aventura e tantos outros. A transformação de tais recursos em atrativos, de modo a constituírem roteiros e produtos turísticos, pode utilizar como estratégia principal a segmentação. Para tanto, são necessárias medidas que visem a estruturação, o desenvolvimento, a promoção e a comercialização adequadas à singularidade de cada segmento.

Diante desse desafio, o MTur apresenta este documento orientativo – Turismo Náutico: Orientações Básicas – a partir da noção de território que fundamenta o Programa de Regionalização do Turismo – Roteiros do Brasil, com o intuito de oferecer subsídios a gestores públicos e privados, na perspectiva da diversificação e caracterização da oferta turística brasileira. Este trabalho enfoca desde aspectos conceituais e legais, abordando o perfil do turista, a identificação de agentes e parceiros, até as peculiaridades relativas à promoção e comercialização.



SUMÁRIO

INTRODUÇÃO

2 ENTENDENDO O SEGMENTO	9
2.1 Informações Conceituais	9
2.2 Caracterização do segmento	9
2.3 O turista náutico	11
2.4 Marcos Legais	13
2.4.1 Legislação turística	13
2.4.2 Aspectos legais sobre as embarcações brasileiras	13
2.4.3 Aspectos legais sobre as embarcações estrangeiras	14
2.4.4 Aspectos legais sobre a Implantação de empreendimentos náuticos	15
2.4.5 Aspectos legais sobre a operação de empreendimentos náuticos	17
2.4.6 Código de Defesa do Consumidor	17
2.4.7 Acessibilidade	17
3 BASES PARA O DESENVOLVIMENTO DO TURISMO NÁUTICO	21
3.1 Identificação dos recursos e estruturas da região	21
4 TURISMO NÁUTICO E MERCADO	27
4.1 Peculiaridades para promoção e comercialização	27
5 REFERENCIAIS BIBLIOGRÁFICOS	29



INTRODUÇÃO

A atividade náutica, quando atrelada ao turismo, possui características que a diferenciam do simples ato de navegação. O Turismo Náutico, portanto, não se configura pela utilização da embarcação como simples meio de transporte, mas como principal motivador da prática turística.

Apesar de possuir um litoral de 7.367 quilômetros de extensão, 35.000 quilômetros de vias internas navegáveis, 9.260 quilômetros de margens de reservatórios de água doce, como hidroelétricas, lagos e lagoas, além do clima ameno, o Brasil ainda não aproveita sua grande vocação para o Turismo Náutico. Isso se dá, em parte, pela proibição da navegação de cabotagem¹ para navios de bandeiras estrangeiras que inibiu a inclusão do Brasil nas rotas de viagem dos armadores estrangeiros até agosto de 1995, quando foi liberada no litoral brasileiro para embarcações de turismo, a partir da publicação da Emenda Constitucional nº 7/95, sob intensa atuação da EMBRATUR – Instituto Brasileiro de Turismo. A partir de então, o segmento passou a ser objeto das políticas de turismo e de outras correlatas e os esforços têm sido ininterruptos. Com a criação da Câmara Temática de Segmentação, no âmbito do Conselho Nacional, instituiu-se o Grupo Técnico Temático de Turismo Náutico, dando início a discussões sobre aspectos conceituais, de estruturação, legislação, fomento e promoção do segmento.

Com base nas informações compartilhadas pelo Grupo e outras disponibilizadas pelos estados brasileiros elaborou-se este documento orientador para o desenvolvimento do Turismo Náutico, de modo que os roteiros e produtos turísticos realmente atendam às demandas dos consumidores. Além desses aspectos, é importante ressaltar que esse segmento requer políticas e ações integradas que promovam também a estruturação de destinos, tais como a construção de marinas públicas, a adequação de portos, a implantação e qualificação de serviços de receptivo e equipamentos turísticos nas regiões portuárias e em outros locais onde ocorram atividades pertinentes. Além disso, atrela-se diretamente ao desenvolvimento do segmento o crescimento e a ampliação da indústria nacional de barcos e navios.

¹ Entende-se por navegação de cabotagem “aquela realizada entre portos brasileiros, utilizando exclusivamente a via marítima ou a via marítima e as interiores”. BRASIL. Lei nº 9.432, de 08 de janeiro de 1997



2

ENTENDENDO O SEGMENTO

O Turismo Náutico se diferencia dos outros segmentos na medida em que o seu principal elemento caracterizador é um equipamento náutico: a embarcação que se constitui no próprio atrativo motivador do deslocamento ao mesmo tempo em que é utilizada como meio de transporte turístico.

2.1 Informações conceituais

Entende-se como náutica toda atividade de navegação desenvolvida em embarcações sob ou sobre águas, paradas ou com correntes, sejam fluviais, lacustres, marítimas ou oceânicas. A navegação, quando considerada como uma prática turística, caracteriza o segmento denominado Turismo Náutico. Assim,

Turismo Náutico caracteriza-se pela utilização de embarcações náuticas como finalidade da movimentação turística

A depender do local onde ocorre, o Turismo Náutico pode ser caracterizado como

- Turismo Fluvial
- Turismo em Represas
- Turismo Lacustre
- Turismo Marítimo

Envolve, também, atividades de cruzeiros (de longo curso² e de cabotagem) e passeios, excursões e outras viagens via quaisquer tipos de embarcações náuticas para fins turísticos.

2.2 Caracterização do segmento

Por ser estabelecido com base no equipamento de transporte, o Turismo Náutico apresenta alguns aspectos que merecem esclarecimentos

Finalidade da movimentação turística³

A utilização de embarcações náuticas pode se dar sob dois enfoques

- *Como finalidade da movimentação turística*: toda a prática de navegação considerada turística que utilize os diferentes tipos de transportes aquaviários, cuja motivação do turista e finalidade do deslocamento seja a embarcação em si, levando em conta o tempo de permanência a bordo

² A navegação de longo curso deve ser entendida como “aquela realizada entre portos brasileiros e portos estrangeiros, sejam marítimos, fluviais ou lacustres”. BRASIL. Lei nº 9.432, de 08 de janeiro de 1997

³ Entende-se como movimentação turística os deslocamentos e estadas que pressupõem a efetivação de atividades consideradas turísticas, isto é, a oferta de serviços, equipamentos e produtos de operação e agenciamento; transporte; hospedagem; alimentação; recepção; recreação e entretenimento; eventos; outras atividades complementares

- Como meio da movimentação turística: o transporte náutico é utilizado especialmente para fins de deslocamento, para o consumo de outros produtos ou segmentos turísticos, o que não caracteriza este segmento

Embarcações Náuticas

Entende-se por embarcação a construção sujeita à inscrição na autoridade marítima e suscetível de se locomover na água, por meios próprios ou não, transportando pessoas⁴, classificadas pela Marinha do Brasil em

- *Embarcação de grande porte ou late*: com comprimento igual ou maior do que 24 metros
- *Embarcação de médio porte*: com comprimento inferior a 24 metros, exceto as miúdas
- *Embarcações miúdas*: com comprimento inferior a cinco metros ou com comprimento superior a cinco metros que apresentem as seguintes características: convés aberto; convés fechado sem cabine habitável e sem propulsão mecânica fixa e que, caso utilizem motor de popa, este não exceda 30 HP

As embarcações de esporte e/ou recreio, com ou sem propulsão, também são classificadas pela NORMAN-03/DCP⁵ – Normas da Autoridade Marítima para Amadores, Embarcações de Esporte e/ou Recreio e para Cadastramento e Funcionamento das Marinas, Clubes e Entidades Desportivas Náuticas – de acordo com a área de navegação e com o tipo de embarcação

Área de Navegação

- *Navegação em águas interiores*: realizada em águas consideradas abrigadas, podendo ser subdivididas em duas áreas
 - *área 1*: áreas abrigadas, tais como lagos, lagoas, baías, rios e canais, que normalmente não apresentam dificuldades ao tráfego das embarcações
 - *área 2*: áreas parcialmente abrigadas, onde sejam eventualmente observadas combinações adversas de agentes ambientais tais como vento, correnteza ou maré, que dificultem o tráfego das embarcações
- *Navegação em mar aberto*: realizada em águas marítimas consideradas desabrigadas que podem ser subdivididas em
 - *águas costeiras*: área localizada dentro dos limites de visibilidade da costa até a distância de 20 milhas
 - *águas oceânicas*: área localizada além das 20 milhas da costa

4 O Ministério da Marinha, por meio da NORMAN-03/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 – define como embarcação “qualquer construção, inclusive as plataformas flutuantes e as fixas quando rebocadas, sujeita a 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

5 Disponível em <https://www.dpc.mar.mil.br/Normam/TabelaNormas.htm>

Tipo de Embarcação

- | | | |
|--------------|-----------------------------|----------------------|
| - Balsa | - Barcaça | - Bote |
| - Chato | - Escuna | - Flutuante |
| - Hovercraft | - Jangada | - Lancha |
| - Saveiro | - Traineira | - Veleiro |
| - late | - Moto aquática e similares | - Outras embarcações |

A média anual do mercado de vendas de embarcações no Brasil é de 10.000 lanchas e 100.000 barcos de alumínio, sendo que 52% se destinam a cidades não litorâneas

2.3 O turista náutico

O perfil do turista náutico – aqui referindo-se à utilização da embarcação como finalidade do deslocamento – difere de acordo com o tipo de viagem. O *turista de cruzeiros*, de modo geral, apresenta as seguintes características

- mais de 40 anos
- poder aquisitivo elevado
- busca segurança, agilidade e conforto
- pouca disponibilidade de tempo
- visita o maior número de atrativos durante as atracções (restaurantes, shows e feiras, por exemplo)
- 75% retornam ao destino por via aérea e, na maioria das vezes, com a família

Com o propósito de diversificar e aumentar o mercado, novos produtos vêm sendo elaborados, ampliando assim o público consumidor. Destacam-se os mini-cruzeiros e os navios com rotas especiais e programações específicas, que vêm tornando os cruzeiros mais acessíveis, atraindo pessoas mais jovens e com menos poder aquisitivo. Algumas empresas já oferecem, por exemplo, viagens para solteiros ou programações de fim de semana muito mais baratas que uma viagem de cruzeiro convencional.

Os turistas náuticos que utilizam embarcações de médio e pequeno porte, como os turistas “velejadores”, apresentam perfis diferentes de acordo com a nacionalidade

O turista estrangeiro

- tem entre 40 e 50 anos
- possui poder aquisitivo elevado
- gasta, em média, cinco vezes mais que um turista convencional
- é profissional liberal ou empresário
- interessa-se pela cultura, gastronomia e esportes da região
- vive a bordo na maioria do tempo
- é europeu ou americano
- visita vários destinos durante a permanência no país

O turista nacional divide-se em dois grupos

Com embarcação própria

- pertence à classe média alta ou classe alta
- é empresário ou profissional liberal
- possui tempo disponível para viagens longas
- as embarcações permanecem no mesmo porto ou marina por mais de seis meses
- quando não reside próximo ao destino possui casa no local

Com embarcação alugada

- pertence à classe média
- utiliza serviços de aluguel oferecidos pelas marinas e clubes náuticos
- realiza viagens curtas e de fim de semana.

Esse tipo de turismo vem se popularizando nos últimos anos, modificando a idéia de que turistas de menor poder aquisitivo não fazem parte desse mercado. Uma vez que eles não têm custos com acomodação já que pernoitam no barco, seus gastos se concentram nos serviços oferecidos em cada destino, como restaurantes, lojas, bares.

**Os veleiros representam cerca de 20% da frota total
de embarcações de recreio no Brasil**

Diversas características são comuns à maioria dos turistas náuticos.

Serviços mais utilizados

- restaurantes
- animação noturna
- atividades esportivas
- compras
- atividades naturais
- visitas culturais circuitos turísticos
- roteiros turísticos diversificados

Razões para escolha do destino

- proximidade dos atrativos
- atividades de lazer e de recreio
- indicação de amigos
- qualidade dos serviços
- possibilidade de descanso
- atividades esportivas (regatas, competições)
- clima da região
- preço

Outros fatores que influenciam a escolha

- equipamentos gerais
- entorno urbano
- vias de acesso
- acesso do porto para terminais aeroportuários, ferroviários e rodoviários
- promoção do destino
- respeito aos limites de acolhida
- conservação do ambiente
- segurança
- ancoradouros, fundeadouros

Os turistas náuticos com embarcações próprias são os que mais gastam com alimentação, compras, passeios e lazer de modo geral durante as viagens. Também, geram postos de trabalho ao contratar serviços de manutenção e marinheiros.

A média de gastos de um turista náutico estrangeiro é de US\$ 3.000,000 por mês. Já os turistas dos cruzeiros de cabotagem despendem, em média, US\$ 130,00/dia nas escalas, o que representa, nos últimos 5 anos, um volume médio anual de US\$ 50 milhões, correspondente a mais de 500.000 visitantes/ano nas cidades com portos turísticos⁶

2.4 Marcos Legais

Os marcos que incidem no Turismo Náutico englobam, além da legislação brasileira, acordos, normas, tratados e outros instrumentos internacionais, o que torna a abordagem bastante ampla. Diante dessa abrangência, são enfocados neste documento os principais aspectos relativos à atividade náutica no País.

2.4.1 Legislação turística

No que se refere à prestação de serviços turísticos de modo geral, aplicam-se alguns dispositivos legais pertinentes a meios de hospedagem, operação e agenciamento turístico, transporte, eventos etc. Tal legislação refere-se, entre outros assuntos, ao cadastramento e à fiscalização, e encontra-se disponível no endereço eletrônico do MTur <http://www.turismo.gov.br>

2.4.2 Aspectos legais sobre as embarcações brasileiras

De acordo com a NORMAN-03/DCP⁷ as embarcações devem observar os seguintes procedimentos⁸

- Inscrição na Capitania dos Portos, suas agências ou delegacias (CP/DL/AG)⁹

⁶ BRASIL CRUISE. Consumos nas cidades com portos turísticos. 2004

⁷ Disponível em <https://www.dpc.mar.mil.br/Normam/TabelaNormas.htm>

⁸ Tais procedimentos foram selecionados de modo a orientar para os procedimentos gerais exigidos pela Marinha do Brasil. Deste modo, as embarcações que prestam serviços de Turismo Náutico devem observar as demais regras descritas na NORMAN-03

⁹ As embarcações miúdas sem propulsão e os dispositivos flutuantes destinados a serem rebocados, com até dez metros de comprimento, estão dispensados da inscrição

- Registro no Tribunal Marítimo sempre que sua Arqueação Bruta exceder a 100 m² ¹⁰
- Contratação de Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Embarcações ou por suas Cargas (DPEM)

Devem ser considerados o Decreto nº 24.643, de 10 de julho de 1934 – o Código de Águas – que define o que são águas públicas, comuns e particulares e como podem ser aproveitadas na navegação, dentre outros, e a Lei nº 9.433, de 08 de janeiro de 1997, que implementa a Política Nacional de Recursos Hídricos, e tem como objetivo, dentre outros, a utilização racional e integrada dos recursos hídricos, incluindo o transporte aquaviário, com vistas ao desenvolvimento sustentável

2.4.3 Aspectos legais sobre as embarcações estrangeiras

De acordo com a NORMAN-04/DCP¹¹ – Normas da Autoridade Marítima para Operação de Embarcações Estrangeiras em Águas Jurisdicionais Brasileiras – para obter o direito de prestação de serviços de Turismo Náutico a embarcação deve possuir¹²

- Certificado de Autorização de Afretamento (CAA)¹³
- Cartão de Tripulação de Segurança (CTS)
- Declaração de Conformidade para Operar em AJB
- Atestado de Inscrição Temporária (AIT) autorizada pela DCP (visando à sua emissão, a embarcação será cadastrada no Sistema de Gerenciamento de Vistorias, Inspeções e Perícias – SISGEVI)
- Requerimento da empresa responsável pelo afretamento com a cópia do contrato do mesmo e declaração formal de assunção de responsabilidade civil anexos
- Parecer favorável do órgão federal responsável pela atividade de turismo (a Autoridade Marítima ainda não está cobrando esse documento da embarcação, que está sendo elaborado)

Os navios de passageiros em cruzeiros marítimos de cabotagem, assim como as embarcações estrangeiras empregadas na navegação de longo curso, são isentos da citada Inscrição Temporária, desde que não estejam afretados por empresas brasileiras de navegação.

A concessão de visto a marítimo estrangeiro empregado a bordo de embarcação de turismo estrangeira que opere em águas jurisdicionais brasileiras é disciplinada pela Resolução Normativa nº 71, de 5 de setembro de 2006. De acordo com a Resolução, só é exigido visto de entrada no país ao marítimo estrangeiro que não seja portador da Carteira de Identidade Internacional de Marítimo ou documento equivalente¹⁴.

¹⁰ As embarcações de médio porte estão dispensadas de registro no Tribunal Marítimo

¹¹ Disponível em <https://www.dpc.mar.mil.br/Normam/TabelaNormas.htm>

¹² A NORMAN-04/DCP define os requisitos gerais para a obtenção da autorização para navegação em águas jurisdicionais brasileiras. Destarte, todas as embarcações estrangeiras deverão obedecer também aos requisitos relacionados no item 0119, seção II, capítulo 1 da referida Norman

¹³ É o documento emitido pela Agência Nacional de Transportes Aquaviário – ANTAQ que comprova a autorização de afretamento da embarcação para emprego na navegação de cabotagem e interior

¹⁴ De acordo com a Resolução, equipara-se ao marítimo qualquer pessoa portadora da Carteira de Identidade Internacional de Marítimo que exerça atividade profissional a bordo de embarcação de turismo estrangeira.

Aquele que não for portador da Carteira de Identidade Internacional de Marítimo válida ou documento equivalente deverá obter o visto de trabalho previsto no art. 13, inciso V, da Lei nº 6.815, de 19 de agosto de 1980, a partir de autorização do Ministério do Trabalho e Emprego.

A Resolução disciplina também que, depois de março de 2007, a embarcação de turismo estrangeira deverá contar com um mínimo de 25% (vinte e cinco por cento) de brasileiros em funções técnicas e em atividades a serem definidas pelo armador ou pela empresa representante do mesmo a partir do 31º (trigésimo primeiro) dia de operação em águas jurisdicionais brasileiras¹⁵. Além disso, aqueles brasileiros recrutados apenas para trabalhar durante a temporada de cruzeiros¹⁶ deverão ser contratados de acordo com a legislação trabalhista brasileira aplicável à espécie.

Outros dispositivos legais pertinentes são os Decretos nº 4.543, de 26 de dezembro de 2002 e nº 5.887, de 6 de setembro de 2006¹⁷, que regulamentam a administração das atividades aduaneiras, e a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior.

Tais Decretos disciplinam que o prazo de admissão temporária das embarcações de esporte e recreio de turistas estrangeiros é de três meses, podendo ser prorrogado por até dois anos, contado da data de admissão da embarcação, e se o turista estrangeiro, dentro do prazo de vigência, solicitar a prorrogação em virtude de sua ausência temporária do País.

Assim, o turista, após autorização da autoridade aduaneira e comunicação do fato à Capitania dos Portos, poderá atracar ou depositar a embarcação em lugar não alfandegado de uso público, ficando vetada sua utilização em qualquer atividade.

2.4.4 Aspectos legais sobre a implantação de empreendimentos náuticos

A implantação e a operação de estruturas náuticas envolvem questões relativas à qualidade das águas, à ocupação e uso das áreas ribeirinhas e litorâneas, à preservação dos mananciais, das matas ciliares, das florestas e das demais formas de vegetação natural próximas ao corpo de água, entre outras. Desta forma, vários aspectos legais de caráter ambiental devem ser considerados, dentre eles

- Constituição Federal, artigo 225 § 1º, que define as incumbências do poder público para garantir a todos o direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado¹⁸
- Lei Federal nº 10.257 de 10 de julho de 2001, o Estatuto das Cidades, estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental¹⁹

15 Excepcionalmente para a temporada de cruzeiros 2006/2007 foi definido pela Resolução que a embarcação só deverá cumprir a cota de 25% a partir do 91º (nonagésimo primeiro) dia de operação em águas jurisdicionais brasileiras.

16 Considera-se temporada de cruzeiros marítimos pela costa brasileira o período compreendido entre 30 (trinta) dias antes da partida da embarcação para o primeiro porto brasileiro até 30 (trinta) dias depois da saída do último porto brasileiro, incluindo neste período eventuais ausências das águas jurisdicionais brasileiras.

17 O Decreto nº 5.887 altera artigos do Decreto nº 4.543 no que diz respeito a permanência das embarcações em território brasileiro.

18 Disponível em <http://www.lei.adv.br/225-88.htm>

19 Disponível em https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/LEIS_2001/L10257.htm

- Lei Federal nº 4.771/1965, o novo Código Florestal, principalmente o § 2º, onde se estabelece, por exemplo, a preservação permanente das florestas e demais formas de vegetação natural ao longo dos rios ou de outro qualquer curso d'água de acordo com o seu nível mais alto em faixa marginal e sua largura mínima, das nascentes e dos olhos d'água²⁰
- Resolução CONAMA nº 004/85, que define o que são Reservas Ecológicas²¹
- Lei Federal nº 9.605 de 12 de fevereiro de 1998, a Lei de Crimes Ambientais, dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente e dá outras providências²²
- Resoluções CONAMA nº 001/86²³ e nº 237/97²⁴, que estabelecem a necessidade dos Estudos de Impacto Ambiental para fins de licenciamento de atividades, inclusive o turismo

Além disso, as terras ribeirinhas e litorâneas brasileiras são enquadradas na legislação federal, de acordo com o Decreto-Lei nº 3.438 de 17 de julho de 1941²⁵, e definidas como *terrenos de marinha* (instrução PORTOMARINST nº 318.001 de 20 de outubro de 1980 da Capitania dos Portos do Brasil²⁶). Desta forma, são consideradas de domínio da União, estando sujeitas a concessão de uso e licença pelo Serviço de Patrimônio da União e ao pagamento de um valor pertinente ao laudêmio²⁷.

São considerados terrenos de marinha “todos os que, banhados pelas águas do mar ou dos rios e lagoas, vão até de 33 metros para a parte da terra, contados desde o ponto a que chega a preamar média”²⁸

Deve ser considerada também a NORMAN-11/DCP²⁹ – Normas da Autoridade Marítima para Obras, Dragagem, Pesquisa e Lavra de Minerais Sob, Sobre e às Margens das Águas sob Jurisdição Brasileira, que estabelece condutas com vistas à solicitação de parecer para a realização de obras sobre, sob, e às margens das águas sob jurisdição brasileira, o que depende de consulta prévia à Capitania dos Portos, às suas Agências ou Delegacias.

20 Disponível em <http://www.lei.adv.br/4771-65.htm>

21 Disponível em <http://www.lei.adv.br/004-85>

22 Disponível em http://www.ambiente.sp.gov.br/leis_internet/geral/crimes_amb/lei_fed960598.htm

23 Disponível em <http://www.mma.gov.br/port/conama/res/res86/res0186.html>

24 Disponível em <http://www.mma.gov.br/port/conama/res/res97/res23797.html>

25 Disponível em https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Decreto-Lei/1937-1946/De15666.htm

26 Disponível em <http://www.ecolnews.com.br/dicionarioambiental/conceitos-t.htm>

27 Tributo federal obrigatório, cobrado nas transações imobiliárias de compra e venda com escritura definitiva, que envolvam imóveis localizados em terrenos de Marinha ou em área dita aforada

28 Ponto médio das marés altas observadas durante o ano de 1831. É da exclusiva competência da Diretoria do Domínio da União e órgãos subordinados a determinação da linha da preamar média. Para maiores informações, deve-se contatar os Serviços Regionais da Diretoria do Domínio da União nos Estados e Distrito Federal

29 Disponível em <https://www.dpc.mar.mil.br/Normam/TabelaNormas.htm>

O Decreto nº 4.406 de 03 de outubro de 2002³⁰ fixa diretrizes para a fiscalização em embarcações comerciais de turismo, seus passageiros e tripulantes. Estabelece, também, a competência do MTur para estabelecer os portos turísticos internacionais, ouvidas as demais autoridades portuárias como sendo “aqueles designados mediante critérios de interesse turístico onde ocorra a primeira ou a última escala de embarcações comerciais de turismo, procedentes ou com destino ao exterior”

2.4.5 Aspectos legais sobre a operação de empreendimentos náuticos

Além de estabelecer os aspectos legais sobre as embarcações brasileiras que prestam serviços de Turismo Náutico, a NORMAN-03/DCP também dispõe sobre as regras de funcionamento das marinas, clubes e entidades desportivas náuticas e o cadastramento de instalações de apoio às embarcações de recreio.

Ressalta-se que a sinalização náutica (bóias, balizas e outros tipos de marcação) é regulada e mantida pela Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha do Brasil, pela NORMAN-17/DCP³¹ – Normas da Autoridade Marítima para a Sinalização Náutica.

Para o melhor entendimento das normas referentes às relações de consumo e à regulamentação da atividade turística é necessária a consulta ao Código de Defesa do Consumidor, às leis que regulamentam os diferentes segmentos comerciais referentes ao turismo (Lei nº 6.505/77³², Lei nº 8.181/91 e sua regulamentação)³³

2.4.6 Código de Defesa do Consumidor

As relações de consumo na área de turismo são protegidas pela Constituição Brasileira e regidas pelo Código de Defesa do Consumidor – CDC³⁴ (Lei nº 8.078/1990), que estabelece normas de proteção e defesa do consumidor, de ordem pública e interesse social.

2.4.7 Acessibilidade

O MTur adota como parte da sua política estrutural a inclusão das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida. A partir deste contexto, busca promover a acessibilidade dos espaços, equipamentos, serviços e informações turísticas. Versam sobre o assunto, entre outras, as seguintes legislações³⁵

- a) Lei nº 10.048/2000** – dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica e dá outras providências

30 Disponível em <http://www.dji.com.br/decretos/d-004406-03-10-2002.htm>

31 Disponível em <https://www.dpc.mar.mil.br/Normam/TabelaNormas.htm>

32 Disponível em http://www.ibcdtur.org.br/arquivos/artigos/comum/LEI%206505_1977.pdf

33 Disponível em: <http://www.turismo.gov.br/br/conteudo/ver.asp?conteudold=314&id=145>

34 Disponível em http://www.presidencia.gov.br/ccivil_03/Leis/L8078.htm

35 Os marcos legais sobre acessibilidade estão disponíveis em: <http://www.presidencia.gov.br/sedh/corde>

<http://www.presidencia.gov.br/sedh/conade>

<http://www.presidencia.gov.br/cndi>

<http://www.turismo.gov.br>

<http://www.cidades.gov.br>

<http://www.abnt.org.br>

- b) **Lei nº 10.098/2000** – estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida
- c) **Lei nº 10.741/2003** – dispõe sobre o Estatuto do Idoso
- d) **Lei nº 11.126/2005** – dispõe sobre o direito da pessoa com deficiência visual de ingressar e permanecer em ambientes de uso coletivo acompanhado de cão-guia
- e) **Decreto nº 5.904, de 21 de setembro de 2006** – Regulamenta a Lei nº 11.126, de 27 de junho de 2005, que dispõe sobre o direito da pessoa com deficiência visual de ingressar e permanecer em ambientes de uso coletivo acompanhada de cão-guia e dá outras providências
- f) **Decreto nº 5.296/2004** – regulamenta a Lei nº 10.048/2000, que dá prioridade e atendimento às pessoas e a Lei nº 10.098/2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida
- g) **Decreto nº 5.626/2005** – regulamenta a Lei nº 10.436/2002, que dispõe sobre a Língua Brasileira de Sinais – Libras, e o art. 18 da Lei nº 10.098/2000
- h) **Portaria nº 310/2006** – Aprova a Norma Complementar nº 01/2006, que trata de recursos de acessibilidade para pessoas com deficiência, na programação veiculada nos serviços de radiodifusão de sons e imagens e de retransmissão de televisão
- i) **NBR 14022:1998** – Acessibilidade à pessoa portadora de deficiência em ônibus e trólebus, para atendimento urbano e intermunicipal
- j) **NBR 14273:1999** – Acessibilidade da pessoa portadora de deficiência no transporte aéreo comercial
- k) **NBR 13994:2000** – Elevadores de passageiros – elevadores para transporte de pessoa portadora de deficiência
- l) **NBR 9050:2004** – Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos
- m) **NBR 15320:2005** – Acessibilidade à pessoa com deficiência no transporte rodoviário
- n) **NBR 14021:2005** – Transporte – Acessibilidade no sistema de trem urbano ou metropolitano
- o) **NBR 15250:2005** – Acessibilidade em caixa de auto-atendimento bancário.
- p) **NBR 15290:2005** – Acessibilidade em comunicação na televisão

Recomendações gerais e prazos - para desenvolvimento da acessibilidade, é importante observar as orientações contidas no documento Turismo e Acessibilidade: Manual de Orientações³⁶, incorporando recomendações e legislações pertinentes

- A acessibilidade no meio urbano deve ser observada no Plano Diretor Municipal, nos Planos Diretores de Transporte e de Trânsito, no Código de Obras; no Código de Postura, na Lei de Uso e Ocupação do Solo e na Lei do Sistema Viário, conforme Decreto nº 5.296/2004

³⁶ Disponível em <http://www.turismo.gov.br>

- Para a concessão de Alvará de Funcionamento e da Carta de Habite-se deve ser observado o cumprimento da acessibilidade previsto respectivamente no § 1º e § 2º do art. 13 do Decreto nº 5.296/2004 e nas normas técnicas de acessibilidade da ABNT
- A aprovação de financiamento de projetos com a utilização de recursos públicos, dentre eles os de natureza arquitetônica e urbanística, os tocantes à comunicação e informação e os referentes ao transporte coletivo, por meio de qualquer instrumento (convênio, acordo, ajuste, contrato ou similar), fica sujeita ao cumprimento das disposições do Decreto nº 5.296/2004, conforme disposto no inciso III do artigo 2º
- As edificações de uso público já existentes devem estar adaptadas para a acessibilidade das pessoas com deficiência (§1º, art.19 do Decreto nº 5.296/2004) a partir de junho de 2007
- Os estabelecimentos de uso coletivo têm o prazo até dezembro de 2008 para realizarem as adaptações para acessibilidade (§ 8º, art. 23, Decreto nº 5.296/2004)
- Todos os veículos do transporte coletivo rodoviário, aquaviário, metroferroviário, ferroviário e aéreo deverão ser fabricados de acordo com as Normas de Acessibilidade a partir de dezembro de 2007 (art. 40 e art. 42, § 2º, Decreto nº 5.296/2004)
- Os serviços de transporte coletivo aéreo e os equipamentos de acesso às aeronaves devem estar acessíveis e disponíveis para serem operados por pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida até dezembro de 2007 (art. 44 do Decreto nº 5.296/2004)
- Toda a frota de veículos do transporte coletivo rodoviário, metroferroviário e ferroviário deve estar acessível, a partir de dezembro de 2014 (art. 38, § 3º e art. 42, Decreto nº 5.296/2004)
- As empresas concessionárias e permissionárias dos serviços de transporte coletivo aquaviário, devem garantir a acessibilidade da frota de veículos em circulação, inclusive de seus equipamentos a partir de junho de 2009 (art. 41, Decreto nº 5.296/2004)
- A acessibilidade aos portais e endereços eletrônicos da Administração Pública devem estar acessíveis às pessoas com deficiência visual a partir de dezembro de 2005 (art. 47, Decreto nº 5.296/2004)
- Para a obtenção de financiamento público é exigido o cumprimento da acessibilidade para as pessoas com deficiência visual, em portais e endereços eletrônicos de interesse público, a partir de junho de 2005 (art. 48, Decreto nº 5.296/2004)
- Os pronunciamentos do Presidente da República em rede de televisão devem ser acessíveis por meio de janela de Libras a partir de junho de 2005 (parágrafo único do art. 57 do Decreto nº 5.296/2004)

Importante referir que, para a plena aplicabilidade do Decreto nº 5.296/2004 e da Lei nº 10.098/2000, os governos Federal, estaduais e municipais devem fortalecer a legislação sobre a acessibilidade nas respectivas instâncias para garantir que todas as pessoas tenham o mesmo direito de acesso aos espaços públicos, aos equipamentos, atrativos e serviços turísticos. Sendo assim, nas regiões turísticas, onde as questões da acessibilidade são reais para os

próprios habitantes e para os turistas, todo o esforço deve ser feito pelos gestores públicos e agentes locais para inserir nas políticas de turismo as necessidades de acessibilidade de todos os cidadãos. O setor turístico também deve empreender ações visando à inserção das pessoas com deficiência no mercado de trabalho pela prestação de serviços turísticos, em cumprimento à legislação.

Compete ao Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa Portadora de Deficiência – CONADE, aos Conselhos Estaduais, Municipais e do Distrito Federal e às organizações representativas de pessoas com deficiência acompanhar e sugerir medidas para o cumprimento da acessibilidade

3

BASES PARA O DESENVOLVIMENTO DO TURISMO NÁUTICO

Além de recursos naturais bem preservados, as estruturas de apoio são elementos essenciais para desenvolvimento do Turismo Náutico. Além disso, a agregação de atratividade é fator primordial para que o segmento atinja todo o seu potencial.

3.1 Identificação dos recursos e estruturas da região

Um dos primeiros passos para o desenvolvimento do Turismo Náutico é a verificação dos potenciais atrativos capazes de despertar o interesse do turista e de motivá-lo a deslocar-se até à região. Dentre eles, alguns são elementares para o Turismo Náutico, a começar pelos recursos naturais, sendo a existência de corpos de água navegáveis o requisito imprescindível.

Consideram-se atrativos naturais³⁷ relevantes para o Turismo Náutico

Costas ou Litoral

- Praias
- Restingas
- Mangues
- Baías/enseadas
- Sacos
- Penínsulas/cabos/pontas
- Falésias/barreiras
- Dunas
- Outros

Terras Insulares

- Ilhas/ilhotas
- Arquipélagos
- Recifes/atol

Hidrografia

- Rios/riachos/canais
- Lagos/lagoas
- Praias fluviais/lacustres
- Alagados
- Outros

Além de possuir um litoral de 7.367 quilômetros de extensão e 9.260 quilômetros de margens de reservatórios de água doce, como hidroelétricas, lagos e lagoas, o Brasil tem uma das maiores redes fluviais do mundo, compostas por doze Bacias Hidrográficas: Amazônica, Tocantins, Atlântico Nordeste Ocidental, Parnaíba, Atlântico Nordeste Oriental, São Francisco, Atlântico Leste, Paraná, Paraguai, Uruguai, Atlântico Sul e Atlântico Sudeste

37 BRASIL. Inventário da Oferta Turística. Brasília: MTur, 2004

Também é necessário um levantamento de algumas características relevantes para o desempenho do Turismo Náutico

- Cor, transparência e temperatura da água
- Extensão, largura e profundidade do corpo de água
- Intensidade das ondas, marés e ventos
- Navegabilidade
- Clima
- Fauna e flora
- Qualidade do solo na margem do corpo de água
- Balneabilidade
- Concentração da oferta
- Singularidade do atrativo³⁸

Os atrativos naturais são indispensáveis ao desenvolvimento do produto, contudo é necessária a existência de infra-estrutura com capacidade e qualidade para receber as embarcações os turistas. Desse modo, é preciso que seja feito um levantamento da estrutura e empreendimentos náuticos disponíveis na região

- Portos
- Fundeadouros
- Atracadouros
- Marinas
- Clubes Náuticos

Deve-se analisar a condição física e os serviços dessas estruturas com destaque para os aspectos considerados essenciais para esse tipo de turismo

- Segurança para a embarcação
- Localização do empreendimento
- Conforto para os usuários

Além desses elementos gerais, devem ser verificados os elementos singulares a cada empreendimento, levando-se em conta as características de cada um. Em um porto, por exemplo, a análise incide principalmente na estrutura do terminal de passageiros, no receptivo, na disponibilização de produtos e programas turísticos e nos serviços turísticos oferecidos em geral.

³⁸ Segundo o Plano de Marketing Turístico Internacional do Brasil, a singularidade do atrativo é entendida como o valor que tem um recurso pelo fato de ser único, seja no mundo, no país, na região ou no estado. Quanto mais singular, maior será a atração gerada

A operação de um empreendimento náutico envolve diversas responsabilidades e questões administrativas, tais como: segurança, acesso, plano de emergência (incêndio), resgate de barcos, terminal de passageiros, coordenação de competições, regatas e festividades, manutenção, seguros, treinamento de marinheiros, escolas de vela e outros ofícios náuticos, previsão do tempo, tábua de marés etc.

A análise da potencialidade de cada área para o turismo e estudos de viabilidade econômica devem levar ao melhor aproveitamento dos recursos e à elaboração de produtos singulares e competitivos. Por exemplo, se a região possuir um corpo de água com características propícias ao desenvolvimento do segmento, tais como navegabilidade, qualidade da água, balneabilidade e demais características que viabilizem a sua estruturação, mas não possuir uma marina ou atracadouro, o estudo da viabilidade econômica pode demonstrar que os gastos com a construção dessa estrutura podem ser, em um determinado tempo, revertidos em lucro com a chegada dos turistas.

Além disso, a implementação de projetos de infra-estrutura e de serviços náuticos de qualidade pode descentralizar os fluxos turísticos concentrados em determinadas regiões brasileiras e, conseqüentemente, proporcionar uma maior sustentabilidade para o patrimônio hídrico do País.

Pesquisas realizadas pelo governo francês demonstram que para cada barco com mais de 25 pés são gerados três empregos diretos, e que um barco gasta em manutenção e estadia por ano o equivalente a 8% do seu valor de compra

Devem ser considerados na construção de empreendimentos náuticos os elementos naturais que podem influenciar na sua concepção, entre eles: ventos, ondas, profundidade, correntes e desníveis da água. O Atlas de Cartas Piloto, publicado pela Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha do Brasil, possui registros estatísticos de freqüência, direção e força dos ventos, pressão atmosférica, correntes marítimas predominantes e visibilidade da região litorânea do país.

Um aspecto que facilita o desenvolvimento do Turismo Náutico no Brasil é o seu extraordinário potencial; outro é a vantagem de que o inverno no Hemisfério Norte corresponde ao verão brasileiro. Assim, além de se tornar destino para os velejadores estrangeiros, torna-se rota para os navios de cruzeiros, sendo mais lucrativo para as empresas manter os navios em curso, ao invés de atracados ou fundeados.

O Turismo Náutico não existe por si só, ou seja, além dos atrativos naturais e dos empreendimentos náuticos, é necessário que serviços de receptivo e outras atividades estejam agregados ao produto

Um produto de Turismo Náutico pode englobar diversas atividades concernentes a outros segmentos turísticos, como visitas a patrimônios culturais ou naturais, participação em regatas, competições, festas náuticas, entre outras, visando enriquecer o produto para atrair um maior número de turistas e para uma permanência prolongada.

A identificação desses serviços e atividades deve considerar diversos elementos necessários a uma oferta de qualidade, tais como

- informações sobre os serviços e atividades
- guias ou monitores para condução dos visitantes e fornecimento das informações sobre o atrativo e as atividades agregadas
- recursos humanos capacitados para o atendimento ao público e para o gerenciamento dos serviços e atividades

Além das diversas atividades, os atrativos turísticos de diferentes municípios podem estar integrados em um único produto, potencializando, assim, a regionalização proposta pelo MTur.

Preferencialmente, os atrativos agregados devem ser passíveis de serem visitados em curto espaço de tempo. Dessa forma, devem estar localizados relativamente próximos ao empreendimento náutico e não demandar muito mais que uma hora de deslocamento

Algumas atividades e serviços do Turismo Náutico não requerem, necessariamente, de atrativos na região para ocorrerem, podendo se agregar à atividade principal. Para algumas empresas, os eventos e convenções realizados durante os cruzeiros marítimos constituem, por exemplo, uma alternativa de negócios, para qual geralmente são reservadas cerca de 10% da oferta de cabines dos navios, conhecida como “cruzeiro corporativo”.

Outra alternativa bastante utilizada pelos operadores de empreendimentos náuticos é o charter ou aluguel de embarcações, como o chamado “vale-vela”, que estipula o número de horas por mês que o turista pode utilizar a embarcação. Além disso, o empreendimento pode disponibilizar um *skipper*, comandante de veleiro que pode conduzir a embarcação com segurança e também ensinar o turista a velejar.

Além disso, a gestão de um produto, quando compartilhada, gera a diminuição dos custos individuais totais e a otimização dos investimentos necessários para o desenvolvimento

e a operacionalização do produto. Assim, devem ser verificados os serviços e atividades disponíveis na região e que podem ser agregados ao atrativo principal, tais como áreas de lazer, restaurantes, clubes esportivos etc.

A elaboração de um plano de ação detalhando as ações de estruturação, capacitação, captação de investimentos, entre várias outras necessárias para o desenvolvimento de produtos e roteiros permite, de forma planejada, o lucro e a sustentabilidade do negócio. A rentabilidade de um empreendimento náutico, por exemplo, está diretamente relacionada aos seguintes fatores³⁹

- layout operacional
- qualidade e durabilidade dos materiais
- política de preços
- plano de marketing
- mão-de-obra especializada
- capacidade de vagas
- receitas agregadas
- produtos agregados
- administração financeira e operacional
- qualidade ambiental

O conjunto desses fatores identificados no plano de ação contribui, também, para um retorno mais rápido dos investimentos.

39 BRASIL. Programa Nacional de Orientação para Implantação de Marinas nas Águas Interiores Brasileiras. 2003



4

TURISMO NÁUTICO E MERCADO

Como o perfil do turista difere muito em função de cada atividade de Turismo Náutico e das formas de praticá-las – cruzeiros, passeios etc – o segmento possui algumas especificidades no processo de promoção e comercialização.

4.1 Peculiaridades para promoção e comercialização

Alguns aspectos, como a qualidade de infra-estrutura e serviços disponíveis, devem ser considerados na promoção de qualquer destino turístico. No caso específico do Turismo Náutico, destacam-se os aspectos da segurança e da conservação ambiental e cultural do local visitado, motivos pelos quais o turista aporta em lugar ou outro.

Para que tais aspectos se tornem visíveis na imagem do destino é necessário um plano de gerenciamento profissional, no qual são atribuídas metas de qualidade com objetivo de atingir o grau de qualidade necessário para satisfazer e surpreender aos turistas. Assim, a questão de qualidade de oferta turística passível de ser vivenciada durante a viagem proporciona uma das mais eficientes formas de promoção: a propaganda espontânea, o boca-a-boca.

Colocando o produto no mercado: é importante a elaboração de um plano de marketing bem estruturado, que possibilite que o produto turístico seja colocado no mercado visando a potencialização de suas qualidades. A comercialização do produto também pode ser facilitada se forem levadas em consideração informações levantadas em uma pesquisa de demanda, geralmente realizada pelos órgãos oficiais de turismo

Outro fator importante é a existência de material promocional adequado aos diferentes grupos de turistas. Devem ser disponibilizadas informações sobre as condições de navegação, serviços de manutenção para as embarcações, vagas de estacionamento, além de informações gerais detalhadas sobre o destino, tais como informações sobre as estruturas de apoio no local, a existência de restaurantes e mercados próximos aos portos e atracadouros e opções de lazer, principalmente noturnas. É interessante a disponibilização de um endereço eletrônico na Internet contendo fotos, vídeos e outros recursos multimídia sobre o destino.

Além disso, o material promocional deve ser adequado a cada atividade proposta. Um turista de cruzeiros, por exemplo, buscará informações nas grandes operadoras ou na Internet, enquanto os turistas velejadores as procuram em postos de controle, marinas e atracadouros.

Uma das estratégias mais importantes para o sucesso na promoção e comercialização dos produtos de Turismo Náutico é a harmonização das mensagens e das imagens utilizadas. Além disso, a iniciativa privada deve trabalhar em conjunto com os órgãos oficiais de turismo e outros muitos que atuam no setor para alcançar o posicionamento desejado no mercado turístico.



5

REFERENCIAIS BIBLIOGRÁFICOS

BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL. *Marinha Mercante: O Brasil e o Mundo*. In: **Cadernos de Infra-Estrutura**. Nº 5, Novembro de 1998.

_____. *Transporte Hidroviário Urbano de Passageiros*. In: **Cadernos de Infra-Estrutura**. Nº13, Novembro de 1997.

_____. *Transporte na Região Amazônica*. In: **Cadernos de Infra-Estrutura**. Nº 7, Novembro de 1997.

BRASIL CRUISE. **Consumos nas cidades com portos turísticos**. Atualizado em 15 de outubro de 2004.

BOHN, Átila & GARCIA, Walter. **Mercado Náutico: diagnóstico**. Salvador, 2004.

BUSINESS RESEARCH & ECONOMIC ADVISORS. **The Contribution of the North American Cruise Industry to the U.S Economy in 2003**. Exton, 2004.

INTERNATIONAL COUNCIL OF CRUISE LINES. **The Cruise Industry: 2003 Economic Summary**. Arlington, 2004.

MARINHA DO BRASIL. **Normas da Autoridade Marítima**. Disponível em <https://www.dpc.mar.mil.br/Normam/TabelaNormas.htm>. Acesso em: 25 de setembro de 2005.

MCCARTHY, John. *The Cruise Industry and Port City Regeneration: The Case of Valletta*. In: **European Planning Studies**. Vol. 11, No. 3, 2003.

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR. **Desenvolvimento de Ações de apoio à Cadeia Produtiva da Indústria Naval e Marinha Mercante**. Junho, 2002

MTur. **Inventário da Oferta Turística**. 2004

MTur. **Plano Aquarela: Marketing Turístico Internacional do Brasil**. 2005

MTur. **Programa Nacional de Orientação para Implantação de Marinas nas Águas Interiores Brasileiras**. 2003

PAIVA, Eduardo. **A logística como fator estratégico para aumento da capacidade operacional e competitiva em terminal portuário: o caso do porto de Ubu**. Ouro Preto, 2004.

SAAB, Willian. **Breve Panorama sobre o Mercado de Cruzeiros Marítimos**. Disponível em www.bndes.gov.br/conhecimento/setorial/get4is17.pdf Acesso em: 13 de setembro de 2005.

SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES, Y SECRETARÍA DE TURISMO. **Política Pública de Cruceros**. México, 2004.

SOCIEDAD DE PLANIFICACIÓN Y DESAROLLO. **El Turismo Náutico em la Costa Del Sol.** Disponível em <http://www.turismocostadelsol.org/informacion/estudios.htm>. Acesso em 18 de agosto de 2005.

TAUAHATA, Sérgio. **Velejar é muito mais fácil e barato do que você imagina!** Disponível em <http://www.sportnautica.com.br/velejar.html>. Acesso em 19 de outubro de 2005.

UNITED NATIONS ENVIRONMENT PROGRAMME. **Industry as a Partner for Sustainable Development: Tourism.** London, 2002.

WILD, Peter & DEARING, John. Development of and prospects for cruising in Europe. In: **Maritime Policy & Management.** VOL. 27, NO. 4. Londres, 2000.

WWF-BRASIL. **Turismo Responsável: Manual para Políticas Locais.** Brasília, 2004.



