

CAPÍTULO XIII

TURISMO MARÍTIMO¹

SINOPSE

Este capítulo aborda o turismo marítimo como uma modalidade do turismo náutico e analisa o estado em que a atividade se encontrava no final dos anos 1990, quando foi publicada a primeira edição deste Relatório. O artigo propõe uma classificação abrangente de acordo com a categoria do cruzeiro e os tipos de navios, relata os antecedentes históricos do turismo marítimo e examina questões como a atração do extenso litoral brasileiro, a defasagem entre o turismo doméstico e o internacional e a mudança na legislação que propiciou maior frequência de navegantes na costa e de navios de cruzeiro nos portos do Brasil. Também faz uma avaliação do potencial do Nordeste do Brasil levando em conta suas condições climáticas, apontando o turismo como fator de desenvolvimento sustentável, bem como apresenta as políticas públicas e os programas em curso, além da evolução dos órgãos de governo que as conduzem. Por fim, alinha as questões relevantes e as perspectivas levantadas na primeira edição desta obra, concluindo com algumas sugestões pertinentes à matéria.

ABSTRACT

This chapter approaches maritime tourism as one of the nautical tourism modalities and analyzes the status of such activity in the late 1990's, when this Report was first issued. This article proposes a comprehensive classification according to cruise category and types of ships, reports the historical background of maritime tourism and points out the attractiveness of the extensive Brazilian coastline, the gap between domestic and international tourism and the changes in legislation that led to a greater presence of navigators along the coast and of cruise ships in Brazilian ports. Furthermore, it provides an assessment of the touristic potential of the Brazilian Northeast considering climate conditions and emphasizing tourism as a sustainable development factor. In addition, it presents public policies and ongoing programs, along with the evolution of the institutional bodies conducting them. Lastly, it addresses some relevant issues and perspectives brought up in the first edition of this book and lists some suggestions concerning maritime tourism.

1. Introdução

O turismo náutico se caracteriza pela utilização de embarcações náuticas com a finalidade de movimentação turística, cuja motivação e finalidade do deslocamento seja a embarcação em si. Quando ocorre em águas do mar, tem-se o chamado turismo marítimo, uma das modalidades do turismo náutico.

¹ Capítulo atualizado com a colaboração da Prof^ª. MSc. Telma Medeiros Brito.

No aspecto de área de navegação, o turismo náutico pode ocorrer em (BRASIL, 2010):

- Águas Interiores – realizada em águas abrigadas (como lagos, lagoas, baías, rios e canais) ou semiabrigadas (onde há combinações adversas de agentes ambientais, como vento, correnteza ou maré); ou
- Mar Aberto – realizada em águas marítimas desabrigadas. A navegação em mar aberto se subdivide em:
 - navegação em águas costeiras – área localizada dentro dos limites de visibilidade da costa até a distância de 20 milhas;
 - navegação em águas oceânicas – realizada além das 20 milhas da costa.

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

A Agenda 2030 da Organização das Nações Unidas (ONU) discute ações para acabar com a pobreza, promover a prosperidade e o bem-estar, proteger o meio ambiente e enfrentar as mudanças climáticas. Esse documento definiu 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ONU, 2015), entre os quais destaca-se o de número 14, que discute a conservação e o uso sustentável de oceanos, mares e recursos marinhos. Devido à relevância do assunto, essas diretrizes foram utilizadas para o embasamento teórico deste capítulo.

Da mesma forma, também foi considerado o documento *Levantamento e Avaliação da Política Federal de Turismo e seu Impacto na Região Costeira*, elaborado em 1995 pela Professora Bertha Becker para o Programa Nacional de Gerenciamento Costeiro. A publicação trata do gerenciamento costeiro e seu papel nas políticas públicas brasileiras e faz uma avaliação dessas políticas para o turismo, examinando os impactos econômicos, sociais e territoriais.

Tanto a natureza dos problemas ambientais descritos na Agenda 2030 das Nações Unidas como a metodologia para abordá-los são aplicáveis ao caso brasileiro, já que se trata da conservação e do aproveitamento responsável de oceanos, mares e recursos marinhos visando ao desenvolvimento sustentável e à redução da pobreza. Já o texto de Becker (1995) se coadunava à realidade nacional no contexto do fim do século XX.

Considerando a atual perspectiva do Ministério do Turismo, este capítulo apresenta a classificação dos tipos de turismo relacionados ao setor náutico, descreve os antecedentes dessa modalidade e faz uma análise da situação atual, considerando os principais impactos setoriais, as políticas públicas e programas em curso, assim como algumas questões relevantes e perspectivas. Ao final, aponta conclusões e recomendações para o aprimoramento do setor.

2 Tipos de turismo náutico

Os dois tipos principais de turismo náutico – de cruzeiro e de recreio e esporte – são brevemente apresentados a seguir.

2.1 Turismo náutico de cruzeiro

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

O conceito de Brito (2006) corrobora essa definição, pois afirma que um cruzeiro marítimo é uma viagem completa, pois envolve diferentes produtos e setores do turismo numa infraestrutura única que inclui transporte, hospitalidade, alimentos e bebidas, lazer, entretenimento e destinos turísticos programados em diferentes itinerários e com paisagens distintas, podendo, dessa forma, ser a atração por si só, ou seja, a principal finalidade do deslocamento acaba por ser a própria embarcação.

Ainda segundo o Decreto 7.381, os cruzeiros marítimos e fluviais podem ser classificados como:

- de cabotagem – aquele cuja viagem tem início e término em porto nacional, ou seja, é realizado inteiramente em águas jurisdicionais brasileiras;
- internacional – aquele cuja viagem tem início e término em qualquer porto estrangeiro, ou ainda, início em porto nacional e término em porto estrangeiro ou no sentido inverso;
- de longo curso – realizado entre portos brasileiros e estrangeiros;
- misto – aquele com início e término em porto nacional, com trânsito em portos nacionais e estrangeiros.

Pesquisa da Associação Internacional de Cruzeiros Marítimos (*Cruise Line International Association* – CLIA) indica que o número de passageiros, em nível mundial, que embarcam num cruzeiro marítimo vem aumentando ao longo dos anos de forma recorrente. Porém, a indústria dos cruzeiros marítimos, assim como todos os setores diretamente ligados ao Turismo, foi duramente atingida pelas consequências da pandemia da COVID-19. A maioria das companhias marítimas tomou a decisão de, entre os dias 12 e 15 de março de 2020, paralisar totalmente suas atividades, por 30 a 60 dias (Cruise Mapper, 2023; CLIA, 2023). Esta situação se estendeu até meados de Setembro daquele ano, quando alguns roteiros foram retomados na Europa. Com a extensão da pandemia também no ano de 2021, os resultados continuaram negativos, pois os cruzeiros começaram a retornar a atividade em finais de Junho de 2021. O Gráfico 1 mostra este impacto nos números mundiais. A expectativa para 2020 era de chegar a 32 milhões de passageiros, porém, o total foi de 5,8 milhões. Somente em 2022 os cruzeiros voltaram a uma certa normalidade, atingindo números próximos dos alcançados em 2012. Em 2023 a indústria dos cruzeiros tem como estimativa chegar a 31,5 milhões de passageiros. Em 2023, o setor espera gerar mais de US\$ 155 bilhões em receitas na economia global, com pelo menos 293 navios.

GRÁFICO 1: NÚMERO DE CRUZEIRISTAS NO MUNDO (EM MILHÕES).



Nota: (*) Estimativa.

Fonte: Adaptado pela autora de *Cruise Line International Association (CLIA)*.

2.2 Turismo náutico de recreio e esporte

É realizado em barcos de pequeno e médio porte, de propriedade do turista ou alugados (BRASIL, 2010), sendo que o equipamento servirá não só como o meio de transporte, mas como local de moradia e de estadia. Pode ser regional, nacional ou internacional, de acordo com a autonomia da embarcação, ou seja, a distância passível de ser percorrida com o consumo total do combustível a bordo.

O turismo náutico de recreio e esporte pode ser realizado das seguintes formas:

- embarcações conduzidas pelos proprietários:
 - veleiros – por depender principalmente do vento, possibilita a navegação pela região em que o barco está ancorado ou a realização de grandes viagens transoceânicas;
 - lanchas – são mais utilizadas para o turismo regional devido à baixa autonomia; e
 - iates – por possuírem tanques de combustíveis maiores, podem viajar pela costa e realizar navegações transoceânicas;
- barcos alugados, que podem apresentar duas estruturas:
 - bases de *charter* – barcos de médio porte, principalmente veleiros, são colocados à disposição de turistas para vivenciar uma aventura náutica no destino escolhido, com possibilidade de alugar as embarcações com ou sem tripulação. Esse tipo de aluguel normalmente é feito para grupos fechados ou famílias por períodos que variam entre um e 15 dias. Segundo o Ministério do Turismo, há uma dificuldade em desenvolver este segmento no País, principalmente pela falta de legislação específica e pela forte incidência das taxas, embora o País tenha uma forte vocação para o turismo náutico (BRASIL, 2010);

- passeios organizados por agências, clubes e marinas – realizados em barcos de médio porte tripulados e, na maioria das vezes, com bilhetes vendidos de forma avulsa, sendo que o turista divide a embarcação com outras pessoas que não fazem parte de seu grupo.

O papel das marinas ou portos esportivos é fundamental para o fortalecimento do turismo náutico; porém, o Brasil é ainda carente dessa modalidade de instalações. A criação de marinas pode se converter num ponto de atração do turismo náutico nacional e até internacional, colaborando para o aumento nos números e maior permanência do turista no continente. As marinas devem se constituir em elementos de um plano global de gestão do litoral no qual a proteção dos ecossistemas, a manutenção e a valorização da paisagem, o uso ordenado das praias, a criação de postos de trabalho e o desenvolvimento socioeconômico conjugam-se em função de um esforço comum da sociedade.

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

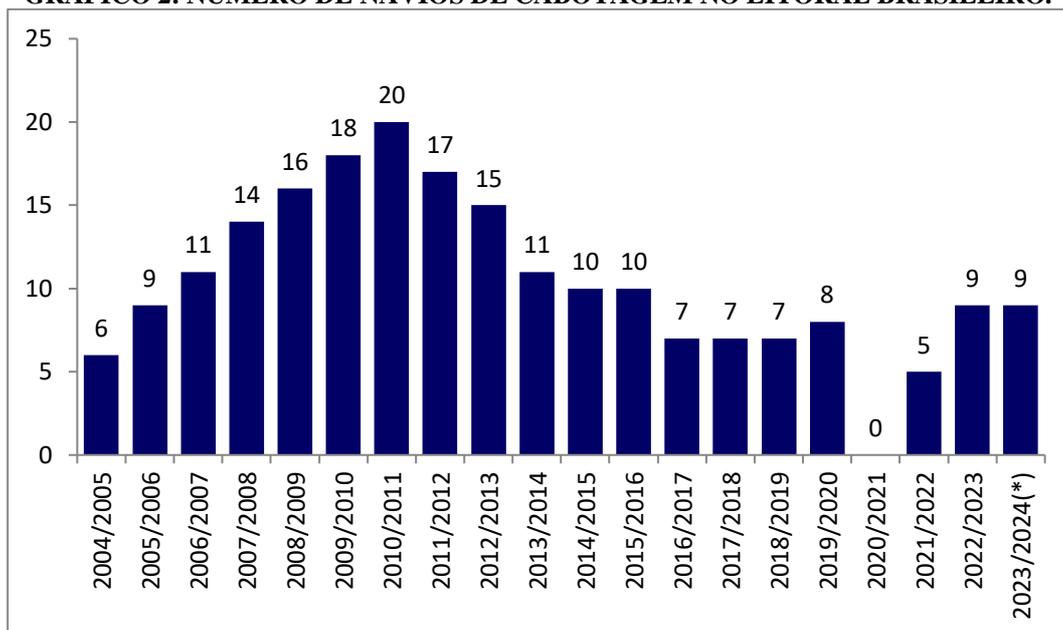
3. Turismo marítimo no litoral brasileiro

Até 1995, para algumas companhias marítimas, o Brasil era um destino somente de trânsito nas rotas dos cruzeiros marítimos, devido à proibição da navegação de cabotagem para navios estrangeiros. Com a Emenda Constitucional nº 7/1995 (Brasil, 1995), que liberou a navegação no litoral para as embarcações estrangeiras de turismo, a situação mudou, ocasionando um aumento considerável no número de cruzeiros marítimos na costa brasileira. Além de aumentar o fluxo turístico e movimentar a economia, os cruzeiros marítimos geram empregos diretos e indiretos, estimulando, assim, a entrada de divisas e promovendo os destinos no país.

O Gráfico 2 apresenta a evolução no número de navios de cruzeiros que percorreram o litoral brasileiro no período de 2004/2005 a 2023/2024 (estimativa) e, assim como o mercado internacional, o gráfico também reflete a retração do setor no período da pandemia da COVID-19.

O número de passageiros que optaram por viajar em cruzeiros na costa brasileira também cresceu desde a liberação da navegação de cabotagem para embarcações de bandeira estrangeira, como efeito do crescimento no número de navios. O Gráfico 3 apresenta os números das temporadas a partir dos anos 2000-2001 até 2023-2024 (estimativa) e também demonstra a retração nos números devido ao período pandêmico.

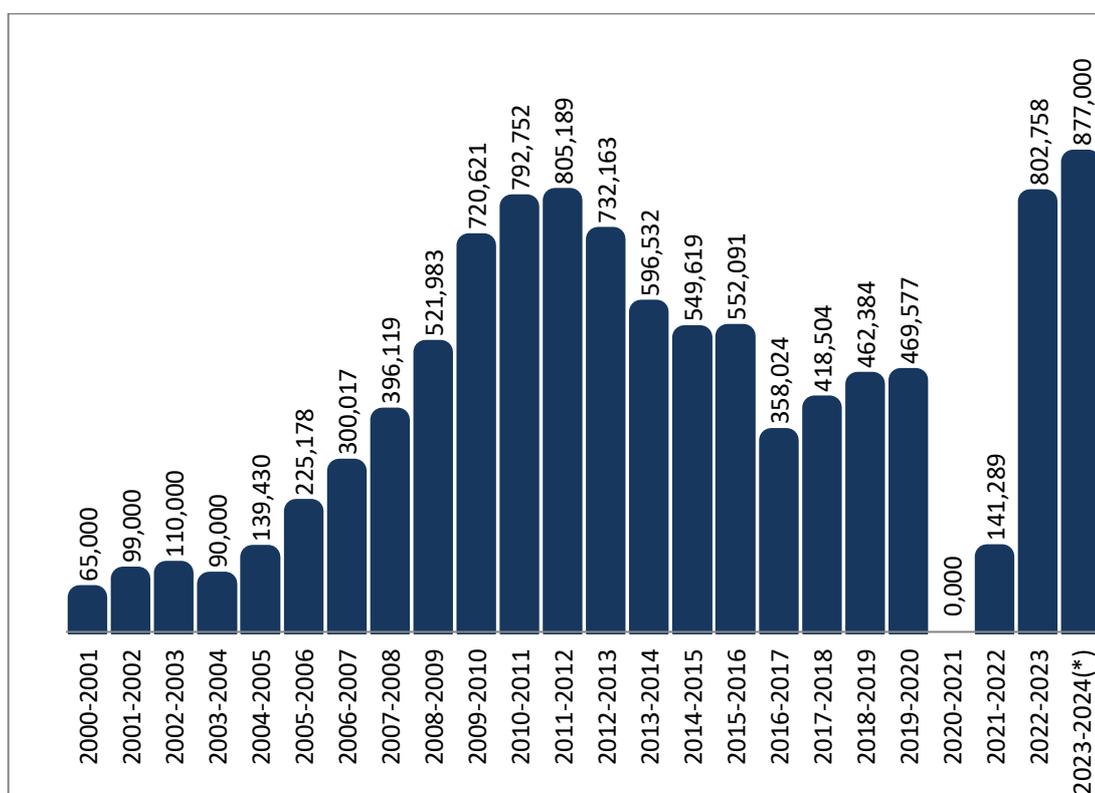
GRÁFICO 2: NÚMERO DE NAVIOS DE CABOTAGEM NO LITORAL BRASILEIRO.



Fonte: CLIA Brasil e FGV (2023). Adaptado pela autora.

(*) estimativa

GRÁFICO 3: NÚMERO DE PASSAGEIROS EMBARCADOS NO LITORAL BRASILEIRO (EM MILHARES).



Fonte: CLIA Brasil e FGV (2023). Adaptado pela autora.

(*) Estimativa

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

Alguns dos fatores que contribuíram para a diminuição das atividades no setor foram as elevadas taxas operacionais praticadas pelos portos brasileiros e a deficiência de suas infraestruturas, além da burocracia e da legislação que dificultam a operação no Brasil. Segundo a CLIA Brasil (2019), a quantidade de navios de cabotagem sofreu uma redução na temporada brasileira de 2011/2012 até chegar a sete navios na de 2016/2017, número que se manteve até 2018/2019. Na temporada 2019/2020, pode-se notar um aumento no número de navios e também no número de passageiros, porém, a temporada de 2020/2021 foi cancelada por conta da pandemia da COVID-19. A paralisação foi total, tanto no Brasil quanto no exterior. Na temporada 2021/2022 houve uma recuperação parcial no que se refere ao número de navios no litoral brasileiro, porém, com o protocolo de reduzir em 75% a capacidade dos navios, os números de passageiros embarcados não tiveram uma melhor recuperação. Somente na temporada 2022-2023 houve uma recuperação nos números, quando o país recebeu 9 navios que transportaram 802.758 cruzeiristas (CLIA, 2023). Para a temporada 2023-2024 a expectativa, tanto das companhias como da CLIA-Brasil, é de superar o número de passageiros, trazendo 9 navios com maior capacidade.

O principal porto para embarque e desembarque de turistas do País, em movimento de passageiros, é o de Santos, seguido pelo do Rio de Janeiro. Para a temporada 2023-2024 também foram programados embarques em Salvador (BA) e Maceió (AL), para contemplar principalmente passageiros do Nordeste do país e, em Itajaí (SC) e Paranaguá (PR), para oferecer opções aos residentes no Sul do país. Além de possibilitarem o embarque, estes portos também aparecem nas escalas que os navios farão nesta temporada: Salvador e Ilhéus (BA); Búzios, Angra dos Reis, Ilha Grande e Rio de Janeiro (RJ); Ilhabela e Santos (SP); Recife (PE); Maceió (AL); Itajaí, Porto Belo e Balneário Camboriú (SC).

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

A temporada 2022-2023 gerou um impacto econômico total (direto, indireto e induzido) de cerca de R\$ 3 bilhões (CLIA, 2023). Se considerarmos os gastos de cruzeiristas e tripulantes, que foram responsáveis por um impacto econômico total de R\$ 2,1 bilhões, chega-se a uma movimentação total econômica no país na ordem de R\$ 5,1 bilhões. Ainda segundo a CLIA, foram gerados na última temporada 79.567 postos de trabalhos na economia brasileira, sendo que 5% deste total foram ocupados por tripulantes de navios e os restantes 95% foram de empregos diretos, indiretos e induzidos, gerados na cadeia produtiva de apoio ao setor.

4. Antecedentes e Situação Atual

As praias tropicais e subtropicais de areia branca que se estendem do hemisfério norte ao hemisfério sul ao longo de todo o litoral atlântico brasileiro, bem junto de cadeias montanhosas em seu trecho mais ao sul, naturalmente fariam do Brasil um foco de atração internacional para o turismo marítimo durante a maior parte do ano.

Segundo o IBGE, no Censo de 2010, 26,6% da população brasileira vivia em municípios de zona costeira, o que corresponde a cerca de 50 milhões de habitantes distribuídos em um território de aproximadamente 450 mil quilômetros quadrados. O Censo de 2022 ainda não apresenta números finais (IBGE, 2023), mas os primeiros resultados indicam que a tendência de concentrações populacionais na zona costeira deve permanecer. Essa elevada densidade demográfica, maior que a média nacional, exerce contínua pressão sobre o meio ambiente, os recursos naturais da terra e do mar, as paisagens e a biodiversidade, o que se manifesta pela expansão urbana, pelo crescimento dos setores e das instalações produtivas e pela ampliação das áreas de veraneio e lazer.

O movimento do turismo doméstico representou 94% do volume de viagens em 2019, com números expressivos. A quantidade de embarques e desembarques nos aeroportos nacionais chegou a 96,5 milhões de passageiros se deslocando dentro do País. Porém, somente 6,3 milhões de estrangeiros destinavam-se ao Brasil no mesmo ano. O *World Travel and Tourism Council* (WTTC, 2023) estimou que o turismo participou de 10,4% do Produto Interno Bruto (PIB) mundial, sendo que, em 2019, o Brasil ficou em 12º lugar no mundo em importância do setor para o PIB.

De acordo com o Anuário Estatístico de Turismo do Ministério do Turismo (BRASIL, 2022), o País recebeu 6.353.141 de turistas internacionais em 2019, dos quais 1.954.725 procedentes da Argentina, o que representa 30,76% do total.

Os anos de 2020 e 2021 foram de resiliência e enfrentamento à pandemia da COVID-19, sendo que todos os números tiveram drástica redução no setor turístico, devido às restrições de entradas no país. Em 2020 chegaram ao país 2,15 milhões de turistas (queda de 66,2%) e em 2021 apenas 745.871, uma queda de 65,3% comparada ao ano anterior e de 88,3% comparada a 2019.

Em 2019 os turistas sul-americanos representaram 56,62% (3.597.179) do total de entradas no país, seguidos da América do Norte, que representou 11,81% (750.484 turistas). Em 2019 a chegada de sul-americanos se manteve na liderança com 64,45% , seguido da América do Norte, com 10,11%. Em 2021, ainda com as limitações de entradas de estrangeiros, a América do Sul passou a representar 44,88% no total de turistas que entraram no Brasil, enquanto a América do Norte subiu para 20,51% do volume total, sendo que os Estados Unidos lideraram estes números com 17,72%.

Com a volta à normalidade e reabertura das fronteiras, espera-se que o Brasil ultrapasse os números de estrangeiros em seu território. Os dados de 2022 do Ministério do Turismo não foram animadores, pois o país registrou somente 3,63 milhões de turistas estrangeiros (BRASIL, 2023), porém os quatro primeiros meses de 2023 apontam para uma recuperação, quando o país recebeu quase 2,7 milhões de estrangeiros, ou seja, 75% dos números do ano anterior (AGÊNCIA BRASIL, 2023).

Os dados de 2019 mostram que, dos 6,3 milhões de turistas internacionais, 123.127 desembarcaram no Brasil por via marítima e 102.035 por via fluvial, representando, juntos, 3,54% do total de chegadas (BRASIL, 2022). O Estado do Rio de Janeiro liderou o ranking de chegadas por

mar com 53.745 turistas estrangeiros, seguido pelo Estado de São Paulo, com 36.207, Pernambuco com 10.951 e Bahia, com 10.669 turistas.

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

O Brasil possui 35.000 Km de vias navegáveis, 8.500 km de linha de costa banhada por correntes oceânicas favoráveis à navegação, 9.600 km de margens de reservatórios de água doce, lagos e lagoas e, 12% do volume de água doce do mundo, além de contar com um clima propício ao esporte e ao lazer náutico e paisagens únicas (BRASIL, Portal Turismo Náutico, 2023a). Essa combinação transforma o País numa referência e num dos maiores potenciais de desenvolvimento do turismo náutico do mundo.

Segundo a publicação *Turismo Náutico*, do Ministério do Turismo (BRASIL, 2010):

Durante anos, o Brasil simplesmente se manteve à margem das rotas de navegação dos milhares de turistas e velejadores que passeiam com seus barcos pelo mundo devido à ligação entre a licença de permanência do barco em águas nacionais e o visto do turista/proprietário da embarcação. Essa situação começou a mudar a partir de setembro de 2006. (p. 13).

O Decreto Presidencial nº 5.887, de 6 de setembro de 2006 (BRASIL, 2006), regulamentou que a permanência do barco fosse dissociada do visto do proprietário, aumentando o período de três meses para dois anos. Essa medida, segundo a mesma publicação do Ministério do Turismo, ficou conhecida no segmento náutico como “a nova abertura dos portos”. O documento foi revogado em 5 de fevereiro de 2009 pelo Decreto nº 6.759, que regulamentou a administração das atividades aduaneiras, a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior, cujo texto consta no Art. 361 - § 5º e § 6º (BRASIL, 2009).

Embora não haja pesquisas recentes no país, estima-se que a frota brasileira de embarcações de lazer (esporte e recreio) com tamanho superior a 16 pés (ou 48,76 metros) é de aproximadamente 70 mil lanchas e veleiros (BEIRÃO et al., 2020). Em 2012 o país reunia cerca de 120 estaleiros, número que atualmente está estimado pela Associação Brasileira de Construtores de Barcos (ACOBAR) entre 80 e 100 empresas em atividade.

Embora não tenha uma cultura náutica consolidada, o Brasil ainda tem uma capacidade de crescimento muito grande, levando-se em consideração sua região costeira, o potencial turístico e as paisagens exuberantes, que são excelentes atrativos para os turistas internacionais.

5. Principais impactos setoriais

Segundo a Organização Mundial do Turismo (OMT, 2001), a indústria turística tem como característica a grande complexidade, tanto pela quantidade de elementos que a compõem, quanto pelos diferentes setores econômicos envolvidos no seu desenvolvimento.

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

A faixa costeira é um dos recursos naturais da oferta turística e, combinada à oferta de bens e serviços, pode trazer desenvolvimento e criar oportunidades de trabalho para milhares de pessoas. As condições climáticas das diferentes regiões do litoral brasileiro são relativamente favoráveis para o desenvolvimento de atividades náuticas durante o ano todo. Os investimentos em turismo podem induzir a aplicação de capitais nos segmentos destinados a fornecer os bens e serviços que lhes são indispensáveis.

O período entre os anos 2020 e 2021 foi crítico para o turismo mundial devido ao fechamento das fronteiras ocasionado pela pandemia da COVID 19. Isto impactou diretamente nos números e tendências globais. Em 2019 a OMT estimava um crescimento no turismo mundial na ordem de 3% a 4%. Com a paralisação mundial das viagens, somente em 2023 o setor começa a recuperar os números de 2019, sendo que a completa recuperação do setor deve ocorrer somente no final de 2023. Segundo a OMT (UNWTO, 2023), o primeiro trimestre de 2023 mostrou que a média mundial de recuperação do movimento das chegadas internacionais está em 80%, se comparada aos níveis de 2019. Os países do Oriente Médio recuperaram 100%, os países da Europa, África e Américas tiveram uma recuperação entre 86% e 90% e os países da Ásia e Pacífico tiveram somente 54% da recuperação.

No Brasil, mesmo não tendo sido realizada a Pesquisa sobre a Demanda Internacional em 2020 e 2021, o que impede a apresentação de alguns dados como o perfil dos turistas, o Ministério do Turismo apresenta os números de turistas internacionais (como já indicado anteriormente).

As tendências do turismo global, segundo a OMT, devem continuar a ser o turismo sustentável, com responsabilidade ambiental e de conservação, com foco no alcance dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS). O turismo especializado ou segmentado, tendo em vista o interesse crescente pela natureza e meio ambiente, a preocupação com a saúde e preferência pela qualidade de vida e cultura locais devem estar nas preferências dos viajantes.

Por outro lado, a intensificação do movimento turístico pode acarretar efeitos sociais negativos com o *overtourism*, tais como a escassez de moradias e a especulação imobiliária, a elevação dos preços de bens de consumo, restrições de acesso a praias e locais de lazer, além de prejuízos econômicos para comunidades de pescadores ou extrativistas que dependam da exploração de recursos naturais para o seu sustento.

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

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

- degradação de ecossistemas, desmatamento e ameaças à biodiversidade terrestre e marinha;
- elevação dos níveis da poluição provocada pelo lançamento de rejeitos sólidos e líquidos no solo, nos cursos e corpos d'água e no mar;

- degradação do litoral pela intensa retirada de areia, mangues e vegetação, pela erosão terrestre e marinha e pela destruição de paisagens; e
- redução da disponibilidade de água doce em função do aumento da demanda, da utilização excessiva das reservas de água do subsolo e subterrânea e do rebaixamento do lençol freático.

Quanto à relevância do turismo náutico no Brasil, o Ministério do Turismo (BRASIL, 2010) ressalta a importância dos esportes como motores no avanço das atividades náuticas: os benefícios sociais e econômicos com o desenvolvimento das atividades marítimas somente são alcançados quando o esporte é suplantado e se chega à promoção da cultura e do turismo. Ressalta-se que experiências em diferentes regiões do planeta e no Brasil demonstram que o foco exclusivo no esporte, sem o envolvimento das ações necessárias relacionadas ao meio ambiente, ao turismo e à indústria, não auxilia na criação de um ciclo constante de desenvolvimento e acaba por frustrar a possibilidade de crescimento do segmento náutico.

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

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

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

6. Políticas públicas e programas em curso

A Empresa Brasileira de Turismo (Embratur) foi criada em 18 de novembro de 1966 por meio do Decreto-Lei nº 55 (que também criou o Conselho Nacional de Turismo) para definir uma política nacional de turismo para o País. Com a criação do Ministério do Turismo em 2003, a Embratur – transformada em 2020, com a Lei nº 14.002, em Agência Brasileira de Promoção Internacional do Turismo, passou a se encarregar exclusivamente da promoção e do apoio à comercialização dos produtos, serviços e destinos turísticos brasileiros no exterior e hoje se enquadra como serviço social autônomo, tendo mais autonomia e agilidade para realizar as suas ações finalísticas, incluindo a divulgação da “Marca Brasil” em todo o mundo.

A criação do Ministério do Turismo (MTUR) foi um importante marco no turismo do País, consolidando o setor e sua importância social, cultural e econômica. O Ministério tem a missão de desenvolver essa atividade como um processo econômico sustentável, com papel relevante na geração de empregos e divisas e na promoção da inclusão social. Atualmente está sob sua responsabilidade o

estímulo à inovação, ao empreendedorismo e às iniciativas públicas e privadas de incentivo às atividades turísticas. Cabe ainda ao MTUR formular, em coordenação com os demais Ministérios, políticas e ações destinadas à melhoria da infraestrutura nos destinos turísticos do país.

O Plano Nacional de Turismo (PNT) é o instrumento utilizado para direcionar as ações necessárias ao crescimento do setor no País, no sentido de descentralizar a atuação dos governos estaduais e municipais e promover a implementação de grandes programas, incluindo em todos eles a zona costeira e estabelecendo um sistema nacional de planejamento integrado para o turismo.

O Conselho Nacional do Turismo (CNT), composto pela sociedade civil e instituições de turismo, incluindo a categoria dos cruzeiros, ganha uma nova configuração na estrutura organizacional do novo governo, instalado em 2023, de acordo com o Decreto Nº 11.416, de 16 de fevereiro de 2023 (BRASIL, 2023). Como órgão colegiado, compete ao CNT, conforme Decreto nº 11.623, de 1º de agosto de 2023 (BRASIL, 2023) propor diretrizes, oferecer subsídios e contribuir para a formulação e a implementação da Política Nacional de Turismo e das políticas públicas relacionadas com a atividade turística. Deverá ainda zelar para o desenvolvimento da atividade turística no País com sustentabilidade ambiental, sociocultural e econômica, em especial das populações dos campos, das florestas e das águas.

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

O Plano Nacional de Turismo realiza o compromisso de apresentar ao País, de forma consolidada e sistemática, a Política Nacional de Turismo e é fruto do consenso de todos os setores turísticos envolvidos no objetivo comum de transformar o Brasil em uma das três maiores economias turísticas do mundo até 2022. Com a nova gestão governamental, a partir de 2023, espera-se que o setor náutico e marítimo seja também contemplado no novo Plano Nacional de Turismo.

Outro passo importante foi a promulgação da Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008, que definiu as atribuições do governo federal no planejamento, no desenvolvimento e no estímulo ao setor turístico, cabendo ao Ministério do Turismo estabelecer a política nacional, planejar, fomentar, regulamentar, coordenar e fiscalizar a atividade, bem como promover e divulgar institucionalmente o turismo nos âmbitos nacional e internacional. Além disso, a Lei disciplina a prestação de serviços turísticos, o cadastro, a classificação e a fiscalização dos prestadores desses serviços.

Especificamente em relação ao setor náutico, incluindo os cruzeiros marítimos, é importante mencionar a existência de três publicações:

- *Turismo Náutico: Orientações Básicas* (BRASIL, 2010), que dá aos interessados no segmento informações básicas sobre ele;
- *Resoluções e Normativas Federais relativas ao Turismo Náutico: Vade Mecum* (BRASIL, 2014), um compilado de normas federais relacionadas ao segmento.
- *Cruzeiros marítimos: estudos de perfis e impactos econômicos no Brasil: temporada 2022/2023* (CLIA Brasil, Fundação Getúlio Vargas, 2023), estudo anual do perfil de cruzeiristas e

impactos econômicos da atividade no país. Vale lembrar que a esfera pública não possui nenhuma publicação específica sobre o segmento de cruzeiros marítimos.

7. Questões relevantes e perspectivas

Na época da primeira edição de *O Brasil e o Mar no Século XXI* (1998), havia o entendimento de que o desenvolvimento da atividade turística no litoral brasileiro requeria um balanço prévio da situação visando à consequente tomada de providências adicionais em relação aos seguintes aspectos:

- elaboração e colocação em prática de políticas públicas e legislação específica;
- disponibilização de recursos para investimentos;
- criação de programas de capacitação de pessoal;
- ampliação e melhoria da infraestrutura de apoio; e
- aumento da ênfase em linhas de cooperação internacional.

Os benefícios decorrentes do turismo deveriam, entretanto, compensar o eventual impacto causado pelas atividades que lhe são inerentes, de forma a ser estabelecida pelas diretrizes das políticas fixadas nos níveis nacional, estadual e local. A eficácia dessas diretrizes dependeria essencialmente:

- da competência institucional em fazer cumprir a lei e orientar o comportamento da população, tanto a residente quanto a visitante;
- da existência de normas e regulamentos para assegurar o gerenciamento eficiente da zona costeira; e
- da criação de áreas de proteção em terra e no mar.

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

Entre diversas recomendações, a primeira edição de *O Brasil e o Mar no Século XXI* lembrava a necessidade de evitar o impacto da poluição por vazamento de óleo ou lançamento de esgotos, lixo e despejos em geral oriundos de fontes terrestres. Quanto a navios mercantes, de cruzeiro e pesqueiros, embarcações de recreio com mais de cinco metros de comprimento e operações de perfuração de petróleo, entre outras modalidades, preconizava a observância de padrões de qualidade da água, a adoção de critérios uniformes de classificação e o cumprimento dos dispositivos da *Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição Marítima* para a geração, a disposição e os descartes de embarcações.

Em relação aos incentivos fiscais e financeiros, que atraíam tanto o capital nacional como investimentos estrangeiros e associações entre empresários com experiência no ramo, orientava-se certa cautela a fim de que o ritmo das realizações não viesse a exceder a capacidade do governo de prover a infraestrutura adequada visando oferecer, na medida desejável, serviços de utilidade pública, como vias e meios de transporte, estradas e aeroportos, telecomunicações, suprimento de energia, variedade de hotéis e restaurantes, além de pontos de lazer e de diversão.

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

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

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

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

Rede é um modo de organização constituído de elementos autônomos que, de forma horizontal, cooperam entre si. Seus princípios se baseiam em cooperação, colaboração, trabalho conjunto, gestão compartilhada e gestão autônoma. Por possuir grande interface com outras áreas ligadas ao turismo, ao próprio governo em geral e a outras atividades econômicas, a formação de redes para discussão, elaboração e implantação de políticas públicas voltadas ao turismo náutico torna-se um importante instrumento de gestão governamental participativa e descentralizada. Além de promover uma gestão coordenada do destino, essa ferramenta divide, por toda a rede, as responsabilidades pela execução, o que aumenta o controle exercido pela sociedade civil e reduz o risco de mudanças bruscas que resultem de políticas governamentais. Isso produz a continuidade das ações pactuadas e o aumento da possibilidade de sucesso do que for planejado.

Uma das prioridades do Ministério do Turismo na atual gestão é a atenção necessária ao Turismo Náutico. A criação de novos projetos tem sido estimulada, assim como a desburocratização do setor. Alguns exemplos são o estudo reconhecimento da profissão de condutor de turismo náutico, redução ou isenção de alíquota para importação de barcos e equipamentos náuticos para o lazer, linhas de financiamento para infraestrutura náutica, dentre outros (BRASIL, Portal Turismo Náutico, 2023b).

No que tange ao turismo de cruzeiros, os avanços em ações conjuntas entre os setores público e privado têm crescido a cada ano². Em 2023 a CLIA Brasil realizou a 5ª versão de seu Fórum, que tem como principal objetivo reunir autoridades e grandes players do mercado de Cruzeiros para debater e refletir sobre as tendências e os desafios do setor. Contando com a parceria do Ministério do Turismo, o evento apresentou o estudo da temporada 2022-2023 e incluiu temas como as tendências e perspectivas, os avanços e ajustes necessários na regulação, infraestrutura, sustentabilidade e desenvolvimento de novos destinos. Estes são temas de muita importância para que o Brasil seja atrativo e esteja preparado para receber navios de diferentes companhias marítimas de todo o mundo.

8. Conclusões

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

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

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

O imenso potencial turístico de que o Brasil dispõe ao longo de seu extenso litoral requer cuidadoso planejamento, eficiente coordenação entre os vários níveis e setores de governo, incentivos ao setor privado, acentuado senso de responsabilidade e preocupação com a imagem do País e da região específica e com o bem-estar de sua população. Da parte desta, requer, fundamentalmente, atitudes e comportamentos que contribuam para a preservação da identidade e da integridade de sua região, fazendo do turismo uma atividade confiável e progressista, a exemplo do que ocorre nas regiões onde ela se encontra mais desenvolvida.

Não devem ser esquecidos, por outro lado, os problemas decorrentes de carências nas áreas de serviço e formação de pessoal para o turismo marítimo. É necessário estreitar as relações entre o setor privado (empresas do ramo marítimo), o setor público (órgãos de Turismo) e as Instituições de Ensino para discutir a importância da capacitação da mão de obra para o turismo marítimo, para atuação em terra e a bordo de embarcações. As especificidades de atuação no turismo marítimo diferem daquelas necessárias para outros setores do turismo. As tecnologias podem ser um ponto de apoio para as ações de capacitação.

² - Devido à transição do governo, até o momento não foi divulgado quais serão as atribuições do GTT (Grupo de Trabalho de Turismo Náutico), mesmo o Decreto da extinção tendo sido revogado. (Nota do Revisor).

Apesar de possuir um grande potencial marítimo, somente há poucos anos o Brasil passou a incentivar o desenvolvimento desse segmento. De fato, o setor dos cruzeiros marítimos, ao longo da última década, sofreu um crescimento consistente e substancial, além de ser resiliente e se recuperar de momentos de crise, seja ela econômica ou sanitária, como ocorreu na pandemia.

No setor de pequenas e médias embarcações, embora de forma ainda incipiente, o Brasil começa a despertar grande interesse de investidores e turistas internacionais. As águas límpidas e cristalinas, o clima, a temperatura da água, as correntes marítimas favoráveis, entre outros fatores, fazem do País um atraente destino de turismo marítimo internacional. É necessária legislação clara e apropriada para atrair turistas internacionais e para estimular o turismo interno, além de pesquisas consistentes que permitam um real panorama deste setor no Brasil.

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

9. Sugestões

- **ESTABELECER** critérios para a definição de portos turísticos internacionais, conforme competência delegada ao Ministério do Turismo pelo Decreto nº 4.406, de 3 de outubro de 2002.
- **OFERECER** cursos de capacitação voltados às necessidades do turismo, da hospitalidade e dos serviços marítimos, com foco em inclusão social e crescimento do Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), para atuação em navios de cruzeiros, portos ou mesmo em pequenas e médias embarcações.
- **ARTICULAR** a criação de linhas de crédito para incentivo aos empreendimentos marítimos.
- **INVESTIR** na modernização da infraestrutura marítima existente, principalmente nos terminais portuários destinados a fins turísticos.
- **REALIZAR** ações de promoção internacional para captação de turistas estrangeiros.
- **APOIAR** a realização de eventos e regatas internacionais que apresentem vocação para o desenvolvimento do turismo marítimo brasileiro.
- **FAZER** pesquisas de impacto econômico, cultural e social referente ao turismo náutico e ao turismo de cruzeiros para gerar informação consistente para o estudo do setor.
- **APOIAR** a realização de regatas nacionais que tenham vocação para o turismo interno.
- **INCENTIVAR** a participação ativa da sociedade no desenvolvimento da náutica e a ação eficaz de entidades governamentais e não governamentais para inibir procedimentos prejudiciais ao turismo marítimo.
- **APROVAR** normas e regulamentos referentes a estudos de impacto ambiental e controle da poluição.
- **PROMOVER** a reabilitação das áreas degradadas e o controle da expansão urbana e da especulação imobiliária.

- **FOMENTAR** a pesquisa de recursos ambientais e tecnologias limpas.
- **PERMITIR**, mediante o pagamento de tributos, a utilização econômica de embarcações de turistas estrangeiros que navegam pelo Brasil.

Referências Bibliográficas

1. AGÊNCIA BRASIL. **Em 2023, Brasil já recebeu 75% de turistas estrangeiros de todo 2022**. Publicado em 03/06/2023. Disponível em: <<https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2023-06/em-2023-brasil-ja-recebeu-75-de-turistas-estrangeiros-de-todo-2022>>. Acesso em 27 jul. 2023.
2. BECKER, B.K. **Levantamento e Avaliação da Política Federal de Turismo e seu Impacto na Região Costeira**. Série Gerenciamento Costeiro, v.3. Brasília-DF: MMA, 1995. 53 p. Disponível em: <<https://acervo.socioambiental.org/sites/default/files/documents/17D00003.pdf>>. Acesso em: 1 jun. 2022.
3. BEIRÃO, A. P., MARQUES, M. e RUSCHEL, R. R. (org). **O Valor do mar: uma visão integrada dos recursos do oceano do Brasil**. 2. ed. São Paulo : Essencial Idea Editora, 2020.
4. BRASIL. Ministério do Turismo. **Anuário Estatístico de Turismo – 2019**, v. 46, ano-base 2018, 2. Ed. Brasília-DF, dez. 2019. Disponível em: <https://www.gov.br/turismo/pt-br/acao-a-informacao/acoes-e-programas/observatorio/anuario-estatistico/anuario-estatistico-de-turismo-2019-ano-base-2018/anuario_estatistico_de_turismo_2019_-_ano_base_2018_2-edicao_compressed.pdf>. Acesso em: 24 jan. 2020.
5. _____. _____. **Anuário Estatístico de Turismo – 2022**, v. 49, ano-base 2021, 1. Ed. Brasília-DF, nov. 2022. Disponível em: <https://www.gov.br/turismo/pt-br/acao-a-informacao/acoes-e-programas/observatorio/anuario-estatistico/anuario-estatistico-de-turismo-2021-ano-base-2020/copy_of_AnurioEstatsticodeTurismo2022AnoBase2021_Rev_c.pdf>. Acesso em: 13 jun. 2023
6. _____. _____. **Portal Turismo Náutico – 2023a**. Disponível em: <<https://turismonautico.turismo.gov.br/sail-vessel-sv/>>. 2023a. Acesso em: 03 ago. 2023.
7. _____. _____. **Portal Turismo Náutico– 2023b**. Disponível em: <<https://turismonautico.turismo.gov.br/turismo-nautico/projetos-em-andamento-no-brasil/>>. Acesso em: 03 ago. 2023.
8. _____. _____. **Brasil recebe mais de 3,63 milhões de turistas internacionais em 2022**. Publicado em 31/01/2023. Disponível em: <<https://www.gov.br/turismo/pt-br/assuntos/noticias/brasil-recebe-mais-de-3-63-milhoes-de-turistas-estrangeiros-em-2022.>>. Acesso em: 27 jul. 2023.
9. _____. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para assuntos jurídicos. **Decreto nº 11.416**, de 16 de fevereiro de 2023. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2023-2026/2023/decreto/D11416.htm>. Acesso em 03 ago. 2023.
10. _____. _____. Casa Civil. Subchefia para assuntos jurídicos. **Decreto nº 11.623**, de 01 de agosto de 2023. Disponível em: <https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2023-2026/2023/decreto/D11416.htm>. Acesso em 03 ago. 2023.
11. _____. _____. Casa Civil. **Decreto nº 7.381**, de 2 de dezembro de 2010. Regulamenta a Lei nº 11.771, de 17 de setembro de 2008. Brasília, DF, 2010. Disponível em:

- <www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2010/Decreto/D7381.htm>. Acesso em 13 jun. 2023.
12. _____. _____. Casa Civil. Subchefia para assuntos jurídicos. **Decreto nº 6.759**, de 5 de fevereiro de 2009. Disponível em: < https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6759.htm>. Acesso em 27 jul. 2023.
 13. _____. _____. Casa Civil. Subchefia para assuntos jurídicos. **Decreto nº 5.887**, de 6 de setembro de 2006. Brasília. Disponível em: < https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2006/decreto/D5887impressao.htm>. Acesso em 27 jul. 2023.
 14. _____. _____. Casa Civil. Subchefia para assuntos jurídicos. **Emenda Constitucional nº 7**, de 15 de agosto de 1995. Brasília, 1995. Disponível em: < https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/emendas/emc/emc07.htm>. Acesso em 18 abr. 2023.
 15. _____. Secretaria Nacional de Políticas de Turismo. **Resoluções e Normativas Federais Relativas ao Turismo Náutico: Vade Mecum**. Brasília: Ministério do Turismo, 2014. 38 p. Disponível em: < <https://www.gov.br/turismo/pt-br/centrais-de-conteudo/vade-mecum-turismo-nautico-versao-final-jan-2015-final-pdf> >. Acesso em: 3 ago. 2023.
 16. _____. **Turismo Náutico: Orientações Básicas**. 3. Ed. Brasília-DF, Ministério do Turismo, 2010. 66 p. Disponível em: <<https://www.gov.br/turismo/pt-br/centrais-de-conteudo/publicacoes/segmentacao-do-turismo/turismo-nautico-orientacoes-basicas.pdf>>. Acesso em: 13 jun. 2023.
 17. BRITO, T.M. **Cruzeiros marítimos como opção de lazer**. Dissertação (Mestrado) – Universidade Estadual de Campinas. São Paulo, 2006.
 18. CAVALCANTI, H.B. Turismo Marítimo. In: COMISSÃO NACIONAL INDEPENDENTE SOBRE OS OCEANOS (CNIO/DT4) – **A Contribuição do Uso dos Oceanos e seus Recursos para a Prosperidade Nacional**. Rio de Janeiro, 1997.
 19. CRUISE LINES INTERNATIONAL ASSOCIATION (CLIA). **State of the Cruise Industry – Outlook 2020**. Disponível em: <<https://cruising.org/-/media/research-updates/research/state-of-the-cruise-industry.pdf>>. Acesso em: 12 jan. 2020.
 20. CRUISE LINES INTERNATIONAL ASSOCIATION (CLIA). **State of the Cruise Industry Report – 2023**. Disponível em: < <https://cruising.org/en/news-and-research/research/2023/march/2023-state-of-the-cruise-industry-report>> Acesso em 18 abr. 2023.
 21. CRUISE LINES INTERNATIONAL ASSOCIATION – BRASIL (CLIA BRASIL); FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS (FGV). **Relatório Cruzeiros Marítimos – Temporada 2017-2018**. Estudo de Perfil e Impactos Econômicos no Brasil. Disponível em: <www.abremar.com.br/wp-content/uploads/2018/10/CLIA_v11.pdf >. Acesso em: 12 jan. 2020.
 22. _____. FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS (FGV). **Relatório Cruzeiros Marítimos – Temporada 2018-2019**. Estudo de Perfil e Impactos Econômicos no Brasil. [2019]. Disponível em: <https://abremar.com.br/wp-content/uploads/2020/01/ESTUDO-DE-IMPACTO-ECON%20C%94MICO-TEMPORADA-20182019-CLIA.FGV_.pdf>. Acesso em: 12 jan. 2020.

23. ____ FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS (FGV). **Relatório Cruzeiros Marítimos – Temporada 2021-2022. Cruzeiros marítimos [recurso eletrônico] : estudos de perfis e impactos econômicos no Brasil : temporada 2021/2022 / CLIA Brasil, Fundação Getúlio Vargas.** - Rio de Janeiro : FGV Editora; São Paulo: Cruise Lines International Association, 2022. Disponível em < https://abremar.com.br/wp-content/uploads/CLIA2022_V.FINAL04_WEB.COMPACT.pdf>. Acesso em 27 jul. 2023.
24. ____ Cruzeiros marítimos [recurso eletrônico] : estudos de perfis e impactos econômicos no Brasil : temporada 2022/2023 / CLIA Brasil, Fundação Getúlio Vargas. - Rio de Janeiro : FGV Projetos; São Paulo: CLIA Brasil, 2023. Disponível em < <https://abremar.com.br/estudo-clia-brasil-fgv-2022-2023.pdf>>. Acesso em 31 ago. 2023.
25. CRUISE MAPPER – **CORONAVIRUS**. Disponível em < <https://www.cruisemapper.com/wiki/6856-coronavirus>>. Acesso em 13 jun. 2023.
26. INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo 2010**. Disponível em: <<https://censo2010.ibge.gov.br/>>. Acesso em 24 jan. 2020.
27. _____. **Censo 2022**. Disponível em: <<https://censo2022.ibge.gov.br/panorama/index.html>>. Acesso em 27 jul. 2023.
28. _____. Diretoria de Geociências. **Atlas geográfico das zonas costeiras e oceânicas do Brasil**. Rio de Janeiro: IBGE, 2011. 176 p. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv55263.pdf>>. Acesso em: 31 maio 2022.
29. ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS (ONU). **Objetivos de Desenvolvimento Sustentável**. 2015. Disponível em: <<https://brasil.un.org/pt-br/sdgs>>. Acesso em: 24 jan. 2020.
30. ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TURISMO (OMT). **Introdução ao turismo**. São Paulo: Roca, 2001.
31. WORLD TOURISM ORGANIZATION (UNWTO). **International tourist arrivals: Percentage of 2019 levels recovered in Q1 2023 (%)**. Disponível em < <https://www.unwto.org/>>. Acesso em 27 jul.2023.
32. WONDERBOAT. **Estudo da Indústria Náutica Brasileira**. 2018. Disponível em: <<https://wonderboat.com.br/2018/12/13/estudo-da-industria-nautica-brasileira/>>. Acesso em: 24 jan. 2020.
33. WORLD TRAVEL AND TOURISM COUNCIL (WTTC). **Economic Impact Reports**. Disponível em: <https://wttc.org/research/economic-impact/benchmark-reports>>. Acesso em: 13 jun. 2023.