

ARTIGO ORIGINAL

**O TURISMO NÁUTICO E O DESENVOLVIMENTO DO TURISMO EM BRASÍLIA:
O ESTUDO DO EVENTO F1H200**

André Lacerda Batista de Sousa¹

Estácio FACITEC Brasília, Brasília/DF- Brasil

Leonardo Machado Xavier²

Estácio FACITEC Brasília, Brasília/DF- Brasil

RESUMO – O turismo náutico e o desenvolvimento do turismo em Brasília: o estudo do evento f1h20. O comportamento do consumidor de turismo muda e sempre surgem novas motivações de viagens e expectativas. Essas tendências de consumo são oportunidades de valorizar a diversidade e as particularidades do Brasil. A presente pesquisa trata de um tipo especial de turismo, o turismo náutico, mais especificamente o turismo náutico de recreio e esportes. O objetivo geral do trabalho é oferecer um panorama do turismo náutico em Brasília destacando as diferentes opiniões sobre a importância do evento F1H20. Dentre os objetivos específicos que o trabalho visa alcançar estão: a) verificar de que maneira acontece o evento; b) analisar a capacidade da infraestrutura náutica de Brasília; c) compreender o fenômeno do turismo náutico em Brasília e, por fim, d) entender de que maneira a F1H20 pode impactar o turismo local. Metodologicamente, o estudo baseou-se em uma pesquisa qualitativa, que incluiu a realização de entrevistas e a aplicação de questionários. Justifica-se a realização da pesquisa por expor um panorama do turismo náutico na Capital Federal, vislumbrando possíveis oportunidades de desenvolvimento do turismo local e regional por meio esporte náutico profissional, além da escassez de produções acadêmicas sobre o assunto. A atração e apoio a eventos internacionais, quando bem planejados, além de destacar em reportagens o potencial do destino para o Turismo Náutico, podem ainda atuar como forte fomentador de negócios junto à indústria nacional. O evento da F1H20 em Brasília mobilizou mais de 100 jornalistas, rendeu noticiários em televisões de vários países do mundo, reportagens em diversos jornais e milhares de acessos ao site eletrônico do evento.

Palavras-chave: Turismo Náutico, Infraestrutura Náutica, Esportes Náuticos, F1H20.

ABSTRACT – The nautical tourism and the development of tourism in Brasilia: the study of f1h2o event. Consumer behavior in tourism changes and always brings new travel motivations and expectations. These consumer trends are opportunities to enhance the diversity and particularities of Brazil. This research deals with a special type of tourism, the nautical tourism, more specifically called the nautical tourism and recreational sports. The general objective of this study provide an overview of nautical tourism in Brasilia highlighting the different opinions on the importance of the event F1H20. The specific goals that the work aims to achieve are: a) verify how the event happens; b) to analyze the ability of nautical infrastructure Brasilia; c) understand the nautical tourism phenomenon in Brasilia and, finally, d) understand how the F1H20 can impact local tourism. Methodologically, the study was based on qualitative research, which included interviews and questionnaires. The research can be justified by exposing an overview of nautical tourism in the Federal Capital, envisioning potential opportunities for the development of local and regional tourism through professional marine sports, besides the shortage of academic papers on the subject. Attracting and supporting international events, when properly planned, in addition to highlighting reports of the potential destination for Nautical tourism, can also act as a strong business developer with the national industry. The event in Brasilia F1H20 mobilized more than 100 journalists, yielded news on television in various countries of the world, news reports in various newspapers and thousands of hits to the electronic site of the event.

Keywords: Nautical Tourism, Infrastructure Boating, Water Sports, F1H20.

¹ Mestre e Bacharel em Turismo. Professor do Curso de Turismo da Estácio FACITEC.

² Graduando em Turismo pela Estácio FACITEC.

1 INTRODUÇÃO

A diversificação da oferta turística mundial em relação às tendências da demanda, entre outros fatores, ocasiona a expansão do mercado, o surgimento e a consolidação de variados segmentos turísticos. O comportamento do consumidor de turismo muda com o passar do tempo e sempre surgem novas motivações de viagens e expectativas que precisam ser atendidas. De acordo com Lage e Milone (2004) os indivíduos são responsáveis pelo consumo, objetivando a maximização de suas satisfações. Em um mundo globalizado, os turistas exigem cada vez mais, roteiros turísticos que se adaptem às suas necessidades, sua situação pessoal, seus desejos e suas preferências.

Essas tendências de consumo são oportunidades de valorizar a diversidade e as particularidades do Brasil. Nesse quesito, o país apresenta recursos únicos, que levaram à consolidação de diferentes tipos de turismo. Em 2004, o Ministério do Turismo - Mtur, no âmbito do Conselho Nacional de Turismo, definiu os conceitos e as delimitações de cada segmentação do turismo – ecoturismo, turismo cultural, turismo rural, turismo de aventura, turismo de esportes, turismo religioso e tantos outros.

Dentro dos segmentos do turismo está o turismo náutico, que se caracteriza pela utilização de embarcações náuticas com a finalidade de movimentação turística, ou seja, pelo deslocamento de um local até outro, utilizando uma embarcação, com finalidade turística (MTUR, 2006). A presente pesquisa trata de um tipo especial de turismo náutico, que foge do conceito inicial delimitado pelo Mtur e combina com o conceito do turismo de esportes. É o chamado turismo náutico de recreio e esportes, realizado no intuito de participar de eventos náuticos. É um tipo específico e singular de turismo, mas que tem adeptos em todo o mundo e também no Brasil.

Segundo o Secretário de Turismo do Distrito Federal, Luis Otávio Neves, o investimento no turismo náutico em Brasília facilita a captação de eventos esportivos para a cidade (SETUR-DF, 2013). O secretário afirmou que o Lago Paranoá já entrou para o circuito mundial das competições aquáticas: “Em junho deste ano, seremos a primeira cidade da América Latina a receber o evento F1H2O Powerboat

World Championship Series, Fórmula Náutica Mundial. Temos que trabalhar da melhor maneira, de forma a atender também a população e os visitantes eventuais”. O evento ocorreu em junho de 2013 no Lago Paranoá e foi objeto desse estudo.

O Lago Paranoá é considerado ideal para a realização de eventos náuticos por características como o vento, o tamanho, a infraestrutura e a proximidade urbana, que oferece hotéis, ótimos restaurantes e shoppings centers, além dos monumentos turísticos de Brasília. A cidade possui um calendário anual de competições, principalmente de barcos a vela. Em sua maioria, as competições são organizadas pelos clubes náuticos como o Clube Naval, o Cota 1000 e o late Clube de Brasília. A Federação Náutica de Brasília – FNB é a entidade que atua na harmonização dos vários eventos náuticos, além de promover a defesa ambiental do Lago Paranoá e a melhoria nos quesitos relacionados à segurança à navegação (FNB, 2014). A federação promove também competições oficiais de iatismo e motonáutica, além de apoiar eventos de outras modalidades.

A questão problema para esta pesquisa é saber se o evento F1H2O pode influenciar o turismo náutico no Lago Paranoá.

O objetivo geral do trabalho é oferecer um panorama do turismo náutico em Brasília destacando as diferentes opiniões sobre a importância do evento F1H2O. Dentre os objetivos específicos que o trabalho visa alcançar estão: a) verificar de que maneira acontece o evento; b) analisar a capacidade da infraestrutura náutica de Brasília; c) compreender o fenômeno do turismo náutico em Brasília e, por fim, d) entender de que maneira a F1H2O pode impactar o turismo local.

Metodologicamente, o estudo baseou-se em uma pesquisa qualitativa, que incluiu a realização de entrevistas e aplicação de questionários. Utilizou-se na pesquisa referências primárias e secundárias como: consultas aos acervos do late Clube de Brasília e da Secretaria de Turismo do GDF, além de consultas a livros, sites na internet, sites do governo e instituições relacionadas, reportagens de jornais, revistas especializadas, entre outros. A observação também foi utilizada como instrumento de coleta de dados da presente pesquisa. De acordo com Centeno (2003), “o

primeiro passo para obter o conhecimento sobre o turismo é observar e examinar o fenômeno para descrevê-lo e, nessa descrição, captar suas características essenciais e gerais”.

Justifica-se a realização da pesquisa por expor um panorama do turismo náutico na Capital Federal, vislumbrando possíveis oportunidades de desenvolvimento do turismo local e regional por meio esporte náutico profissional. O turista que vem para uma competição aquática, provavelmente virá com sua família, se hospedará em hotéis da cidade, utilizará restaurantes, shopping centers e visitará os monumentos históricos e culturais da cidade.

No campo acadêmico, justifica-se pela escassez de trabalhos acadêmicos relacionados ao tema, devido ao recente processo de segmentação que o tema sofreu e pela especificidade desse tipo de turismo. Para a sociedade como um todo, a pesquisa justifica-se por ser uma forma de inclusão social e de sociabilidade, além do viés da saúde, como indutora da prática de esportes, e hábitos de vida saudáveis.

Dessa forma, esta pesquisa pretende fornecer informação relevante ao leitor acerca do tema de forma a estimular a prática de esportes náuticos como forma de sociabilidade, saúde e turismo. Pretende verificar a capacidade de Brasília para receber outros eventos náuticos internacionais e os fatores relacionados a essa segmentação do turismo que influenciam no desenvolvimento do turismo local e regional.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 Turismo Náutico

A Organização Mundial de Turismo define turismo como “as atividades de pessoas que viajam para locais que estejam fora de seu ambiente rotineiro a lazer, negócios ou por outros motivos e que neles permaneçam por não mais que um ano consecutivo” (OMT, 1994). O período mínimo de permanência foi estipulado em uma

noite, excluindo-se do conceito de turistas aqueles visitantes de um dia, também chamados excursionistas. (COOPER, 2007). Em seu livro sobre a administração do turismo, Acerenza (2002), conceitua o turismo da seguinte forma:

O turismo é um fenômeno social que surge como consequência do grau de desenvolvimento que a humanidade foi adquirindo no transcurso do tempo. Sua origem está na progressiva industrialização, nas aglomerações urbanas e na psicologia da vida cotidiana, e sua ampliação tem sido amplamente favorecida pelo desenvolvimento das comunicações e do transporte, pelo aumento do nível de vida da sociedade, pela disponibilidade de tempo livre e pela conquista paulatina das férias pagas.

Oficialmente, considerando as definições do Ministério do Turismo (2006), entende-se como náutica “toda atividade de navegação desenvolvida em embarcações, sob ou sobre águas, paradas ou correntes, sejam fluviais, lacustres, marítimas ou oceânicas”. A definição de turismo náutico pressupõe a “utilização de embarcações náuticas com a finalidade da movimentação turística” (MTUR, 2010).

Os esportes náuticos derivam dos meios de transportes aquáticos utilizados desde a antiguidade, o barco a remo e o barco a vela. Segundo Polloni (2006), na passagem da pré-história para a idade antiga o homem procurou se estabelecer próximo dos rios, praticando a agropecuária, e isso trouxe a necessidade do deslocamento pelos rios para o escoamento do excesso da produção. O Brasil tem nomes bastante respeitados em competições a vela, como Torben Grael e Robert Scheidt. Campeonatos de vela são os mais comuns em Brasília e no Brasil, com enorme variedade de classes, como a Star, Laser, o 420 que é um barco com duas velas e o Hobiecat, que são catamarãs. Destacam-se também no Brasil a prática do windsurfe e do remo, entre vários outros esportes náuticos.

Segundo Ruschmann (1990), o produto turístico possui características que o individualizam e o diferenciam completamente dos produtos industrializados e de comércio, por envolver a avaliação e análise das necessidades, expectativas e exigências dos consumidores do produto. Para o desenvolvimento do segmento náutico, deve-se incentivar a elaboração de produtos e roteiros turísticos que façam a adequação de portos e construção de marinas públicas, além da implantação de

serviços e equipamentos turísticos nas regiões portuárias e outros locais onde ocorram atividades relacionadas ao segmento. O desenvolvimento desse tipo de turismo está intimamente ligado ao crescimento da indústria naval nacional.

O Brasil está na rota de destinos atraentes para este segmento do turismo internacional. Informações constantes do Relatório Anual do Departamento de Polícia Federal – DPF - Relatório Anual (2008), existiam em 2008 mais de 370 empresas de transporte marítimo cadastradas. Segundo a pesquisa, os países Europeus foram responsáveis pela emissão de cerca de 23 mil turistas ao Brasil no ano de 2008 por via marítima. Já dos Estados Unidos da América neste mesmo ano vieram 16 mil turistas por via marítima, seguidos da Argentina, com 8 mil.

Estudo realizado pelo Governo Federal, por meio do Programa Nacional de Orientação para Implantação de Marinas nas Águas Interiores Brasileiras, identificou o imenso potencial de desenvolvimento da náutica no interior do país. 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 em diversas regiões do país (MTUR, 2010).

Mesmo com a beleza dos prédios e monumentos assinados por Oscar Niemeyer e com o privilegiado Lago Paranoá, com 40 quilômetros quadrados de extensão, Brasília recebe, segundo o Anuário do DF (2010), apenas 1,7% do total de turistas brasileiros que conhecem o Brasil, estando neste aspecto muito aquém do potencial turístico da região.

De acordo com Krippendorf (2002), o marketing turístico é:

A adaptação sistemática e coordenada da política das empresas de turismo, tanto privadas como do Estado; no plano local, regional, nacional e internacional, visando à plena satisfação das necessidades de determinados grupos de consumidores, obtendo com isso, um lucro apropriado.

Nesse contexto, diversas ações estão sendo implementadas pelo poder público e pela iniciativa privada no Brasil, como a criação do Serviço de Apoio ao Turista Náutico, a criação de escolas náuticas e cursos de capacitação de mão de obra, a

adoção de selo de qualidade para equipamentos náuticos, a criação de linhas de crédito específicas para o segmento, a realização de palestras, fóruns, cursos e debates regionais e nacionais voltados para o segmento e a profissionalização de funcionários públicos, empresários, professores e profissionais liberais com o objetivo de melhorar a qualidade dos serviços prestados, além de expor as oportunidades que o setor oferece.

Considerando este segmento do turismo é possível diferenciar dois principais tipos: o turismo náutico de cruzeiros e o turismo náutico de recreio e esporte. No Brasil, como o desenvolvimento deste segmento turístico ainda é incipiente, dados e pesquisas sobre o turismo náutico de recreio e esporte que retratem o perfil do turista, demanda potencial e impactos econômicos ainda são escassos. Já no setor de cruzeiros marítimos, anualmente a Associação Brasileira de Representantes de Empresas Marítimas – ABREMAR divulga dados referentes ao impacto econômico, geração de empregos, tributos, dentre outros. Em concordância com o Ministério do Turismo (2010):

O esporte é o motor do avanço das atividades náuticas, porém só se consegue alcançar os benefícios sociais e econômicos com o desenvolvimento das atividades náuticas quando se transcende o esporte e se chega sem complexos à promoção da cultura e do Turismo Náutico.

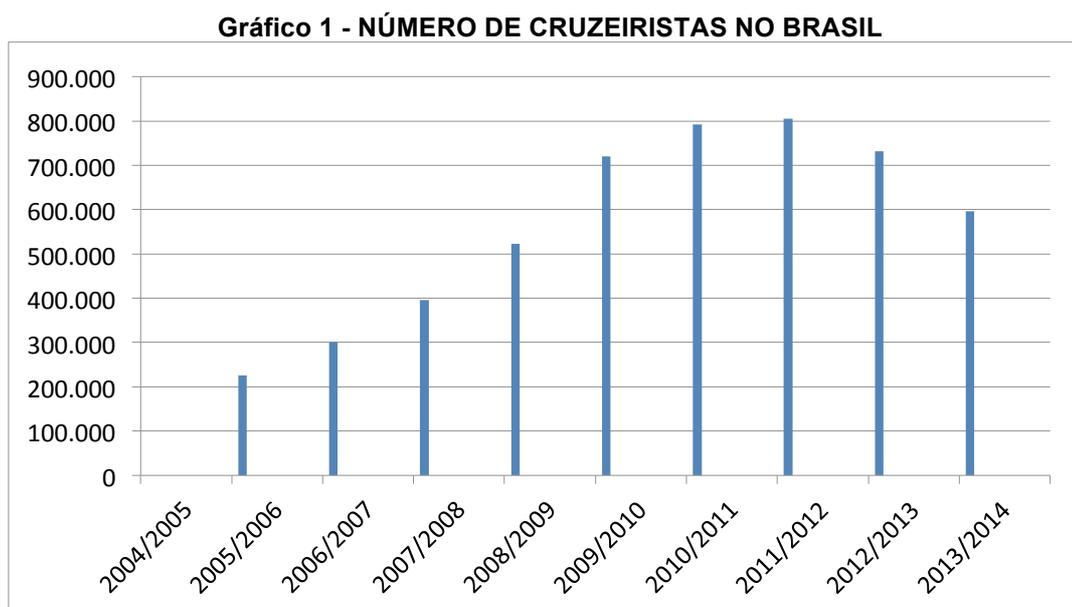
Estudos realizados em diferentes regiões do Brasil e do mundo, com foco exclusivo no esporte, revelam que, sem as ações necessárias relacionadas ao meio ambiente, ao turismo e à indústria, este tipo de turismo sozinho não gera um ciclo autossustentável de desenvolvimento, pois a possibilidade de crescimento do segmento náutico requer serviços de manutenção de marinas e garagens náuticas, manutenção dos barcos, serviços de resgate, entre outros serviços específicos e essenciais para o segmento.

2.2 O Turismo Náutico de Cruzeiros

Segundo o “Estudo de Perfil e Impactos Econômicos de Cruzeiros Marítimos no Brasil”, realizado pela ABREMAR em parceria com a Fundação Getúlio Vargas – FGV (FGV/CLIA, 2014), o número de cruzeiristas ou turistas de cruzeiro que viajaram no Brasil nos últimos anos foi significativo, mas vem sofrendo queda desde a temporada de 2010/2011. Números recentes mostram que na temporada 2012/2013, viajaram ao Brasil cerca de 730 mil turistas, queda de 9% em relação à temporada anterior. Já na atual temporada este número caiu para 596 mil turistas, que viajaram em 11 navios pela costa brasileira. Desse total, 81% são brasileiros, não apenas da classe alta, mas também da classe média.

Em se tratando de cenário internacional, a indústria de cruzeiros marítimos tem mostrado um desenvolvimento crescente, registrando crescimento de 3% em 2013 em relação a 2012. A receita gerada é estimada em aproximadamente 37 bilhões de dólares (Cruise Market Watch, 2014). Tais chegadas internacionais têm impacto direto na entrada de divisas no país.

O porto de Santos continua sendo o principal porto de embarque e desembarque do país, seguido do Rio de Janeiro. Existem ainda outros importantes portos de escala, bastante procurados pelos turistas de cruzeiro, como Búzios (RJ), Salvador (BA), Ilhabela (SP) e Ilhéus (BA).



Fonte: FGV/CLIA ABREMAR BRASIL(2014).

Importantes impactos na criação de postos de trabalho foram gerados pelos gastos as empresas e dos turistas, tanto dentro dos navios como na cadeia produtiva movimentada pelos nas cidades portuárias. Dados da ABREMAR (2014) revelam que o setor de cruzeiros marítimos gerou, na temporada 2013/2014, mais de 15 mil postos de trabalho na economia brasileira, o que representou um resultado 25,1% inferior ao apurado em 2010/2011.

Este segmento do turismo náutico é intensamente explorado comercialmente o que facilita a produção de dados. Isso ainda não acontece com o segmento de recreio e esporte, mesmo porque em princípio ele parece não ser tão rentável, mas pode significar grande mola de propulsão para todo o turismo da região.

2.3 Turismo Náutico de Recreio e Esporte

Este segmento do turismo é realizado em barcos de pequeno e médio porte, que podem ser de propriedade dos turistas ou alugados. De acordo com a autonomia de cada barco, eles possuem vocações específicas, e determinam a área de atuação do turista, que pode ser internacional, nacional ou regional. Uma modalidade esportiva geralmente tem como elemento principal a competição. Toda competição presume disputa e rivalidade. Nesse caso para fins turísticos, são consideradas de caráter competitivo as disputas oficiais (torneios, campeonatos), organizadas por entidades representativas (associações, federações, confederações) e as disputas “amistosas”, sejam praticadas por profissionais ou amadores. (ABETA,2014)

Figura 1 - COMPETIÇÃO NO LAGO PARANOÁ



Fonte: Brasiliaconventioncenter, 2014.

Algumas das maneiras como o turismo náutico de recreio e esportes pode acontecer é com barcos sendo conduzidos pelo próprio proprietário. Estes são os veleiros, as lanchas e os iates. Os veleiros, por dependerem do vento, possibilita ao proprietário navegar pela região onde o barco se encontra fundeado ou pode fazer grandes viagens transoceânicas. Segundo Fonseca (1984), fundeado ou ancorado, significa com ancora lançada ao fundo, para com ela manter o navio seguro, por meio de sua amarra. Já as lanchas, que possuem baixa autonomia, são muito utilizadas no turismo regional e local.

Os iates possuem autonomia bem maior, o que os permite fazer viagens mais longas ao longo da costa ou em viagens transoceânicas. Muitos turistas utilizam barcos alugados, que são encontrados em duas estruturas principais: as bases de charter, onde se alugam barcos de médio porte, principalmente veleiros; e os passeios e competições organizados por agências, clubes e marinas. Existe geralmente a possibilidade de alugar a embarcação com ou sem tripulação, dependendo da experiência do turista com a navegação (BOHN,2004). Apesar de o Brasil ter potencial nessa área a inexistência de uma legislação específica e a forte incidência das taxas dificulta o avanço do segmento.

2.4 A Infraestrutura Náutica

A infraestrutura básica de apoio ao turismo náutico se resume em 3 estruturas essenciais para a prática de qualquer evento náutico. Estas estruturas são as

marinas, as garagens náuticas e os portos turísticos (MTUR,2010). As marinas são destinadas ao estacionamento de pequenas e médias embarcações que geralmente são barcos de recreio. Estas podem ter vagas secas ou molhadas, dependendo se a embarcação fica na fora ou dentro da água. As garagens também são destinadas aos mesmos barcos, porém somente possuem vagas secas. Já os portos turísticos são instalações portuárias destinadas ao embarque e desembarque de passageiros e tripulantes, além de abastecimento de embarcações de turismo, entre outras atividades. (MTUR, 2010)

Analisando a necessidade de cada área com estudos de viabilidade econômica, empreendimentos náuticos devem levar em consideração o melhor aproveitamento dos recursos e a elaboração de produtos singulares e competitivos. Em regiões com características propícias ao desenvolvimento do náutico, como balneabilidade, navegabilidade e qualidade da água, o estudo da viabilidade econômica pode demonstrar que os gastos com a construção de uma marina pode ser revertido em lucro com a chegada dos turistas, por exemplo (EMBRATUR, 2014).

Na construção deste tipo de empreendimentos, precisam ser considerados os elementos naturais: ondas, ventos, correntes, desníveis e outros. O Atlas de Cartas Piloto, publicado pela Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha do Brasil, possui registros estatísticos de força, frequência e direção dos ventos, pressão atmosférica, correntes marítimas predominantes e visibilidade da região litorânea do País. (SETUR-DF, 2013). Também devem ser levadas em conta as normas da Capitania dos Portos de área de navegação do empreendimento e o conteúdo da Norma da Autoridade Marítima (NORMAM) 03, da Diretoria de Portos e Costas (DPC), que estabelece os requisitos mínimos de segurança para as embarcações (MARINHA, 2014).

2.4.1 O turista de esportes náuticos

O perfil do turista náutico difere de acordo com o tipo de embarcação utilizada, o tipo de viagem e a nacionalidade. No entanto, é possível identificar características comuns à maioria dos turistas náuticos, sejam eles de cruzeiro ou de esporte e recreio. De forma geral, os serviços mais utilizados pelos turistas são: restaurantes, atividades esportivas, atividades de ecoturismo, atividades culturais e roteiros turísticos náuticos e terrestres diversificados. (ABEOC, 2014)

Pesquisa realizada pela ABREMAR (2011) revelou que 65% dos turistas náuticos possuem ensino superior completo e cerca de 30% têm renda mensal familiar entre 5.000 e 10.000 reais e 28% ganham entre 2.500 e 5.000 reais.

Ainda de acordo com a pesquisa, 52,8% dos turistas náuticos são mulheres e 47,2% correspondem ao público masculino. A faixa etária predominante está entre os 25 e 34 anos e a maioria, quase 52%, são casados. Os gastos dos turistas de cruzeiro e dos tripulantes nas cidades e portos de embarque/desembarque e de trânsito somaram mais de 455 milhões durante a temporada 2013/2014. Quanto à participação, os turistas nacionais foram responsáveis por 71,9% enquanto os turistas internacionais e tripulantes foram responsáveis por 28,9% desse total.

2.5 O Evento F1H2O

Realizada pela primeira vez em 1981, esta competição internacional tem regras semelhantes à F1 de carros, com equipes de diferentes nacionalidades, que competem no F1H2O Powerboat World Championship Series, o campeonato mundial de motonáutica, que é regulado pela Union Internationale Motonautique (UIM). O campeonato mundial de F1H2O é realizado com etapas em vários países ao redor do mundo. É um campeonato que atualmente reúne pilotos de mais de 22 países e acontece oficialmente desde 1995. Para a prática do esporte são utilizados os chamados “powerboats”, que são superpotentes barcos de cabine fechada ou aberta, que parecem pequenos catamarãs com cara de jetsky gigante, capazes de atingir velocidades acima de 200 km/h.

Este é o esporte aquático mais rápido e espetacular do mundo. Ele se assemelha a dirigir um carro de F1 a toda velocidade, mas por cima da água. Os powerboats chegam a acelerar mais rápido do que os carros de F1; eles são capazes de ir de zero a 160 km/h em apenas 4 segundos. É um esporte muito competitivo e desafiador, além de ousado e arriscado. (F1H2O, 2014)

A etapa de classificação para os campeonatos consiste na execução de voltas no circuito com a finalidade de obter o melhor tempo. Ao final de 3 etapas classificatórias intercaladas, com 20, 15 e 10 minutos cada uma respectivamente, os 10 melhores tempos saem classificados para a prova.

Os powerboats, ao serem vistos desafiando as leis da gravidade e praticamente se erguendo no ar durante as manobras de alta velocidade, são um show a parte. Esses barcos conseguem manter o equilíbrio a mais de 200 km/h, fazendo curvas fechadas a 150 km/h, sem freios e sem mudar as marchas, o que fica mais difícil com visibilidade limitada. Nesta velocidade qualquer erro minúsculo de julgamento seria um desastre de alta velocidade. A rivalidade entre os pilotos de barcos a motor, muitas vezes podem emocionar as multidões com ultrapassagens, quase colisões e outros atos ousados e perigosos que os pilotos costumam fazer. (F1H2O, 2014)

Cada circuito é diferente do outro em tamanho e desenho, mas geralmente têm cerca de 2000 metros. Cada um deles tem pelo menos uma longa reta e várias curvas apertadas, principalmente à esquerda, com uma ou duas voltas à direita. Com as curvas em alta velocidade, o peso de cada piloto chega a ser multiplicado por 4,5 vezes.

As corridas são organizadas em locais selecionados em todo o mundo com base nas condições da água, infraestrutura básica e náutica, acesso público, hotéis e instalações de telecomunicações, entre outras.

Figura 2 - Grand Prix do Qatar.



Fonte: Site F1H2O, 2014.

Em 2013, Brasília incluiu o turismo náutico como prioridade na captação de recursos, com a realização do evento F1H2O. A intenção do governo do Distrito Federal, de acordo com o Secretário de Turismo (2013) é democratizar as atividades de lazer usufruídas pelos brasilienses e visitantes no local, além de oferecer condições igualitárias às empresas prestadoras de serviços desse segmento.

A pesquisa pretende verificar por meio de entrevistas e questionários a influência que esta competição teve para o turismo náutico de Brasília. Os critérios para a busca de dados e informações foram estabelecidos após consulta dos conceitos e exploração do tema, comparação de ideias de diferentes autores e investigação crítica de textos e trabalhos acadêmicos. Segundo Carvalho (2000), “qualquer que seja o tipo de trabalho este deve ter um problema proposto e a sua apresentação formal deve demonstrar que o aluno conseguiu atingi-lo. Isto exige, por parte do aluno, a compreensão da literatura selecionada para que possa demonstrar o alcance desse problema”.

Em Brasília existem vários clubes náuticos que realizam competições e eventos náuticos variados ao longo do ano. Dentre os mais conhecidos estão o late Clube de Brasília, o Clube Naval e o Cota1000. O calendário Náutico da cidade fica disponibilizado no site da Federação Náutica de Brasília, em www.fnb.org.br.

3 A ANÁLISE DOS RESULTADOS DA PESQUISA

O capítulo de análise dos resultados da pesquisa tem como meta responder os objetivos propostos pela presente pesquisa. Assim, o capítulo foi estruturado por itens que correspondem aos objetivos específicos da investigação.

Os dados analisados na pesquisa foram os tipos de turismo náutico, os tipos de embarcação utilizadas nos esportes náuticos, as principais regatas e torneios existentes em Brasília, o perfil do turista náutico, entre outros. Foi pesquisada também a evolução dos esportes náuticos em Brasília, o calendário de eventos náuticos, as condições da infraestrutura de apoio do turismo náutico na cidade e sua frota náutica, além das ações que estão sendo desenvolvidas no apoio às atividades de turismo náutico.

Nas palavras de Maria Cecília M. de Carvalho (1989):

Podemos dizer que a maioria dos cientistas se ocupa durante toda sua vida profissional com aquilo que denomina “ciência normal”. Através de instrução e treinamento recebidos, o cientista normal desenvolve uma determinada concepção acerca da natureza, um modo especial de enxergar a realidade, objeto de investigação de sua área de pesquisa. Tal concepção da natureza ou modo de ver a realidade não deixa de possuir as características de preconceitos ou presunções acerca de como a natureza é constituída. Esses preconceitos adquiridos moldam-lhe a visão da realidade, de sorte que o cientista normal acredita que o universo se ajusta efetivamente às suas concepções, preconceitos ou presunções.

O objetivo geral dessa análise foi verificar de que maneira aconteceu o evento da F1H2O - a quantidade de atletas inscritos na competição, quem organizou, quais as principais regras, a quantidade de estrangeiros; estudar a capacidade da infraestrutura náutica de Brasília; compreender o fenômeno do turismo náutico em Brasília e entender de que maneira a F1H2O pode influenciar o turismo náutico local.

O trabalho foi desenvolvido com a realização de várias entrevistas das quais três foram gravadas; uma delas com integrantes da Diretoria Náutica do Iate Clube de Brasília - ICB, Murilo Peixoto e Renato Moura, uma com um atleta competidor da Federação Náutica de Brasília – FNB, Jader Coelho, e outra com o Presidente da FNB, Roberto Rener. Além disso, foram aplicados 14 questionários entre

marinheiros e funcionários do ICB, proprietários, mecânicos náuticos e trabalhadores de marinas privadas, prestadores de serviços, competidores e atletas federados.

Desse modo, após as entrevistas e a análise dos dados colhidos nos questionários, além da percepção dos entrevistados e partícipes da pesquisa, foi possível estabelecer um panorama do turismo náutico de Brasília, em especial sobre a influência da F1H2O para o turismo de esportes náuticos em Brasília. A pesquisa não teve o objetivo de realizar análises econômicas e tampouco contém dados estatísticos do setor. Foi de fundamental importância a pesquisa de campo para obter as respostas às questões objeto da pesquisa, já que são escassas as fontes de informação sobre esse tipo de turismo, especialmente sobre o evento em questão.

3.1 A verificação da realização da F1H2O em Brasília

De acordo com entrevista realizada por telefone com o funcionário do GDF, Eduardo (2014), o evento aconteceu no Lago Paranoá, em Brasília, em junho de 2013, atraindo cerca de 20 mil pessoas para a cidade, entre organização do evento mundial, competidores e familiares e pessoal da imprensa e turistas. “Essa é a principal competição internacional de lanchas e tem regras similares à Fórmula 1”, comentou. Trata-se de um campeonato mundial de “powerboats”, que são barcos com motores superpotentes que atingem até 200 km de velocidade na água. Entre os entrevistados e os que responderam ao questionário, apenas dois deles haviam participado da organização do evento. Os outros tinham alguma ideia, tinham escutado falar, ou tinham assistido ao evento, e quase todos sabiam que tinha sido patrocinado pelo GDF e que houve muita badalação em torno do evento, com a presença de repórteres da TV e da imprensa.

Figura 3 - CAMPEONATO DE F1H2O



Fonte: Brasília em destaque, 2014.

O evento foi realizado por meio de uma parceria entre a FNB, que ficou responsável pela organização do evento e o GDF, que ficou responsável pelo aporte de recursos e pelo apoio na segurança do evento.

A F1H2O foi realizada pela Organização Mundial de Powerboats, a Union Internationale Motonautique (UIM), e consiste em uma corrida dos powerboats por um circuito feito com boias, que diferem de lugar para lugar, mas tem características parecidas, como a distância de 2 km. Geralmente as etapas são realizadas em grandes lagos e lagoas e o vencedor é a equipe ou atleta individual que fizer o menor tempo. São provas onde os pilotos atingem altas velocidades o que faz do esporte um esporte náutico radical. “Quando venta faz ondas que fazem capotar. Neste evento houve duas capotagens, mas felizmente nada de grave aconteceu.” comentou o Roberto, presidente da FNB (2014).

Os questionários aplicados revelaram que 79% dos participantes acham que o calendário de competições náuticas de Brasília é bem divulgado e apenas 21% acreditam que é preciso haver uma divulgação mais abrangente e eficiente. Todos os 100% dos que responderam o questionário gostariam que houvesse aumento no número de campeonatos, tanto nacionais quanto internacionais, no intuito de aproveitar este tipo de turismo para o desenvolvimento do turismo regional.

3.2 A infraestrutura náutica de Brasília

Para o entrevistado da Diretoria Náutica do Iate Clube, Renato (2014), em relação à infraestrutura náutica de Brasília, existe uma evidente superlotação de embarcações que hoje trafegam pelo Lago Paranoá, o que está gerando consequente deficiência de oferta de garagens náuticas. Só no Iate Clube, são mais de 230 embarcações na fila para uma vaga náutica do clube. Isso se deve também, segundo o entrevistado, aos preços que estão sendo praticados nas marinas privadas, o que faz com que muitos busquem os serviços do clube que são bem mais em conta. O entrevistado sugeriu que a Capitania dos Portos de Brasília fixasse limites de alguma forma, para cessar o enorme crescimento das lanchas no Lago. Ele lembrou que todos os graves acidentes acontecidos nos últimos anos envolvendo embarcações no Lago Paranoá foram causados por lanchas.

Em entrevista não gravada realizada com o proprietário de uma marina privada, verificou-se que a falta de vagas nas marinas não acontece somente nos clubes. Nesta marina, segundo o proprietário, existem 13 pessoas na fila de espera aguardando vagas para guardarem seus barcos. De acordo com o proprietário 80% das vagas estão preenchidas com lanchas e 20% guardam barcos à vela e jetskis, entre outros. As marinas privadas costumam alugar embarcações, caiaques, jetskis e pranchas de Sup (Stand Up Paddle). Algumas oferecem serviços como lavagem, manutenção, venda de peças e acessórios, motores entre outros.

Figura 4 - GARAGEM SECA, MARINA DO IATE CLUBE



Fonte: Dados de Pesquisa, 2014.

Nos dados colhidos por meio dos questionários, verificou-se que cerca de 80% dos participantes acham que a infraestrutura náutica de Brasília não suporta a demanda cada vez mais alta por vagas náuticas nos clubes e marinas da cidade. De acordo com as respostas colhidas, em relação à infraestrutura náutica, as maiores necessidades de Brasília atualmente são investimentos em vagas náuticas e ampliação da divulgação dos eventos náuticos da cidade.

3.3 O fenômeno do turismo náutico em Brasília

De acordo com os entrevistados da Diretoria Náutica do Iate Clube, Murilo e Renato (2014), o clube incentiva o esporte náutico em geral, mas apenas promove campeonatos de vela, que tem maior tradição em Brasília. Há também clubes com forte tradição no remo, como o Minas Tênis Clube e o Clube Naval, que é forte também na vela, assim como o Cota 1000. Existem atualmente cerca de 40 clubes ao redor do Lago Paranoá, que geram cerca de 10 mil empregos diretos.

Figura 5 - OFICINA NÁUTICA, MOTO MARINA BRASÍLIA



Fonte: Dados de Pesquisa, 2014.

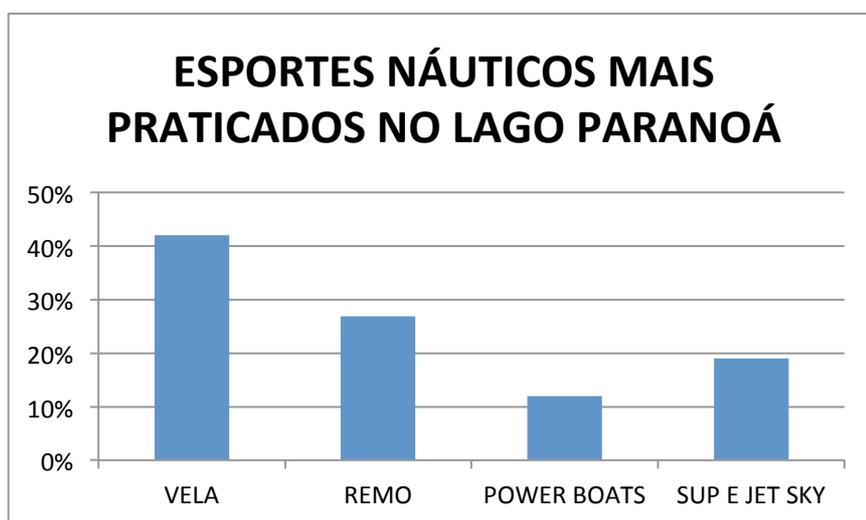
Para o entrevistado competidor, Jader (2014), as atividades náuticas são variadas e o calendário é extenso, com vários campeonatos nacionais e regionais, além de torneios interclubes. Existem muitos clubes ao redor do Lago Paranoá ligados às atividades náuticas, que hoje vêm sofrendo grandes mutações, como a inclusão do Sup e do Jet ski no calendário da FNB em 2013. Hoje já existem escolinhas de aprendizado em vários clubes e marinas, além de torneios e campeonatos nessas modalidades.

Segundo o entrevistado da FNB Roberto (2014), o número aproximado de embarcações de Brasília é de mais de 6.000 embarcações registradas, ou seja, Brasília é dona da terceira maior frota do país, superada apenas por Rio e São Paulo. Os esportes náuticos praticados no Lago Paranoá são variados e praticados por públicos diferentes. De acordo com o entrevistado do late Clube, Murilo (2014), a maioria dos clubes náuticos de Brasília tem mais tradição no esporte com vela, já que os ventos não são sempre intensos na região. “Aqui todos os campeonatos que promovemos são de vela” comentou. Além de campeonatos brasileiros e regionais de vela e de remo, existem campeonatos de Sup e de jetski, entre outros.

O entrevistado competidor pratica o jetski. Jader (2014) é competidor federado desde 2006 e já conquistou medalhas pelo Brasil afora e até no exterior. Está indo na semana que vem para um campeonato no Paraguai, onde será o único

representante de Brasília. Longe dos passeios de Jet no lago, ele treina diariamente se preparando para o campeonato. Segundo ele, Brasília tem hoje um calendário bem vasto de atividades náuticas, mas ainda precisa haver mais investimentos em infraestrutura e planejamento.

Gráfico 2 – PREFERÊNCIAS NÁUTICAS NO LAGO PARANOÁ



Fonte: Dados da pesquisa, 2014

Analisando as respostas do questionário aplicado, verificou-se que cerca de 71% dos entrevistados acreditam que o calendário náutico de Brasília é muito bom ou satisfatório, enquanto outros 29% acham regular. Em relação à quantidade de regatas e torneios, 100% das respostas foram favoráveis ao aumento do número de competições no Lago. Ainda de acordo com os participantes, os melhores tipos de competições para se realizar nas águas do Paranoá são os esportes com barcos à vela, com 42% das repostas, seguidos do remo, com 26%. Os powerboats foram marcados em 19% das respostas, enquanto o Sup e o Jetsky foram citados por 11% dos questionados.

3.4 A F1H2O e o turismo náutico de Brasília

Segundo o entrevistado da FNB, Renato (2014), o evento não surtiu o efeito desejado, que era, na visão da Federação, incluir Brasília como uma etapa anual do

evento. Segundo Roberto, houve demora para a definição de que a FNB seria a organizadora do evento e após acertados os detalhes da operação e conseguida a aprovação e assinatura do contrato com o Governo do Distrito Federal – GDF, faltavam apenas 2 dias para a competição. Esta falta de planejamento teve como consequência atraso nas contratações e oneração dos gastos previstos inicialmente, além de o GDF somente ter repassado os recursos um ano depois, ou seja, agora em junho de 2014. Dessa forma, ele acredita que não conseguirão mais realizar outras etapas do campeonato aqui em Brasília, pois a organização do mundial teve prejuízo em vez de ter lucro.

Já o representante do GDF, Eduardo (2014), por telefone, disse que o evento foi um sucesso e destacou a cidade internacionalmente, já que várias emissoras o transmitiram ao vivo para o Brasil e vários outros países. Segundo ele, o evento trouxe mais de 20 mil pessoas para a cidade e foi de extrema importância para a entrada de Brasília no ranking de cidades que se destacam no turismo náutico de recreio e esporte.

Figura 6 - JET SKI DE COMPETIDOR NA OFICINA NÁUTICA



Fonte: Dados de Pesquisa, 2014.

Na visão do entrevistado Renato (2014), do late Clube, o evento foi puramente uma jogada de marketing com a finalidade de atrair campeonatos internacionais para Brasília, mas não houve a participação do late Clube e não há ligação e tampouco

benefícios para o clube ou os atletas federados da cidade, já que não é um campeonato onde há brasilienses competindo.

Nos questionários aplicados, todos os participantes concordaram que se pode aproveitar o turismo náutico de recreio e esporte para desenvolver o turismo regional. Cerca de 70% dos participantes consideram que a organização da F1H2O foi boa ou muito boa, enquanto outros 30% acreditam que foi regular ou ruim. Dentre o universo de entrevistados, apenas 3 participaram do evento de alguma forma, enquanto 11 apenas assistiram ou ficaram sabendo. Não houve acidentes graves ou qualquer tipo de problemas para a realização do evento.

Gráfico 3 – AVALIAÇÃO DO EVENTO F1H2O



Fonte: Dados da pesquisa, 2014.

Questionados sobre como avaliavam o evento como instrumento de desenvolvimento do turismo náutico em Brasília, 60% considera positivo ou muito positivo, enquanto cerca de 40% acredita que o evento pouco influencia ou influenciou para o desenvolvimento do setor, acompanhando a visão do entrevistado do ICB, que acredita que, por não haver competidores brasilienses e ser um evento específico, não contribui muito para o desenvolvimento do turismo regional, a não

ser que ele integrasse o calendário náutico da cidade com etapas anuais. Dessa forma os atletas locais poderiam se desenvolver no esporte e começar a participar da competição, além de haver tempo e talvez mais empenho do governo no sentido de se fazer um bom planejamento e colher melhores resultados.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Para o desenvolvimento do segmento náutico 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 regiões onde ocorram atividades relacionadas ao segmento.

Entre as ações que estão sendo implementadas está o Grupo de Trabalho de Turismo Náutico, do Ministério do Turismo, cujo objetivo é desenvolver uma política que permita o gerenciamento eficiente do Turismo Náutico brasileiro, detalhando as estratégias de gestão para esse segmento turístico, inclusive no que tange aos empreendimentos náuticos e às políticas de capacitação, gerando subsídios ao Plano Nacional de Turismo.

Em Brasília, os investimentos já realizados na orla do Lago fazem dele um emergente pólo econômico, com variadas oportunidades de negócios. Por estar cada vez mais limpo, o Lago Paranoá começou a despertar o interesse dos praticantes de mergulho, que podem encontrar nas suas águas os vestígios da construção de Brasília.

Em proposta dirigida ao Ministério do Turismo, o GDF sugeriu a construção de um cais público, que ajudará melhorar o acesso aos serviços de transporte por meio náutico, a movimentar a visitação ao lago, e, conseqüentemente, contribuir para a oferta de opções do turismo local. Brasília tem um enorme potencial cais e marinas estão dentro da lista de prioridades do Ministério, que tem interesse em apoiar esse tipo de equipamentos para incrementar o turismo náutico no Brasil.

A pesquisa revelou que a possibilidade de crescimento do segmento náutico depende de serviços de disponibilização e manutenção de marinas e garagens náuticas, manutenção dos barcos, serviços de resgate, entre outros serviços específicos e essenciais para o segmento. Brasília atravessa hoje uma situação de baixíssima oferta de garagens náuticas, principalmente para barcos à vela, já que as lanchas pagam mais caro, e tem obtido a preferência por vagas náuticas nas marinas. Um barco gasta em manutenção, em média 8% de seu valor de compra por ano.

A análise dos dados da pesquisa mostrou que, para a maioria dos que participaram da pesquisa, o evento não foi devidamente divulgado e não contou com a participação de atletas e competidores regionais, e que, desse modo, não chamou atenção especial. Mas para quem viu as lanchas praticamente voando na água, a sensação já foi diferente: o evento desse porte poderia sim agregar enorme valor para o turismo náutico de Brasília. Assim comentou o presidente da FNB, Roberto Rener (2014): “Eu não vi a prova final, que foi no domingo, mas vi os treinos que eles fazem antes; ali já são eliminados vários deles e só os melhores disputam a final”.

Ainda segundo Roberto (2014), há uma ala conservadora dos clubes náuticos e competidores que é contra a expansão do calendário náutico para esse tipo de evento. Pela característica dos eventos náuticos de Brasília, que são em sua maioria organizados pelos clubes náuticos situados ao redor do Lago Paranoá, ficou claro que o evento da F1H2O foi algo diferente e inovador para a cidade e que não houve a participação dos clubes e associações náuticas da cidade, por ser uma prova organizada por organização estrangeira de nível mundial.

Todavia para uma minoria e mais especificamente pessoas ligadas ao GDF e à FNB, o evento foi considerado um sucesso, com ampla divulgação do nome de Brasília, o que pode ser importante para o desenvolvimento do turismo local e regional. A atração e apoio a eventos internacionais, quando bem planejados, além de destacar em reportagens o potencial do destino para o Turismo Náutico, podem ainda atuar como forte fomentador de negócios junto à indústria nacional. O evento

da F1H2O em Brasília mobilizou mais de 100 jornalistas, rendeu noticiários em televisões de vários países do mundo, reportagens em diversos jornais e milhares de acessos ao site eletrônico do evento. Em 2007 na Bahia foi realizada pela segunda vez, a Regata Jacques Vabre (La Rochelle, 2007). Nesta ocasião os repórteres puderam mostrar não somente a regata, mas também um pouco das belezas da região e da cultura náutica nacional, por meio de viagens por regiões como Morro de São Paulo, Baía de Todos os Santos entre outras. Repórteres e até patrocinadores internacionais ligados à regata ficaram entusiasmados em relação às belezas naturais, riqueza cultural e oportunidades de negócios existentes na região (SETUR,2014).

A pesquisa nos revelou que houve falta de planejamento para o evento e que assim pode-se ter perdido a oportunidade de incluir Brasília como etapa anual da F1H2O, já que os organizadores do evento somaram um prejuízo de mais de R\$ 1,5 milhão, segundo o presidente da FNB, Roberto Rener (2014). Mostrou também que é necessário melhorar a divulgação do calendário de esportes náuticos de Brasília tornando-a meio de promoção do esporte e do turismo de esportes náuticos. Para o desenvolvimento do turismo náutico na cidade, eventos como o F1H2O podem sim contribuir de forma significativa para fomentar as atividades náuticas e o turismo, mas precisam ser mais bem planejados e estruturados. Precisam ser profissionais e eficientes, sem atrasos e sem prejuízos. Ademais, são necessários investimentos em infraestrutura náutica, principalmente no tocante a vagas náuticas nas marinas e clubes da cidade. Os dados da pesquisa mostram que 38% dos participantes se preocupam com a divulgação dos eventos e consideram que os campeonatos poderiam ser bem melhor explorados. Conclui-se também, considerando a análise dos dados da pesquisa, que é de fundamental importância que a Capitania dos Portos regule e fixe limites para a circulação de lanchas no Lago Paranoá, no intuito de garantir a segurança da navegação e o fluxo ideal de embarcações no Lago.

REFERÊNCIAS

ACERENZA, Miguel Ángel. **Administração do Turismo: conceituação e organização**. tradução: Graciela Rabuske Henges. Bauru – SP: EDUSC, 2002.

_____ **ANUÁRIO DO DF 2010: uma ferramenta de fomento ao turismo e ao desenvolvimento do Distrito Federal.** Mark Consultoria. Ano 1, nº 1, Brasília, 2010.

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

_____ **CARTILHA CADASTUR E MEU NEGÓCIO: Apoio ao Turismo Náutico.** Equipe Fundação Univera e Equipe Ministério do Turismo, , 1. ed., 2010, CARVALHO, Alex Moreira...(et. al.). **Aprendendo Metodologia Científica: uma orientação para os alunos de graduação.** São Paulo: O Nome da Rosa, 2000.

CARVALHO, Maria Cecília Maringoni. **Construindo o saber – Metodologia científica: Fundamentos e técnicas.** 2. ed. Campinas – SP: Papyrus, 1989.

CENTENO, Rogélio Rocha. **Metodologia da Pesquisa aplicada ao turismo: casos práticos.** São Paulo: Roca, 2003.

COOPER, Chris. **Turismo: princípios e práticas.** 3. ed. Porto Alegre, Bookman, 2007.

_____ **EMBRATUR. Marinha Mercante: O Brasil e o Mundo.** In: Cadernos de Infraestrutura. Nº 5, 1998.

_____ **EMBRATUR. Plano Aquarela: Marketing Turístico Internacional do Brasil.** Brasília, EMBRATUR, 2005.

FONSECA, Maurílio M. **Arte Naval.** 4. ed. Rio de Janeiro, Escola Naval, 1984.

KRIPPENDORF, Jost.; GASTAL, Suzana (org). **Turismo, investigação e crítica.** São Paulo: Contexto, 2002.

LAGE, Beatriz Helena Gelas, MILONE, Paulo Cesar. **Turismo na economia.** São Paulo: Aleph, 2004. (Coleção ABC do Turismo).

_____ **MARCOS CONCEITUAIS: cartilha.** Ministério do Turismo, Secretaria Nacional de Políticas de Turismo, Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico, Coordenação Geral de Segmentação - Brasília, 2006.

POLLONI, Luis Carlos. **Historia das civilizações: uma abordagem comparativa.** São Paulo, 2006.

RUSCHMANN, Doris van de Meene. **Marketing turístico: Um enfoque promocional.** Campinas, SP: Papyrus, 1990 (Coleção Turismo).

_____ **TURISMO NÁUTICO: Orientações Básicas.** Ministério do Turismo, Secretaria Nacional de Políticas de Turismo, Departamento de Estruturação,

Articulação e Ordenamento Turístico, Coordenação Geral de Segmentação. 3. ed. Brasília, 2010.

YÁZIGI, Eduardo. **A Alma do Lugar: turismo, planejamento e cotidiano em litorais e montanhas**. 2. ed. São Paulo: Contexto, 2001.

SITES ELETRÔNICOS CONSULTADOS

ABEOC - Associação Brasileira de Empresas de Eventos. Disponível em www.abeoc.org.br acesso em outubro de 2014.

ABETA - Associação Brasileira de Turismo de Aventura. Disponível em www.abeta.tur.br acesso em outubro de 2014.

ABREMAR - Associação Brasileira de Empresas Marítimas. Disponível em www.abremar.com.br acesso em outubro de 2014.

ABREMAR - **Estudo de Perfil e Impactos Econômicos de Cruzeiros Marítimos no Brasil em parceria com a Fundação Getúlio Vargas – FGV**. Disponível em www.abremar.com.br acesso em outubro de 2014.

BRASÍLIA CONVENTION Disponível em www.brasiliaconvention.com.br/ acesso em setembro de 2014.

CADASTUR, Cartilha - Ministério do Turismo. Disponível em <http://cadastur.turismo.gov.br> acesso em setembro de 2014.

CLUBE NAVAL DE BRASÍLIA. Disponível em www.clubenaualdf.com.br acesso em setembro de 2014.

CRUISE MARKET WATCH - Disponível em www.cruisemarketwatch.com acesso em outubro de 2014.

DEPARTAMENTO DE POLÍCIA FEDERAL - DPF. Disponível em www.dpf.gov.br acesso em setembro de 2014.

EMBRATUR. Disponível em www.embratur.gov.br acesso em setembro de 2014.

FEDERAÇÃO NÁUTICA DE BRASÍLIA - FNB. Disponível em www.fnb.org.br acesso em setembro de 2014.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL - GDF – Secretaria de Turismo. Disponível em www.setur.df.gov.br acesso em setembro de 2014.

IATE CLUBE DE BRASÍLIA - ICB. Disponível em www.iateclubedebrasilia.com.br acesso em setembro de 2014.

[MARINHA DO BRASIL](http://www.marinha.mil.br/) – Disponível em www.marinha.mil.br/ acesso em novembro de 2014.

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE - MMA. Disponível em <http://www.mma.gov.br> acesso em setembro de 2014.

MINISTÉRIO DO TURISMO - MTUR & ICBC, Instituto Casa Brasil de Cultura. **Destinos Referência em Segmentos Turísticos**. Goiânia: Instituto Casa Brasil de Cultura, 2010. Disponível em <http://www.turismo.gov.br> acesso em outubro de 2014.

REVISTA VEJA. Disponível em <http://vejabrasil.abril.com.br/brasil/> acesso em setembro de 2014.

VIDA CANDANGA. Disponível em www.vidacandanga.com.br/noticias/campeonato-brasiliense acesso em outubro de 2014.