

DEPARTAMENTO DE GESTÃO E HOSPITALIDADE
CURSO DE BACHARELADO EM TURISMO

FABIANO DOS SANTOS GARCIA DUARTE

TRANSPORTE FLUVIAL E TURISMO:
BREVE ANÁLISE DAS EMBARCAÇÕES QUE OFERTAM
PASSEIOS TURÍSTICOS NO MUNICÍPIO DE CÁCERES, MT –
BRASIL

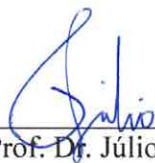
CUIABÁ-MT
2023

FOLHA DE APROVAÇÃO

TRANSPORTE FLUVIAL E TURISMO: BREVE ANÁLISE DAS EMBARCAÇÕES QUE OFERTAM PASSEIOS TURÍSTICOS NO MUNICÍPIO DE CÁCERES/MT - BRASIL

Artigo apresentado ao Curso de Bacharelado em Turismo do Instituto Federal de Mato Grosso –
Campus Cuiabá - como requisito parcial para a obtenção do título de Bacharel em Turismo.

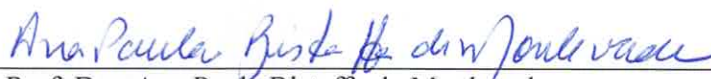
BANCA EXAMINADORA



Prof. Dr. Júlio Correa Resende Dias Duarte
(Orientador – IFMT)



Profa. Dra. Alini Nunes de Oliveira
(Examinadora Interna)



Prof. Dra. Ana Paula Bistaffa de Monlevade
(Examinador Interno)

Data: 26/05/2023

Resultado: *Aprovado*

TRANSPORTE FLUVIAL E TURISMO: BREVE ANÁLISE DAS EMBARCAÇÕES QUE OFERTAM PASSEIOS TURÍSTICOS NO MUNICÍPIO DE CÁCERES, MT – BRASIL

DUARTE, Fabiano dos Santos Garcia¹

Orientador: Prof. Dr. DUARTE. Júlio Resende Duarte²

RESUMO

Este artigo teve como objetivo analisar as embarcações que ofertam passeios turísticos no município de Cáceres em Mato Grosso. Trata-se de uma pesquisa quali-quantitativa, classificada como um estudo de caso. Para tanto, foi necessária a busca por uma fundamentação teórica sobre turismo e suas relações com os transportes, assim como o segmento do turismo fluvial. Os resultados consideram que as embarcações turísticas são importantes para o turismo neste município, sendo relevantes tanto para experiência dos turistas quanto para o desenvolvimento da comunidade do ponto de vista da geração de emprego e renda e da distribuição de riquezas. Contudo, nota-se que diversas ações integradas poderiam ser realizadas em prol das melhorias possíveis neste segmento turístico.

Palavras-chave: Turismo Fluvial; Pantanal; Cáceres.

1. INTRODUÇÃO

O turismo é considerado atualmente uma forma rentável no Brasil, que se mostra em constante crescimento a cada ano que passa, conseqüentemente favorece o desenvolvimento de várias cidades no campo econômico e social, como a geração de emprego e renda da população local. Segundo o IBGE (2022) o turismo subiu 4,1% em dezembro de 2022.

Prova desse crescimento é de que nas cidades fundadas às margens dos rios, onde os proprietários de embarcações acabam desempenhando historicamente um papel importante na dinâmica da constituição socioeconômica e na urbanização dessas cidades e municípios com o crescimento significativo do turismo. De acordo com Pereira (2014), os rios também fazem

¹ Graduando (a) do Curso de Bacharelado em Turismo do IFMT - Campus Cuiabá OJS santos_22cac@hotmail.com.

² Professor Orientador. Doutor em Educação e Docente do IFMT - Campus Cuiabá OJS do Curso de Bacharelado em Turismo - julio.resende@ifmt.edu.br.

parte da prática de lazer da população residente, bem como o aproveitamento do espaço trazendo em muitos casos benefícios para a economia local.

Dentro deste contexto, as embarcações turísticas aparecem como objeto dinamizador de muitas localidades. Assim os municípios têm como possibilidade o desenvolvimento do turismo fluvial podendo proporcionar diversificação de atividades econômicas, que incluem uma série de elementos agregados como o rio, a cultura, o patrimônio e a capacidade hoteleira. É diante deste contexto, que o turismo fluvial pode contribuir para uma dinâmica turística importante para a economia local (COSTA, 2000).

O uso de embarcações para fins turísticos, assim como aconteceu com os demais meios de transporte, se deu a partir do momento que elas se tornaram seguras. As viagens empreendidas anteriormente não podiam ser chamadas de turísticas, uma vez que não tinha certeza da volta devido à insegurança que proporcionavam aos passageiros (BRAGA, 2008).

Segundo Brasil (2010), pode-se destacar na segmentação de turismo náutico um conjunto de modalidades como o turismo fluvial, o turismo em represas, o turismo lacustre e o turismo marítimo.

No município de Cáceres, em Mato Grosso, a atividade turística, segundo Silva (2020), tem se desenvolvido nas últimas décadas e propicia a divulgação da localidade no cenário nacional e internacional como um lugar de atrativos naturais para o turismo de pesca, ecoturismo, entre outros segmentos, principalmente por ser um dos municípios do portal do Pantanal, banhado pelo rio Paraguai, que tem como uma de suas atividades econômicas o desenvolvimento do turismo fluvial.

Diante deste contexto, essa investigação tem como temática o transporte fluvial e suas relações com turismo no município de Cáceres - MT, delimitado sob o viés nas embarcações que ofertam passeios turísticos no município. Esta pesquisa, portanto, tem como objetivo geral: realizar uma breve análise da forma como o turismo fluvial se relaciona com o desenvolvimento do município de Cáceres – MT. Para tanto, foram definidos os seguintes objetivos específicos:

- Descrever os tipos de embarcações que ofertam passeios turísticos em Cáceres – MT;
- Relatar de forma sucinta, como acontece o turismo fluvial no município.

Diante deste contexto, justifica-se este estudo o intuito de obter dados sobre esse tipo de modalidade turística em ascensão no município de Cáceres, com vistas à geração e interpretação de dados e informações para subsidiar o planejamento e a gestão não somente deste segmento,

mas também de todo o fenômeno turístico de forma integrada ao planejamento do desenvolvimento municipal.

Do ponto de vista metodológico, este trabalho quanto a sua natureza, pode ser considerado como uma pesquisa aplicada, pois:

Visa a gerar conhecimentos para aplicação práticos voltados à solução de problemas específicos da realidade. Envolve verdades e interesses locais. A fonte das questões de pesquisa é gerar soluções potenciais para os problemas humanos. A pesquisa aplicada refere-se à discussão de problemas, empregando um referencial teórico de determinada área de saber, e à apresentação de soluções alternativas (GIL, 2009, p. 22).

A pesquisa também pode ser compreendida como quali-quantitativa, pois utiliza tanto de dados quantitativos sobre as embarcações e o segmento turístico quanto de informações qualitativas sobre o fenômeno investigado. Este estudo se classifica também como uma pesquisa de campo, pois buscou aprofundar conhecimento sobre uma realidade específica relacionada ao turismo fluvial no município de Cáceres, proporcionando subsídios para novas investigações sobre a mesma temática.

Para realizar a pesquisa de campo, foi elaborado um roteiro semiestruturado de entrevista contendo 18 perguntas fechadas e abertas, sobre os tipos de embarcações que ofertam os passeios, quantidades, restrições, atividades extras, formas de utilização de embarcações, como são realizados os passeios, porte das embarcações, limite de navegação, duração dos passeios, valores dos passeios, quantidade de pessoas por passeio, uso de equipamentos de segurança, normas regulamentadoras, quantidade de funcionários, formas de pagamento, estrutura de funcionamento, atendimento ao público, período de funcionamento, acessibilidade. Participaram desta pesquisa três proprietários de diferentes tipos de embarcações que foram escolhidos para representar diferentes formas de vivenciar o turismo fluvial, sendo elas um Barco Hotel, um Restaurante Flutuante e um Barco de Passeio. Parte destas entrevistas foram realizadas no próprio município e parte foi realizada via telefone.

Em complementação às entrevistas, o autor realizou um conjunto de observações, conversas e busca de informações através de suas visitas ao município durante esta investigação.

2. ENTENDENDO O CONTEXTO EM QUE OCORRE O TURISMO FLUVIAL

No Brasil, as hidrovias são utilizadas desde o período colonial. Segundo Marques (2000), elas aparecem de forma tímida no contexto nacional, são mais notáveis em regiões de

acesso fluvial, em que há impedimentos de acesso rodoviário. O autor explica por fatos históricos que o uso dos rios como meio de transporte fluvial propiciou as buscas por exemplo dos portugueses por novas terras, o início da extração de recursos, comercialização para atender a metrópole. Deste modo, o interesse da metrópole seria a captação de recursos naturais para o seu desenvolvimento.

É importante destacar sobre o povoamento do Brasil quando Marques (2000), diz que este ocorreu principalmente pelos rios brasileiros: Tietê, Amazonas, Tapajós, Madeira, Pardo e Taquari. O povoamento foi formando-se pelas atividades fluviais de transportes de cargas, transporte de pessoas, e conforme o autor desde o período colonial utilizavam-se navios para transporte fluvial, e assim formaram-se as cidades - que eram os portos, usados como embarque e desembarque de produtos a serem importados ou exportados.

Do ponto de vista do fenômeno turístico, é preciso compreender que se trata de uma atividade que impacta diversos segmentos econômicos e sociais. Para seu desenvolvimento, são necessárias distintas infraestruturas nas áreas de alimentação, meios de hospedagem, transportes, dentre outras.

O transporte está intrinsecamente ligado ao turismo, levando-se em consideração que para existir turismo é necessário que haja deslocamento. Os diversos meios de transportes são essenciais aos deslocamentos. No entanto, a escolha do modal deve estar ligada às condições de cada território turístico e também às necessidades dos turistas.

O uso turístico das embarcações começou em meados do século XIX, com o surgimento dos navios movidos a vapor, que não dependiam dos ventos para cumprir rotas e horários determinados (DI RONÁ, 2002).

No entanto, com o surgimento do transporte aéreo comercial, que proporciona mais rapidez para cobrir grandes distâncias, o uso das embarcações para transporte de passageiros diminuiu consideravelmente (PALHARES, 2002).

Dessa maneira, as companhias de navegação começaram a buscar outros segmentos para atuação. Assim, surgiram os cruzeiros marítimos, que são viagens de navio mais com finalidade de lazer do que propriamente transporte.

Existem também algumas outras embarcações que servem ao turismo e que podem ser comercializadas por meio de agentes de viagens, como é o caso dos ferries, os cruzeiros e diversos tipos de embarcações fluviais.

É válido salientar como houve evoluções dos transportes marítimos para atender a demanda de tráfegos turísticos conforme Beni explica:

“O tráfego turístico por via marítima apresenta-se hoje bem diferenciado e segmentado em sua demanda. Marcou época no passado com transatlânticos luxuosos e confortáveis. O navio era um verdadeiro hotel de lazer flutuante; aliás, muitos hotéis modernos são verdadeiros navios atracados. Isso quer dizer que a evolução do turismo obrigou os meios de hospedagem a se sofisticarem, com hotéis, cujas instalações e equipamentos foram inspirados nas ideias e programas de navios, com animação, programas recreativos e esportivos.” (BENI, 1998).

Ainda segundo Beni (1998), na década de 1990 houve um aumento expressivo de usuários do transporte aéreo, que culminou em congestionamentos nos aeroportos. Deste modo houve o indicativo de retorno ao uso do transporte marítimo. E até mesmo nos dias atuais é evidente a evolução do transporte marítimo com a organização de embarcações de cruzeiros e também de transporte de cargas nos portos internacionais.

Em países europeus e nos Estados Unidos, o meio de transporte fluvial é muito utilizado em vias marítimas tradicionais, além de ter grandes avanços nas estruturas das embarcações com equipamentos modernos.

No caso do Brasil que tem uma extensa rede fluvial, não acontece como na Europa e Estados Unidos, pois a falta de infraestrutura como por exemplo, construção de eclusas ou drenagens, são fatores que inviabilizam o transporte fluvial para fins comerciais ou turísticos.

Em alguns Estados brasileiros, o transporte turístico apesar da grande demanda, ainda são realizados com equipamentos obsoletos, readaptados, sem as mínimas condições de higiene e conforto, como é o caso de muitas embarcações na região da Amazônia e do pantanal.

Em um recorte das modalidades, Brandão (2014) afirma que a utilização dos rios como via de transporte de navegação fluvial sempre foi uma realidade na construção histórica do mundo no passado. As embarcações eram movidas a vapor, mas o desenvolvimento tecnológico de máquinas e comunicações possibilitou a evolução das embarcações e a redução do tempo das viagens para pessoas e cargas.

Segundo La Torre (2002), a embarcação é um veículo flutuante que pode ser construído de madeira, ferro ou outro material, que possibilite impulsionar por remo ou motor, com a finalidade de transportar, por águas fluviais ou marítimas pessoas e coisas.

Os recursos hídricos para uso turístico representam um papel crucial para o desenvolvimento do território, considerando a existência da abundância de rios e os seus afluentes. Portanto, a água é essencial para o desenvolvimento dos serviços de lazer e de muitos destinos turísticos (MOREIRA; SANTOS, 2012).

Segundo o Ministério do Turismo (2010), o turismo náutico é a segmentação que possui características que a diferenciam do simples ato de navegação. Assim, essa modalidade turística, portanto, não se configura apenas pela utilização da embarcação como simples meio de transporte, mas como principal motivador da prática turística, ao mesmo tempo em que é utilizado como meio de transporte turístico.

A ligação entre transportes e turismo é notável, pois para que haja turismo é importante às utilizações dos meios de transportes, sendo assim estes podem aparecer como uma atração, onde o deslocamento e a atração turística confundem, por que se trata de um transporte aquaviário, em especial o fluvial, pois embora o Brasil possua grandes rios, as hidrovias são pouco utilizadas como meios de transportes convencionais, devido à pequena densidade que os rios possuem RODRIGUES, 2011).

O turismo fluvial, de acordo com La Torre (2002), refere-se a serviços prestados por meio de barcos recreativos, esportivos e fretados que podem permitir o acesso a um determinado atrativo e podem ser a motivação principal dos turistas.

Lucas (2009) apontou que a modalidade do turismo fluvial no Brasil é considerada ainda em vias de desenvolvimento, mas que tem potencializado as paisagens dos lagos, rios ou canais ao longo das últimas décadas.

No turismo fluvial existem três necessidades a serem atendidas: transportar os turistas da área de origem até o destino; transporte entre destinos; e transporte nos limites internos dos destinos. Pode ser ainda classificado de diferentes perspectivas: transporte público ou privado; doméstico ou internacional, dentre outras (BRASIL, 2010).

Deste modo, Teles (2012), destacou que têm ocorrido reconfigurações dos ambientes aquáticos, com vista ao desenvolvimento das atividades turísticas em destinos turísticos, permitindo a regularização do caudal dos rios, proporcionando um melhor aproveitamento tanto do leito quanto das margens.

Di Roná (2002) explicou que embora o uso de transportes fluviais não seja constante em todas as regiões brasileiras, é de uso estratégico a utilização dessa modalidade em algumas localidades, como é o caso de regiões costeiras como o litoral brasileiro, de grandes rios como o pantanal e grandes lagos ou represas como é a região de Furnas.

O turismo fluvial necessita de mais do que embarcações de passageiros que percorrem águas e que permitem avistar margens e apreciar paisagens. O contato físico com a natureza, com as povoações ribeirinhas, com as pequenas e simples aldeias é fundamental na prática e promoção do turismo fluvial (LUCAS, 2009).

Sobre o turismo fluvial Padovezi (2003, p.2), discute que:

O Brasil, país de grande potencial hídrico, está desenvolvendo suas hidrovias mais tarde que aqueles países europeus e norte-americanos que utilizam, significativamente, a navegação fluvial como meio de transporte efetivo para cargas como grãos e containers. Este atraso, contudo, faz com que o desenvolvimento das hidrovias brasileiras esteja acontecendo em um momento em que há um maior acúmulo de conhecimento científico e tecnológico sobre os impactos ambientais do transporte aquaviário, ao mesmo tempo em que aparecem equipamentos e materiais considerados mais apropriados para a construção e operação das embarcações. (PADOVEZI, 2003, p.2)

Já Pereira (2014) ressalta que o turismo fluvial deve ser desenvolvido sob a ótica de sociedades sustentáveis considerando a necessidade do equilíbrio ambiental e conservação dos ecossistemas.

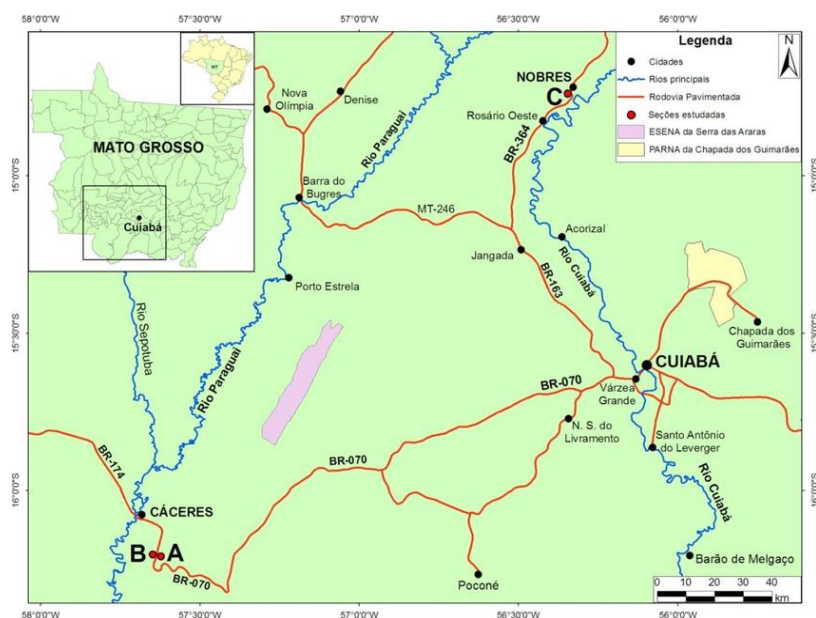
Segundo Silva (2020), a atividade pesqueira que envolve pesca profissional e esportiva é muito constante nas águas do Rio Paraguai. O aumento do turismo na região pantaneira nos últimos anos tem provocado mudanças no cenário fluvial deste rio, proporcionando impactos socioambientais positivos e negativos. Ainda de acordo com esta autora, as formas de Turismo encontradas no rio Paraguai em Cáceres são: o turismo pesqueiro, realizado no rio e nas baías, geralmente com a utilização de Chalanas e o turismo de contemplação, que possibilita a integração do humano com a natureza através de passeios fluviais.

Para além do turismo, Silva (2020) aponta que, ao longo dos séculos, a navegação tem se portado como uma atividade influente e necessária para o município de Cáceres, potencializando a existência e a sobrevivência econômica da região.

3. BREVE HISTÓRICO DE CÁCERES EM MATO GROSSO

O município de Cáceres foi fundado no ano de 1778, localizado a sede as margens esquerdas do rio Paraguai a distância de 250 km de Cuiabá MT, possui uma área de 24.398,40 km sua população é de 87.942 habitantes, estimada em 88.248 habitantes em 2011. (CENSO, 2011).

Imagem 01: localização cidade de Cáceres MT



Fonte: <https://www.researchgate.net> acesso em 28/03/2023

A origem histórica registrada é de que Cáceres se constituiu como Vila de São Luiz de Cáceres sendo fundada em 06 de outubro de 1778, pelo tenente de Dragões Antônio Pinto Rego e Carvalho, por determinação do quarto governador e capitão general da capitania de Mato Grosso, Luís de Albuquerque de Melo Pereira e Cáceres. Posteriormente passou a se chamar Vila Maria do Paraguai, em homenagem à rainha de Portugal (IBGE, 2023).

No início o povoado de Cáceres não passava de uma aldeia, centrada em torno da igreja de São Luís de França, (Luís IV de França). Em 1860, Vila Maria do Paraguai já contava com sua Câmara Municipal, mas só em 1874 foi elevada à categoria de cidade, com o nome de São Luiz de Cáceres, em homenagem ao padroeiro e ao fundador do município. Em 1938, o município passou a se chamar apenas Cáceres. Em fevereiro de 1883, foi assentado na Praça da Matriz, atual Barão do Rio Branco, o Marco do Jauru, comemorativo do Tratado de Madri, de 1750. Junto com a Catedral de São Luís cuja construção teve início em 1919, mas só

foi concluída no ano de 1965. Os dois monumentos estão até hoje entre os principais atrativos turísticos do município (MENDES, 2009).

O município de Cáceres é banhado pelo rio Paraguai e conforme destaca Mendes (2009) sua fundação tinha como função a defesa do território, por possuir terras férteis e aguadas pelos rios navegáveis, destacando nesse contexto o mesmo como um importante dinamizador da navegação na região, sendo uma área pronta para o transporte fluvial e o turismo.

Imagem 02: Cidade de Cáceres/Rio Paraguai



Fonte: <https://maismirassol.wordpress.com> aceso em 28/03/2023

O rio Paraguai, além de ser um elemento-chave para a formação cultural na região, é fundamental para o turismo que se utiliza de embarcações para transportes, passeios e celebrações no município de Cáceres. Sobre as festividades, destacam-se a procissão fluvial religiosa e o Festival Internacional de Pesca (SILVA, 2020).

As embarcações sofreram adequações para o transporte turístico, adicionando elementos da hospitalidade, transformando a sua capacidade de transporte pesqueiro em grandes percursos à habilidade de hospedar pessoas em números cada vez maiores. E oferece suporte às visitas na região para os vários atrativos da região, seja por meio da pesca esportiva, como acesso a pontos balneários naturais, a observação da fauna e flora pantaneira, ou pelos fatores culturais da identidade pantaneira.

Sobre embarcações, Míngues (2000) afirma que:

As embarcações fluviais devem ter características adequadas às possibilidades de navegação da hidrovia a que se destinam. Assim sendo, são necessários estudos individuais visando o estabelecimento de embarcações-tipo para cada hidrovia em particular. Um erro comum é tentar adaptar uma dada hidrovia para um determinado tipo de embarcação ou comboio; o correto é tornar as embarcações compatíveis com as possibilidades da via navegável. (MIGUENS, 2000, p.1534)

O turismo do Pantanal Mato-grossense do lado de Cáceres é um importante gerador de emprego e renda, embora as colocações formais dos barcos-hotéis representem em média apenas 10 empregos diretos e 14 contratados ou empregados indiretos. Ainda que seja de amplo reconhecimento da importância do turismo, este contingente é pequeno diante das oportunidades potenciais (SILVA, 2020).

O turismo no Pantanal em Cáceres é realizado de maneira profissional há muitos anos, tendo sua intensificação a partir das agências de viagens. As comunidades que recebem ou hospedam estes visitantes são impactadas positivamente e negativamente não somente pelos aspectos econômicos, mas também sociais e ambientais (BRASIL, 2020).

4. O TURISMO FLUVIAL NO MUNICÍPIO DE CÁCERES

Em busca da compreensão do segmento do turismo fluvial em Cáceres, optou-se pela investigação de três tipos de embarcações que proporcionam experiências diferentes aos turistas, bem como contribuições distintas ao fenômeno turístico no município, sendo elas o barco hotel, o restaurante flutuante e o barco de passeio.

De acordo com a Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Turismo de Cáceres - SEMATUR, (2020), as embarcações são constituídas por 06 tipos de Barcos tais como: a) Barcos Hotéis, cabendo entre 12 a 42 passageiros, totalizando uma quantidade de 32 barcos hotéis; b) As Chalanas tem a capacidade para acomodar 11 passageiros com uma quantidade de 20 chalanas disponíveis no município; c) Barcos de Passeio, contemplando 8 pessoas, incluindo o piloto, totalizando aproximadamente 60 unidades d) Os Barcos de Alumínio e afins que comportam em média 04 passageiros, tendo no total aproximadamente 3800 barcos; e) As Canoas que comportam somente 03 passageiros e somam mais 200 unidades; f) Restaurante Flutuante, que acomoda até 24 pessoas.

Tabela 01: Tipos de Embarcações

Tipo	Qtde	Capacidade turistas	Características	Total PAX (aprox)
Barco Hotel	32	De 12 a 42 Média 27	Com 22 metros de comprimento e 6 metros de largura com 2 (dois) motores propulsores de 6 (seis) cilindros e 2 (dois) conjuntos geradores (motores de 4 cilindros e geradores de 36 kva), garantindo energia elétrica 24 horas por dia; Sistema de água pressurizada (fria e quente).	864
Chalana	20	11	As chalanas são uma espécie de embarcação com fundo plano, sendo apropriado para famílias em passeios às margens do rio Paraguai.	220
Barcos de Passeio	60	7	Medem até 7 metros.	420
Barcos de Alumínio	3800	4	Fundo chato e liso.	15.200
Canoas	200	3	Produzidas com madeira por artesãos locais	600
Restaurante Flutuante	1	42	Permanece atracado em um local e contém infraestrutura de cozinha e salão com mesas	42
TOTAL	4.113			17.346

Fonte: SEMATUR (2020), organizado por DUARTE, Fabiano, 2023.

Ao analisar as informações apresentadas na tabela acima, é possível compreender que cada tipo de embarcação tem suas características específicas e que, portanto, oferecem experiências turísticas diferentes para motivações distintas. Esta diversificação é importante para o Turismo em Cáceres. Nota-se que, ao todo, é possível contemplar mais de dezessete mil turistas, que proporcionam impactos positivos e negativos para todas as comunidades, desde o aporte de renda, geração de emprego à geração de lixo e poluição do rio. É possível averiguar também que o turismo proporciona oportunidades de inserção nesta atividade por parte da atividade que não necessariamente prevê um alto investimento, como é o caso do barco de alumínio.

Vale ressaltar que todas as embarcações registradas nesta pesquisa são autorizadas para o funcionamento pelos órgãos competentes e garantindo assim a segurança dos turistas.

O setor de serviços que inclui o turismo está entre as formas com maior capacidade de consolidar trabalhadores em Cáceres-MT ficando aquém- apenas da pecuária (IBGE, 2011). Em face desta constatação, pode se observar o fortalecimento econômico gerado pelo turismo em Cáceres, mesmo que não se tenha estimado a sua abrangência no que se refere à rede de fornecedores e prestadores de serviços fomentados pela atividade na região.

Observou-se que as embarcações com maior procura são os barcos para passeios diurnos locais, com capacidade para 08 pessoas, incluindo o piloto, sendo um tipo de mobilidade de rápido acesso às margens do rio Paraguai e seus afluentes, proporcionando a contemplação da natureza e das belezas do Pantanal.

Os barcos hotéis ficam no ancoradouro da área urbana de Cáceres, à margem esquerda do rio Paraguai. Estes são devidamente autorizados pela prefeitura com o pagamento de taxa anual, contando com suporte de água e luz para abastecimento das viagens, cobradas pelas agências de prestação de serviços. O percurso das viagens depende da demanda dos turistas que podem permanecer por diversos dias e percorrer dezenas de quilômetros. O número de funcionários pode variar durante a alta e baixa temporada, mas foi possível averiguar que na média cada barco precisa de 4 permanentes e 3 temporários, totalizando respectivamente 128 e 96 trabalhadores.

Assim, foi possível constatar a importância da modalidade do Barco Hotel para o turismo local. Contudo, é importante ressaltar que são necessários uma combinação de fatores para a experiência dos turistas como a qualidade no Atendimento, nas unidades habitacionais, na formação dos pilotos, na segurança, na oferta de passeios de observação, na assessoria na pesca, dentre outros. A observação apontou que muitos destes barcos precisam de reformas, de maior segurança e, sobretudo, de serviços mais qualificados.

Imagem 03: Barco Hotel Ieie

Fonte: Facebook barco Ieie, acesso em: 03/04/2023

Já com relação aos prováveis impactos econômicos, embora não tenha sido viável buscar dados para todos os tipos de embarcação, observou-se que o turismo fluvial se apresenta de forma bastante relevante para o município. No caso dos barcos de passeio, assim como aponta a tabela a seguir, estima-se que o valor pago em um mês de alta temporada por estar por volta dos 144 mil reais. Contudo, para além destes gastos, o turista se hospeda, se alimenta, compra lembranças, utiliza serviços diversos, dentre outras formas. Vale ressaltar que na baixa temporada a demanda é menor e não foi possível a realização desta estimativa de valores.

Tabela 02: Valores pagos em Barcos de Passeio

Tipo	Qtde	Capacidade de turistas	Valor Médio por Passeio	Valor/Dia (estimado)	Valor/Mês * considerando alta temporada com passeios em 15 dias por mês
Barcos de Passeio	60	7	R\$ 160,00	R\$ 9.600	R\$ 144.000,00

Fonte: SEMATUR (2020), organizado por DUARTE, Fabiano, 2023.

Assim como é o caso dos barcos de pesca, foi possível também estimar os valores gastos no restaurante flutuante. Sendo a capacidade total de 42 passageiros, mas podendo haver uma rotatividade de clientes de até 3 vezes em um dia com bastante demanda como é o caso das sextas, sábados e domingos, estima-se que na baixa temporada, onde fluxo é mais intenso apenas nestes dias, que o valor gasto se aproxime 113 mil reais. Contudo, é importante reiterar que trata-se apenas de uma estimativa e que não foi possível a investigação dos custos fixos e

variáveis. Por outro lado, fica evidente o potencial econômico do turismo por meio da gastronomia, desde que sejam ofertados serviços e produtos de qualidade.

Tabela 03: Valores pagos no Restaurante Flutuante

Tipo	Capacidade de turistas/Dia (incluindo rotação)	Ticket Médio	Valor/Dia	Valor/Mês Baixa Temporada * considerando apenas de sexta a domingo (12 dias)
Restaurante Flutuante	126	R\$ 75,00	R\$ 9.540,00	R\$ 113.400,00

Fonte: SEMATUR (2020), organizado por DUARTE, Fabiano, 2023.

Em visita ao Restaurante Flutuante, foi possível constatar que as experiências são especiais, pois além da diversificada culinária da região, os turistas usufruem da paisagem do rio e do pantanal. O senhor Adriano relatou ainda um conjunto de outras atividades que podem ser realizadas pelos visitantes, como é o caso dos passeios de caiaque pelo rio, mas que demandam aulas de instrução para que os turistas estejam seguros.

Imagem 04: Flutuante Kaskata Cáceres-MT



Fonte: Facebook, acesso em: 03/04/2023

A embarcação do tipo chato é a mais procurada para turismo de pesca, que é a principal motivação dos turistas na cidade assim como constatado por meio das entrevistas realizadas. Este tipo de barco possui uma excelente estabilidade para pesca em pé e conta com

motores que possibilitam rápida mobilidade pelo rio, como é o caso dos de 15 hp de potência. Os entrevistados relataram ainda haver uma praticidade ao puxar o peixe para dentro da embarcação, proporcionando um equilíbrio excelente sem deixar o peixe escapar da linha. Nos dias atuais não existe mais essa prática de pesca.

Imagem 05: Barco de Pesca



Fonte: Personal Pesca 2023

Com relação ao Saveiro/Chalana, o entrevistado apontou que os clientes procuram mais em temporadas de pesca, pois é ideal para pesca noturna. Estas embarcações oferecem todos os equipamentos de pesca necessários, além de comodidade e segurança para os turistas e suas famílias.

Imagem 06: Chalana Cáceres-MT



Fonte: tripadvisor, 2023

No que tange ao atendimento em inglês, não foi possível mensurar a quantidade de trabalhadores que dominam esta língua e tampouco foi possível compreender a proporção de turistas brasileiros e estrangeiros. Entretanto, os entrevistados disseram que a maior parte dos turistas é nacional, principalmente oriundos da região sudeste. Durante o festival de pesca, é comum encontrar estrangeiros, em menor proporção.

Constatou-se por fim que a principal motivação para o turismo fluvial que acontece nestas embarcações é a pesca amadora. Observou-se que o Rio Paraguai e a região apresentam outras potencialidades como o turismo pedagógico, o ecoturismo, eventos distintos, a gastronomia, o turismo comunitário e o turismo cultural. Hoje, estas outras potencialidades são subestimadas através do Poder Público e pela população, tornando o segmento turístico dependente majoritariamente da pesca. Percebe-se que a base econômica seja a agricultura mais o turismo faz parte do crescimento econômico do município por ter grande relevância.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente trabalho como dito anteriormente buscou analisar as embarcações que ofertam passeios turísticos em Cáceres MT.

O turismo, embora seja um fenômeno mais recente em Cáceres, hoje se apresenta de forma muito relevante para o desenvolvimento do município. Dentre outros segmentos, o turismo fluvial é bastante importante, assim como foi apontado por essa investigação,

comprovado pela estimativa de barcos e da geração de renda por meio de passeios de pesca e contemplação da paisagem.

Contudo, diversas ações se mostram importantes para o amadurecimento deste segmento, como é o caso dos cuidados com o rio, da preservação ambiental e da importância da manutenção das vias navegáveis. Esta questão dos impactos ambientais demanda outras investigações uma vez que o Festival de Pesca, principal época de acolhimento dos turistas, já foi cancelado ou mudado de data por causa das secas no Rio Paraguai.

Outras ações são também importantes para a melhoria da qualidade dos serviços prestados por meio das embarcações, com vistas a proporcionar experiências mais seguras e de melhor qualidade, como é o caso do atendimento em outras línguas, a qualificação dos profissionais, oferta de melhores salários e condições de trabalho.

Isso posto observou-se que existe um planejamento no que tange a questão do turismo haja visto que é uma fonte de renda para os moradores da região, porém esse planejamento tem que ser mais efetivo não só pelo poder público do município mais também o do privado com projetos e capacitações para os funcionários que trabalham nas embarcações.

6. REFERÊNCIAS

BARRETTO, Margarita. **O imprescindível aporte das ciências sociais para o planejamento e a compreensão do turismo**. Horizontes antropológicos, Porto Alegre, ano 9, n.20, p.15-29, outubro de 2008.

BENI, M. C. **Análise estrutural do turismo** (4a ed.). São Paulo: Senac, 1998.

BRAGA, Debora Cordeiro. **Agências de viagens e turismo. Práticas de mercado**. Rio de Janeiro. Elisevier, 2008.

BRANDÃO, Carlos Rodrigues. **Tempos e espaços nos rios do Brasil**. In: Ruris, Campinas: Unicamp, 2014.

BRASIL. **Instalação Portuária de Turismo**. Brasília, 2010. Disponível em: http://www.antaq.gov.br/Portal/Portos_IPT.asp. Acesso em: 09/03/2023.

BRASIL, Marinha do Brasil. **Normas da autoridade marítima**. 2020, Disponível em: https://www.marinha.mil.br/dpc/sites/www.marinha.mil.br/dpc/files/Port103-2020-DPC-020-NORMAM-02-Mod.20_06ABR%28Internet%29.pdf. Acesso em: 25/09/2020.

BRASIL, CRUISE. **Consumos nas cidades com portos turísticos**, 2011. Disponível em: <http://www.dominipublico.gov.br/download/texto/tu000020.pdf>. Acesso em: 23/12/2020.

BRANDÃO, Barbosa. **Processo de navegação e uso das margens no rio Paraguai no município de Cáceres-Mato Grosso**. Corumbá/MS. 2005. Disponível em: [file:///C:/Users/Ribeiro/Downloads/103-Texto%20do%20artigo-522-1-10-20141107%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Ribeiro/Downloads/103-Texto%20do%20artigo-522-1-10-20141107%20(1).pdf). Acesso em: 31/02/2021.

COSTA, F. O Rio e a cidade: contributo para o estudo da qualidade ambiental do rio Tâmega na sua passagem pelo centro urbano de Amarante. **Revista da Faculdade de Letras – Geografia**, v.14, p. 79 – 95, Porto, 2000. Disponível em: https://repositorium.sdum.uminho.pt/bitstream/1822/22831/1/Amarante%20e%20o%20rio%20T%C3%A2mega%20uma%20breve%20retrospectiva%20segundo%20a%20imprensa%20escrita%20local%20no%20per%C3%ADodo%201960_2000_F.Costa%20e%20S.Carvalho.pdf. Acesso em: 15/12/2020.

CENSO. **O turismo no rio Paraguai em Cáceres, Pantanal Mato Grossense, Brasil**. Cáceres, 2012, Disponível em: https://www.icmbio.gov.br/esectaiama/images/stories/O_TURISMO_NO_RIO_PARAGUAI_EM_C%C3%81CERES_PANTANAL_MATO-GROSSENSE_BRASIL_disserta%C3%A7%C3%A3o.pdf. Acesso em: 20/01/2021.

DI RONÁ. **Transporte fluvial e turismo**: uma análise das potencialidades dos cânions do rio São Francisco e do atracadouro da terra caída em Sergipe (Brasil). 2011. Disponível em: <https://revistas.ufpr.br/turismo/article/view/24766/16604>. Acesso em: 20/01/2021.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. São Paulo: Atlas, 2009.

LA TORRE. **A história e a importância do transporte para o turismo**. 2010. Foz do Iguaçu-PR. Disponível em: http://issbrasil.usp.br/artigos/e3_159.pdf. Acesso em: 28/01/2021.

LUCAS, E. **A importância do turismo fluvial**. 2009. Disponível em: <https://www.publituris.pt/2009/05/06/a-importancia-do-turismo-fluvial>. Acesso em 08/03/2023.

MARQUES, T. M. F. As hidrovias na ocupação do território - Contribuições. In: CASTROGIOVANNI, A. C. (org.). **Inquietações Geográficas**. Porto Alegre: Dos autores, 2000.

MENDES, Natalino Ferreira. **História de Cáceres: história da administração municipal**. Cáceres: Editora UNEMAT, 2009.

MIGUENS, Altineu Pires. **Navegação: A Ciência e a Arte – Volume III - Navegação Eletrônica e em Condições Especiais**. Diretoria de Hidrografia e Navegação, Rio de Janeiro, 2000.

MINISTÉRIO DA INTEGRAÇÃO NACIONAL. **Integração de Bacias**. Disponível em: <http://www.integracao.gov.br/saofrancisco/integracao/eixos.asp>. Acesso em: 26/09/2010a.

MOREIRA, M. C.; SILVA, D. D. da.; PRUSKI, F. F.; LARA, M. S. **Índices para Identificação de Conflitos pelo Uso da Água: Proposição Metodológica e Estudo de Caso. Artigo. Revista Brasileira de Recursos Hídricos. V.7.n.3.Jul/set,2012. Porto Alegre: RBRH, 2008.**

PADOVEZI, Carlos Daher. **Conceito de Embarcações Adaptadas à Via Aplicado à Navegação Fluvial no Brasil.** São Paulo, SP: USP, 2003.

PALHARES, Guilherme Lohmann. **Transportes turísticos.** São Paulo: Aleph, 2002.

PEREIRA, André Filipe Castro. **O Turismo fluvial no rio tâmega.** 134 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Instituto de Ciências Sociais, Universidade do Minho. Portugal, 2014. Disponível em: <https://core.ac.uk/download/pdf/55630609.pdf>. Acesso em: 15/12/2020.

RODRIGUES, Castro. **Turismo e transportes hidroviários: o caso das embarcações no município de Brejo Grande, em Sergipe.** Mossoró/RN, 2011. Disponível em: <https://repositorio.ifs.edu.br/biblioteca/bitstream/123456789/958/1/TURISMO%20E%20TRANSPORTES%20HIDROVI%C3%81RIOS.pdf>. Acesso em: 28/01/2021.

REBOUÇAS. **Uso e ocupação do corredor fluvial do rio Paraguai entre a foz do rio Jauru e a fazenda Santo Antônio das Lendas no município de Cáceres-MT.** Jan, 2018. Disponível em: <http://www.sustenere.co/index.php/rica/article/view/CBPC2179-858.2018.001.0018/1069>. Acesso em: 31/01/2021.

BRASIL. SEMATUR, **Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Turismo.** Cáceres-MT, 2023.

SILVA, Sthefanni Gabriela. **O turismo no Rio Paraguai no Pantanal de Mato Grosso.** Unemat, Cáceres, 2020.

TELES T. D. C. **Turismo fluvial no Douro: Rio, caminho de ontem atracção de hoje** (Mestrado). Universidade de Coimbra, 2012.

VERGARA, S.C. **Projetos e relatórios de pesquisa em administração.** 11th Edition, Atlas, São Paulo, 2009.

Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/mt.html> acesso em 28/03/2023

6.2 ANEXOS

QUESTIONÁRIO AOS PROPRIETÁRIOS DE EMBARCAÇÕES (COLETA DE DADOS, POR MEIO DE ENTREVISTA).

Nome _____ do
proprietário: _____

Contato: _____

Idade: _____

Profissão/Ocupação: _____

Nome _____ da
embarcação: _____

Início da atividade: ____/____/____.

1- Tipo de embarcação que oferta passeios em Cáceres (tipos existentes na realidade cacerense

() Balsa () Barcaça () Bote (x) Chato () Escuna () Flutuante

() Jangada (x) Lancha (x) Saveiro/ Chalana () Traineira () Veleiro (x) Iate/Barco hotel

() Moto aquática e similares (x) caique (x) Flutuante

2 - Quantidade (ver quantidade)

Balsa_____ Barcaça_____ Chato_____ Escuna_____ Lancha_____ Saveiro/ Chalana_____

Traineira_____ Veleiro_____ Iate/Barco hotel_____ Moto aquática e similares_____ Caique_____

Flutuante(restaurante)_____

2.1. Se for barco Hotel

Restrições (1) Crianças (2) Fumantes

(3) Animais (4) Outras _____

Sobre as Unidades habitacionais (UH): Total de UH (nº) _____

Total de leitos (nº) _____

UH adaptadas para pessoas com deficiência (nº) _____

Atividades extras

(1) Observação de fauna (2) Observação de flora (3) Degustação gastronômica

(4) Atividades pedagógicas

(5) Atividades programadas para crianças (6) Atividades programadas para adultos (6)

Realização de eventos esportivos, sociais, culturais) (7) Competições de pesca

(8) Pesca amadora (9) Mergulho 10) Banana boat (11) Jet ski

(12) Outros

3- Utilização de embarcações

() Finalidade de movimentação turística/ passeio

() Como meio da movimentação turística/transporte para atrativo

4 - Como são feitos os passeios

() Barcos Conduzidos pelos Proprietários () por piloto ou guia

() Barcos alugados () terceiros () Passeios organizados por agências

5- Porte das embarcações

() grande porte ou Iate - com comprimento igual ou maior do que 24 metros

() médio porte - com comprimento inferior a 24 metros, exceto as miúdas

() miúdas - com comprimento igual ou inferior a 5 metros ou com comprimento total inferior a 8m e

que apresentem as seguintes características: convés aberto, convés fechado, mas sem cabine habitável e

sem propulsão mecânica fixa e que, caso utilizem motor de popa, este não exceda 30 HP

6- Limite de navegação

() Área 1: áreas abrigadas, tais como lagos, lagoas, baías, rios e canais, que normalmente não apresentam dificuldades ao tráfego das embarcações

() Área 2: áreas parcialmente abrigadas, onde sejam eventualmente observadas combinações adversas

de agentes ambientais, tais como vento, correnteza ou maré, que dificultem o tráfego das embarcações

7 - Duração dos passeios

() Curto período/ horas () 1 dia () 2 a 8 dias () 9 a 15 dias () 16 a 30 dias () mais de 30 dias

8- Valores dos passeios () por pessoa

() até R\$ 50 () R\$ 51 a R\$ 300 () R\$ 301 a R\$ 500 () R\$ 501 a R\$ 700 () R\$ 701 a

R\$ 1000 () acima de R\$ 1000

Esse valor é ? () por pessoa () por grupo

9- Quantidade de pessoas por passeio: _____

10- Uso de equipamentos de segurança:

() Equipamento de Proteção Individual (EPI) () Equipamento de Proteção Coletiva (EPC)

11 – Normas Regulamentadoras (NRS) aplicáveis às embarcações

Programas de Prevenção de Riscos Ambientais - (1) Não (2) Sim

Segurança em Instalações e Serviços em Eletricidade - (1) Não (2) Sim

Equipamento de Proteção Individual (EPI) - (1) Não (2) Sim

Segurança e Saúde no Trabalho em Espaços Confinados - (1) Não (2) Sim

Outros:

12- Quantidade de funcionários

Permanentes (nº) _____ Temporários (nº) ____

Pessoas com deficiência (%) _____

13 - Formas de pagamento: (1) Dinheiro (2) Cheque (3) Cheque de outra praça (4) Cartão de crédito (5) Cartão de débito

14 - Estrutura de funcionamento

Tipo de diária: (1) Sem alimentação (2) Café da manhã (3) Meia pensão (4) Pensão completa (5)

Tudo incluído (All inclusive)

Reservas: (1) Balcão (2) Telefone (3) Internet (4) Agência de turismo (6) Com sinal (7) Antecipado

15 - Atendimento ao público

Atendimento em língua estrangeira: (1) Não (2) Inglês (3) Espanhol

(4) Outras _____

Informativos impressos: (1) Não (2) Português (3) Inglês (4) Espanhol

(5) Outras _____

16 – período de funcionamento: Período: _____

17 - Assecibilidade

Possui alguma facilidade para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida?

(1) Não (2) Sim (responder às questões seguintes)

Pessoal capacitado para receber pessoas com deficiência

(1) Não (2) Física (3) Auditiva (4) Visual (5) Mental (6) Múltipla

Rota externa acessível

- (1) Não (2) Estacionamento (3) Calçada rebaixada (4) Faixa de pedestre
 (5) Rampa (6) Semáforo sonoro (7) Piso tátil de alerta (8) Piso regular e antiderrapante (9) Livre de obstáculos (10) Outras _____

Símbolo internacional de acesso

- (1) Não (2) Entrada (3) Área reservada (4) Estacionamento (5) Área de embarque e desembarque (6) Sanitário (7) Saída de emergência

Local de embarque e desembarque

- (1) Não (2) Sinalizado (3) Com acesso em nível

Vaga em estacionamento

- (1) Não (2) Sinalizada (3) Com acesso em nível (4) Alargada para cadeira de rodas (5) Rampa de

acesso à calçada

Área de circulação/acesso interno para cadeiras de rodas

- (1) Não (2) Rampa (3) Elevador (4) Plataforma elevatória (5) Com circulação entre mobiliário (6)

Porta larga (7) Piso regular/antiderrapante

18 - Para observação:

Escada

- (1) Não (2) Corrimão (3) Patamar para descanso (4) Sinalização tátil de alerta
 (5) Piso antiderrapante

Rampa

- (1) Não (2) Corrimão (3) Patamar para descanso (4) Piso antiderrapante
 (5) Sinalização tátil (6) Inclinação adequada

Piso

- (1) Não (2) Tátil (3) Sem obstáculos (tapete ou desnível)
 (4) Antiderrapante/deslizante

Elevador

- (1) Não (2) Sinalizado em Braille (3) Dispositivo sonoro

(4) Dispositivo luminoso (5) Sensor eletrônico (porta)

Equipamento motorizado para deslocamento interno (1) Não (2) Cadeira

(3) Carrinho

Sinalização visual

(1) Não (2) Entrada (3) Recepção (4) Porta (5) Sanitário

(6) Elevador (7) Restaurante (8) Área de lazer (9) Área de resgate

Sinalização tátil

(1) Não (2) Entrada (3) Recepção (4) Porta (5) Sanitário

(6) Elevador (7) Restaurante (8) Área de lazer (9) Área de resgate

Alarme de emergência

(1) Não (2) Sonoro (3) Visual (4) Vibratório

Comunicação

(1) Não (2) Texto informativo em Braille (3) Texto informativo em fonte ampliada (4) Intérprete

em Libras (língua brasileira de sinais)

Balcão de atendimento

(1) Não (2) Rebaixado (3) Preferencial para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida

Mobiliário: (1) Não (2) Altura adequada (3) Recuo adequado

Sanitário

(1) Não (2) Barra de apoio (3) Porta larga suficiente para entrada de cadeira de rodas

(4) Giro para cadeira de rodas (5) Acesso para cadeira de rodas (6) Pia rebaixada (7) Espelho

rebaixado ou com ângulo de alcance visual (8) Boxe ou banheira adaptada (9) Torneira monocomando/alavanca

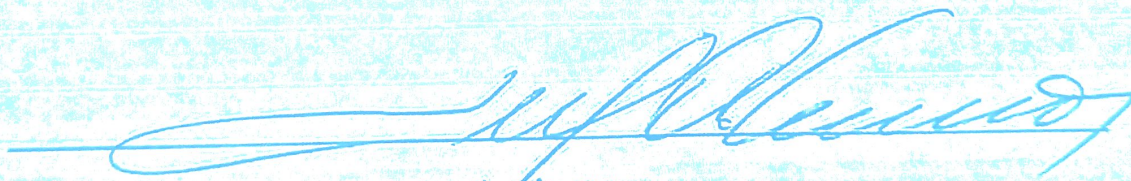
AUTORIZAÇÕES

Autorização de Imagem

Eu, Luiz Márcio Ambrosio Curvo
(RG. 417026), CPF 102.326.481-15, morador(a)/diretor(a) ou o
cargo que a pessoa ocupa autorizo a gravação de vídeos e fotografias e a veiculação das
minhas imagens e depoimentos/entrevistas em qualquer meio de comunicação para fins
didáticos, de pesquisa e divulgação de conhecimento científico sem qualquer ônus e
restrições.

Fica ainda autorizada, de livre e espontânea vontade, para os mesmos fins, a cessão de
direitos da veiculação, não recebendo para tanto qualquer tipo de remuneração.

Cuiabá-MT, 18 de ago de 2023


Assinatura

Autorização de Imagem

Eu, VILMAR DA SILVA,
RG. 11741376, CPF 84156937100, proprietário e sócio do
Kaskasta restaurante flutuante autorizo a imagem e fotografias e a veiculação das minhas
imagens e depoimentos/entrevistas em qualquer meio de comunicação para fins didáticos,
de pesquisa e divulgação de conhecimento científico sem qualquer ônus e restrições.

Fica ainda autorizada, de livre e espontânea vontade, para os mesmos fins, a cessão de
direitos da veiculação, não recebendo para tanto qualquer tipo de remuneração.

Cáceres-MT, 05 / 08 / 20 23.

VILMAR DA SILVA.

Assinatura

Autorização de Imagem

Eu, Thiago Serrato F. de Mota,
(RG. 001 641315), CPF 020 553 93197), proprietário da Navegação
Pantanal Vip, autorizo a gravação de vídeos e fotografias e a veiculação das minhas
imagens e depoimentos/entrevistas em qualquer meio de comunicação para fins didáticos,
de pesquisa e divulgação de conhecimento científico sem qualquer ônus e restrições.

Fica ainda autorizada, de livre e espontânea vontade, para os mesmos fins, a cessão de
direitos da veiculação, não recebendo para tanto qualquer tipo de remuneração.

Cuiabá-MT, 23 / Agosto /2023.



Assinatura