

Plano Estratégico de Desenvolvimento do Setor Náutico do Município de Tijucas - SC

FASE 1 Diagnóstico Estratégico Situacional do Município



Serviço de Apoio às
Micro e Pequenas Empresas
Santa Catarina

**PLANO ESTRATÉGICO DE DESENVOLVIMENTO DO SETOR NÁUTICO DO
MUNICÍPIO DE TIJUCAS - SC**

Fase 1: Diagnóstico Estratégico Situacional do Município

FICHA TÉCNICA

CONSELHO DELIBERATIVO DO SEBRAE/SC

Sergio Alexandre Medeiros
Presidente

Alaor FranciscoTissot
Vice-Presidente

Entidades

Agência de Fomento do Estado de Santa Catarina – BADESC
Banco do Brasil S.A. – BB
Banco Regional de Desenvolvimento do Extremo Sul – BRDE
Caixa Econômica Federal – CAIXA
Federação da Agricultura e Pecuária do Estado de Santa Catarina – FAESC
Federação das Associações de Micro e Pequenas Empresas de Santa Catarina – FAMPESC
Federação das Associações Empresariais de Santa Catarina – FACISC
Federação das Câmaras de Dirigentes Lojistas de Santa Catarina – FCDL
Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina – FIESC
Federação do Comércio do Estado de Santa Catarina – FECOMÉRCIO
Fundação Centros de Referência em Tecnologias Inovadoras – CERTI
Secretaria de Estado do Desenvolvimento Econômico Sustentável – SDS
Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas – SEBRAE
Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial – SENAI/DR-SC
Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC

DIRETORIA EXECUTIVA

Carlos Guilherme Zigelli
Diretor Superintendente

Anacleto Ângelo Ortigara
Diretor Técnico

Sérgio Fernandes Cardoso
Diretor Administrativo Financeiro

UNIDADE DE ATENDIMENTO COLETIVO – SC

Ricardo Monguilhott de Brito
Gerente

Alan D. Claumann
Coordenador Estadual da Carteira de Turismo

Roberto Tavares de Albuquerque
Coordenador Geral de Projetos de Atendimento Coletivo

COORDENADORIA REGIONAL DA GRANDE FLORIANÓPOLIS

Soraya Tonelli
Coordenadora Regional da Grande Florianópolis

Simone Amorim Pereira Cabral
Gestora Regional de Turismo da Grande Florianópolis

Alides Sgrott
Coordenador da Regional Foz do Itajaí

EQUIPE TÉCNICA

Rafael Andreguetto
Diretor RCL | Ideias, Negócios e Turismo

Letícia Tonetto
Consultora RCL | Ideias, Negócios e Turismo

Carolina Carvalho
Consultora RCL | Ideias, Negócios e Turismo

SUMÁRIO

1.	APRESENTAÇÃO	5
1.1.	OBJETIVOS.....	6
1.1.1.	Objetivo Geral:	6
1.1.2.	Objetivos Específicos:.....	6
1.2.	METODOLOGIA	6
2.	DADOS DO MUNICÍPIO	8
2.1.	ASPECTOS GERAIS	8
2.1.1.	Números da administração pública.....	10
2.2.	ASPECTOS HISTÓRICOS	11
2.3.	ASPECTOS SOCIAIS	14
2.3.1.	População.....	14
2.3.2.	Densidade Demográfica	15
2.3.3.	Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDH-M)	16
2.3.4.	Estrutura Etária	17
2.3.5.	Longevidade, Mortalidade e Fecundidade.....	18
2.3.6.	Educação	18
2.3.7.	Saúde.....	23
2.4.	ASPECTOS ECONÔMICOS	29
2.4.1.	Arrecadação do município	29
2.4.2.	Produto Interno Bruto.....	29
2.4.3.	Composição do PIB e Perfil Setorial	30
2.4.4.	Renda Per Capita	34
2.4.5.	População Economicamente Ativa (PEA)	35
2.4.6.	Balança Comercial	36
2.4.7.	Montante das exportações e importações	36
2.4.8.	Número de empresas exportadoras	37
2.4.9.	Principais destinos das exportações e origem das importações.....	38
2.4.10.	Entidade empresariais de classe	39
2.4.11.	Cooperativas	40
2.5.	ASPECTOS AMBIENTAIS.....	40
2.5.1.	Hidrografia	40
2.5.2.	Unidades de Conservação (UCs)	41
2.6.	ASPECTOS DO USO E OCUPAÇÃO DO SOLO	45
2.7.	INFRAESTRUTURA	53
2.7.1.	Energia Elétrica.....	53
2.7.2.	Água e Saneamento	54
2.7.3.	Transporte.....	55
2.7.4.	Principais meios de comunicação	57
2.7.5.	Frota de veículos	58
2.7.6.	Sistema financeiro	59
2.7.7.	Estrutura de telecomunicações.....	60
3.	TURISMO.....	61
3.1.	TURISMO EM SANTA CATARINA.....	61
3.2.	TURISMO EM TIJUCAS - SC	65
3.2.1.	Serviços e Equipamentos Turísticos do Município de Tijucas	71

3.2.2.	Infraestrutura de apoio ao turismo.....	75
3.2.3	Atrativos Turísticos	75
3.2.4	Atrativos não explorados.....	79
4.	SETOR NAÚTICO.....	88
4.1.	PRINCIPAIS INFRAESTRUTURAS NÁUTICAS	94
4.1.1.	Estruturas de Apoio	94
4.1.2.	Estaleiros	97
4.1.3.	Equipamentos de peça e acessórios	98
4.1.4.	Comércio	99
4.2.	PÓLOS NÁUTICOS DE DESTAQUE	100
4.3.	INCENTIVO E INVESTIMENTO NO SETOR.....	103
4.4.	SETOR NÁUTICO DO MUNICÍPIO DE TIJUCAS	105
4.4.1.	Incentivos e Investimentos	109
5.	ANÁLISE DO CENÁRIO	119
5.1.	DESAFIOS E OPORTUNIDADES.....	123
	CONSIDERAÇÕES FINAIS	128
	BIBLIOGRAFIA CONSULTADA.....	131
	APÊNDICE	133

1. APRESENTAÇÃO

A cadeia produtiva náutica no Brasil tem propensão para gerar empregos em todos os seus elos e, por isso, possui um potencial de impacto social muito importante, pois além da geração de emprego, distribuição de renda e desenvolvimento social, também dispõe de inúmeras possibilidades de negócios para as micro e pequenas empresas.

Nos últimos 10 anos o mercado náutico brasileiro apresentou as maiores taxas de crescimento do mundo, cerca de 10% ao ano (Bote, 2014). Como descrito por Eduardo Columna, presidente da Associação Brasileira dos Construtores de Barcos e Seus Implementos – ACOBAR, “nosso potencial é imenso e internacionalmente reconhecido, como evidencia o recente interesse de grandes empresas multinacionais do setor náutico em estabelecer conexões no Brasil. A indústria nacional está diante de desafios e oportunidades igualmente inéditos, e para fazer frente a eles deve demonstrar sua capacidade de utilizar as ferramentas que o mercado exige: informação consistente, raciocínio estratégico e talento humano” (ACOBAR, 2012).

Nos últimos anos, um grande número de marcas internacionais começou a perceber o Brasil como um mercado de alto potencial, principalmente diante da crise econômica que afeta os países centrais, como a comunidade do Euro. Santa Catarina já é destaque no setor náutico do país com grandes empresas instaladas no estado. E o município de Tijucas localizado na Grande Florianópolis, tem sido sondado por investidores nacionais e internacionais com interesse em áreas desocupadas do município. Com uma localização estratégica e os recursos oferecidos pelo Rio Tijucas, bem como por ser uma cidade litorânea com uma faixa costeira pouco explorada, se mostra como uma região atraente para a expansão do setor.

Nesse contexto, este trabalho almeja contribuir demonstrando a competitividade das empresas do setor náutico e evidenciá-lo como um meio de crescimento econômico, de modo a propiciar ao município de Tijucas as bases para se iniciar como um polo de desenvolvimento da cadeia náutica de Santa Catarina, com o intuito de possibilitar melhores condições de trabalho e de vida à população, além de diversificar as atividades econômicas desenvolvidas atualmente na cidade.

O documento apresentado refere-se ao Produto Parcial do contrato com o SEBRAE-SC que tem como escopo a Avaliação e Planejamento do desenvolvimento do setor náutico no município de Tijucas - SC. Esta primeira fase do Plano Estratégico de Desenvolvimento do Setor Náutico do município de Tijucas - SC, foi nomeada como Diagnóstico Estratégico Situacional do Município.

Este documento foi estruturado a partir de coleta de informações, análise de dados do município e do mercado náutico, que servirão de referência a partir de então para o processo de tomada de decisões empresariais, incentivando e apoiando as cadeias produtivas do setor.

1.1. OBJETIVOS

1.1.1. Objetivo Geral:

Construir uma base de informações sobre o município de Tijucas - SC, através da elaboração de diagnóstico, apresentação do cenário atual do mercado náutico brasileiro, seus principais problemas, ameaças e oportunidades, com a finalidade de comprovar as potencialidades do município para o desenvolvimento do setor.

1.1.2. Objetivos Específicos:

- Levantar dados do município em seus aspectos: histórico, econômico, social e ambiental;
- Levantar dados do setor de turismo e setor náutico no âmbito nacional, estadual e municipal;
- Analisar os dados levantados referentes aos desafios, às ameaças e às oportunidades do município diante do cenário apresentado para o desenvolvimento do setor náutico.

1.2. METODOLOGIA

Para este estudo foram realizadas pesquisas bibliográfica e documental, visitas *in loco*, e entrevistas. Inicialmente foi realizada revisão bibliográfica e documental, com busca de informações em fontes primárias (anuário estatístico IBGE, Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil, *websites*, entre outros) e fontes secundárias (livros, artigos, *websites* relacionados ao tema, entre outros). A pesquisa foi baseada em dados atuais e históricos do município e do setor náutico. Utilizou-se para esta etapa documentos fornecidos pela prefeitura e demais materiais disponíveis para consulta principalmente em *websites* do órgão municipal e estadual, bem como estudos anteriores realizados na área em questão.

Foram obtidos dados através de visitas a campo, através de entrevistas semiestruturadas e informais com pessoas envolvidas com o setor náutico. E também realizadas visitas aos principais pontos de interesse turístico, realizado registros fotográficos de elementos relevantes,

bem como o georeferenciamento das áreas visitadas. Na oportunidade, foram feitas reuniões com a equipe da Secretaria da Indústria, Comércio e Turismo para coleta de informações significativas para composição do trabalho.

Uma entrevista via e-mail foi feita com a única empresa náutica instalada na cidade, com a finalidade de coletar dados e percepção do setor. Todos os métodos utilizados tiveram como objetivo a definição de parâmetros para realização do trabalho, para a caracterização do ambiente e da área a ser estudada.

2. DADOS DO MUNICÍPIO

2.1. ASPECTOS GERAIS

O município de Tijucas está localizado em uma planície litorânea do Estado de Santa Catarina, na mesorregião geográfica da grande Florianópolis, com uma [latitude](#) 27°14'29" sul e a uma [longitude](#) 48°38'01" oeste, estando a uma [altitude](#) de 2 [metros](#) acima do mar. Com uma área de 277 km², faz divisa ao norte com os municípios de Camboriú, Itapema e Porto Belo, ao sul com Governador Celso Ramos e Biguaçu, ao leste com o Oceano Atlântico e ao oeste com Canelinha. Assim, é situada em um local estratégico quando se trata de mobilidade e logística: está a apenas 50 km da capital e 45 km de Navegantes (ambas contam com aeroporto internacional), é o principal acesso para o Vale do Rio Tijucas, onde se inicia a rodovia SC-401, caminho para as cidades de Canelinha, São João Batista e Nova Trento, além de encontrar-se às margens de uma das principais rodovias do país, a BR-101.



FIGURA 1: LOCALIZAÇÃO DO MUNICÍPIO DE TIJUCAS
FONTE: IBGE (2015)

Com Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDH) considerado alto comparado a outros municípios brasileiros (0,760). Conta com uma população aproximada de 36 mil habitantes¹.

¹ Estimativa IBGE

O município está dividido em nove bairros na zona urbana, sendo eles: Areias, Centro, Joia, Pernambuco, Praça, Santa Luzia, Sul do Rio, Universitário e XV de novembro. E em sete localidades na zona rural: Campo Novo, Itinga, Morretes, Nova Descoberta, Oliveira, Terra Nova e Timbé. Em 2010, 84% de sua população vivia na área urbana sendo, portanto, 26 mil pessoas na cidade e somente 5 mil na área rural.

A palavra “tijucas” deriva da palavra indígena "Tiyuco", que significa lama escura, muito comum nas margens do rio homônimo que banha o município e tem ali a sua foz.



FIGURA 2: RIO TIJUCAS
FONTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE TIJUCAS (2015)

ASPECTOS GERAIS DO MUNICÍPIO	
Localização - Mesorregião IBGE	Grande Florianópolis
Área territorial (km ²)	277 km ²
Distância da Capital (km)	53 km
Altitude (metros)	2 m
Bioma	Mata Atlântica
População Total 2010	30.960
Densidade demográfica 2010 (hab/km ²)	111,69
Número de Eleitores 2012	23.278
Data de fundação	13/06/1860
Colonização	Açoriana
Gentílico	Tijucano

2.1.1. Números da administração pública

A Prefeitura Municipal de Tijucas, em 2015, conta com um total de 25 gabinetes e secretarias, sendo:

Gabinete/Secretaria	Direção
Prefeito Municipal de Tijucas	VALÉRIO TOMAZI
Vice-Prefeito Municipal de Tijucas	AILTON FERNANDES
Diretoria de Integração e Comunicação Social	Ana Maria Cordeiro
FUNCULTRATI	
Chefia de Gabinete	Chefe Lélia Regina Campos de Oliveira
Diretoria de Controle Interno	Nelson Zunino Duarte
Diretoria Municipal de Trânsito e Transportes	Diretor Artur Tomazoni Filho
Fundação Municipal de Esportes	Rogério dos Anjos
Procuradoria Geral do Município	Procurador Sivonei Simas
SAMAE	Diretor Wilson B. de Souza
Secretaria Municipal de Ação Social	Secretária Sheila Dias
Secretaria Municipal de Administração	Secretária Michele Peixer Pereira dos Santos
Secretaria Municipal de Agricultura, Pesca e Meio Ambiente	Secretário Odirlei Resini
Secretaria Municipal de Cultura, Juventude e Direitos Humanos	Cláudia Beatriz Venâncio
Secretaria Municipal de Educação	Secretária Lorena De Oliveira Silva
Secretaria Municipal de Finanças	Secretária Rosângela F. Leal da

	Veiga
Secretaria Municipal de Indústria, Comércio e Turismo	Secretário Jean Carlos de Sieno dos Santos
Secretaria Municipal de Obras, Transportes e Serviços Públicos	Secretário Cláudio Tiago Izidoro
Secretaria Municipal da Saúde	Luiz Rogério da Silva

TABELA 1: GABINETES E SECRETARIAS

FONTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE TIJUCAS, 2015

Número do quadro de pessoal da Prefeitura Municipal de Tijucas:

Servidores, Agentes e Estagiários	Número de pessoas
Total de servidores efetivos	708
Total de servidores contratados	329
Total de servidores comissionados	135
Total de servidores cedidos	0
Total de servidores recebidos	0
Total de agentes políticos	0
Total de estagiários	0
Total	1.172

TABELA 2: QUADRO DE PESSOAL PREFEITURA DE TIJUCAS

FONTE: FONTE: PORTAL DA TRANSPARÊNCIA

2.2. ASPECTOS HISTÓRICOS

O histórico de Tijucas está primeiramente ligado aos povos indígenas que residiam na região e deixaram como herança a origem do nome do município.

Em 1530, o navegador Sebastião Caboto, que estava a serviço da Espanha, aportou na foz do rio Tijucas. Porém, a colonização se deu somente mais tarde. No ano de 1775, o coronel Antônio da Gama foi nomeado governador e providenciou que fosse fundada uma povoação na enseada das Garoupas (Porto Belo), começando assim a distribuição de moradores não só pelo próprio local como pelo território vizinho, onde se achava o atual Município. Neste período destaca-se a colonização açoriana na região.

Por uma Resolução da Assembleia Provincial, em 1836, foram concedidas terras devolutas na região. Entre os beneficiados estavam Carlos Demaria e Henrique Schutel. Nessas terras, situadas à margem direita do rio Tijucas, a aproximadamente 30 quilômetros de sua foz, fundou-

se uma colônia, denominada Nova Itália, com maioria sendo italianos oriundos principalmente da Sardenha.

Através da lei 271, de 4 de maio de 1848, foi criada a freguesia de São Sebastião da Foz do Tijucas Grande, na qual o engenheiro militar João de Souza Melo e Alvim fez a planta para a sua povoação. Tal plano não foi seguido, pois alguns anos depois, o próprio Alvim relata ao presidente da província que a população de Tijucas construía as casas em completa desordem e que as condições da barra do rio estavam precárias. Apesar disto, o comércio na freguesia cresce e é grande o movimento de exportação dos diversos tipos de madeira de lei, além da produção de farinha, arroz, feijão e açúcar grosso. Nesta mesma data, criou-se a paróquia com a denominação de São Sebastião da Foz do Tijucas Grande.

Através da lei 404, de 4 de abril de 1859, constituiu-se o município de São Sebastião de Tijucas, elevada de freguesia a categoria de vila (município), e em 1895 por meio da Lei nº 140, de 29 de agosto, foi desmembrada a Freguesia de Porto Belo da Villa de São Sebastião de Tijucas.

Com o passar do tempo, foi observado na foz do Rio Tijucas e nos arredores, uma lama escura, que na língua dos indígenas quer dizer "Tiyuco". As pessoas da época consideraram este um bom motivo para se trocar o nome para Tijuco. E através de discussões e aprimoramentos, em 1916 o nome do município foi finalmente alterado para Tijucas.

Pela sua colonização predominantemente portuguesa, historicamente usufruiu muito da navegação, o Rio era bastante utilizado para escoamento e o mar era posição estratégica. Devido a forte frota mercante da época o Rio era usado principalmente para escoação de madeira vindo do interior de Santa Catarina.

Na história de Tijucas barcos de grande porte eram feitos em estaleiros na cidade. E a dificuldade com o assoreamento do Rio também é antiga. A localização de Tijucas era a principal fonte de acesso e de parada antes de continuar a viagem, havia muitas reuniões na cidade, com a instalação das rodovias não há mais paradas estratégicas. A Indústria de açúcar na cidade era muito forte assim como cerâmica e fumo.

QUADRO - A MARINHA MERCANTE DE TIJUCAS



FIGURA 3: MARINHA MERCANTE

FONTE: BLOG MEMÓRIAS DE TIJUCAS

“Pela carência de boas estradas para transportar os nossos produtos (muitos cereais e madeira), em 1901, os coronéis Benjamim Gallotti e João Bayer passaram a adquirir barcos. Foi o início da Marinha Mercante de Tijucas, navegação veleira, cuja capacidade dos barcos variava entre 30 e 600 toneladas e, o “Elizabeth”, também de três mastros, para 450 toneladas, de propriedade de João Bayer.

Em pouco tempo..., outros também passaram a possuir barcos. Daí a criação dos 21 pequenos portos e estaleiros ao longo da Beira-Rio e que se estendiam desde a ponte metálica General Bulcão Vianna, até quase a Beira-Mar Norte.

Isso fez com que o primeiro centro desta cidade, o tradicional bairro da “Praça” – berço da grande maioria de nossos heróis marinheiros e, o maior e mais bonito dos bairros – ficasse um tanto descentralizado, pois o maior comércio passou a ser marítimo.

Conforme consta no “Livro de Entrada e Saída dos Navios Veleiros tijuquenses”, ainda bem legível, nas décadas de 20 e 30, quando esta marinha se encontrava no auge, chegou a possuir (entre grandes e pequenos) uma frota de aproximadamente 100 veleiros.

E, quer em terra ou em mar, durante muitos anos gerou empregos para centenas de tijuquenses, chegando a passar de pai para filhos e netos, pois esta navegação veleira sobreviveu quase meio século – 1901 a 1949.

Embora não muito, mas..., em busca de cereais e madeira, navios e veleiros de outras plagas também atracaram – por diversas vezes – em alguns dos nossos 21 portos, como o imponente “Brás Cubas” de Santos/SP, e outros conforme está registado no livro, e é bem lembrado ainda pelos mais idosos.

Tanto os veleiros tijuquenses, como os de outras plagas, cujo calado era acima de 300 toneladas, não ultrapassavam a nossa foz, portanto ancoravam em ganchos, hoje Gov. Celso Ramos, para serem carregados ou vice-versa pelos veleiros menores que, tanta vida dava também à nossa baía.

A rota constante desses nossos navios veleiros era Tijucas – Rio de Janeiro, com escalas em São Francisco, Paranaguá e Santos/SP, levando muitos cereais e madeira. De acordo, esses veleiros traziam muito sal de Cabo Frio e, muitas mercadorias importadas e que o Brasil ainda não produzia: vinhos, azeites e perfumes; cristais, porcelanas, prataria e luminárias, sedas, cetins, linhos, rendas, veludos, etc. Por isso, ainda hoje, o tijuquense sabe o que é bom.

Segundo o Senhor Sálvio Narciso, hoje octogenário, residente em Florianópolis, ex-guarda livros da Bayer Navegação, esses nossos veleiros também faziam fretes do Rio de Janeiro para São Luiz do Maranhão, portanto, percorriam grande parte da costa.

Com o assoreamento acelerado da nossa foz, a construção de novas estradas e a chegada de muitos caminhões, esses barcos foram vendidos para outras regiões; inclusive alguns passaram a ser motorizados, como no caso do imponente “Joanna”, de João Bayer, que virou barco de recreio no Rio de Janeiro.

E foi assim que, no longínquo 10 de outubro de 1949, os três últimos destes encantadores navios veleiros, ainda com a tripulação uniformizada e sob o eco dos seus sinos, levantaram âncora e, de velas desfraldadas, partiram de mar afora para não mais voltar, deixando para trás (e sem vida) os nossos 21 portos, estaleiros e... uma grande saudade!”

Clélia Carvalho Bayer

BAYER, Marcos; GOMES, Luiz (Organizadores). Muitas histórias de Tijucas. Florianópolis: Insular, 2000.

2.3. ASPECTOS SOCIAIS

2.3.1. População

A população de Tijucas vem aumentando nos últimos anos. Entre 2000 e 2010, a população cresceu a uma taxa média anual de 2,80%, enquanto no Brasil foi de 1,17%, no mesmo período. Nesta década, a taxa de urbanização do município passou de 79,62% para 83,99% (ATLAS BRASIL, 2013).

Em 2010 viviam, no município, 30.960 pessoas, e segundo projeções do IBGE, em 2015 estima-se que residam no município aproximadamente 36 mil pessoas.

População	População (1991)	% do Total (1991)	População (2000)	% do Total (2000)	População (2010)	% do Total (2010)
População total	19.650	100,00	23.499	100,00	30.960	100,00
Homens	9.907	50,42	11.744	49,98	15.494	50,05
Mulheres	9.743	49,58	11.755	50,02	15.466	49,95
Urbana	14.334	72,95	18.711	79,62	26.002	83,99
Rural	5.316	27,05	4.788	20,38	4.958	16,01

TABELA 3: POPULAÇÃO TOTAL, POR GÊNERO, RURAL/URBANA - TIJUCAS – SC
FONTE: PNUD, IPEA E FJP APUD ATLAS BRASIL (2013).

2.3.2. Densidade Demográfica

Baseado no Censo Populacional (IBGE) de 2010, Tijucas possuía uma densidade demográfica 111,7 hab./km², no gráfico abaixo podemos observar o crescimento populacional desde 1980.

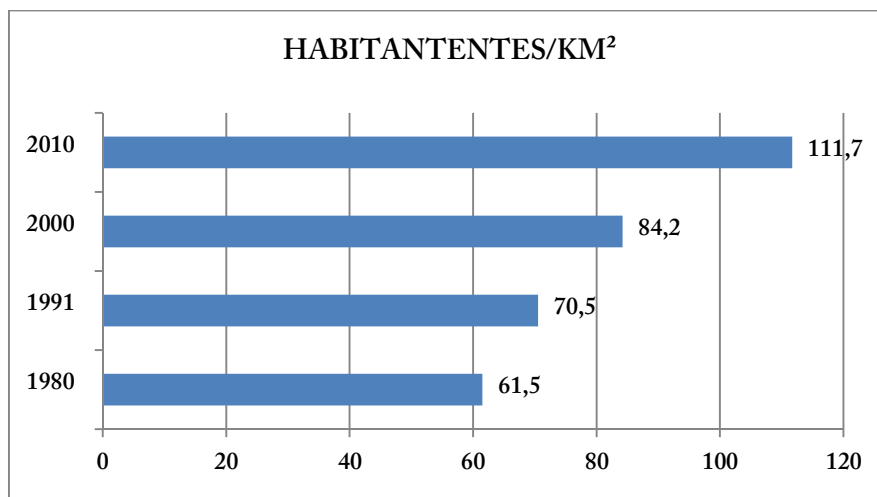


GRÁFICO 1: DENSIDADE DEMOGRÁFICA
FONTE: IBGE (2010)

2.3.3. Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDH-M)

O Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDH-M) de Tijucas é de 0,760, o que é considerado um nível alto de desenvolvimento. O município ocupa a 366ª posição entre os 5.565 municípios brasileiros segundo essa forma de mensuração. O fator que mais contribui para o IDH do município atualmente é a Longevidade, com índice de 0,873, seguida de Renda, com índice de 0,747, e de Educação, com índice de 0,672 (ATLAS BRASIL, 2013).

IDHM e componentes	1991	2000	2010
IDHM Educação	0,346	0,510	0,672
% de 18 anos ou mais com ensino fundamental completo	29,50	39,13	55,11
% de 5 a 6 anos frequentando a escola	40,01	68,27	88,09
% de 11 a 13 anos frequentando os anos finais do ensino fundamental	49,31	68,60	93,93
% de 15 a 17 anos com ensino fundamental completo	34,59	60,51	68,38
% de 18 a 20 anos com ensino médio completo	26,25	36,00	46,42
IDHM Longevidade	0,762	0,796	0,873
Esperança de vida ao nascer (em anos)	70,72	72,75	77,39
IDHM Renda	0,673	0,736	0,747
Renda per capita (em R\$)	525,52	780,92	835,48

TABELA 4: ÍNDICE DE DESENVOLVIMENTO HUMANO MUNICIPAL E SEUS COMPONENTES - TIJUCAS – SC
FONTE: PNUD, IPEA E FJP APUD ATLAS BRASIL (2013).

Tijucas têm melhorado consideravelmente seus resultados nas últimas décadas: em 1991 o valor era de 0,562 e em 2000 de 0,669, o que significa uma taxa de crescimento de 19,04% entre esses anos, e de 35,23% contabilizando o período entre 1991 e 2010.

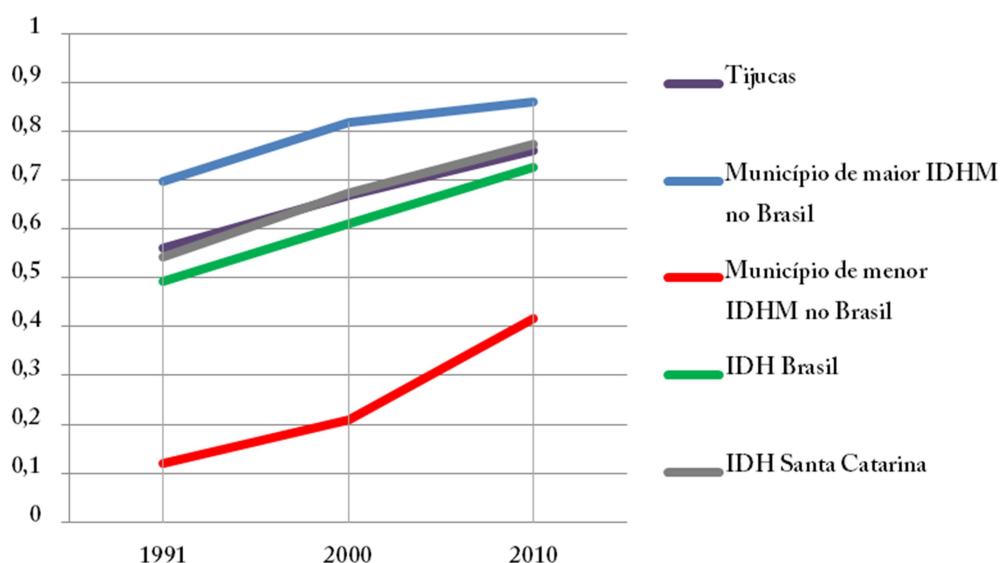


GRÁFICO 2: EVOLUÇÃO DO IDH-M
FONTE: PNUD, IPEA E FJP APUD ATLAS BRASIL (2013).

2.3.4. Estrutura Etária

Entre 2000 e 2010, a razão de dependência no município passou de 53,35% para 40,46% e a taxa de envelhecimento, de 6,00% para 6,61%. Em 1991, esses dois indicadores eram, respectivamente, 63,86% e 5,26%. Já no estado, a razão de dependência passou de 65,43% em 1991, para 54,94% em 2000 e 45,92% em 2010; enquanto a taxa de envelhecimento passou de 4,83%, para 5,83% e para 7,36%, respectivamente.

Estrutura Etária da População - Tijucas – SC

Estrutura Etária	População (1991)	% do Total (1991)	População (2000)	% do Total (2000)	População (2010)	% do Total (2010)
Menos de 15 anos	6.624	33,71	6.999	29,78	6.870	22,19
15 a 64 anos	11.992	61,03	15.089	64,21	22.042	71,20
65 anos ou mais	1.034	5,26	1.411	6,00	2.048	6,61
Razão de dependência	63,86	-	53,35	-	40,46	-
Índice de envelhecimento	5,26	-	6,00	-	6,61	-

TABELA 5: ESTRUTURA ETÁRIA DA POPULAÇÃO - TIJUCAS – SC
FONTE: PNUD, IPEA E FJP APUD ATLAS BRASIL (2013).

2.3.5. Longevidade, Mortalidade e Fecundidade

A mortalidade infantil (morte de crianças com menos de um ano de idade) no município passou de 21,8 por mil nascidos vivos, em 2000, para 10,5 por mil nascidos vivos, em 2010. Em 1991, a taxa era de 22,9. Já no estado, a taxa era de 11,5, em 2010, de 16,8, em 2000 e 24,8, em 1991. Entre 2000 e 2010, a taxa de mortalidade infantil no país caiu de 30,6 por mil nascidos vivos para 16,7 por mil nascidos vivos. Em 1991, essa taxa era de 44,7 por mil nascidos vivos.

Com a taxa observada em 2010, o Brasil cumpre uma das metas dos Objetivos de Desenvolvimento do Milênio das Nações Unidas, segundo a qual a mortalidade infantil no país deve estar abaixo de 17,9 óbitos por mil em 2015.

	1991	2000	2010
Esperança de vida ao nascer (em anos)	70,7	72,8	77,4
Mortalidade até 1 ano de idade (por mil nascidos vivos)	22,9	21,8	10,5
Mortalidade até 5 anos de idade (por mil nascidos vivos)	26,4	25,1	12,3
Taxa de fecundidade total (filhos por mulher)	3,5	2,2	1,8

TABELA 6: LONGEVIDADE, MORTALIDADE E FECUNDIDADE - TIJUCAS – SC
FONTE: PNUD, IPEA E FJP APUD ATLAS BRASIL (2013).

2.3.6. Educação

2.3.6.1. Crianças e Jovens

Proporções de crianças e jovens frequentando ou tendo completado determinados ciclos indica a situação da educação entre a população em idade escolar do estado e compõe o IDHM Educação. No município, a proporção de crianças de 5 a 6 anos na escola é de 88,09%, em 2010. No mesmo ano, a proporção de crianças de 11 a 13 anos frequentando os anos finais do ensino fundamental é de 93,93%; a proporção de jovens de 15 a 17 anos com ensino fundamental completo é de 68,38%; e a proporção de jovens de 18 a 20 anos com ensino médio completo é de 46,42%. Entre 1991 e 2010, essas proporções aumentaram, respectivamente, em 48,08 pontos percentuais, 44,62 pontos percentuais, 33,79 pontos percentuais e 20,17 pontos percentuais.

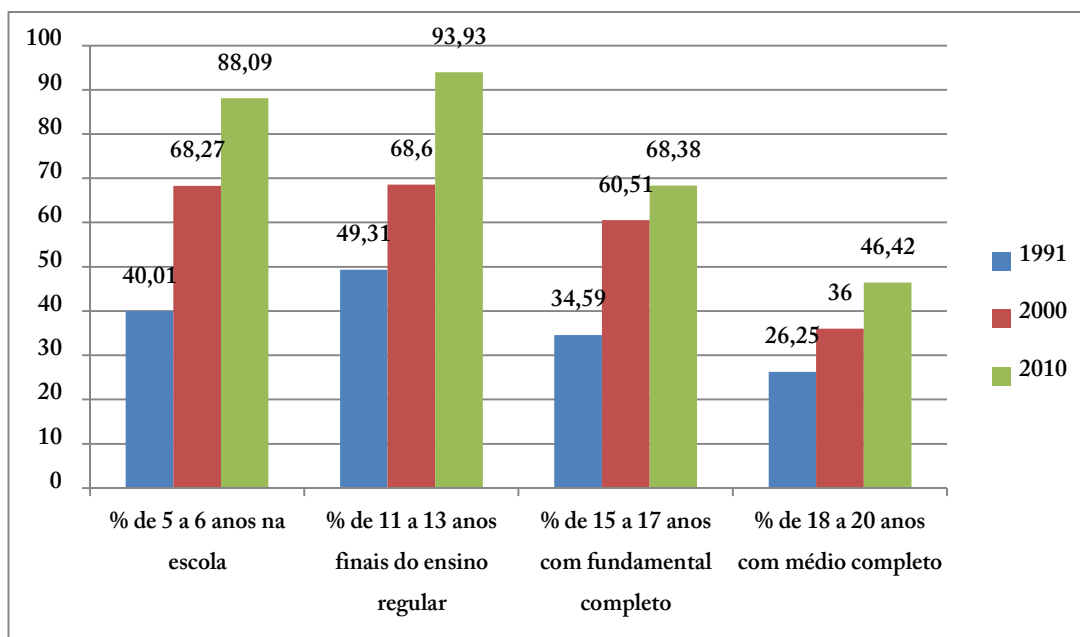


GRÁFICO 3: FLUXO ESCOLAR POR FAIXA ETÁRIA - TIJUCAS - SC - 1991/2000/2010
FONTE: PNUD, IPEA E FJP APUD ATLAS BRASIL (2013).

Em 2010, 90,06% da população de 6 a 17 anos do município estavam cursando o ensino básico regular com até dois anos de defasagem idade-série. Em 2000 eram 82,49% e, em 1991, 84,96%. Dos jovens adultos de 18 a 24 anos, 16,24% estavam cursando o ensino superior em 2010. Em 2000 eram 10,91% e, em 1991, 5,44%. 82,49% e, em 1991, 84,96%.

2.3.6.2. Expectativa de Anos de Estudo

O indicador Expectativa de Anos de Estudo também sintetiza a frequência escolar da população em idade escolar. Mais precisamente, indica o número de anos de estudo que uma criança que inicia a vida escolar no ano de referência deverá completar ao atingir a idade de 18 anos. Entre 2000 e 2010, ela passou de 9,44 anos para 9,73 anos, no município, enquanto no estado passou de 10,13 anos para 10,24 anos. Em 1991, a expectativa de anos de estudo era de 9,79 anos, no município, e de 9,93 anos, na UF.

2.3.6.3. População Adulta

Também compõe o IDH-M Educação um indicador de escolaridade da população adulta, o percentual da população de 18 anos ou mais com o ensino fundamental completo. Esse indicador carrega uma grande inércia, em função do peso das gerações mais antigas, de menor escolaridade. Entre 2000 e 2010, esse percentual passou de 39,13% para 55,11%, no município, e

de 39,76% para 54,92%, no estado. Em 1991, os percentuais eram de 29,50%, no município, e 30,09%, na UF. Em 2010, considerando-se a população municipal de 25 anos ou mais de idade, 7,28% eram analfabetos, 49,56% tinham o ensino fundamental completo, 35,26% possuíam o ensino médio completo e 7,93%, o superior completo. No Brasil, esses percentuais são, respectivamente, 11,82%, 50,75%, 35,83% e 11,27%.

2.3.6.4. Alunos matriculados por dependência administrativa

Em 2012, Tijucas apresentava 7.793 alunos matriculados (não inclusos os alunos do ensino superior), sendo este número resultado do balanço do Ministério da Educação relativo ao ano de 2012. Abaixo o número de alunos matriculados por dependência administrativa em Tijucas, no período de 2003 a 2012:

ANO	MUNICIPAL	ESTADUAL	FEDERAL	PRIVADA	TOTAL
2003	3.033	2.835	-	1.654	7.522
2004	2.939	2.984	-	1.555	7.478
2005	2.930	3.077	-	1.634	7.641
2006	3.046	3.078	-	1.484	7.608
2007	2.847	2.758	-	1.535	7.140
2008	3.135	2.483	-	1.539	7.157
2009	3.223	2.885	-	1.511	7.619
2010	3.341	2.793	-	1.423	7.557
2011	3.484	2.753	-	1.565	7.804
2012	3.749	2.425	-	1.619	7.793
% relativo em 2012	48,11%	31,42%	-	20,78%	100,00%
Evolução no período 2003-2012	23,61%	-14,46%	-	-2,12%	3,60%

TABELA 7: ALUNOS MATRICULADOS POR DEPENDENCIA ADMINISTRATIVA

FONTE: CENSO ESCOLAR E SECRETARIA DE EDUCAÇÃO DE SANTA CATARINA, 2012.

Notas: 1 Não estão computados os alunos do ensino superior. 2 Sinal convencional utilizado: - Dado numérico igual a zero não resultante de arredondamento.

Com relação à oferta destas matrículas, conforme tabela anterior, as redes municipal e estadual responderam, em 2012, por 79,2% do número de matriculados no município. Em relação à evolução do número de alunos matriculados em Tijucas, foram 7.522 alunos em 2003 e 7.793 em 2012, houve aumento de 3,60% considerando o período já citado.

2.3.6.5. Distribuição do número de alunos por modalidade de ensino

Os dados extraídos do Ministério da Educação apontam que, em 2012, o maior contingente de alunos matriculados no município estava relacionado ao ensino fundamental e educação infantil. A tabela a seguir demonstra o número de alunos matriculados segundo as modalidades de ensino em 2012:

MODALIDADES	DETALHAMENTO	ALUNOS	% RELATIVA	% MODALIDADES
Educação Infantil	Creche	676	8,7%	16,7%
	Pré-escola	622	8,0%	
Ensino Fundamental	1ª a 4ª série (Anos Iniciais)	2.688	34,5%	60,0%
	5ª a 8ª série (Anos Finais)	1.985	25,5%	
Ensino Médio		1.276	16,4%	16,4%
Ensino Profissional (Nível Técnico)		304	3,9%	3,9%
	Fundamental 2	51	0,7%	0,7%
	Médio 2	-	-	
	Fundamental	125	1,6%	1,6%
	Médio	-	-	
Educação Especial (Alunos de Escolas Especiais, Classes Especiais e Incluídos)	Creche	2	0,0%	0,8%
	Pré-Escola	2	0,0%	
	1ª a 4ª série (Anos Iniciais)	32	0,4%	
	5ª a 8ª série (Anos Iniciais)	27	0,3%	
	Médio	3	0,0%	
	Ed. Prof. Nível Técnico	-	-	
	E.J.A Fundamental	-	-	
	E.J.A Médio	-	-	
Total		7.793		100,0%

TABELA 8: DISTRIBUIÇÃO DOS ALUNOS POR MODALIDADE DO ENSINO NO MUNICÍPIO

FONTE: CENSO ESCOLAR, 2012.

Notas: 1 Não estão computados os alunos do ensino superior. 2 Alunos de Escolas Especiais, Classes Especiais e Incluídos. 3 Sinal convencional utilizado: - Dado numérico igual a zero não resultante de arredondamento.

2.3.6.6. Índice da Educação Básica – IDEB

O IDEB é calculado a partir de dois componentes: taxa de rendimento escolar (aprovação) e a média de desempenho nos exames padronizados aplicados pelo INEP. Este índice permite traçar metas de qualidade educacional.

A tabela a seguir apresenta o Índice da Educação Básica nos anos iniciais e finais, durante o período de 2005 e 2011.

Ensino fundamental	IDEB em Tijucas				Evolução do Indicador 2005/2011
	2005	2007	2009	2011	
Anos Iniciais	4,3	4,4	4,3	4,8	11,6%
Anos Finais	3,9	3,9	3,9	3,9	0,0%

TABELA 9: ÍNDICE DA EDUCAÇÃO BÁSICA NOS ANOS INICIAIS E FINAIS
FONTE: CENSO ESCOLAR 2012.

2.3.6.7. Número de Escolas Técnicas Profissionalizantes

Segundo dados do Sistema Nacional de Informações da Educação Profissional e Tecnológica (SISTEC), em 2012, Tijucas possuía duas (2) instituições de ensino técnico profissionalizante.

1. SENAI – Serviço Nacional de Aprendizado industrial que conta com sete (7) ofertas de cursos:

- Técnico em Cerâmica
- Técnico em Eletromecânica
- Técnico em Eletrotécnica
- Técnico em Logística
- Técnico em Manutenção e suporte em informática
- Técnico em Redes de computadores
- Técnico em Segurança do trabalho

2. COLÉGIO CENECISTA BENJAMIN GALLOTI conta com duas (2) ofertas de cursos:

- Técnico em Enfermagem
- Técnico em Vendas

2.3.7. Saúde

2.3.7.1. Unidades de saúde

Na área da saúde no município de Tijucas encontram-se:

03 Hospitais: Hospital e maternidade, atendimento hospitalar, pronto-socorro e unidades hospitalares para atendimento a urgências.

01 Instituto: Médico – Oftalmológico.

13 Postos de Saúde: Saúde da Família, Saúde Bucal, Atenção Básica e Consultas Especializadas.

05 Clínicas: Com serviços médicos e odontologia/ortodontia, além de anestesiologia, cardiologia, cirurgia do aparelho digestivo, geral e plástica, dermatologia, fonoaudiologia, ginecologia/obstetrícia, hematologia, neurocirurgia, nutrição, ortopedia e traumatologia, otorrinolaringologia, psicologia, psiquiatria, radiologia, reumatologia, urologia, fisioterapia, medicina do trabalho, ultrassonografia, pediatria, puericultura, saúde mental e outros.

12 Consultórios Odontológicos: Dentistas – odontologia clínica geral, estética, prevenção, ortodontia, cirurgias e implantes, periodontia, endodontia e próteses.

03 Laboratórios: Exames Laboratoriais

12 Farmácias: Farmácia de manipulação, medicamentos diversos, cosméticos, perfumaria e produtos de higiene pessoal.

2.3.7.2. Leitos de internação no município

Em 2012, Tijucas apresentou evolução negativa em relação à quantidade de leitos de internação disponível em 2007, de acordo com a tabela a seguir.

Especialidades	Tijucas						Evolução 2007/2012
	2007	2008	2009	2010	2011	2012	
Cirúrgicos	11	11	14	14	14	14	27,3%
Clínicos	22	22	15	15	15	15	-31,8%
Complementares	-	-	-	-	-	-	-
Obstétrico	14	14	14	14	14	14	0,0%
Pediátrico	-	-	3	3	3	3	-
Outras Especialidades	17	17	11	12	12	12	-29,4%
Hospital/DIA	-	-	-	-	-	-	-
Total	64	64	57	58	58	58	-9,4%

TABELA 10: LEITOS DE INTERNAÇÃO DISPONÍVEIS

FONTE: MINISTÉRIO DA SAÚDE, CADASTRO NACIONAL DE ESTABELECIMENTOS DE SAÚDE (CNES), 2012.

Notas: 1 Leitos complementares: Unidades de Tratamento Intensivo, Intermediárias e de Isolamento. 2 Sinal convencional utilizado: - Dado numérico igual a zero não resultante de arredondamento.

A tabela a seguir demonstra o número de leitos no município, na região, no Estado e no Brasil, nos anos de 2007 e 2012.

Anos	Tijucas	Grande Florianópolis	Santa Catarina	Brasil
2007	64	3.481	16.130	500.452
2012	58	3.448	16.728	503,516
EVOLUÇÃO 2007/2012	-9,4%	-0,9%	3,7%	0,6%

TABELA 11: LEITOS NO MUNICÍPIO, ESTADO E PAÍS

FONTE: MINISTÉRIO DA SAÚDE, CADASTRO NACIONAL DE ESTABELECIMENTOS DE SAÚDE (CNES), 2012.

2.3.7.3. Número de leitos hospitalares e UTIS por 1.000 habitantes

No Estado, em 2010, existiam 2,45 leitos de internação para cada 1.000 habitantes, índice que reduz para 1,80, quando considerados apenas os leitos disponibilizados pelo Sistema Único de Saúde – SUS. Os dados referentes ao município, região, Estado e País estão apresentados na tabela a seguir.

Leitos de internação por 1.000 habitantes	Tijucas		Grande Florianópolis		Santa Catarina		Brasil	
	2007	2010	2007	2010	2007	2010	2007	2010
Leitos existentes	2,39	1,87	3,63	3,58	2,50	2,45	2,46	2,42
Leitos SUS	1,16	1,10	3,58	3,50	1,89	1,80	1,85	1,77

TABELA 12: C

FONTE: MINISTÉRIO DA SAÚDE, CADASTRO NACIONAL DE ESTABELECIMENTOS DE SAÚDE (CNES), 2010.

Nota: Não inclui leitos complementares.

O número de UTIs é mostrado na tabela a seguir, de acordo com o Ministério da Saúde, elas se classificam em Neonatal, Pediátrica, Adulto e Especializada, podendo ainda ser segmentadas, de acordo com a estrutura que possuem, em tipo I, II ou III.

UTI por 1.000 habitantes	Tijucas	Grande Florianópolis	Santa Catarina	Brasil
	2010	2010	2010	2010
UTI Adulto I	-	0,063	0,0230	0,0452
UTI Adulto II	-	0,0624	0,0586	0,548
UTI Adulto III	-	0,0171	0,0078	0,0143

UTI Infantil I	-	0,0060	0,0019	0,0073
UTI Infantil II	-	0,0080	0,0112	0,0097
UTI Infantil III	-	-	0,0005	0,0035
UTI Neonatal I	-	0,0121	0,0048	0,0134
UTI Neonatal II	-	0,0382	0,0253	0,0206
UTI Neonatal III	-	-	0,0029	0,0052
UTI Queimados	-	0,0060	0,0013	0,0012
Média	-	0,027	0,014	0,018

TABELA 13: LEITOS POR 1.000 HABITANTES POR ESPECIALIDADE

FONTE: MINISTÉRIO DA SAÚDE, CADASTRO NACIONAL DE ESTABELECIMENTOS DE SAÚDE (CNES), 2010.

Nota: Sinal convencional utilizado: - Dado numérico igual a zero não resultante de arredondamento.

Conforme mostrado, em 2010, existiam em média, no Estado, 0,014 leitos por mil habitantes destinados para UTIs, 0,027 leitos por mil habitantes na região e em Tijucas, no mesmo ano, nenhum leito por habitante.

2.3.7.4. Número de profissionais ligados à saúde

Em 2010, existiam 329 profissionais ligados à saúde em Tijucas. A tabela a seguir apresenta a especialidade e a quantidade de profissionais disponível no município.

CATEGORIAS DE PROFISSIONAIS DA SAÚDE	2010			
	Tijucas	Grande Florianópolis	Santa Catarina	Brasil
Médicos	161	8.041	35.900	880.485
Anestesiista	9	567	1.679	39.095
Cirurgião Geral	9	401	2.319	59.050
Clínico Geral	44	1.203	8.206	186.305
Ginecologista Obstetra	13	625	3.115	84.298
Médico de Família	11	255	1.590	36.384
Pediatra	13	580	3.148	82.826
Psiquiatra	3	211	741	16.776
Radiologista	6	358	1.300	32.103
Médicos de outras especialidades	53	3.841	13.802	343.648
Cirurgião Dentista	46	1.199	7.056	147.840
Enfermeiro	28	925	4.161	158.841
Fisioterapeuta	4	301	1.755	58.028
Nutricionista	4	109	465	19.654
Farmacêutico	6	376	1.655	46.209
Assistente Social	2	126	786	24.831
Psicólogo	4	283	1.567	42.754
Auxiliar de Enfermagem	44	1.059	6.536	315.977
Técnico de Enfermagem	30	1.964	9.972	218.527

TOTAL	329	14.383	68.853	1.913.146
--------------	------------	---------------	---------------	------------------

TABELA 14: CATEGORIAS DE PROFISSIONAIS DE SAÚDE

FONTE: MINISTÉRIO DA SAÚDE, CADASTRO NACIONAL DE ESTABELECIMENTOS DE SAÚDE (CNES), 2010.

Nota: Se um profissional tiver vínculo com mais de um estabelecimento, ele será contado tantas vezes quantos vínculos houver.

2.3.7.5. Número de domicílios particulares e coletivos

Domicílio é considerado um local estruturalmente separado e independente que se destina a servir de habitação a uma ou mais pessoas, podendo ser particular ou coletivo. Neste aspecto, o município de Tijucas possuía, em 2010, 10.813 domicílios registrados, sendo 10.799 particulares e 14 coletivos.

A tabela a seguir, apresenta a proporção relativa entre domicílios particulares e coletivos do município e do estado de Santa Catarina.

TIJUCAS		SANTA CATARINA	
Particulares	Coletivos	Particulares	Coletivos
99,87%	0,13%	99,79%	0,21%

TABELA 15: NÚMERO DE DOMICÍLIOS POR TIPO

FONTE: RESULTADOS ELABORADOS PELO SEBRAE/SC COM BASE EM DADOS DO IBGE, 2010.

Importante ressaltar que, neste caso, os domicílios particulares, de acordo com o IBGE, são caracterizados quando o relacionamento entre seus ocupantes é ditado por laços de parentesco, de dependência doméstica ou por normas de convivência.

2.3.7.6. Domicílios por tipologia

Com base em dados do Censo Demográfico, em 2010, o município possuía 9.779 domicílios, deste total, eram 78,7% próprios, 16,8% alugados, 4,4% cedidos e 0,1% em outra condição. Vale denotar que, diferentemente da seção anterior, aqui são considerados apenas os domicílios particulares permanentes que, segundo o IBGE, são construídos para servir exclusivamente à habitação e que, na data de referência, tinham a finalidade de servir de moradia a uma ou mais pessoas.

TIPOLOGIA	TIJUCAS	GRANDE FLORIANÓPOLIS	SANTA CATARINA	BRASIL
Alugado	16,8%	21,6%	18,6%	18,3%
Cedido	4,4%	4,0%	5,7%	7,8%

Outra Condição	0,1%	0,2%	0,2%	0,6%
Próprio	78,7%	74,3%	75,4%	73,3%
Total	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

TABELA 16: DOMICÍLIOS POR TIPOLOGIA

FONTE: IBGE, 2010.

Nota: Dados referentes a domicílios particulares permanentes.

2.3.7.7. Número de domicílios urbanos por classe econômica

O objetivo deste aspecto é identificar o perfil dos domicílios urbanos no município sob o aspecto de rendimento financeiro. Vale denotar que aqui são utilizados dados do IPC Maps 2011, baseados nos primeiros resultados do Censo Demográfico de 2010, realizado pelo IBGE, além dos dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios de 2009 e Pesquisa de Orçamentos Familiares de 2009. O IPC Maps 2011 levou em consideração a classificação dos domicílios urbanos segundo o Critério de Classificação Econômica Brasil, desenvolvido pela ABA – Associação Brasileira de Anunciantes, ABEP – Associação Brasileira das Empresas de Pesquisa e ABIPEME – Associação Brasileira dos Institutos de Pesquisa de Mercado. De acordo com a tabela a seguir Tijucas possuía, em 2011, o maior número de domicílios urbanos com rendimentos na classe C1, contabilizando todas as residências, e o menor número na classe A1, conforme apresenta a tabela a seguir.

CLASSES	TIJUCAS		SANTA CATARINA	
A1	21	0,25%	9.510	0,6%
A2	271	3,20%	68.502	4,0%
B1	792	9,34%	199.282	11,7%
B2	1.892	22,32%	414.320	24,3%
C1	2.463	29,06%	464.039	27,2%
C2	1.806	21,30%	326.751	19,1%
D	1.185	13,98%	214.236	12,6%
E	47	0,55%	9.696	0,6%
TOTAL	8.477	100%	1.706.336	100%

TABELA 17: DOMICÍLIOS POR CLASSE ECONOMICA

FONTE: RESULTADOS ELABORADOS PELO SEBRAE/SC COM BASE EM DADOS DO IPC-MAPS, 2011.

Sendo critérios de classificação econômica do Brasil definidos pela ABEP - Associação Brasileira das Empresas de Pesquisa que permitem estabelecer um parâmetro de renda familiar média mensal, conforme apresentado:

Classe Econômica	Renda Familiar Bruta Mensal
A1	R\$ 14.250,00
A2	R\$ 7.557,00
B1	R\$ 3.944,00
B2	R\$ 2.256,00
C1	R\$ 1.318,00
C2	R\$ 861,00
D	R\$ 549,00
E	R\$ 329,00

TABELA 18: CRITÉRIOS DE CLASSIFICAÇÃO ECONÔMICA
FONTE: ABEP - ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DAS EMPRESAS DE PESQUISA

2.3.7.8. Vulnerabilidade social

Refere-se à condição em que se encontram as classes mais pobres e menos favorecidas da sociedade. Assim, uma pessoa na situação de vulnerabilidade social é um excluído, alguém que está como o nome indica, em uma situação vulnerável, exposto aos mais diversos problemas sociais pela falta de recursos e assistência. Os indivíduos nesta situação são socialmente desagregados e vivem numa situação frágil e precária.

Crianças e Jovens	1991	2000	2010
Mortalidade infantil	22,89	21,80	10,50
% de crianças de 0 a 5 anos fora da escola	-	83,35	61,00
% de crianças de 6 a 14 fora da escola	18,56	3,70	3,54
% de pessoas de 15 a 24 anos que não estudam, não trabalham e são vulneráveis, na população dessa faixa	-	11,78	5,94
% de mulheres de 10 a 17 anos que tiveram filhos	0,91	2,40	0,90
Taxa de atividade - 10 a 14 anos	-	5,94	3,72
Família			
% de mães chefes de família sem fundamental e com filho menor, no total de mães chefes de família	3,49	16,66	22,12
% de vulneráveis e dependentes de idosos	2,51	1,69	0,80
% de crianças com até 14 anos de idade que têm renda domiciliar per capita igual ou inferior a R\$ 70,00 mensais	6,82	3,67	2,85
Trabalho e Renda			
% de vulneráveis à pobreza	46,14	32,75	12,49
% de pessoas de 18 anos ou mais sem fundamental completo e em ocupação informal	-	46,39	30,62

Condição de Moradia			
% da população em domicílios com banheiro e água encanada	78,84	92,42	99,11

TABELA 19: VULNERABILIDADE SOCIAL - TIJUCAS – SC
FONTE: PNUD, IPEA E FJP APUD ATLAS BRASIL (2013).

2.3.7.9. Entidades sócio assistenciais

Segundo dados do Ministério da Justiça foram identificados em 2010 a quantidade de duas (2) entidades sócio assistenciais no município.

2.4. ASPECTOS ECONÔMICOS

2.4.1. Arrecadação do município

Segundo dados da Prefeitura Municipal de Tijucas o valor anual de arrecadação está estimado para o ano de 2015 em R\$116.848.981,81 e a arrecadação do município, nos últimos três anos, teve um aumento de 14,3%, na tabela a seguir constam as arrecadações nos anos de 2012, 2013 e 2014 em reais (R\$):

Tijucas		
2012	2013	2014
71.638.298,82	79.690.600,78	102.168.845,96

TABELA 20: ARRECADAÇÃO MUNICIPAL
FONTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE TIJUCAS

No município há muitas empresas de cerâmica, principalmente de fabricação de tijolos e empresas de metalurgia, instalada na cidade. Existem também tradicionais fábricas de farinha de mandioca e de bala de banana. Devido a região ter áreas de banhado também existe plantações de arroz.

2.4.2. Produto Interno Bruto

Segundo dados do IBGE e da Secretaria de Estado do Planejamento de Santa Catarina, em 2009 o PIB catarinense atingiu o montante de R\$ 129,8 bilhões, assegurando ao Estado a manutenção da 8ª posição relativa no ranking nacional. No mesmo ano, Tijucas aparece na 38ª posição do ranking estadual, respondendo por 0,42% da composição do PIB catarinense. O município permaneceu estável em sua taxa de crescimento, mantendo a mesma posição regional entre 2002 a 2009 (5ª) e melhorando 2 posições no cenário estadual (de 40ª para 38ª) (ATLAS BRASIL, 2013).

PIB (EM MILHÕES DE REAIS)

PERÍODO	TIJUCAS	POSIÇÃO REGIONAL	POSIÇÃO ESTADUAL
2002	255,6	5ª	40ª
2003	301,5	5ª	39ª
2004	351,3	5ª	39ª
2005	368,2	5ª	41ª
2006	400,1	5ª	41ª
2007	428,8	5ª	42ª
2008	506,9	5ª	42ª
2009	547,0	5ª	38ª
Evolução 2002/2009	114,00%	Se manteve na 5ª posição	Melhorou 2 Posições

TABELA 21: PIB (EM MILHÕES DE REAIS)
FONTE: IBGE, 2009.

Comparando a evolução do PIB entre 2002 a 2009, o município teve um crescimento acumulado de 114,00%, valor bem próximo ao do país, que foi de 119,20%. E também não esteve distante do acumulado no período no estado, 132,91%, e na região da Grande Florianópolis, 133,43%².

2.4.3. Composição do PIB e Perfil Setorial

No que se refere aos setores da economia municipal, o setor de serviços e a indústria são os mais relevantes. A agropecuária quase não possui participação no valor adicionado bruto do município. Nos dados de 2008, os serviços contribuíram com 42% e a indústria com 34%, conforme gráfico a seguir.

² Fonte: IBGE, Diretoria de Pesquisas, Coordenação de Contas Nacionais - Governo do Estado de Santa Catarina, Secretaria de Estado do Planejamento, Produto Interno Bruto dos Municípios, 2009.

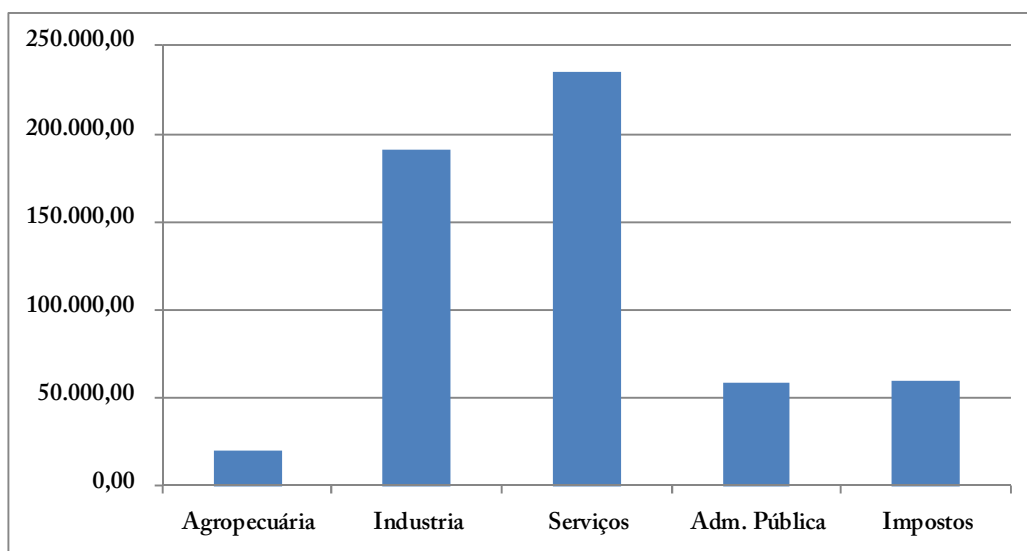


GRÁFICO 4: COMPOSIÇÃO DO PIB

FONTE: GOVERNO DO ESTADO DE SANTA CATARINA, SECRETARIA DE ESTADO DO PLANEJAMENTO, PRODUTO INTERNO BRUTO DOS MUNICÍPIOS, 2008.

Em 2011, o setor terciário (comércio) foi o mais representativo em número de empresas, com 778, mas o setor secundário foi aquele que gerou mais empregos com 4.961, contra os 2.298 do comércio.

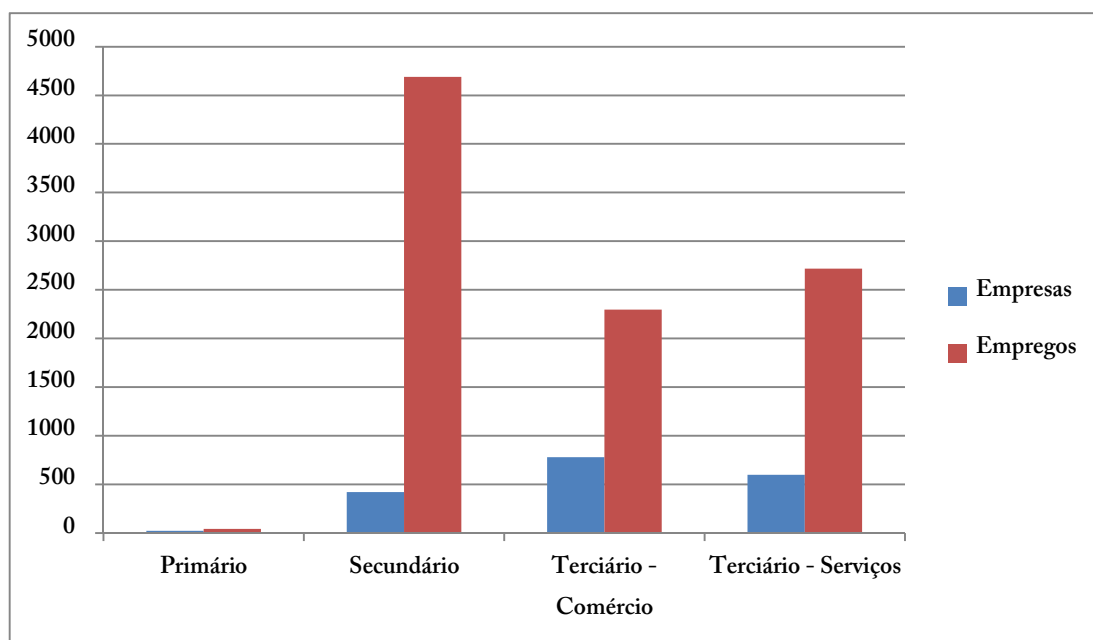


GRÁFICO 5: EMPREGOS POR SETOR

FONTE: RESULTADOS ELABORADOS PELO SEBRAE/SC COM BASE EM DADOS DO MTE - APOIADOS NA RELAÇÃO ANUAL DE INFORMAÇÕES SOCIAIS, 2011.

A indústria de transformação é a que mais emprega no município. Apesar de esta categoria representar somente 16,75% do número de empresas estabelecidas, é responsável pela geração de 42,54% dos empregos.

O comércio ocupa a primeira posição no número de empresas com 42,75% do total, e emprega 23,57%. Com porcentagem proporcional ao número de empresas (5,90%), a categoria transporte, armazenagem e correio é responsável por 5,23% dos empregos.

Por se tratar de uma cidade de porte menor, a administração pública tem um peso significativo no número de ocupações, possuindo 10,15%.

Seção de Atividade Econômica, segundo classificação CNAE – versão 2.0	2011					Partic. (%)
	Total	ME	PE	MDE	GE	
SEÇÃO A – AGRICULTURA, PECUÁRIA, PRODUÇÃO FLORESTAL, PESCA E AQUICULTURA	22	22	-	-	-	1,21%
SEÇÃO B – INDÚSTRIAS EXTRATIVAS	21	19	2	-	-	1,16%
SEÇÃO C – INDÚSTRIAS DE TRANSFORMAÇÃO	304	279	21	3	1	16,75%
SEÇÃO D – ELETRICIDADE E GÁS	-	-	-	-	-	-
SEÇÃO E – ÁGUA, ESGOTO, ATIVIDADE DE GESTÃO DE RESÍDUOS E DESCONTAMINAÇÃO	7	5	2	-	-	0,39%
SEÇÃO F - CONSTRUÇÃO	88	83	5	-	-	4,85%
SEÇÃO G – COMÉRCIO, REPARAÇÃO DE VEÍCULOS AUTOMOTORES E MOTOCICLETAS	776	729	43	2	2	42,75%
SEÇÃO H – TRANSPORTE, ARMAZENAGEM E CORREIOS	107	89	18	-	-	5,90%
SEÇÃO I – ALOJAMENTO E ALIMENTAÇÃO	75	68	7	-	-	4,13%
SEÇÃO J – INFORMAÇÃO E COMUNICAÇÃO	22	20	2	-	-	1,21%
SEÇÃO K – ATIVIDADES FINANCEIRAS, DE SEGUROS E SERVIÇOS RELACIONADOS	22	18	4	-	-	1,21%
SEÇÃO L – ATIVIDADES IMOBILIÁRIAS	8	8	-	-	-	0,44%
SEÇÃO M – ATIVIDADES PROFISSIONAIS, CIENTÍFICAS E TÉCNICAS	70	65	5	-	-	3,86%
SEÇÃO N - ATIVIDADES ADMINISTRATIVAS E SERVIÇOS COMPLEMENTARES	69	65	3	1	-	3,80%
SEÇÃO O – ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA, DEFESA E SEGURIDADE SOCIAL	4	1	2	-	1	0,22%
SEÇÃO P – EDUCAÇÃO	20	14	5	1	-	1,10%
SEÇÃO Q – SAÚDE HUMANA E SERVIÇOS	42	39	2	1	-	2,31%

SOCIAL						
SEÇÃO R- ARTES, CULTURA, ESPORTE E RECREAÇÃO	31	31	-	-	-	1,71%
SEÇÃO S – OUTRAS ATIVIDADES DE SERVIÇOS	124	120	4	-	-	6,83%
SEÇÃO T – SERVIÇOS DOMÉSTICOS	3	3	-	-	-	0,17%
SEÇÃO U – ORGANISMOS INTERNACIONAIS E OUTRAS INSTITUIÇÕES EXTRATERRITORIAIS	-	-	-	-	-	-
TOTAL	1.815	1.678	125	8	4	100,0%

TABELA 22: EMPRESAS

FONTE: RESULTADOS ELABORADOS PELO SEBRAE/SC COM BASE EM DADOS DO MTE - APOIADOS NA RELAÇÃO ANUAL DE INFORMAÇÕES SOCIAIS, 2011.

Nota: Sinal convencional utilizado: - Dado numérico igual a zero não resultante de arredondamento.

Seção de Atividade Econômica, segundo classificação CNAE – versão 2.0	2011					Partic. (%)
	Total	ME	PE	MDE	GE	
SEÇÃO A – AGRICULTURA, PECUÁRIA, PRODUÇÃO FLORESTAL, PESCA E AQUICULTURA	42	42	-	-	-	0,43%
SEÇÃO B – INDÚSTRIAS EXTRATIVAS	112	60	52	-	-	1,15%
SEÇÃO C – INDÚSTRIAS DE TRANSFORMAÇÃO	4.147	849	849	412	2.037	42,54%
SEÇÃO D – ELETRICIDADE E GÁS	-	-	-	-	-	-
SEÇÃO E – ÁGUA, ESGOTO, ATIVIDADE DE GESTÃO DE RESÍDUOS E DESCONTAMINAÇÃO	61	17	44	-	-	0,63%
SEÇÃO F - CONSTRUÇÃO	371	198	173	-	-	3,81%
SEÇÃO G – COMÉRCIO, REPARAÇÃO DE VEÍCULOS AUTOMOTORES E MOTOCICLETAS	2.298	961	728	155	454	23,57%
SEÇÃO H – TRANSPORTE, ARMAZENAGEM E CORREIOS	510	174	336	-	-	5,23%
SEÇÃO I – ALOJAMENTO E ALIMENTAÇÃO	235	125	110	-	-	2,41%
SEÇÃO J – INFORMAÇÃO E COMUNICAÇÃO	92	37	55	-	-	0,94%
SEÇÃO K – ATIVIDADES FINANCEIRAS, DE SEGUROS E SERVIÇOS RELACIONADOS	71	7	64	-	-	0,73%
SEÇÃO L - ATIVIDADES IMOBILIÁRIAS	1	1	-	-	-	0,01%
SEÇÃO M – ATIVIDADES PROFISSIONAIS, CIENTÍFICAS E TÉCNICAS	137	66	71	-	-	1,41%
SEÇÃO N - ATIVIDADES ADMINISTRATIVAS E SERVIÇOS COMPLEMENTARES	186	70	60	56	-	1,91%
SEÇÃO O – ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA, DEFESA E SEGURIDADE SOCIAL	989	3	32	-	954	10,15%
SEÇÃO P – EDUCAÇÃO	167	25	91	51	-	1,71%
SEÇÃO Q – SAÚDE HUMANA E SERVIÇOS SOCIAIS	190	62	29	9	-	1,95%
SEÇÃO R- ARTES, CULTURA, ESPORTE E	17	17	-	-	-	0,17%

RECREAÇÃO						
SEÇÃO S – OUTRAS ATIVIDADES DE SERVIÇOS	117	56	61	-	-	1,20%
SEÇÃO T – SERVIÇOS DOMÉSTICOS	5	5	-	-	-	0,05%
SEÇÃO U – ORGANISMOS INTERNACIONAIS E OUTRAS INSTITUIÇÕES EXTRATERRITORIAIS	-	-	-	-	-	-
TOTAL	1.815	1.678	125	8	4	100,0%

TABELA 23: EMPREGOS

FONTE: RESULTADOS ELABORADOS PELO SEBRAE/SC COM BASE EM DADOS DO MTE - APOIADOS NA RELAÇÃO ANUAL DE INFORMAÇÕES SOCIAIS, 2011.

NOTA: sinal convencional utilizado: - dado numérico igual a zero não resultante de arredondamento.

Segundo dados da Prefeitura de Tijucas, referente à geração de emprego no município no ano de 2015, baseado em dados do SINE (Sistema Nacional de Emprego), que funciona junto com a Sec. Municipal de Indústria, Comércio e Turismo, o resultado da média mensal do segundo trimestre, após a nova gestão, foram: 152 vagas em aberto; 228 candidatos encaminhados e 62 contratados.

2.4.4. Renda Per Capita

A renda média per capita de Tijucas cresceu nas últimas duas décadas, passando de R\$ 525,52 em 1991, para R\$ 780,92 em 2000, e para R\$ 835,48 em 2010. O que equivale a um crescimento de 58,89%, ou a uma taxa média anual de 2,47%.

O município teve diminuição da pobreza e desigualdade, a proporção de habitantes pobres, com renda domiciliar per capita inferior a R\$ 140,00³, passou de 20,67% em 1991 para 9,90% em 2000, e para 3,81% em 2010. Esse decréscimo pode ser visto através do Índice de Gini⁴ que passou de 0,57, em 1991, para 0,62, em 2000, e para 0,41, em 2010 (ATLAS BRASIL, 2013).

Renda, Pobreza e Desigualdade - Tijucas - SC

	1991	2000	2010
Renda per capita (em R\$)	525,52	780,92	835,48
% de extremamente pobres	4,81	2,36	1,22

³ a preços de agosto de 2010

⁴ Instrumento usado para medir o grau de concentração de renda. Aponta a diferença entre os rendimentos dos mais pobres e dos mais ricos. Numericamente, varia de 0 a 1, sendo que 0 representa a situação de total igualdade, ou seja, todos têm a mesma renda, e o valor 1 significa completa desigualdade de renda, ou seja, se uma só pessoa detém toda a renda do lugar.

% de pobres	20,67	9,90	3,81
Índice de Gini	0,57	0,62	0,41

Tabela 24: RENDA, POBREZA E DESIGUALDADE
Fonte: PNUD, Ipea e FJP *apud* Atlas Brasil (2013).

2.4.5. População Economicamente Ativa (PEA)

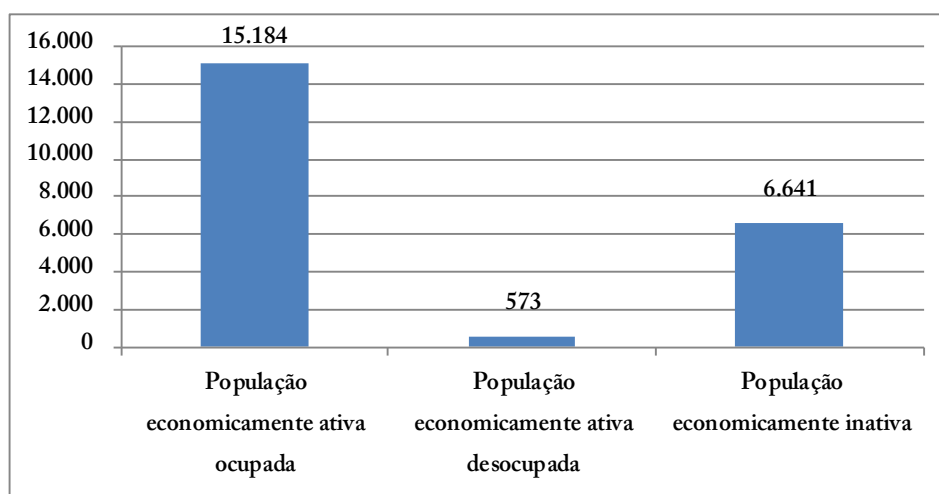


GRÁFICO 6: Composição da população de 18 anos ou mais de idade – 2010
FONTE: Fonte: PNUD, Ipea e FJP *apud* Atlas Brasil (2013).

Entre 2000 e 2010, a **taxa de atividade** da população de 18 anos ou mais (ou seja, o percentual dessa população que era economicamente ativa) passou de 63,88% em 2000 para 67,79% em 2010. Ao mesmo tempo, sua **taxa de desocupação** (ou seja, o percentual da população economicamente ativa que estava desocupada) passou de 11,84% em 2000 para 2,56% em 2010.

Ocupação da população de 18 anos ou mais - Tijucas - SC	2000	2010
Taxa de atividade	63,88	67,79
Taxa de desocupação	11,84	2,56
Grau de formalização dos ocupados - 18 anos ou mais	62,49	74,41
Nível educacional dos ocupados		
% dos ocupados com fundamental completo	49,06	65,67
% dos ocupados com médio completo	34,02	48,05
Rendimento médio		
% dos ocupados com rendimento de até 1 s.m.	26,40	6,63

% dos ocupados com rendimento de até 2 s.m.	70,06	56,66
Percentual dos ocupados com rendimento de até 5 salários mínimo	91,54	91,18

TABELA 25: OCUPAÇÃO DA POPULAÇÃO DE 18 ANOS OU MAIS - TIJUCAS - SC
FONTE: FONTE: PNUD, IPEA E FJP APUD ATLAS BRASIL (2013).

2.4.6. Balança Comercial

Em 2011, o saldo da balança comercial catarinense apresentou déficit da ordem de US\$ 5,8 bilhões, um desempenho 32% inferior ao ano anterior, quando registrou déficit de US\$ 4,4 bilhões.

O volume exportado por Santa Catarina em 2011 foi de US\$ 9,1 bilhões, representando alta de 19,4% em relação a 2010. O volume importado atingiu US\$ 14,8 bilhões, o equivalente a uma alta de 24% comparado ao ano anterior.

2.4.7. Montante das exportações e importações

Antes da análise dos dados municipais, compete destacar as diferenças de metodologia para o cômputo das exportações por Unidade de Federação e município. Segundo definição da Secretaria de Comércio Exterior (SECEX), para a Unidade da Federação, o critério para as exportações leva em conta o estado produtor da mercadoria, independentemente de onde está localizada a empresa. Já no critério de exportações por municípios, leva-se em conta o domicílio fiscal da empresa exportadora, ou seja, os produtos contabilizados são de empresas com sede no município, independentemente de onde a mercadoria foi produzida.

Em 2011, a balança comercial de Tijucas apresentou um saldo negativo de US\$ - 34.037.835,00. No período compreendido entre 2004 e 2011, as suas exportações apresentaram diminuição de 49,7% e as importações, crescimento de 1.571,6%.

A tabela a seguir apresenta as informações da balança comercial no município durante o período de 2004 a 2011.

ANO	EXPORTAÇÕES US\$ FOB	IMPORTAÇÕES US\$ FOB	SALDO TIJUCAS
2004	53.849.667	3.655.744	50.193.923
2005	67.002.283	4.887.285	62.114.998
2006	59.223.524	2.447.408	56.776.116
2007	49.305.977	4.296.207	45.009.770
2008	44.447.988	15.594.406	28.853.582
2009	24.986.504	13.825.760	11.160.744

2010	27.112.975	34.909.640	-7.796.665
2011	2.071.080	61.108.915	-34.037.835
Evolução 2004/2011	-49,7%	1571,6%	-167,8%

TABELA 26: BALANÇA COMERCIAL DO MUNICÍPIO

FONTE: BALANÇA COMERCIAL BRASILEIRA POR MUNICÍPIOS, 2011

O gráfico a seguir apresenta a evolução da balança comercial do município para o mesmo período da tabela anterior.

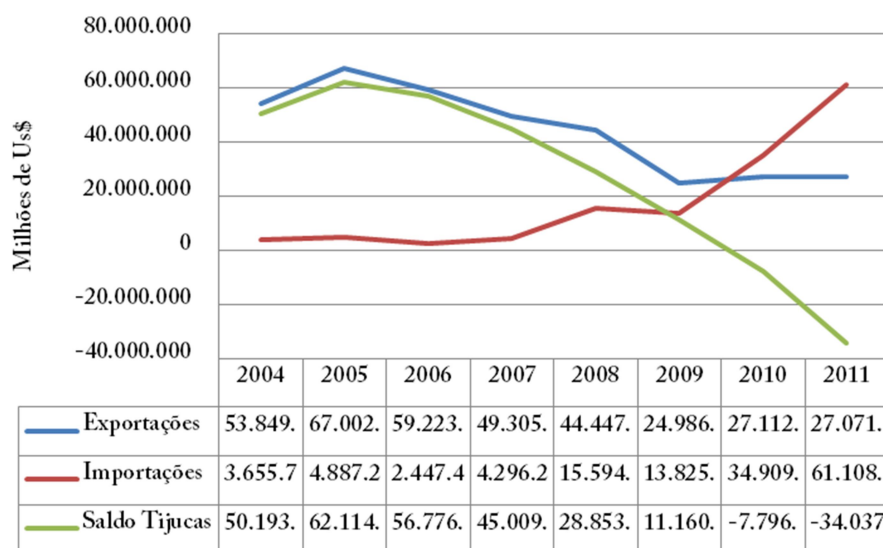


GRÁFICO 7 – EVOLUÇÃO DA BALANÇA COMERCIAL

FONTE: BALANÇA COMERCIAL BRASILEIRA POR MUNICÍPIOS, 2011

2.4.8. Número de empresas exportadoras

A tabela a seguir apresenta o número de empresas exportadoras do município, segundo o enquadramento do volume de suas exportações.

FAIXA EXPORTADA (US\$ FOB)	2008	2009	2010	2011
Até US\$ 1 milhão	5	7	7	7
Entre US\$ 1 e 10 milhões	-	-	-	-
Entre US\$ 10 e 50 milhões	1	1	1	1
Acima de 50 milhões	-	-	-	-

TABELA 27: NÚMERO DE EMPRESAS EXPORTADORAS

FONTE: BALANÇA COMERCIAL BRASILEIRA POR MUNICÍPIOS, 2011.

Nota: Sinal convencional utilizado: - Dado numérico igual a zero não resultante de arredondamento.

2.4.9. Principais destinos das exportações e origem das importações

O principal país de destino das exportações de 2011 do município foi à Argentina. As exportações do município para este país representaram aproximadamente 31%. A tabela a seguir demonstra o ranking dos principais países ligados às práticas de exportação do município nos anos de 2010 e 2011.

ORDEM	PAIS DESTINO	EXPORTAÇÕES 2010		EXPORTAÇÕES 2011		VARIAÇÃO 2010/2011
		US\$ FOB	PARTIC.	US\$ FOB	PARTIC.	
1ª	Argentina	5.604.943,0	20,67%	8.272.725,0	30,56%	47,60%
2ª	Paraguai	3.566.092,0	13,15%	5.687.776,0	21,01%	59,50%
3ª	Uruguai	1.023.244,0	3,77%	1.026.316,0	3,79%	0,30%
4ª	Reino Unido	1.285.483,0	4,74%	995.346,0	3,68%	-22,57%
5ª	Estados unidos	4.368.577,0	16,11%	886.193,0	3,27%	-79,71%
6ª	Angola	910.468,0	3,36%	778.487,0	2,88%	-14,50%
7ª	África do Sul	962.527,0	3,55%	667.265,0	2,46%	-30,68%
8ª	Emirados Árabes Unidos	202.002,0	0,75%	642.155,0	2,37%	217,90%
9ª	Bolívia	719.252,0	2,65%	598.024,0	2,21%	-16,85%
10ª	Grécia	31.491,0	0,12%	580.642,0	2,14%	1743,83%
11ª	Espanha	253.624,0	0,94%	438.694,0	1,62%	72,97%
12ª	Chile	490.107,0	1,81%	431.202,0	1,59%	-12,02%
13ª	Suíça	405.281,0	1,49%	396.170,0	1,46%	-2,25%
14ª	Peru	517.055,0	1,91%	379.983,0	1,40%	-26,51%
15ª	Austrália	241.036,0	0,89%	334.821,0	1,24%	38,91%
16ª	Namíbia	374.134,0	1,38%	322.027,0	1,19%	-13,93%
17ª	Costa Rica	135.869,0	0,50%	321.444,0	1,19%	136,58%
18ª	Bélgica	488.448,0	1,80%	290.099,0	1,07%	-40,61%
19ª	México	134.701,0	0,50%	282.832,0	1,04%	109,97%
20ª	Nigéria	-	-	240.614,0	0,89	-
21ª	Demais Países	5.398.641,0	19,91%	3.498.265,0	12,92%	-35,20%

TABELA 28: EXPORTAÇÕES DO MUNICÍPIO

FONTE: BALANÇA COMERCIAL BRASILEIRA POR MUNICÍPIOS, 2011.

Nota: Sinal convencional utilizado: - Dado numérico igual a zero não resultante de arredondamento.

O principal país de origem das importações de 2011 do município foi o Chile. As importações do município a partir deste país representaram aproximadamente 65%. A tabela a seguir demonstra o ranking dos principais países ligados às práticas de importação do município nos anos de 2010 e 2011.

ORDEM	PAIS DESTINO	IMPORTAÇÕES 2010		IMPORTAÇÕES 2011		VARIAÇÃO 2010/2011
		US\$ FOB	PARTIC.	US\$ FOB	PARTIC.	
1ª	Chile	20.097.725,0	57,7%	39.675.564,0	64,93%	97,4%
2ª	Itália	7.147.789,0	20,48%	7.056.282,0	11,55%	-1,3%
3ª	Estados Unidos	3.067.039,0	8,79%	4.543.092,0	7,43%	48,1%
4ª	Espanha	380.188,0	1,09%	2.488.488,0	4,07%	554,5%
5ª	Argentina	507.601,0	1,45%	2.202.087,0	3,60%	333,8%
6ª	China	1.377.982,0	3,95%	1.930.090,0	3,16%	40,1%
7ª	Hungria	907.711,0	2,60%	1.260.422,0	2,06%	38,9%
8ª	Coréia do Sul	345.997,0	0,99%	596.33,0	0,98%	72,4%
9ª	Portugal	69.22,0	0,20%	207.411,0	0,34%	199,6%
10ª	Reino Unido	165.352,0	0,47%	194.178,0	0,32%	17,4%
11ª	Taiwan	121.705,0	0,35%	170.443,0	0,28%	40,0%
12ª	México	181.653,0	0,52%	89.256,0	0,15%	-50,9%
13ª	Paquistão	66.460,0	0,19%	84.779,0	0,14%	27,6%
14ª	Vietnã	-	-	80.954,0	0,13%	-
15ª	Grécia	44.423,0	0,13%	75.485,0	0,12%	69,9%
16ª	Países Baixos (Holanda)	10.135,0	0,03%	68.772,0	0,11%	578,6%
17ª	Hong Kong	-	-	57.053,0	0,09%	-
18ª	Israel	-	-	55.917,0	0,09%	-
20ª	Malásia	23.304,0	0,07%	34.014,0	0,06%	46,0%
19ª	Alemanha	19.801,0	0,06%	41.058,0	0,07%	107,4
21ª	Demais Países	375.555,0	1,08%	197.277,0	0,32%	-47,5%

Tabela 29: IMPORTAÇÕES DO MUNICÍPIO

FONTE: BALANÇA COMERCIAL BRASILEIRA POR MUNICÍPIOS, 2011.

Nota: Sinal convencional utilizado: - Dado numérico igual a zero não resultante de arredondamento.

2.4.10. Entidade empresariais de classe

Foram identificadas em 2010 no município duas (2) entidades empresariais e de classe, segundo dados da FAMPESC (Federação das Associações de Micro e Pequenas Empresas e Empreendedor individual de Santa Catarina), FACISC (Federação das Associações Empresariais de Santa Catarina) e FCDL (Federação das Câmaras de Dirigentes Lojistas de Santa Catarina), e cinco (5) sindicatos, conforme informações do Ministério do Trabalho e FIESC (Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina).

2.4.11. Cooperativas

Segundo dados do Sindicato e Organização das Cooperativas do Estado de Santa Catarina (OCESC), não existiam Cooperativas no município no ano de 2012.

2.5. ASPECTOS AMBIENTAIS

2.5.1. Hidrografia

O principal rio que corta o município é o Rio Tijucas, que nasce na serra da Boa Vista numa altitude próxima dos 1.000 metros, no município de Rancho Queimado. Passa entre a sede do município e o distrito de Taquaras. Corre a oeste de Angelina e, próximo à pequena localidade de Garcia, recebe as águas do rio Engano, vindo do oeste. Passa também a oeste das cidades de Major Gercino e São João Batista, onde recebe as águas do rio do Braço e a partir de onde passa a correr paralelo à rodovia SC-410. Adentra então por Canelinha e, finalmente, banha a cidade de Tijucas, onde cruza com a rodovia BR-101, e há poucos quilômetros após, deságua no oceano Atlântico. Tem cerca de 13,5 km de extensão.

A bacia hidrográfica do rio Tijucas é a maior da região, apresenta uma área de drenagem de 2.371 km², uma densidade de drenagem de 1,68 km/km² e uma vazão média de 48,10 m³/s no Posto São João Batista (latitude 27°16'00" e longitude 48°51'00", área de drenagem 19.64 km²), conforme informação da Agência Nacional de Águas - ANA.

Com um potencial turístico, industrial e comercial, a Bacia Hidrográfica do Rio Tijucas, uma das mais importantes do Estado de Santa Catarina conforme a atual política nacional dos recursos hídricos, passa por problemas relevantes nos municípios que o margeiam como: assoreamento, erosão, desmatamento, queimadas, uso indevido do solo, entre outros. A abrangência da bacia hidrográfica é de quase 140 mil habitantes dos municípios de Rancho Queimado, Leoberto Leal, Angelina, Major Gercino, Nova Trento, São João Batista, Canelinha, Tijucas, Porto Belo, Bombinhas e Governador Celso Ramos, Itapema e Biguaçu (Comitê da B. H. Rio Tijucas).

Com respeito à qualidade dos recursos hídricos, todos os rios da região apresentam alguma intensidade de poluição, principalmente por despejo de esgoto domiciliar e hospitalar, resíduos domésticos, agrotóxicos, efluentes industriais e acúmulo de sedimentos de solo.

2.5.2. Unidades de Conservação (UCs)

Existem próximo ao município de Tijucas algumas Unidades de Conservação num raio de até 130 km, conforme lista abaixo:

- REBIO (Reserva Biológica) Marinha do Arvoredo;
- REBIO da Canela Preta;
- Parque Nacional da Serra do Itajaí;
- APA (Área de Proteção Ambiental) Anhatomirim;
- PNM (Parque Natural Municipal) Gruta São José;
- PNM Morro do Macaco
- RPPN (Reserva de Particular do Patrimônio Natural) Chacarã Edith;
- RPPN Normando Tedesco;
- RPPN Grutinha;
- RPPN Porto Franco.

Abaixo segue o mapa de localização, extraído do Mapa Interativo do Wiki Aves, e em seguida é caracterizada as principais UC's da área em destaque.

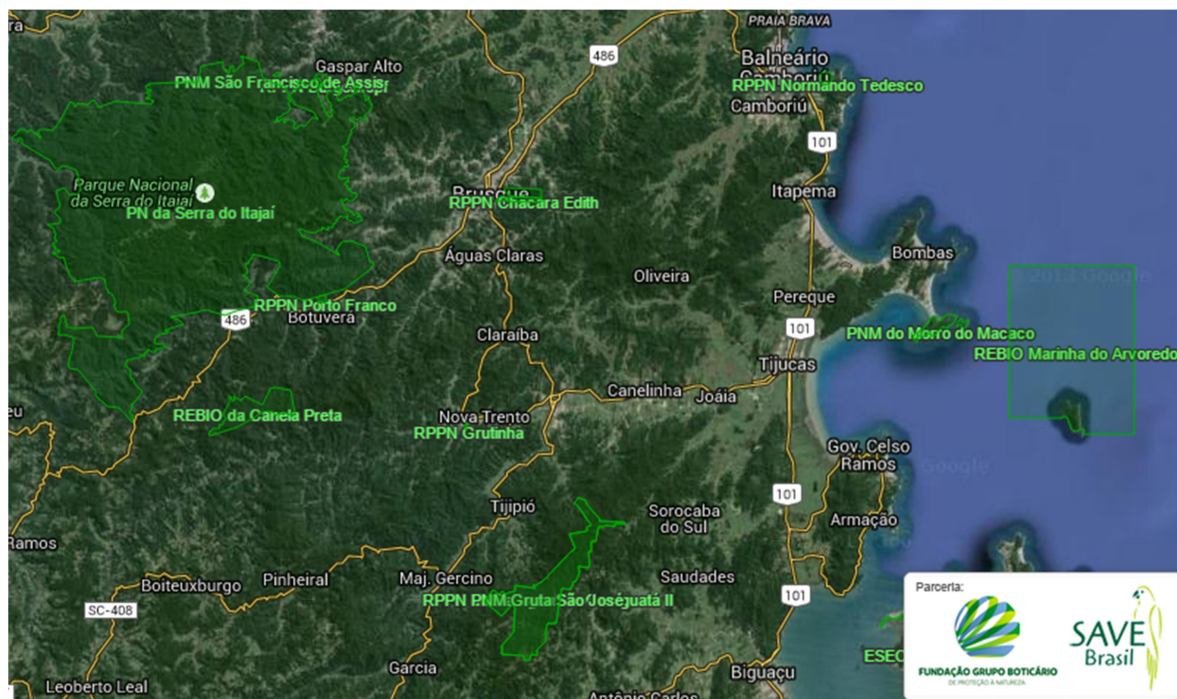


FIGURA 4: LOCALIZAÇÃO DAS PRINCIPAIS UCS
FONTW: MAPA INTERATIVO WIKIAVES (DADOS CARTOGRÁFICOS GOOGLE IMAGES 2015)
Nota: APA Anhatomirim introduzido no mapa

2.5.2.1. Reserva Biológica Marinha do Arvoredo

Área de Proteção Integral, com instância em âmbito federal, foi criada em 1990, através do Decreto - 99.142 - 12/05/1990 e tem como Órgão gestor: Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ISA).

As Ilhas do Arvoredo, ou simplesmente Ilha do Arvoredo, localizam-se no Oceano Atlântico. Abrange as ilhas: Arvoredo, Galés, Deserta, Calhau, São Pedro e faixa marinha que as circunda. Bioma: Zona Costeira e Marítima. A ilha do Arvoredo é a maior da Reserva, sendo coberta por Mata Atlântica. Com 270 ha. de extensão e altitudes que atingem cerca de 300 metros, é a única que possui "água doce" e uma das únicas reservas marinhas do país. A profundidade no seu entorno mantém-se entre três e quarenta metros, sendo o fundo constituído principalmente por rochas e areia. A Ilha Deserta é totalmente coberta por gramíneas e gravatás, sendo utilizada como local de reprodução pelas gaivotas (*Larus dominicanus*). A vegetação da Ilha da Galé é característica da Floresta Atlântica, onde se abrigam os ninhos das fragatas (*Fregata magnificens*) e atobás (*Sula leucogaster*). As águas em torno das ilhas são habitadas por várias espécies como a garoupa (*Epinephelus guaza*), a lagosta (*Panulirus laevicauda*), a vieira (*Nodipecten nodosus*), a lula (*Loligo plei*), além de mamíferos marinhos, como a baleia franca, baleia minke e o boto. (IBAMA/SC).

A vegetação se caracteriza como Floresta Pluvial Atlântica arbórea e arbustiva, também encontram-se gravatás, mirtáceas e gramíneas. A vegetação aquática conta com fitoplânctons e fitobentos.

É conhecido como um dos melhores pontos de mergulho do país. É também uma fronteira entre as regiões Tropical e Subtropical, uma encruzilhada climática e biológica. Municípios no qual incide a unidade de conservação: Tijucas, Porto Belo e Governador Celso Ramos.

2.5.2.2. Parque Nacional Serra do Itajaí

O Parque Nacional da Serra do Itajaí foi criado em 2004, através do (Decreto - s/nº - 04/06/2004), tem instância no âmbito federal e se caracteriza por ser uma área de Proteção Integral que protege aproximadamente 57 mil hectares de florestas, em sua maioria em avançado estágio de regeneração, preservando a maior área contínua de Mata Atlântica de Santa Catarina, com predominância de Floresta Ombrófila Densa e Floresta Ombrófila Mista (ISA).

O Parque abrange nove municípios catarinenses: Apiúna, Ascurra, Blumenau, Botuverá, Gaspar, Guabiruba, Indaial, Presidente Nereu e Vidal Ramos. A Unidade de Conservação federal insere-se em uma das mais belas regiões de Santa Catarina e tem como órgão gestor: Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade.

O Plano de Manejo do parque identificou como principais possibilidades de visitação para uso público: recreação, piqueniques, caminhadas, cicloturismo, banhos, contemplação, sensibilização ambiental e interpretação, observação de vida silvestre e competição esportiva de baixo impacto.

No local destacam-se duas trilhas: Trilha do Morro do Sapo: possui extensão aproximada de 4 km e é considerada de alta dificuldade, com duração de até 4 horas de caminhada, conduzindo a dois mirantes instalados a quase 800m de altitude, com ampla visão da floresta.

Trilha da Chuva: A caminhada de até 3 horas exige diversas travessias do Ribeirão Garcia Pequeno, com especial destaque para a contemplação de uma árvore símbolo na região, a canela-preta (*Ocotea catharinensis*). A extensão da trilha é de 2,7 km e inclui trechos íngremes.

A visitação pública ao Parque Nacional Serra do Itajaí somente é permitida mediante prévia autorização e é restrita ao horário das 8h00 às 16h30, de terça a domingo. Horários diferenciados poderão ser autorizados para palestras ou para acesso a trilhas de longo percurso. O Parque pode ser visitado durante o ano inteiro, mediante prévia autorização. Atualmente, a entrada é franca.

2.5.2.3. Reserva Biológica da Canela Preta

Estendendo-se pelos municípios de Botuverá e Nova Trento, esta reserva foi fundada em 20 de junho de 1980, pelo decreto 11.232, com área de 1.844 hectares. Posteriormente, foram anexados 55 hectares por meio do Decreto 4.840, de 23 de setembro de 1994, totalizando 1.899 hectares com instância em âmbito estadual (FATMA, 2007). Segundo o IBAMA (2007), a canela preta (*Ocotea catharinensis*) é uma espécie da flora brasileira característica do bioma Mata Atlântica e está ameaçada de extinção. De acordo com REITZ et al (1978) *apud* ISA a canela preta chega a representar até um terço do volume em madeira em matas primárias na floresta Ombrófila Densa de Santa Catarina. A maior parte da área é florestada, sendo constituída de vegetação secundária em diversos estágios de regeneração. (Diagnóstico de Gestão Ambiental de Santa Catarina - 2001). Devido a qualidade de sua madeira e o amplo uso para que se presta, essa espécie foi severamente explorada no Estado. Na REBIO Estadual da Canela Preta ainda é predominante a ocorrência dessa espécie, assim como, grande quantidade de palmiteiros. Possui

relevo acidentado, com inúmeros vales onde se encaixa a rede de drenagem, composta por vários afluentes integrantes das bacias dos rios Itajaí-Açu e Tijucas.

2.5.2.4. Área de Proteção Permanente do Anhatomirim

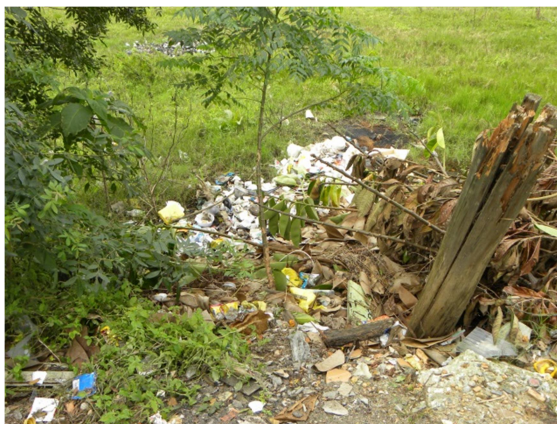
Área de Proteção Ambiental (APA), Abrangendo manguezais, a restinga, costões rochosos e encostas de Mata Atlântica. As comunidades de Areias de Baixo, Caieira do Norte, Balneário Praia do Antenor, Costeira da Armação, Fazenda da Armação, Gamboa e Armação da Piedade fazem parte da APA. Seu objetivo é assegurar a proteção dos botos cinza da espécie *Sotalia fluviatilis*, suas áreas de alimentação e reprodução, bem como remanescentes de Mata Atlântica e fontes hídricas, importantíssimas para a sobrevivência das comunidades de pescadores artesanais da região. Consta com instância em âmbito federal, possui área de 3.000 há, de acordo com Decreto - 528 - 20/05/1992, Órgão gestor: Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade. Está a 33 km do município de Tijucas, e se localiza dentro do território pertencente ao município de Governador Celso Ramos. A Unidade de Conservação possui os biomas de Mata Atlântica (57.11%) e Zona Costeira e Marítima (42.89%) com predominância de Floresta Ombrófila Densa.

2.5.2.5. Baía de Tijucas

Situada no litoral do centro-norte do estado de Santa Catarina, no município de Tijucas, esta baía mostra uma topografia de fundo sem grandes feições morfológicas, cuja profundidade aumenta gradativamente em direção ao meio e a leste da baía. Através de estudos (Almeida, 2008) foram identificados a presença de banco de lama fluida na parte sudeste da baía e junto a praia, ao norte da foz do rio Tijucas, sugerindo um processo de fluidificação por ondas como origem desse depósito.

Não há muitas referências sobre sua caracterização, porém no estudo de Almeida, mostra que a Baía de Tijucas, devido não só a suas características morfológicas, mas principalmente pelo grande aporte fluvial de sedimentos finos e aos padrões hidrodinâmicos que levam ao aprisionamento dos sedimentos em seu interior aparentemente age como uma “armadilha” sedimentar, tendo como consequência baixos gradientes de profundidade, alta taxa de assoreamento e um progressivo preenchimento e progradação (processo natural de ampliação das praias) da planície costeira adjacente.

Atualmente não é usada para nenhum esporte náutico, e não há infraestrutura, em sua faixa costeira para uso de lazer e contemplação. O espaço sem uso contribui com o acúmulo de todo tipo de lixo. O local é impróprio para banho, devido ao grande acúmulo de sedimentos (lodo). Terrenos próximos à beira mar são de população de baixo poder aquisitivo, já que a cidade se desenvolveu “de costas” para o Rio e Mar. Porém, pelas características de sua paisagem, tem potencial para ser um espaço de contemplação, atividades físicas e esportes para os moradores e turistas.



2.6. ASPECTOS DO USO E OCUPAÇÃO DO SOLO

A ocupação do solo e o zoneamento são estabelecidos e regulamentados dentro do Plano Diretor do Município de Tijucas (Lei Complementar nº 5/2010 que dispõe sobre o plano diretor participativo do município de Tijucas e dá outras providências), citado no seu Capítulo VI - Do Zoneamento, em que define a divisão do município em macrozonas e zonas.

As Macrozonas são divisões do município em grandes unidades territoriais que fixam os princípios fundamentais de uso e ocupação do solo. As zonas são subdivisões das macrozonas urbanas em unidades territoriais que servem como referencial mais detalhado para a definição de parâmetros específicos de uso e ocupação do solo, estabelecendo áreas onde se pretende incentivar, coibir ou qualificar o adensamento da ocupação urbana. As Áreas Especiais de Interesse, ou Áreas Especiais, são unidades territoriais com características peculiares que exigem tratamento e estratégias de qualificação específica.

O perímetro urbano do Município fica definido pelos limites da Macrozona Urbana, das Macrozonas de Expansão Urbana 1 e 2, e das Áreas Especiais de Qualificação Urbana. O uso do solo fica classificado em residencial, não residencial e misto. Considera-se uso residencial aquele destinado às moradias do tipo unifamiliar e multifamiliar. O uso não residencial é aquele destinado ao exercício das atividades institucionais, industriais, comerciais e de prestação de serviços. E o misto é aquele constituído por mais de um tipo de uso no mesmo lote.

ZONEAMENTO DO MUNICÍPIO DE TIJUCAS SEGUNDO O PLANO DIRETOR

MACROZONAS	ABRANGÊNCIA	ZONAS	USO
Macrozona Urbana	Abrange o Centro, além dos bairros Praça, Sul do Rio (parte), Joaia, Universitário, XV de Novembro, Areias e Santa Luzia. (Redação dada pela Lei Complementar nº 22/2013)	Zona Urbana Central	Residencial, Não Residencial e Misto
		Zonas de Ocupação Imediata	Residencial, Não Residencial e Misto
		Zonas de Ocupação Futura	Residencial, Não Residencial e Misto
		Zona de Ocupação Controlada 1 - Santa Luzia	Residencial, Não Residencial e Misto
		Zona Industrial Norte	Não Residencial
		Zona Náutica, Turística e de Serviços Sul do Rio - 1 - ZNTS 1 ⁵	Residencial, Não Residencial e Misto
		Zona Náutica, Turística e de Serviços Joaia - 2 - ZNTS 2 ¹	Residencial, Não Residencial e Misto
		Zona Náutica, Turística e de	Residencial,

⁵ (Redação acrescida pela Lei Complementar nº 22/2013)

		Serviços Santa Luzia - 3 - ZNTS 3 ¹	Não Residencial e Misto
		- Zona Náutica, Turística e de Serviços Centro 4 - ZNTS 4 ¹	Residencial, Não Residencial e Misto
		Zona Náutica, Turística e de Serviços Praça 5 - ZNTS 5 ¹	Residencial, Não Residencial e Misto
Macrozona de Expansão Urbana 1	Abrange as localidades de Sul do Rio e Pernambuco	Zona de Ocupação Controlada 2 - Pernambuco, e Zona de Ocupação Controlada 3 - Sul do Rio ¹	Residencial, Não Residencial e Misto
		Zona Industrial Sul	Não Residencial
		Zona Náutica, Turística e de Serviços Pernambuco Central 6 - ZNTS-6 ¹	Residencial, Não Residencial e Misto
		Zona Náutica, Turística e de Serviços Sul do Rio II - 7 - ZNTS-7 ¹	Residencial, Não Residencial e Misto
Macrozona de Expansão Urbana 2	Abrange as localidades de Nova Descoberta e Santo Antônio, com a seguinte delimitação: ao Norte da Rodovia SC-411, por uma linha imaginária paralela e distante 250m (duzentos e cinquenta metros) da mesma Rodovia e ao Sul da Rodovia SC-411, até o Rio Tijucas e a divisa com o Município de Canelinha.	-	Residencial, Não Residencial e Misto
Macrozona Rural de Terra Nova	Abrange as localidades de Terra Nova, Campo Novo, Oliveira, Água Fria, Dionísio, Fazenda Santa Helena e São Bento	-	-
Macrozona Rural do Timbé	Abrange as localidades de Capim Branco, Itinga, Porto do Itinga, Timbé	-	-

	do Norte e Sítio do Timbé		
Macrozona Rural de Morretes	Abrange a localidade de Morretes	-	-

TABELA 30 ZONEAMENTO SEGUNDO O PLANO DIRETOR

FONTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE TIUCAS - PLANO DIRETOR DO MUNICÍPIO

ÁREAS DE INTERESSE ESPECIAL DO MUNICÍPIO DE TIJUCAS SEGUNDO O PLANO DIRETOR

ÁREAS DE INTERESSE ESPECIAL	ABRANGÊNCIA
Áreas Especiais de Interesse Institucional - AEII	I - AEII do Posto Agropecuário, localizada na Macrozona Urbana; II - AEII da Estação de Tratamento de Esgoto, localizada na Macrozona de Expansão Urbana 1; III - AEII do Presídio, localizada na Macrozona Rural do Timbé; IV - AEII do Estádio de Futebol Sebastião de Vieira Peixoto, localizada na Macrozona Urbana.
Sistema de Áreas Verdes Urbanas - SAVU	I - Parque Beira-Rio, localizado na Macrozona de Expansão Urbana 1; II - Projeto Orla Ecológica, a ser executado na Macrozona Urbana; III - Ilha Verde da Rodovia BR-101, localizada na Macrozona de Expansão Urbana 1; IV - Áreas verdes do sistema viário; V - Praças Municipais e eixos de arborização, em especial no trecho que demanda ações de revitalização urbana compreendido pelas ruas Tenente Carvalho, Coronel Büchele, XV de Novembro, Santa Catarina, Coronel Gallotti, Guilherme Varela e pela Praça Nereu Ramos; VI - Parque de Preservação Ambiental para o Desenvolvimento da Orquidofilia, localizado na Macrozona Urbana; VII - Área Verde de Lazer da AEIS do Jardim Progresso, localizado na Macrozona Urbana.
Áreas Especiais de Interesse Social - AEIS	I - AEIS do Jardim Progresso, localizada na Macrozona Urbana; II - AEIS da Aldeia, localizada na Macrozona Urbana; III - AEIS do Sul do Rio, localizada na Macrozona de Expansão Urbana 1.
Área Especial de Interesse de Comércio e Serviços - AEICS	Não especificado
Área Especial de Interesse da Rodovia SC-411	A Área Especial de Interesse da Rodovia SC-411 é constituída por uma faixa de 150m (cento e cinquenta metros) para cada lado da Rodovia SC-411
Áreas Especiais de Qualificação Urbana – AEIQU	I - Área Especial de Qualificação Urbana de Terra Nova, localizada na Macrozona Rural de Terra Nova; II - Área Especial de Qualificação Urbana de Oliveira, localizada na

	<p>Macrozona Rural de Terra Nova;</p> <p>III - Área Especial de Qualificação Urbana do Timbé, localizada na Macrozona Rural do Timbé;</p> <p>IV - Área Especial de Qualificação Urbana de Morretes, localizada na Macrozona Rural de Morretes.</p>
Áreas Especiais de Preservação de Mananciais - APM	<p>I - APM de Água Fria e Campo Novo, localizada na Macrozona Rural de Terra Nova;</p> <p>II - APM de Itinga, localizada na Macrozona Rural do Timbé.</p>
Áreas de Preservação Permanente – APP	São áreas protegidas, cobertas ou não por vegetação nativa que compreendem as áreas detalhadas nas leis federais específicas (principalmente o Código Florestal) e resoluções pertinentes do CONAMA e do CONSEMA-SC
Áreas Especiais Sujeitas a Termo de Ajuste de Conduta	São faixas de terrenos localizadas em áreas de fundos de vale, classificadas pela legislação federal como áreas de preservação permanente e com ocupações urbanas indevidas
Área Especial de Interesse Histórico-Cultural - AEHIC	<p>Área Especial de Interesse Histórico-Cultural localiza-se na Rua Coronel Gallotti, compreendendo os espaços e edificações situadas em ambos os lados desta via, sendo limitada:</p> <p>I - ao Norte, por uma linha imaginária, paralela a Rua Coronel Gallotti, distante 60m (sessenta metros) do meio-fio do lado esquerdo da referida via em caminhamento no sentido Centro-Praça;</p> <p>II - ao Sul, pelo Rio Tijucas;</p> <p>III - ao Oeste, pela ponte sobre o Rio Tijucas;</p> <p>IV - ao Leste, a antiga banca municipal de peixe.</p>

TABELA 31: ÁREAS DE INTERESSE ESPECIAL SEGUNDO PLANO DIRETOR
FONTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE TIUCAS - PLANO DIRETOR DO MUNICÍPIO

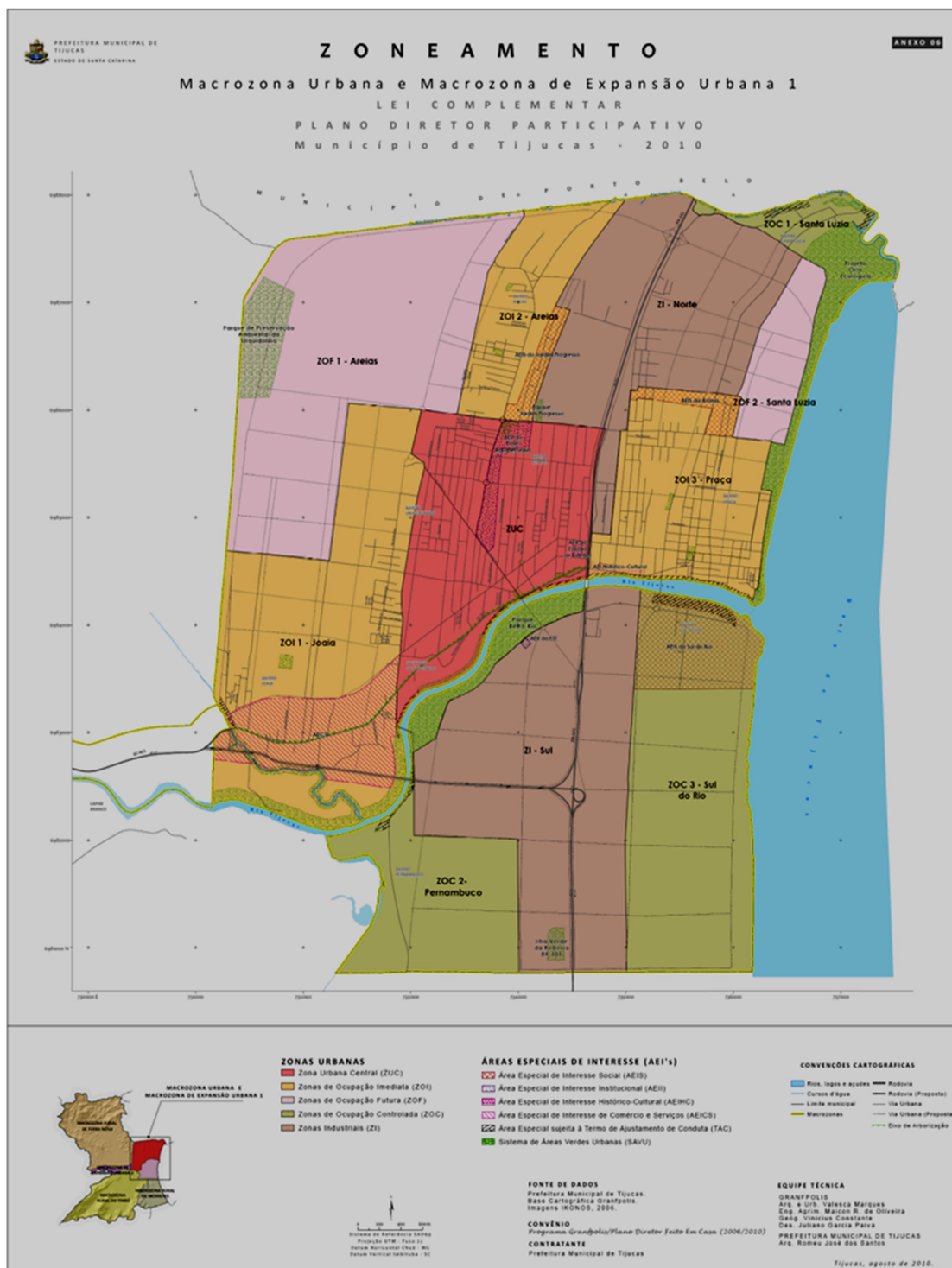


FIGURA 5: ZONEAMENTO DO MUNICÍPIO DE TIJUCAS
FONTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE TIJUCAS - PLANO DIRETOR DO MUNICÍPIO

O Plano Diretor foi ajustado para elaborar e implantar projetos paisagísticos e urbanísticos em espaços referenciais associados ao lazer público, ao uso paisagístico e ambiental, econômico e ao patrimônio cultural, em especial os seguintes:

- Projeto Polo Náutico, Turístico e de Serviços;
- Projeto Orla, conforme Sistema de Áreas Verdes Urbanas SAVU previsto nesta Lei Complementar e Desassoreamento e fixação da barra do Rio Tijucas com alargamento e construção de molhes.

A Lei Complementar nº 5/2010 foi atualizada na Lei Complementar nº 22/2013 com a inclusão das Zonas Náutica, Turística e de Serviços de 1a 7:

- Zona Náutica, Turística e de Serviços Sul do Rio 1 – ZNTS 1;
- Zona Náutica, Turística e de Serviços Joáia 2 - ZNTS2;
- Zona Náutica, Turística e de Serviços Santa Luzia 3 – ZNTS 3;
- Zona Náutica, Turística e de Serviços Centro 4 – ZNTS 4;
- Zona Náutica, Turística e de Serviços Praça 5 – ZNTS 5;
- Zona Náutica, Turística e de Serviços Pernambuco Central 6 – ZNTS 6;
- Zona Náutica, Turística e de Serviços Sul Do Rio II 7 – ZNTS 7.

2.6.1.1. Plano Estadual de Gerenciamento Costeiro

A Lei Promulgada nº 13.553, de 16 de novembro de 2005 Institui o Plano Estadual de Gerenciamento Costeiro. Que tem por objetivo a gestão da zona costeira levando em consideração os diferentes atores, usos e atividades presentes nessa zona costeira.

O município de Tijucas está alocado no Plano Estadual de Gerenciamento Costeiro - Setor 3, que é a maior concentração de população na zona costeira catarinense, ou litoral central, que inclui a capital do Estado, Florianópolis. Cerca de 700.000 pessoas, distribuem-se em apenas seis municípios: Florianópolis, São José, Biguaçu, Palhoça, Governador Celso Ramos e Tijucas.

Este setor é caracterizado também pela ocorrência da maior baía estuarina do estado (Baía de Florianópolis), bem como, grande concentração de manguezais, dunas, lagoas e lagunas costeiras, além do arquipélago da Ilha de Santa Catarina.

No Plano Estadual de Gerenciamento Costeiro as ações previstas para o Município de Tijucas são:

- Gestão dos Recursos Naturais
- Conservação dos Recursos Naturais
 - Proteger e recuperar margens dos cursos de água
 - Demanda por Legislação, Planos e/ou Programas
- Revisão do Plano Diretor
 - Desenvolvimento Urbano

2.7. INFRAESTRUTURA

2.7.1. Energia Elétrica

A figura a seguir apresenta a área de abrangência da concessionária Celesc, principal empresa do setor no estado de Santa Catarina, ressaltando também os municípios atendidos por outras concessionárias.



Figura 7: ÁREA DE ABRANGÊNCIA CELESC
FONTE: CENTRAIS ELÉTRICAS DO ESTADO DE SANTA CATARINA, 2013

A tabela a seguir apresenta a evolução, em Tijucas, do número de unidades consumidoras de energia elétrica no período de 2006 a 2010.

Ano	Nº de unidades consumidoras	Consumo Total (kW/h)	Média de Consumo Anual Per Capita (kW/h)
2006	9.885	125.386.764	12.685
2007	10.436	132.115.111	12.660
2008	10.822	140.732.256	13.004
2009	11.209	152.405.467	13.597
2010	11.697	160.985.052	13.763
Evolução 2006/2010	18,3%	28.4%	8,5%

TABELA 32: CONSUMIDORES E CONSUMO DE ENERGIA ELÉTRICA
FONTE: CENTRAIS ELÉTRICAS DE SANTA CATARINA (CELESC), 2010.

Número de consumidores e demanda de energia elétrica, segundo tipologia da unidade consumidora de Tijucas, em 2010, segmentação por tipo de consumidores do município está representada na tabela a seguir.

Tipo de Consumidor	Nº de unidades consumidoras	Consumo Total (kW/h)	Representatividade no consumo
Residencial	9.934	23.844.211	14,81%
Industrial	459	117.637.032	73,07%
Comercial	945	11.213.880	6,97%
Rural	273	1.506.220	0,94%
Poderes Públicos	77	1.338.966	0,83%
Iluminação Pública	1	4.512.041	2,80%
Serviços Públicos	5	49.582	0,03%
Consumo Próprio	2	29.670	0,02%
Revenda	1	853.440	0,53%
Total	11.697	160.985.052	100%

TABELA 33: TIPO DE CONSUMIDOR
FONTE: CENTRAIS ELÉTRICAS DE SANTA CATARINA (CELESC), 2010.

2.7.2. Água e Saneamento

2.7.2.1. Abastecimento de água

Em 2010, o país possuía 57.324.167 domicílios com abastecimento de água, o estado de SC contava com 1.993.097 estabelecimentos nas mesmas condições, sendo a Região da Grande Florianópolis responsável por 16,56% destes estabelecimentos. O município de Tijucas, pertencente a esta região, possuía 9.779 estabelecimentos. A tabela a seguir detalha o número de domicílios, por tipo de abastecimento, para o ano de 2010, na cidade de Tijucas.

Indicadores de abastecimento de água - 2010	Domicílios	% relativo
Rede geral	9.224	94,32%
Poço ou nascente na propriedade	244	2,50%
Poço ou nascente fora da propriedade	289	2,96%
Carro-pipa ou água da chuva	2	0,02%
Rio, açude, lago ou igarapé	12	0,12%
Poço ou nascente na aldeia	-	-
Poço ou nascente fora da aldeia	-	-
Outra	8	0,08%
Total	9.779	100%

TABELA 34: INDICADORES DE ABASTECIMENTO DE ÁGUA

FONTE: IBGE, CENSO DEMOGRÁFICO, 2010

Notas: 1 Dados referentes a domicílios particulares permanentes. 2 Sinal convencional utilizado: - Dado numérico igual a zero não resultante de arredondamento.

O município, em 2010, possuía 9.224 domicílios ligados à rede geral de abastecimento de água, representando 94,32% do total de domicílios existentes em Tijucas.

2.7.2.2. Saneamento básico

O sistema de coleta e tratamento de esgoto do município, em 2010, tinha sua caracterização conforme descrito na tabela a seguir.

INDICADORES DE SANEAMENTO BÁSICO - 2010	TIJUCAS		SANTA CATARINA	
	DOMICÍLIOS	% RELATIVO	DOMICÍLIOS	% RELATIVO
Ligados à rede de esgoto ou pluvial	4.679	47,8%	579.576	29,1%
Fossa séptica	3.876	39,6%	947.168	47,5%
Fossa rudimentar	674	6,9%	384.013	19,3%
Vala	427	4,4%	44.168	2,2%
Rio, lago ou mar	69	0,7%	24.524	1,2%
Outros escoadouros	9	0,1%	5.761	0,3%
Sem banheiro ou sanitário	45	0,5%	5.761	0,3%
Total de domicílios	9.779	100%	1.993.097	100%

TABELA 35 – INDICADORES DE SANEAMENTO BÁSICO

FONTE: IBGE, CENSO DEMOGRÁFICO, 2010.

Nota: Dados referentes a domicílios particulares permanentes.

No ano de 2015 a Prefeitura Municipal está executando o projeto de tratamento de água e esgoto do município que contemplará 65% do perímetro urbano.

2.7.3. Transporte

2.7.3.1. Portos e Aeroportos

A distância rodoviária em relação aos principais portos do Estado é detalhada no quadro a seguir.

Porto	Distância em km
Porto de Imbituba	128
Porto de Itajaí	42
Porto de Navegantes	42
Porto de São Francisco do Sul	126

TABELA 36: DISTANCIA PORTOS

FONTE: EDITORA ABRIL, GUIA QUATRO RODAS RODOVIÁRIO, 2007.

Nota: Distância rodoviária calculada com base na rota mais curta.

A distância rodoviária em relação aos principais aeroportos do Estado é detalhada no quadro a seguir. Cabe ressaltar que o município não possuía aeroporto até a publicação deste relatório.

Aeroporto - Cidade	Distância em km
Aeroporto Serafim Enoss Bertaso – Chapecó	495
Aeroporto Diomício Freitas – Foquilha	239
Aeroporto Lauro Carneiro de Loyola – Joinville	120
Aeroporto Internacional Hercílio Luz - Florianópolis	53
Aeroporto Ministro Victor Konder - Navegantes	42

TABELA 37: DISTÂNCIA AEROPORTOS

FONTE: EDITORA ABRIL, GUIA QUATRO RODAS RODOVIÁRIO, 2007.

Nota: Distância rodoviária calculada com base na rota mais curta.

Os acessos para o município se dão principalmente pelas Rodovias BR-101 e SC- 410. Na entrada da cidade já ocorre congestionamento em alguns horários, mesmo fora do horário de pico, pois é passagem de residentes e pessoas de fora da cidade. A entrada concentra o acesso vindo da BR-101, a passagem entre bairros e ainda é caminho para as cidades de Canelinha, Nova Trento e São João Batista culminando em um aglomerado de ônibus, caminhões, carros e bicicletas.

A BR-101 é uma rodovia federal, uma das mais importantes rodovias brasileiras e segue no sentido norte-sul por praticamente todo o litoral leste brasileiro, do Rio Grande do Norte ao Rio Grande do Sul.

A SC-410, antiga SC-411 até 2013, é uma rodovia estadual, faz a ligação da BR-101 em Tijucas à Nova Trento, atravessando os municípios de Canelinha e São João Batista, batizada de Rodovia Deputado Walter Vicente Gomes, terminando no entroncamento com a atual Rodovia SC -108, no acesso sul ao Distrito de Claraíba, perfazendo assim 34,78 km de extensão.

As distâncias rodoviárias do município em relação às três capitais da Região Sul do País, estão descritas a seguir.

Capital	Distância em km
Florianópolis – SC	53
Curitiba – PR	245
Porto Alegre - RS	489

TABELA 38 DISTÂNCIA CAPITALS

FONTE: EDITORA ABRIL, GUIA QUATRO RODAS RODOVIÁRIO, 2007.

Nota: Distância rodoviária calculada com base na rota mais curta.

As distâncias rodoviárias do município em relação às cidades/locais da região com apelo turístico estão descritas a seguir.

Capital	Distância em km
Santuário de Santa Paulina (Nova Trento-SC) Turismo Religioso	36
Ilha do Arvoredo (principal ponto de mergulho do país)	27,3
Bal. Camboriú (Praia e Sol)	34
Brusque – SC (Turismo de Compras)	49,8
Porto Belo – SC (Praia e Sol)	19,2

TABELA 39 DISTÂNCIA RODOVIÁRIA LOCAIS TURÍSTICOS

FONTE: EDITORA ABRIL, GUIA QUATRO RODAS RODOVIÁRIO, 2007.

Nota: Distância rodoviária calculada com base na rota mais curta.

2.7.4. Principais meios de comunicação

Os principais meios de comunicação do município registrados, em 2012, estão dispostos conforme descrito a seguir. Compete observar que, além dos veículos de comunicação destacados, o município contava em 2012 com acesso a jornais e revistas de circulação regional e nacional.

Meio de Comunicação	Empresa
Jornais	JORNAL DE TIJUCAS e JORNAL RAZÃO
Rádio FM	EMPRESA DE RADIODIFUSÃO TIJUCAS FM LTDA.
Rádios AM	RÁDIO CLUBE DE TIJUCAS LTDA.
Rádios Comunitárias	-
Emissoras de TV	REDE GLOBO, REDE VIDA, REDE RECORD, RECORD NEWS, BANDEIRANTES TV e SBT
Agências de Correios	1 AGÊNCIA

TABELA 40: MEIOS DE COMUNICAÇÃO

FONTES: ASSOCIAÇÃO DOS JORNAIS DO INTERIOR DE SANTA CATARINA (ADJORI). - JORNAIS DO BRASIL.COM. - AGÊNCIA NACIONAL DE TELECOMUNICAÇÕES (ANATEL). - CORREIOS, 2012.

2.7.5. Frota de veículos

Segundo dados do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), no final do ano de 2012, o município possuía 22.226 veículos. A evolução acumulada da frota de veículos entre 2007 e 2012 foi de 52%. O detalhamento da frota, para os anos de 2007 e 2012 é mostrado na tabela a seguir:

Tipos de veículos	Tijucas	Grande Florianópolis	Tijucas	Grande Florianópolis	Tijucas	Grande Florianópolis
	Frota 2007	Frota 2007	Frota 2012	Frota 2012	Evolução 2007-2012	
Automóvel	6.749	279.679	11.179	397.237	65,64%	42,03%
Bonde	-	-	-	-	-	-
Caminhão	675	12.661	884	15.656	30,96%	23,66%
Caminhão trator	269	1.404	446	2.178	65,80%	55,13%
Caminhonete	614	18.136	1.382	35.692	125,08%	96,80%
Camioneta	379	16.586	398	22.613	5,01%	36,34%
Chassi plataforma	1	151	-	20	-	-86,75%
Ciclomotor	5	249	5	273	0,0%	9,64%
Micro-ônibus	31	1.355	46	1.621	48,39%	19,63%
Motocicleta	3.359	82.704	4.006	115.457	19,26%	39,60%
Motoneta	2.050	16.929	2.829	30.008	38,00%	77,26%
Ônibus	41	2.321	49	2.978	19,51%	28,31%
Quadriculo	-	-	-	-	-	-
Reboque	103	5.446	295	9.168	186,41%	68,34%
Semirreboque	325	1.851	578	2.642	77,85%	42,73%
Sidecar	6	31	6	28	0,0%	-9,68%
Trator esteira	-	1	-	1	-	0,0%
Trator rodas	4	567	13	768	225,0%	35,45%
Triciclo	-	27	4	104	-	285,19%
Utilitário	22	1.824	97	5.676	340,91%	211,18%
Outros	1	41	9	224	800,00%	446,34%
Total	14.634	441.963	22.226	642.344	51,88%	45,34%

TABELA 41 FROTA DE VEÍCULOS

Fonte: DENATRAN - DEPARTAMENTO NACIONAL DE TRÂNSITO, 2012.

Nota: Sinal convencional utilizado: - Dado numérico igual a zero não resultante de arredondamento.

No ano de 2010, Tijucas atingiu a marca de 1,6 habitantes para cada veículo e segundo dados do DENATRAN, a média nacional era de 2,9 habitantes por veículos, conforme tabela a seguir, que demonstra a relação de 2006 a 2010.

Habitantes por Veículo	Ano				
	2006	2007	2008	2009	2010
Tijucas	2,0	1,9	1,8	1,7	1,6
Grande Florianópolis	2,3	2,2	2,0	1,8	1,8
Santa Catarina	2,4	2,3	2,1	1,9	1,8
Brasil	4,1	3,8	3,5	3,2	2,9

TABELA 42: HABITANTES POR VEÍCULO

FONTE: RESULTADOS ELABORADOS PELO SEBRAE/SC COM BASE EM DADOS DO DENATRAN, 2010

Nota: Foram utilizadas as estimativas populacionais para o cálculo dos dados nos anos de 2006 a 2009.

2.7.5.1. Oficinas:

46 Oficinas de Automóveis

04 Oficinas de Bicicletas

2.7.6. Sistema financeiro

O sistema financeiro de Tijucas, em 2012, era constituído por 11 postos e agências bancárias que atendiam ao município e à região. A tabela a seguir detalha a tipologia das instituições que integram o sistema financeiro do município, nos anos de 2010 e 2012.

Tipo de dependência	Quantidade	
	2010	2012
Agências Bancárias	5	5
Postos Bancários	10	6
Postos Avançados de Atendimento (PAA)	-	-
Posto Bancário de Arrecadação e Pagamento (PAP)	-	-
Posto de Atendimento Bancário (PAB)	1	1
Posto de Atendimento Bancário Eletrônico (PAE)	9	5
Posto de Atendimento Transitório (PAT)	-	-
Posto de Câmbio Permanente (PCP)	-	-
TOTAL (Agências e Postos Bancários)	15	11
Posto de Atendimento ao Microcrédito (PAM)	-	-
Cooperativa de Crédito	-	-
Agência de Microcrédito	-	-
TOTAL GERAL	15	11

TABELA 43: SISTEMA FINANCEIRO

FONTES: BANCO CENTRAL DO BRASIL (BACEN), DEPARTAMENTO DE MONITORAMENTO DO SISTEMA FINANCEIRO DE GESTÃO DA INFORMAÇÃO. - SINDICATO E ORGANIZAÇÃO DAS COOPERATIVAS DO ESTADO DE SANTA CATARINA. - AGÊNCIA DE FOMENTO DO ESTADO DE SANTA CATARINA S.A (BADESC), 2012.

2.7.7. Estrutura de telecomunicações

O quadro a seguir destaca as modalidades de prestação de serviços de telecomunicações no município com referência às principais operadoras nacionais.

Tipo de Serviço	Empresa
Telefonia fixa	EMBRATEL, FALKLAND, GVT, INTELIG, OI, TELEMAR e TIM
Telefonia móvel	CLARO, NEXTEL, OI, TIM e VIVO
Internet móvel – 3G	VIVO E OI

TABELA 44: TELECOMUNICAÇÕES

FONTES: AGÊNCIA NACIONAL DE TELECOMUNICAÇÕES (ANATEL) E OPERADORAS DE TELEFONIA FIXA E MÓVEL, 2012.

3. TURISMO

3.1. TURISMO EM SANTA CATARINA

Santa Catarina está em uma posição estratégica no MERCOSUL (Mercado Comum Sul-Americano). Sua capital, Florianópolis, está localizada a 1.673 km de Brasília, 705 km de São Paulo, 1.144 km do Rio de Janeiro e 1.850 km de Buenos Aires. Devido a sua localização tão meridional, Santa Catarina tem clima temperado, com geadas ocasionais na serra no inverno e temperaturas mais moderadas no verão.

O estado possui riquíssimas atrações naturais e um patrimônio cultural diversificado, muito importante para composição de atrativos turísticos. Apesar de toda essa diversidade, possui imenso potencial inexplorado e que poderia incrementar ainda mais a atividade de várias regiões de Santa Catarina.

O fluxo turístico do estado é muito expressivo, com **21 milhões** de visitantes ao ano, sendo **95%** de origem nacional e **5%** internacional. Seu público consumidor concentra-se principalmente nos mercados emissores próximos, tanto nacionais como internacionais. Merecendo destaque o fluxo interno com fluxo catarinense de **8,4 milhões** (WTCC, 2009).

Chegadas Interestaduais: 11,4 milhões

Chegadas Internacionais: 1,1 milhão

▶ Rio Grande do Sul – 4,8 milhões

▶ Argentina – 0,8 milhão

▶ Paraná – 2,8 milhões

▶ Outros na América do Sul – 0,2 milhão

▶ São Paulo – 2,6 milhões

▶ Outros no Mundo – 0,1 milhão

▶ Outros 1,4 milhão

A tabela abaixo descreve as principais características do visitante no estado de SC e seu comportamento em baixa e alta temporada.

	Turista de Alta Temporada	Turista de baixa temporada
Permanência média	6 dias (nacional)	4 dias (nacional)
	10 dias (internacional)	8 dias (internacional)
Gasto médio	R\$ 60,00 (nacional)	R\$ 90,00 (nacional)
	R\$ 90,00 (internacional)	R\$ 100,00 (internacional)
Meio de transporte mais utilizado	Rodoviário	Rodoviário
Viaja com	Família	Sozinho
Motivação principal	Lazer	Negócios
Motivação a lazer	Atrativos naturais	Atrativos culturais e manifestações populares
Fluxos predominantes	Interestaduais: PR, RS, SP	Intraestaduais: SC
	Estrangeiros	Interestaduais menos frequentes: outros estados do Brasil

TABELA 45: CARACTERÍSTICAS DO VISITANTES DE SANTA CATARINA
FONTE: PLANO CATARINA 2020 (2010).

A pesquisa da SANTUR - *Estudo da Demanda Turística* - mostra que a motivação principal dos viajantes, tanto domésticos como internacionais, divide-se em 68% lazer, 18% negócios e 13% outros motivos. Este mesmo estudo mostra que o principal meio de transporte utilizado para chegar ao estado é o carro com 79% do total de chegadas, seguido de ônibus com 18% e, com menor utilização o avião, com 4%. O que reafirma os dados anteriores de que os estados periféricos são os que mais demandam visitantes, além do fluxo proveniente do próprio estado.

ENTRADAS DOMÉSTICAS EM SANTA CATARINA (OUT 2007 - SET 2008)

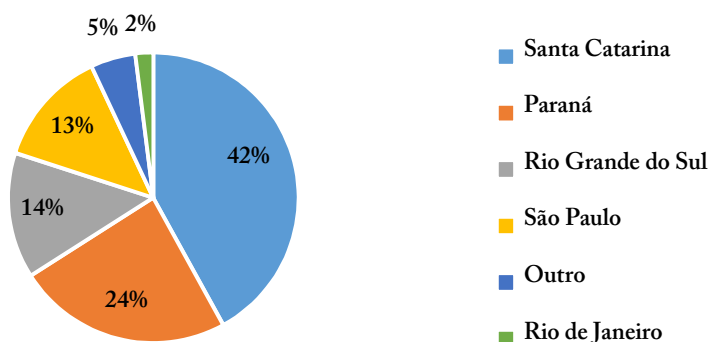


GRÁFICO 8: ENTRADAS DOMÉSTICAS NO ESTADO
FONTE: ESTUDO DA DEMANDA TURÍSTICA, SANTA CATARINA TURISMO (SANTUR)

A Argentina sobressai com uma fatia de 71,2% de entradas do exterior, seguida pelos vizinhos: Paraguai (11,2%), Uruguai (4,5%) e Chile (2,8%). É importante considerar que há voos diretos a partir desses mercados, o que facilita o acesso. A participação do turismo de longo percurso é muito pequena, sendo o país de Portugal o principal de origem distante, com 1,9%, à frente da Alemanha (1,8%) e dos EUA (1,1%).

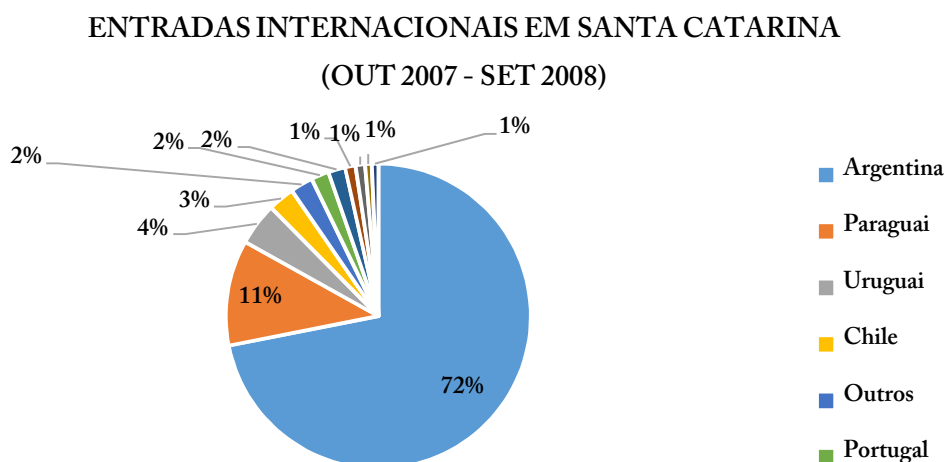
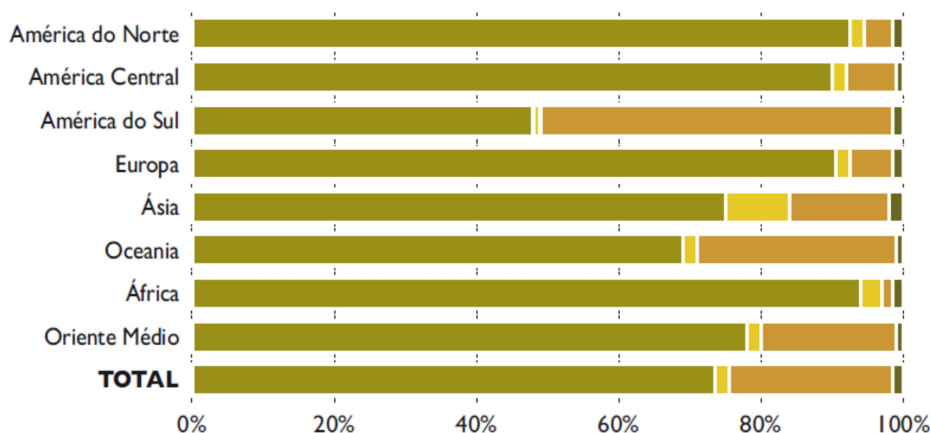


GRÁFICO 9: ENTRADAS INTERNACIONAIS EM SANTA CATARINA
FONTE: ESTUDO DA DEMANDA TURÍSTICA, SANTA CATARINA TURISMO (SANTUR)

Em relação as principais vias de entradas internacionais no estado de Santa Catarina mostrado no gráfico abaixo destacam as chegadas por mar e por rodovia. No caso de alguns mercados, a proporção significativa de chegadas por mar certamente está relacionada aos cruzeiros, com viajantes que fazem paradas em vários portos ao longo do litoral catarinense.

Entradas internacionais no Brasil por meio de transporte e região de residência, 2007



Fonte: EMBRATUR, a partir de dados da Polícia Federal

FIGURA 8 ENTRADAS INTERNACIONAIS NO BRASIL POR MEIO DE TRANSPORTE E RESIDÊNCIA
FONTE: WTTC APUD EMBRATUR E POLÍCIA FEDERAL

Em 2006, a Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas - FIPE constatou – para visitantes domésticos ao Sul como um todo, não só a Santa Catarina – que uma proporção elevada se utilizava da casa de amigos e familiares como hospedagem (58%), um número um pouco menor se hospedava em hotéis e *guesthouses*/pousadas (23%), já 10% preferiam as casas alugadas, 5% utilizavam suas próprias casas e 4% outras acomodações. Segundo a Associação Brasileira de Indústria de Hotéis (ABIH), o estado tem um total aproximado de 2.000 estabelecimentos para hospedagem de turistas, 47.500 quartos e 125.000 leitos.

De acordo com estudo realizado em 2009 pelo *World Travel & Tourism Council*, espera-se que o setor de viagens e turismo de Santa Catarina obtenha um crescimento real anualizado até 2019 de:

PIB Direto do Setor	Emprego Direto do Setor	PIB da Economia
<p>Aumento de</p> <p>4,2%,</p> <p>de R\$ 6,7 bilhões</p> <p>para R\$ 14,8 bilhões</p>	<p>Aumento de</p> <p>2,9%,</p> <p>de 229.600</p> <p>para 305.000 postos de</p> <p>trabalho</p>	<p>Aumento de</p> <p>4,5%,</p> <p>de R\$ 14,8 bilhões</p> <p>para R\$ 33,8 bilhões</p>

Emprego da Economia	Demanda Viagens e Turismo	Exportações de Visitantes Viagens e Turismo
Aumento de 3,2%, de 509.500 para 696.100 postos de trabalho	Aumento de 4,7%, de R\$ 16,8 bilhões para R\$ 39,2 bilhões	Aumento de 4,0%, de R\$ 6,4 bilhões para R\$ 14,0 bilhões
Investimentos de Capital em Viagens e Turismo	Gastos Governamentais com Viagens e Turismo	
Aumento de 6,5%, de R\$ 2,6 bilhões para R\$ 7,4 bilhões	Aumento de 3,3%, de 0,3 bilhão para R\$ 0,7 bilhão	

3.2. Turismo em Tijucas - SC

A cidade de Tijucas tem no setor do Turismo um potencial inexplorado, muito aquém do que poderia significar para o município. Para compreender esse cenário, são apresentados dados de pesquisas feitas na região e no levantamento de dados do próprio município, além de análises.

Com a finalidade de entender como se movimenta o fluxo de pessoas na cidade e região foi realizado no período de 14 a 25 de agosto de 2013 um **Estudo da Demanda Turística Regionalizada do Vale do Rio Tijucas**, através da Secretaria de Turismo de Santa Catarina – SANTUR (a pesquisa tem confiança estimada em 95% e erro amostral máximo de 5%).

A pesquisa foi aplicada nos municípios de Brusque e Tijucas, devido à localização geográfica, locais considerados portais da região denominada Vale do Rio Tijucas que compreende as cidades de: Botuverá, Brusque, Canelinha, Guabiruba, Major Gercino, Nova Trento, São João Batista e Tijucas.

Foram pesquisadas no total 2.202 pessoas, sendo 260 Turistas, 307 Excursionista, 484 Residentes e 1.151 Passantes (para os dados abaixo não são mencionados os residentes nem

passantes). Essa pesquisa, de modo geral, possibilitou definir o perfil⁶ de pessoas que frequentam a região do Vale do Rio Tijucas, como demonstrado abaixo:

TURISTAS

19,93% Homens

10,98% Mulheres

20 – 39 anos

R\$678,00 – R\$3.390,00 (Renda Familiar)

Profissional Liberal

57,31% Origem SC

Motivação: Visitar

Amigos/Parentes

EXCURSIONISTA

18,9% Homens

8,23% Mulheres

30 – 49 anos

R\$678,00 – R\$3.390,00 (Renda Familiar)

Empregado de Empresa Privada

86,64% Origem SC

Motivação: Turismo

TURISTAS E EXCURSIONISTAS

16,53% Primeira Visita a Região

Gasto médio R\$503,64/pessoa

67,77% Hospedagem Casa de Amigos/Parentes

44,33% Viagem em Família

Essa pesquisa apresentou informações importantes, como o fato de a maioria dos entrevistados já ter visitado a região e os gastos totais da viagem, que estavam em torno de R\$503,64 por pessoa, sendo, uma média com compras de R\$287,11, com alimentação R\$76,72 e com hospedagem R\$64,94. É notório que Tijucas, atualmente, se caracteriza como um local de passagem, dessa forma, os valores gastos pelas pessoas, muito pouco fica retido como renda gerada do Turismo para o município, caso fosse melhor aproveitado os atrativos da cidade, os valores poderiam ter um impacto maior na economia local.

⁶ Pela definição do **Estudo da Demanda Turística Regionalizada do Vale do Rio Tijucas** foi determinado:

Turista: visitante temporário que gerou ao menos um pernoite na região;

Excursionistas: visitante temporário que permaneceu mais de 4 horas e menos de 18 horas na região;

Passante: aquele que utilizou a região como passagem e/ou nela permaneceu menos de 4 horas.

Quanto a forma de hospedagem, esses visitantes utilizavam, em sua maioria, de casas de amigos/parentes (67,77%), hotel (19,83%) e outros (12,40%). Há a predominância em estarem acompanhados pela em família (44,33%), e também sozinhos (36,68%), a viagem realizada com grupos e excursões apresentaram valores menores, com 16,81% e 2,18% respectivamente.

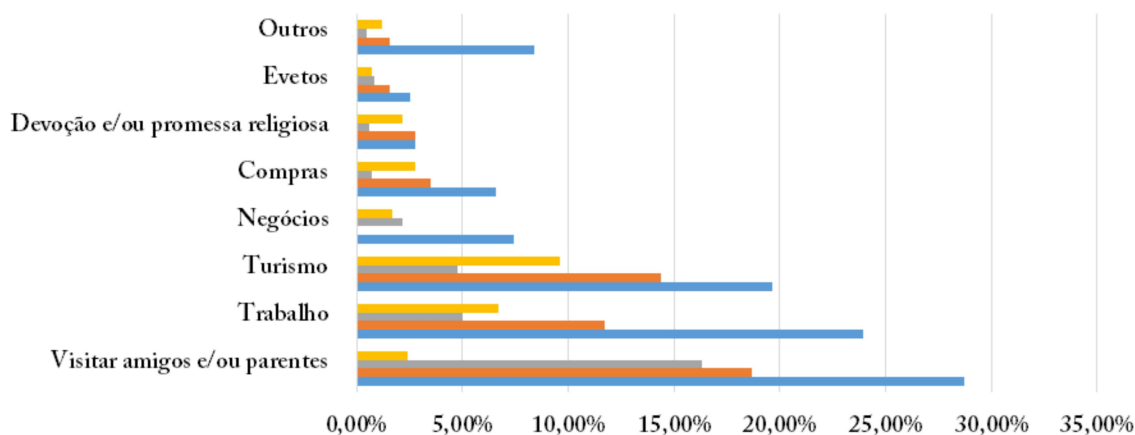
Sobre a origem desses visitantes, grande parte era do próprio país, sendo a maioria do estado de Santa Catarina, seguidos pelos estados do Paraná, Rio Grande do Sul e São Paulo. Uma pequena parcela internacional (0,22%) vindos da Argentina e Paraguai. Abaixo é apresentada tabela com os índices de origem por estado.

Estado	Turistas		Excursionistas		Residentes		Passantes		Total	
	Frequência	Percentual	Frequência	Percentual	Frequência	Percentual	Frequência	Percentual	Frequência	Percentual
Santa Catarina	149	57,31%	266	88,74%	484	100%	1.045	90,79%	1.944	88,28%
Paraná	46	17,69%	26	8,47%	-	-	57	4,95%	129	5,86%
Rio Grande do Sul	25	9,62%	10	3,36%	-	-	20	1,74%	55	2,50%
São Paulo	27	10,38%	4	1,30%	-	-	21	1,82%	52	2,36%
Rio de Janeiro	5	1,92%	-	-	-	-	1	0,09%	6	0,27%
Minas Gerais	2	0,77%	-	-	-	-	2	0,17%	4	0,18%
Ceará	1	0,38%	-	-	-	-	2	0,17%	3	0,14%
Paraíba	1	0,38%	-	-	-	-	1	0,09%	2	0,09%
Pernambuco	2	0,77%	-	-	-	-	-	-	2	0,09%
Bahia	1	0,38%	-	-	-	-	-	-	1	0,05%
Distrito Federal	1	0,38%	-	-	-	-	-	-	1	0,05%
Goiás	-	-	1	0,33%	-	-	-	-	1	0,05%
Mato Grosso	-	-	-	-	-	-	1	0,09%	1	0,05%
Mato Grosso do Sul	-	-	-	-	-	-	1	0,09%	1	0,05%
TOTAL	260	100%	307	100%	484	100%	1.151	100%	2.202	100%

TABELA 46: ÍNDICES DE ORIGEM POR ESTADO
FONTE: GERENCIA DE PLANEJAMENTO/SANTUR

Foi demonstrado ainda que as pessoas que circulam na região não utilizam agência de viagem e tem como motivo principal da viagem: visitar amigos/parentes, seguidos por trabalho e turismo. Abaixo segue gráfico detalhado que mostra os resultados desse tema.

MOTIVAÇÃO PRINCIPAL DA VIAGEM



	Visitar amigos e/ou parentes	Trabalho	Turismo	Negócios	Compras	Devoção e/ou promessa religiosa	Evetos	Outros
excursionistas	2,40%	6,71%	9,58%	1,68%	2,75%	2,16%	0,72%	1,20%
turistas	16,29%	5,03%	4,79%	2,16%	0,72%	0,60%	0,84%	0,48%
turistas e excursionistas	18,68%	11,74%	14,37%	0	3,47%	2,75%	1,56%	1,58%
geral	28,74%	23,95%	19,64%	7,43%	6,59%	2,75%	2,51%	8,38%

GRÁFICO 10 MOTIVAÇÃO PRINCIPAL DA VIAGEM
FONTE: GERENCIA DE PLANEJAMENTO/SANTUR

As cidades que esses viajantes permaneceram são mostradas na tabela abaixo, onde vê-se a realidade da cidade de Tijucas e sua variação entre Turistas e Excursionista. O município encontra-se, segundo esse estudo, na terceira posição na sua região, considerando a média geral.

Permanência regional	Turistas	Excursionistas	Geral
Brusque	27,06%	20,15%	47,22%
Nova Trento	5,18%	15,16%	20,35%
Tijucas	10,36%	5,95%	16,31%
São João Batista	6,14%	2,50%	8,64%
Canelinha	1,92%	0,96%	2,88%
Guabiruba	1,34%	1,15%	2,50%
Botuverá	0,38%	0,96%	1,34%
Major Gercino	0,77%	0,00%	0,77%

TOTAL	53,17%	46,83%	100%
-------	--------	--------	------

TABELA 47: PERMANÊNCIA REGIONAL

FONTE: GERENCIA DE PLANEJAMENTO/SANTUR

A permanência dos visitantes na cidade está diretamente ligada aos motivos de viagem e atratividade do local. Abaixo, a tabela destaca com maior permanência a cidade de Brusque, conhecida nacionalmente pela sua indústria têxtil sendo referência em compras. No entanto, em um aspecto geral percebe-se que há um tempo de permanência baixo na região.

Municípios/dias	1 dia	2 dias	3 dias	4 dias	5 dias	6 dias	7 dias	8 dias
Botuverá	0,39%	0,39%	-	-	-	-	-	-
Brusque	19,38%	10,08%	6,20%	3,10%	3,10%	2,71%	3,10%	1,16%
Canelinha	2,33%	0,39%	-	0,39%	-	-	-	-
Guabiruba	0,78%	-	0,39%	0,78%	-	-	0,39%	-
Major Gercino	0,39%	0,39%	0,39%	-	-	-	-	-
Nova Trento	5,43%	0,78%	1,55%	0,39%	-	0,39%	0,39%	-
São João Batista	4,26%	4,26%	1,94%	-	-	-	0,39%	0,39%
Tijucas	8,14%	5,43%	1,16%	0,78%	-	0,39%	0,39%	-
REGIÃO	41,09%	21,71%	11,63%	5,43%	3,10%	3,49%	4,56%	1,55%

TABELA 48: PERMANÊNCIA NA REGIÃO (EM DIAS)

FONTE: GERENCIA DE PLANEJAMENTO/SANTUR

Sobre a visita aos atrativos turísticos da região, mais de 60% dos pesquisados não visitaram nenhum (fato esse que não foi aprofundado na pesquisa, não houve exposição de motivos). Dos 35,14% que visitaram algum atrativo, 59,26% eram excursionistas e 40,74% turistas. Na pesquisa não foram indicados os locais de visitação, apenas a porcentagem de avaliações de cada atrativo, como apresentado na tabela a seguir, onde Tijucas   representado por apenas um atrativo, o Museu Histórico.

Atrativos	Excelente	�timo	Bom	Regular	Ruim
Bondinhos Aéreos Parque Colina – Nova Trento	0,47%	0,47%	0,47%	-	-
Compras em Brusque	1,42%	2,83%	2,83%	-	-
Compras em Canelinha	-	0,47%	0,47%	-	-
Compras em São João Batista	0,47%	0,94%	3,77%	0,47%	0,47%
Morro da Cruz – Nova Trento	2,36%	0,47%	1,42%	-	-

Museu da Cultura Italiana – Nova Trento	0,94%	-	-	-	-
Museu Histórico Municipal - Tijucas	0,94%	2,36%	-	-	-
Parque das Grutas – Botuverá	1,42%	1,42%	0,47%	-	0,47%
Parque Ecológico Zoobotânico – Brusque	0,47%	1,42%	0,47%	-	0,47%
Santuário Nª Sª de Azambuja – Brusque	2,36%	3,83%	1,89%	1,42%	0,47%
Santuário Santa Paulinha – Nova Trento	28,30%	16,04%	14,62%	0,94%	-
Região	39,15%	29,25%	26,89%	2,83%	1,89%

TABELA 49: ATRATIVOS TURÍSTICOS VISITADOS
FONTE: GERENCIA DE PLANEJAMENTO/SANTUR

Sobre a infraestrutura básica da região do Vale do Rio Tijucas destaca-se como BOM na referida pesquisa: os Acessos Rodoviários, o Comércio, a Limpeza Pública, a Segurança Pública e a Sinalização urbana. A maioria não opinou sobre: Atendimento médico-hospitalar, Saneamento básico, Serviços de Táxi, Telefonia e Transporte Coletivo.

Já sobre infraestrutura turística da região destaca-se a percepção de BOM para os itens Bares e Restaurantes e Sinalização Turística, em que a grande maioria não opinou sobre: Entretenimento, Hospedagem e Informações Turísticas. Esse fato pode ser explicado pela curta permanência e por grande parte dos visitantes não utilizar serviços turísticos por se hospedarem na casa de amigos/família.

Um dado muito importante com esse levantamento foi a possibilidade de estimativa de movimentação populacional mensal na região, como mostra a tabela e o gráfico abaixo.

Perfil	Nacionais	Internacionais	Total	Percentual
Turistas	57.145	0	57.145	8,35%
Excursionistas	101.923	1.258	109.191	15,96%
Residentes	133.188	-	133.188	19,47%
Passantes	384.226	315	384.541	56,22%
TOTAL	682.482	1.573	684.055	100%

TABELA 50 MOVIMENTAÇÃO POPULACIONAL NA REGIÃO
FONTE: GERENCIA DE PLANEJAMENTO/SANTUR

MOVIMENTAÇÃO POPULACIONAL SEGUNDO PERFIL

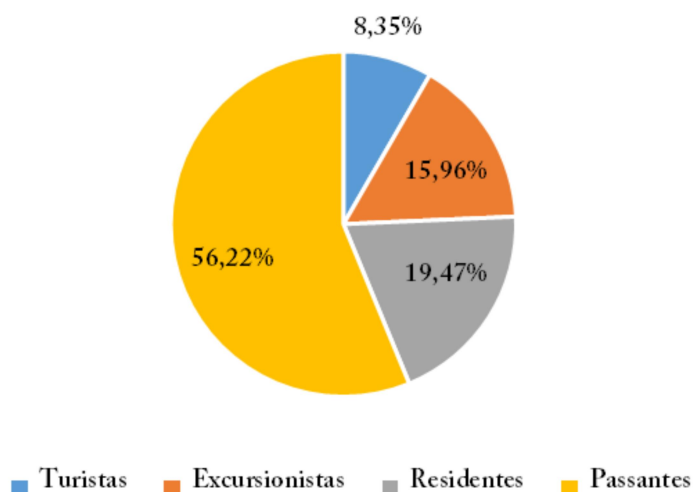


GRÁFICO 11 MOVIMENTAÇÃO POPULACIONAL SEGUNDO PERFIL
FONTE: GERENCIA DE PLANEJAMENTO/SANTUR

Através dessa estimativa de movimentação percebe-se um número considerável de pessoas na região, que poderia estar sendo melhor aproveitado em benefício do município de Tijucas, pois há um potencial não utilizado para o turismo, com atrativo como capelas, igrejas, festas e eventos, áreas de lazer, restaurantes entre outros que poderiam aumentar a permanência das pessoas na região, trazendo assim renda ao município.

Quanto ao planejamento e gestão da atividade no município, ressalta-se que a vaga de turismólogo em um concurso realizado foi preenchida, mas houve desistência, atualmente encontra-se a vaga em aberto.

3.2.1. Serviços e Equipamentos Turísticos do Município de Tijucas

Através do cadastro que a Prefeitura possui, foi elaborada a planilha abaixo de empresas que compõe a infraestrutura direta para o Turismo, que os turistas geralmente utilizam em suas viagens.

EMPRESAS	QUANTDADE
CENTRO DE INFORMAÇÕES TURÍSTICAS	01
MEIO DE HOSPEDAGEM	07
MEIO DE ALIMENTAÇÃO	81
MEIO DE TRANSPORTE	13
AGÊNCIA	01
ENTRETENIMENTO (CASA DE SHOW)	03
ARTESANATO	31

3.2.1.1. Centro de Informações Turísticas:

O Centro de Informações Turísticas fica localizado no Centro da Cidade, junto a Secretaria Municipal de Comercio, Indústria e Turismo. É composto por uma sala com cadeiras de espera e uma mesa com computador para funcionário. Lá se encontra material das regiões turísticas como Costa Verde Mar e Vale Europeu, material sobre o Vale Sagrado, cartões postais de pontos turísticos de Tijucas, entre outros. A média relatada é de 03 (três) atendimentos por semana, considerado muito baixa para justificar a infraestrutura. Geralmente os funcionários que fazem o atendimento são da prefeitura, porém, sem formação na área.

3.2.1.2. Meios de Hospedagem

No cadastro de empresas da cidade constam 06 (seis) hotéis/pousada e 1 (um) motel, destes a maioria tem como público os estão somente de passagem na região, como caminhoneiros e profissionais da construção. Apenas 02 (dois) são direcionados a atendimento ao turista, os quais apresentam somente estruturas básicas.

A capacidade de carga estimada dos hotéis do município é de 250 hóspedes/dia (segundo informação da Prefeitura), então 7.500/mês. A pesquisa da SANTUR mostra uma estimativa de movimentação populacional mensal/regional em torno de 684.055 pessoas (turistas, excursionista, passantes e residentes), destes o que comumente utilizam os meios de hospedagem seriam turistas e excursionista, que somam um total de 166.326 pessoas/mês, o que quer dizer que os meios de hospedagem do município conseguem atender apenas 4,5% dessas pessoas. Número considerado muito baixo, tendo em vista que existem ainda representantes comerciais na região, forte turismo religioso e em alta temporada os hotéis da cidade recebem turistas pela localização ser próxima as principais praias do estado como: Itapema, B. Camboriú, Porto Belo e Bombinhas.

Segundo dados da ABIH-SC (Associação Brasileira da Indústria de Hotéis de Santa Catarina) no ano de 2014, houve uma pesquisa, com amostragem de 65% dos meios de hospedagem do município. Os dados levantados mostram que a diária média é cerca de R\$ 74,75/ pessoa e a taxa de ocupação segue em torno de 80%, ainda mostra uma estimativa de o município possuir mais de 100 UH's disponíveis. Houve uma tentativa de atualização desses dados no mês de julho desse ano, porém devido à falta de gerente ou responsável para responder e despreparo dos funcionários, foi inviável fazer nos moldes do INVTUR, assim como relatou a ABIH-SC que também teve muita dificuldade no levantamento dos dados. Nenhuma empresa possui Cadastro no CADASTUR.

Os hotéis recebem geralmente durante a semana pessoas que trabalham na região, a maioria sendo representantes comerciais. Os turistas que se hospedam para irem a outras praias, basicamente só pernoitam e turistas religiosos somente passam pela cidade. A percepção da funcionária do hotel, de acordo com seu relato, é a falta de atrativos na cidade.

3.2.1.3. Meios de Alimentação

Existem cerca de 81 estabelecimentos com a finalidade de alimentação (poucos atendem no período da noite), que são divididos em:

25 Restaurantes

31 Bar/ Lanchonetes

21 Padarias/Cafés

04 Outros

3.2.1.4. Meios de Transporte

Segundo a Associação dos Motoristas de Táxi, existem em média 10 pontos de táxi espalhados pelos bairros do município operando com frota de 27 carros. Na prefeitura existem 02 cadastros de terminais de táxis (Centro e Rodoviária).

3.2.1.5. Rodoviária:

O município possui uma Rodoviária localizada no Centro, onde além de fazer embarque e desembarque de passageiros e venda de passagens, possui terminal de táxi, estacionamento e lanchonete e no 2º piso possui entidades com foco social como: PROCON, Melhor Idade, Conselho Tutelar e Inst. Geral de Perícia (Identidade).

Referente ao transporte Rodoviário e Turismo, um total de 11 empresas envolvidas possui cadastro na Prefeitura dentre essas as principais estão: Auto viação Catarinense e Auto viação Reunidas. A grande parte das viagens não tem origem no município de Tijucas sendo parada de ônibus vindo principalmente de Brusque, Blumenau, São João Batista, Canelinha indo/voltando de Florianópolis, Joinville, São Paulo, Curitiba dentre outras. Algumas paradas indo/vindo de município do interior de Santa Catarina somente são realizadas se existir reserva para o trecho, senão não há parada.

TERMINAL DE COMPRA DE PASSAGENS



DESTINOS



TERMINAL RODOVIÁRIO



3.2.2. Infraestrutura de apoio ao turismo

Conforme apresentado anteriormente, na seção 2.3 e 2.7 deste documento, a infraestrutura de apoio ao turismo do município são aqueles que o turista pode vir a utilizar em sua viagem, como farmácias, hospitais, transporte, mecânica entre outros. Esses dados estão detalhados nos capítulos citados.

3.2.3 Atrativos Turísticos

3.2.3.1 Museu de Tijucas

Antigo Casarão da Família Galotti, que teve notoriedade na política e economia da cidade, foi construído em 1898, atualmente abriga o Museu e constitui um lugar de memória da cidade. É aberto ao público sem cobrança de ingressos, sendo assim, seu principal mantenedor é a Administração Municipal, através da Secretaria Municipal de Cultura, Juventude e Direitos Humanos. Horário de Funcionamento: Terça a Sexta das 09:00 às 17:30/ Sábados e Feriados das 13:00 às 18:00. Coordenadas -27.242612, -48.628742 (Latitude e Longitude apresentadas em graus decimais).



3.2.3.2 Instituto Mathilde Bayer

Antigo Casarão da Família Bayer, sec. XIX tem um espaço reservado à memória dos Bayers, importante família que influenciou a política e economia da cidade. Restaurado, atualmente, no primeiro andar é ocupado pelas obras sociais e culturais do Instituto Mathilde Bayer e o segundo serve ainda como habitação da família Bayer, atual proprietária do espaço e administradora da entidade. Coordenadas -27.242511, -48.629620 (Latitude e Longitude apresentadas em graus decimais).



3.2.3.3 “Dino”

O Dinossauro que fica na Praça no Centro, virou “mascote” da cidade e é comum, visitantes passem no local para tirar foto. A noite não é muito frequentado o local, devido também a pouca iluminação. Nesse espaço existe um espaço de lazer, passeio e contemplação. Possui equipamentos para exercício físico (academia ao ar livre), porém não há pista de caminhada o que complementaria o propósito do local. O espaço público e sua manutenção pertencem à Prefeitura. Coordenadas -27.245253, -48.637139 (Latitude e Longitude apresentadas em graus decimais).



3.2.3.4 Concha Acústica

Um palco localizado próximo ao Centro, onde são realizados diversos eventos evangélicos com considerável quantidade de participantes, dentre outras festividades da cidade. O espaço público e sua manutenção pertence à Prefeitura. Coordenadas -27.245066, -48.637339 (Latitude e Longitude apresentadas em graus decimais).



3.2.3.5 Rampa Municipal Cipriano Joaquim Felício Neto

Inaugurado recentemente (2015) possibilita a descida de equipamento náutico de pequeno porte no Rio Tijucas, para às práticas de esportes náuticos e pesca por esporte, e ser uma área pública de lazer e contemplação. Além disso, tem o objetivo de auxiliar o Corpo de Bombeiros em trabalhos de resgate em água, bem como outras situações emergenciais que sejam necessárias o uso do Rio.



3.2.4 Atrativos não explorados

3.2.4.1 Recursos Históricos

Existem em Tijucas um total de 14 **Igrejas e Capelas**, e pelo menos 5 destas possuem apelo religioso, cultural e arquitetônico, porém não são exploradas como produto turístico. Apesar de o Turismo religioso estar tão próximo, as igrejas de Tijucas ficam em sua maioria fechadas durante o dia. A única que geralmente fica aberta é a igreja matriz da Paróquia São Sebastião, localizada no Centro.

Lista de Capelas:

- 1- Nossa Senhora dos Navegantes – Praça – 1841
- 2- Senhor Bom Jesus – Porto da Itinga – 1899
- 3- São Francisco de Assis – Morretes – 1916
- 4- Nossa Senhora do Parto – Terra Nova – 1919
- 5- São Luís Gonzaga – Timbé – 1919
- 6- Santa Luzia – Santa Luzia – 1919
- 7- São José – Oliveira – 1920
- 8- Espírito Santo – Lar Santa Maria da Paz – 1921
- 9- São Pedro – Joáia – 1924
- 10- Santa Cruz – Hospital São José – 1942
- 11- Santa Rita de Cássia – Sul do Rio – 1992
- 12- Santa Terezinha – Bairro Universitário – 1995
- 13- São João Batista – Centro do Itinga – 1998
- 14- Nossa Senhora de Fátima – Areias – 1999



NOSSA SENHORA DOS NAVEGANTES



PARÓQUIA SÃO SEBASTIÃO

Cine Lohse: tem características históricas ainda preservadas, atualmente é sede da Igreja Universal, mas não há placa de identificação valorizando a história do local. Foi cinema de rua na década de 60 com 350 lugares, seu proprietário Artur Lohse. Coordenadas -27.243967, -48.635748 (Latitude e Longitude apresentadas em graus decimais).



Ponte Bulcão Viana: antiga ponte construída em 1930, principal ligação do norte com o sul catarinense durante várias décadas até a construção da [BR-101](#). Historicamente foi construída com as sobras de materiais da Ponte Hercílio Luz que liga a Ilha de Santa Catarina ao continente. Atualmente liga o bairro XV de Novembro e Pernambuco, porém está deteriorada com queda na

parte sul, não será restaurado devido ao alto custo, com previsão de ser construída outra ponte maior ao lado. Coordenadas -27.256162, -48.648156 (Latitude e Longitude apresentadas em graus decimais).



Construções Históricas: Existem na cidade imóveis históricos que foram revitalizados, alguns são habitados ainda por descendentes de famílias pioneiras, outros são sede de instituição pública e associações. A maioria pertencente ao setor público e precisam de intervenção, de revitalização. Pela cidade encontram-se outros imóveis históricos abandonados à margem da degradação e depredação, lamentavelmente muitos são invadidos por andarilhos e usuários de drogas que muitas vezes ateam fogo no local. Essas casas também são atrativos de interesse cultural para valorização local e do turismo. Uma solução poderia ser a realização de parcerias com órgãos que pertencem ao Patrimônio Histórico e Artístico Nacional para orientação de como proceder, para que não seja perdida essa parte tão importante da história do município, além de incentivos para a restauração. As Coordenadas: Latitude e Longitude estão apresentadas em graus decimais.



CINE THEATRO MANOEL CRUZ
-27.242769, -48.630395



CINE THEATRO MANOEL CRUZ
-27.242769, -48.630395



CASA COM ARQUITETURA ANTIGA



CASA COM ARQUITETURA ANTIGA



CASA COM ARQUITETURA ANTIGA



CASA COM ARQUITETURA ANTIGA PERTENCENTE À PREFEITURA
-27.246522, -48.640262



SECRETARIA MUNICIPAL DE EDUCAÇÃO
-27.245851, -48.639075



CÂMARA MUNICIPAL DE VEREADORES
-27.245675, -48.638580



IMÓVEIS ABANDONADOS



IMÓVEIS ABANDONADOS



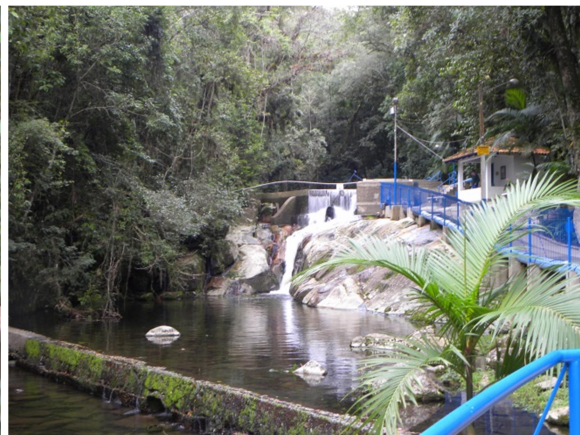
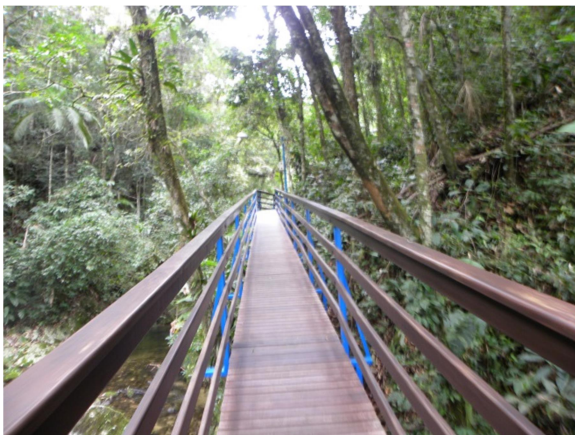
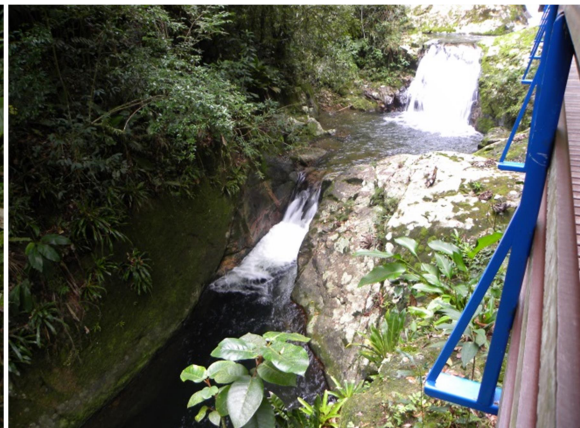
RESIDÊNCIA RESTAURADA



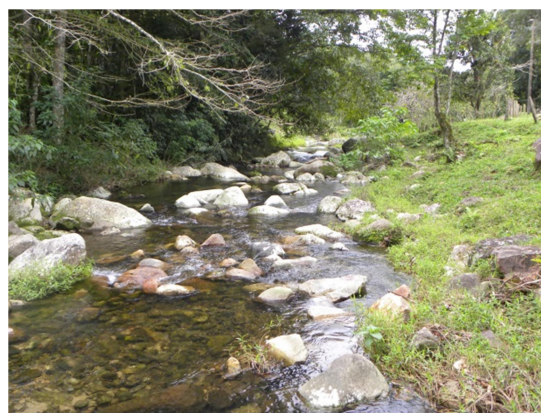
RESIDÊNCIA RESTAURADA

3.2.4.2 Recursos Naturais:

Captação de Água da SAMAE (Serviço Autônomo Municipal de Água e Esgoto): um lugar em meio às árvores, plantas e ar puro e de encantadora beleza. Nesse local funciona o sistema de captação de água, que fica na região de Itinga. Coordenadas -27.327241, -48.742747 (Latitude e Longitude apresentadas em graus decimais).



Áreas Naturais: Existe uma cadeia de montanhas muito próxima à cidade, que provavelmente tenha cachoeiras desconhecidas, atrativo com potencial para trilhas, parapente, caiaque e outras atividades de aventura.



3.2.4.3 Recursos Culturais:

Eventos Esportivos – Existem ginásios municipais, particulares e do SESC. Todos são utilizados principalmente para eventos de competição esportiva. Com potencial para captação de competições de níveis estaduais e intermunicipais, além de shows e eventos.

Gastronomia: Identificado traços de gastronomia típica de Tijucas:

- Pirão com Linguça: a receita que desce dos açores, é feito basicamente com farinha de mandioca esalvado com linguça frita. Pouco explorado como atrativo típico do local.
- Quitutes de Timbé: são doces artesanais, a maioria é vendida com outras marcas, ultimamente sendo adaptado com ingredientes para atender escala industrial.
- Bala de Banana (Primor) padrões industriais de exportação.

Eventos Locais: São festas tradicionais que atraem um número considerável de participantes do município e região.

Pirão com Linguça: se originou pela festa nomeada como “farra do boi” hoje proibida, o prato típico deu nome à maior e tradicional festa da cidade, que por anos atraiu milhares de pessoas da cidade e região. Além de servido o prato o evento possuía praça de alimentação e diversas atrações artística e shows nacionais. Porém, perdeu um pouco sua força devido a desentendimentos de direitos autorais.

Festa de São Cristóvão: padroeiro dos caminhoneiros, missa com carreata;

São Sebastião: relato de ter perdido um pouco a tradição forte do passado;

N. Senhora dos Navegantes: característica mais religiosa com procissão náutica, saída de cortejo de barco, no Rio Tijucas;

Festa do Divino: bem tradicional na cidade, porém há relatos de torna-se com foco comercial.

Calendário de Eventos da Cidade do ano de 2015:

MÊS	MÊS/DIAS	EVENTO	LOCAL/DESCRIÇÃO
1	JANEIRO (17 E 18)	FESTA DE SÃO SEBASTIÃO	IGREJA MATRIZ
2	FEVEREIRO	CARNAVAL - O POVO NA FOLIA	CONCHA ACÚSTICA E AV HERCILIO LUZ - CENTRO
2	FEVEREIRO / MARÇO 19/02 A 06/03	OLIMPIADAS TIJUCAS	GINASIO DE ESPORTE JOAO BAYER FILHO - CENTRO (E OUTROS LOCAIS)
2	FEVEREIRO A MARÇO	MEXA-SE SEGUNDA A SEXTA	CONCHA ACÚSTICA - CENTRO
2	FEVEREIRO (8)	FESTA N. Sr. ^a DO PARTO	CAPELA - TERRA NOVA
3	MARÇO (21 E 22)	FESTA DE SÃO JOSÉ	CAPELA - OLIVEIRA
4	ABRIL	PASCAL	DECORAÇÃO PASCAL NAS PRAÇAS E ESPAÇO DO COELHO NO CASARÃO GALLOTTI
4	ABRIL (2)	CAMINHADA SANTA	SAIDA DE TIJUCAS NA VESPERA CHEGA AO SANTUARIO SANTA PAULINA NA SEXTA FEIRA SANTA
4	ABRIL (4)	VIGILIA PASCAL	MATRIZ E CAPELAS - SEXTA FEIRA SANTA
5	MAIO (10)	1º ENCONTRO DE TRILHEIROS*	PARQUE DE EVENTOS - TERRA NOVA
5	MAIO (16 E 17)	FESTA N. Sr. ^a DE FATIMA	CAPELA - AREIAS
5	MAIO (18 A 23)	3º FEIRA LITERARIA*	CONCHA ACÚSTICA - CENTRO
5	MAIO (18 A 24)	13ª DIA DO MUSEU	MUSEU TIJUCAS NO CASARÃO GALLOTTI
5	MAIO (22 23 E 24)	FESTA DE SANTA RITA DE CASSIA	CAPELA - SUL DO RIO
5	MAIO (23)	V RUA DA AMIZADE	RUA CORONEL BUCHELLE PROX. AO DINOSSOURO E CONCHA ACÚSTICA
6	JUNHO (01 A 14)	SEMANA DO MUNICIPIO	13/06 DIA DO MUNICIPIO COM CORTE DO BOLO E ATIVIDADES NA CONCHA ACÚSTICA
6	JUNHO (05 A 08)	FESTA DO DIVINO	MATRIZ
6	JUNHO (11)	V CANTAR TIJUCAS	ANFITEATRO LEDA REGINA - CENTRO
6	JUNHO (12 A 14)	RODEIO CRIOLO	CTG FOGAO DE LENHA - SANTA LUZIA
6	JUNHO (13 E 14)	CAMPEONATO TKD*	GINASIO DE ESPORTE JOAO BAYER FILHO - CENTRO
6	JUNHO (27 E 28)	FESTA SÃO JOÃO BATISTA	CAPELA - CENTRO ITINGA

7	JULHO (3, 4 E 5)	FESTA DE SÃO PEDRO	CAPELA - JOAIA
7	JULHO (10 A 12)	FESTA DE SÃO CRISTÓVÃO	CAPELA SANTA TEREZINHA - UNIVERSITARIO
7	JULHO (13)	CONFERÊNCIA MUNICIPAL DE SAÚDE*	ANFITEATRO LEDA REGINA - CENTRO
7	JULHO (19)	FESTA DE SÃO LUIZ	CAPELA - TIMBÉ
7	JULHO (23)	FESTA JUNINA AÇÃO SOCIAL	MATRIZ
8	AGOSTO (9)	ENCERRAMENTO DAS MISSÕES	MATRIZ
8	AGOSTO 14, 15 E 16	FESTA N. Sr. ^a DOS NAVEGANTES	CAPELA - PRAÇA
8	AGOSTO (22 E 23)	FESTA Sr. DO BOM JESUS	PAPELA - PORTO DA ITINGA
8	AGOSTO (30)	BINGO*	MATRIZ
9	SETEMBRO	DESFILÉ 7 DE SETEMBRO	RUA CORONEL BUCHELLE
9	SETEMBRO (7)	ALMOÇO*	MATRIZ
9	SETEMBRO (13)	BINGO IMPERIAL*	MATRIZ
9	SETEMBRO (18 A 25)	SEMANA DO TRÂNSITO	DITRAN - CAPANHA NAS RUAS DA CIDADE
10	OUTUBRO 9, 10 E 11	FESTA SANTA TEREZINHA	CAPELA - SANTA TEREZINHA - UNIVERSITARIO
11	NOVEMBRO	22ª EXPOSIÇÃO ORQUIDEAS	TIJUCAS CLUBE OU LIONS CLUBE - CENTRO
11	NOVEMBRO (2)	MISSA FINADOS	CEMITÉRIO MUNICIPAL - PRAÇA
11	NOVEMBRO (8)	FESTA DE SÃO JUDAS TADEU	CAPELA - JOAIA
11	NOVEMBRO (14) (2º SABADO)	DIA DO EVANGELHO*	CONCHA ACÚSTICA - CENTRO
11	NOVEMBRO (15)	ENCOTRO DE CARROS ANTIGOS*	PATIO DA SECRETARIA DE AGRICULTURA AV HERCILIO LUZ - CENTRO
12	DEZEMBRO	NATAL	DECORAÇÃO DAS RUAS, PRAÇAS E ESPAÇO DO PAPAI NOEL NO CASARÃO GALLOTTI
12	DEZEMBRO	REVEILLON POPULAR DE TIJUCAS	QUEIMA DE FOGOS E SHOW - A BEIRA RIO PROX. AO DINOSSOURO E CONCHA ACÚSTICA - CENTRO

*Eventos não Consolidados como Anuais

4. SETOR NAÚTICO

Esse capítulo expõe a grandiosidade do setor náutico, os números dessa indústria, que tem um impacto significativo na economia, assim como os desafios e oportunidades para aqueles que têm interesse em investir, como o Município de Tijucas/SC.

O Brasil apresenta um dos maiores potenciais náuticos do mundo, tanto pela sua extensa faixa costeira – com cerca de 7.480 Km distribuídos em 17 estados – quanto pelas imensas bacias hidrográficas – o segundo maior conjunto de águas interiores do mundo, com nove bacias e cerca de 31.500 Km de águas navegáveis. Contudo, ainda é um mercado pequeno, e sua relação barco/habitante é de apenas 1 barco de esporte e recreio para cada 1.400 pessoas, enquanto nos Estados Unidos a proporção é de 1 para 29, na Inglaterra 1 para 65, e na Itália 1 para 1.258. (ACOBAR).

O setor Náutico está envolvido diretamente com diversos outros segmentos como: serviços (manutenção e suporte), comércio (venda de consumo de bens e serviços) e indústria (produção). Esse setor gera uma quantidade significativa de emprego e renda, por isso é também chamada de Economia do Mar. O impacto causado faz com que seja esta, uma atividade econômica de suma importância para ser analisada e estudada pelos locais que tem interesse em investir na área.

A Economia do Mar envolve áreas como:

- Transporte Marinho;
- Turismo Marítimo;
- Alimentos do Mar;
- Indústria Naval;
- Energias Oceânicas;
- Portos;
- Pesquisa, desenvolvimento e inovação;
- Serviços Marítimos.



FIGURA 9 ESQUEMA ILUSTRATIVO DA ECONOMIA DO MAR
FONTE: PLANO DE INTELIGÊNCIA DE MERCADO – TURISMO NÁUTICO/SC (2015)

Segundo pesquisa da ACOBAR (2012) a frota brasileira de embarcações de esporte e recreio acima de 16 pés é de aproximadamente 70.000 embarcações entre lanchas e veleiros. Deste total maior parcela são compostas por embarcações a motor. Assim sendo, são responsáveis pela maior parte da renda gerada na atividade, pois seus deslocamentos fomentam despesas com combustível, manutenção, alimentos, bebidas, equipamentos, acessórios e serviços diversos (SEBRAE/RJ, Cadeia Produtiva do Turismo Náutico na Costa Verde).

DISTRIBUIÇÃO GEOGRÁFICA DA FROTA BRASILEIRA DE
EMBARCAÇÕES DE ESPORTE E RECREIO

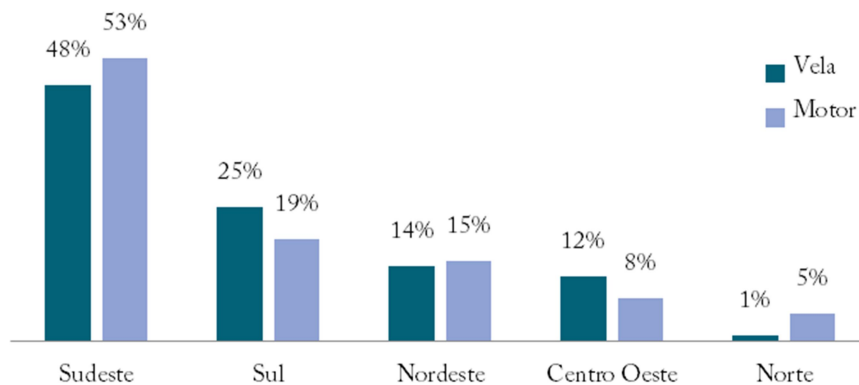


GRÁFICO 12: DISTRIBUIÇÃO GEOGRÁFICA DA FROTA BRASILEIRA DE EMBARCAÇÕES DE ESPORTE E RECREIO
FONTE: ACOBAR (2012)

Em relação, as embarcações a motor, 60% da frota do país têm até 26 pés, segundo a ACOBAR. A grande maioria das embarcações no estado de **Santa Catarina** está concentrada nas faixas de 16 a 19 pés, e 20 a 26 pés, com operação significativa também das que possuem entre 27 a 32 pés. Em relação aos veleiros, 50% tem tamanho igual ou inferior a 26 pés, sendo adequados para navegação costeira e em águas abrigadas como lagoas, rios, baías e enseadas. Na tabela abaixo é apresentado as proporções de embarcações de 16 até acima de 75 pés distribuídos no estado do Sul do país.

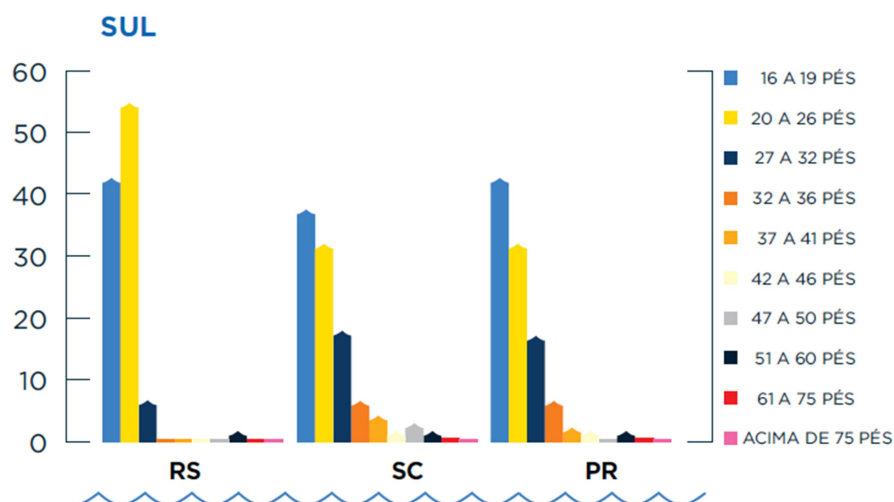


FIGURA 10 AS PROPORÇÕES DE EMBARCAÇÕES DE 16 ATÉ ACIMA DE 75 PÉS REGIÃO SUL
FONTE: ACOBAR (2012)

Nas estruturas de apoio náutico pesquisadas na região Sul observa-se um perfil de frota muito semelhante entre os estados de **Santa Catarina** e Paraná, que compartilham condições de navegação e padrões semelhantes de poder aquisitivo.

Segundo a ACOBAR (2012), o mercado brasileiro tem em torno de 480 estruturas de apoio náutico regular espalhado por todas as regiões do país. A região sudeste é a que concentra o maior número delas, com 53%, seguida pelas regiões sul, com 25%, e nordeste com 15% (Centro Oeste possui 5% e Norte 2%).

Em 2010, o número de entradas via mar foi de 115.000. Em 2013 dos turistas estrangeiros que entraram no país via mar, tem destaque a Argentina, que representou 57%. Neste ano, 87.200 turistas internacionais tiveram como porta de entrada no Brasil o mar. Porém, este número vem reduzindo numa constante (assim como número de cruzeiristas). Essa diminuição de fluxo representou uma retração de 24% no período 2010-2014.

Dentre os principais estados receptores destes turistas, o que mais cresceu foi **Santa Catarina**. O Estado, que recebeu em 2010 apenas 1.788 turistas internacionais via mar, em 2013 atingiu o número de 34.164. Por este motivo, atualmente Santa Catarina é o principal estado receptor de turistas internacionais via mar no Brasil.

PRINCIPAIS ESTADOS RECEPTORES EM 2013

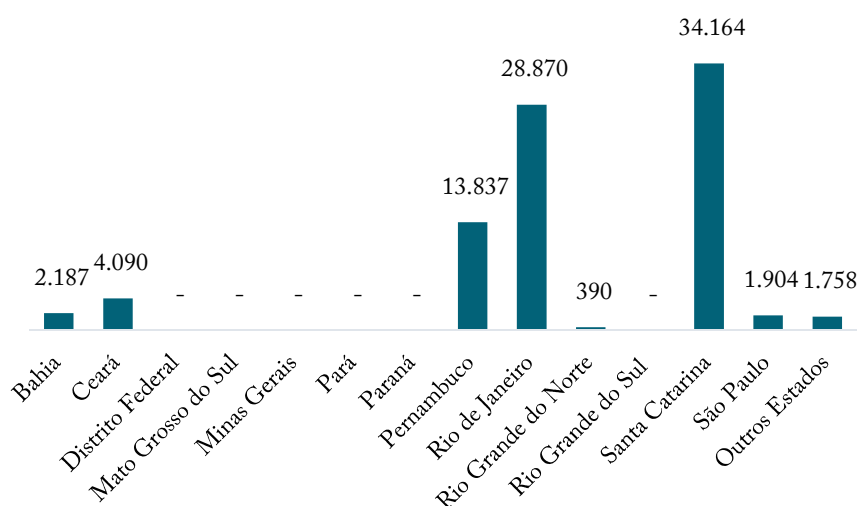


GRÁFICO 13: PRINCIPAIS ESTADOS RECEPTORES EM 2013
FONTE: BRASIL. MINISTÉRIO DO TURISMO, 2014

Abaixo, de forma resumida, segue as características econômicas da indústria náutica do Brasil.

CARACTERIZAÇÃO ECONÔMICA DA INDÚSTRIA NÁUTICA BRASILEIRA:

- | | | |
|---|---|---|
| → Média de 7,4 empregos por cada embarcação produzida | → Desenvolvimento Econômico e racionalização da carga tributária favoreceram o crescimento do mercado em taxas inéditas | → 120 estaleiros formais em todo o Brasil produzem embarcações de 10 a 120 pés |
| → 480 estruturas formais de apoio náutico são as bases para o aproveitamento do potencial do litoral e das águas interiores do Brasil | → Estruturas de apoio localizadas nas regiões litorâneas, fixando a população onde há carência de alternativas de emprego e renda | → Crescimento sustentado da economia brasileira, turismo interno e externo em expansão, estimulado por grandes eventos configuram uma janela de oportunidades para o desenvolvimento do setor em todos os elos da cadeia produtiva. |

Perfil do consumidor do setor náutico:

No que se referem aos gastos, os usuários de embarcações próprias são aqueles que mais consomem com alimentação, compras, passeios e lazer de modo geral, além de gerar postos de trabalho ao contratar os serviços de manutenção.

Em 2008, o Ministério do Turismo publicou as orientações básicas para o desenvolvimento do Turismo Náutico, e definiu as principais características deste segmento no Brasil:

- Faixa etária predominante entre 40 e 50 anos;
- A profissão, em sua maioria, é empresário ou profissional liberal, ou seja, com poder de compra elevado;
- Gasta 5 vezes mais que o turista convencional (sol e praia);
- Visita mais de um destino;

- Viaja acompanhado da família (a bordo, ou encontra com familiares que seguem de avião para o destino escolhido);
- Continua gastando no destino escolhido, mesmo depois que retorna para o país de origem, pois deixa o barco no país visitado para aproveitar pelo menos mais uma temporada no ano seguinte;
- Utiliza barcos de médio porte, entre 35' e 55'.

E o turista náutico externo/internacional tem as seguintes características:

- Faixa etária predominante entre 40 e 50 anos de idade
- Possui poder aquisitivo elevado
- Gasta, em média, cinco vezes mais que um turista convencional.
- É profissional liberal ou empresário
- Interesse pela cultura, gastronomia e esportes da região
- Na maioria do tempo está a bordo
- É europeu ou americano
- Visita vários destinos durante a permanência no país

Serviços mais utilizados⁷:

- restaurantes
- animação noturna
- atividades esportivas
- compras
- atividades relacionadas à natureza
- visitas culturais e circuitos turísticos
- roteiros turísticos diversificados
- Motivos que levam à escolha do destino:
- proximidade de atrativos (naturais, culturais e históricos)
- atividades de lazer e de recreio
- indicação de amigos
- qualidade dos serviços
- possibilidade de descanso

⁷ Fonte: Acobar/Allen Consulting

- atividades esportivas (regatas, competições)
- clima da região
- preço

4.1. PRINCIPAIS INFRAESTRUTURAS NÁUTICAS

4.1.1. Estruturas de Apoio

As estruturas de apoio, em sua maioria são empresas de pequeno porte com foco na prestação de serviços e tem como fim a guarda de embarcações. Estas estruturas enfrentam concorrência com agentes informais que disponibilizam guarda de embarcações sem autorização legal.

No outro extremo da segmentação do mercado há grandes marinas altamente organizadas e estruturadas, oferecendo serviços e instalações de alto padrão. Estas marinas funcionam como empreendimentos autônomos ou como parte de operações hoteleiras ou ainda de incorporações imobiliárias. Localizam-se nos pontos do litoral, onde se concentram os clientes com maior poder aquisitivo, e disponibilizam infraestrutura para receber, abrigar ou reparar embarcações de esporte e recreio de grande porte. Neste cenário, merecem destaque as marinas da região da Costa Verde do Rio de Janeiro (Angra dos Reis, Parati e Mangaratiba), da Baixada Santista, em São Paulo, e as operações de alto nível mantidas em Salvador – BA e no litoral de **Santa Catarina**. (Acobar, 2012).

O mercado brasileiro possui cerca de **480 estruturas de apoio náutico** regular que estão distribuídas pelas cinco regiões do país. Aproximadamente 13% surgiram nos últimos anos e são responsáveis por 10% das vagas para barcos disponíveis no mercado nacional. A região Sul, onde está localizada **Santa Catarina** possui **24,7%** destas estruturas de apoio.

Nas estruturas de apoio náutico estão disponíveis, em todo o país, aproximadamente **46.000 vagas** para embarcações de esporte e recreio. Sendo deste total pouco menos de **39.000** vagas secas e cerca de **7.000** vagas molhadas. **Santa Catarina** dispõe de **11%** das vagas molhadas do país.

DISTRIBUIÇÃO VAGAS MOLHADAS POR ESTADO (%)

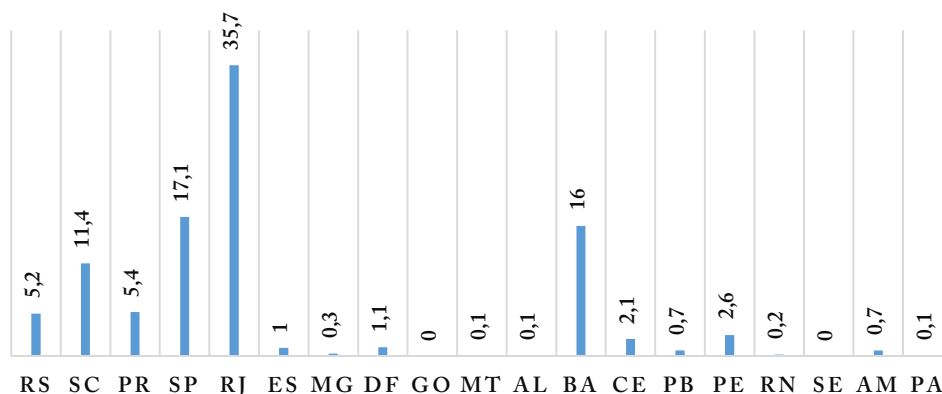


GRÁFICO 14: DISTRIBUIÇÃO VAGAS MOLHADAS POR ESTADO
FONTE: ACOBAR (2012)

As estruturas de apoio náutico no Brasil empregam aproximadamente 7.000 trabalhadores diretos e em torno de 5.000 temporários, geralmente contratados durante os períodos de maior movimento. As marinas são também, a base de trabalho de cerca de 9.000 marinheiros particulares e seus auxiliares, funcionários contratados e pagos pelos proprietários de embarcações de médio e grande porte (ACOBAR, 2012).

Nesse cenário das estruturas de apoio, destacam-se também as micro e pequenas empresas no fornecimento de bens e serviços como:

Artesanato

Entretenimento

Apoio à pesca

Montagem de veleiros

Apoio ao mergulho

Hospedagem

Capotaria

Turismo cultural e arqueológico

Gastronomia

Apoio à navegação

Ecoturismo

Salvagem e resgate

Educação ambiental

No que se refere às estações de rádio base e estruturas de salvagem (resgate ou salvamento marítimo), observa-se uma disponibilidade grande dentro das estruturas de apoio náutico em todas as regiões do Brasil. Este componente contribui para o aumento da segurança da navegação costeira.

DISPONIBILIDADE DE SERVIÇO RESGATE SALVATAGEM POR REGIÃO

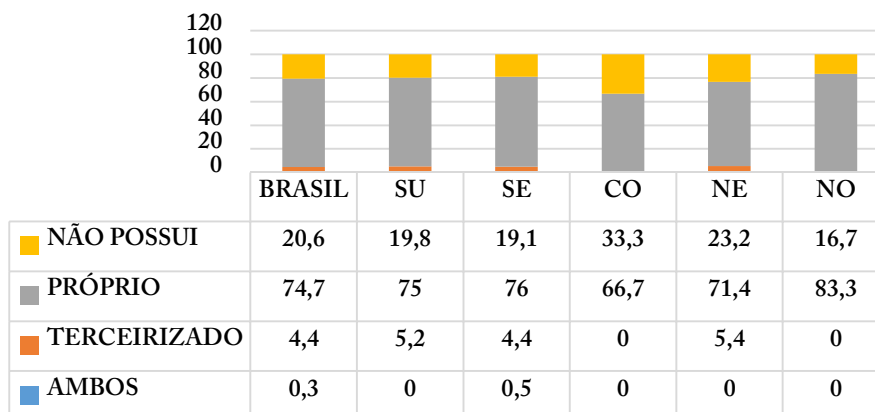


GRÁFICO 15: DISPONIBILIDADE DE SERVIÇO DE SALVATAGEM POR REGIÃO
FONTE: ACOBAR (2012)

4.1.1.1. Características das Estruturas de Apoio

Pequenas garagens náuticas: São basicamente guarda-barcos, oferecem vagas cobertas e descobertas. Estrutura pequena, geralmente, com pequeno escritório, depósito, lanchonete e sanitários. Poucas oferecem área social com churrasqueiras ou postos para abastecimento. Algumas estão localizadas em áreas com forte influência de maré, condicionando as saídas e retornos dos barcos.

Marinas: São as estruturas mais completas que contam com vagas secas cobertas em um nível ou verticalizadas, até quatro níveis (empilhamento de barcos com *drystack*); vagas molhadas, doca de combustível, rampa, equipamentos mais sofisticados para rápido lançamento ou recolhimento de barcos da água (*travelift*, *forklift*, *carreta universal*); estaleiro de serviços, lojas, restaurantes, bares, lavanderia, escola de vela, base de charter, estacionamentos para veículos, hotelaria, residencial, alojamento e refeitório para marinheiros, centro de eventos etc. A maioria são privadas e funciona como hotéis para barcos, onde obtêm a maior parte da renda. Algumas marinas complementam a renda do aluguel das vagas com a abertura ao público externo para consumo nos bares, restaurantes, eventos etc.

Iates Clubes: Geralmente mantêm vagas secas e/ou molhadas, doca de combustível, rampa, veleria, escola de vela, restaurante, salas de jogos, bares, lojas, área social e estacionamento para veículos.

4.1.1.2. Dificuldades das Estruturas de apoio

- 1) **Abastecimento:** Em todas as regiões são poucas as estruturas de apoio náutico que oferecem postos de abastecimento de combustível. Na maioria dos casos, há dificuldade em obter licenciamento ambiental para a implantação de estruturas de abastecimento de derivados de petróleo em áreas próximas à costa ou a cursos d'água. Porém, o risco de contaminação acontece durante a realização de operações improvisadas de abastecimento.

Na região **Sul**, as estruturas de apoio referente ao serviço de abastecimento têm porcentagens próximas da média nacional, que segue descrita na tabela abaixo:

Estruturas de Abast.	GASOLINA	DIESEL
NÃO POSSUI	61,5%	69,8%
POSSUI	29,2%	21,9%
TERCEIRIZA	9,4%	8,3%

- 2) **Aprovação de construção:** Outra barreira no setor é a demora e a dificuldade para aprovar a construção de novas marinas. Esse fator faz o mercado brasileiro conviver com poucas vagas para barcos, o que se torna um gargalo para a produção de embarcações de recreio. Isso também leva a tarifas muito altas de aluguel de vagas nas marinas e nas garagens náuticas mais procuradas, acima inclusive do que é cobrado em outros países. A falta de marinas influencia e estimula o mercado periférico, representado por milhares de velejadores em todo o país que deixam seus barcos em poitas, trapiches particulares, em milhares de residências, em especial nas águas interiores brasileiras; pelos píeres turísticos e/ ou de pesca, nas baías e enseadas abrigadas, rios estuarinos etc.

4.1.2. Estaleiros

Os estaleiros são empresas especializadas na fabricação de embarcações de esporte e recreio e oferecem ao mercado produtos que inclui desde caiaques, pranchas a vela e motos aquáticas até iates de alto luxo, *trawlers* e veleiros de longo curso. As fabricações foram pioneiras inicialmente nos estados de São Paulo e Rio de Janeiro.

A partir da década de 1980 houve um crescimento no número de estaleiros e o mercado pôde observar o surgimento de novas operações industriais e novas marcas focadas na demanda crescente das regiões Sul e Nordeste do Brasil. As regiões **Sudeste e Sul** concentram mais de **85%**

dos estaleiros, com destaque para os estados de São Paulo (35% do total de estaleiros), **Santa Catarina (21% do total)** e Rio de Janeiro (14%).

O mercado conta com cerca de **120** estaleiros formais em operação e produzem embarcações de 16 pés ou mais. Nesse universo, 70% dos estaleiros produzem apenas lanchas e 15% deles oferecem modelos de 50 pés ou mais. Os estaleiros dedicados apenas à produção de veleiros representam 13% do total, e o restante dos fabricantes oferece um mix de produtos variados que inclui infláveis, monotipos com tamanho inferior a 16 pés e até *trawlers* de longo curso, estes fabricados por encomenda.

Nesse universo existem diversas empresas que complementam o negócio de um Estaleiro de diversas especialidades e ramos de atuação, tais como:

Logística e transporte	Consultoria em laminação de fibra de vidro
Design e engenharia	Refeições industriais
Manutenção e limpeza	Gestão de resíduos
Assessoria contábil e fiscal	Instalação e calibragem de eletrônicos
Tapeçaria	Estofaria
Propaganda e marketing	Montagens industriais
Segurança patrimonial	Tornearia e usinagem de peças

4.1.3. Equipamentos de peça e acessórios

As empresas fabricantes de equipamento e peça de acessórios são especializadas em equipar embarcações de esporte e recreio e atuam de forma complementar o processo de fabricação nos estaleiros. O processo de produção para embarcações cada vez mais requer a utilização de equipamentos, componentes e acessórios especialmente desenvolvidos. As exigências em termos de qualidade (inclusive aparência) e durabilidade sob condições extremas de temperatura, umidade, exposição à radiação solar, vento e água salgada fazem com que a produção desses itens seja cercada de atenção e processos, além de envolver matérias-primas e insumos específicos desenvolvidos para utilização náutica.

Atualmente, o processo industrial dos estaleiros movimenta uma cadeia produtiva especializada, em sua maioria composta por micro e pequenas empresas que fornecem partes e peças para as embarcações, como capotas e toldos, cabeamentos e instalações elétricas, para-brisas, metais, ferragens, cabos e âncoras, bem como serviços de apoio à produção, como

assessoria na laminação de compósitos e gerenciamento de resíduos. Segundo pesquisa da ACOBAR (2012) **50%** dos estaleiros pesquisados trabalham com mais de **40 fornecedores** em sua cadeia produtiva.

Esse conjunto de empresas inclui fabricantes de itens como:

Vestuário náutico

Coletes salva-vidas

Capas protetoras

Cabos para esqui e wakeboard

Pranchas de wakeboard

Tapeçaria e capachos

Velas

Anodos de sacrifício

Peças de decoração

Peças usinadas sob medida

Capotas náuticas

Enxovais personalizados

Churrasqueiras

Adesivos decorativos

Hélices

Âncoras

4.1.4. Comércio

O comércio direcionado ao mercado náutico no país é formado por lojas especializadas que se reúnem em torno das estruturas, de apoio náutico e dos maiores centros consumidoras do País (capitais e litorais das regiões Sudeste, **Sul** e Nordeste). Destacam-se nesse contexto os departamentos de náutica de concessionárias de veículos e motocicletas, bem como grandes lojas agropecuárias e especializadas em caça e pesca, nos centros do agronegócio.

No Brasil são aproximadamente **350** lojas especializadas em náutica, as quais vendem embarcações de todos os tamanhos, além de acessórios, equipamentos e peças. Considerando os mercados mais consolidados, estão lojas especializadas em linhas de produtos específicas, como materiais de salvatagem, hélices e ferragens náuticas, tintas e equipamentos eletrônicos de telemetria e apoio à navegação. Essas lojas além do atendimento aos mercados regionais atende consumidores finais e varejistas em todo o país, alguns atuam também como representantes exclusivas de linhas de produtos importados.

Entre os serviços que são oferecidos por essas empresas, temos:

Corretagem de seguros	Manutenção de embarcações
Instalação e calibragem de instrumentos	Pintura e reparação náutica
Transporte de embarcações por terra e mar	Vistorias
Montagem de veleiros	Treinamento de tripulação
Mecânica especializada	Reparos elétricos
Reparos hidráulicos	Polimento
Capotaria	Estofaria
Higienização	Salvatação
Despacho na Capitania dos Portos	Personalização

4.2. PÓLOS NÁUTICOS DE DESTAQUE

Em referência a análise de outros países que estão avançando nesse setor destaca-se Portugal com seus investimentos focados nos seguintes serviços: construção de marinas, promoção de empresas de charter náutico (barcos alugados), implantação de estações náuticas⁸, escolas e centros de prática para mergulho, *windsurf*, pesca desportiva, remo e cruzeiros.

Além disso, sobressai também o número de escolas e clubes náuticos com elevada qualidade, constituindo um importante recurso em termos recreativos e turísticos. A questão da segurança também é um fator primordial para Portugal que pode ser percebido não só nas marinas e portos de recreio, mas também na região como um todo.

No Brasil o maior destaque no segmento é o estado do Rio de Janeiro que abriga parcela importante da cadeia produtiva da indústria náutica, incluindo alguns dos maiores e mais tradicionais estaleiros, fabricantes de equipamentos e acessórios, prestadores de serviços e importadores do mercado nacional. Atualmente, o estado possui a maior frota de embarcações de esporte e recreio em atividade no país.

No estado de São Paulo, a atividade náutica se distribui entre o litoral, a represa de Guarapiranga e diversos rios e reservatórios no interior do Estado. No litoral, destaca-se a região

⁸ Estação Náutica: oferecer em um único espaço as mais variadas atividades de lazer náutico, tais como: aluguel de *jet sky*, *vela*, caiaque, curso de mergulho, pesca esportiva, entre outros, tem como principal objetivo agregar valor ao turismo de sol e praia. Muita utilizada também na Espanha.

da Baixada Santista, a apenas 80 km da capital, onde são encontradas as estruturas de apoio náutico mais organizado do Estado e uma importante rede de prestação de serviços ligados ao setor. Essas estruturas detêm uma parcela relevante das embarcações de grande porte e alto valor unitário do mercado brasileiro.

Ainda no litoral paulista mais ao norte, na região de São Sebastião/Ilhabela, desenvolveu-se um dos maiores polos de iatismo de competição do Brasil, onde se realizam os eventos internacionais de vela mais importantes do cenário brasileiro. Nessa região, encontra-se uma grande flotilha de veleiros de cruzeiro e competição, além de embarcações a motor de diversos tamanhos. Porém, as restrições ambientais às construções à beira-mar fazem com que pouquíssimas estruturas de apoio náutico ofereçam instalações adequadas para a guarda de embarcações de grande porte na região, o que gera uma demanda reprimida por vagas.

O Estado de São Paulo, atualmente concentra cerca de 35% das indústrias náuticas em operação no Brasil. Como isso, também abriga as mais importantes operações de varejo e prestação de serviços ligadas à náutica no mercado brasileiro.

UF/Participação %	RJ	SP	MG	ES	PR	SC	RS	GO	DF	MT	BA	AL	SE	PE	PB	RN	CE	AM	PA
PIB Brasil (IBGE 2009)	12	33	9	2	6	4	7	2,7	4	2	4	0,7	0,6	2,5	0,9	0,9	2	1,5	1,8
Estaleiros	15,5	35	1	0	5	21	10	1	0	0	2	2	1	4	1	0	1	0	0
Frota	25	24	1,5	1,5	6	9,5	6	0,5	6	1	6	1	1	4	3	1	1	1,5	0,5
Estruturas de Apoio Náutico	24,2	26,8	0,6	1	8,5	12	4,3	1	4	0,5	4,5	1	0,5	3,5	3	1	1	1	0,5

TABELA 51: PARTICIPAÇÃO DOS ESTADOS
FONTE: ACOBAR (2012)

A região Sul abriga um dos mais tradicionais e ativos polos náuticos do Brasil e se destaca por apresentar a **segunda maior** concentração de estaleiros e fabricantes de equipamentos e acessórios náuticos do mercado nacional, além de um grande número de estruturas de apoio náutico, que incluem alguns dos mais tradicionais iates clubes do País, como o Clube Náutico Veleiros do Sul, o late Clube de Santa Catarina e o Clube dos Jangadeiros.

O alto nível de desenvolvimento econômico e social da região e a forte influência cultural da colonização europeia, principalmente portuguesa no litoral, contribuem para que o sul do Brasil apresente a maior proporção de embarcações de esporte e recreio por habitante no país.

Na região sul o destaque é para **Santa Catarina** um dos estados brasileiros que conservam em sua maioria características da imigração europeia dos séculos XIX e XX. Os brasileiros de origem portuguesa, sobretudo açoriana, predominam no litoral do estado. A epopeia das viagens de descobrimento realizadas pelos portugueses se deveu graças às técnicas de navegação por eles

utilizadas, vem assim desde sua origem o interesse pelo mar. **Santa Catarina** tem um litoral relativamente extenso de 561 km, com grande diversidade de características (ilhas, baías, enseadas e lagoas) e, em média mais de quinhentas praias, fator principal pela preferência como destino turístico.

O eixo da BR-101, em Santa Catarina, é o polo náutico mais importante da região e o **terceiro maior** do Brasil, atrás apenas do litoral do Rio de Janeiro e de São Paulo. A região abriga mais de **50** estruturas de apoio náutico, que incluem iates clubes, garagens náuticas, hotéis, empreendimentos imobiliários e marinas de alto padrão.

Dentre as razões para o desenvolvimento náutico dessa região incluem uma série de fatores, como:

- Relevo do litoral catarinense, que oferece baías, ilhas, lagoas, penínsulas e enseadas abrigadas, favorecendo a navegação costeira, além de belezas naturais que atraem um grande número de turistas;
- Polos importantes de turismo receptivo e veraneio, nos quais o mar é o grande atrativo, como Balneário Camboriú, Florianópolis e Porto Belo, destinos tradicionais para brasileiros e turistas do Mercosul;
- Cidades grandes e prósperas num raio de 500 km, que representam centros de geração de demanda, como Porto Alegre, Curitiba, Ponta Grossa, Caxias do Sul, Florianópolis, Blumenau e Joinville;
- Regime constante de ventos ao longo do ano, o que favorece a navegação à vela.

Nesse contexto, ainda encontra-se nessa região o **segundo maior** polo industrial náutico do Brasil, onde estão instalados mais de **20** estaleiros, em sua maioria especializada na construção de lanchas com tamanhos que variam entre 19 e 80 pés. Além da demanda gerada localmente, essas empresas têm participação importante no mercado nacional, sendo líderes em volume de vendas em diversos segmentos.

Do ponto de vista esportivo, o Estado de Santa Catarina (sendo Florianópolis, com mais ênfase) se destaca como uma das melhores raíais para regatas do Brasil e como polo de formação de talentos do iatismo que alcançam projeção internacional.

4.3. INCENTIVO E INVESTIMENTO NO SETOR

Esse capítulo mostra de forma breve alguns incentivos e investimentos previstos para o setor náutico no país e no estado de Santa Catarina, assim como no setor de turismo, que também tem impacto no setor náutico do estado.

O foco mais recente de investimento nas estruturas de apoio náutico tem sido na verticalização de vagas, substituindo o sistema convencional de garagens cobertas para barcos. Essa alternativa permite ocupar terrenos com menor espaço, multiplicando o número de vagas.

Nessa linha, há crescente investimento em substituição de sistemas e equipamentos tradicionais por outros mais avançados, tipo *drystack*, *travelift*, *trailers* hidráulicos, *forklifts*, *pump-out*, câmeras de segurança, automatização, informatização, energia solar, captação de águas, estações de tratamento, pisos com drenagem, sinalização e comunicação. Há uma melhoria de serviços em razão de planejamento, investimentos em qualificação de mão de obra, treinamentos, cursos e conscientização ambiental, inclusive nos aspectos de segurança nas marinas, que estimulam o comportamento dos usuários na condução de seus barcos. (ACOBAR/2012).

O Governo de Santa Catarina se propõe a assegurar regimes tributários que incentivem o crescimento, as exportações, o investimento, a infraestrutura, a inovação nos negócios e a geração de empregos no contexto do turismo. Novos programas tributários, tais como os esquemas de créditos fiscais, também precisam ser desenvolvidos para incentivar o crescimento, as exportações, o investimento, a infraestrutura, a inovação nos negócios e a geração de empregos (WTTC, 2009).

O governo do estado afirma oferecer incentivos de diferentes tipos aos investimentos, inclusive adiamento no pagamento de alguns impostos (a maioria dos impostos não é da alçada do governo estadual), taxas de juros preferenciais e outros incentivos fiscais e financeiros, dependendo do tipo de atividade e da localização do negócio.

Dentre alguns investimentos importantes que podem impactar no setor náutico têm-se programas para o desenvolvimento do turismo no nível estadual como o Plano de Gerenciamento Costeiro, que envolve outras Secretarias além da de Turismo, Cultura e Esporte (também as secretarias de agricultura e desenvolvimento rural, de planejamento, sustentabilidade econômica e infraestrutura). E destacam-se os programas descritos abaixo:

→ Programa de Desenvolvimento Regional do Turismo (PRODETUR) – para o desenvolvimento de regiões turísticas específicas – é financiado pelo Governo federal e envolve Parcerias Público-Privadas (PPP) em diversas áreas, inclusive competência fiscal e gerencial, educação e

treinamento, pesquisa de mercado, medidas para melhorar o transporte, saneamento ambiental, medidas de preservação ambiental e histórica, bem como medidas gerais destinadas a promover o desenvolvimento local e a qualidade de vida local (WTTC, 2009).

- Programa de Desenvolvimento da Empresa Catarinense (PRODEC) abrange, por exemplo, construção de novas rodovias, modernização de portos, ampliação de sistemas de água e esgotos, desenvolvimento e ampliação de equipamentos destinados a entretenimento, lazer e melhoria do turismo (WTTC, 2009).
- SC investimento, agência de promoção de investimentos, atuará com investidores, parceiros e empresas internacionais que trabalham no setor global de Viagens & Turismo, operando como primeiro contato para a expansão e o aperfeiçoamento de negócios e investimentos. O papel de SC investimentos será de fornecer dados e outras informações necessárias aos investidores potenciais, por exemplo: sobre procedimentos para instalar-se em Santa Catarina, facilitando assim as relações de investimentos (WTTC, 2009).
- SC Parcerias, empresa formada pelo Governo deste estado para promover as Parcerias Público-Privadas. Sua finalidade é criar investimentos em Santa Catarina, basicamente no intuito de melhorar a infraestrutura do estado, como rodovias, portos, ativos e serviços públicos, rede de esgotos e sistema de abastecimento de água. Contudo, essas parcerias também abrangem o desenvolvimento do turismo e setor náutico (WTTC, 2009).
- Pró-Emprego, programa que foi instituído pela Lei nº 13.992, de 15 de fevereiro de 2007, e regulamentado pelo Decreto nº 105, de 14 de março de 2007. Esse programa tem como objetivo a geração de emprego e renda no território catarinense por meio de tratamento tributário diferenciado do ICMS, destinando-se a incentivar empreendimentos considerados de relevante interesse socioeconômico situados no estado ou que nele venham a instalar-se. Consideram-se empreendimentos de relevante interesse socioeconômico aqueles representados por projetos de implantação, expansão, reativação, modernização tecnológica, considerados prioritários ao desenvolvimento econômico, social e tecnológico do estado de Santa Catarina e que resultem em geração ou manutenção de empregos, bem como os que consolidem, incrementem ou facilitem exportações e importações.
- Pró-Náutica, programa a de incentivo à Indústria Náutica, instituída pela Lei nº 10.297/96, art. 43) e regulamentado pelo Decreto nº 2.483, de 28 de julho de 2009, que beneficia a indústria de embarcações de lazer, através de redução de carga tributária, com alíquota de ICMS de 7%. Esse programa tem como objetivo manter a competitividade da indústria catarinense e fomentar o polo náutico do Estado.

Em relação a financiamento em bancos, além do BNDES (banco nacional de fomento), há outros bancos disponíveis para linhas de crédito de curto e de longo prazo para investimento fixo e capital de giro na região, inclusive verbas específicas para turismo. Critérios como prazos, condições, taxas de juros, entre outros, variam conforme o tamanho do negócio, o tipo de empreendimento e o montante a ser financiado. No entanto, como já mencionado, as taxas de juros inibem a tomada de empréstimos nos mercados abertos no país.

4.4. SETOR NÁUTICO DO MUNICÍPIO DE TIJUCAS

O município de Tijucas tem relação com o mar e o rio desde sua origem, já foi local de fabricação de barcos e manutenção com o uso do rio e do mar numa intensa atividade náutica, assim como está descrito no seu contexto histórico.

O comprimento do Rio Tijucas, desde a divisa do Município de Canelinha até a Foz na baía de Tijucas, é de 13,5km e de Faixa Costeira são 12 km de extensão, considerando o norte (Rio Santa Luzia), divisa com município de Porto Belo até a face sul (Rio Inferninho) divisa com Município de Governador Celso Ramos, essa baía que margeia o município não tem nome específico.

A prefeitura tem relacionamento com a ACATMAR, através da participação no GTT Náutico de SC, que auxilia na aquisição de conhecimento e fortalecimento do setor náutico. Existe na região turística da Costa Verde e Mar (entre Balneário de Piçarras e Porto Belo), região a qual recentemente foi aderido o município de Tijucas em média **14** empresas entre marinas e iate clube (dados são baseados na identificação do Google Maps, podendo ser esse número ainda maior).

No município de Tijucas, existem poucas empresas instaladas envolvidas diretamente com o setor náutico, que representam hoje baixo impacto na economia local, de acordo com cadastro de empresas da Prefeitura existem as seguintes empresas:

ÁREA	QUANTDADE
Pescados	07
Manutenção	01
Importação de Equipamentos	01

A Empresa de manutenção de barcos, torno, chapeação e pintura, apesar do cadastro dessa empresa ser na área de manutenção de barcos, atualmente ela não é focada no setor e sim de veículos, realizando serviços em barcos eventualmente.

A única empresa com representatividade instalada no município do setor náutico é a Marina Express, que é a principal representantes das principais marcas líderes mundiais fornecedoras originais dos estaleiros ao redor do mundo, de produtos náuticos para embarcações de esporte, lazer e comerciais leves. A empresa oferece um serviço completo de logística para abastecer os estaleiros de barcos de cruzeiro, esporte e de barcos de serviço. Seus produtos estão na linha de navegação, segurança, iluminação, conforto e entretenimento. Com profissionais de diversas áreas como: administração, marketing, logística, comercialização e pós venda, além do setor de engenharia que elabora projetos customizados sob medida.

Essa importante empresa que tem 23 anos e há 6 anos possui uma unidade de distribuição em Tijucas, forneceu importantes informações através de uma entrevista realizada via e-mail (vide apêndice) com o Sr. Fábio Oliveira. Em um resumo da entrevista destaca-se a seguir suas percepções sobre o setor náutico:

- Escolha do município sendo local estratégico com preço de locação acessível;
- Setor Náutico demasiadamente tributado;
- Mercado suscetível ao humor da economia e se retrai ao menor sinal de indisposição econômica;
- Bens e serviços de valor agregado elevado;
- Santa Catarina, nos últimos anos, efetuou um esforço muito grande para atrair a indústria náutica. Prova disso, é que vários novos estaleiros optaram em se instalar no estado;
- Santa Catarina é hoje, seguramente, o maior produtor nacional de embarcações de esporte e lazer;
- Mão de obra sem dúvida ainda é uma grande dificuldade;
- Desconhece outra empresa atuando no setor no município.

Sobre o potencial do município para o setor náutico, Oliveira descreve “Considerando a facilidade de acesso ao mar que pode haver em caso de obras de infraestrutura, o potencial é elevadíssimo. Tijucas deve ser hoje, o município da grande Florianópolis com maior potencial de exploração no setor náutico”. Ainda ressalta a importância de criar condições melhores de acesso ao mar, saindo do Rio Tijucas, além de atrair investimentos em marinas, garagens náuticas, entre outras estruturas de apoio. Também enfatiza que a disponibilidade de vagas secas para

embarcações, atrairá seus proprietários e assim, consumidores de alto poder aquisitivo interessados talvez, além de usufruir do acesso ao mar, em investir no município também.

E finalizando o nicho de mercado que o Sr. Oliveira percebe também para o município é no setor de serviços, como: mecânica, elétrica, pintura, alimentação, conservação, turismo, entre outros, nicho que depende diretamente do acesso ao mar e condições de guarda das embarcações.

No município atualmente não há escola do mar ou qualquer outro instituto voltado a ensinamentos de trabalhos técnicos relacionados, porém existe interesse por investidores italianos de instalarem uma Universidade do Mar no local.

Durante a visita técnica ao município foi realizada uma entrevista com pescadores artesanais para identificar as oportunidades e dificuldades encontradas por eles, que utilizam o Rio Tijucas como acesso ao mar e para a pesca.

Segundo os pescadores, apesar de serem privilegiados com um rio desembocando em uma baía de águas calmas, eles enfrentam muitas dificuldades no trabalho, como a falta de liderança na comunidade, falta de uma Colônia de Pescadores ativa e a poluição do rio Tijucas, mas a principal dificuldade é a Boca da Barra (local onde o rio desemboca no mar, a foz do rio Tijucas).

Segundo relato dos pescadores, na Boca da Barra, como usualmente é chamado a foz do rio, por ter acúmulo de areia e não ter profundidade suficiente, quando a maré está baixa os barcos não conseguem passar e correm risco de encalhar ou quebrar, uma situação comum, que gera mais gastos aos pescadores. Assim, os pescadores ficam à mercê dos horários das cheias das marés, tanto para sair para a pesca quanto para voltar, e por essa condição são obrigados a passar de 8 a 12 horas no mar, o que gera um desperdício de tempo e risco de perder toda a pesca, pois essas ficam armazenadas em gelo.

Caso necessitem voltar antes da cheia à maré, como em dias de tempestades, o prejuízo é certo, pois na entrada da barra muitos barcos quebram o leme, o eixo e ocorrem perfurações no fundo. Assim o barco é encaminhado para reparos, muitas vezes feito pelos próprios pescadores, e com isso os mesmos ficam vários dias sem poder sair para a pesca.

Diretamente relacionado ao turismo, um barqueiro que faz passeios para a Ilha do Arvoredo para a prática de pesca esportiva, relata que 90% das pessoas que transporta são de fora e ele ficou conhecido com as indicações dos turistas “boca-a-boca”. E assim como os pescadores ele também enfrenta o problema do assoreamento da Boca da Barra, já que os

visitantes não podem escolher o horário dos passeios e sim tem que respeitar os horários de cheia da maré, que acontece de 12 em 12 horas, ou seja, ficam 12 horas fora ou 24 horas.

Para os pescadores, o que ajudaria seria uma dragagem na Boca da Barra de aproximadamente um metro quando a maré estar baixa, porém eles enfatizam que ajudaria, mas ainda sim não seria o ideal.

A Colônia de Pescadores (Coordenada-27.243103, -48.621120, Latitude e Longitude apresentadas em graus decimais) não tem ação efetiva com a comunidade e conta com cerca de 20 pescadores artesanais. Esses pescadores vendem os peixes em peixarias da cidade, porém concorrem com fornecedores de fora. Existe a pesca esportiva de forma tímida na região, sendo de conhecimento apenas o barqueiro que leva grupos de pessoas para realizar pesca de forma informal.



Em visita ao município e em conversa com os principais profissionais que estão ligados ao setor náutico no município, as principais barreiras ao crescimento do setor náutico identificadas são:

- Assoreamento da Boca da Barra para saídas de embarcações do Rio para o Mar;
- Necessidade de Instalação do Molhe;

- Concretização do EIA/RIMA, além do estudo para viabilizar a navegação através de uma carta náutica atualizada;
- União dos Pescadores, conscientização, pró-atividade;
- Falta de infraestrutura;
- Poucas rotas que chegam/saem via aérea de SC;
- Atualizações do site da prefeitura: não há referência às oportunidades de investimento no município;

Pelas características do Rio Tijucas e do mar que banha a costa sem ondas, ainda foi evidenciada a possibilidade nesses locais de desenvolvimento de esportes náuticos como caiaque e pratica de SUP (*Stand Up Paddle* = Remo em pé).

4.4.1. Incentivos e Investimentos

Atualmente o município de Tijucas não possui investimento efetivo público ou privado direcionado ao Setor Náutico. Porém, já tramitam negociações com empresas do setor como:

- Indústria de velas (nível mundial) demonstrou interesse em trazer a fábrica, hoje instalada na Bahia, para Tijucas/SC;
- Através da SC Parcerias, o investidor australiano esteve em visita a Tijucas, no mês de agosto, com o objetivo de conhecer a cidade e entender a geografia local, já que um dos objetivos é a instalação de transporte hidroviário na região. O investidor possui na Austrália um investimento de 28 *ferry boats*, além de empresa de ônibus em Londres com expansão para outros países;
- Empresas italianas com interesse em instalar estruturas náuticas no município. Esse contato foi realizado através do evento da FIMAR (Feira Internacional Náutica Itália Brasil/2015) em que alguns empresários do setor presentes se mostraram muito interessado em investir no município e foi exposto o interesse em levar o projeto para Gênova (Itália), onde acontecerá um importante evento náutico com muitos investidores em setembro de 2015.

O município de Tijucas já confirmou sua participação no Salão Internacional Náutico de Gênova, que em 2014, foi realizada em 7 dias e recebeu 109.000 visitantes com participação de 760 expositores que exibiram 1.000 embarcações em uma superfície de 180.000m², dentre eles estrangeiros de 14 países. É um dos maiores eventos do setor e será uma importante oportunidade para apresentar as possibilidades de investimento que o município oferece e atrair investimento.

Atualmente o principal investimento no município é a construção de um shopping: I Fashion Outlet de Santa Catarina, na localidade Sul do Rio, aproximadamente 500 metros do Rio Tijucas. Terreno adquirido há um ano e meio pelo grupo Iguatemi Shopping Centers, que tem participações em 16 shoppings centers e um *outlet* espalhados em todo país, o grupo tem foco no público de classes “A” e “B”. O terreno adquirido conta com 200 mil m² de extensão, que terá 22 mil m² de área construída. Deste total, pouco mais de 20 mil m² serão destinadas às 87 lojas que farão parte do empreendimento. Com investimentos na ordem de **R\$ 147 milhões**, a previsão é de que a obra esteja concluída em abril de 2016. Segundo documento publicado pelo grupo, a localização privilegiada de Tijucas foi um dos pontos determinantes para o investimento. Os investidores ainda afirmam que, “outro relevante fator positivo à região é a boa infraestrutura rodoviária, portuária e aeroportuária instalada, com estradas bem conservadas e duplicadas, aeroportos de Navegantes e Hercílio Luz, Porto de Itajaí e Porto Belo”.

Esse investimento será muito importante também como atrativo e movimentação econômica na cidade. Outra instalação recente é a construção da Fábrica da empresa Citrofree Bebidas LTDA também no lado Sul do Rio.

O interesse vem da posição estratégica de Tijucas, da quantidade de áreas desocupadas e da legislação favorável com incentivos fiscais e plano diretor já adaptado. Dessa forma, o município é um atrativo para instalações de grandes empresas, pois, possui alguns itens importantes para investimento como:



O Plano Diretor teve sua última adaptação pela Lei Nº 22/2013, que altera, acresce e revoga a Lei Complementar Nº 05/10. O Plano Municipal estabelece áreas destinadas a investimentos náuticos na Foz do Rio Tijuca, as Zonas Náutica, Turística e de Serviços (ZNTS), com grande capacidade de abarcar empresas do setor, abaixo, é apresentado detalhes dessas zonas no mapa de zoneamento e as características dessas áreas.

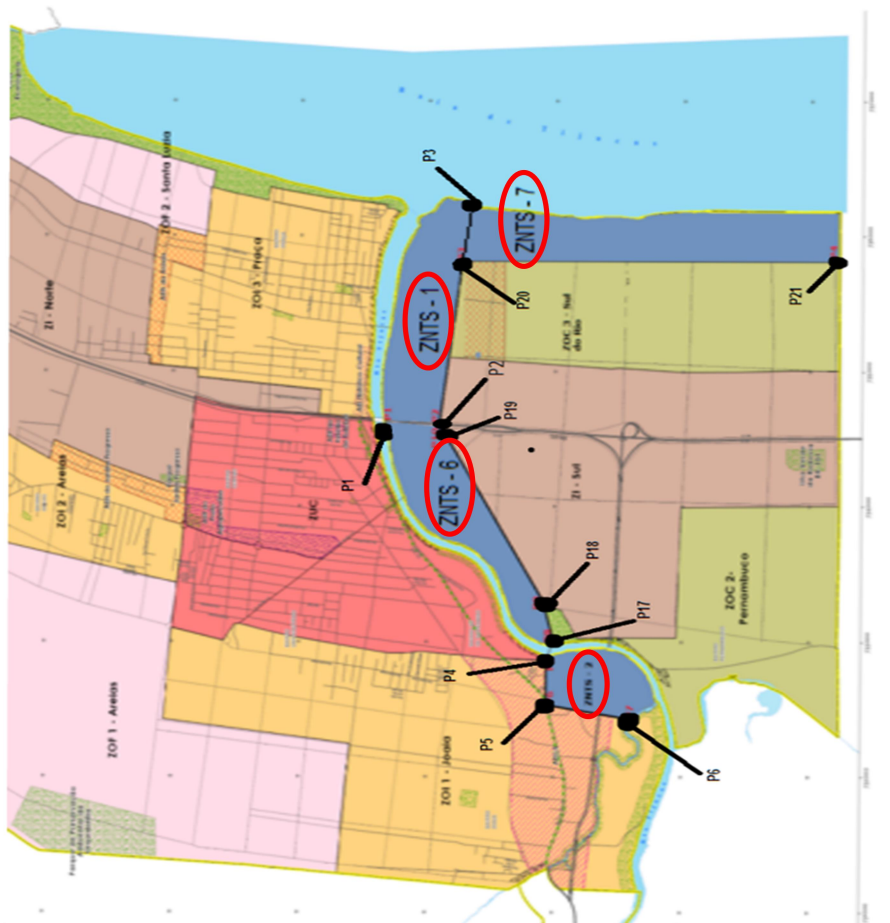


FIGURA 11 MAPA DE ZONEAMENTO 1
FONTE: PREFEITURA MUNICIPAL DE TIJUCAS, PLANO DIRETOR DO MUNICÍPIO

E constituem **características** da Zona Náutica, Turística e de Serviços (ZNTS):

	ZNTS1	ZNTS2	ZNTS3	ZNTS4	ZNTS5	ZNTS6	ZNTS7
Baixa densidade de ocupação	X	X	X			X	X
Média e alta densidade de ocupação;				X	X		
Infraestrutura consolidada	X		X				
Ocupação típica, características de comunidade tradicional	X	X	X	X	X		X
Grandes áreas utilizadas para pastagem	X	X	X			X	X
Possui vazios/áreas passíveis de parcelamento	X	X	X			X	X
Banhada em grande parte pelo Rio Tijucas e pelo Oceano Atlântico	X						X
Alto potencial natural para desenvolvimento de atividades náuticas e turísticas	X	X	X	X	X		X
Deterioração e supressão da restinga e supressão total da vegetação dos mangues e terrenos brejosos	X						X
Ocupação nas margens do sistema hídrico, em áreas de interesse ambiental legal	X	X					X
Área antropizada em grande parte e com ausência de vegetação de restinga e de mangue.	X		X				X
Banhada em grande parte pelo Rio Tijucas		X		X	X		
Assoreamento e poluição bioquímica dos rios							
Banhada em grande parte pelo Rio Santa Luzia e pelo Oceano Atlântico			X				
Grandes áreas utilizadas para residência e comércio;				X			
Grandes áreas utilizadas para residência					X		
Grandes áreas com ausência de infraestrutura básica e sistema viário						X	X
Dificuldade de acesso e						X	X

comunicação com a área central pelo uso de ponte							
Presença de Estação de Tratamento de Esgoto ETE						X	

Constituem **objetivos específicos** da Zona Náutica, Turística e de Serviços (ZNTS):

	ZNTS1	ZNTS2	ZNTS3	ZNTS4	ZNTS5	ZNTS6	ZNTS7
Criar zonas especiais para desenvolvimento de atividades voltadas ao transporte marítimo, ao turismo, indústria náutica, serviços e pesca	X		X			X	X
Criar zonas especiais para desenvolvimento de atividades voltadas ao transporte aquático, ao turismo e serviços.		X	X	X	X		
Promover o desenvolvimento econômico e social da comunidade	X	X		X	X		
Viabilizar em conjunto com os governos federal, estadual, municipal e iniciativa privada a realização do projeto de desassoreamento e fixação da barra do Rio Tijucas com o alargamento e construção de molhes	X		X			X	X
Incentivar o uso misto, destinados a residências, comércios, indústrias não poluentes, equipamentos de transportes, equipamentos turísticos, equipamentos náuticos, equipamentos comunitários e incentivo a pesca artesanal	X	X	X	X	X	X	X
Promover o adensamento	X	X	X	X	X		

médio e alto							
Promover a transformação urbanística estrutural, resultando em melhorias sociais e valorização ambiental						X	X
Promover o adensamento médio e alto, mantendo a mistura dos usos						X	X
Ocupar as áreas Existentes, com Planejamento e criação de infraestrutura, de centralidades e de áreas de uso público;						X	X
Restringir usos Incômodos;						X	X
Implantar sistema viário com eixos estimuladores de ocupação ordenada;						X	X
Melhor e criar novos acessos de comunicação com a BR 101 e a Zona Central						X	X
Impedir a retirada de areia, ou o depósito de entulhos que dificultem a ocupação futura;						X	X
Preservar os canais naturais de drenagem e as características naturais da orla marítima						X	



ZNTS-6



ZNTS-6



ZNTS-6



ZNTS-6



ZNTS-1



ZNTS-7



ZNTS-4



ZNTS-2



ZNTS-5



ZNTS-5



ZNTS-3



ZNTS-3

O Plano Diretor do Município de Tijucas contempla:

- Estratégia de estruturação, ordenamento e qualificação territorial;
- Estratégia de proteção e qualificação do meio ambiente;
- Estratégia de melhoria do sistema viário, trânsito e transporte
- Zoneamento;
- Regras de uso e ocupação do solo;
- Transferência do direito de construir;
- Operações Urbanas Consorciadas;
- Consórcio Imobiliário;
- Regularização Fundiária.

Sobre a **Lei de Incentivo Fiscal** do Município assinada desde 2006, Lei Nº 1999/2006, dispõe sobre a concessão de incentivos fiscais e estímulos econômicos para empreendimentos (Art. 1º) que venham a se estabelecer no município de Tijucas, como:

I - empreendimentos econômicos que venham a se estabelecer ou aos que já estejam estabelecidos no município de Tijucas, que pretendam ampliar seu parque fabril, objetivando a diversificação, o incremento da atividade econômica e geração e/ou manutenção de renda ou empregos diretos ou indiretos.

II - atividades voltadas à capacitação e qualificação de empreendedores, empresários e trabalhadores, além de formas associativas de produção e comercialização, tais como incubadoras, condomínios empresariais, fundações, cooperativas e consórcios.

Art. 4º Os estímulos e os incentivos de que tratam o artigo 1º da presente Lei, observadas as restrições da Lei de Responsabilidade Fiscal, poderão constituir-se, isolada ou cumulativamente, de:

I - Incentivos Fiscais:

- a) isenção de até 100% (cem por cento) dos impostos municipais, pelo prazo máximo de 5 (cinco) anos, exceto o Imposto Sobre Serviços, este com isenção de até 50% (cinquenta por cento), pelo mesmo prazo;
- b) isenção de taxas e emolumentos incidentes sobre a construção das instalações;
- c) prorrogação do prazo para o recolhimento dos tributos municipais;
- d) isenção dos mesmos tributos á empresa contratada, responsável pela elaboração do projeto e para execução da obra.

II - Estímulos Econômicos:

- a) execução no todo ou em parte dos serviços de terraplanagem e infraestrutura necessários à implantação ou ampliação pretendida;
- b) permuta de áreas, desde que enquadrados nas demais exigências desta Lei;
- c) cessão de uso de áreas pertencentes ao poder público municipal pelo prazo de até 20 (vinte) anos, podendo ser renovado;
- d) doação de terreno com ou sem edificações necessárias a realização dos empreendimentos econômicos, os quais terão o ônus da inalienabilidade e impenhorabilidade, o que deverá necessariamente constar de escritura pública;
- e) outros estímulos econômicos, quando o empreendimento for considerado de relevante interesse para o Município, mediante aprovação por dois terços dos membros do Conselho Municipal da Indústria e Comércio.

Atualmente o município de Tijucas não recebe recursos do Fundo do Estado para o Turismo (FUNTURISMO), tendo a possibilidade de se enquadrar para receber essa verba.

5. ANÁLISE DO CENÁRIO

Com a finalidade de entender quais são os obstáculos/oportunidades específicos do Setor Náutico de Tijucas, foi realizada uma listagem das forças, fraqueza, oportunidades e ameaças (matriz SWOT) a partir do conhecimento e experiência resultantes dos trabalhos desenvolvidos pela equipe do projeto em visita técnica, das reflexões de reuniões com a equipe da Prefeitura, entrevistas realizada com pescadores artesanais do município e com representante da Marine Express, empresa náutica instalada na cidade, e também de estudos levantados sobre o setor no estado de Santa Catarina.

Para melhor compreensão, as forças e fraquezas são listadas a partir da percepção do município de Tijucas, e as oportunidades e ameaças são baseadas nos dados do setor em âmbito estadual e nacional, que pode influenciar o município que está à procura de desenvolver o setor.

FORÇAS

- Localização estratégica, próximo de grandes centros consumidores de serviços náuticos: São Paulo, Curitiba e Porto Alegre;
- Próximo de três aeroportos relevantes: Joinville, Navegantes e Florianópolis;

FRAQUEZAS

- Não é uma cidade turística;
- Pouca infraestrutura de apoio turístico (Meios de Hospedagem principalmente);
- Recursos com potencial turísticos não explorados;

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> - Próximo de três importantes terminais turísticos náuticos no Estado (São Francisco do Sul, Itajaí e Porto Belo); - Próximo a Ilha do Arvoredo, um dos principais pontos de mergulho do Brasil; - Rio Tijucas possui total de 13,5km e a baía de Tijucas possui faixa costeira de 12km; - Localização entre Porto Belo, Bombinhas e Gov. Celso Ramos, destinos de turismo; - Legislação Municipal favorável; - Plano Diretor Adaptado; - Incentivos Fiscais; - Grandes áreas desocupadas; - Itália, por meio da UCINA (maior associação náutica do mundo) busca parceiras no Brasil e já está em contato com o município de Tijucas; - Elaboração do Plano Estratégico de Desenvolvimento do Setor Náutico do Município que promoverá a expansão de forma ordenada; - O município de Tijucas participa do GTT Náutico do Estado, composto por 11 municípios, grupo em prol de melhoria das políticas públicas do Estado relacionadas ao setor; - Parceria com a Associação Náutica Catarinense para o Brasil (ACATMAR), que conta com 243 associados e possui programa de capacitação, além de programa de certificação das empresas e preservação do meio ambiente; - Dedicção do município para captação de investidores no setor náutico com uso de material impresso direcionado, participação em feiras e disponibilidade para visitas técnicas; | <ul style="list-style-type: none"> - Assoreamento do Rio; - Inexistência de Molhe, construção que proteger a entrada e saída de embarcações e minimiza a formação de bancos de areia no canal; - Baía imprópria para banho; - Não existe balizamento e sinalização náutica na baía de Tijucas; - Carta náutica desatualizada; - Inexistência de mão-de-obra especializada, em particular para a construção e reparação naval (pequenas e médias embarcações); - Sem o conhecimento da capacidade de carga real da náutica de recreio; - Capacidade de Carga do Município; |
|--|---|

OPORTUNIDADES

- Pelas características da dinâmica das águas desenvolvimento de atividades aquáticas como caiaque e SUP;
- Possibilidade de requalificação de outras atividades ligadas ao mar (pesca esportiva, artesanal, mergulho, mecânica naval, marinas, e outros serviços diversos);
- Captação de competições esportivas ligada ao mar;
- Desenvolvimento da maricultura na baía;
- Geração de inclusão social, por meio de oportunidade de emprego e renda no setor náutico;
- Potencial para construção de marinas com vagas molhadas;
- Instalação de serviços de manutenção próximos às marinas ou vagas molhadas;
- Possibilidade de criação de serviços de estaleiro, manutenção e reparação com a implantação de infraestrutura náutica para a recepção de embarcações;
- Saturação de infraestrutura náutica nas cidades do litoral sul do Rio de Janeiro e litoral norte de São Paulo;
- Desejo da iniciativa privada em investir na ampliação ou em mais empresas de infraestrutura náutica;
- O Estado de Santa Catarina conta com 508 km de extensão de litoral
- Visibilidade nas mídias em geral sobre a ampliação do uso do mar aumentou o interesse de investidores;

AMEAÇAS

- Escassez de mão de obra especializada;
- Falta de investimento em desenvolvimento tecnológico;
- Falta de estratégias de desenvolvimento econômico náutico retrai investimentos privados;
- Crise Econômica Nacional e Mundial;
- Carga tributária elevada, taxas de juros altas e taxa excessiva;
- Altos Encargos sociais;
- Aumento do preço dos combustíveis. Item que impacta em 13% do total dos custos de uma embarcação de qualquer tamanho;
- Aumento do dólar prejudica a importação de matéria prima para a indústria náutica;
- Insegurança física e patrimonial;
- Os estados do Paraná e Rio Grande do Sul estão se estruturando para aumentar a infraestrutura náutica em seus territórios;
- Boa infraestrutura náutica e mão de obra qualificada, no Uruguai e Argentina;
- Inexistência de um Plano Estratégico Estadual do setor náutico do Estado de Santa Catarina;
- Inexistência de financiamento da esfera Federal para a infraestrutura náutico do País e do Estado;
- Inexistência de empresas operando voos internacionais de forma regular no Estado;
- Não existem áreas definidas para a construção de marinas de acordo com as normas dos órgãos estaduais;
- Lentidão dos órgãos públicos em todas as

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none">- Potencial real de mercado para Santa Catarina se tornar um local para que as embarcações fiquem no Estado, em vagas molhadas;- Instalação de Empresas e Indústrias Náuticas no Estado;- Possibilidade de complementar e ampliar as opções de atividades e serviços associados ao setor náutico;- O setor náutico é essencialmente regional, o que garante que o Estado pode desenvolver polos náuticos dentro de seu território;- A crise na Europa despertou o interesse por novos mercados no mundo;- Há vagas para bons profissionais com boa noção da mecânica a diesel, de carpintaria, de eletrônica, entre outras competências que o setor exige;- Setor náutico é tradição no Estado de Santa Catarina;- Grande presença de construtores de embarcações e velas de renome no Estado;- A indústria de pequenas e médias embarcações catarinense é a segunda do Brasil, só perdendo para o Rio de Janeiro;- Santa Catarina produz mais de 90% dos moluscos cultivados no país;- Poder aquisitivo crescente no país; | <ul style="list-style-type: none">esferas ocasionando atrasos por ex. em construção de marinas com vaga molhada;- Contratação de financiamentos, arrendamentos e seguros do setor mais complicado, arriscado e oneroso;- Falta de estratégias de capacitação e qualificação para o setor. Ações em grande parte são isoladas e sem continuidade garantida;- Inexistência de escolas e clubes náuticos que consigam elevar a qualidade e o efetivo da mão de obra para o setor náutico em geral;- Baixo número de procura pelos serviços náuticos no Estado por navegadores internacionais; |
|---|--|

5.1. DESAFIOS E OPORTUNIDADES

Através dos apontamentos mostrados na matriz SWOT (Forças, Fraquezas, Oportunidades e Ameaças) dado à dimensão do setor náutico do estado e principalmente do município de Tijucas abaixo é feita a análise dos desafios e oportunidades que esse setor oferece ao município.

Primeiramente, é importante destacar que após a eclosão da primeira onda da crise econômica mundial (2008), os países no centro das preocupações da comunidade financeira internacional são, justamente, aqueles que abrigam alguns dos maiores e mais sofisticados centros náuticos, como Itália, Espanha, Portugal e Grécia. Nesse cenário, os governos desses países têm adotado medidas de redução dos seus déficits internos, entre as quais o aumento de impostos sobre a compra, posse e utilização de embarcações de esporte e recreio.

Dessa forma, parte do mercado europeu, existente e potencial, pode ser atraído para o Brasil, isso porque a capacidade de carga dos destinos na Europa está chegando ao seu máximo e a demanda continua crescendo. Em algumas marinas, como a de Minimes, em La Rochelle, França, o tempo de espera por uma vaga é de aproximadamente 8 anos. (FEAUFBA, 2009). A queda da demanda nos mercados centrais fez com que as maiores empresas do setor náutico adotassem estratégias de busca e ocupação de novos mercados, entre os quais o Brasil, tanto pela potência de sua economia como pelo fortalecimento e consolidação de um mercado de luxo em potencial.

Desde 2005, mais de 20 grandes estaleiros detentores de marcas reconhecidas internacionalmente estabeleceram estruturas de revendas, representações e, em alguns casos, operações industriais no Brasil.

Outro fator de atração de investimentos no Brasil é o poder aquisitivo crescente, em estudo, elaborado no ano de 2011 pela consultoria de investimentos imobiliários *Knight Frank*, em parceria com o *Citi Private Bank*, aponta o Brasil como o país onde se observará o maior crescimento no número de indivíduos com patrimônio acima de U\$100 milhões até 2016 (ICOMIA Fact Book 2010). E dentre o mercado náutico há uma previsão de crescimento da demanda por embarcações com comprimento entre 20 e 26 pés, com valores entre R\$60.000,00 e R\$120.000,00.

No interior dos estados das regiões sudeste, **sul** e centro-oeste, onde o crescimento da renda per capita tem sido mais acentuado ao longo dos últimos anos, observa-se a utilização cada vez maior das águas de represas, reservatórios, rios e lagos para a prática de atividades náuticas. Este movimento propicia o surgimento de polos náuticos emergentes, que dão origem cadeias

produtivas próprias, que incluem desde uma simples garagem náutica até estaleiros de projeção nacional, ACOBAR (2012).

Abaixo é descrito as principais dificuldades no país nas áreas do setor náutico, que podem se transformar em oportunidades para o município de Tijucas com interesse em investir no setor:

1. Marinas: Na região Sudeste, que concentra a maioria das estruturas de apoio náutico, não houve lançamentos nos últimos anos de marinas de grande porte. As estruturas existentes estão sendo continuamente ampliadas no limite de suas capacidades, para atender a demanda existente. Em regiões onde os entraves para a aprovação de marinas são endêmicos, como **Florianópolis/SC**, a atividade náutica se manifesta limitada devido à falta de novas estruturas de apoio. Neste caso, em que a Lagoa da Conceição – que tem limitações de espaço físico e baixa profundidade para a navegação de recreio – existe uma concentração de barcos de grande porte guardados em simples garagens náuticas ou em trapiches particulares. Mesmo com a necessidade de implantação de novas marinas, existem outras barreiras que dificultam a sua viabilização, como:

- Tributação excessiva sobre a importação de equipamentos fundamentais para a operação de estruturas modernas tais como: *forklifts*, *travelift*, *trailers* hidráulicos, *pump-outs*. Não existem similares no país, que possam garantir a mesma segurança, durabilidade e qualidade comparadas aos fabricantes do exterior, devido à experiência, estudo e investimentos de pesquisa;
- Inexistência de um programa de desassoreamento e fixação de barras de rios estuarinos, que perderam profundidade original para atender o acesso ou a saída de embarcações miúdas e médias, tanto de recreio quanto de pesca (ACOBAR, 2012).

2. Produção: Na esfera da produção, os empresários brasileiros que desenvolvem e produzem embarcações de esporte e recreio enfrentam dificuldades ligadas à:

- Carga tributária elevada;
- Escassez de mão de obra especializada;
- Inexistência de uma política industrial que apoie o desenvolvimento tecnológico da náutica no Brasil.

3. Segurança Jurídica: A inexistência de um sistema único de registro faz com que o conhecimento seja mínimo em relação ao tamanho da frota brasileira e suas características de porte e utilização. Além disso, a precariedade do sistema de registro

atualmente não oferece às instituições financeiras o grau de segurança e transparência, como por exemplo, no registro de automóveis (Renavam) ou de aeronaves (RAB), o que torna a contratação de financiamentos, arrendamentos e seguros mais complicada, arriscada e oneroso em comparação a outros bens de valor e aplicação semelhantes (ACOBAR, 2012).

4. **Mão de obra:** A formação de mão de obra especializada na construção náutica é outro empecilho que limita o crescimento do setor no país. Atualmente, as iniciativas que buscam a formação de profissionais para os estaleiros brasileiros, como o Polo Náutico da UFRJ e o Projeto Grael, entre outras, porém a atuação é isolada e com alcance apenas regional (ACOBAR, 2012).
5. **Comércio:** No âmbito do comércio, a escassez de linhas de crédito para compra de embarcações e as taxas de juros praticadas pela maioria das instituições financeiras se aliam ao alto custo dos estoques e aos tributos estaduais para aumentar o preço final dos produtos e diminuir a atratividade do setor náutico perante o público em geral. A questão tributária, que afeta a composição da matriz de custos dos fabricantes de embarcações, equipamentos, peças e acessórios, também influi diretamente na composição dos preços finais ao consumidor, inibindo a demanda global do varejo (ACOBAR, 2012).
6. **Estrutura de Apoio Náutico:** A infraestrutura de apoio à navegação costeira e a formação de mão de obra especializada no segmento náutico no Brasil exigem investimentos urgentes e em larga escala. No entanto, por um lado, existe a limitação dos recursos públicos para fazer frente a essas demandas e, por outro, a inexistência de marcos regulatórios específicos que viabilizem os investimentos privados necessários para a construção (ACOBAR, 2012).
7. **Marco Regulatório Ambiental:** A inexistência de um marco regulatório definitivo para a instalação de equipamentos e estruturas de apoio náutico traz a dificuldade na obtenção do licenciamento para a implantação e operação desse tipo de equipamento, isso faz com que o nível de incerteza das incorporações se torne alto em relação a alternativas de investimento no mercado brasileiro, limitando e encarecendo o fluxo de capitais para esse setor, e inibindo o surgimento de novas estruturas de apoio náutico e o

desenvolvimento do potencial náutico de regiões inteiras do país. Esse fato tem impacto negativo sobre toda a cadeia produtiva náutica, uma vez que, especialmente no caso de embarcações acima de 40 pés, a demanda é negativamente impactada pela falta de vagas em estruturas de apoio náutico (ACOBAR, 2012).

Em resumo as principais barreiras ao crescimento do setor náutico identificadas:

- Concorrência;
- Crise Econômica;
- Brasil ainda é percebido como um país caro;
- Taxação excessiva, que coloca em risco os investimentos futuros;
- País com taxas de juros altas;
- Encargos sociais, fator que causa desistência de investimentos;
- Insegurança física e patrimonial;
- Mão de obra especializada;
- Insuficiência de marcos regulatórios;
- Falta de investimento em desenvolvimento tecnológico;
- Poucas estruturas de apoio náutico;
- Dificuldade com licenciamento para implantação de estruturas;
- Contratação de financiamentos, arrendamentos e seguros mais complicada, arriscada e onerosa.

A partir das dificuldades elencadas, o município de Tijucas pode se orientar para aproveitar as oportunidades que surgem e se preparar para atender esse setor deficiente. Dessa forma, somadas as características naturais às ações de desenvolvimento do setor náutico, o município pode absorver uma significativa parte do mercado, visto que:

- Os mercados concorrentes estão entrando em processo de saturação (Rio de Janeiro, São Paulo e mercado europeu);
- Já existe um mercado, principalmente europeu, que consome o turismo náutico brasileiro;
- O setor, que movimenta milhões de turistas/ano na Europa, pode abrir possibilidades de atração para Santa Catarina destes turistas;
- No segmento de turismo náutico o turista gasta valores significativos no destino, possibilitando a geração de emprego e renda, principalmente através da prestação de serviços pelas comunidades locais.

Nesse contexto Tijucas tem a oportunidade de se desenvolver com ações descritas abaixo como:

- Investimento em Estruturas de Apoio Náutico;
- Instalação de grandes indústrias desse segmento, com minimização de cargas tributárias (incentivos fiscais);
- Construção do Molhe para abertura da “Boca da Barra” e expansão das atividades náuticas;
- Parcerias de investidores Italianos;
- Desenvolvimento do Planejamento Estratégico Municipal do Setor Náutico direcionando as ações de forma ordenada;
- Desenvolvimento de esportes aquáticos e competições esportivas;
- Requalificação de atividades ligadas ao mar (pesca esportiva, artesanal, mergulho, mecânica naval, marinas, e outros serviços diversos);
- Desenvolvimento da maricultura na baía;
- Incentivo a instalação de Cursos Técnicos na área náutica (eletricidade naval, mecânica, pintura, carpintaria, construção naval, climatização, administração naval entre outros). Podendo ter parcerias com Universidades de outras cidades para o desenvolvimento de tecnologia e pesquisa e se tornar um polo de referência. Garantindo assim a inclusão social, por meio de oportunidade de emprego e renda no setor náutico;
- Construção de marinas com vagas molhadas, aproveitando a saturação de infraestrutura náutica nas cidades do litoral sul do Rio de Janeiro e litoral norte de São Paulo;
- Incentivo a construção de estruturas de apoio com vagas molhadas para embarcações com acima de 40 pés, que atualmente está faltando no país;
- Instalação de serviços de manutenção próximos às marinas ou vagas molhadas;
- Instalação de serviços de estaleiro, empresa de manutenção e reparação com a implantação de infraestrutura náutica para a recepção de embarcações;
- Apoio ao GTT Náutico e ACATMAR para estruturação de marcos regulatórios;

Além das oportunidades descritas acima é essencial o desenvolvimento dos Planos de Ordenamento Náutico que são estudos de planejamento do *waterfront* que resultam num diagnóstico para indicar os locais potenciais, os tipos de estruturas de apoio náutico e o que se deve fazer para viabilizá-las numa determinada região marítima ou em águas interiores.

Estes planos representam a referência básica para os entes públicos e a iniciativa privada sobre a avaliação técnica, econômica, ambiental e social envolvendo várias atividades além da navegação

de recreio, tais como o transporte aquaviário, o turismo náutico, a pesca, a aquicultura, as reservas ambientais, as praias, os esportes náuticos, entre outros fatores que dividem o espaço nas águas.

Além desse plano é importante também o EIA/RIMA, que a abreviação significa EIA = Estudo de Impacto Ambiental e RIMA = Relatório de Impacto Ambiental. Como os títulos já indicam, o EIA e o RIMA são realizados para verificar os possíveis impactos de uma obra ou projeto no meio ambiente onde será realizado. Importante documento para liberação da licença ambiental para instalação/construção/operação de empresas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nesse trabalho o setor náutico é apresentado como uma indústria em expansão no Brasil e o estado de Santa Catarina se destaca nesse cenário, o que traz muitas possibilidades para o município de Tijucas/SC que possui muitos aspectos a seu favor para se tornar um polo do setor náutico.

Nesse contexto, faz-se necessária a atuação coordenada com o setor do governo, em todas as suas esferas, para buscar a minimização de obstáculos, a organização de uma política de incentivos, a racionalização da carga tributária e a estruturação de marcos regulatórios, que tragam aos empresários e investidores a segurança institucional e econômica necessária para a aplicação de recursos no setor.

Ainda cabe ressaltar alguns pontos que devem ser considerados, para o município que tem a intenção de evoluir no setor, como a importância de investimento em educação através de escolas, clubes náuticos e cursos técnicos de mecânica naval, produção de peças, entre outros. A falta de qualificação da mão de obra disponível no mercado é apresentada, na pesquisa feita pela ACOBAR (2012), como um dos principais entraves ao desenvolvimento dos negócios para estaleiros, fabricantes de equipamentos e varejistas.

Evidencia-se também a importância da comunicação direcionada à promoção da cidade, como fator decisivo para o sucesso das negociações com investidores. O município precisa comunicar os incentivos e legislação que possuem em benefício das empresas como forma de atração de investimentos, a participação em feiras estratégicas, visita às empresas de interesse e reuniões efetivam essa comunicação. Apesar do potencial existente, das possibilidades e incentivos, Tijuca não se apropriava das vantagens que possuía perante o mercado. Entretanto, iniciaram-se ações pela Prefeitura, nesse contexto, em paralelo as ações de facilitação.

Além de investimento de empresas particulares, o município conta também com a possibilidade de incentivo e investimento previsto pelo estado como SC Parcerias e SC Investimento, também com o PRODETUR, PRODEC, Pró-Emprego, Pró-Náutica tendo possibilidade também de angariar fundos do FUNTURISMO.

Como foram apontadas em alguns momentos no trabalho, várias práticas adotadas podem contribuir para o desenvolvimento do setor náutico no município, demonstrado através do Diagnóstico Estratégico Situacional do Município apresentado nesse trabalho, a partir disso, faz-se necessário a definição da visão futura e das estratégias para o desenvolvimento do setor.

Essas práticas serão detalhadas no Planejamento Estratégico que será elaborado na segunda fase do **Plano de Desenvolvimento do Setor Náutico no Município de Tijucas/SC**, a qual compõe esse trabalho. Nessa segunda fase serão convidados, a participarem do processo, representantes ligados ao setor dos órgãos municipais e estaduais, associações de classe, pescadores, comunidade entre outros. Serão realizadas reuniões e oficinas com a finalidade de compor a percepção e desejo dos envolvidos para o desenvolvimento do Plano de Ação do setor de forma participativa e organizada.

Considerando que o setor náutico envolve todos os setores da economia, esse planejamento precisa abranger todos os níveis de governo estadual e municipal, bem como o setor privado, e inclusive as comunidades locais. Dessa forma, será promovido um crescimento sustentável dos pontos de vista econômico, ambiental e social. Com o aumento de atividades o município se torna mais atrativo para investimento e consequentemente seu crescimento acelera.

Contudo, em razão das rápidas mudanças, é essencial possuir um sistema de monitoramento e mensuração confiáveis de tendências em matéria de demanda e comportamento do consumidor para identificar ameaças ao crescimento e também para avaliar novas oportunidades que possam favorecer o desenvolvimento sustentável e o setor. É essencial garantir que os benefícios econômicos e sociais gerados pelo setor, assim como os investimentos aplicados, sejam sustentáveis em longo prazo.

Em virtude dos fatos mencionados, o município de Tijucas/SC tem inúmeras possibilidades de explorar o setor náutico, com destaque ao fortalecimento e posicionamento estratégico. Em análise aos dados obtidos nesse trabalho apontam que há uma real necessidade da abertura da “Boca da Barra” e assim a liberação da saída para o mar, acredita-se que a construção do molhe possa ser uma alternativa deve ser considerada, assim como outras que se apresentarem viáveis, essas ações para o desenvolvimento do setor causaram grandes transformações no município, principalmente a retomada das atividades náuticas. Porém, é essencial a estruturação de um

Planejamento Estratégico para haver ordenamento em suas ações, assim como definição de prioridades, sem deixar a preocupação com as questões ambientais. Dessa forma, serão preparadas condições favoráveis para o município se desenvolver no setor náutico com êxito de forma sustentável.

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

ACOBAR. Pesquisa Indústria Náutica Brasileira: Fatos & Números 2012.

ALMEIDA, Dermeval Costa de. **Diagnóstico da Distribuição de Sedimentos Finos e Processos Físicos associados na baía de Tijucas/SC**. Dissertação de Mestrado, Universidade do Vale do Itajaí. Itajaí/SC, 2008.

ATLAS BRASIL. Atlas do desenvolvimento humano. (Disponível em http://www.atlasbrasil.org.br/2013/pt/perfil_m/tijucas_sc acesso em 02 de junho de 2015).

BAYER, Marcos; GOMES, Luiz (Organizadores). Muitas histórias de Tijucas. Florianópolis: Insular, 2000.

BOTE, Bianca. O CRESCIMENTO DO MERCADO NÁUTICO NO PAÍS. 2014. Disponível em <http://www.reedalcantaranoticias.com.br/o-crescimento-do-mercado-nautico-no-pais/> acesso em 03 de julho de 2015.

BRASIL. Ministério do turismo. Turismo Náutico: orientações básicas. Brasília, 2008

CBHRT - Comitê da Bacia Hidrográfica do Rio Tijucas. . (Disponível em <http://www.aguas.sc.gov.br/comite-tijucas> acesso em 12 de junho de 2015).

FEAUFBA - Fundação Escola de Administração da Universidade Federal da Bahia. **Plano Estratégico do Turismo Náutico Na Baía de Todos-os-Santos**. Salvador (BA), 2009.

FÓRUM DO MAR. (Disponível em <http://www.forumdomar.org.br/grupos.php?grupo=20> acesso em 15 de junho de 2015).

GOVERNO DO ESTADO DE SANTA CATARINA, Centro de Informática e Automação do Estado de Santa Catarina (CIASC). Mapa Interativo de Santa Catarina, 2012.

GOVERNO DO ESTADO DE SANTA CATARINA, Secretaria de Estado do Planejamento. Produto Interno Bruto dos Municípios, 2008.

GUIA FLORIPA. Reserva do Arvoredo. (Disponível em <http://www.guiafloripa.com.br/turismo/ilhas-florianopolis/ilha-do-arvoredo> acesso em 15 de junho de 2015).

IBGE, Diretoria de Estatística, Geografia e Cartografia. Censo Demográfico, 2010.

IBGE, Diretoria de Pesquisas, Coordenação de Contas Nacionais - Governo do Estado de Santa Catarina, Secretaria de Estado do Planejamento. Produto Interno Bruto dos Municípios, 2009.

ISA (Instituto Socioambiental). Unidades de Conservação do Brasil. (Disponível em <http://uc.socioambiental.org/uc/590456> acesso em 21 de julho de 2015).

MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO, Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Anísio Teixeira (INEP), Sistema de Estatísticas Educacionais (Edudata). Censo Escolar e Secretaria de Educação de Santa Catarina, 2012.

MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR (MDIC), Secretaria de Comércio Exterior (SECEX), Departamento de Planejamento e Desenvolvimento do Comércio Exterior (DEPLA. Balança Comercial Brasileira por Municípios, 2011.

PREFEITURA MUNICIPAL DE TIJUCAS. Dados do Município. (Disponível em <http://www.tijucas.sc.gov.br/> acesso em 06 de julho de 2015).

SANTUR. Plano de Marketing Turístico de Santa Catarina 2020, Santa Catarina, 2010.

SANTUR. Pesquisa Regionalizada Vale do Rio Tijucas/SC. 2013

SEBRAE/SC; ACATMAR. Plano de Inteligência de Mercado, Mar Catarina, Florianópolis, 2015.

SEBRAE/RJ, Cadeia Produtiva do Turismo Náutico na Costa Verde, 2011.

SECRETARIA DE ESTADO DO PLANEJAMENTO. Programa Estadual de Gerenciamento Costeiro de Santa Catarina, 2013. (Disponível em <http://www.spg.sc.gov.br/index.php/acoes/20-gerco> acesso em 06 de julho de 2015).

SECRETARIA DE ESTADO DO PLANEJAMENTO. Projeto Orla. (Disponível em <http://www.spg.sc.gov.br/index.php/sobre-o-projeto-orla> acesso em 30 de junho de 2015).

SITE DA TRANSPARÊNCIA. (Disponível em http://e-gov.betha.com.br/transparencia/01012-002/con_servidoresativos.faces acesso em 06 de julho de 2015).

WORLD TRAVEL & TOURISM COUNCIL (WTTC). **Viagens & Turismo: Impacto Econômico – Santa Catarina**. 2009.

APÊNDICE

ENTREVISTA 1

Entrevista com Fábio Oliveira da empresa Marine Express, localizado no município de Tijucas/SC. Abaixo segue trecho na íntegra do e-mail respondido pelo mesmo.

1) Por que foi escolhido o município de Tijucas para instalar a empresa?

Tijucas foi escolhida de forma involuntária. A pretensão era nos instalarmos em Itajaí, mas dificuldades de oferta e preços foram impedimentos naturais. Passando por aqui rumo à capital, tivemos a felicidade de encontrar um local muito bem situado e com preço mais acessível.

2) Como percebe o mercado nacional e estadual do setor náutico?

O mercado como um todo é muito suscetível ao humor da economia. Trata-se de mercado considerado pelos governos como extremamente supérfluo, e por isso mesmo, demasiadamente tributado. Além disso; como dito acima, este mercado se retrai ao menor sinal de indisposição econômica. São bens e serviços de valor agregado elevado.

Santa Catarina; nos últimos anos, efetuou um esforço muito grande para atrair a indústria náutica. Prova disso, é que vários novos estaleiros optaram em se instalar por aqui. Santa Catarina é hoje, seguramente, o maior produtor nacional de embarcações de esporte e lazer.

3) Quais são as dificuldades no Setor?

Mão de obra sem dúvida ainda é uma grande dificuldade.

4) Como percebe o potencial do Setor no município?

Considerando a facilidade de acesso ao mar que pode haver em caso de obras de infraestrutura, o potencial é elevadíssimo. Tijucas deve ser hoje, o município da grande Florianópolis com maior potencial de exploração no setor náutico.

5) O que falta para ser melhor?

Como escrito acima, faltam obras de infraestrutura. O município precisa no mínimo, criar condições melhores de acesso ao mar, saindo do Rio Tijucas. Precisa também, atrair investimentos em marinas; garagens náuticas; etc. A disponibilidade de vagas secas para embarcações, atrairá

seus proprietários e assim, CONSUMIDORES de alto poder aquisitivo interessados talvez; além de usufruir do acesso ao mar, em investir aqui.

6) Que nicho o município poderia desenvolver que hoje falta no setor?!

Não é fácil atrair uma indústria náutica. Ela precisa de incentivos muito maiores do que o município pode proporcionar. Precisa de parceria com Estado!

Então eu acredito que o setor de serviços pode proporcionar algo mais interessante. Depende de existir acesso ao mar e condições de guarda das embarcações.

A partir daí, haverá demanda de outros serviços: mecânica; elétrica; pintura; alimentação; conservação; turismo; etc.

7) Conhece mais alguma empresa que trabalha no setor em Tijucas?

Creio que não nenhuma outra empresa do setor, localizada em Tijucas.

ENTREVISTA 2

Entrevista informal com Pescadores Artesanais do Município de Tijucas/SC. Abaixo segue trecho da conversa. Sendo P = Pescadores e E (entrevistador)

E - Hoje vocês vivem da pesca?

Pescador 1 (P1) - Sim

E - Pescam na região ou precisam ir muito longe para conseguir pescar?

P1 - Pescamos aqui na região mesmo.

E - No mar e no rio?

P1 - Não, só no mar, só usamos o rio como acesso.

E - O que acham que está faltando para melhorar a condição de trabalho?

P1 - Para nós principalmente é melhor a barra pra poder trabalhar, porque a barra hoje em dia está terrível.

E - A barra que você fala é a Boca da Barra? (encontro do rio com o mar)

P1 - Isso, a Boca da Barra... É a profundidade ali, tem que esperar a maré.

Pescador 2 (P2) - Não é só a boca da barra o rio todo precisa.

E - Precisa de desassoreamento?

P2 - É precisa. Nesse mês que nós estamos não conseguimos sair de manhã, porque se sai já encalha até um batera mesmo, então a maioria espera pra ir com a maré, chega sair já é 10 horas, 11 horas porque de manhã não dá para sair, fica tudo encalhado.

E - O que já prejudica o horário da pesca.

P2 - Isso, porque a pesca é de manhã, tem que ficar 11 horas para lá, porque tem que esperar a boca da barra.

E- E para voltar é mesma coisa, às vezes vocês já terminaram a pesca e precisam esperar o horário da maré para poder retornar?

P1 – Sim, se sai com maré tem que voltar com maré, às vezes tem que ficar lá 8, 10 horas, pra conseguir voltar.

E - Coisa que conseguiria fazer em 3 ou 4 horas?

P1 – Até antes, porque vai lá fora trabalha duas horas volta, aí se tem profundidade entra, né?!

Pescador 3 (P3) – Para falar uma verdade, falta muita estrutura para o pescador artesanal aqui em Tijucas, falta muita coisa.

E - Sempre artesanal, não tem indústria pesqueira?

P3 – Não, aqui não.

E - E quando quebra barco, precisam de manutenção como fazem?

P3 – O carpinteiro é aquele menino lá... (aponta para um rapaz que está uma quadra do local)

P1 – A minha está quebrada, está pra conserto.

E - O conserto também é Artesanal?

P1 – Artesanal

E - E para a parte mecânica tem alguém?

P1 – Ah! Tem um guri que faz pra nós

P3 – Às vezes o próprio pescador entende de mecânica

P1 – É porque pagar tudo se torna meio difícil.

P3 – As coisas são muito caras, então o pescador mesmo ele faz, às vezes o motor, às vezes a embarcação, calafeta, pintar, as um mais entendido coloca uma tábua alguma coisa.

E - É um colaborando com o outro, vão se ajudando para se manter?

P1 – Aquele que entende um pouquinho dá uma ajudinha...

Eles falam da poluição do Rio, que há 60 anos podia-se tomar a água e hoje se se molha com a água e tiver um machucado na pele ele não cicatrizará e corre o risco de infecção. Comparam qualidade da água com a água do Rio Tiete, quando passa em São Paulo capital.

P2 – Mas o principal ainda é a profundidade da Boca da Barra, porque assim, tu tem uma manutenção grande ainda, porque acontece de quebrar muita embarcação ali, nem sempre consegue esperar, se tu tá aqui tu consegue esperar, mas se tu tá lá e tem um trovoada alguma coisa ai tem que entrar meio... Ai não vai ter horário para entrar e acaba quebrando.

P3 – Quebra eixo, entorta eixo, quebra leme, fura embarcação, não é nada fácil.

P1 – isso ai, tudo prejudica, mas principalmente a barra não tem como entrar e como sair.

E - Quantos pescadores têm aqui em Tijucas?

P3 – dos que vivem da pesca mesmo de ter uns 20.

E - E os escoamentos dos peixes vendem aqui pra Tijucas ou pra fora?

P2 – Vendemos tudo aqui mesmo

P1 – Tem próprio pescador que manipula e vende tudo em casa e outro que entregam para peixarias

P2 – Mas isso é coisinhas pequenas, se pegar 100 (quilos) ele pagar 5 (reais), mas se pegar 110 (quilos) ele paga 3 (reais) porque ai tem demais, não é como a indústria, quando tinha a Ademir Camargo que a quantidade era toneladas, quanto mais para ele era melhor. Hoje não.

Um barqueiro que trabalha com o turismo para prática de pesca e passeios, levando pessoas, 90% pessoas de fora, para a Ilha do Arvoredo. Só utiliza como promoção do serviço o “boca-a-boca”, ele diz que sempre é indicado.

Ele enfrenta o problema mesmo problema com a boca da barra e fica a mercê da maré. Os turistas não podem escolher o horário dos passeios, tem que ser no horário da cheia da maré para sair e voltar o que acontece de 12 em 12 horas, ou seja, ficam 12 horas fora ou 24 horas, fora isso não tem como voltar porque não passa pela barra.

E - Como que atua a Colônia de pescadores?

P3 – Só na época do defeso, defeso da anchova, que tem uns 3 ou 4 meses o defeso que o pescador recebe.

P2 – Tem 3 meses do camarão

Pescador 4 (P4) – Na verdade ela só intermedia o que a lei do governo, porque tem o benefício pra pescador. Ela, em si, não tem nada.

E - E ações de cobrança de melhoria junto a prefeitura, também não tem nada?

P1 e P2 – Não, não, isso não tem nada.

E - Só essa parte da legislação.

P1 – Só, só.

E - Não são ativos nem pra eventos?

P4 – Não, não tem nada.

P3 – não tem nada, nem um médico, nem um dentista, nem nada.

P3 – Veja só, aqui na Colônia tinha que ter um bom estaleiro, um local para a manutenção dos barcos e não tem nada.

P4 – Mas de tudo que você ouviu, se for pra levantar um ponto, é a Boca da Barra, para ter uma ideia tem horário que você atravessa com água no joelho. O que já ajudaria, seria um metro abaixo,

