



9º Seminário de Transporte e Desenvolvimento Hidroviário Interior

Manaus, 6 a 8 de Outubro de 2015

O Turismo Náutico como vetor de desenvolvimento turístico da Região Hidrográfica do Paraguai. Desafios e oportunidades.

SILVEIRA, M A T da marcos.ufpr@yahoo.com.br
Instituto Tecnológico de Transportes e Infraestrutura
Universidade Federal do Paraná
ZIBETTI, R A ruyzibetti@gmail.com
Instituto Tecnológico de Transportes e Infraestrutura
Universidade Federal do Paraná

Resumo:

O objetivo da presente comunicação é destacar a importância do turismo náutico como vetor de desenvolvimento turístico na Hidrovia do Paraguai, assim como, sua contribuição para o desenvolvimento socioeconômico em escala regional. As considerações aqui apresentadas têm como base os dados e informações coletadas para o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA da Hidrovia do Paraguai, projeto em execução por meio do Instituto Tecnológico de Transportes e Infraestrutura – ITTI/UFPR, no período de 2013 a 2015.

Dentre as conclusões, observa-se que as oportunidades de desenvolvimento do turismo náutico na região são muitas, principalmente por conta das suas potencialidades hídricas. Todavia, constata-se também muitos desafios a serem enfrentados, sendo o maior deles a falta de planejamento estratégico e de instrumentos de governança territorial que funcionem de forma efetiva. Entre os fatores que impedem o desenvolvimento do turismo na região, destacam-se a necessidade de uma maior articulação entre o setor público e o setor privado no que se refere à melhoria e ampliação da infraestrutura de apoio e à oferta de serviços para o turismo de um modo geral, à capacitação de mão-de-obra para o setor, e à criação de roteiros turísticos integrados, para promover o turismo náutico na Região da Hidrovia do Paraguai, bem como outros segmentos, como o ecoturismo e o turismo cultural.

1 – Introdução

O turismo é uma das atividades a nível mundial com forte crescimento nas últimas décadas, posicionando-se como um dos setores mais dinâmicos da economia globalizada. Enquanto atividade econômica o turismo está inserido no setor de serviços, mas, na realidade, também gera efeitos sobre os demais setores das economias local, regional e nacional. Esses efeitos decorrem do denominado “efeito multiplicador”, que é o conjunto de aportes econômicos trazidos pela

atividade e que se referem à produção de bens, consumo de produtos e serviços, e à geração de empregos, renda e impostos. Tudo isso constitui as externalidades positivas geradas pelo turismo na economia de regiões e lugares onde a atividade se desenvolve.

Por sua vez, o turismo náutico, um segmento de turismo praticado em muitos lugares do mundo, é visto como uma forte alavanca para impulsionar o desenvolvimento de regiões que dispõem de recursos hidrográficos ou marítimos. Pode-se definir o turismo náutico¹ como um conjunto de relações

¹ No Brasil, segundo o Ministério do Turismo - MTUR (Brasil, 2012), o Turismo Náutico caracteriza-se pela

utilização de embarcações náuticas que tem como finalidade a movimentação turística. Ainda segundo o MTUR, o Turismo Náutico pode ser

entre as pessoas, decorrente de viagens com duração inferior a um ano, cuja motivação principal é a realização de uma ou mais atividades náuticas, podendo ser de caráter esportivo ou recreativo, e que são realizadas em grandes massas de água (Pelaez, 2002). Este tipo de turismo se distingue dos demais por conta das atividades que ocorrem durante a viagem, embora a prática náutica seja a principal motivação, ela é geralmente combinada ou associada à outras motivações secundárias, como a prática de esportes ou o conhecimento do patrimônio natural e cultural dos lugares visitados.

Numa visão mais técnica, Lucovic (2012, p. 400), define "o turismo náutico como a soma de atividades polifuncionais e relações decorrentes da estadia de turistas-esportistas, dentro ou fora dos portos de turismo náutico, e caracteriza-se pelo uso de embarcações ou outros objetos relacionados com as atividades náuticas e de turismo, e tem como finalidade a recreação, os esportes, o entretenimento, ou outras necessidades".

Além disso, é um segmento de turismo que gera o consumo de produtos e serviços, tanto nos lugares de estadia (locais de pernoite) quanto nos lugares de passagem dos turistas. Portanto, há uma interrelação importante entre o turismo náutico e o desenvolvimento socioeconômico dos territórios onde esta modalidade é praticada, na medida em que os ganhos financeiros com a atividade turística podem ser distribuídos, tanto nos espaços rurais como nos espaços urbanos, localizados numa mesma região hidrográfica.

Neste contexto, o objetivo geral desta comunicação é destacar a importância do turismo náutico como vetor de desenvolvimento turístico na Hidrovia do Paraguai. Como objetivos específicos definiu-se os seguintes: 1. Analisar o uso turístico atual da Hidrovia do Paraguai; 2. Identificar os possíveis efeitos multiplicadores do turismo náutico no desenvolvimento econômico em escala regional; 3. Avaliar o papel do turismo náutico no desenvolvimento turístico da Região Hidrográfica do Paraguai no médio e longo prazos.

2 – Contexto da Região Hidrográfica do Paraguai

Quinta maior bacia hidrográfica da América do Sul, atingindo 980 000 Km², e principal afluente do rio Paraná, o rio Paraguai nasce na Serra do Araporé, encosta meridional da Serra dos Parecis localizada no Estado do Mato Grosso no Brasil, e corre na direção Norte – Sul do continente sul-americano.

A Região Hidrográfica do Paraguai inclui o Pantanal-matogrossense, considerado Patrimônio Nacional pela Constituição Federal do Brasil de 1988 e Reserva da Biosfera pela Unesco no ano de 2000. O Pantanal-matogrossense apresenta uma abundante rede hidrográfica intercalada por espaços inundados, que abrigam uma grande variedade de espécies de flora e fauna, e que contribuem para sua diversidade paisagística e ecológica (Ab'Saber, 2003).

A ocupação humana da Região Hidrográfica do Paraguai, especificamente no trecho situado em território brasileiro, é bem esparsa, sendo que a maior parte da população habita nas áreas urbanas dos municípios que integram a região. A mineração, a agricultura, a pesca e o turismo, são as principais atividades econômicas da região. Em relação ao turismo, os segmentos que, há mais de duas décadas, já vêm sendo explorados na região são o turismo de pesca, o ecoturismo e o turismo rural (Almeida, 2003).

A região objeto de estudo está localizada na denominada Bacia do Alto Paraguai – BAP, trecho que compreende o percurso do rio Paraguai que vai desde as suas nascentes até a foz do rio Apa, e faz limite do Brasil com o Paraguai.

Na Bacia do Alto Paraguai estão localizados os municípios que exercem forte influência no desenvolvimento econômico regional, como Cáceres e Poconé no Estado de Mato Grosso (MT), e Corumbá, Miranda, e Aquidauana no Estado do Mato Grosso do Sul (MS). A figura 01 mostra a localização da área de estudo.

caracterizado como Turismo Fluvial; Turismo em Represas; Turismo Lacustre; e Turismo Marítimo. O segmento envolve, também, atividades de cruzeiros (de longo curso e de cabotagem) passeios,

excursões, e outras viagens via quaisquer tipos de embarcações náuticas para fins turísticos.

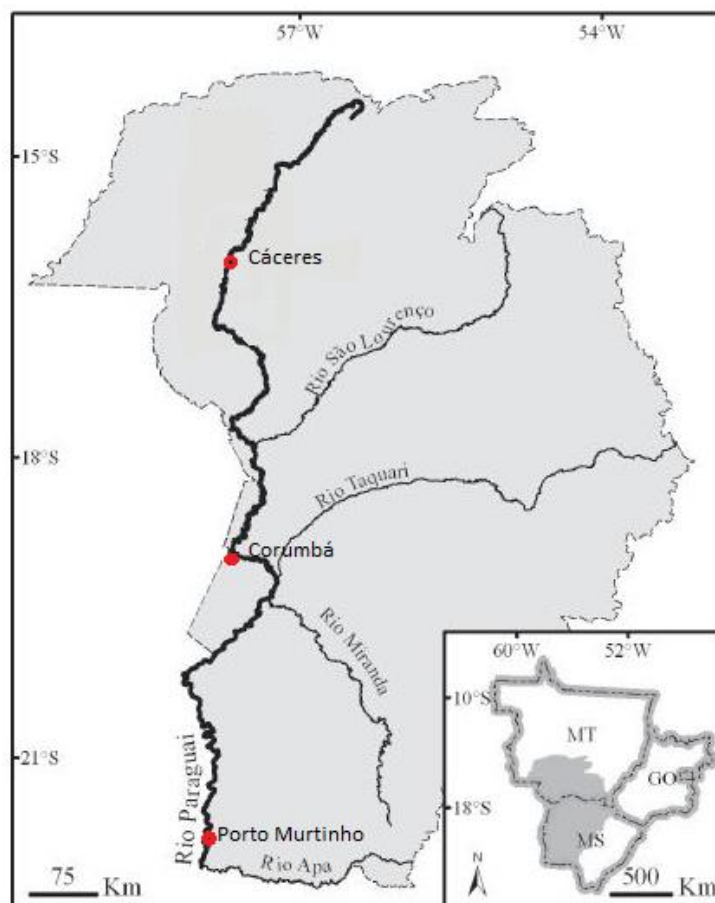


Fig. 01 – Localização da área de estudo.

O turismo de pesca se desenvolve na região sobretudo a partir da década de 1980, inicialmente no município de Corumbá (MS) e, mais tarde, no município de Cáceres (MT). Desde essa época, a prática da pesca tornou-se o principal atrativo de um número crescente de visitantes vindos de várias regiões do Brasil e, até mesmo de fora do País. Inicialmente o incremento da atividade turística na região se deu, em grande parte, com investimentos feitos por agentes privados locais, mediante a oferta de serviços turísticos, como transporte, hospedagem, alimentação, aluguel de barcos e de equipamentos para pesca, e outros serviços (Andrade, 2013).

Na época, o turismo de pesca era visto como uma alternativa de renda e uma promissora oportunidade de negócios. Durante os anos 1990 o desenvolvimento do turismo de pesca alcançou o seu ápice, quando em 1999 o número de pescadores esportivos registrados pelo Sistema de Controle de Pesca (SCPESCA/MS) em todo o Pantanal do Mato Grosso do Sul chegou a 59 mil pescadores (Catella, 2003). Assim, a modalidade turística de pesca esportiva foi durante vários anos o principal atrativo turístico da região.

Contudo, a partir do ano 2000 o número de praticantes da pesca esportiva foi

se reduzindo, até atingir pouco mais de 30 mil em 2002 (Catella, 2003; Salvati, 2004). Essa diminuição se deveu à vários fatores, entre os quais destacam-se a concorrência com outros destinos, a redução da cota de captura de peixes para os pescadores esportivos, a diminuição do estoque de peixes em algumas estações do ano, e a dificuldade de acesso à região. O decréscimo no número de visitantes provocou conseqüentemente a queda nas atividades das empresas ligadas ao setor turístico de um modo geral, o aumento do desemprego e a diminuição da renda, contribuindo para o agravamento dos problemas econômicos e sociais da região.

Associada ao decréscimo dos fluxos de turismo de pesca nos municípios da região, houve o aumento da degradação ambiental (poluição das águas, desmatamento, erosão do solo, e a pesca descontrolada), que passou a ser um dos principais problemas a serem enfrentados na região, decorrentes sobretudo da falta de planejamento e da deficiente gestão do território.

Na realidade, até hoje o turismo na região, via de regra, não está estruturado com base em estratégias de planejamento e ordenamento territorial adequadas, assim como, não está apoiado em políticas públicas

mais efetivas de incentivo ao setor. Desta forma, pode-se afirmar que o desenvolvimento turístico não tem gerado os benefícios econômicos, sociais e ambientais esperados, para os municípios da região, assim como, para a população de um modo geral.

Ao contrário, na verdade o incremento da atividade turística na região tem contribuído para aumentar a pressão sobre os recursos naturais, como é o caso do turismo de pesca. Neste segmento de turismo, a atividade é desorganizada, sendo poucas as instalações de pousadas e "pesqueiros" que estão devidamente regulamentados, conforme relata Andrade (2013), em um estudo sobre a região.

A forma desordenada e informal de exploração da atividade turística na região, tem sido acompanhada da falta de investimentos em infraestrutura de apoio – principalmente em meios de transporte e segurança pública –, da falta de mão-de-obra capacitada para trabalhar no setor, bem como, da deficiência no planejamento e na gestão do turismo em escala regional (De Paulo, 2011).

Neste contexto, além das perdas dos ganhos financeiros que podem advir do setor turístico, outras perdas econômicas vêm ocorrendo em função dos impactos ambientais gerados pelo turismo desordenado. Um dos impactos ambientais negativos, provocados pelo turismo na região, é a geração de resíduos sólidos e líquidos.

Apesar de pouca disponibilidade de dados sistematizados sobre o turismo na Bacia do Alto Paraguai, constata-se que o turismo já tem um mercado com certo dinamismo na região do Pantanal. O turismo de pesca e o ecoturismo, são os dois segmentos de turismo predominantes na região. Também cabe citar as práticas turísticas ligadas às atividades rurais características de alguns segmentos de turismo, como o turismo rural e o agroturismo.

Pode-se apontar os municípios de Cáceres (MT), Corumbá (MS), Poconé (MT), Miranda (MS) e Porto Murtinho (MS), como polos indutores do desenvolvimento do turismo na região. A tabela 01 mostra os dados socioeconômicos destes municípios.

Tabela 01 - Dados socioeconômicos da região

| Município | Area km ² | População | Densidade demográfica/km ² | PIB/preços correntes em R\$ | IDHM |
|----------------|----------------------|-----------|---------------------------------------|-----------------------------|-------|
| Corumbá | 64.061 | 103.703 | 1,6 hab. | 3.741.556 | 0,700 |
| Miranda | 5.479 | 25.595 | 4,7 hab. | 282.839 | 0,632 |
| Porto Murtinho | 17.744 | 15.372 | 0,9 hab. | 252.303 | 0,666 |
| Poconé | 17.270 | 31.779 | 1,1 hab. | 372.547 | 0,652 |
| Cáceres | 24.351 | 87.942 | 3,6 hab. | 1.106.184 | 0,708 |

Fonte: IBGE, 2010.

Dentre os municípios citados, Corumbá (MS) e Cáceres (MT) concentram a maior parte da infraestrutura de apoio ao turismo (serviços públicos, infraestrutura urbana e meios de transporte), e dos equipamentos e serviços que compõem a oferta turística da região (hotéis, pousadas, barcos-hotéis, bares e restaurantes, espaços

para eventos, agências de viagens e turismo, transportadoras turísticas, etc.). O município de Corumbá, por exemplo, é o único da região em que o aeroporto possui voo regular de passageiros, apesar de ser apenas um voo por dia. A tabela 02 mostra o movimento anual de passageiros no Aeroporto de Corumbá.

Tabela 02 – Movimento anual de passageiros - Aeroporto Internacional de Corumbá – MS.

| Ano | Transporte Regular | | Transporte não regular | | | Total | Var. Anual % | Part. na Rede % |
|------|--------------------|---------|------------------------|---------|------------------|--------|--------------|-----------------|
| | Doméstico | Intern. | Doméstico | Intern. | Executiva/ Geral | | | |
| 2008 | 22.639 | 0 | 2.853 | 67 | 3.849 | 29.408 | - | 0,03 |
| 2009 | 22.903 | 0 | 1.247 | 23 | 3.800 | 27.973 | -4,88 | 0,02 |
| 2010 | 24.177 | 0 | 875 | 22 | 2.996 | 28.070 | 0,35 | 0,02 |
| 2011 | 27.579 | 0 | 1.400 | 17 | 2.950 | 31.946 | 13,81 | 0,02 |
| 2012 | 29.493 | 0 | 1.397 | 16 | 4.428 | 35.334 | 10,61 | 0,02 |

Fonte: Fundação de Turismo de Corumbá, 2014.

Como mencionado em parágrafo anterior, na Região Hidrográfica do Paraguai predomina a prática do turismo de pesca e, de forma secundária, a prática do turismo rural e do ecoturismo que, nos últimos anos, tem aumentado a demanda devido à atratividade exercida pelo Pantanal-matogrossense, internacionalmente conhecido por sua beleza paisagística e importância ecológica. De acordo com Andrade (2013, p. 16), “a atividade turística na modalidade da pesca amadora-recreativa-esportiva é responsável por absorver mão-de-obra com pouca ou nenhuma qualificação, sendo muitas vezes a única oportunidade de emprego para alguns grupos de indivíduos”.

O turismo de pesca no rio Paraguai vem sendo praticado principalmente por meio dos cruzeiros fluviais realizados por barcos-hotéis que circulam na região, garantindo o deslocamento de turistas e visitantes em escala local e regional.

Os barcos-hotéis são conhecidos regionalmente como lanchas ou chalanas, como pode ser visto na figura 02, e realizam diversas atividades relativas a viagens e ao turismo na região. Em termos de construção

são diferenciados e característicos nas atividades de transporte, recreação e visitação no rio Paraguai. A oferta dessas embarcações se concentra nos municípios de Corumbá e Porto Murtinho (MS), e de Cáceres (MT), conforme mostra a tabela 03.



Fig. 02 – Barco-hotel típico da região
Fonte: arquivo fotográfico dos autores.

Tabela 03 - Dados dos barcos-hotéis cadastrados na Hidrovia do Paraguai

| Município | Número de Barcos-Hotéis | Leitos em Barcos-Hotéis |
|----------------|-------------------------|-------------------------|
| Corumbá | 37 | 645 |
| Porto Murtinho | 18 | Não disp. |
| Cáceres | 28 | Não disp. |

Fonte: Fundação de Turismo de Corumbá, 2014.

Os barcos-hotéis transportam a maior parte dos turistas que vão navegar na Hidrovia do Paraguai, assim como, motivam a vinda de turistas de diferentes regiões do Brasil e de fora do País (ANDRADE, 2013). As embarcações do tipo barco-hotel apresentam uma estrutura de hospedagem (que se apresenta menos ou mais luxuosa, dependendo do barco-hotel), alimentação, equipamentos de pesca e outros acessórios. Tudo é organizado de modo a atender as atividades turísticas praticadas na região. A figura 03 mostra dois barcos-hotéis ancorados no Porto de Corumbá.



Fig. 03 – Barcos-hotéis ancorados no Porto de Corumbá

Fonte: arquivo fotográfico dos autores.

Esse meio de transporte turístico, tem possibilitado aos visitantes, além da prática da pesca esportiva, a realização de excursões, a observação da flora e da fauna, e o desfrute das paisagens do Pantanal. Em resumo, a cadeia produtiva do turismo de pesca mantém

em movimento várias setores e atividades econômicas, configurando o efeito multiplicador da atividade turística em municípios da região, como é o caso de Cáceres (MT), Corumbá e Porto Murtinho (MS).

Todavia, os impactos ambientais provocados por este segmento de turismo, tem sido alvo de fortes críticas de ambientalistas, principalmente devido à pesca predatória. Além disso, tem sido objeto de proibições e sanções legais, principalmente, durante a piracema, período de reprodução dos peixes migratórios em que a pesca é proibida. Assim, em diferentes níveis, direta ou indiretamente, os impactos ambientais negativos do turismo de pesca vêm acarretando anualmente a queda nas receitas de muitos empreendimentos turísticos da região (Andrade, 2013).

Por sua vez, os impactos negativos de caráter econômico se reproduzem, sobretudo, por meio da queda de receitas das empresas locais ligadas ao setor turístico, e na consequente demissão em massa de trabalhadores em alguns setores da economia regional e local, principalmente por parte das empresas de barcos-hotéis que, na sua grande maioria, adotam essa estratégia ao final de cada temporada de pesca. Há também os impactos sociais do turismo de pesca, como é caso da prostituição, relatado em alguns estudos sobre a região (Andrade, 2013).

Evidente que o turismo náutico, assim como qualquer outro tipo de turismo, pode provocar impactos ambientais negativos na região da Hidrovia do Paraguai. É sabido que a circulação de barcos pode contribuir para a erosão das margens de lagos e rios, causar a poluição da água por meio de emissões de combustível e óleo, gerando também danos sobre a flora e a fauna local. Porém, esses impactos podem ser mitigados com o uso de tecnologias adequadas e do planejamento sustentável, assim como, por meio da sensibilização de turistas com a educação ambiental, e de prestadores de serviços no setor, para que adotem boas práticas em turismo com relação à proteção do meio ambiente (Silveira, 2014).

A respeito do mesmo tema, há mais de uma década Rodrigues (1998, p. 9) já afirmava: “cabe aqui uma nova questão que contemple tanto a sustentabilidade de um frágil ecossistema, que constitui o Pantanal, quanto da manutenção do próprio turismo de pesca na região nos atuais modelos de exploração. Faz-se oportuno lembrar, portanto, que a natureza possui certo limite de tempo necessário à sua renovação, o que não tem sido bem

considerado pelos que estão envolvidos direta ou indiretamente nesta atividade”.

3 – O papel do turismo náutico no desenvolvimento regional

No Brasil, o potencial do turismo náutico ainda é pouco explorado, se comparado com outros países, como Estados Unidos, França, Alemanha e Holanda. Além destes, ao longo das últimas décadas, outros países no mundo todo têm investido no desenvolvimento desse segmento, utilizando o potencial de mares, rios, lagos, lagoas e canais. Dados da Organização Mundial do Turismo (OMT, 2008), indicam que a demanda pelo turismo náutico só tem aumentado ao longo dos últimos 20 anos.

As regiões com disponibilidade de recursos hídricos e marítimos, constituem lugares propícios para a expansão das atividades ligadas ao turismo náutico. A prestação de serviços em marinas e portos origina, em média, de três a quatro postos de trabalho por barco ancorado. Aproximadamente 90% da produção mundial de equipamentos para as atividades náuticas de recreio estão concentrados nos países que melhor desenvolveram esse segmento, a saber: Estados Unidos, França, Alemanha, Inglaterra e Itália (Brasil, 2010).

No Brasil, o turismo náutico é uma das vocações do seu território, podendo ser potencializado se adequadamente planejado, haja vista a dimensão territorial, a extensão da zona costeira, e a quantidade de recursos hídricos disponíveis no País. Com efeito, estudo recente realizado pelo Ministério do Turismo do Brasil, identificou o imenso potencial de desenvolvimento da atividade náutica nas regiões interiores do País. Segundo o estudo, o Brasil conta com 35 mil quilômetros de vias internas navegáveis e mais de 9.200 quilômetros de margens de reservatórios de água doce, lagos e lagoas, com inúmeras áreas de potencial para o desenvolvimento turístico, com um enorme leque de oportunidades para empreendedores nas diversas regiões do País (Brasil, 2010).

Considerando o segmento do turismo náutico, é possível diferenciar dois principais tipos: o turismo náutico de cruzeiros e o turismo náutico de recreio e esporte, incluindo a pesca esportiva. No Brasil, como o desenvolvimento do turismo náutico de recreio e esporte ainda é incipiente, dados e pesquisas sobre o segmento, que retratem o perfil do turista, a demanda potencial e os impactos econômicos, ainda são escassos. Já no setor de cruzeiros marítimos, anualmente a Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos – ABREMAR, divulga

dados referentes ao impacto econômico, geração de empregos, tributos, dentre outros.

Por outro lado, a diversificação da oferta turística mundial em relação às tendências da demanda, entre outros fatores, ocasiona a expansão do mercado turístico náutico e a consolidação do turismo náutico como um importante segmento (Sebrae, 2010).

Neste contexto, para se promover o desenvolvimento do turismo náutico, deve-se incentivar a elaboração de produtos e roteiros turísticos que façam a adequação de portos e a construção de marinas públicas, além da implantação de serviços e equipamentos turísticos nas regiões portuárias e outros locais onde possam ocorrer atividades relacionadas ao segmento.

Portanto, o crescimento do turismo náutico tem também relação direta com o fortalecimento e expansão da Cadeia de Valor da Indústria Náutica. Esta cadeia tem uma longa extensão, incluindo as indústrias e o comércio de embarcações de recreio e esportiva, nos seus mais variados tipos e modelos, atividades ligadas ao uso e manutenção, infraestrutura de apoio às atividades náuticas e turísticas que necessariamente se interligam, como: eventos esportivos e comerciais, diversas modalidades de turismo e prestação de serviços, indústria e comércio de equipamentos para marinas, vestuário para navegação, acessórios e materiais de manutenção e limpeza, além de serviços associados à prática do lazer náutico (Acobar, 2005).

No que se refere ao turismo náutico, Lukovic (2012) propõe uma sistematização para este segmento, delimitando as atividades principais, secundárias e adicionais relacionadas ao que o autor denomina de "Indústria do Turismo Náutico". As atividades principais do meio náutico se dão a partir de três elementos: portos de atracagem, serviços de capitania e cruzeiros. As atividades secundárias referem-se às diversas particularidades das atividades de lazer e turismo, que possuem como referência os recursos hídricos ou marítimos. Por fim, as atividades adicionais, que se referem ao conjunto de relações produtivas, como a construção e manutenção de embarcações, a oferta de bens e serviços turísticos, a formação de mão-de-obra especializada para a náutica, entre outros (Lukovic, 2012).

Portanto, os efeitos diretos e indiretos do turismo náutico no desenvolvimento econômico regional são consideráveis. Diversos estudos confirmam que os efeitos indiretos são, em geral, muito maiores do que os efeitos diretos (Lukovic, 2012; Silveira,

2014). Em síntese, analisado de um ponto de vista macro, pode-se concluir que o turismo náutico contribui para o desenvolvimento econômico regional de duas formas:

- I. O desenvolvimento do turismo náutico, sendo maior do que a taxa geral de crescimento econômico de uma dada região, tem um impacto relativamente significativo para o alcance dessa taxa. Neste caso, o turismo náutico incentiva o desenvolvimento econômico, ou seja, o crescimento mais rápido da economia regional.
- II. O desenvolvimento do turismo náutico contribui não apenas para a expansão das atividades já existentes numa dada região, mas também para o aparecimento de novas atividades horizontalmente associadas à prática náutica (excursões, foto-safari aquática, esportes aquáticos etc.), ou verticalmente (pequenas empresas de prestação de serviços, construção, reparação e manutenção de embarcações etc.). Desta forma, um número significativo de moradores locais podem ser empregados nas várias atividades, cujo objetivo direto ou indireto é servir aos turistas que visitam o lugar. Frequentemente, o número de pessoas empregadas indiretamente é muitas vezes maior do que aquelas empregadas diretamente no segmento do turismo náutico. O desenvolvimento desse segmento é particularmente importante para a economia de diversos lugares, como é caso das ilhas marítimas e das cidades situadas nas margens de rios e lagos.

4 – Análise SWOT do Turismo Náutico na Região Hidrográfica do Paraguai

A análise SWOT (*Strengths* [Forças], *Weaknesses* [Fraquezas], *Opportunities* [Oportunidades] e *Threats* [Ameaças]), constitui uma importante ferramenta para efetuar a análise situacional do turismo como um todo e, particularmente do turismo náutico, na Região Hidrográfica do Paraguai. Esta análise permitiu identificar as forças e fraquezas do turismo na região, e as oportunidades e ameaças para o desenvolvimento da atividade turística em geral, tanto em escala regional como local. O conhecimento destas variáveis se mostra essencial para o planejamento estratégico do turismo regional, na medida que permite a definição de linhas de atuação, particularmente, no sentido de fomentar o turismo náutico na região.

A análise SWOT apresentada nas tabelas 04 e 05, baseia-se em informações recolhidas em campo, junto às entidades gestoras da Hidrovia do Paraguai - Administração da Hidrovia do Paraguai/AHIPAR, Prefeituras Municipais, e junto aos proprietários de barcos-hotéis que se utilizam da hidrovia, bem como, na leitura e análise de documentos referentes à programas

e projetos públicos e privados, que tratam da questão do desenvolvimento do turismo na Região Hidrográfica do Paraguai.

Esta análise SWOT está, também, fundamentada em consultas bibliográficas e na experiência profissional do responsável técnico, resultante da realização de estudos e projetos de pesquisa, desenvolvidos sobre a temática do turismo.

Tabela 04 – O Turismo Náutico na Hidrovia do Paraguai – Forças e Fraquezas

| Forças | Fraquezas |
|--|--|
| Características relevantes dos corpos d'água da região, que podem ser explorados em atividades náuticas (cor, transparência e temperatura da água; extensão, largura e profundidade dos rios; navegabilidade; clima, fauna e flora); | Insuficiente infraestrutura de transportes na região, principalmente do transporte aéreo, para atender a atual demanda de turistas, e com poucos investimentos na melhoria e ampliação do sistema de transportes em escala regional; |
| Segmento do turismo de pesca com tradição na região desde a década de 1980 do século XX; | Insuficiente infraestrutura de apoio e oferta de serviços associados à náutica de recreação e esportes (marinas e portos, serviços de reparação de embarcações, acessos à água, marinas públicas); |
| Boas condições de navegabilidade do Rio Paraguai e de outros rios da bacia; | Quando os serviços do segmento de turismo náutico são ofertados, estão deficientemente estruturados junto à cadeia de valor do turismo regional; |
| Possibilidade de complementar e ampliar o leque de atividades e serviços associados à cadeia de valor do turismo em escala regional; | Excessiva burocracia e morosidade nos processos de licenciamentos para as atividades relacionadas com o turismo náutico (fluvial-turísticas, serviços e outros); |
| Possibilidade de requalificação de outras atividades ligadas ao aproveitamento dos recursos hídricos da região (pesca, navegação fluvial, etc.); | Carência de mão-de-obra especializada na prestação de serviços para o turismo de um modo geral e, particularmente, para o turismo náutico, como na reparação e manutenção de embarcações náuticas; |
| Localização geográfica privilegiada para implantação de rotas de turismo, onde a Hidrovia do Paraguai pode funcionar como ponto de passagem na região de fronteira entre países, como Bolívia e Paraguai; | Conhecimento insuficiente dos reais impactos (diretos e indiretos) econômicos, ambientais e sociais da atividade turística na região; |
| Potencial do mercado náutico do Brasil, em particular nas regiões que dispõe de recursos hídricos e marítimos; | Escasso conhecimento do perfil do turista náutico pelos órgãos de planejamento e gestão do turismo em escala regional; |
| Capacidade para absorver profissionais de outras áreas e setores, notadamente no setor da mecânica diesel, carpintaria, mecânica naval, entre outros. | Deficiente conhecimento da capacidade de carga da náutica de recreação e esportes na Hidrovia do Paraguai; |
| Tempo de permanência do turista de pesca esportiva que pernoita no alojamento hoteleiro do tipo barco-hotel superior a três dias; | Escassa comercialização e promoção (marketing turístico) do segmento de turismo náutico na região a nível internacional e nacional; |
| Existência de patrimônio natural classificado como Patrimônio Mundial da Humanidade, representado pelo Pantanal-matogrossense; | Oligopolização da oferta de serviços e equipamentos de turismo por agentes turísticos locais que exploram o turismo de pesca na região; |
| | Sobreposição da legislação, em particular a legislação ambiental, com múltiplas entidades intervenientes; |
| | Insuficiente formação de mão-de-obra na área do turismo em termos gerais e, particularmente na |

| | |
|--|--|
| | formação em línguas (inglês, espanhol, outras) voltada para mercados internacionais. |
| | Falta de integração comercial entre agentes turísticos privados que atuam na região; |
| | Não há oferta de produtos turísticos integrados, e nem existe uma marca territorial consolidada da região; |
| | Inexistência da presença de construtores de embarcações de renome nacional e internacional na região; |

Tabela 05 – O Turismo Náutico na Hidrovia do Paraguai – Oportunidades e Ameaças

| Oportunidades | Ameaças |
|--|---|
| Sensibilidade das autoridades para desburocratizar os processos relacionados com as atividades náuticas; | Concorrência, com especial destaque para a Bacia do Rio Amazonas com ofertas turísticas já consolidadas; |
| Contribuição para a requalificação e modernização das zonas ribeirinhas na região; | Surgimento de novos destinos concorrentes e fortemente competitivos no turismo náutico em outros países; |
| Aumento de serviços associados à indústria náutica; | Possível conflito entre as questões ambientais e a geração de riqueza, notadamente se ausente de uma estratégia regional de conservação do meio ambiente; |
| Aumento da consciência ambiental com reflexo nos instrumentos de planejamento e ordenamento do território em escala regional; | Morosidade na apreciação/licenciamento dos projetos para infraestruturas e serviços, devido à acentuada complexidade da legislação ambiental; |
| Desenvolvimento de roteiros turísticos que valorizem a cultura pantaneira e a natureza do Pantanal; | Deficiências de serviços e ligações em matéria de transportes inter-regionais e intra-regionais; |
| Fomento de segmentos turísticos mais sustentáveis em formato de roteiros: Ecoturismo, Turismo Rural, Turismo Cultural, Turismo de Aventura; | Situação periférica da região face a concorrentes que operam o turismo náutico na zona costeira do Brasil; |
| Cáceres e Corumbá são classificados como destinos turísticos indutores na região, segundo o Programa de Regionalização do Turismo do Ministério do Turismo; | Necessidade de aquisição de bens e serviços em outras regiões, para abastecimento das atividades relativas ao turismo náutico; |
| Oportunidades para promover a integração entre os diferentes meios de transporte turístico (rodoviário, aéreo e hidroviário), por meio da formatação de roteiros que interliguem os municípios da região; | |
| Efeitos de arraste sobre o emprego, onde por cada posto de trabalho criado em uma marina ou porto, podem ser criados, em média 4 postos de trabalho nas áreas de estaleiros, manutenção e reparação de embarcações náuticas; | |
| Comercialização do turismo náutico sobretudo por agentes turísticos locais, o que implica que as despesas serão efetuadas na economia local, potencializando os efeitos multiplicadores do turismo; | |
| Incorporação do turismo náutico nas políticas de turismo nacional, regional e local; | |

No que se refere à análise da matriz SWOT resultante, pode-se observar que ela traduz uma assimetria positiva do setor turístico

em análise na Região Hidrográfica do Paraguai, isto é, apesar de existir um acentuado desequilíbrio entre as forças (um

total de 10) e as fraquezas (um total de 15), as oportunidades excedem as ameaças, numa relação de 11 para 7. Como oportunidades que são, compete a todos os agentes envolvidos na cadeia de valor do turismo regional, atuar de forma integrada para transformar em forças as oportunidades, fazendo do turismo náutico uma atividade estratégica para o desenvolvimento turístico da região.

5 – Considerações finais

O turismo enquanto atividade econômica, e o turismo náutico como parte integrante da mesma, é um setor cujos efeitos econômicos diretos e indiretos são muitos e com enorme contribuição para o desenvolvimento de lugares e regiões que dispõe de recursos ligados à água. Nos últimos 20 anos, os três principais setores ligados ao turismo náutico (marinas, recreação e esportes, e cruzeiros) têm mostrado continuamente elevadas taxas de crescimento. O crescimento deste segmento de turismo pode ser considerado como um importante vetor de desenvolvimento turístico em escala local e regional. Neste momento de crise, com a falta de perspectivas em alguns setores, o turismo náutico e seus setores tornam-se uma grande oportunidade para o desenvolvimento da Região Hidrográfica do Paraguai.

No Brasil, a navegação fluvial turística ainda é pouco explorada, considerando a imensa rede fluvial do país. As principais razões são: a ausência de um planejamento estratégico do transporte fluvial; a falta de infraestrutura adequada para o setor náutico; de investimentos públicos e privados; de parcerias entre a iniciativa pública e a privada; e de um arcabouço jurídico para a organização do setor náutico.

De um modo geral, a contribuição do turismo náutico para o desenvolvimento turístico de uma região depende das suas características. Neste sentido, o cálculo do impacto econômico do turismo em escala regional, é de grande importância, pois permite uma avaliação objetiva, ou seja, se é economicamente benéfico ou não para a região. Para tanto, devem ser levados em conta a infra-estrutura de apoio disponível na região, a oferta de serviços e de mão-de-obra capacitada, as condições de acesso (meios de transporte), os segmentos de turismo já explorados, bem como, a identificação dos principais agentes públicos e privados que atuam sobre o território nas escalas regional e local.

O principal ponto a destacar é que a prática do turismo náutico na Região

Hidrográfica do Paraguai ainda é totalmente incipiente, e que predomina na região o turismo de pesca, segmento no qual as empresas operam se utilizando de embarcações do tipo barco-hotel. Os produtos turísticos ofertados são pouco diversificados, não atendendo os diferentes segmentos de mercado, como o ecoturismo, o turismo rural. Identificou-se que os públicos-alvo das empresas que operam as embarcações são, em sua grande maioria, os turistas pescadores.

Conclui-se, portanto, que as potencialidades do turismo náutico na região estão subvalorizadas devido à falta de uma maior articulação entre o setor público e o setor privado no que se refere à melhoria e ampliação da infraestrutura de apoio ao turismo náutico, à capacitação de mão-de-obra para o setor e, principalmente, à criação de roteiros integrados de turismo em escala regional, de modo a potencializar o segmento do turismo náutico.

Finalizando, para o desenvolvimento do segmento do turismo náutico na Região Hidrográfica do Paraguai, são necessárias políticas e ações integradas no intuito de incentivar a elaboração de produtos e roteiros turísticos que contemplem a construção de marinas públicas, a implantação e a qualificação de serviços e equipamentos turísticos nas localidades onde ocorram atividades relacionadas ao segmento.

6 – Referências Bibliográficas

AB' SÁBER, A. N. Os domínios de natureza no Brasil: potencialidades paisagísticas. 3ª. ed. São Paulo: Ateliê Editorial, 2003.

ACOBAR - ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS CONSTRUTORES DE BARCOS E SEUS IMPLEMENTOS. *Indústria náutica brasileira: fatos e números 2005*. Relatório anual de 2005.

ALMEIDA, N. de P. *Segmentação do turismo no Pantanal Sul-mato-grossense*. Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Local, Universidade Católica Dom Bosco, Campo Grande, 2003.

ANDRADE, F. A. M de. *Impactos dos barcos-hotéis na economia de Corumbá (MS), Arroyo Concepción e Puerto Quijarro, fronteira Brasil/Bolívia – Mato Grosso do Sul*. Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-Graduação em Estudos Fronteiriços, Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Corumbá, 2013.

AHIPAR. Administração da Hidrovia do Paraguai. <http://www.ahipar.gov.br/> Acesso em 20/07/2015.

ANTAQ. Agência Nacional de Transporte Aquaviário. www.antaq.gov.br. Acesso em 20/07/2015.

CATELLA, A. G. *A pesca no Pantanal Sul: situação atual e perspectivas*. Corumbá: Embrapa Pantanal, 2003.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *IBGE Cidades*, 2010. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1> Acesso em 21/06/2015.

BRASIL. *TURISMO NÁUTICO: Orientações Básicas*. Ministério do Turismo, Secretaria Nacional de Políticas de Turismo, Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico, Coordenação Geral de Segmentação. 3. ed. Brasília, 2010.

DE PAULO, C. M. *Dinâmica territorial no pantanal brasileiro: impactos do turismo e propostas de planejamento*. Dissertação de Mestrado, Programa de Pós-Graduação em Ciência Ambiental, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2011.

FUNDAÇÃO DE TURISMO DO PANTANAL. Documento Referencial do Turismo de Corumbá-MS. Observatório de Turismo do Pantanal, Corumbá, 2014.

LUKOVIC, T. *Nautical Tourism and Its Function in the Economic Development of Europe. Visions for Global Tourism Industry – Creating and Sustaining Competitive Strategies*. KASIMOGLU, M. (Org.). 2012. Disponível em: http://cdn.intechopen.com/pdfs/35535/InTech-Nautical_tourism_and_its_function_in_the_economic_development_of_europe.pdf Acesso em 22/06/2015.

OMT. Organização Mundial do Turismo. *Turismo de Cruceros. Situación Actual y Tendências*, Madrid, 2008.

PELÁEZ VERDET, A., *Puertos Deportivos: Repercusión de su Administración y Gestión en el Desarrollo del Turismo Náutico. Estrategias para el caso de la Costa del Sol*. Tesis Doctoral. Universidad de Málaga, Málaga, 2002.

RODRIGUES, A. B. *Turismo e Geografia: reflexões teóricas e enfoques regionais*. 2ª Edição. São Paulo: Hucitec, 1998. 218p.

SALVATI, S. S. *Turismo responsável no Pantanal: desenvolvendo uma visão comum para sua sustentabilidade*. Anais. IV Simpósio sobre Recursos Naturais e Socioeconômicos do Pantanal, Corumbá-MS. nov. 2004.

SEBRAE. *Como montar uma empresa de turismo náutico*. Ideias de Negócios. Agência de Turismo Receptivo. 2010. <http://www.sebrae.com.br/sites/PortalSebrae/ideias/Como-montar-uma-empresa-de-turismo-n%C3%A1utico#naveCapituloTopo> Acesso em 17/07/2015.

SILVEIRA, M. A. T. da. *Geografia aplicada ao turismo. Fundamentos teórico-práticos*. Curitiba: Editora Intersaberes, 2014.

TELLES, D. H. Q. *Possibilidades de reorganização territorial apoiada na imagem náutica a partir de Angra dos Reis/RJ*. Tese de Doutorado em Ciências. Programa de Geografia Humana da Universidade de São Paulo. São Paulo: USP, 2012.