

CADERNO 01 – DIAGNÓSTICO E ESTUDO DE DEMANDA

Itens A, B e C

1

Rua Visconde do Rio Branco, 374

Curitiba - Paraná
(41) 3322-5635

projetos@gradearquitectura.com.br

SUMÁRIO

SUMÁRIO	2
INTRODUÇÃO	4
1 Etimologia	5
2 Turismo, Lazer e Esporte Náutico	5
3 Embarcações	7
3.1 Veleiros	8
3.2 Lanchas	10
ITEM A – ANÁLISE DAS ATIVIDADES TURÍSTICAS E DE LAZER NÁUTICO NA REGIÃO (MODALIDADES PRATICADAS, DEMANDA REPRIMIDA, BENCHMARKING NACIONAL E INTERNACIONAL E BOAS PRÁTICAS)	
4 Orientação Geográfica Prévia	14
5 Características de Ocupação do Litoral	16
5.1 Cases de Sucesso	18
6 Litoral Paranaense	21
6.1 Atividades Turísticas	22
6.2 Baía de Guaratuba	26
6.3 Lazer e Esporte Náutico no litoral	27
6.4 Demanda Reprimida	29
6.5 Novos Investimentos e Oportunidades	30
7 Marinas	32
7.1 Boas práticas	33
7.2 Certificações	38
7.3 Marinas do Brasil	43
7.4 Benchmark Internacional	52
ITEM B - ANÁLISE DA INFRAESTRUTURA E OFERTA EXISTENTE (INFRAESTRUTURA NÁUTICA PRÓXIMA E SUA CAPACIDADE, GARGALOS E OPORTUNIDADES, AVALIAÇÃO DA ACESSIBILIDADE TERRESTRE E HIDROVIÁRIA AO FUTURO COMPLEXO)	
8 Caminhos de Guaratuba	58
8.1 Acesso Terrestre	59
8.2 Acesso Hidroviário	65
8.3 Marinas Locais (Baía de Guaratuba)	68

ITEM C – LEVANTAMENTO DE DADOS PRIMÁRIOS DE DEMANDA POTENCIAL E PESQUISA DE INDICADORES ECONÔMICOS.....		73
9	Análise Socioeconômica da Região	73
9.1	Crescimento Populacional	73
9.2	Economia	75
9.3	Perfil Náutico.....	78
10	Mercado Náutico.....	86
10.1	ACOBAR.....	86
10.2	Boat Shows.....	87
10.3	Forbes.....	88
10.4	Náutica.....	89
10.5	ICOMIA	90
11	Geração de Receitas	91
12	Demanda Potencial	92
13	Indicadores de Desempenho.....	95
13.1	Indicadores de Execução.....	96
13.2	Indicadores de Operação Náutica	96
13.3	Indicadores de Operações Acessórias	100
13.4	Indicadores de Desenvolvimento Regional.....	101
14	Links Úteis	103

INTRODUÇÃO

De forma inicial, replicamos abaixo parte do texto do Termo de Referência publicado para este projeto, demonstrando de forma objetiva quais são as premissas estabelecidas para a confecção dos conteúdos que serão vistos ao longo deste material.

- 1) *O projeto consiste na implementação de um complexo náutico integrado, voltado a atender tanto às demandas de embarcações quanto às de visitantes, com o objetivo de fortalecer o potencial turístico do litoral paranaense.*
- 2) *O projeto será alocado nos imóveis onde hoje situam-se o canteiro de obras da ponte de Guaratuba e o espaço destinado às operações de suporte da travessia aquaviária no sentido Guaratuba-Matinhos.*
- 3) *A atividade principal do empreendimento será a disponibilização de vagas secas e molhadas para embarcações de todos os portes, contemplando, inclusive, áreas reservadas para uso exclusivo de embarcações públicas municipais, estaduais e federais.*
- 4) *A concepção do projeto deverá garantir a preservação de espaços de uso público, podendo contemplar áreas de acesso restrito ou privativo.*
- 5) *O projeto deverá permitir ao futuro concessionário flexibilidade para desenvolver atividades comerciais e de serviços que ampliem os atrativos ao público e viabilizem a geração de receitas acessórias, tais como: áreas de apoio a embarcações, instalações hoteleiras, espaços gastronômicos, áreas de lazer e demais atividades correlatas, de modo a constituir um ambiente completo de entretenimento e conveniência para usuários e visitantes, ao passo que busca a sustentabilidade econômica do empreendimento.*

A iniciativa visa transformar a infraestrutura local, fomentar o Desenvolvimento Regional e consolidar o Paraná como um polo de excelência no setor, angariando diversos benefícios aos municípios envolvidos diretamente com o empreendimento e, conseqüentemente, ao Estado, entre eles:

- *Atração de Capital*
- *Dinamização da Economia*
- *Geração de Emprego e Renda*
- *Fortalecimento do Turismo*

Rua Visconde do Rio Branco, 374

Curitiba - Paraná
(41) 3322-5635

projetos@gradearquitectura.com.br

1 Etimologia

A palavra **náutico** tem sua origem no termo grego *nautikós* (*naus* + *tikós*), que significa “aquilo que é relativo a embarcações”. O radical grego *naus* passou a ser amplamente utilizada em diversas derivações no latim e línguas indoeuropéias. Diversas palavras usadas atualmente em nossa língua o utilizam. Desde a simples “nau”, termo para designar as grandes embarcações de vela, com três mastros e alto bordo, cruciais durante a Era dos Descobrimentos (séculos XV-XVI) para comércio e guerra dos reinos ibéricos; passando por outros comuns como “nave” ou “náuseas”; até o contemporâneo “internauta” usado para designar usuários de tecnologia que navegam pela internet.

2 Turismo, Lazer e Esporte Náutico

Ainda, antes de tratarmos diretamente dos temas objetivos do projeto, vale estabelecer uma definição norteadora sobre as atividades econômicas que fazem parte do mundo náutico, tal qual solicitado para este projeto. Em resumo, são 4 grupos de atividades macro que, distintos ou relacionados, englobam todas as demais atividades: **Transporte Náutico, Turismo Náutico, Lazer Náutico** ou **Esporte Náutico**.

O que há de diferente e interessante é que ser “náutico” significa que o elemento que une estas atividades não é o fim e, sim, um meio. Neste caso, o meio de transporte utilizado (embarcações). Por muitas vezes, este é o principal fator motivador para realizá-las. Apesar de outros meios de transporte possuírem atividades-meio similares, nenhum outro segmento possui um enquadramento e uma importância econômica tão relevante quanto as atividades náuticas.

De acordo com o Boletim de Inteligência de Mercado produzido pelo Ministério do Turismo em Julho/2021, algumas das principais atividades relacionadas ao ambiente náutico estão no quadro apresentado abaixo. Note-se que, nestas, podem haver atividades realizadas por meios próprios ou oferecidas por terceiros, mas todas carecem do ambiente aquático (marítimo, fluvial ou lacustre) e de um meio de transporte para existirem.

Rua Visconde do Rio Branco, 374

Curitiba - Paraná
(41) 3322-5635

projetos@gradearquitectura.com.br

Infográfico: Experiências Náuticas

EXPERIÊNCIAS	
 Pesca esportiva	 Educação ambiental
 Atração histórica e cultural	 Bike boat
 Observação de aves	 Cata de mariscos
 Contemplação da paisagem	 Contemplação a natureza e/ou observação da flora
 Mergulho	 Kitesurf
 Visitação em pontos turísticos	 Observação de fauna (ex.: baleias, golfinhos, tartaruga etc.)
 Caiaque	 Stand Up Paddle
 Surf	 Títulos ou premiações relevantes
 Adaptado com recursos/equipamentos acessíveis	 Vela
 Atrativos singulares	 Wakeboard e ski
 Banana boat	 Windsurf
 Boia ski	 Banho no meio do mundo

Fonte: Ministério do Turismo (https://www.gov.br/turismo/pt-br/aceso-a-informacao/acoes-e-programas/programas-projetos-acoes-obras-e-atividades/rede-inteligencia-mercado/BIMT7TurismoNautico_compressed.pdf)

Rua Visconde do Rio Branco, 374

Curitiba - Paraná
(41) 3322-5635

projetos@gradearquitectura.com.br

3 Embarcações

Há uma infinidade de tipos de embarcações. De acordo com os dados abertos da Marinha do Brasil, a lista possui 68 tipos diferentes, não estando nesta os equipamentos desobrigados de registro oficial nas Delegacias, Agências e Capitânicas dos Portos do país. Mais ainda, a considerar regionalismos, a lista pode chegar a centenas, dependendo de necessidades e características específicas de cada ambiente aquático ou nomenclaturas de cada região.

Para classificá-las ou segmentá-las, há também diversas maneiras diferentes. Seguem abaixo alguns exemplos:

- **Propulsão:** a motor, a vela, a remo, mistos.
- **Uso:** transporte de carga ou passageiros, lazer, pesca, esporte, entre outros.
- **Casco:** Chato ou quilhado.
- **Porte:** **Pequeno** (canoa, caiaque, voadeira, moto aquática / jet-ski); **Médio** (lancha, veleiro, escuna, balsa, iate); **Grande** (super iates, navio de cruzeiro, navio de carga)

7

De acordo com as características técnicas a serem apresentadas no Caderno 02 deste projeto, trataremos objetivamente dos tipos de embarcações que se encaixam mais adequadamente no perfil do Complexo Náutico de Guaratuba. Esta distinção não é excludente quanto ao uso efetivo dos espaços a serem criados. Todavia, para fins dos estudos deste Caderno, certos usos e tipos de embarcações não apresentam relevância significativa para serem considerados.

Sendo assim, **em linhas gerais**, o escopo deste projeto tratará de embarcações de **médio porte**, de **uso esportivo ou lazer** e movidos **a vela ou a motor**.

3.1 Veleiros

O veleiro é uma embarcação cuja propulsão principal é gerada pela ação do vento sobre as velas, que são sustentadas por mastros e controladas por um conjunto de cabos e sistemas de ajuste. Embora muitos veleiros possuam um motor auxiliar, este é utilizado predominantemente para manobras em portos, situações de ausência de vento ou emergências, não sendo o meio primário de deslocamento.

Do ponto de vista operacional, os veleiros dependem das condições atmosféricas, especialmente da direção e intensidade do vento, o que torna sua navegação mais variável e tecnicamente exigente. O comandante e a tripulação precisam compreender princípios de aerodinâmica das velas, leitura dos ventos, correntes marítimas e planejamento de rotas compatíveis com essas condições naturais.

Em termos de eficiência energética, os veleiros apresentam baixo consumo de combustível durante a navegação à vela, tornando-se uma opção mais econômica e ambientalmente sustentável em comparação às embarcações a motor. Essa característica os torna particularmente adequados para travessias de longa distância, turismo náutico, regatas esportivas e até mesmo para pessoas que optam por viver a bordo.

No que se refere à experiência de navegação, os veleiros proporcionam uma interação mais direta com o ambiente marítimo, oferecendo uma sensação de deslocamento mais silenciosa e harmônica com a natureza. Entretanto, em muitos modelos, o espaço interno pode ser mais limitado devido à necessidade estrutural do mastro e ao formato mais estreito do casco. Além disso, as manobras em marinas podem ser mais complexas, pois estão sujeitas à influência do vento e das correntes.

De maneira generalista, o perfil do navegador de veleiros é de alguém mais envolvido com o mar, em comparação com usuários de lanchas, por exemplo. Tem interesse na condução própria da embarcação e das necessidades para a viagem. O veleiro conduz a um *lifestyle* mais familiar, com interesses turísticos e de longa duração. Por muitas vezes, torna-se o lar da família em estadias longas em grandes rotas ou ancorados em portos e marinas.

Para os navegadores de velas, as marinas precisam oferecer muita conveniência e segurança, demandando serviços similares à hotelaria, para sustentar o estilo de vida e os períodos de longa permanência dos viajantes.

Outra observação relevante sobre estas embarcações é a altura do mastro e a profundidade do calado (parte submersa da embarcação). Em veleiros estes itens são superlativos. Grandes veleiros, acima de 30 pés de comprimento, costumam ultrapassar facilmente os 20m de mastro e possuem calado de 2m ou mais. Portanto, as marinas que desejam atrair este tipo de viajanete precisam oferecer as condições técnicas para tal.



Foto: Delta Yachts

3.2 Lanchas

São embarcações de médio porte, propulsionadas por motores a combustão interna, geralmente movidos a gasolina ou diesel. Em alguns equipamentos mais modernos, por sistemas elétricos. Diferentemente dos veleiros, essas embarcações não dependem do vento para se deslocarem e possuem maior manobrabilidade, o que lhes confere maior autonomia em relação às condições climáticas e amplitude de ambientes de uso e atracação.

Do ponto de vista do desempenho, barcos a motor tendem a ser mais rápidos e previsíveis, permitindo trajetos diretos entre pontos de interesse sem a necessidade de ajustar rotas conforme o vento. Essa característica os torna particularmente adequados para passeios recreativos de curta duração, esportes náuticos, pesca e transporte ágil entre diferentes locais.

No entanto, essa vantagem em velocidade e praticidade vem acompanhada de um maior consumo de combustível e, conseqüentemente, custos operacionais mais elevados. Além disso, o impacto ambiental tende a ser maior em comparação aos veleiros, especialmente no que diz respeito à emissão de poluentes e ruídos, inclusive subaquáticos.

10

Além disso, por serem movidos a combustível, uma demanda obrigatória das marinas que abrigam estes barcos é oferecer abastecimento náutico. No Brasil, a grande maioria das marinas possui o serviço de postos em terra, sendo raras as que oferecem postos náuticos flutuantes, que facilitam a operação para embarcações de maior porte.

Em termos de conforto e utilização do espaço, lanchas e iates geralmente oferecem áreas internas amplas e bem distribuídas, especialmente em modelos de maior porte. Iates de luxo, em particular, podem contar com cabines, banheiros, áreas de convivência e até sistemas de entretenimento sofisticados, tornando-os populares no mercado de turismo náutico.

Outro ponto inerente a esta categoria de embarcação é a alta demanda de serviços náuticos de conservação e manutenção, além do uso comum de equipes de bordo (marinheiro, cozinheiro, etc...). Assim como usuários de veleiros, navegadores de lanchas também exigem por conveniência, porém, voltada a itens de consumo mais imediato, como alimentos, bebidas e vestuário.

Rua Visconde do Rio Branco, 374

Curitiba - Paraná
(41) 3322-5635

projetos@gradearquitectura.com.br

Unindo estas e outras características, conclui-se que o perfil do navegador de embarcações a motor de médio porte (um dos focos deste estudo) pode ser traduzido, em linhas genéricas, na palavra **entretenimento**. O uso das embarcações é de curto período, horas, em muitas ocasiões. Costumam servir para reunir familiares, amigos e eventos sociais, assim como também atraem navegadores interessados em esportes náuticos (mergulho e wakeboard, por exemplo) e pesca.



Foto: Ferretti Yachts

3.2.1 Qual a diferença entre late e Lancha?

Esta é uma dúvida certa para pessoas leigas no assunto que queiram iniciar a se aventurar pelos mares, assim como também suscitou questionamentos neste grupo de trabalho, enquanto do desenvolvimento deste material. Por este motivo, seguimos abaixo com uma breve descrição e explicação do assunto.

De acordo com a Marinha do Brasil, através da NORMAM-211/DPC¹, que define termos e estabelece regras para atividades de esporte e de recreio náuticos, não há segmentação clara, já que lancha, iate e veleiro são termos genéricos que reúnem uma série de embarcações e nomenclaturas diferentes.

Para fins didáticos, no entanto, pode-se afirmar que o fator determinante de separação entre lanchas e iates é, na verdade, uma combinação entre o tamanho da embarcação e o tipo de propulsão. Para melhor visualização, segue um quadro explicativo abaixo.

Tamanho da Embarcação	Porte	Propulsão	
		Mecânica (motor)	Não mecânica (vento)
até 6 metros (<19,7 pés)	Miúda	Lancha	Veleiro
6 a 12 metros (19,7 a 39,4 pés)	Pequena	Lancha	Veleiro
12 a 24 metros (39,4 a 78,7 pés)	Média	Lancha	Veleiro
acima de 24 metros (>78,7 pés)	Grande	late	late

¹ <https://www.marinha.mil.br/sites/default/files/atos-normativos/dpc/normam/normam-211.pdf>

Todavia, mesmo havendo normativas oficiais neste sentido, o mercado consumidor, assim como os fabricantes de embarcações, traz leituras diferentes destes termos, incluindo outros fatores determinantes de segmentação, entre eles, o luxo.

Para a maioria do mercado, lanchas acima de 50 pés, recheadas de tecnologia e conforto, já podem ser chamadas de iates. Enquanto aquelas acima de 80 pés passam a configurar uma nova categoria comercial: os super iates.

Desta forma, configurou-se uma sobreposição de termos, permitindo que alguns tipos de lancha recebessem um *upgrade* comercial e, desta forma, mais consumidores podem agora usufruir do status de possuir um iate.

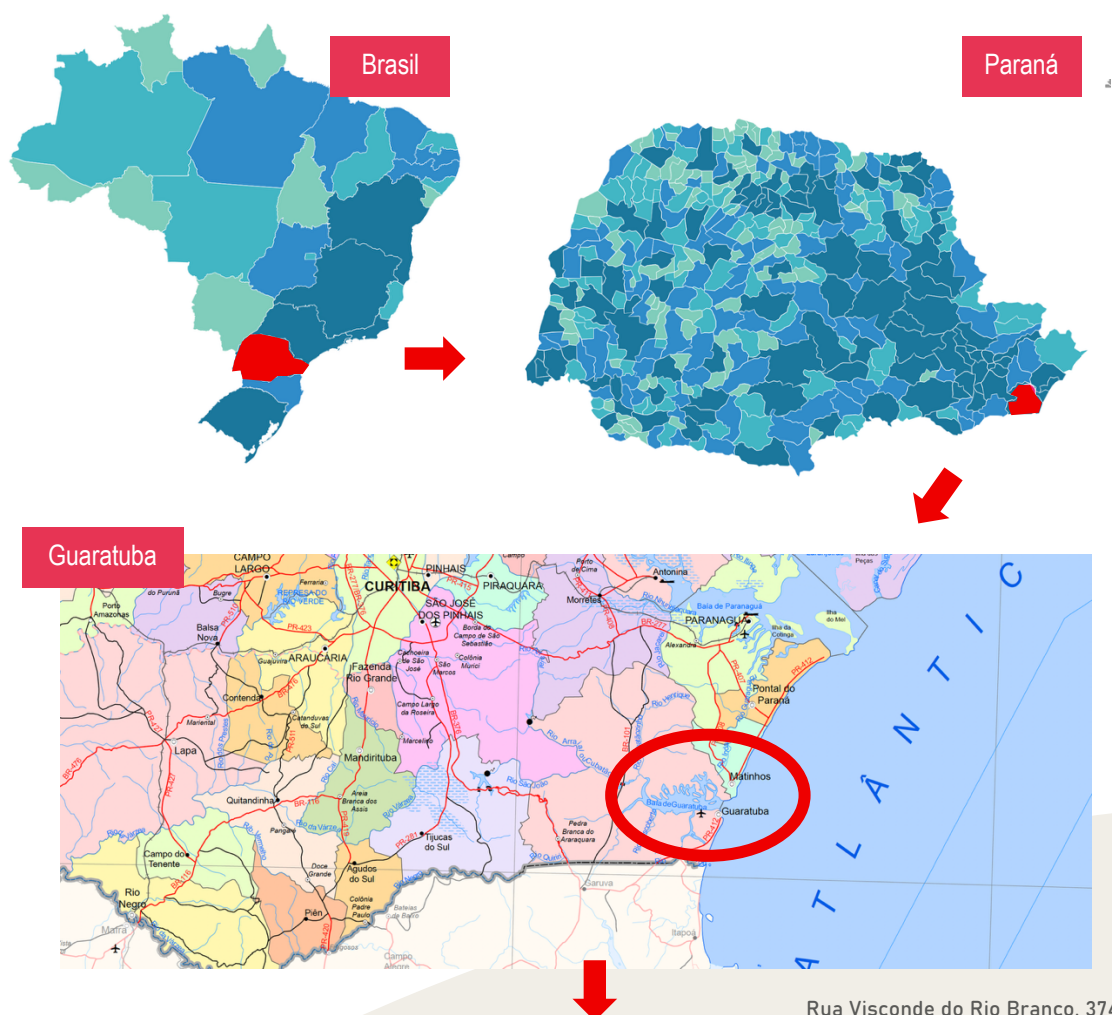


Foto: Forbes / Lurssen Yachts

ITEM A – ANÁLISE DAS ATIVIDADES TURÍSTICAS E DE LAZER NÁUTICO NA REGIÃO (MODALIDADES PRATICADAS, DEMANDA REPRIMIDA, BENCHMARKING NACIONAL E INTERNACIONAL E BOAS PRÁTICAS)

4 Orientação Geográfica Prévia

De forma a localizar o projeto geograficamente, apresentam-se abaixo os mapas extraídos do website do IBGE e do Google Earth:



Rua Visconde do Rio Branco, 374

Curitiba - Paraná

(41) 3322-5635

projetos@gradearquitectura.com.br

Baía de Guaratuba



Ponte de Guaratuba e Complexo Náutico



Conforme já mencionado no capítulo introdutório, o Complexo de Guaratuba irá ocupar o espaço onde hoje estão localizados o canteiro de obras da Ponte de Guaratuba, junto com as áreas de operações de suporte para travessia aquaviária (Ferry-Boat). Somadas, estas áreas ultrapassam 35.000m².

O projeto justifica-se amplamente já que, ao final da construção da Ponte de Guaratuba², com previsão de conclusão em abril/2026, a travessia aquaviária que, por décadas, fez a ligação entre o litoral norte paranaense, Pontal do Paraná e Matinhos, com as praias de Guaratuba, mais ao sul, não será mais necessária.

Os espaços utilizados pelas operações da travessia que, até então, ficariam ociosos e degradados, passarão, a partir deste projeto, a ter um destino nobre, útil e potencialmente positivo em diversos aspectos.

5 Características de Ocupação do Litoral

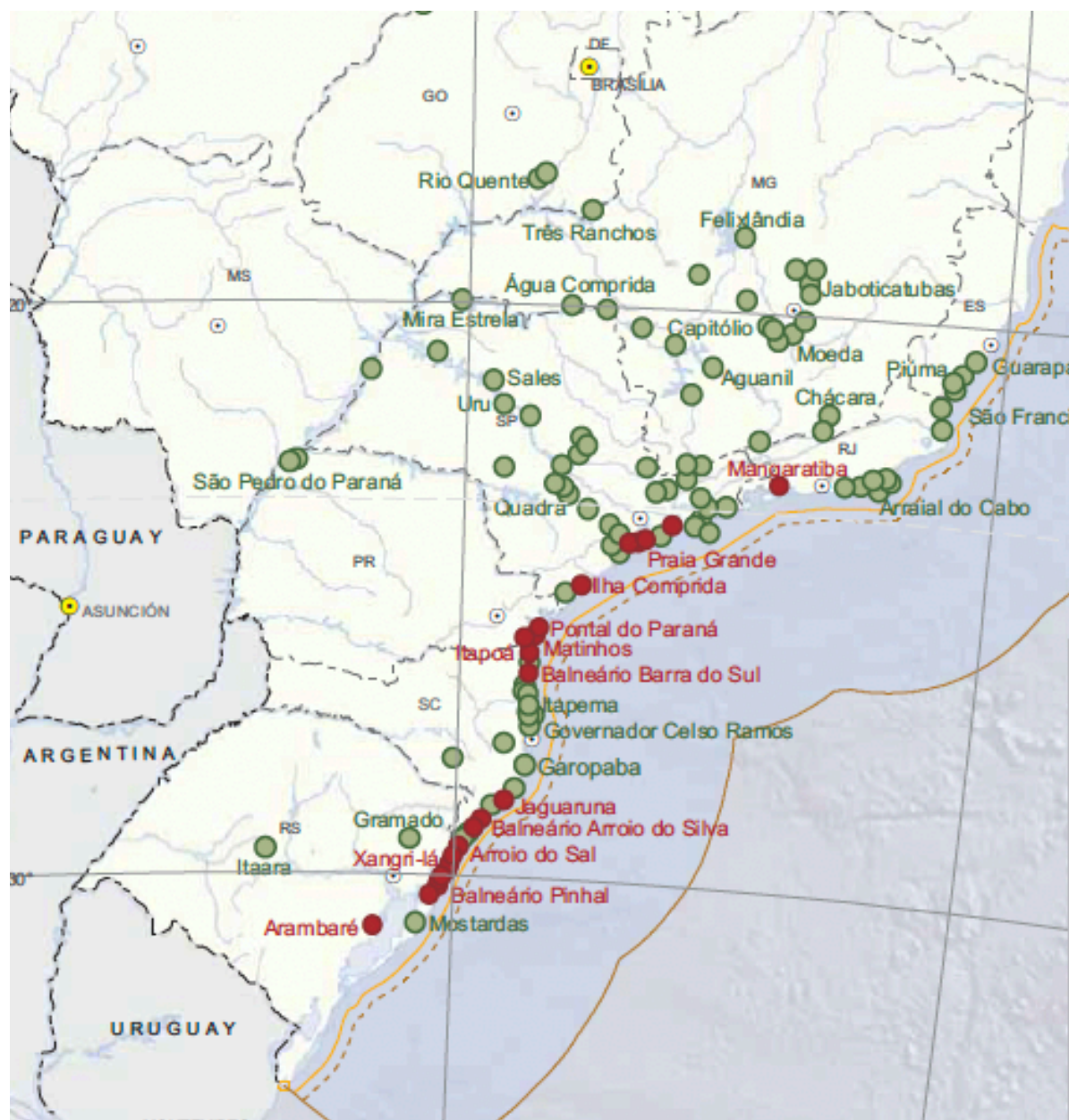
A região onde a Ponte de Guaratuba e o Complexo Náutico estarão, em breve, operando, ocupa o centro de uma área de litoral com características de ocupação muito semelhantes. Em direção ao norte, chegando até o litoral sul de São Paulo; e, em direção ao sul, até as praias de São Francisco do Sul e Barra Velha, no litoral norte de Santa Catarina.

16

É uma área onde, até hoje, predomina a ocupação sazonal, majoritariamente nas altas temporadas (férias de verão) ou feriados prolongados. Segundo dados do IBGE - 2010, ilustrados no infográfico abaixo, mais da metade dos domicílios destas cidades possui uso ocasional. A consequência natural deste diagnóstico é que esses municípios possuem uma economia irregular, fortemente ancorada no turismo e na prestação de serviços. Em adição, sofrem sobrecarga em infraestrutura (saneamento e energia, por exemplo) em picos de população.

² Vale esclarecer que, apesar de comumente ser chamada de ligação Caiobá-Guaratuba ou Matinhos-Guaratuba, geograficamente, as duas pontas (norte e sul) da ponte estarão inseridas no município de Guaratuba e, portanto, a Ponte recebeu esta mesma nomenclatura.

Infográfico: Domicílios com Ocupação Ocasional



Fonte: IBGE (Censo 2010)

5.1 Cases de Sucesso

Na contramão desta realidade ilustrada acima em 2010, estão alguns exemplos de como reverter o cenário de sazonalidade de ocupação e da economia. São provas de que investir em políticas de atração industrial, melhorar as condições de infraestrutura local, fomentar a organização de setores-chave da atividade econômica e o incentivo à construção de estruturas turísticas ou grandes empreendimentos imobiliários, funcionam muito bem, a curto e a médio prazo.

5.1.1 Balneário Camboriú

O primeiro destaque vai para Balneário Camboriú, em Santa Catarina, que, poucas décadas atrás, era um bairro de veraneio, dependente de economias maiores como Joinville (ao norte) e Florianópolis (ao sul). Com as belezas naturais da região, somadas ao incentivo à indústria da construção civil, Balneário Camboriú se tornou independente, política e economicamente, criou uma zona de influência ao seu redor cada vez maior e, hoje, se consolida como um dos principais mercados imobiliários do Brasil, focados, principalmente, no alto luxo.

18

5.1.2 Itapoá

Mais recentemente, também vemos o exemplo de Itapoá, igualmente em Santa Catarina. Concomitante à construção do Porto de Itapoá, um dos maiores terminais de contêineres do país, o município cresceu a níveis assustadores. Tornou-se assim numa das 5 cidades com maior crescimento populacional do Brasil, mais que dobrando a quantidade de domicílios entre 2010 e 2022. A economia local, já apoiada no alto PIB da região, acompanhou o crescimento. Agora, o vasto litoral desta e outras cidades vizinhas, ainda pouco explorado, tende a se tornar mais um foco de investimentos imobiliários e resultados positivos em diversos setores da economia.

Rua Visconde do Rio Branco, 374

Curitiba - Paraná
(41) 3322-5635

projetos@gradearquitectura.com.br

5.1.3 Caraguatatuba

Caraguatatuba, litoral norte de São Paulo e Itajaí, mais uma vez em Santa Catarina, são outros exemplos de como o investimento em atividades-chave, especialmente o lazer e turismo náutico, se revertem em prol de toda a economia e desenvolvimento local. As marinas de Caraguatatuba, perto de 18, organizadas em bloco e movidas por uma concorrência saudável, são consideradas um case de sucesso no turismo náutico do país. A cidade conquistou o primeiro lugar na categoria de turismo náutico no Prêmio Top Destinos Turísticos, destacando-se pela infraestrutura, políticas públicas e organização do setor.

5.1.4 Itajaí

O município que já abriga um dos maiores portos do Brasil, viu sua economia se diversificar fortemente nas últimas décadas. Aproveitando-se da zona de influência de consumo de Balneário Camboriú, somadas à forte e constante movimentação econômica gerada pelo porto, tornou-se a maior cidade e um dos maiores PIBs do estado. Em paralelo, reforçando a vocação náutica da região, atraiu a instalação de indústrias e, hoje, abriga grandes estaleiros do setor náutico recreativo, esportivo e de luxo do Brasil.

A Marina de Itajaí, que já é considerada uma das mais modernas e reconhecidas marinas do país, já possui projeto para ampliação e modernização de sua estrutura náutica, além da construção de grandes áreas comerciais (shopping e eventos) e de lazer ao seu redor (parque).

5.1.5 Itapema

Aproveitando-se da zona de influência de consumo e expansão imobiliária de Balneário Camboriú, Itapema, cidade vizinha ao sul, tornou-se um grande canteiro de obras para empreendimentos residenciais e comerciais. São dezenas sendo construídas simultaneamente numa área geográfica

Rua Visconde do Rio Branco, 374

Curitiba - Paraná
(41) 3322-5635

projetos@gradearquitectura.com.br

relativamente pequena. Para reverter a inerente sazonalidade da ocupação dos domicílios e atrair receitas recorrentes, a cidade recentemente inaugurou uma grande estrutura comercial sobre um molhe marítimo, com a instalação de um shopping center ancorado pelo restaurante Hard Rock Itapema, marca mundialmente reconhecida no setor, além de estrutura para atracação de embarcações de médio porte.

5.1.6 Florianópolis

Para coroar o excelente trabalho que o estado de Santa Catarina vem fazendo para se transformar num dos maiores polos turísticos e imobiliários do Brasil, no mês de fevereiro deste ano a prefeitura de Florianópolis anunciou a liberação ambiental (última entrave de licenciamento pendente) para construção do Parque Urbano e Marina Beira Mar Norte.

O complexo de mais de 140.000m² prevê a criação de edifícios comerciais, áreas de lazer, quadras esportivas e marinas, tanto públicas quanto privadas, com capacidade para mais de 600 embarcações.

Planejado há mais de 10 anos, o espaço está orçado em R\$ 350 milhões. O valor será custeado pelo setor privado em troca do uso do espaço por 35 anos. A prefeitura estima que, quando concluído, o parque gere mais de 2 mil empregos e injete um novo impulso para uma área super nobre da cidade, porém mais antiga, que já estava em processo natural de estagnação.



Imagem: Prefeitura de Florianópolis

Rua Visconde do Rio Branco, 374

Curitiba - Paraná
(41) 3322-5635

projetos@gradearquitectura.com.br

6 Litoral Paranaense

No Mapa Político do Brasil, que define as fronteiras entre os Estados, o Paraná tinha tudo para ter um litoral ser tímido e sem expressão. Por outro lado, o segundo estado brasileiro com menor litoral, só ganhando para o Piauí em km de costas, foi agraciado com uma natureza exuberante, clima agradável (subtropical úmido litorâneo) e recortes geográficos que permitem diversificar as atividades potenciais de exploração.

	Estado	Extensão do Litoral (km)
1	Maranhão	2.242,69
2	Pará	1.429,57
3	Rio de Janeiro	1.094,10
4	Bahia	1.075,85
5	Santa Catarina	773,58
6	São Paulo	733,91
7	Rio Grande do Sul	616,77
8	Ceará	608,97
9	Amapá	578,32
10	Espírito Santo	453,93
11	Rio Grande do Norte	409,45
12	Alagoas	248,24
13	Pernambuco	216,16
14	Sergipe	154,46
15	Paraíba	153,47
16	Paraná	102,73
17	Piauí	67,32

Possui aproximadamente 300.000 habitantes distribuídos em 7 municípios: Antonina; Guaraqueçaba, Guaratuba, Matinhos, Morretes, Paranaguá e Pontal do Paraná. Praticamente 50% desse total corresponde a uma única cidade, Paranaguá. Já em alta temporada alta temporada, a população pode aumentar em até 6 vezes (1,8 milhão) segundo estimativas de meios de comunicação pesquisados. Neste cenário, praias urbanas de Guaratuba, Matinhos e Pontal recebem o maior impacto populacional.

Por estarem muito próximas à capital do Estado, Curitiba, a aproximadamente 100km, é destino fácil e rápido para feriados e temporadas para um número elevado de pessoas, influenciando a economia e o perfil dos domicílios dos municípios.

Rua Visconde do Rio Branco, 374

Curitiba - Paraná

(41) 3322-5635

projetos@gradearquitectura.com.br

O Paraná é dono de 2 baías estuárias, Guaratuba e Paranaguá, sendo esta última uma das maiores do Brasil e que abriga o Porto de mesmo nome, segundo do Brasil em movimentação geral de cargas. Ambas possuem grande potencial de exploração turística e econômica, transformando paisagens num futuro promissor para toda a região.

6.1 Atividades Turísticas



Mapa ilustrativo: Adetur

No Litoral do Paraná você pode desfrutar do sol e das inúmeras praias. São cerca de 100km de extensão, 125 praias e balneários com areias brancas, águas mornas e limpas, com cenários bem diversificados, desde a foz do rio Arapira (ao norte) até a do Sai-Guaçu (ao sul). É delimitado por duas baías: ao norte, a de Paranaguá, e, ao sul, a de Guaratuba.

Rua Visconde do Rio Branco, 374

Curitiba - Paraná

(41) 3322-5635

projetos@gradearquitectura.com.br

É surpreendente a beleza encontrada entre o mar e a montanha, na maior área contínua brasileira de mata atlântica, nas baías, nos balneários, nos parques etc. Nas cidades históricas de Antonina, Morretes, Guaraqueçaba e Paranaguá, você também poderá desfrutar de uma viagem ao passado com muitas histórias e caminhos, como o Caminho do Itupava, a Estrada de Ferro Paranaguá Curitiba e a Estrada da Graciosa.

É encantadora a criatividade do artesanato e do folclore. São deliciosos os aromas e sabores do barreado, dos frutos do mar, da cachaça artesanal e dos doces típicos. Você será bem recebido com serviços, segurança e infraestrutura que se aprimoram a cada ano³.

6.1.1 Painel de Mapeamento da Oferta Turística do Paraná

De acordo com a Secretaria de Turismo do Paraná, em apresentação sobre a oferta turística do Estado, o Paraná apresenta grande diversidade de atrações para os visitantes. Destacam-se as atividades culturais e históricas com mais de 50 sítios para visitaça

23

O Ecoturismo e turismo de aventura também são bastante fortes, consequência natural do Paraná possuir os maiores trechos contínuos de Mata Atlântica preservada do Brasil. As praias urbanas, Guaratuba, Matinhos e Pontal do Paraná reúnem milhões de turistas em todo verão, atraídos pela facilidade de acesso, ótima infraestrutura, ações de turismo e belezas naturais.

³ Trechos extraídos de publicações da Adetur, Agência de Desenvolvimento Cultural e do Turismo Sustentável do Litoral do Paraná, órgão ligado à Secretaria de Turismo do Paraná



Imagem: Viaje Paraná

Todavia, certamente a principal vitrine do litoral do Paraná é a Ilha do Mel. Um paraíso preservado que combina praias intocadas, trilhas em meio à Mata Atlântica e paisagens de tirar o fôlego. Destino consagrado do ecoturismo brasileiro, a ilha oferece uma experiência única de conexão com o mar, a cultura caiçara e a tranquilidade absoluta.

24

Segue breve resumo de cada segmentado apresentado no material:

ECOTURISMO - No Litoral do Paraná, a Grande Reserva Mata Atlântica abriga importantes unidades de conservação. O Parque Nacional de Saint-Hilaire/Lange protege fauna e flora, reunindo espécies ameaçadas, rios cristalinos, cachoeiras e paredões. O Parque Estadual Pico do Marumbi, maior unidade de conservação aberta à visitação no estado, destaca-se pela extensa área preservada de Mata Atlântica.

Em Guaraqueçaba, o Parque Nacional do Superagui impressiona pela biodiversidade, enquanto a Reserva Salto Morato atrai visitantes por sua cachoeira de cerca de 100 metros. Também se destacam o Parque Estadual Rio da Onça, a Floresta Estadual do Palmito e a Ilha do Mel, um dos principais destinos de ecoturismo do Brasil.

Rua Visconde do Rio Branco, 374

Curitiba - Paraná
(41) 3322-5635

projetos@gradearquitectura.com.br

TURISMO DE AVENTURA - Antonina é referência para ecoturismo e esportes de aventura, oferecendo atividades como ciclismo na Mata Atlântica, rafting, canoísmo e montanhismo no Vale do Gigante, incluindo o Pico do Paraná, a montanha mais alta do Sul do país.

Em Pontal do Paraná, a Estrada Ecológica do Guaraguaçu recebe a Caminhada Internacional na Natureza e possibilita navegação até a foz do rio, onde se encontra o maior sambaqui do litoral paranaense. Já Morretes combina natureza e história, com passeios de trem pela Serra do Mar, trilhas coloniais como o Caminho do Itupava, a Estrada da Graciosa e a prática de montanhismo no Marumbi, considerado o berço da modalidade no Brasil.

TURISMO CULTURAL - O Litoral é o berço da colonização paranaense. Em Paranaguá, destacam-se o porto, um dos maiores do Brasil, a Estação Ferroviária (Marco Zero da Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba), o Centro Histórico e o Museu de Arqueologia.

Na Ilha do Mel, sobressaem a Fortaleza Nossa Senhora dos Prazeres e o Farol das Conchas. A cultura caíçara é representada pelo fandango, tradicional em Guaraqueçaba e na Ilha dos Valadares, em Paranaguá. Em Morretes, além do patrimônio histórico, o visitante encontra o Parque Estadual do Marumbi, Porto de Cima e a Estrada da Graciosa.

TURISMO DE SOL E PRAIA - Com 125 praias e balneários e 57 ilhas, o litoral paranaense oferece ampla diversidade de cenários, com águas e faixas de areia que atendem a diferentes perfis de visitantes, desde os que buscam tranquilidade até os que preferem maior infraestrutura.

TURISMO RELIGIOSO - Em Guaratuba, a Igreja Matriz Nossa Senhora do Bom Sucesso, construção secular erguida por escravos e tombada pelo Patrimônio Histórico do Paraná, é um dos principais marcos religiosos.

Em Paranaguá, destacam-se o Santuário de Nossa Senhora do Rocio, padroeira do estado, e a Catedral de Nossa Senhora do Santíssimo Rosário, a mais antiga da cidade. Em Antonina, o Santuário de Nossa Senhora do Pilar, tombado em 1999, também integra o patrimônio histórico. A região ainda mantém vivas celebrações tradicionais, como a Festa do Rocio, em Paranaguá, e a Festa do Divino, em Guaratuba.

Rua Visconde do Rio Branco, 374

Curitiba - Paraná
(41) 3322-5635

projetos@gradearquitectura.com.br

Para maiores detalhes, é possível consultar vatos materiais produzidos e publicados por órgãos ligados à Secretaria do Turismo do Paraná, como a Adetur, Agência de Desenvolvimento Cultural e do Turismo Sustentável do Litoral do Paraná, o programa Viaje Paraná, assim como consultar o site completo da Secretaria. Um belíssimo material de planejamento e informação que, mais uma vez, demonstra que o Paraná está no caminho certo para o futuro. Confira!

- <https://www.turismo.pr.gov.br>
- <https://www.turismo.pr.gov.br/Pagina/Painel-da-Oferta-Turistica-do-Parana>
- <https://www.viajeparana.com/Litoral-do-Parana>
- <https://adeturlitoral.com.br>
- https://www.turismo.pr.gov.br/sites/default/arquivos_restritos/files/documento/2025-10/boletim_nautico_pesca_2025.pdf

6.2 Baía de Guaratuba

26



É um estuário encaixado na planície costeira do litoral. Nela, 16 rios fazem sua foz, inúmeras ilhas, mangues e vegetação típica fazem parte da paisagem. É a segunda maior do Estado, com 48,72km² de extensão; própria para passeios de barco, pesca e esportes náuticos.

Rua Visconde do Rio Branco, 374

Curitiba - Paraná
(41) 3322-5635

projetos@gradearquitectura.com.br

Rica em fauna e flora é hoje uma área de proteção ambiental, parte dela compondo o Parque Nacional de Saint Hilaire / Lange. Está pontilhada de ilhas que conservam os seus aspectos naturais intactos, dentre as quais pode-se destacar a dos Ratos, Capinzal, Maria Chica, entre outras. Na ilha oceânica do Itacolomi a pesca submarina e de linha é farta.

Há passeios de barco na região que permitem apreciar a revoada dos guarás no entardecer, ou acessar o Salto do Parati, queda d'água onde o visitante pode se banhar e relaxar em meio à natureza.



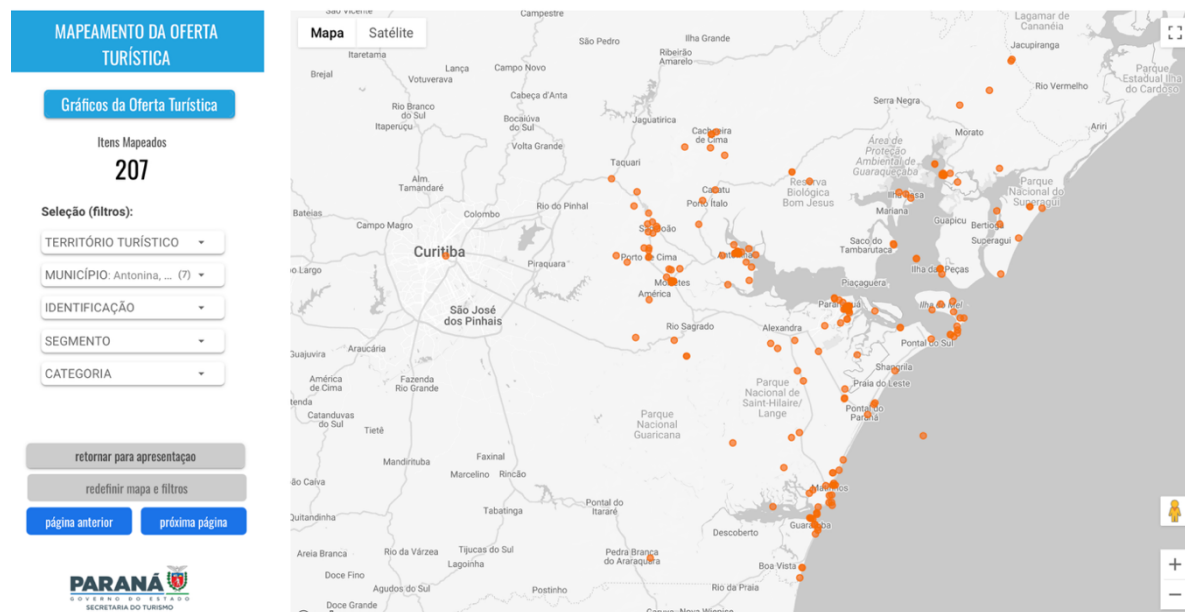
Fotos: Bruno Carlesse e Sebrae/pr

6.3 Lazer e Esporte Náutico no litoral

De acordo com o Painel de Mapeamento da Oferta Turística do Paraná, o litoral do estado apresenta 207 áreas com oferta turística, em todos os segmentos, mas quando isolados o setor Náutico, o número cai para apenas 13.

Ainda, se analisarmos este número frente a oferta turística náutica do restante do estado, percebemos novamente uma diferença grande. Foram identificados outros 89 pontos de turismo náutico fora do litoral, grande parte localizados no Rio Paraná e seus afluentes.

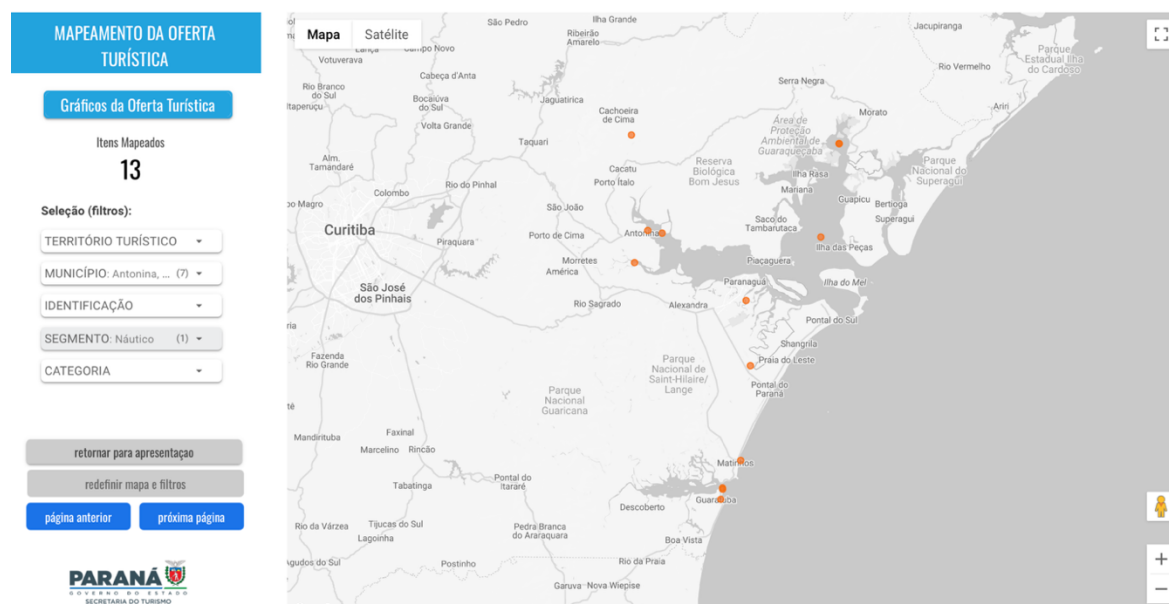
Oferta Turística no Litoral do Paraná



Fonte: Painel de Mapeamento da Oferta Turística – Secretaria de Turismo do Paraná

28

Oferta de Turismo Náutico no Litoral do Paraná



Fonte: Painel de Mapeamento da Oferta Turística – Secretaria de Turismo do Paraná

Rua Visconde do Rio Branco, 374

Curitiba - Paraná

(41) 3322-5635

projetos@gradearquitectura.com.br

É uma informação instigante, pelo simples fato do litoral ser um dos ambientes mais óbvios para a prática de turismo náutico.

Os dados ficam mais restritos ainda quando analisados os pontos relativos à Baía de Guaratuba, palco principal do projeto do Complexo Náutico de Guaratuba. Segundo o Painei, somente 3 pontos compõem os dados da baía: a Baía de Guaratuba (genérico), a Praia de Caieiras e Mergulho em Caieiras.

Mesmo que atividades e recursos existentes na região estejam cadastrados em outros segmentos - como é o caso da observação dos Guarás e o Salto do Parati (ecoturismo) - mas que poderiam ser configuradas também como turismo náutico, a verdade dos dados revela que esta área, em especial, ainda tem uso prematuro de todas as suas potencialidades.

Porém, fora do mundo formal e técnico dos dados, o que se vê e o que se sente quando se visita o local é muito diferente. A baía está repleta de vida náutica. Jet-skis e lanchas rodam dia e noite pelas águas. Campeonatos de vela ocorrem com frequência. Lanchas se reúnem para festas e encontros sobre as águas na região das Cruzes. Não estão nos dados oficiais, mas existem e atraem centenas de praticantes.

6.4 Demanda Reprimida

Quando o assunto são embarcações maiores, uma simples visita investigativa nas 3 maiores marinas da Baía de Guaratuba (Iate Clube de Caiobá, Iate Clube de Guaratuba e Marina do Sol) comprovou haver, no mínimo, um gargalo logístico. Estas marinas são, na verdade, clubes fechados para sócios, com valores de jórias chegando perto de R\$ 1 milhão. Mas, em nenhuma delas, há espaço para novos barcos. Não há vagas na água nem nos galpões, só nas piscinas.

Em adição, não existe registro de marinas públicas que possam abrigar novas lanchas acima de 30 pés na baía de Guaratuba. Assim como também há pouquíssimas opções disponíveis na Baía de Paranaguá. Quem quer ter e curtir uma nova lancha ou até mesmo um iate, não tem onde atracar e guardar sua

embarcação nas baías do Paraná e busca espaço em outros estados como Santa Catarina, São Paulo e até mesmo no Rio de Janeiro, a quase 1.000km de distância.

O que se pode concluir é que existe grande espaço para o crescimento local, especialmente se tratando de um estado rico, a 5ª economia do Brasil, com a capital e outros grandes centros de riqueza a poucos quilômetros e minutos de distância.

6.5 Novos Investimentos e Oportunidades

O litoral do Paraná passa por um intenso ciclo de investimentos em infraestrutura e saneamento. De acordo com o governo do Paraná, as obras orçadas ou realizadas ultrapassaram R\$ 2,1 bilhões entre 2024 e 2025, com foco na modernização turística, mobilidade e sustentabilidade ambiental.

Nestes números ainda não estão contando os investimentos no programa Verão Maior Paraná, com aportes e iniciativas recorrentes, e os mais recentes anúncios de obras de infraestrutura e incentivo ao turismo da região. O novo ciclo de investimento reforça o cuidado das últimas gestões com o desenvolvimento do litoral e ainda mais a expectativa de crescimento de toda a região.

Confira abaixo as principais obras realizadas ou anunciadas nos últimos anos:

Ponte de Guaratuba: A maior obra, com previsão de entrega para abril de 2026, visa ligar Guaratuba e Matinhos com uma estrutura estaiada, incluindo acessos, ciclovias e paisagismo.

Requalificação da Orla de Pontal do Paraná: Projeto em andamento (1ª fase), focado na requalificação de 3,66 km entre os balneários Monções e Canoas, incluindo nova pista de corrida, ciclovia, calçadão, passarelas e quiosques.

Revitalização da Orla de Matinhos: Obra concluída em 2024/2025, envolvendo o alargamento da faixa de areia, guias, calçadas e ciclovias para proteção contra erosão e incremento turístico.

Rua Visconde do Rio Branco, 374

Curitiba - Paraná
(41) 3322-5635

projetos@gradearquitectura.com.br

Revitalização da Orla de Guaratuba: prevê a engorda da faixa de areia e a reestruturação urbana de cerca de 4,7 km de orla, abrangendo a Praia Central, Caieiras e a Prainha.

Duplicação da PR-412 : Trecho entre Matinhos e Pontal do Paraná para melhorar o tráfego rodoviário e requalificar a paisagem e o comércio desta importante via de acesso.

Readequação da PR-412: Com 12,81 quilômetros de extensão, a rodovia passará por transformação completa do trecho começa na divisa entre Paraná e Santa Catarina, no acesso a Garuva, e segue até o início do perímetro urbano de Guaratuba, incluindo a substituição da rotatória de Coroados por um complexo de viadutos.

Marinas de Antonina, Pontal do Paraná e Guaratuba: obras que visam fomentar o turismo náutico, com a revitalização, transformação e a readequação de estruturas históricas em espaços atrativos para investimentos, ancorando um novo salto de crescimento na região.

Verão Maior Paraná: principal programa de verão do estado, oferece atividades gratuitas de lazer, esporte, cultura e serviços no litoral e na região noroeste. A edição 2025/2026 destaca-se por shows nacionais e internacionais, arenas esportivas e reforço na segurança, atraindo milhões de pessoas.

6.5.1 Oportunidades

O planejamento e execução bem feitas transformaram a cara do litoral e resgatou turistas paranaenses que antes buscavam outros estados para desfrutar de suas temporadas. Mais que isso, o pequeno, mas muito bem organizado e cheio de atrativos litoral paranaense, passou a atrair também turistas de fora do Estado.

Este movimento atraiu investidores de toda a sorte, que enxergam na região um potencial grande de crescimento robusto e sólido para os próximos anos. Um estudo conduzido pelo Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social (IparDES) mostrou que a cada R\$ 1 aplicado em ações do Verão Maior Paraná, por exemplo, gerou R\$ 1,19 de aumento no PIB dos municípios. O levantamento usou

Rua Visconde do Rio Branco, 374

Curitiba - Paraná
(41) 3322-5635

projetos@gradearquitectura.com.br

dados próprios e outros obtidos nos bancos de dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Em outro recorte de números, o PIB dos municípios de Paranaguá, Guaratuba, Matinhos, Pontal do Paraná, Antonina, Morretes e Guaraqueçaba pulou de R\$ 13,3 bilhões para R\$ 20,2 bilhões entre 2019 e 2023, um aumento de 52% no período. O salto elevou a participação do litoral do Paraná no PIB estadual de 2,86% para 3% nesse intervalo neste intervalo de tempo que, note-se foi apenas o início de grandes obras estruturantes previstas para o litoral paranaense.

Os principais setores responsáveis pelo aumento estão na prestação de serviços e no comércio, mas o crescimento do mercado imobiliário dos últimos anos é o que permite avaliar que o movimento do Estado deu certo e os bons resultados serão perenes. As cidades litorâneas cresceram muito acima da média do estado e do país e viraram vitrine para novos investimentos privados.

Um bom modelo a ser citado é o extenso material desenvolvido pela Secretaria de Turismo, denominado Caderno de Oportunidades, que orienta novos investidores do setor com dados e informações relevantes. Para maiores detalhes, acesse o link abaixo e confira:

https://www.turismo.pr.gov.br/sites/default/arquivos_restritos/files/documento/2025-06/caderno_de_oportunidades_litoral_do_parana_site.pdf

7 Marinas

Uma marina é uma estrutura náutica destinada à atracação, guarda, apoio e serviços para embarcações de esporte e recreio. Diferentemente de um simples píer ou trapiche, a marina é um complexo organizado que oferece infraestrutura planejada que deve compatibilizar viabilidade econômica, responsabilidade ambiental, conformidade regulatória e qualidade de serviço.

Em muitos casos, pode incorporar ainda serviços complementares como oficinas, áreas comerciais, gastronomia, apoio administrativo, controle de acesso e estruturas de convivência, tornando-se um polo

Rua Visconde do Rio Branco, 374

Curitiba - Paraná
(41) 3322-5635

projetos@gradearquitectura.com.br

estruturado de atividade náutica e entretenimento, tal qual se projeta para o Complexo Náutico de Guaratuba.

Quando bem estruturada, a marina não apenas atende à demanda por atracação, mas contribui para o desenvolvimento do turismo náutico, geração de empregos, valorização imobiliária e fortalecimento da economia local, sempre alinhada à sustentabilidade e à governança responsável do território costeiro.

No Brasil, a implantação de uma marina exige atenção simultânea a aspectos técnicos, ambientais, jurídicos e operacionais. Precisa observar normas da Marinha do Brasil, especialmente por meio das Capitânicas dos Portos, além de atender à legislação ambiental federal, estadual e municipal. No Paraná, por exemplo, além das exigências da autoridade marítima, há necessidade de licenciamento ambiental junto ao órgão estadual competente, atualmente o Instituto Água e Terra (IAT).

7.1 Boas práticas

33

A partir de uma pesquisa abrangente, que incluiu visitas a marinas de diferentes portos no Paraná e no Rio de Janeiro, foi possível identificar e consolidar uma coletânea de boas práticas essenciais para a implantação de um complexo náutico.

Essas práticas não apenas contemplam os requisitos técnicos e operacionais, mas também refletem as expectativas e preferências dos usuários, tanto visitantes quanto proprietários de embarcações. Além disso, elas devem considerar as mudanças de comportamento e demandas da comunidade onde o empreendimento está inserido, garantindo que o projeto seja funcional, competitivo e socialmente alinhado ao contexto local ao longo do período de concessão.

Rua Visconde do Rio Branco, 374

Curitiba - Paraná
(41) 3322-5635

projetos@gradearquitectura.com.br

7.1.1 Localização

Navegabilidade: Estudos de batimetria, regime de marés, correntes, ventos predominantes e sensibilidade ambiental da área são indispensáveis para garantir segurança de navegação e minimizar impactos.

Proximidade com Pontos de Interesse: Localização privilegiada em centros urbanos vibrantes (ex: Monte Carlo, Dubai, Ibiza, Rio de Janeiro e Balneário Camboriú) ou destinos turísticos paradisíacos, facilitando o acesso a hotéis de luxo e entretenimento.

Acessos ao Complexo: chegar até a marina precisa ser fácil e rápido, seja por terra, água ou ar. Barreiras neste sentido, atrasam o divertimento e costumam ser vistas como impeditivos para a aquisição de embarcações e seu uso constante. Em áreas com estradas de tráfego intenso, especialmente em altas temporadas, é desejável a instalação de heliponto ou a proximidade com aeroclubes ou aeroportos para agilizar o deslocamento dos navegantes.

34

7.1.2 Infraestrutura

Infraestrutura adequada de atracação: piers, fingers, defensas, sistemas de ancoragem, acessos terrestres seguros e áreas de manobra compatíveis com o porte das embarcações atendidas.

Vagas para Super lates: raras marinas no Brasil possuem espaços disponíveis para receber embarcações de grande porte, acima de 100 pés.

Movimentação e Guarda de Embarcações: agilidade e assertividade para colocar e retirar embarcações da água, além de boa organização dos galpões de guarderia. Apesar de ser um serviço normalmente utilizado por embarcações menores, com até 50 pés, barcos maiores também podem precisar do serviço para realização de manutenções, reparos ou pintura.

Rua Visconde do Rio Branco, 374

Curitiba - Paraná
(41) 3322-5635

projetos@gradearquitectura.com.br

A maioria das marinas no Brasil só possuem movimentação através de rampa, utilizando um trator para tração e carretas de deslocamento, o que pode ser tornar um gargalo grande de operação, especialmente para barcos maiores e pátios apertados.

Marinas melhor estruturadas já possuem *Fork Lift*, um maquinário semelhante a uma empilhadeira industrial que faz o trajeto entre os galpões e a água de maneira muito mais rápida e eficiente. Há a ainda a possibilidade de uso dos *Travel Lifts*, grande estruturas autoportantes e autopropelidas, como um grande portal com rodas, com capacidade de movimentar barcos com mais de 100 pés e 240 toneladas. No Brasil, pouquíssimas marinas possuem este equipamento, o que pode ser um diferencial importante para a Marina de Guaratuba.

Quanto ao armazenamento, galpões modernos costumam oferecer organização profissional, obviamente coberto e protegidos, com armários de tamanhos flexíveis, de 2 ou mais andares, que otimizam o usos dos espaços e garantem maior rentabilidade ao negócio.



Energia Elétrica, Água e Conectividade (Wifi): parece um item básico, mas não são raras marina que não oferecem estes itens facilmente nas áreas de atracação, obrigando ao viajante a bucar soluções remotas para atender suas necessidades cotidianas.

Abastecimento Náutico: item obrigatório para quem busca uma marina para atracar ou guardar sua embarcação a motor, os postos de abastecimento náutico podem representar um diferencial importante. Isso porque na imensa parte das vezes, o abastecimento é oferecido de forma remota, em terra, seja por caminhão ou bombas em terra com longas mangueiras.

Esta forma de abastecimento pode ser um problema para proprietários de grandes lanchas e iates pois, devido ao tamanho do barco e dos seus tanques, encontram dificuldade de manobra e de atendimento às suas necessidades. Para estes barcos, a melhor forma de abastecimento é através de postos flutuantes, estrategicamente posicionados entre os *fingers* de atracação.

No Brasil, quase não há documentação ou publicação de marinas que possuam esta modalidade de abastecimento. Esta é uma grande oportunidade de posicionamento de mercado premium que pode ser adotado pelo Complexo Náutico, perante proprietários de grandes barcos ou por outros que desejam maior praticidade e velocidade nesta operação.

Serviços Técnicos e Manutenção: Quanto mais rápido, prático e assertivo, melhor. Para veleiros, serviços focados em manutenção de velas, cabos, mastros e reparos de quilha. Lanchas e iates precisam de serviços especializados em motores de alta combustão, lavagem, polimento e "adoçamento" de motores após o uso. Marinas com serviços de qualidade neste quesito costumam ter altos níveis de satisfação dos seus usuários.

7.1.3 Luxo e Conforto

Atmosfera: o entorno da marina precisa conduzir o visitante e os proprietários de embarcações para conceitos como luxo, exclusividade e charme. O local da atracação passa a ser uma *commodity* e o entorno é quem garante identidade ao Complexo. Limpeza impecável dos ambientes, somada a presença de lojas e restaurantes de alto padrão e até mesmo *night clubs* são pontos de grande impacto na atmosfera local e ajudam a criar o perfil da marina para novos visitantes náuticos ou não.

Concierge e hotelaria: quem busca a marina para passar mais tempo do que um simples passeio pela baía e planeja permanecer atracado por mais dias, precisa encontrar serviços que o auxiliem a resolver questões práticas de cotidiano e até mesmo prestar informações turísticas. Vestiários amplos e limpos, lavanderia e serviços de limpeza estão entre os itens básicos mais desejados pelos clientes. Outros personalizados para tripulação e proprietários, incluindo reservas em restaurantes, agendamento de

transporte (jatos privados/helicópteros) e organização de eventos encabeçam a lista de oferta premium do local.

Serviços de Marinharia: alguns tipos de barco, assim como alguns locais de navegação podem ser perigosos ou desafiadores para navegadores menos experientes, exigindo o auxílio de profissionais específicos para cada necessidade. Em outros casos, o uso de um marinheiro contratado permite ao proprietário a liberdade de interação do proprietário-piloto com os seus familiares e convidados, oferecendo conforto e segurança adicional em caso de necessidades técnicas.

Alimentação e Conveniência: seja para comer bem em terra ou comprar itens para fazer um banquete em alto-mar, este é um item indispensável para uma marina de prestígio e grande procura. Nesse quesito, agilidade de atendimento, gama de produtos e o perfil do estabelecimento contam muito para avaliação positivo do Complexo. No caso de serem negócios operados por terceiros, o controle e gestão do concessionário (no caso deste projeto) são fundamentais.

Lojas: auxiliam na criação da atmosfera do local, além de fornecer itens de necessidade para o viajante. Lojas náuticas são muito comuns em grandes complexos, utilizadas para facilitar o acesso a produtos técnicos e agilizar serviços de manutenção.

37

Em outros casos, menos comuns (e por isso viram diferencial de posicionamento) as lojas podem oferecer conforto, moda e luxo. Marinas maiores, inclusive, possuem shopping centers dentro ou anexo ao complexo.

Segurança: devido ao altíssimo valor das embarcações e ao grande poder aquisitivo de seus usuários, marinas costuma ser um ponto de grande concentração de riqueza. Isso pode, infelizmente, atrair visitantes indesejados ao ambiente náutico, atendendo contra a vida e ao patrimônio dos proprietários e seus convidados. Serviços de segurança 24x7 são procurados e desejados por quem vai utilizar a marina e devem fazer parte dos diferenciais do empreendimento.

7.1.4 Reconhecimento

Marketing: trabalho de comunicação em mídias ligadas ao mundo náutico (sites, apps e revistas especializadas) ou conectados com moda, luxo e comportamento, Ações de relações públicas, patrocínio e organização de eventos no local e a participação em grandes eventos do setor ampliam o mercado consumidor, auxiliam no reconhecimento da marca e potencializam as receitas do empreendimento.

Certificações: selos de qualidades presentes nas maiores e melhores marinas do Brasil e do mundo. Ajudam a credibilizar a infraestrutura, os serviços oferecidos e o cuidado com o meio ambiente do complexo náutico, além de servir como peça importante de marketing e de busca por novos navegadores visitantes. Assunto este que será abordado em novo capítulo, na sequência deste material.

7.2 Certificações

A busca por certificações internacionais para marinas deixou de ser um diferencial e passou a ser uma necessidade estratégica em um mercado náutico cada vez mais orientado à excelência. Assim como ocorre na hotelaria e na gastronomia de alto padrão, onde sistemas de classificação funcionam como referência universal de qualidade, segurança e experiência, as marinas também precisam de parâmetros reconhecidos internacionalmente que transmitam confiança e agreguem valor ao seu posicionamento.

Na indústria hoteleira, a classificação por estrelas estabelece critérios objetivos relacionados à infraestrutura, serviços, segurança e experiência do cliente. Da mesma forma, na gastronomia, o prestígio do Guia Michelin tornou-se um selo de excelência mundialmente reconhecido, capaz de influenciar decisões de consumo, atrair turismo internacional e elevar o padrão operacional dos estabelecimentos. Restaurantes estrelados não vendem apenas refeições; vendem experiência, consistência e credibilidade.

No setor náutico, o cenário é semelhante. Proprietários de embarcações procuram infraestrutura técnica confiável, sistemas ambientais responsáveis, padrões rigorosos de segurança, serviços qualificados e atendimento compatível com o padrão internacional de hospitalidade. Uma certificação reconhecida globalmente funciona como uma “estrela” da marina, sinalizando que aquele empreendimento atende a critérios técnicos e operacionais auditados, comparáveis aos melhores do mundo.

Além do aspecto mercadológico, as certificações internacionais promovem melhorias estruturais contínuas. Elas exigem conformidade com normas ambientais, gestão eficiente de resíduos, prevenção de poluição, segurança operacional, capacitação de equipe e governança transparente. Isso não apenas eleva o padrão do setor, mas também contribui para a sustentabilidade das atividades náuticas e para a preservação das áreas costeiras — ativos essenciais para o próprio negócio.

7.2.1 Blue Flag (Bandeira Azul)



Nesse contexto, ganha destaque a certificação Blue Flag (Bandeira Azul), um dos selos ambientais mais respeitados do mundo para praias, embarcações de turismo e marinas. A certificação é concedida e monitorada pela Foundation for Environmental Education (FEE), organização não governamental e sem fins lucrativos com atuação global.

O programa teve início na França, em 1985, e atualmente está presente em dezenas de países, estabelecendo critérios rigorosos relacionados principalmente à gestão ambiental, responsabilidade social e qualidade da infraestrutura. Entre os principais eixos de avaliação destacam-se:

Rua Visconde do Rio Branco, 374

Curitiba - Paraná

(41) 3322-5635

projetos@gradearquitectura.com.br

- Educação e Informação Ambiental
- Eficiência Energética e Ações Climáticas
- Gerenciamento da Biodiversidade
- Qualidade da Água e Gestão de Resíduos e Poluentes
- Acessibilidade
- Infraestrutura e Segurança

Para marinas, os critérios da Bandeira Azul contemplam 38 itens obrigatórios de avaliação, auditados anualmente (detalhes através do link: abrangendo desde práticas operacionais e controle ambiental até programas de educação e comunicação com usuários. A renovação anual do selo comunica ao mercado internacional que o empreendimento segue padrões auditados de sustentabilidade e boas práticas ambientais, promovendo a proteção dos ecossistemas costeiros e o uso responsável dos recursos naturais.

Em um setor diretamente dependente da qualidade ambiental — como é o caso da náutica — essa certificação torna-se ainda mais estratégica, funcionando como um selo de credibilidade, governança e compromisso com padrões internacionais.

40

Para a temporada 2025/2026, o selo foi concedido a 60 localidades no Brasil, sendo 50 praias e apenas 10 marinas. Considerando a estimativa de existência de mais de 750 marinas, clubes náuticos ou estruturas formais de atracação no país — e a ausência de uma compilação nacional consolidada pela Marinha do Brasil — o número de marinas certificadas ainda é bastante reduzido.

Nesse cenário, a obtenção da certificação Bandeira Azul representa uma oportunidade concreta de diferenciação competitiva, projeção internacional e posicionamento estratégico desde o início da operação do Complexo Náutico de Guaratuba, consolidando-o como referência em sustentabilidade ambiental no setor náutico brasileiro.

Rua Visconde do Rio Branco, 374

Curitiba - Paraná
(41) 3322-5635

projetos@gradearquitectura.com.br

7.2.2 Gold Anchor



Destaca-se também a certificação internacional **Gold Anchor Award**⁴, reconhecida mundialmente como um dos principais sistemas de classificação de qualidade para marinas e clubes náuticos.

O programa é desenvolvido e administrado pela The Yacht Harbour Association (TYHA)⁵, do Reino Unido, em parceria internacional com a entidade australiana Marina Industries Association (MIA)⁶. Diferentemente de selos exclusivamente ambientais, o Gold Anchor é um sistema abrangente de avaliação da experiência do cliente, infraestrutura, serviços, governança e padrões operacionais.

41

A certificação funciona de forma semelhante à classificação por estrelas na hotelaria, concedendo de 1 a 5 âncoras, conforme o nível de excelência atingido pela marina ou iate clube. A avaliação é realizada por inspetores independentes e inclui auditorias presenciais, análise técnica das instalações e pesquisa direta com usuários proprietários de barcos. Entre os principais critérios avaliados estão:

- qualidade da infraestrutura
- segurança operacional

⁴ <http://www.goldanchors.com/>

⁵ <https://www.tyha.co.uk>

⁶ <https://www.marinas.net.au/>

- atendimento ao cliente
- serviços náuticos ofertados
- responsabilidade ambiental
- gestão administrativa

Uma marina classificada com 5 Gold Anchors posiciona-se no patamar máximo de excelência internacional, comparável aos padrões mais elevados da indústria global de hospitalidade náutica. As melhores marinas do mundo, frequentemente classificadas com 5 âncoras douradas não são apenas locais de estacionamento, mas verdadeiros resorts náuticos de luxo que combinam infraestrutura de ponta, segurança absoluta e serviços de estilo de vida personalizados.

Mapa das marinas Gold Anchor certificadas pelo mundo



Fonte: The Yacht Harbour Association

Nesse cenário, a obtenção da certificação Gold Anchor representa uma oportunidade estratégica particularmente relevante para o Complexo Náutico de Guaratuba, pois até o momento não há registro público de nenhuma marina brasileira certificada com o selo, enquanto aproximadamente 200 marinas ao redor do mundo já exibem essa credencial de qualidade internacional.

A conquista desse reconhecimento desde o início da operação colocaria o complexo em destaque nacional como pioneiro no Brasil e elevaria significativamente sua atratividade perante armadores e

Rua Visconde do Rio Branco, 374

Curitiba - Paraná

(41) 3322-5635

projetos@gradearquitectura.com.br

comandantes estrangeiros, para os quais esse selo funciona como um indicador claro de padrão global de excelência na experiência náutica.

SuperYacht Marina of the Year

Entre as marinas certificadas, a entidade organizadora ainda oferece um reconhecimento adicional a marina que melhor representa os níveis de exigência do mercado. A votação é feita entre usuários e proprietário de vagas. Em 2025, a vencedora do prêmio SuperYacht Marina of the Year foi a Marina de Vilamoura, localizada em Algarve, Portugal, repetindo o feito do ano anterior.

7.3 Marinas do Brasil

De acordo com pesquisa realizada em diversos canais de informações e publicações do mundo náutico, 9 marinas brasileiras receberam destaque entre praticamente todos os meios, sendo como maiores ou melhores em suas operações.

43

Todas elas se concentram em apenas 3 estados: Rio de Janeiro, São Paulo e Santa Catarina. Não chega a ser exatamente uma surpresa, já que estes estados possuem extenso litoral, somados a economias mais fortes e grande concentração de riqueza.

- Marina Verolme - Angra dos Reis / RJ
- Marina Bracuhy - Angra dos Reis / RJ
- Piratas Marina Clube - Angra dos Reis / RJ
- Azul Marina - Búzios / RJ
- Marina da Glória - Rio de Janeiro / RJ
- Marina Guararu - Guarujá / SP
- Marina Astúrias - Guarujá / SP
- Tedesco Marina - Balneário Camboriú / SC
- Marina Itajaí - Itajaí / SC

Rua Visconde do Rio Branco, 374

Curitiba - Paraná
(41) 3322-5635

projetos@gradearquitectura.com.br

Mesmo não tendo certificações internacionais de infraestrutura, apenas algumas com Blue Flag (Bandeira Azul), o mercado brasileiro vem mostrando grande força e tração para crescer muito mais nos próximos anos. Desta, merecem maior destaque a Marina Guararu, no Guarujá/ SP, considerada a primeira marina comercial privada do Brasil, que detém boa estrutura e tradição.

Também podemos citar a Marina Verolme, em Angra dos Reis/ RJ, atualmente o maior Complexo Náutico do Brasil, assim como a Marina de Itajaí, em Santa Catarina, que já é considerada uma das mais modernas e bem estruturadas do país e que recentemente anunciou uma grande ampliação que pretende transformá-la no maior e mais moderno centro náutico do Brasil.

Outra cidade que também anunciou recentemente a instalação de complexos turísticos náuticos foi Florianópolis, com marina e Parque público numa área de mais de 140.000m² que certamente deve figurar entre as melhores do Brasil em pouco tempo.

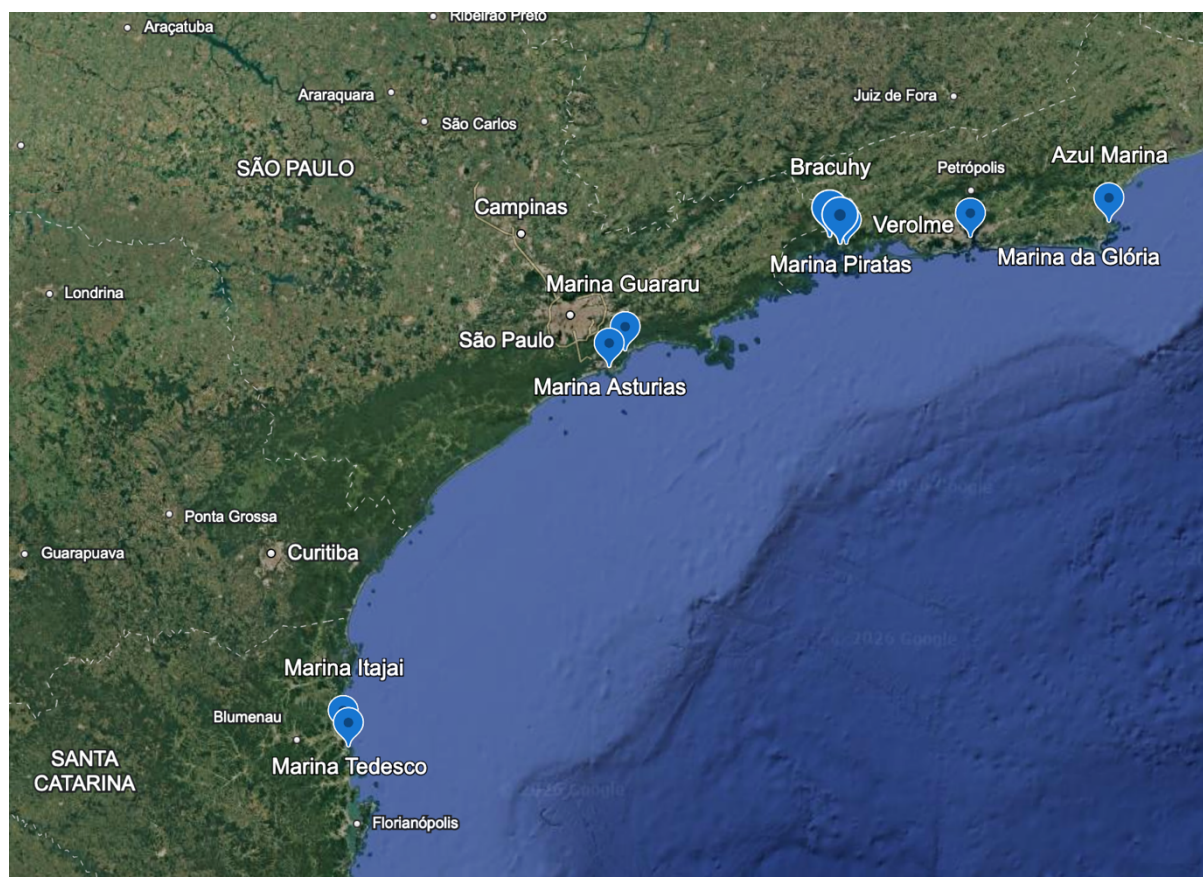
O Paraná ainda não figura nesta lista privilegiada, mas em breve estará. Mesmo com um dos menores litorais do Brasil, com apenas 102 km de costa atlântica, possui atributos geográficos e econômicos que podem torná-lo um *player* forte no setor.

Somente nos últimos anos, o Estado publicou 3 grandes obras no setor. A revitalização do Porto de Antonina, aos moldes do que foi feito em Puerto Madero, na Argentina; a construção de uma marina pública na Baía de Paranaguá, com investimentos de mais de R\$ 100 milhões; e, ainda, o Complexo Náutico de Guaratuba, foco do trabalho presente nestas páginas.

7.3.1 Benchmark Nacional

Nas próximas páginas, o leitor deste material pode encontrar um breve conteúdo de cada marina destacada no capítulo anterior, e ao final, um quadro comparativo com as principais características técnicas de suas instalações.

Mapa das marinas que são destaque no Brasil



Fonte: Google Earth

Marina Verolme



A Marina Verolme, localizada em Jacuacanga, Angra dos Reis (RJ), é um dos maiores complexos náuticos da América Latina, operado pela rede BR Marinas. Com infraestrutura de padrão internacional, a marina dispõe de centenas de vagas secas com forklifts e travel lifts, além de vagas molhadas para embarcações de diversos tamanhos. Seu Polo Industrial Náutico integrado reúne dezenas de empresas especializadas em serviços náuticos, tornando-a referência em logística e manutenção para proprietários de iates e lanchas.

46

Marina Bracuhy



A Marina Bracuhy também faz parte do grupo BR Marinas e está situada no coração da Costa Verde, em Angra dos Reis — estrategicamente posicionada para explorar praias paradisíacas e destinos turísticos locais. Com centenas de vagas molhadas e secas e capacidade de apoio a embarcações de diferentes portes, oferece excelente infraestrutura para navegação, lazer e viagens pela região.

Rua Visconde do Rio Branco, 374

Curitiba - Paraná

(41) 3322-5635

projetos@gradearquitectura.com.br

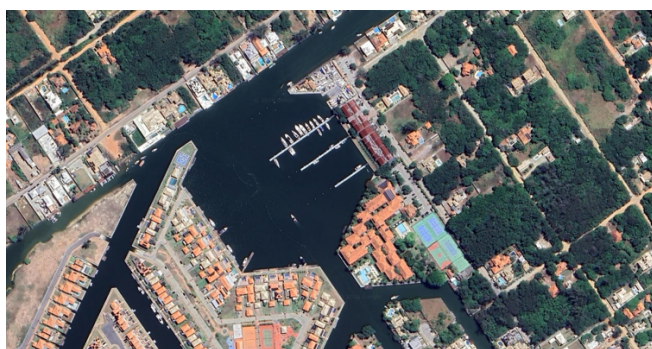
Marina Piratas



A Marina Piratas é uma das marinas históricas de Angra dos Reis e foi pioneira no uso de forklifts no Brasil, o que facilitou significativamente o armazenamento de barcos em terra. Inserida no grupo BR Marinas, a unidade combina uma área náutica funcional com conveniências locais, incluindo serviços de manutenção e entretenimento próximos, ideal para barcos de lazer e navegação costeira.

47

Azul Marina



A Azul Marina, localizada em Armação dos Búzios (RJ), é uma marina tradicional da região de Búzios — um dos destinos de lazer costeiros mais procurados do Brasil. Fundada no final da década de 1990, cresce com a vocação turística local e atende embarcações de pequeno a médio porte com serviços de apoio, manutenção leve e conveniências associadas ao estilo de vida náutico da cidade.

Rua Visconde do Rio Branco, 374

Curitiba - Paraná
(41) 3322-5635

projetos@gradearquitectura.com.br

Marina da Glória



A Marina da Glória, no bairro da Glória no Rio de Janeiro (RJ), é uma das mais icônicas do Brasil — famosa por sua localização urbana na Baía de Guanabara e pelo histórico envolvimento com eventos esportivos náuticos importantes, como as competições de vela dos Jogos Olímpicos de 2016. É um centro ativo de esportes, lazer e turismo náutico.

48

Marina Guararu



A Marina Guararu, no Guarujá (SP), é reconhecida como uma das marinas mais tradicionais do Brasil e pioneira no país, com mais de quatro décadas de história. Localizada em meio à mata atlântica e próxima de grandes roteiros marítimos como Ilhabela e canais costeiros paulistas, oferece estrutura completa de apoio, vagas secas e molhadas para diversas embarcações, serviços náuticos, gastronomia e ambientes de lazer com segurança e conveniência para proprietários e visitantes.

Rua Visconde do Rio Branco, 374

Curitiba - Paraná
(41) 3322-5635

projetos@gradearquitectura.com.br

Marina Astúrias



A Marina Astúrias, também localizada no Guarujá, conta com uma infraestrutura que integra serviços náuticos, transporte e facilidades para proprietários de embarcações. Ela oferece comodidades como transporte entre Santos e Guarujá e serviços de reparo e conserto de barcos, tornando-a uma opção tradicional para quem navega pela região costeira paulista.

49

Tedesco Marina



A Tedesco Marina, em Balneário Camboriú (SC), é uma das referências em infraestrutura náutica no Sul do Brasil, com capacidade para centenas de embarcações de até cerca de 120 pés e equipamentos de tecnologia avançada, como sistemas de içamento e serviços especializados. A marina também conquistou certificações ambientais e se destaca como palco de eventos náuticos e ponto de encontro para entusiastas do mar.

Rua Visconde do Rio Branco, 374

Curitiba - Paraná

(41) 3322-5635

projetos@gradearquitectura.com.br

Marina Itajaí



A Marina Itajaí, em Itajaí (SC), está entre as maiores e mais completas marinas do Brasil, com dezenas de vagas secas e molhadas, infraestrutura para manutenção e serviços náuticos, além de eventos importantes como o Salão Náutico, que reúne lançamentos de embarcações e novidades do setor náutico nacional.

50

Links Úteis

Todas as imagens informações deste capítulo foram extraídas dos sites oficiais de cada empreendimento. As informações e conteúdos, por sua vez, também contaram com informações de publicações no setor e vasta pesquisa em canais digitais. Abaixo, seguem os links oficiais de acesso aos websites de cada uma das marinas listadas.

- TEDESCO MARINA - <https://tedescomarina.com.br>
- MARINA ITAJAÍ - <https://www.marinaitajai.com>
- MARINA GUARARÚ - <https://marinaguamaru.com.br>
- MARINA ASTURIAS - <https://marinasturias.com.br>
- AZUL MARINA - <https://www.azulmarina.com.br>
- BR MARINAS - <https://brmarinas.com.br>

Rua Visconde do Rio Branco, 374

Curitiba - Paraná
(41) 3322-5635

projetos@gradearquitectura.com.br

Quadro Comparativo

Estado		Rio de Janeiro					São Paulo		Santa Catarina	
Cidade		Angra dos Reis	Angra dos Reis	Angra dos Reis	Búzios	Rio de Janeiro	Guarujá	Guarujá	Balneário Camboriu	Itajaí
Nome da Marina		Verolme	Bracuhy	Piratas	Azul Marina	Marina da Glória	Guararu	Marina Astúrias	Tedesco	Itajaí
Vagas	Vagas Molhadas	80	320	320	ND	220	163	ND	100	250
	Vagas Secas	490	125	120	ND	180	600	ND	400	155
	Vagas Totais	570	445	440	170	400	763	500	500	405
	Acima de 100 pés	✓	✓	✓	ND	✓	✓	ND	✓	✓
Facilities	Movimentação	Forklift + Travellift	Forklift + Travellift	Forklift	TowerLift + Rampa	Forklift	Forklift + Travellift	Travellift	Forklift + Travellift	Forklift + Travellift
	Heliponto	✓	✗	✓	✗	✗	✗	✓	✓	✓
	Posto de Combustível	✓	✓	✓	✗	✓	✓	✓	✓	✓
	Restaurante	✓	✓	✓	✗	✓	✓	✓	✓	✓
	Conveniências	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✓	✓
	Venda e Locação de Barcos e Peças	✓	✓	✓	✓	✓	✗	✓	✗	✓
	Manutenção e Serviços Náuticos	✓	✓	✓	✗	✓	✗	✓	✗	✓
	Lazer (ex.: piscina, academia, sauna)	✗	✗	✗	✗	✗	✓	✓	✗	✗
Áreas Complementares		Maior estrutura náutica do Brasil	Salão de Beleza	Passeios e Shopping Center	Vagas Secas Descobertas	Arena de Eventos, Passeios de Barco	Lavanderia, Galpão Jetski		Sala de Cursos, PumpOut	Projeto de Ampliação para 900 vagas e shopping

7.4 Benchmark Internacional

Para pesquisar conteúdos disponíveis na internet – já que este consultor infelizmente não pôde fazer visitas locais – sobre marinas ao redor do mundo, é importante traçar algumas estratégias e objetivos antes de aceitar as primeiras respostas e publicações disponíveis.

Para tanto, foram feitas perguntas superlativas e a geração de rankings improváveis. Qual a marina mais cara? A maior? A mais moderna? A mais icônica? A mais premiada? A que tem mais celebridades? ... e assim por diante.

Em linhas gerais, as mais modernas estão no oriente, seja em países Árabes ou no Sudeste Asiático. As mais icônicas, charmosas e caras são europeias, nas costas do Mediterrâneo. A mais premiada é portuguesa e a maior está nos EUA, por exemplo. A lista a seguir é o resultado daquelas que aparecem com maior destaque em várias listas simultaneamente e que vale a pena a visita, mesmo que eletronicamente.

- **Marina Grande** (Capri, Itália): <https://www.portoturisticoedicapri.com>
- **Porto Montenegro** (Montenegro): <https://www.portomontenegro.com/marina/>
- **Marina di Porto Cervo** (Sardenha, Itália): <http://www.marinadiportocervo.it/>
- **Port Hercule** (Mônaco): <https://www.ports-monaco.com/en/the-ports-of-monaco/port-hercule/>
- **OneOcean Port Vell** (Barcelona, Espanha): <https://www.marinaportvell.com>
- **Marina di Portofino** (Gênova, Itália): <https://www.portofinoyachtmarina.com/en/>
- **Ibiza Magna** (Ibiza, Espanha): <https://marinaibiza.com/en/>
- **Port de Saint Tropez** (França): <http://www.portsainttropez.com>
- **Grand Harbour Marina** (Valletta, Malta): <https://ghm.com.mt>
- **Yas Marina Abu Dhabi** (Emirados Árabes). <https://www.yasmarina.ae/dock/berth-map>
- **IGY Yacht Haven Grande** (Virgin Islands, EUA): <http://www.igy-yachthavengrande.com/>

Rua Visconde do Rio Branco, 374

Curitiba - Paraná
(41) 3322-5635

projetos@gradearquitectura.com.br

- **Dubai Harbour Marina** (Emirados Árabes): <https://www.dubaiharbour.com>
- **Marina de Vilamoura** (Portugal) - <https://marinadevilamoura.com>
- **ONE°15 Marina Sentosa Cove** (Singapura): <http://www.one15marina.com/>
- **Setur Antalya Marina** (Turquia): <http://www.seturmarinas.com/>

7.4.1 Benchmark Sulamericano Atlântico

Na pesquisa também foram encontradas algumas referências que valem a pena marcar, principalmente pela diversidade de conceitos diferentes encontrados. Todavia, tais modelos não se aproximam ao modelo de projeto pensado para o Complexo Náutico de Guaratuba, principalmente porque a grande maioria são de Clubes para sócios. A exceção na lista se faz com o Puerto de Punta del Este, no Uruguai, que tem vagas abertas ao público. Porém, nesse caso, se trata de uma marina mista, com mais de 1.000 vagas no total e com operações públicas e fechadas dividindo o mesmo espaço.

De qualquer forma, seguem os nomes e sites para uma visita mais investigativa:

- Yatch Club Puerto Madero - <https://www.yacht.com.ar/el-yacht>
- Yatch Club Argentino - <https://yca.org.ar>
- Club Nautico San Isidro - <https://cnsi.org.ar>
- Puerto Punta del Este - <https://www.gub.uy/ministerio-transporte-obras-publicas/sites/ministerio-transporte-obras-publicas/files/documentos/publicaciones/Punta%20del%20Este.pdf>



Image: Direcccion Nacional de Hidrografia

7.4.1 Benchmark por modelo

O próximo passo foi tentar aproximar o projeto desejado para o Complexo Náutico de Guaratuba das marinas previamente listadas, buscando assim aquelas que servem de modelo para este estudo. Foram considerados 5 características principais:

- 500 a 800 vagas, secas e molhadas, com atendimento a embarcações de mais de 100 pés
- Facilities Completas, incluindo movimentação de barcos com Travel Lifts
- Público de luxo
- Possibilidade de receitas acessórias e imobiliárias
- Próximo a grandes centros de riqueza, mas não necessariamente um deles.

Rua Visconde do Rio Branco, 374

Curitiba - Paraná
(41) 3322-5635

projetos@gradearquitectura.com.br

1) Dubai Harbour (Dubai, Emirados Árabes)



55

Por que encaixa: marina muito moderna, construída como destino turístico + hub náutico com grande oferta de serviços técnicos e experiência, forte exemplo de “marina como destino” para público internacional de alto padrão. Forte em experiência do visitante e receita operacional. Bom modelo de posicionamento de marina como destino regional transitório para lanchas e iates originais de outros centros.

Métricas: 700 vagas, com capacidade declarada para iates até 160 pés

Facilities: posto de combustível, travel lift, vasta oferta de hotéis/restaurantes/lojas, segurança 24h e infraestrutura para eventos.

Mais informações: <https://www.dubaiharbour.com>

Rua Visconde do Rio Branco, 374

Curitiba - Paraná
(41) 3322-5635

projetos@gradearquitectura.com.br

2) Marina de Vilamoura (Algarve, Portugal)



56

Por que encaixa: marina premiada e com capacidade grande (próxima ao intervalo), oferece serviços técnicos completos e é próxima a grandes mercados europeus (fácil acesso aéreo). Bom exemplo de marina que atende público de lazer de alto padrão e mistura serviços náuticos com oferta turística sazonal.

A marina se localiza em Quarteria, distrito litorâneo de temporada de Loulé, na região do Algarve, que possui 24.000 habitantes, mas que multiplica muito esse número nos meses de verão. Por isto, traz semelhança com o conceito do litoral paranaense, composta de várias cidades de pequeno porte (16) e próxima da capital (250km de Lisboa).

Métricas: 800 vagas (expansões recentes), conseguindo acomodar iates até 60 m (200 pés)

Facilities: travel lift, serviços técnicos especializados, lojas náuticas e conveniências, hotelaria e restaurantes adjacentes, concierge e segurança.

Mais informações: <https://marinadevilamoura.com>

Rua Visconde do Rio Branco, 374

Curitiba - Paraná

(41) 3322-5635

projetos@gradearquitectura.com.br

3) Marina di Porto Cervo (Sardenha, Itália)



57

Por que encaixa: marina estabelecida no Mediterrâneo com foco em iates de 80 pés ou mais; combina capacidade relevante (próxima ao intervalo) com estaleiro e equipamentos de movimentação pesados. Ótima referência para operações de alto padrão e atendimento a embarcações muito grandes. Excelente benchmark para serviços premium.

Vagas: cerca de 700, atendendo super iates com mais de 100 pés

Facilities: estaleiro e manutenção pesada, travel-lift, serviços especializados, abastecimento, segurança e serviços de concierge.

Mais informações: <http://www.marinadiportocervo.it/>

Rua Visconde do Rio Branco, 374

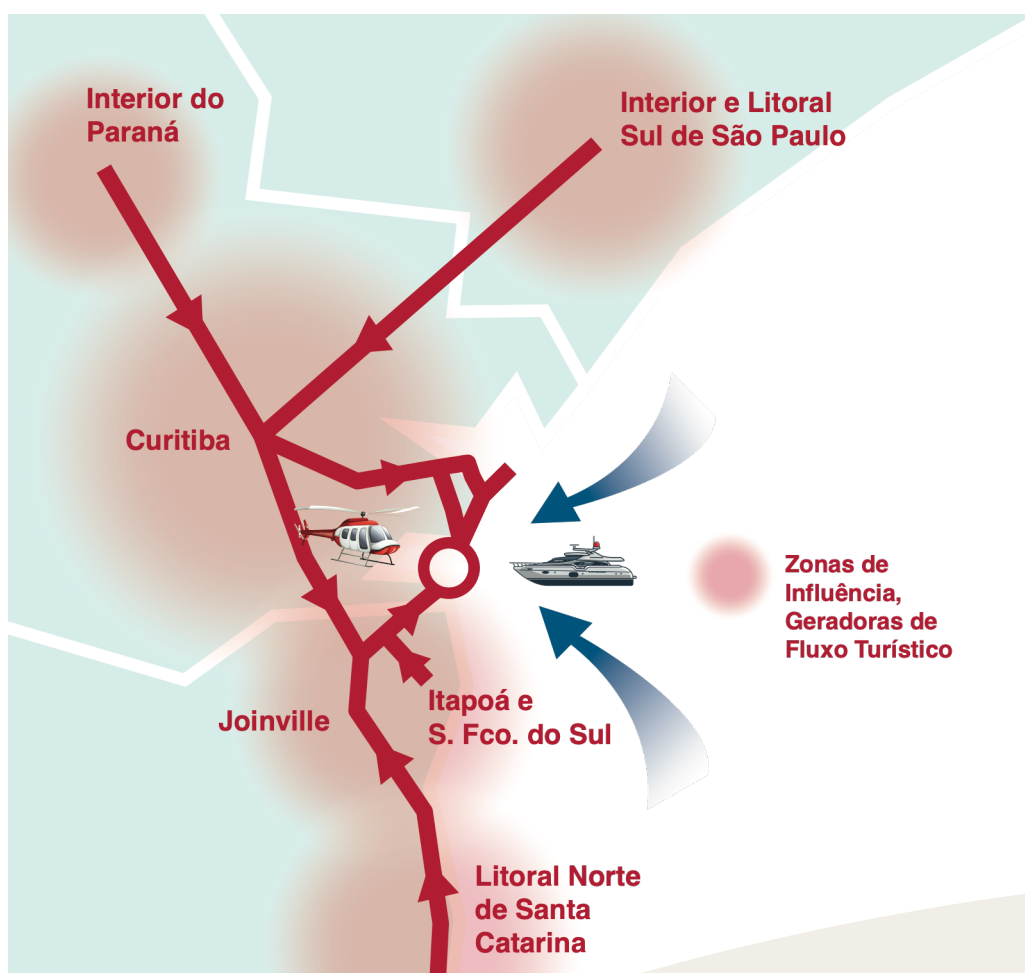
Curitiba - Paraná

(41) 3322-5635

projetos@gradearquitectura.com.br

ITEM B - ANÁLISE DA INFRAESTRUTURA E OFERTA EXISTENTE (INFRAESTRUTURA NÁUTICA PRÓXIMA E SUA CAPACIDADE, GARGALOS E OPORTUNIDADES, AVALIAÇÃO DA ACESSIBILIDADE TERRESTRE E HIDROVIÁRIA AO FUTURO COMPLEXO).

8 Caminhos de Guaratuba



8.1 Acesso Terrestre

Os acessos terrestres são a forma majoritária do deslocamento dos viajantes náuticos entre suas residências e seus barcos. Por este motivo é fundamental que exista rapidez e fluidez neste trajeto, evitando barreiras de motivação para quem pretende fazê-lo para momentos de lazer e entretenimento, principalmente.

Sendo assim, o sucesso e a visibilidade do Complexo Náutico de Guaratuba estão intimamente ligados com os benefícios e aspectos técnicos da construção da Ponte de Guaratuba. A melhoria da qualidade do fluxo turístico da região, aliado à expectativa de incremento de tráfego por aqueles que antes usavam outros caminhos, em especial a BR 376 / 101, para chegar a seus destinos são argumentos que precisam ser levados em consideração para as estimativas de demanda do Complexo.

Da mesma forma, importante considerar o impacto negativo ou positivo que ambas incorrerão para a região e por quem trafega nos acessos que serão criados. Para avançar nessa análise, usamos o estudo de tráfego realizado e disponibilizado pelo DER para basear os projetos da ponte de Guaratuba e seus acessos, assim como este projeto, que revelou algumas verdades interessantes.

59

Ao analisar, em foco somente sobre este pequeno trecho de 3 km entre cada cabeceira da ponte, é cabível imaginar que, num primeiro momento, será realizada apenas a troca de modal hidroviário (travessia por balsa / ferry boat) por modal terrestre (ponte) pelos usuários que normalmente já usavam este meio de deslocamento para ir e vir entre as cidades.



Rua Visconde do Rio Branco, 374

Curitiba - Paraná

(41) 3322-5635

projetos@gradearquitectura.com.br

Segundo os dados obtidos, 79,8% do tráfego da região afetada pela ponte tem origem no Paraná e destino no próprio estado. Isso demonstra que o trânsito ali é, em sua grande maioria, local e/ou regional. Vejamos também que do total de 34.914 deslocamentos estimados pelos pontos de coleta de dados, apenas 5.557 declararam estar indo para ou vindo de Santa Catarina, por exemplo. 15,9% do total.

Esta é uma informação muito relevante, mas que, possivelmente, deve se alterar ao final das obras estruturantes em andamento pelo litoral, que devem atrair catarinenses para cá, assim como facilitar a passagem daqueles que normalmente iriam a Santa Catarina por outros caminhos.

Matriz de Origem e Destino entre estados (Dia Médio)

	ESTADOS DE DESTINO																	TOTAL
	CE	DF	ES	GO	MG	MS	MT	PA	PB	PI	PR	RN	RO	RS	SC	SE	SP	
AL											9							9
BA											9							9
CE															2			2
DF											8							8
ES															6			6
GO				8														8
MA											11				2			14
MG											76				12			88
MS											16							16
MT				3							65							68
PA														2				2
PB											19							19
PR	7	4	1	20	91		10	7		2	27863	1	3	51	2678	5	190	30934
RJ											22							22
RN											5							5
RO											5				9			14
RS											83				3			86
SC						23			2		2879		13	12	249		27	3204
SE											2							2
SP				3							221		3		169		3	400
TOTAL	7	4	1	35	91	23	10	7	2	2	31292	1	19	66	3130	5	220	34914

Fonte: DER / Mobplan Engenharia, 2023

8.1.1 Estimativas de Tráfego

De acordo com dados e cálculos gerados para o estudo do DER, estima-se que a ponte receberá tráfego médio de cerca de 9.000 veículos por dia. Este número, deve aumentar para 13.000 em apenas 10 anos, ou talvez ainda mais a considerar as obras estruturantes e de incentivos turísticos ao litoral do Paraná e o crescimento acelerado das cidades vizinhas ao Complexo, Paranaguá, Pontal do Paraná, Matinhos, Guaratuba, no Paraná e Itapoá, Barra do Sul e São Francisco, em Santa Catarina.

Rua Visconde do Rio Branco, 374

Curitiba - Paraná

(41) 3322-5635

projetos@gradearquitectura.com.br

Volume de tráfego de veículos estimado para segmentos críticos da Ponte

Ano	Segmento	Sentido	VHP	VMDA	VMDA Bidirecional
2026	Ponte de Guaratuba	NORTE	302	3727	9392
		SUL	459	5665	
	Acesso Sul (Av. Engenheiro Ayrton Cornelsen)	NORTE	127	1567	3530
		SUL	159	1962	
	Acesso Sul (Rua Antônio dos Santos Miranda)	NORTE	177	2185	5924
		SUL	303	3740	
	Acesso Norte (Rod. Guaratuba)	NORTE	302	3727	9392
		SUL	459	5665	
2036	Ponte de Guaratuba	NORTE	423	5221	13181
		SUL	645	7961	
	Acesso Sul (Av. Engenheiro Ayrton Cornelsen)	NORTE	178	2197	4949
		SUL	223	2752	
	Acesso Sul (Rua Antônio dos Santos Miranda)	NORTE	249	3073	8318
		SUL	425	5245	
	Acesso Norte (Rod. Guaratuba)	NORTE	423	5221	13181
		SUL	645	7961	

Fonte: DER / Mobplan Engenharia, 2023

8.1.2 Obras Viárias no Paraná e Santa Catarina

61

O Estado do Paraná vem implementando um conjunto estruturado de iniciativas voltadas ao desenvolvimento integrado do litoral. Iniciadas em gestões anteriores e ampliadas recentemente, essas ações priorizam a modernização da infraestrutura, o fortalecimento da imagem regional e a qualificação dos acessos rodoviários aos mais de 100 km de praias do estado.

Paralelamente, há investimentos na ampliação da oferta turística, na realização de eventos de grande porte e em intervenções urbanas de requalificação costeira, criando um ambiente mais atrativo para visitantes, investidores e novos moradores. Todavia, este movimento coordenado tende a elevar significativamente o fluxo de pessoas e veículos, bem como a geração de receitas para os municípios litorâneos.

Nesse contexto, a reconfiguração dos acessos viários entre as cidades do litoral surge como medida estratégica e complementar. O aumento projetado do fluxo de pessoas justifica e demanda melhorias na capacidade e na eficiência das conexões rodoviárias. A proposta busca facilitar o deslocamento tanto

Rua Visconde do Rio Branco, 374

Curitiba - Paraná

(41) 3322-5635

projetos@gradearquitectura.com.br

dos moradores quanto dos visitantes oriundos de grandes centros urbanos, especialmente Curitiba, tradicional emissor de fluxo turístico, e também da região nordeste de Santa Catarina, onde Destacam-se cidades industriais como Joinville e Araquari, além dos municípios litorâneos de Itapoá, São Francisco do Sul e Balneário Barra do Sul.

Entre as estratégias centrais está a reconfiguração dos acessos viários entre as cidades do litoral, com foco na melhoria da conectividade regional. A proposta busca facilitar o deslocamento tanto dos moradores quanto dos visitantes oriundos de grandes centros urbanos, especialmente Curitiba, tradicional emissor de fluxo turístico, e também da região nordeste de Santa Catarina. Nesse contexto, destacam-se cidades industriais como Joinville e Araquari, além dos municípios litorâneos e portuários catarinenses de Itapoá, São Francisco do Sul e Balneário Barra do Sul, que mantêm forte integração econômica e turística com o litoral paranaense.

Seguem abaixo ações de fluxo viário finalizadas, em execução ou anunciadas pelos Governo do Paraná:

- Ponte de Guaratuba
- Duplicação e readequação da PR-412 entre Pontal do Paraná e Matinhos
- Readequação da PR-412 no trecho paranaense entre Guaratuba e Garuva, incluindo conjuntos de viadutos para substituir a antiga rotatória no Balneário Coroados.
- Duplicação da SC-417, no trecho catarinense que liga Guaratuba à Garuva e BR-101.
- Execução de binários na malha urbana de Guaratuba, oferecendo melhor fluxo para os dois sentidos de acesso à Ponte de Guaratuba.

Confirmada a conclusão dessas obras, consolida-se um novo eixo estruturante capaz de funcionar como alternativa concreta à já saturada BR-101. Experiências históricas em mobilidade indicam que a oferta de uma rota paralela mais segura, previsível e com melhor desempenho operacional pode absorver parcela relevante da demanda existente de veículos de passeio, frequentemente na ordem de até 30% do fluxo entre dois polos consolidados.

Nesse cenário, é razoável projetar que o novo corredor passe a redistribuir parte do tráfego atualmente concentrado na BR-101, ampliando a conectividade regional e potencializando o fluxo de visitantes, turistas e atividades econômicas no litoral.

Rua Visconde do Rio Branco, 374

Curitiba - Paraná
(41) 3322-5635

projetos@gradearquitectura.com.br

8.1.3 Estrangulamento da BR 101

A BR-101 em Santa Catarina é historicamente um dos principais e mais críticos eixos logísticos do sul do Brasil, mas também um dos maiores gargalos estruturais do país. O trecho que liga o norte ao sul do estado concentra intenso fluxo de caminhões, veículos de passeio e turistas, especialmente nas regiões de Joinville, Itajaí, Balneário Camboriú e na Grande Florianópolis, onde a rodovia assume características quase urbanas.

O crescimento populacional acelerado das cidades litorâneas do Paraná e Santa Catarina, entre os maiores do Brasil, aliado à expansão portuária e ao aumento do turismo, elevou a demanda a patamares que frequentemente superam a capacidade projetada da via, resultando em congestionamentos recorrentes, aumento do tempo de viagem e impactos econômicos diretos.

No litoral norte catarinense, o estrangulamento se torna ainda mais sensível devido à concentração de polos industriais e portuários estratégicos, como Itapoá, São Francisco, Itajaí e Navegantes, além da integração com o eixo industrial de Joinville. A BR-101 é corredor de escoamento da produção industrial e da movimentação de cargas destinadas aos portos da região, o que faz com que qualquer interrupção seja um transtorno exponencial. Durante a alta temporada, o acréscimo expressivo de veículos de turismo agrava ainda mais esse cenário.

Entre as soluções estruturantes já anunciadas para o estrangulamento da Rodovia, destaca-se o projeto da Via Mar (Corredor Litorâneo Norte), concebido como uma rodovia paralela à BR-101, conectando Joinville ao Contorno Viário da Grande Florianópolis. Paralelamente, **a ampliação da infraestrutura regional também ganhará reforço indireto com a finalização da Ponte de Guaratuba, no Paraná.**

Embora localizada em outro estado, a obra representa um avanço estratégico para toda a faixa litorânea sul do Brasil, ao consolidar um eixo rodoviário mais fluido entre Curitiba, o litoral paranaense e catarinense (e vice-versa), reduzindo gargalos históricos na travessia da Baía de Guaratuba. Essa melhoria tende a fortalecer a conectividade regional e ampliando a eficiência dos fluxos turísticos e comerciais entre os dois estados.

Rua Visconde do Rio Branco, 374

Curitiba - Paraná
(41) 3322-5635

projetos@gradearquitectura.com.br

8.1.4 Ponte de Guaratuba – Experiência Visual

Passada a euforia e a novidade da inauguração para os paranaenses acostumados a usarem o ferry-boat, a Ponte de Guaratuba, em si, não representará impacto visual positivo ou elemento agregador de atratividade para o Complexo Náutico. Pelo menos até este momento. Explica-se:

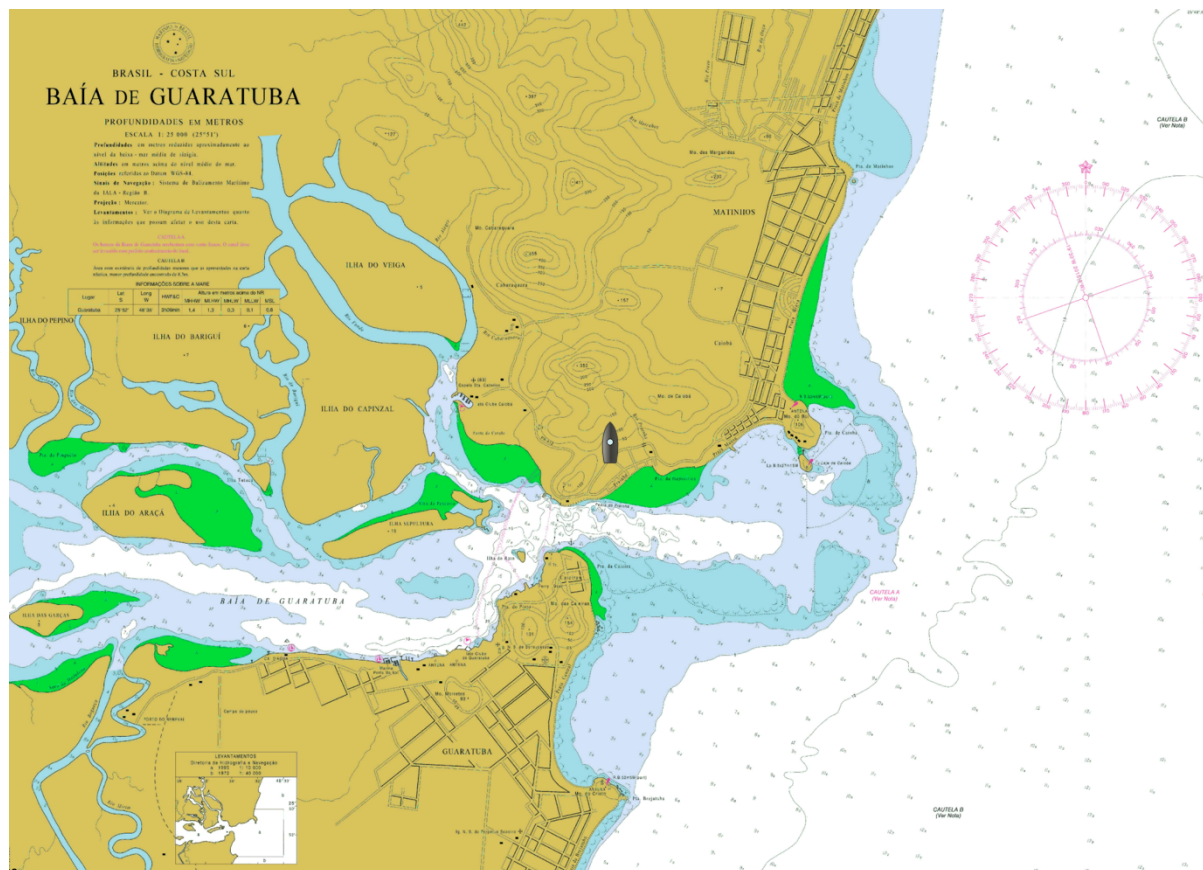
Para quem sai por via terrestre de Matinhos e trafega pelos mais de 1.200m da ponte, dificilmente conseguirá enxergar o Complexo Náutico e seus barcos em condições normais de tráfego. Altos guarda-corpos fechados em concreto e poucas áreas de contemplação impedem que o usuário veja além das pistas.

Já para quem vem do lado Sul (Guaratuba e Santa Catarina), por ambos os acessos previstos, poderá ter vista privilegiada e absorver melhor a atmosfera do local, a depender do visual das próprias instalações da marina. Sugere-se, portanto, cuidados com a arquitetura e fachadas de galpões e oficinas, além de paisagismo condizente com o perfil de público que pretende ser atraído para o local.

Para aqueles que já estão no Complexo, seja em áreas públicas ou nas áreas náuticas, esta consultoria não enxerga atrativos estéticos relevantes (atualmente) que possam ser usados em favor do projeto da marina. Isso porque os elementos arquitetônicos mais chamativos da Ponte, como as torres e seus estais amarelos estão dispostos do lado norte da mesma e estarão encobertos pela própria ponte e pelo morro de Caieiras que a ponte contorna no lado sul.

Apesar de ser um elemento onipresente na paisagem do Complexo Náutico, restará o visual de uma estrutura robusta, essencialmente técnica, exibido em concreto e asfalto. Alternativas estéticas que poderiam elevar a ponte a um elemento mais turístico, como guarda corpos vazados ou envidraçados, mirantes e pintura, foram descartados, possivelmente em favor da segurança, velocidade de execução e custos.

8.2 Acesso Hidroviário



A carta náutica 1803 da Baía de Guaratuba, disponibilizada pela Marinha do Brasil, serve como uma primeira referência para qualquer marinheiro (regional ou internacional) que queira entrar nessas águas. Traz uma impressão ampla das condições de navegação no local e, mesmo que equipamentos modernos de navegação atuais possam substituir esta carta e oferecer mais detalhes do local enquanto operam, as informações presentes neste documento são cruciais para o planejamento de um passeio ou viagem pela baía.

Para acessar o documento completo e baixar mais informações é possível acessar o link da Marinha:

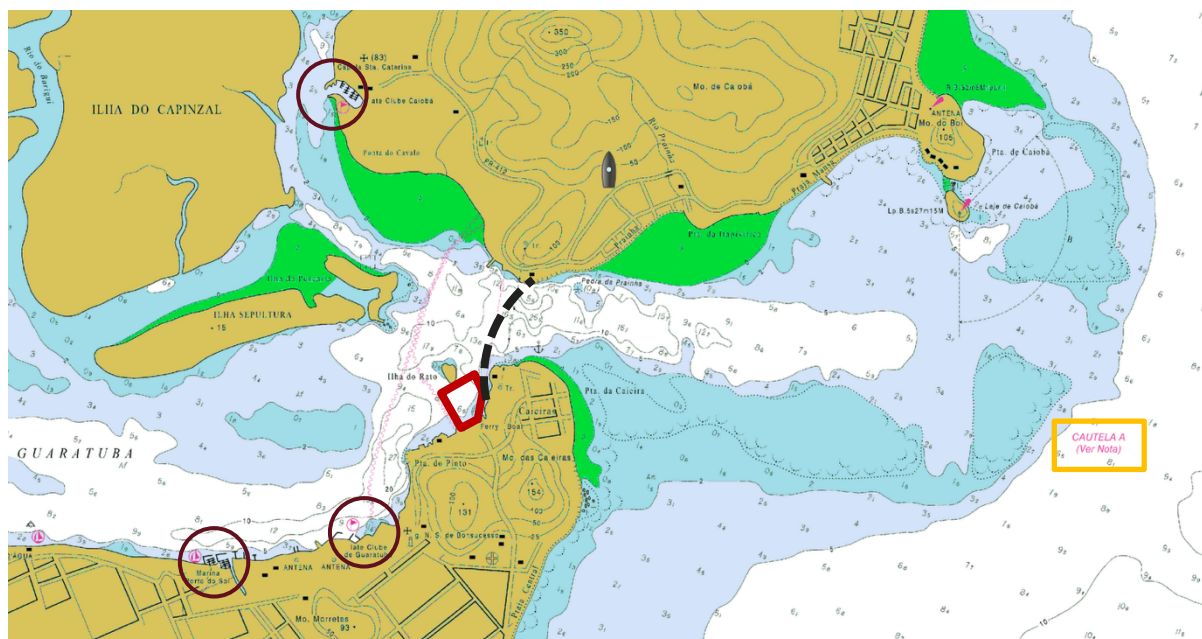
<https://idem.dhn.mar.mil.br/geonetwork/srv/api/records/d22174a6-62ad-466a-9edc-b625b37c8a8e>

Rua Visconde do Rio Branco, 374

Curitiba - Paraná

(41) 3322-5635

projetos@gradearquitectura.com.br



O documento, assim como as visitas no local e a investigação feita com profissionais de navegação e proprietários de barcos, traz os primeiros alguns pontos de atenção que valem destacar:

66

- a) Em geral, apresenta boas condições de navegação. As áreas abertas são grandes e muito utilizadas para passeios internos. Todavia, por ser recheada de ilhas, e receber sedimentos dos 16 rios que desaguam ali, fatores que reduzem a profundidade drasticamente em áreas específicas, precisam de atenção constante na aproximação com estas estruturas.
- b) Os rios que desaguam na Baía são navegáveis em sua maioria, porém não são recomendados para barcos maiores, por conta da profundidade variável. Em alguns pontos turísticos da região, como o Salto do Parati, só é possível a aproximação com lanchas de menor porte.
- c) Apenas 3 pontos de atracação mais robustos surgem na carta: late Clube de Caiobá, late Clube de Guaratuba e Marina (Porto) do Sol. São áreas com boa profundidade de atracação e mais próximas dos centros urbanos de Matinhos e Guaratuba. As demais marcações são de trapiches menores que não recebem barcos acima de 30 pés.

Rua Visconde do Rio Branco, 374

Curitiba - Paraná

(41) 3322-5635

projetos@gradearquitectura.com.br

Note que, para entrar no late Clube de Caiobá, o maior e mais estruturado ponto de atracação da Baía, o marinheiro precisa dominar bem a navegação por se tratar de um corredor estreito com maior profundidade até chegar às amarras.

- d) O Complexo Náutico será instalado em uma zona de águas profundas e amplamente aberta, facilitando o acesso de embarcações de grande porte.
- e) A barra, canal de entrada e saída da Baía de Guaratuba reserva um grande ponto de atenção. Muitos marinheiros a interpretam como desafiadora, pois os bancos de areia do local são muitos e se movimentam com facilidade. Por isso a carta chama atenção para a **CAUTELA A**, que diz: ***Os bancos da Barra de Guaratuba arrebentam com vento fresco. O canal deve ser investido com perfeito conhecimento do local.***

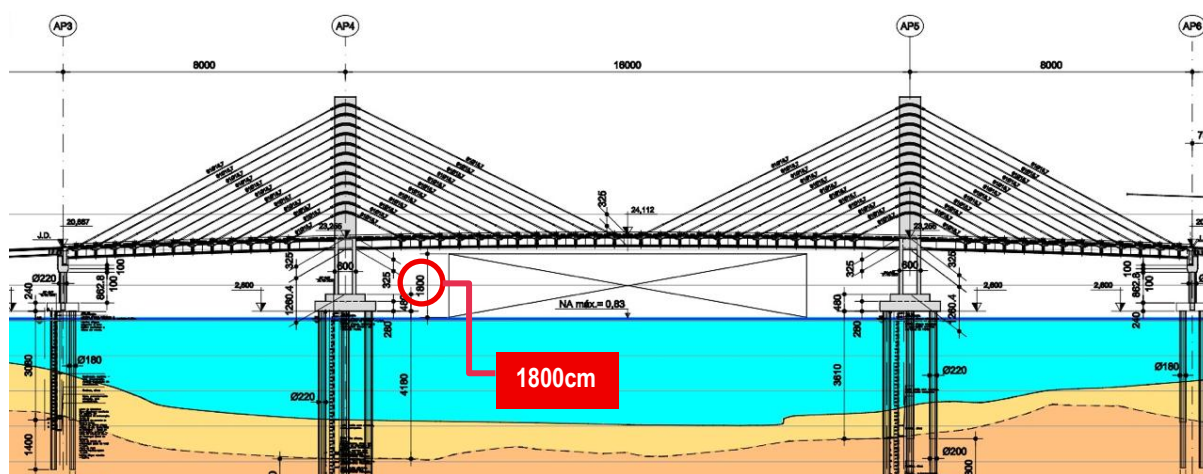
Este é um ponto que merece atenção especial e precisa ser tratado pelo projeto, já que esta é a porta de entrada para embarcações vindas de outros estados e países, um dos objetivos principais deste Complexo.

- f) A Ponte de Guaratuba está instalada numa área ampla e de ótima profundidade, com portais largos e bem sinalizados, não representando barreiras significativas para navegação da grande maioria das embarcações.

Todavia, vale destacar que, segundo o projeto da Ponte, a altura livre entre a linha d'água e a ponte deve ficar entre 17m e 20m nos pontos mais altos, a depender das condições de maré (ver imagem abaixo). Para a passagem de veleiros de grande porte, consequentemente com grandes mastros, isto pode representar um problema.

Mesmo que, historicamente, a Baía de Guaratuba não receba veleiros de grande porte, que preferem baías ou mares maiores e mais fáceis de entrar e navegar, deve ser considerada uma prévia argumentação de marketing e posicionamento de produto para amenizar possíveis problemas de visibilidade comercial do Complexo, assim como a apresentação soluções técnicas aceitáveis para a comunidade náutica.

Recorte de Prancha de Elevação da Ponte de Guaratuba



Fonte: DER

8.3 Marinas Locais (Baía de Guaratuba)

68

O Paraná é um dos poucos estados brasileiros que possuem controle e registros das marinas instaladas em suas águas pela Capitania dos Portos. De acordo com o último dado oficial publicado pela entidade, de 2023, são 33 marinas, clubes ou entidades desportivas devidamente cadastradas no litoral do estado, sendo 11 em Paranaguá, 11 em Pontal do Paraná, 1 em Antonina e 1 em Morretes, ambas na Baía de Paranaguá, e 9 em Guaratuba, na Baía de mesmo nome. A lista completa pode ser acessada pelo link abaixo:

<https://www.marinha.mil.br/cppr/sites/www.marinha.mil.br/cppr/files/MARINAS-CADASTRADAS-2023.pdf>

Rua Visconde do Rio Branco, 374

Curitiba - Paraná

(41) 3322-5635

projetos@gradearquitectura.com.br

GUARATUBA-PR

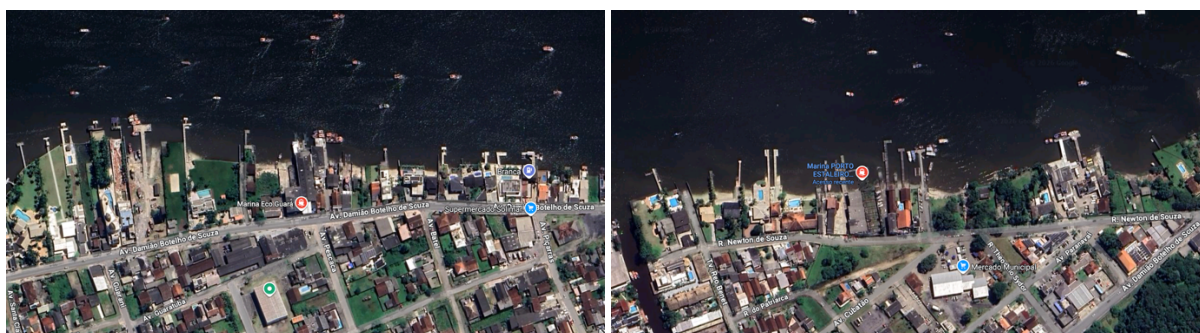
MARINA	Nº CERT.	TELEFONE	ENDEREÇO
MARINA DO SOL	0009/2004	(041)3442-1178 / 99104-0101	R. DA UNIÃO DA VITORIA, 100 – PIÇARRAS CEP - 83280-000
IATE CLUBE DE GUARATUBA	0017/2005	(041)3442-1535 / 99811-5550	R. JOSÉ BONIFÁCIO, S/N - GUARATUBA CEP - 83280-000
MARINA GUARAPESCA LTDA.	0001/2009	(041)3472-3791 / 99638-7517	AV. PONTA GROSSA, 61 – CENTRO CEP - 83280-000
MARINA PORTO ESTALEIRO	0006/2005	(41) 3472-2609 / 3334-4175 / 99972-1371	RUA NEWTON DE SOUZA, 47 – CENTRO
ASSOCIAÇÃO PORTO MARINA GUARATUBA	0006/2005	(041)3472-1624 / 99169-4563/ 2169-6350	R. JOINVILLE, 50 – GUARATUBA CEP - 83280-000
MARINA VELAMAR LTDA.	0007/2005	(041)3442-1909	AV. DAMIÃO BOTELHO DE SOUZA, 1960 – PIÇARRAS CEP - 83280-000
IATE CLUBE CAIOBÁ	0001/2005	(41) 3452-1645 / (41) 99681-5112	ESTRADA DO CABARAQUARA, KM 2, GUARATUBA, CEP 83280-000
MARINHA PORTO DE BALI	0001/2015	(41) 3473-5174	AV. JUSCELINO KUBSTICHEK DE OLIVEIRA, 285, PRAINHA
MARINA G. KRETZSCHMAR & CIA LTDA	002/2021	(41) 3442-1572	AV. DAMIÃO BOTELHO DE SOUZA, Nº 1200, MIRIM CEP: 83.280-000

Fonte: Capitania dos Portos do Paraná - 2023

Como visto em capítulo anterior, as 3 maiores instalações desta lista de Guaratuba são o late Clube Caiobá, o late Clube de Guaratuba e a Marina do Sol. Ambas são, no entanto, clubes ou associações fechadas para sócios, onde a atracação é permitida (se houver vaga), mas a permanência e o uso das instalações em terra são restritos. Em nenhuma das 3 foram encontradas vagas disponíveis para permanência, mesmo adquirindo títulos ou jóias associativas (valores entre 50 e 900 mil reais).

69

As demais instalações da Baía são de pequenos trapiches, muitas vezes particulares e não registrados, sendo poucas com guarda ou atracação de permanência disponíveis, como sugerem ilustrativamente as imagens de satélite abaixo, não sendo adequadas para lanchas acima de 30 pés.



Rua Visconde do Rio Branco, 374

Curitiba - Paraná

(41) 3322-5635

projetos@gradearquitectura.com.br

8.3.1 Iate Clube de Caiobá



Foto: João Vitor Sarturi / Revista Náutica

A maior e mais bem equipada instalação náutica da Baía está localizada na margem norte da Baía, oposta às instalações do Complexo Náutico de Guaratuba. Possui acesso terrestre fácil pela Estrada de Cabaraquara, ao pé da Ponte, sentido Matinhos-Guaratuba. É um clube tradicional e elitizado, que costuma reunir as famílias mais abastadas da região.

Possui capacidade para abrigar barcos de até 88 pés em seus píers e guarda seca para barcos de até 60 pés. No entanto, não há disponibilidade de vagas em nenhuma das modalidades. Recentemente passou a oferecer atracação em estruturas fora do Clube, podendo receber barcos maiores. Todavia, estas não contemplam direito de acesso às áreas sociais.

Rua Visconde do Rio Branco, 374

Curitiba - Paraná

(41) 3322-5635

projetos@gradearquitectura.com.br

Tem estrutura náutica mediana, se comparado com o benchmark nacional apresentado, com poucos berços de atracação ou guarda (estima-se cerca de 300 - números não divulgados), movimentação de embarcações exclusivamente por rampa, trator e carreta, abastecimento náutico em terra e oficina de serviços e reparos suficiente para atendimentos ao perfil do usuário. Destaca-se por possuir frequência elitizada e controlada a áreas sociais nobres, com restaurantes, piscinas, áreas de esporte, lazer e espaço para eventos. Tudo isso por um valor entre R\$ 600 a 900 mil para aquisição de joia associativa.

8.3.2 late Clube de Guaratuba



Foto: João Vitor Sarturi / Revista Náutica

O late de Guaratuba guarda semelhanças técnicas e conceituais com o vizinho da outra margem, o late Clube de Caiobá, porém com uma operação menor e menos badalada. Está localizada na margem sul da Baía, bem próximo às instalações do Complexo Náutico de Guaratuba. Possui acesso terrestre fácil a menos de 5 minutos do centro da cidade de Guaratuba.

Rua Visconde do Rio Branco, 374

Curitiba - Paraná

(41) 3322-5635

projetos@gradearquitectura.com.br

É um clube tradicional e elitizado também com piscinas, restaurantes, lazer e área de eventos que, porém, não recebeu tantos investimentos e renovações nas últimas décadas quanto o late de Caiobá e perdeu um pouco de seu charme e, também, seu público. Prova disso é que a jóia para se associar ao Clube é de apenas R\$ 50 mil, um valor bem mais acessível para atrair novos sócios.

Sua estrutura náutica é mais discreta, com menos espaço de atracação e guarda de embarcações, movimentação exclusivamente por rampa, trator e carreta, abastecimento náutico em terra e oficina de serviços e reparos suficiente para atendimentos ao perfil do usuário. Todavia, tal qual seu primo do norte, não há disponibilidade de vagas em nenhuma das modalidades de vagas, secas ou molhadas.

8.3.3 Marina do Sol

Esta marina foi criada exclusivamente para uso de seus fundadores. Não há, portanto, possibilidade de aquisição de novos títulos ou joias de associação. Para poder ser parte do quadro associativo é preciso comprar uma das 92 cotas de algum integrante pré-existente. Negociações deste tipo chegam a custar R\$ 500 mil, com mensalidade de aproximadamente R\$ 4mil para barcos maiores.

Os barcos atracados variam em tamanho e podem chegar a até 50 pés. O transporte, feito por rampa e trator levam as embarcações até um galpão onde diversas lanchas disputam o pouco espaço disponível. Para entrar e sair de lá é preciso boa preparação e planejamento, pois a movimentação pode demorar. Há bons serviços de manutenção no local, um restaurante anexo a um salão de eventos, piscina e uma bela área de convivência.

ITEM C – LEVANTAMENTO DE DADOS PRIMÁRIOS DE DEMANDA POTENCIAL E PESQUISA DE INDICADORES ECONÔMICOS.

9 Análise Socioeconômica da Região

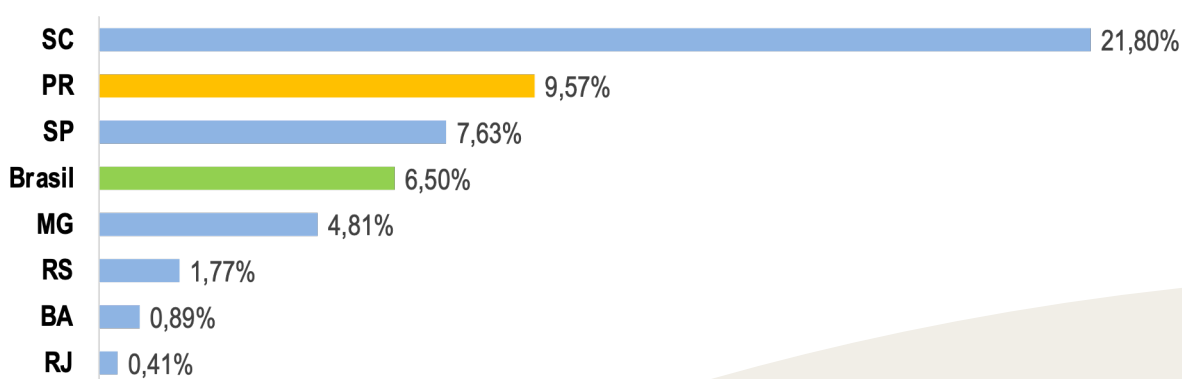
9.1 Crescimento Populacional

A população do Paraná cresceu a níveis muito acima dos números do Brasil. De acordo com o IBGE, entre 2010 e 2022, anos em que foram realizados os últimos censos demográficos, o Paraná possui 11.444.380 de habitantes, um crescimento de 9,57% em relação a 2010, enquanto o Brasil cresceu somente 6,50%. Este é um dado relevante, mas que fica ainda mais, quando comparado ao crescimento de outros estados.

No ranking de maiores crescimento, lideram estados do Norte e Centro-Oeste do país, o que é justificado pela baixa densidade demográfica histórica (mais “fácil de crescer proporcionalmente”) e porque tem visto sua economia acelerar baseada fortemente no agronegócio. Roraima cresceu 41,34%, por exemplo. Todavia, quando comparados com populações e economias mais consolidadas, o Paraná ganha destaque, ficando somente atrás de Santa Catarina, com assustadores 21,80% de crescimento.

73

Variação de População (2010 a 2022) - %



Fonte: IBGE

Rua Visconde do Rio Branco, 374

Curitiba - Paraná

(41) 3322-5635

projetos@gradearquitectura.com.br

Quando analisadas as curvas de crescimento das cidades do litoral do Paraná, o cenário fica diferente (e mais interessante). As cidades mais badaladas das temporadas de verão no Estado, Guaratuba, Matinhos e Pontal do Paraná, que já tem um movimento sazonal intenso em alta temporada, consolidaram um crescimento perene e receberam forte impacto populacional nos últimos anos.

Município	População 2010	População 2022	Variação
Pontal do Paraná	20.920,00	30.425,00	45,43%
Matinhos	29.428,00	39.259,00	33,41%
Guaratuba	32.112,00	42.062,00	30,99%
Morretes	15.725,00	18.309,00	16,43%
Paraná (Estado)	10.444.526,00	11.444.380,00	9,57%
Paranaguá	140.469,00	145.829,00	3,82%
Antonina	18.896,00	18.091,00	-4,26%
Guaraqueçaba	7.874,00	7.430,00	-5,64%

Fonte: IBGE Cidades

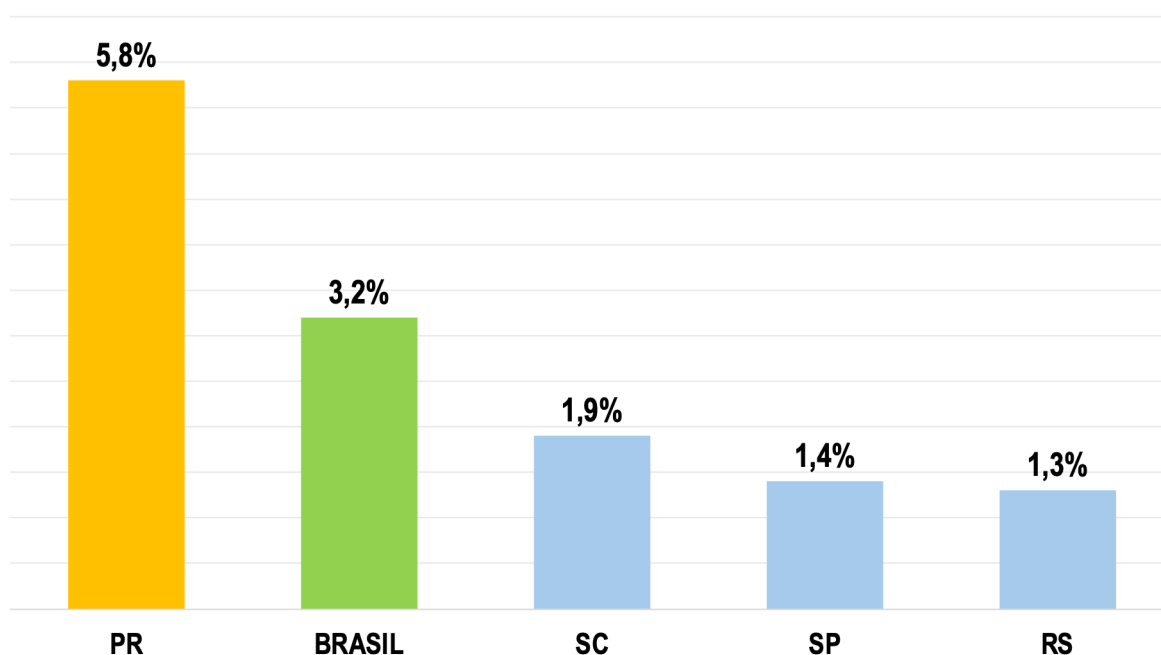
Alguns analistas acreditam que a pandemia e o trabalho remoto tiveram grande contribuição para esta migração que, aliada ao investimento na melhoria de infraestrutura e obras de grande porte dos governos nos últimos anos, consolidaram um movimento antes temporário para algo mais duradouro. Segundo esta ideia, mais pessoas passaram a aceitar a ideia de trocar sua moradia em grandes centros urbanos por uma maior qualidade de vida em cidades mais pacatas ou ligadas à natureza.

Esse é o mesmo cenário de Itapoá, por exemplo, cidade vizinha à Guaratuba e que é praticamente uma continuação do mesmo litoral. Juntas, possuem mais de 40 km de praias praticamente contínuas, separadas somente pela Barra do Saí, rio que divide os estados de Santa Catarina e Paraná. Somada a migração pandêmica e ao início das operações do porto de contêineres na Baía de Babitonga, em 2011, essa cidade litorânea cresceu 108% entre os Censos, 5ª. maior taxa de todo o Brasil.

Santa Catarina, aliás, tem diversos outros exemplos de crescimento de população excepcionais, principalmente em cidades litorâneas como Barra Velha, Itapema, Penha, Piçarras e, certamente, Balneário Camboriú, entre elas.

9.2 Economia

Crescimento PIB em 2023 (Real - Volume)



Fonte: IBGE – Contas Nacionais e Contas Regionais; IPARDES (PR); SEPLAN (SC); SEADE (SP); DEE-RS (RS).
Crescimento acumulado calculado por encadeamento das taxas reais anuais (2011–2023).

O Paraná é hoje a 4ª. economia do país, segundo dados da recente do IBGE. Isso se deve, principalmente a um salto de bons resultados a partir de 2023, quando o estado atingiu, 5,8% de evolução do PIB, muito acima de estados vizinhos e da referência Brasil.

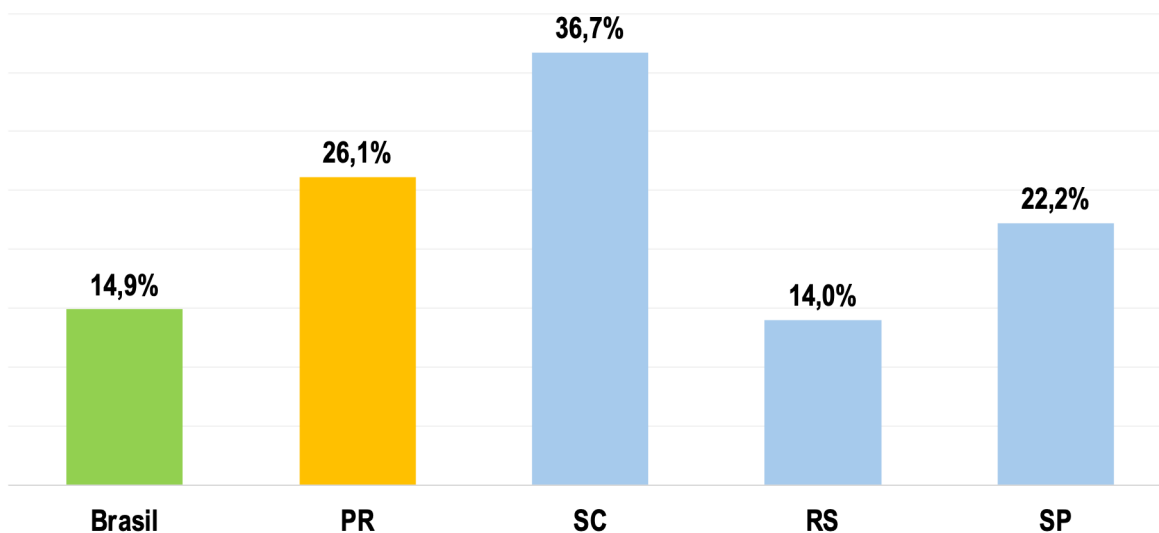
Rua Visconde do Rio Branco, 374

Curitiba - Paraná

(41) 3322-5635

projetos@gradearquitectura.com.br

PIB Real Acumulado 2010-2023

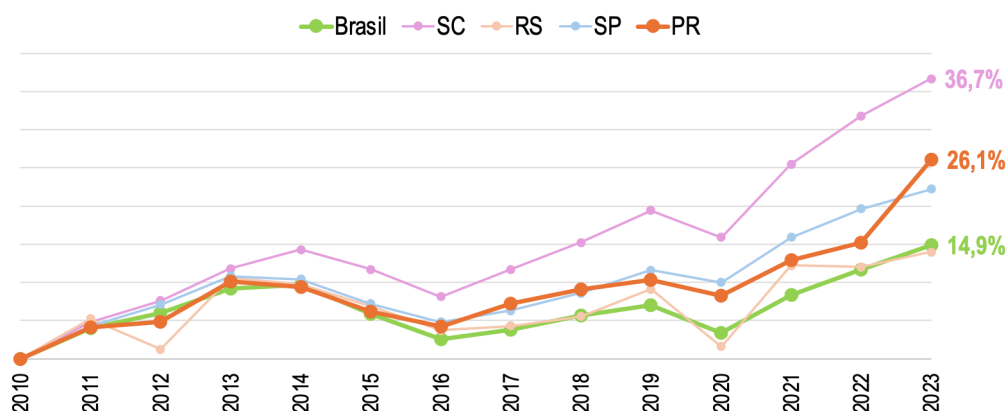


Fonte: IBGE – Contas Nacionais e Contas Regionais; IPARDES (PR); SEPLAN (SC); SEADE (SP); DEE-RS (RS).
Crescimento acumulado calculado por encadeamento das taxas reais anuais (2011–2023).

Quando vistos em outra perspectiva, com dados acumulados entre os índices de 2011 a 2023, o Paraná continua bem acima do crescimento do Brasil, 20,5% contra 15,1%. Porém, desta vez, Santa Catarina surge com destaque com números superlativos de crescimento, chegando a 30,3% acumulados.

Para entender melhor estes resultados, vamos aprofundar os números e entender qual a origem do sucesso econômico de Santa Catarina e do Paraná. Pelo gráfico abaixo, fica evidente o momento de descolamento destas economias em relação aos números do país.

Evolução do PIB 2010-2023



Fonte: IBGE – Contas Nacionais e Contas Regionais; IPARDES (PR); SEADE (SP); DEE-RS (RS). Crescimento acumulado calculado por encadeamento das taxas reais anuais (2011–2023).

Até 2014, ambas vinham num patamar levemente acima do Brasil. A partir de 2017, Santa Catarina decolou. O Paraná ampliou sua vantagem ao Brasil e manteve-se consistentemente acima até 2022, quando deu seu salto, visto nos gráficos anteriores. Segundo estimativas de mercado esta evolução é sólida e tende a aumentar nos próximos anos.

77

Contudo, antes de considerarmos uma mudança para os arranha-céus de Balneário Camboriú, cabe uma análise mais profunda. Como observado, há uma correlação direta entre o avanço do PIB e o salto populacional nesses estados. Embora o crescimento da força de produção e consumo impulse a economia, é crucial identificar quem avançou para além do crescimento orgânico. Um PIB fundamentado apenas na expansão demográfica é insustentável a longo prazo e tende a sobrecarregar a infraestrutura local, comprometendo o bem-estar dos cidadãos.

Ganho Real Per Capita x Crescimento Populacional

PR	16,5%
SC	14,9%
SP	14,6%
RS	12,3%
Brasil	8,4%

Fonte: IBGE – Contas Nacionais e Contas Regionais; IPARDES (PR); SEADE (SP); DEE-RS (RS). Crescimento acumulado calculado por encadeamento das taxas reais anuais (2011–2023).

Rua Visconde do Rio Branco, 374

Curitiba - Paraná

(41) 3322-5635

projetos@gradearquitectura.com.br

Neste ponto o Paraná se saiu muito melhor que os seus vizinhos. Além de ser agraciado com aumento da população acima a níveis superiores, sustentou crescimento real da economia. Se definirmos solidez como a capacidade de aumentar a renda do cidadão sem depender apenas do inchaço populacional, o Paraná é o campeão de produtividade entre esses estados no período 2010-2023.

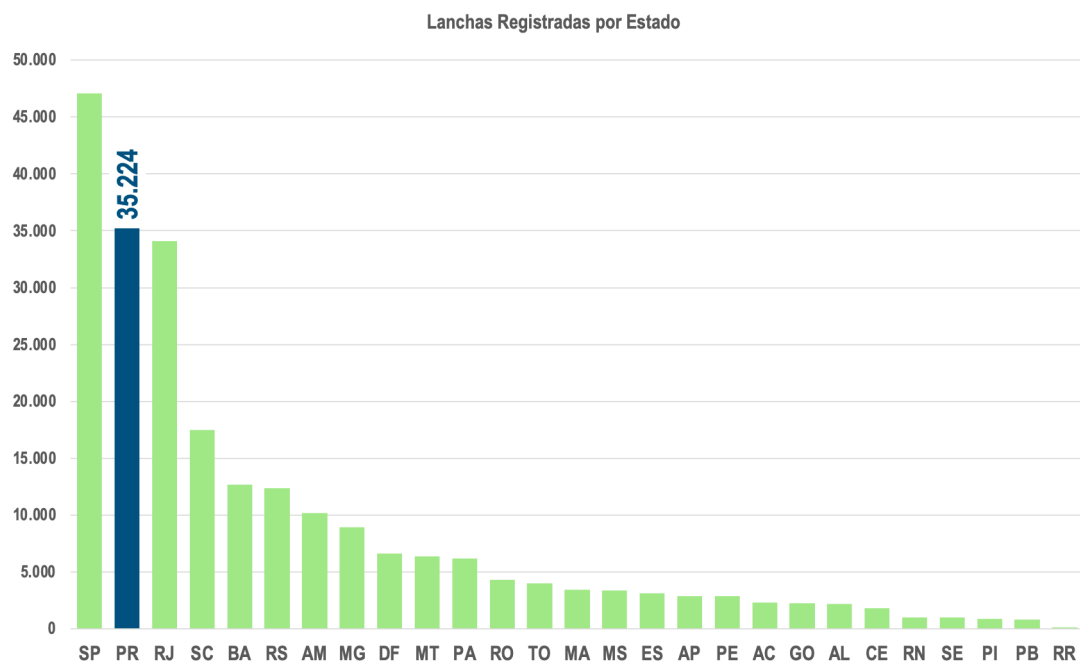
9.3 Perfil Náutico

Se os dados demográficos e econômicos são positivos, resta provar que o paranaense tem perfil para consumo dos serviços pretendem ser explorado por este projeto. Como já visto no item 6.3 deste caderno, que detalha a oferta turística do Paraná, o segmento náutico não apareceu com bons números. Recapitulando, as áreas registradas são apenas 13 em todo o litoral paranaense e somente 3, se consideradas a região da Baía de Guaratuba.

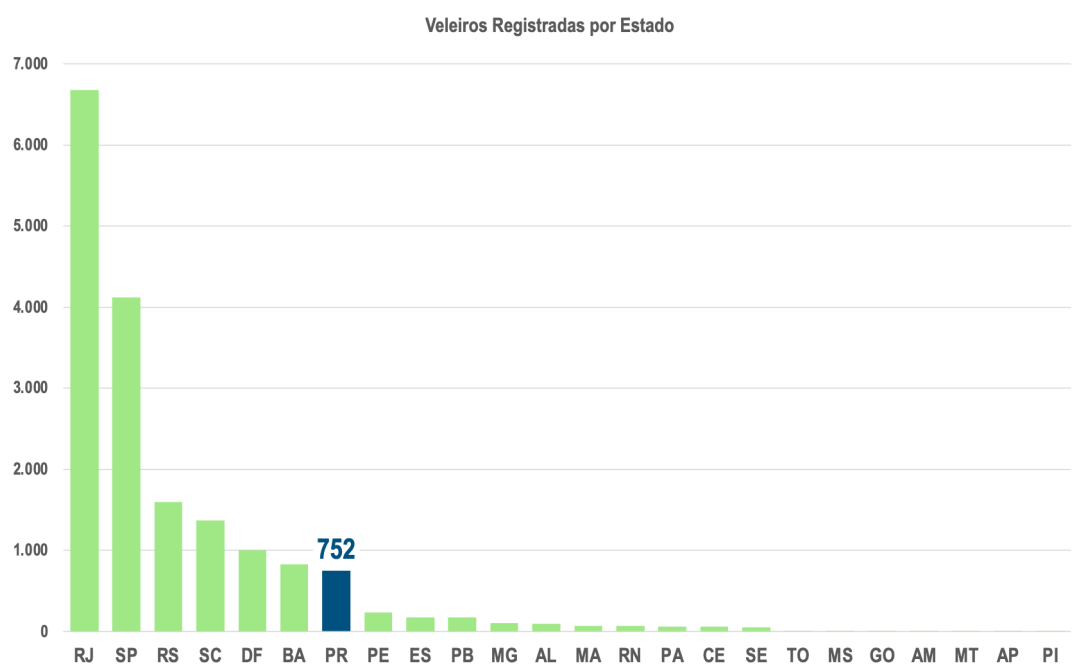
Este cenário pode ser assustador, num primeiro momento. Porém quando analisado com o viés de oportunidades de crescimento, o cenário se amplia positivamente. A pergunta que precisa ser respondida é: **o paranaense tem perfil náutico?**

Vejamos. Para ponto de partida desta análise, utilizamos os dados oficiais de embarcação devidamente registradas Marinha do Brasil, mais especificamente, nas centrais, delegacias e agências das Capitâneas dos Portos do Brasil.

O primeiro desafio é a quantidade de tipo de embarcações diferentes com algum registro documentado, 68 no total. No total, 990 mil registros estão totalizados, sendo que botes, lanchas e jet-skis representam aproximadamente 55% deste universo. No entanto, para fins deste material, consideramos apenas 3 tipos. São eles: lancha, veleiro, moto aquática / jet ski e iates.



Fonte: Marinha do Brasil - 2025



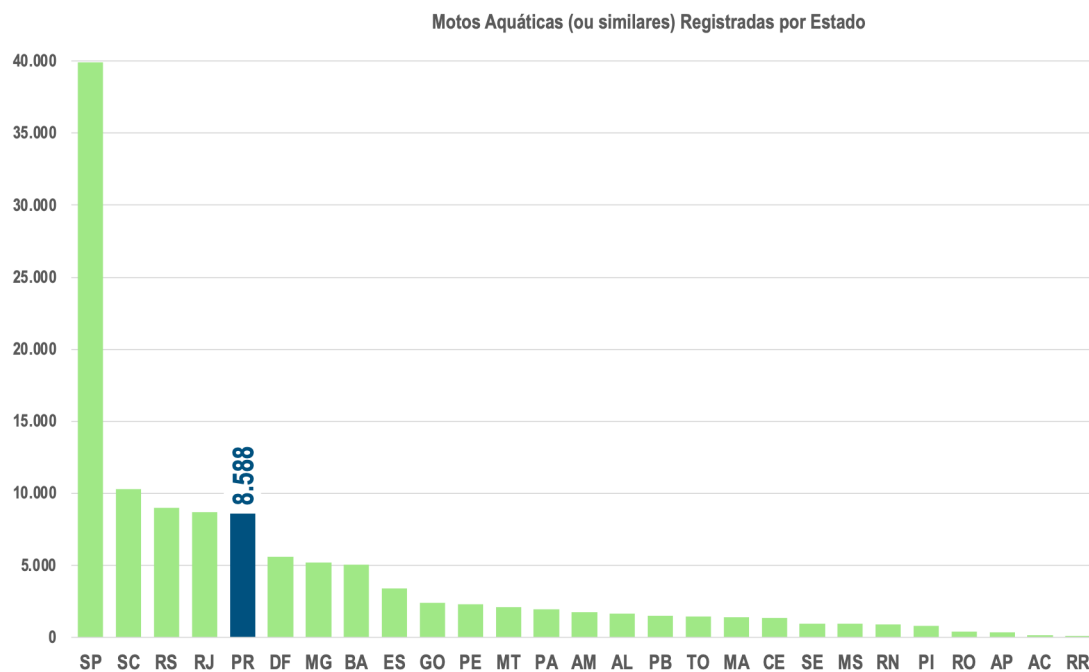
Fonte: Marinha do Brasil - 2025

Rua Visconde do Rio Branco, 374

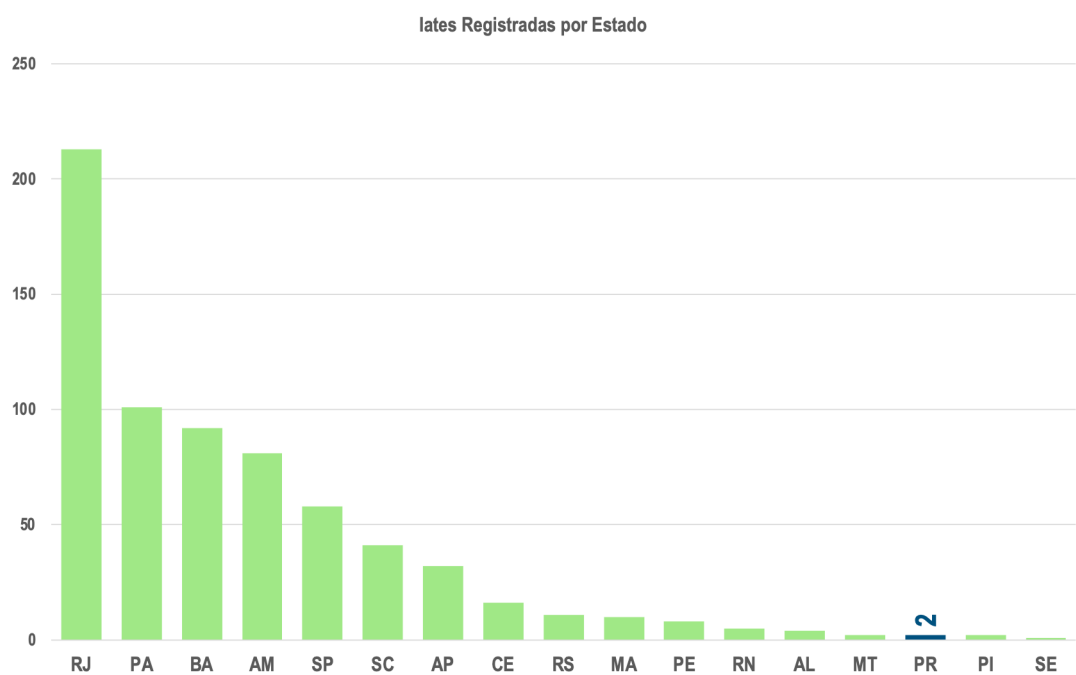
Curitiba - Paraná

(41) 3322-5635

projetos@gradearquitectura.com.br



Fonte: Marinha do Brasil - 2025



Fonte: Marinha do Brasil - 2025

Rua Visconde do Rio Branco, 374

Curitiba - Paraná

(41) 3322-5635

projetos@gradearquitectura.com.br

A leitura inicial que se faz é positiva. O Paraná possui grande participação no mercado formal de embarcações, sendo o 2º. maior estado do Brasil em quantidade de lanchas. Na frente de tradicionais centros náuticos, como o Rio de Janeiro. Mesmo quando comparadas, os outros tipos de embarcações escolhidas para análise também se saem bem.

Cabe uma ressalva quanto à quantidade de iates registrados. O número muito baixo, apenas 2, gera um questionamento. Seria um erro nos registros da Capitania dos Portos do Paraná? Como vimos anteriormente, há uma dúvida comum sobre a diferença entre iates e lanchas. Mesmo sendo a Marinha a geradora dos dados e também quem define as diferenças formais entre os tipos, é cabível que alguns cadastros tenham sido indevidamente preenchidos.

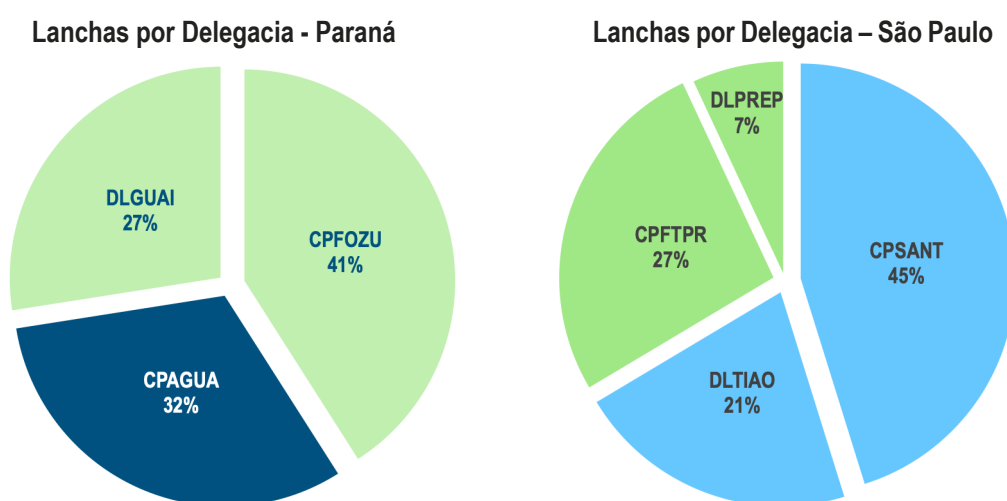
Por outro lado, esta quantidade também pode inferir num problema estrutural e, talvez, um *insight* de oportunidade para este projeto. Seria a quantidade ínfima de iates registrados um problema de falta de vagas formais e bem estruturadas para receber este tipo de embarcação? Lembrando que, pela Marinha, iates são somente embarcações que ultrapassam 24m (aproximadamente 80 pés). Esta é uma hipótese muito cabível, haja visto que as marinas do litoral paranaense não possuem sistemas logísticos adequados para a movimentação deste perfil de barco, assim como seus píers e garagens não comportam novas contratações.

9.3.1 Fluvial x Marítimo

Todavia, há um viés importante nestes números. Já que nosso estudo é direcionado a um Complexo Náutico na Baía de Guaratuba, no litoral atlântico, é cabível excluir destes dados as embarcações registradas em Capitânicas de águas fluviais. O Paraná e São Paulo, principalmente, possuem grandes rios, lagos e represas navegáveis e os dados registrados destes locais poderiam interferir nas considerações e conclusões do estudo.

A partir deste ponto, para melhor entendimento e oferta e demanda náutica dos estados, restringiremos os estudos ao tipo de embarcação LANCHA. Entendemos que esta é categoria/tipo mais significativa em termos de amostra estatística, assim como tem maior aderência com os objetivos deste projeto.

Mais uma vez, de acordo com os dados da Marinha, conclui-se que 32% da frota de lanchas do Paraná está registrada na Capitania dos Portos de Paranaguá. As demais se dividem entre as delegacias de Guaíra e Foz do Iguaçu (em verde). Já em São Paulo, é o contrário: 66% são marítimas e 34% fluviais (Tietê e Presidente Epitácio em verde).



Fonte: Marinha do Brasil - 2025

Desta forma passa a fazer sentido uma informação anterior deste caderno, quando demonstrada que a oferta turística náutica do estado do Paraná está concentrada fora do litoral, 89% do total.

Vamos então reconstruir os gráficos de lanchas por estado, filtrando somente os dados originários de Delegacias de Capitania exclusivamente marítimas. Veremos que, por óbvio, o Paraná perderá alguns postos no ranking, mas limitaremos a comparação somente com os estados que tem potencial de concorrência ou oferta de público para o Estado.

Lanchas registradas em Delegacias Não-Fluviais



Fonte: Marinha do Brasil - 2025

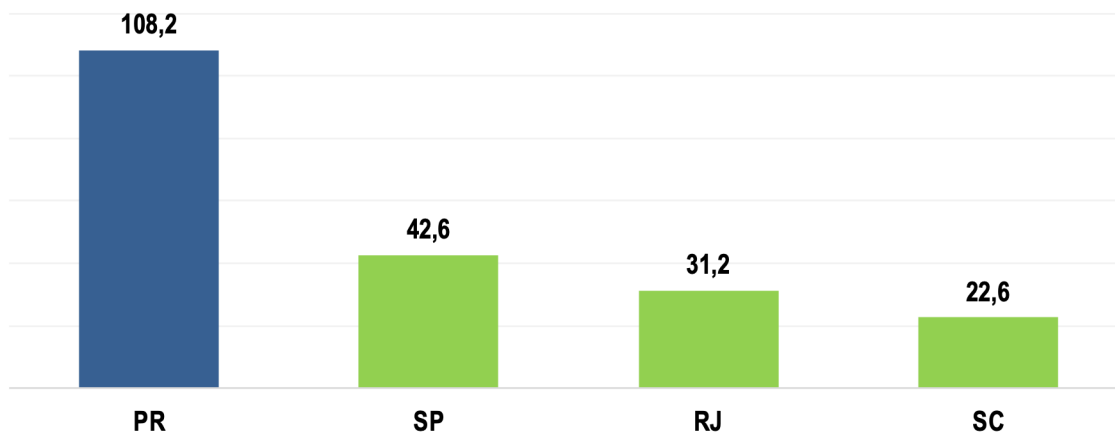
9.3.2 Densidade Náutica

Numa nova linha de raciocínio, podemos definir o perfil náutico de acordo com a quantidade de lanchas por quilômetro de costas voltadas para o Atlântico. Aqui, para integrar os cálculos, foram utilizados os dados oficiais do Portal de Geociências do IBGE⁷.

Desta vez, o Paraná assume a liderança absoluta do ranking, demonstrando que, mesmo com um litoral bastante limitado em extensão (102,8km), tem grande apetite pelo mundo náutico e suas atividades.

⁷ <https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/estrutura-territorial/24072-municipios-defrontantes-com-o-mar.html?=&t=acesso-ao-produto>

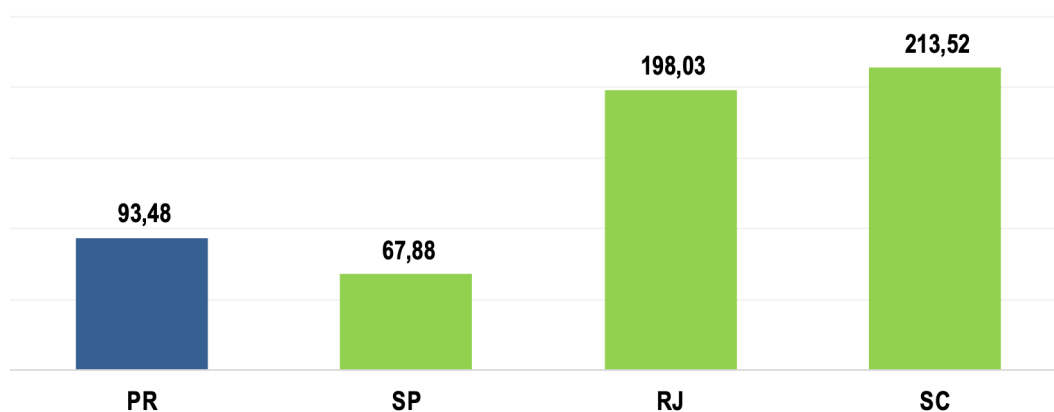
Densidade Náutica Específica (Lanchas / km)



Fontes: Portal de GeoCiências do IBGE; Marinha do Brasil

Quando alterado o denominador da fração para a população do estado, as colunas praticamente se invertem. Os dados paranaenses, nesse caso, demonstram haver uma margem potencial de crescimento, a considerar os números de Rio de Janeiro e Santa Catarina, que possuem populações relativamente próximas (17 e 8 milhões, respectivamente, versus 12 milhões do PR), se comparadas a São Paulo (46 milhões).

Densidade Náutica Específica (Lanchas / População)



Fontes: IBGE – estimativa 2025 1/100.000 habitantes; Marinha do Brasil

Rua Visconde do Rio Branco, 374

Curitiba - Paraná

(41) 3322-5635

projetos@gradearquitectura.com.br

Por fim, vamos analisar a curva de crescimento do registro de lanchas entre 2011 e 2025, respectivamente o primeiro e último dado oferecido pelo portal da Marinha. Vejamos que o Paraná lidera a comparação com os outros estados. Os índices são compatíveis com o ranking de evolução da renda per capita por estado, o que pode indicar a correlação entre o aumento da renda x aumento do consumo náutico.

Crescimento de Registros de Lanchas 2010-2025

PR	38,4%	2,6%	ao ano
SC	33,7%	2,2%	ao ano
SP	26,8%	1,8%	ao ano
RJ	13,3%	0,9%	ao ano

Sejam por dados absolutos, filtrados ou calculados, não restam dúvidas que o estado demonstra força para responder à pergunta formulada no início deste capítulo: o paranaense tem perfil náutico? Sim, e muito.

10 Mercado Náutico

Para ilustrar este caderno com informações do mercado, foi feito um breve recorte de publicações de entidades e mídias (revistas e sites) que representam o mundo náutico do Brasil e do mundo. Os textos revelam um mercado promissor mas ainda carente de infraestrutura para sustentar saltos maiores de crescimento.

10.1 ACOBAR

ACOBAR (Associação Brasileira dos Construtores de Barcos e Seus Implementos) é a principal entidade de representação da indústria náutica no Brasil desde 1976. Reúne os principais fornecedores e tem parceria em diversas ações do setor. Com base nos dados disponíveis até o início de 2025 e nas projeções da, o mercado náutico brasileiro vive um momento de forte expansão e maturidade, impulsionado pela alta demanda por embarcações de alto padrão. Entre os principais destaques do relatório (2024-2025) da entidade estão:

86

Expansão do Setor: O setor náutico brasileiro continua em trajetória de crescimento robusto, com destaque para a produção e venda de embarcações, e projeções de um futuro promissor.

Empregos e Mercado de Trabalho: Com base em dados recentes, o setor atingiu a marca de 150 mil postos de trabalho diretos e indiretos, representando um aumento de 25% em relação ao ano anterior.

Impacto Econômico: O setor náutico brasileiro movimenta bilhões, com projeções que indicam um potencial de crescimento muito elevado (até 20 vezes) para o PIB náutico.

Destaques de Produção: Fabricantes nacionais têm registrado crescimento expressivo, com casos de alta na produção superiores a 60% em 2024/2025, impulsionados pela demanda interna. O Brasil consolida-se como um polo de produção náutica de qualidade, além de apresentar uma das maiores frotas de embarcações do mundo (com destaque para São Paulo, Rio de Janeiro, Paraná e Santa Catarina).

Rua Visconde do Rio Branco, 374

Curitiba - Paraná
(41) 3322-5635

projetos@gradearquitectura.com.br

Tamanho de Embarcações: num recorte de dados dos últimos anos, mostrou que o número de embarcações de passeio e recreio no país era de aproximadamente 70.000, sendo que 83% delas eram lanchas. Uma informação complementar do mesmo relatório revelou que mais da metade (60,5%) desses barcos tinha até 26 pés.



Ilustração: FS Yachts

10.2 Boat Shows

Idealizado e organizado pelo Grupo Náutica desde o final da década de 1990, os Boat Shows são a maior vitrine do mundo náutico na América Latina. Estima-se que 70% dos novos barcos do mercado são vendidos nos salões destes eventos. Somente no ano de 2025, foram registrados mais de 1.200 vendas de embarcações ao longo de todas as edições: São Paulo, Itajaí, Rio de Janeiro, Brasília, Salvador e Foz do Iguaçu.

O destaque fica para o São Paulo Boat Show que contou com mais de 40 mil visitantes e, sozinho, realizou mais de R\$ 500 milhões em faturamento e 750 barcos vendidos. Um crescimento de 7,1% em relação ao ano anterior.

10.3 Forbes



88

Reconhecidamente uma mídia voltada ao público do alto luxo, a Forbes (Fev/26) publicou uma reportagem que trata de uma realidade que é vista repetidamente em diversas pesquisas realizadas por esta consultoria. O mercado deseja mais tamanho, mais luxo e personalidade das embarcações.

Se antes o sonho de consumo do público de alta renda ficava na faixa dos 30 a 50 pés, agora a régua sobe para patamares acima de 70 pés... Essa mudança está diretamente ligada ao perfil do consumidor. “Quanto maior o barco, mais anos de náutica esse consumidor tem”, resume Manuel Macieira Pires, diretor comercial da Okean Ferretti. Entre os 85 clientes atendidos diretamente pela empresa, praticamente não há quem esteja comprando o primeiro barco; são proprietários com longa trajetória na água, muitas vezes de famílias que já navegavam antes.

Segundo Pires, o brasileiro é hoje um dos clientes que mais rapidamente “sobe de degrau” na náutica. A leitura interna do estaleiro é que, em média, o dono de barco no país aumenta cerca de 10 pés a cada

Rua Visconde do Rio Branco, 374

Curitiba - Paraná

(41) 3322-5635

projetos@gradearquitectura.com.br

troca, em ciclos de cinco a seis anos — um ritmo mais acelerado do que o observado entre europeus e norte-americanos, que tendem a atualizar modelos sem necessariamente crescer tanto em tamanho.

Leia mais em: <https://forbes.com.br/forbes-life/forbes-motors/2026/02/o-barco-queridinho-do-brasileiro-trocou-de-classe-e-de-tamanho/>

10.4 Náutica

Pertencente ao Grupo Náutica (assim como os Boat Shows), a revista Náutica é a maior referência de informação e conteúdo do mundo náutico no Brasil. Em janeiro de 2025, publicou reportagem sobre o problema da falta de infraestrutura náutica e a dificuldade em criar novas áreas de marinas.

De acordo com estudo encomendado pela Secretaria de Desenvolvimento Econômico do Estado de São Paulo em 2017, por meio do Fórum Náutico Paulista, estima-se que cada embarcação ativa nas águas gera, em média, oito empregos diretos e indiretos — dado que reforça o papel do setor náutico como impulsionador de atividades econômicas no país.

Contudo, o estudo também aponta para uma defasagem crítica no número de vagas disponíveis para embarcações em marinas e garagens náuticas, o que gera um aumento nos custos de manutenção para proprietários de embarcações.... A construção de marinas e garagens náuticas no Brasil enfrenta uma série de desafios, que variam desde questões legais até obstáculos econômicos e ambientais.

Leia mais em: <https://nautica.com.br/desafios-setor-nautico-marinas-publicas/#:~:text=Concessão%20de%20marinas%20públicas:%20propostas%20para%20fomentar%20o%20setor>

10.5 ICOMIA

A ICOMIA (International Council of Marine Industry Associations) é uma das entidades mais influentes no mundo náutico global, atuando como a voz internacional da indústria de barcos de recreio desde 1966. Sua importância reside na unificação de associações nacionais (como a ACOBAR no Brasil), promoção de padrões técnicos, defesa da sustentabilidade e fomento ao crescimento do setor náutico mundial.

No relatório sobre parâmetros da indústria náutica em diversos países publicado em 2025, o qual tivemos acesso parcial, dados importantes sobre o Brasil podem ser extraídos:



Mesmo que os dados possam divergir em relação aos dados da Marinha, tendo em vista que usam fontes diferentes de informação, alguns insights importantes podem ser obtidos com estes números:

Rua Visconde do Rio Branco, 374

Curitiba - Paraná

(41) 3322-5635

projetos@gradearquitectura.com.br

790 Marinas, late Clubes e Portos: Esta é uma informação que a Marinha do Brasil não tem ou não divulga, já que poucas Capitâneas de Portos Estaduais mantem esse controle.

Lanchas: possui uma base bem maior que a Marinha (mais que o dobro), podendo conter desvios de interpretação. Comparado aos dados percentuais de participação divulgados pela ACOBAR (item 10.1), aparenta possuir um recorte mais amplo ou mais antigo de dados. A entidade brasileira publicou apenas 58.100 lanchas como recorte amostral para analisar tamanho de embarcações.

Tamanho	Lanchas Vendidas	Participação %
2.5m-7.5m (8-24 pés)	516.951	93,03%
7.6m-12m (25-39 pés)	33.237	5,98%
12.1m-24m (40-80 pés)	5.376	0,97%
Acima de 24m/80 pés	125	0,02%
TOTAL	555.689	

Fonte: ICOMIA Brazil – 2025

11 Geração de Receitas

A sustentabilidade econômica da parceria com o Estado para construção e gestão do Complexo Náutico de Guaratuba está diretamente vinculada à estruturação de um modelo robusto de geração de receitas principais, capaz de assegurar previsibilidade de caixa, equilíbrio contratual e retorno adequado ao investimento.

Nesse contexto, destacam-se como eixos centrais **a locação de vagas secas e molhadas**, que constitui a principal fonte recorrente do empreendimento, bem como a **oferta de serviços náuticos especializados**, incluindo manutenção, apoio operacional e facilities.

Complementam essa base operacional a **exploração de posto de combustível náutico** e a operação de atividades voltadas ao lazer, como áreas exclusivas para **jet skis**, ampliando o portfólio de serviços e fortalecendo a atratividade do complexo.

Rua Visconde do Rio Branco, 374

Curitiba - Paraná

(41) 3322-5635

projetos@gradearquitectura.com.br

Paralelamente, a consolidação de receitas acessórias é essencial para potencializar o desempenho financeiro do projeto e garantir maior resiliência frente à sazonalidade do setor. **A locação comercial por meio da ABL (Área Bruta Locável)** viabiliza a instalação de restaurantes, lojas náuticas, conveniências e outros serviços complementares, gerando renda estável e diversificada.

Essa combinação entre receitas principais e acessórias não apenas assegura o equilíbrio econômico-financeiro da parceria, como também amplia o impacto positivo sobre o desenvolvimento regional, dinamizando a economia local e promovendo a valorização sustentável do ativo público ao longo do prazo contratual.

12 Demanda Potencial

A estimativa de demanda potencial para o Complexo Náutico de Guaratuba fundamenta-se em análise integrada de indicadores demográficos, econômicos, estruturais e setoriais apresentados ao longo deste Caderno.

92

O estado apresenta expansão demográfica acima dos níveis nacionais, principalmente na região do litoral, que hoje concentra aproximadamente 300 mil habitantes permanentes, distribuídos em sete municípios, mas com população sazonal estimada em até 1,8 milhão de pessoas durante a alta temporada. Tal variação populacional demonstra elevada atratividade turística e pressão significativa sobre infraestrutura de lazer e serviços, especialmente nos municípios de Guaratuba, Matinhos e Pontal do Paraná.

Sob a ótica econômica, o PIB conjunto dos municípios litorâneos evoluiu de R\$ 13,3 bilhões em 2019 para R\$ 20,2 bilhões em 2023, representando crescimento nominal de 52% no período, superior à média nacional no mesmo intervalo. A participação do litoral no PIB estadual passou de 2,86% para 3%, indicando fortalecimento estrutural da economia regional.

Em complemento, a economia do Paraná demonstra sinais de força, chegando a um índice PIB de 5,8% em 2023, valor muito acima de seus vizinhos desenvolvidos e mais ainda sobre o índice nacional. Mas,

Rua Visconde do Rio Branco, 374

Curitiba - Paraná

(41) 3322-5635

projetos@gradearquitectura.com.br

em paralelo, também apresenta grande consistência, com crescimento acumulado de 26,1% entre 2010 e 2023, e evolução real da renda per capita bastante robusta (16,5%) nesse período. Em conjunto, estes fatores acenam para a construção de um potencial aquisitivo interessante, tendo em vista que as cidades paranaenses, capital e interior, são o principal gerador de fluxo turístico para o litoral do estado e de consumo para o setor náutico.

Destaca-se ainda que investimentos públicos recentes e programados — incluindo a Ponte de Guaratuba, revitalizações de orlas, duplicações rodoviárias e projetos de marinas públicas — superam R\$ 2,1 bilhões entre 2024 e 2025, configurando um ciclo estruturante com potencial efeito multiplicador sobre renda, turismo e valorização imobiliária.

O Paraná apresenta um potencial náutico relevante quando analisado sob a ótica da densidade e da dinâmica de crescimento da frota. Apesar de possuir uma das menores extensões costeiras do país (aproximadamente 100 km), observa-se elevada concentração de embarcações de lazer registradas nesse território reduzido, o que indica forte vocação náutica regional. Dados oficiais da Marinha do Brasil demonstram que o número de lanchas registradas na Capitania de Paranaguá cresceu aproximadamente 40% nos últimos 15 anos, evidenciando expansão consistente do mercado, mesmo diante da limitada oferta de infraestrutura de atracação.

Paradoxalmente, quando analisada a relação entre número de embarcações e população residente, o Paraná ainda apresenta baixa concentração de lanchas por habitante em comparação a estados vizinhos com tradição náutica consolidada. Esse descompasso revela que, embora a frota tenha crescido de forma significativa, o índice de penetração do mercado permanece inferior ao seu potencial econômico.

No segmento específico do turismo náutico, o Painel de Mapeamento da Oferta Turística do Paraná identifica apenas 13 pontos formais de turismo náutico no litoral, frente a 207 pontos turísticos totais, evidenciando suboferta relativa do setor. Na Baía de Guaratuba, objeto central deste projeto, os registros formais são ainda mais restritos, o que contrasta com a observação empírica de intensa atividade náutica recreativa. Tal discrepância reforça a existência de demanda não plenamente capturada por infraestrutura adequada.

Adicionalmente, o levantamento de campo realizado junto às principais marinas da Baía de Guaratuba evidencia ocupação máxima de vagas molhadas e secas, inexistindo disponibilidade para novas embarcações, especialmente acima de 30 pés. Ressalta-se que as estruturas existentes operam majoritariamente sob modelo associativo fechado, com barreiras de entrada elevadas, não configurando oferta aberta ao mercado ampliado.

Não há, atualmente, marina pública estruturada capaz de absorver crescimento da frota regional. Esse cenário caracteriza tecnicamente uma demanda reprimida, traduzida na migração de proprietários para estados vizinhos como Santa Catarina e São Paulo.

Por fim, de acordo com as informações do mercado, o segmento de embarcações de lazer no Brasil mantém trajetória de crescimento fortemente associada à elevação de renda, expansão do crédito e valorização do lifestyle voltado ao entretenimento e ao uso recreativo de curta permanência. Observa-se predominância de embarcações a motor de médio porte, com forte demanda por maiores embarcações, conveniência, serviços técnicos especializados e infraestrutura qualificada de atracação. Nesse contexto, a oferta de infraestrutura adequada torna-se elemento decisivo para retenção da frota regional e indução de novos investimentos no setor.

Considerando (i) o crescimento da renda regional, (ii) a proximidade com a Região Metropolitana de Curitiba — principal polo emissor de demanda, (iii) o ciclo de investimentos públicos estruturantes, (iv) o o perfil e potencial náutico do Estado, com aumento robusto frota de lanchas nos últimos 15 anos e ainda baixa relação embarcação/habitante frente a mercados mais maduros, (v) os insights gerados pelos conteúdos do mercado náutico e, (vi) a comprovada saturação da oferta náutica local, conclui-se que há base objetiva para absorção de novas vagas náuticas de médio e grande porte.

A implantação do Complexo Náutico tende não apenas a atender a demanda reprimida existente, mas também a induzir nova demanda qualificada, promovendo aumento da permanência turística, elevação do gasto médio por visitante e fortalecimento do turismo náutico como vetor estratégico de desenvolvimento regional.

13 Indicadores de Desempenho

Apesar da relevância estratégica do projeto e do potencial de sucesso estimado de sua operação, o resultado dos investimentos feitos para a conclusão de todas as áreas do Complexo, seja pelo Estado ou pelo concessionado, somados aos custos de operação ao longo de todo o período de concessão, precisam estar muito bem alinhados com os objetivos inicialmente planejados para tal.

Conforme o capítulo introdutório deste caderno, que por sua vez replica o termo de referência orientativo oferecido pelo Estado, o Complexo tem como objetivos:

- constituir um ambiente completo de entretenimento e conveniência para usuários e visitantes
- desenvolver atividades comerciais e de serviços que viabilizem a geração de receitas acessórias e a sustentabilidade econômica do empreendimento.

Atrelado aos objetivos mais diretos itenizados acima, *a iniciativa visa fomentar o Desenvolvimento Regional e consolidar o Paraná como um polo de excelência no setor, angariando diversos benefícios aos municípios envolvidos diretamente com o empreendimento e, conseqüentemente, ao Estado.* Entre os benefícios estão a atração de capital, a dinamização da economia, a geração de emprego e renda, além do fortalecimento do turismo da região.

95

De acordo com estas premissas, se torna crucial estabelecer indicadores de desempenho do projeto segmentados por objetivo ou área de atuação do projeto. Para tanto, foram realizadas pesquisas em complexos com operações similares no Brasil e no exterior, em revistas e publicações especializadas no setor náutico, assim como em dados do IBGE.

A seguir, apresentamos indicadores e métricas que surgem com grande frequência nos materiais pesquisados. Para facilitar seu entendimento e revelar a utilidade dos dados, os indicadores foram segmentados por objetivo do projeto. Todavia, vale reforçar que, neste momento, estes indicadores têm caráter investigativo e ainda sugestivos, devendo ser adaptados e redimensionados de acordo com a realidade local para sua implementação.

Rua Visconde do Rio Branco, 374

Curitiba - Paraná
(41) 3322-5635

projetos@gradearquitectura.com.br

Para ilustrar, consultar e detalhar ainda mais conhecimento sobre o assunto, ao final deste capítulo inserimos links para conteúdos digitais e fontes utilizadas neste material.

13.1 Indicadores de Execução

Grandes complexos, como se pretende fazer em Guaratuba, normalmente são executados em fases. Algumas são obrigatórias e outras podem estar sujeitas à avaliação de desempenho da operação durante o período de concessão.

Em todos os casos, um cronograma de execução detalhado precisa estar devidamente acertado e controlado entre os entes da operação, a fim de garantir a continuidade da mesma e, se for o caso, motivar a imposição de multas, restrições ou encerramento dos contratos.

96

13.2 Indicadores de Operação Náutica

13.2.1 Ocupação

- a) **Taxa de Ocupação:** Percentual de vagas (Slips) ou comprimento linear (Linear Foots), ocupadas em relação ao total disponível num determinado espaço de tempo (diário, mensal, anual). Alta ocupação indica forte demanda, enquanto índices mais baixos podem indicar problemas operacionais, de preço ou de marketing.

Este é considerado o principal fator de avaliação do sucesso de uma marina, porém a análise dos dados precisa ser feita com cautela e levar em conta algumas variações esperadas.

- Segmentação entre vagas/áreas secas e molhadas

Rua Visconde do Rio Branco, 374

Curitiba - Paraná
(41) 3322-5635

projetos@gradearquitectura.com.br

- Sazonalidade (alta, média e baixa temporada)
- Ocupação permanente versus ocupação ocasional
- Influência do Clima

b) **Noites Reservadas** (Nights Booked): Número de noites reservadas em um determinado período. Medir a duração média da estadia ajuda a entender o comportamento do cliente e a lucratividade por reserva, assim como avaliar o sucesso de campanhas de marketing. Estadias mais longas frequentemente se correlacionam com uma receita maior por reserva e melhor satisfação do cliente.

Pode ser incrementada com a comparação entre os números de noites reservadas versus noites confirmadas. Uma taxa alta neste indicador indica avaliação positiva da atração de clientes, precificação e qualidade dos serviços de atendimento.

c) **Rotatividade** (Turnover) ou **Ociosidade** (Vacancy): Janelas de tempo para que as vagas sejam preenchidas após a saída de uma embarcação.

13.2.2 Financeiros

a) **Receita Total** – Soma de todas as receitas geradas exclusivamente pela operação náutica.

- Locação de Vagas
- Transporte e Movimentação de Embarcações
- Serviços de Manutenção
- Venda de Combustível
- Concierge
- Hotelaria (limpeza, conservação, lavanderia, entre outros)
- Mão de obra temporária (marinheiro, cozinheiro, limpeza, segurança, entre outros)

b) **Despesa Total** – Soma de todas as despesas geradas exclusivamente pela operação náutica.

- Despesas Operacionais
- Recursos Humanos
- Marketing
- CAC (Custo de Aquisição de Cliente)
- Seguros
- Manutenção e Segurança
- Amortização de Investimentos e Reinvestimentos
- Custos Financeiros
- Impostos
- Repasses (de acordo com modelo de concessão)

Obviamente, a soma dos valores de receitas e despesas devem ser confrontados a fim de avaliar a lucratividade e a sustentabilidade do negócio a curto, médio e longo prazo.

- c) **Receita Média por Vaga (RevPAS) ou comprimento linear (RevPALF):** calcula a receita por vaga / comprimento linear ocupado ou total disponível. Ajuda a avaliar a precificação dos serviços ofertados, maximizando a receita de cada espaço e equilibrando fatores como ocupação, sazonalidade e concorrência.
- d) **Tarifa Média Diária (Average Daily Rate – ADR):** Assim como o RevPAS / RevPALF, ajuda a avaliar a precificação dos serviços ofertados, porém, isoladamente. É um índice para fácil comparação de valores com a concorrência que permite enxergar possíveis ajustes que permitam maximizar ganhos.

13.2.3 Operacionais

- a) **Tempo de Resposta ao Cliente:** Velocidade no atendimento a solicitações, check-in / check-out e pedidos de serviços e manutenção. Respostas mais rápidas levam a maior faturamento e satisfação dos clientes.
- b) **Eficiência de Transporte e Movimentação de Embarcações:** avalia o tempo e assertividade das operações dentro da marina. Por óbvio, a redução do tempo de movimentação, somada ao controle de danos durante a operação aumentam as receitas e margens do serviço.
- c) **Gestão Ambiental e Sustentabilidade:** Monitoramento de indicadores de qualidade da água, controle de resíduos e proteção da fauna.

13.2.4 Foco no Cliente

99

- a) **Experiência do Cliente:** Fator subjetivo, coletado por pesquisa qualitativa ou quantitativa junto ao cliente, mede a satisfação e lealdade dos clientes, indicando a probabilidade de uso, permanência no complexo e a indicação a terceiros.
- b) **Registro de Reclamações e Elogios:** Monitoramento do número e a natureza das interações para melhoria contínua dos serviços prestados.
- c) **Taxa de Retenção:** mede a quantidade de clientes que repetem a visita ou locação no complexo ao longo das temporadas. Maiores índices de retenção revelam uma experiência positiva do cliente, precificação coerente, assim como a qualidade dos serviços e da estrutura oferecida.

Rua Visconde do Rio Branco, 374

Curitiba - Paraná
(41) 3322-5635

projetos@gradearquitectura.com.br

13.3 Indicadores de Operações Acessórias

Operações acessórias são todas as atividades, rentáveis ou não, explicitamente ligadas ao Complexo e, portanto, sob administração do concessionário, porém, que não tenham relação direta com as operações náuticas do empreendimento.

Estas operações não são obrigatórias, mas auxiliam na geração de receitas e consequentemente na rentabilidade e sustentabilidade do negócio, além de auxiliar na atratividade do Complexo e no atendimento da população em geral, não necessariamente usuários de serviços náuticos.

Para o projeto do Complexo, podemos citar algumas áreas e atividades oferecidas que serão melhores definidas e explicadas mais adiante nos cadernos deste projeto. Entre elas estão: restaurante, bar seco e bar molhado, pista de caminhada, espaços comerciais para locação e outros. Para fins de mensuração de desempenho destes espaços, sugere-se o uso de indicadores mais simplificados, porém separados

:

13.3.1 Áreas de circulação e uso público com livre acesso por mar ou terra.

- a) Pista de Caminhada e Corrida
- b) Espaço Pet
- c) Ágora e observatório
- d) Escola Náutica
- e) Uso Oficial (Marinha, Bombeiros, Municipal, Estadual e Federal)
- f) Monumento
- g) Sanitários

Indicadores Sugeridos

- Qualidade de Manutenção, Conservação e Limpeza
- Taxa de Ocupação mensurável

Rua Visconde do Rio Branco, 374

Curitiba - Paraná
(41) 3322-5635

projetos@gradearquitectura.com.br

13.3.2 Áreas de circulação e uso comum que permitem geração de receita acessória.

- a) Estacionamento
- b) Restaurante
- c) Bares
- d) Lojas Próprias
- e) Espaços Comerciais locáveis
- f) Vestiários
- g) Área de Eventos

Indicadores Sugeridos

- Qualidade de Manutenção, Conservação e Limpeza
- Taxa de Ocupação dos espaços
- Receitas e Despesas Total
- Receitas e Despesas segmentadas por área e usuário

13.4 Indicadores de Desenvolvimento Regional

A construção de indicadores de desenvolvimento regionais ligados diretamente à construção e operação do Complexo passa pela grande dificuldade de isolar os resultados obtidos com uma única fonte geradora. Isso porque um empreendimento desse porte, apesar de ter caráter estruturante, precisa trabalhar em conjunto com outras atividades e setores públicos e privados para obter bons resultados.

Por exemplo, em dado momento hipotético, pode-se obter um resultado de aumento do número de visitantes na cidade de Guaratuba durante os meses de verão. Este resultado positivo teria relação com a construção do Complexo Náutico, com a engorda da orla, com o uso da ponte ou com a readequação das rodovias de acesso ao município? Qual seria o percentual de cada uma dessas obras para o resultado?

Todavia, a impossibilidade de isolamento de um único fator gerador não impede que os indicadores sejam medidos. Mesmo que não tenham caráter prático e objetivo para a tomada de decisões na condução do Complexo, servem como orientação de caminhos a serem tomados em conjunto com outras atividades concomitantes e entidades envolvidas. Para tanto, sugere-se a adoção de dados e indicadores oficiais gerados pelo IBGE, entre eles, alguns principais:

- População
- Moradia
- Mercado de Trabalho
- Economia
- Saúde e Educação



Fonte: Captura de tela da página do IBGE (<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pr/guaratuba/panorama>)

14 Links Úteis

- Revista Náutica - <https://nautica.com.br/category/servicos/marinas/>
- BR Marinas - <https://brmarinas.com.br/sustentabilidade/>
- MX Report - <https://mxreport.com/blog/6-metrics-every-marina-should-track-consistently>
- DockMaster - <https://www.dockmaster.com/blog/marina-kpis>
- IBGE Cidades - <https://cidades.ibge.gov.br>
- ACOBAR - <https://acobar.org.br>
- ICOMIA - <https://www.icomia.org>