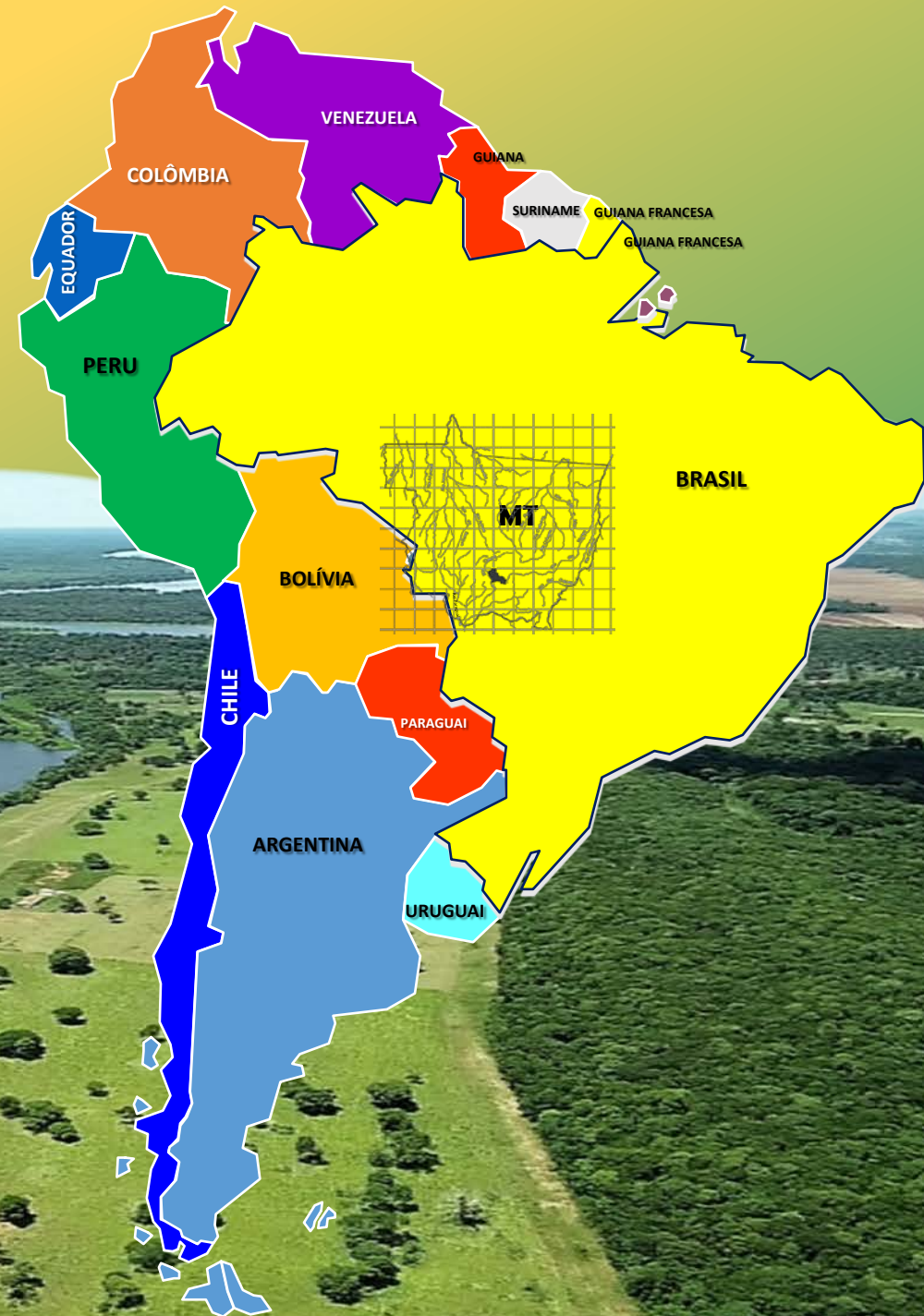




O Desenvolvimento do Turismo Associado à Navegação no Estado de Mato Grosso



Cuiabá 01 de Outubro/2019



• REMINISCÊNCIAS

1555



Alvar Núñez Cabeza
de Vaca

1753



Mapa das Cortes

1758



Atlas de Miguel
Ciera

• MEMÓRIA HISTÓRICA

1555

Os espanhóis foram os primeiros colonizadores a navegar pelo rio Paraguai.

Os relatos fazem referência aos bergantins (navios movidos a vela e por um conjunto de remos) e às canoas como sendo as embarcações mais utilizadas por eles (e pelos índios) nos idos do século XVI no rio Paraguai

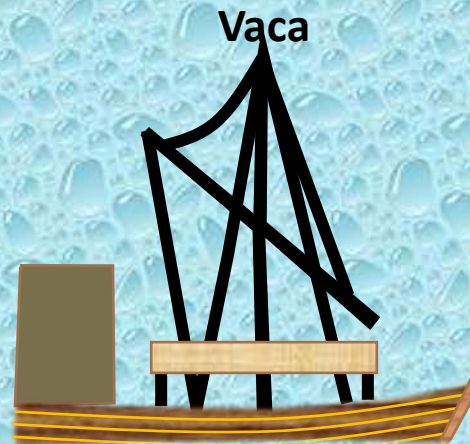


Alvar Núñez Cabeza de Vaca

Álvar Núñez Cabeza de Vaca foi um conquistador espanhol, conhecido por ter sido o primeiro europeu a descrever as Cataratas do Iguaçu e explorar o curso do Rio Paraguai. Escreveu La Relación, livro depois renomeado para Naufrágios

Apresenta o cenário pantaneiro caracterizado pelo regime das cheias ditadas pelo espraiamento do rio Paraguai, bem como a vida e os costumes dos povos nativos que aqui viviam.

Cabeza de Vaca ao deparar-se com a imensidão de águas das lagoas Guaíba e Uberaba julgou existir um mar interior de água doce na América, chamou-o então de mar de Xarayes.



• MEMÓRIA HISTÓRICA

Habilmente construído em Lisboa sob a supervisão de Alexandre de Gusmão, funcionou como um instrumento essencial para a aceitação pela Espanha, na sua quase totalidade, da proposta enviada de Lisboa e para a consequente conclusão das negociações do Tratado de Madrid assinado em 14 de Janeiro de 1750.

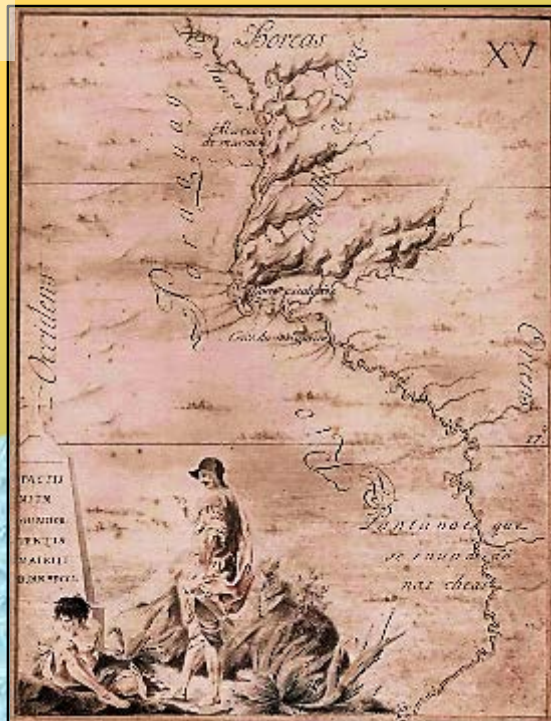
MAPA DAS CORTES



1758



Atlas de Miguel Ciera



Miguel Ciera
Carta XIV. Rio Paraguai - Lápis, tinta e
aquarela/ papel 37 x 28 cm
Biblioteca Nacional -RJ

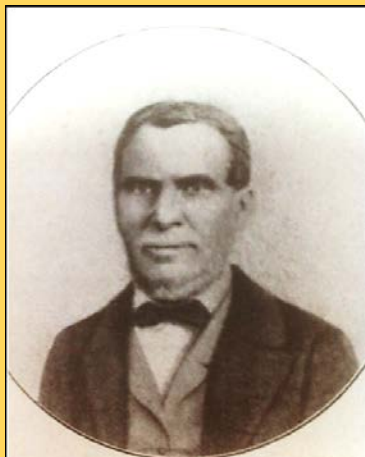
Dom Miguel Ciera (Astrônomo matemático)

Miguel Ciera em 1758, dedicou um preciso atlas manuscrito ao rei D. José I, de Portugal, obra que hoje pertence ao acervo cartográfico da Biblioteca Nacional no Rio de Janeiro. Nele, tal como expressa o título, descrevem-se os rios da Prata, Paraná e Paraguai, desde a Colônia de Sacramento até o rio Jauru, no interior sul-americano.



[COSTA, Maria de Fátima](#). Miguel Ciera: um demarcador de limites no interior sul-americano (1750-1760). *An. mus. paul.* [online]. 2009, vol.17, n.2, pp.189-214. ISSN 0101-4714. <http://dx.doi.org/10.1590/S0101-47142009000200010>.

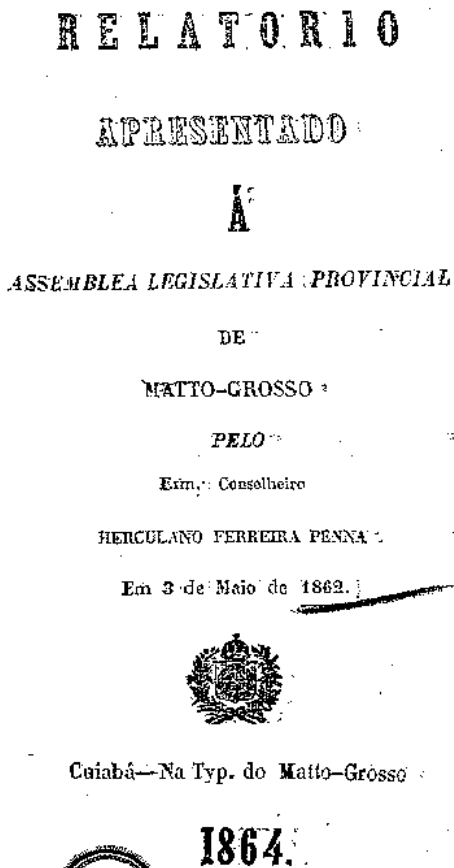
• REMINISCÊNCIAS



Augusto Leverger, Barão de Melgaço

- Como militar, participou das guerras do Prata, foi o organizador do Arsenal de Marinha de Mato Grosso (onde construiu as canhoneiras que constituíram o núcleo inicial da flotilha brasileira nas águas do Rio Paraguai) e chefiou, na cidade de Melgaço, a resistência brasileira à invasão paraguaia, quando da guerra contra aquele país.
- Exerceu por três vezes, a presidência da província de Mato Grosso (1851-57, 1866-67 e 1869-70), foi também comandante de Armas (1852-56), vice-presidente por dez anos e coronel-comandante-superior da Guarda Nacional.

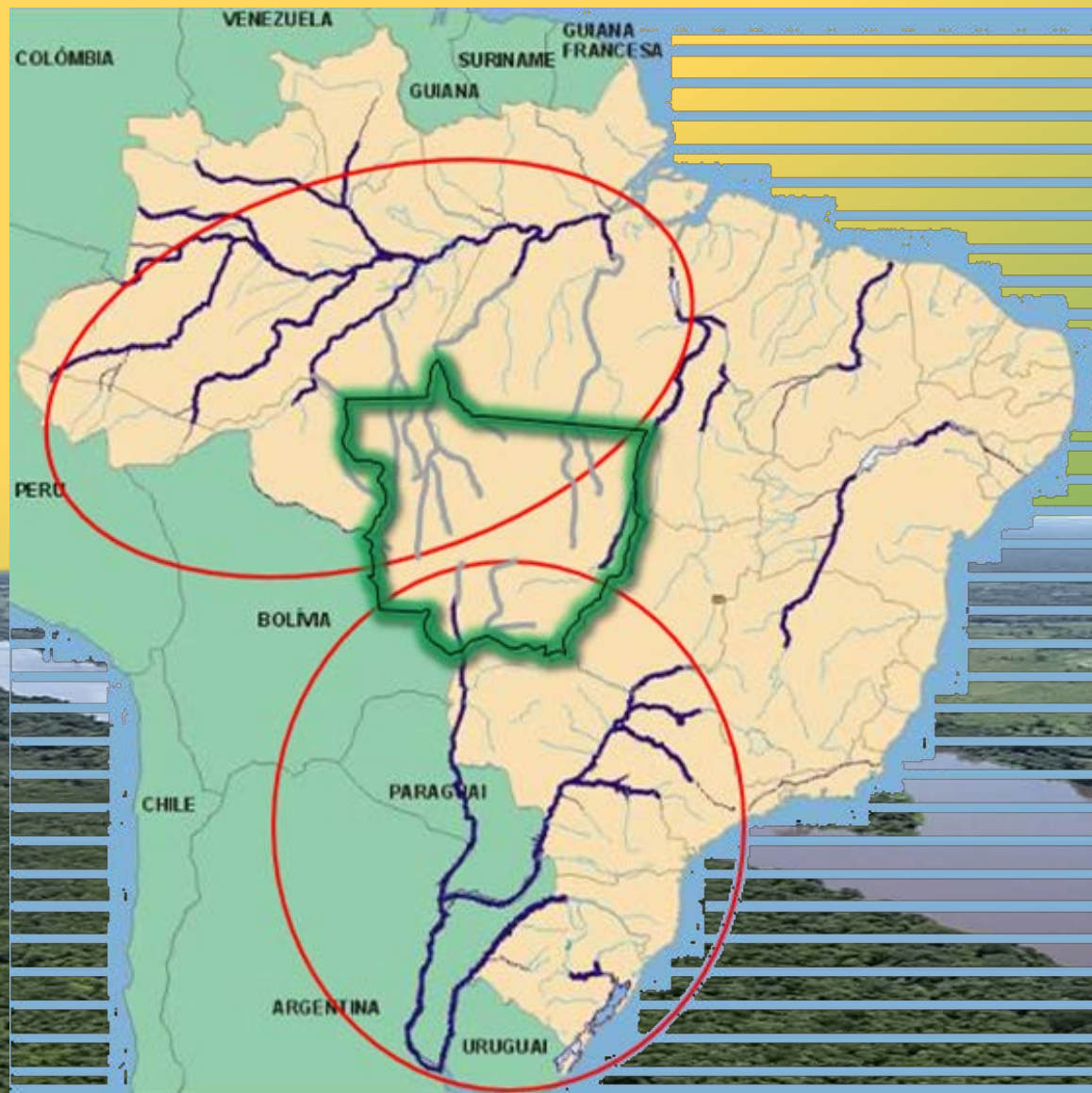
IHGB



“Um lanço de vista sobre a carta geographica do Brasil mostra o admirável systema de navegação, com que a natureza dotou a Província de Mato Grosso, tanto para suas communicações interiores, como para suas relações com os paízes e Províncias visinhas, e com a costa do Atlântico”

(pág.42/43 do Relatório à Assembléia Legislativa Provincial-1864).

• REMINISCÊNCIAS



A partir daquela afirmativa, Leverger passa a definir as Regiões hidrográficas de Mato Grosso, como Região hidrográfica do Norte, composta pelos afluentes do Amazonas e Região hidrográfica do Sul, composta pelos afluentes do Prata.

• REMINISCÊNCIAS

IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO

- A partir de 1847, os primeiros barcos mercantes paraguaios sulcam as águas da Província de Mato Grosso;
- Ao término da Guerra da Tríplice Aliança contra o Paraguai, foi liberada a navegação pelo rio Paraguai (1870);
- A então Província de Mato Grosso integra-se definitivamente ao grande comércio internacional;
- As mercadorias eram importadas principalmente da Europa;
- Os importadores diretos eram as grandes casas comerciais do cone sul do continente, situadas principalmente na Argentina;
- A capilaridade em Mato Grosso era constituída por uma rede de revendedoras, com grande variedade de produtos;



• REMINISCÊNCIAS

"Illex"; (Corumbá - Cáceres)"

HISTÓRICA NAVEGAÇÃO COMERCIAL



Fernandes Vieira M. Cavassa
Assunción-Corumbá



A Draga "15 de Agosto"



Lancha "13 de Junho", auxiliar da Draga



LINHA DO TEMPO



...
SÉC XVI
Canoas a remo



**SÉC XVI até meados
SÉC XIX**
Barcos a vapor



**SÉC XIX até
SÉC XXI**
Barcos a motor



Draga "15 de Agosto"



Lancha "13 de Junho"-auxiliar da Draga

• MEMÓRIA HISTÓRICA

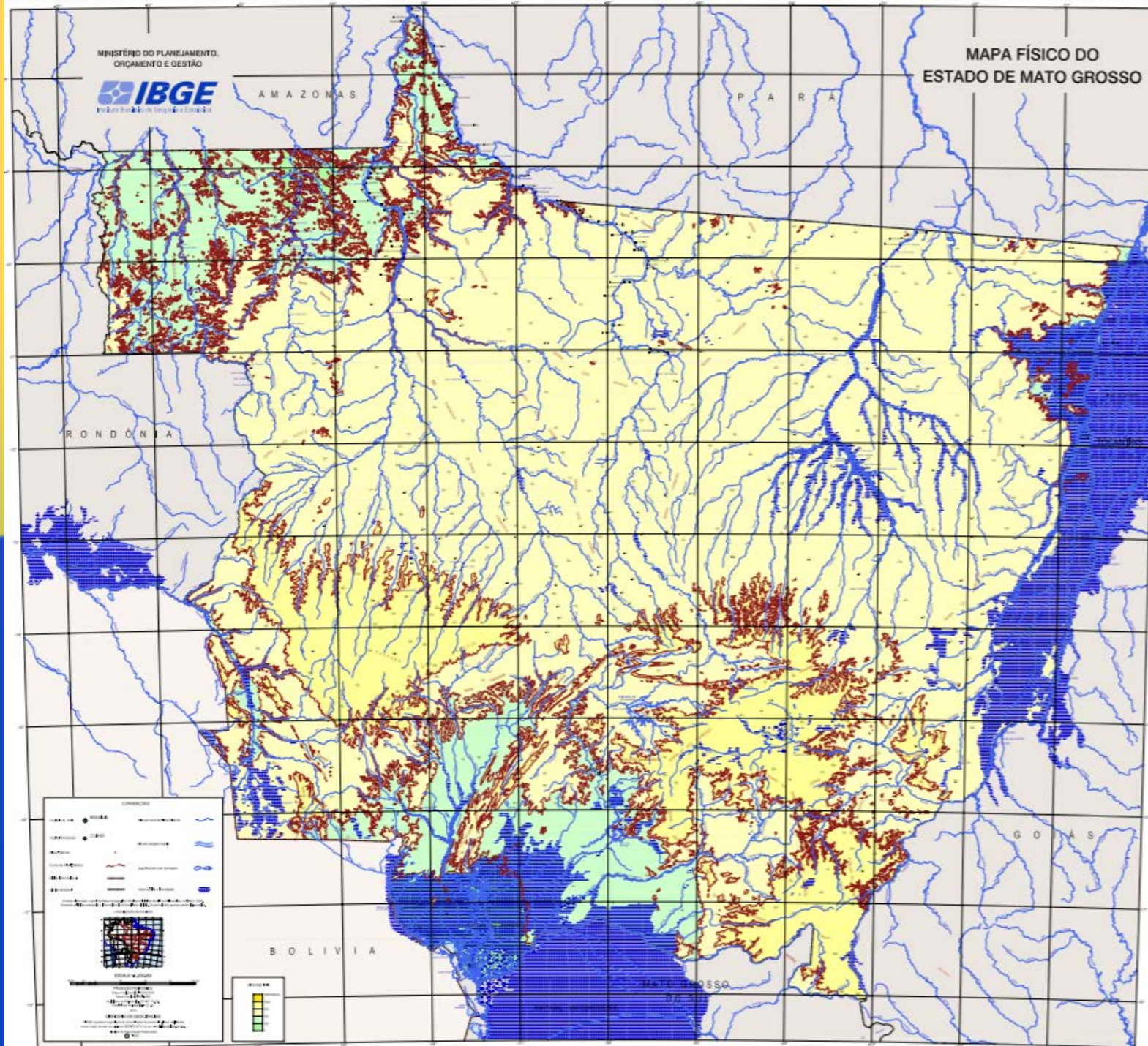
Fonte: Album Graphico do Estado de Matto Grosso, 1914.

• CONTEXTO ATUAL



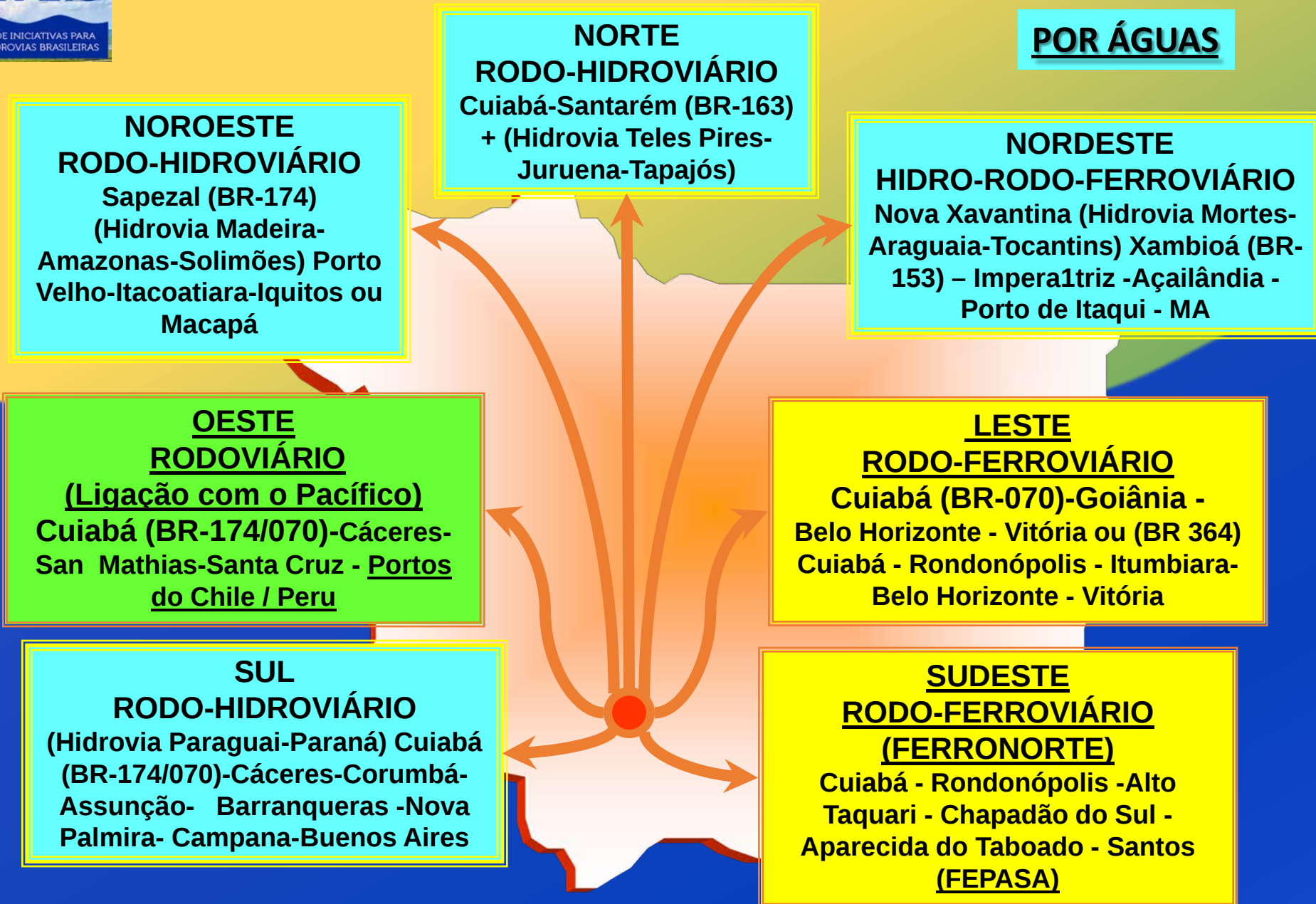
Rio Paraguai - SERVIÇO DE DRAGAGEM – ...atualmente...

MATO GROSSO ESTADO GERADOR DE ÁGUAS



MATO GROSSO - CORREDORES DE TRANSPORTE

POR ÁGUAS

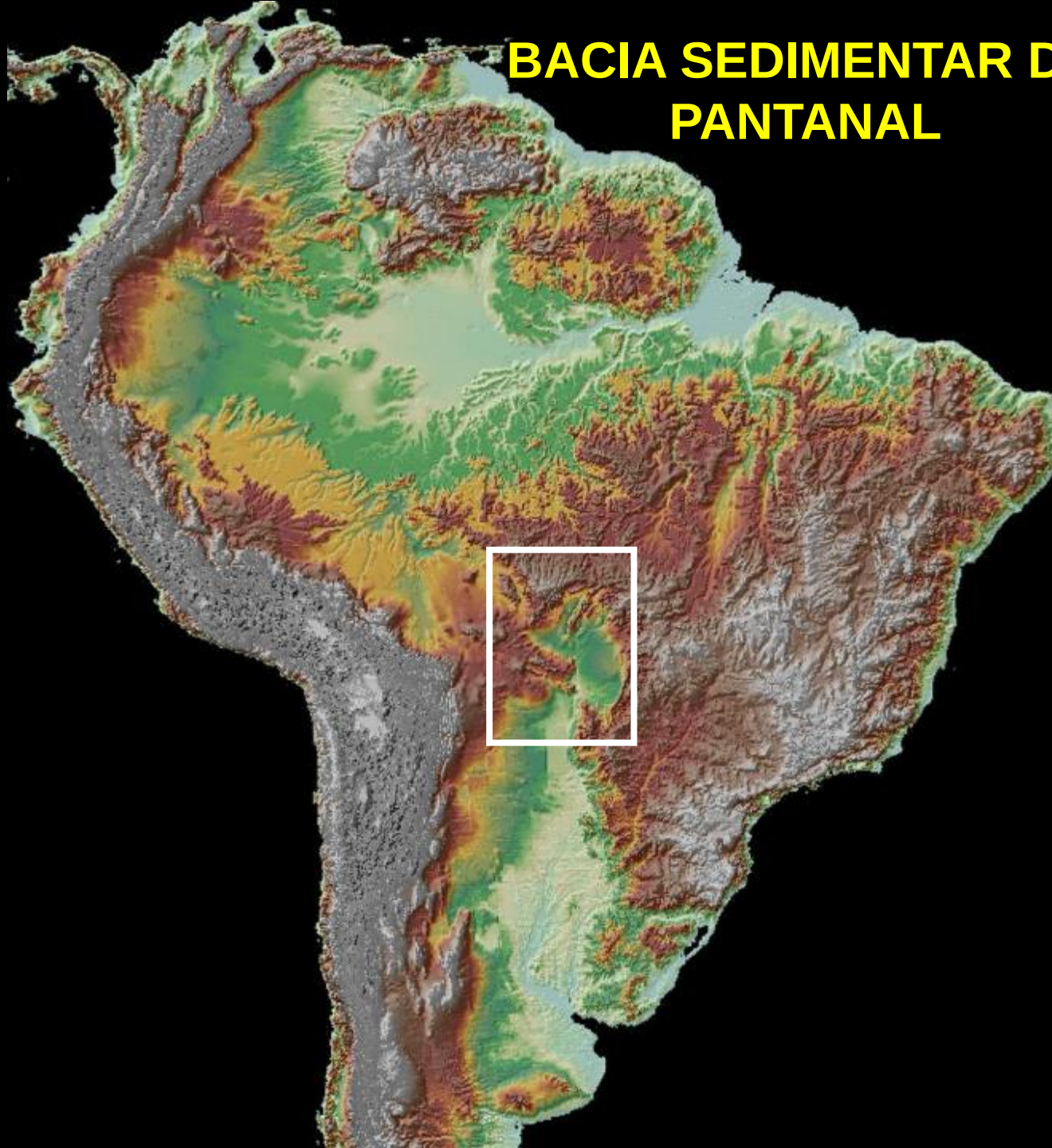


PRODUÇÃO / LOGÍSTICA / TURISMO



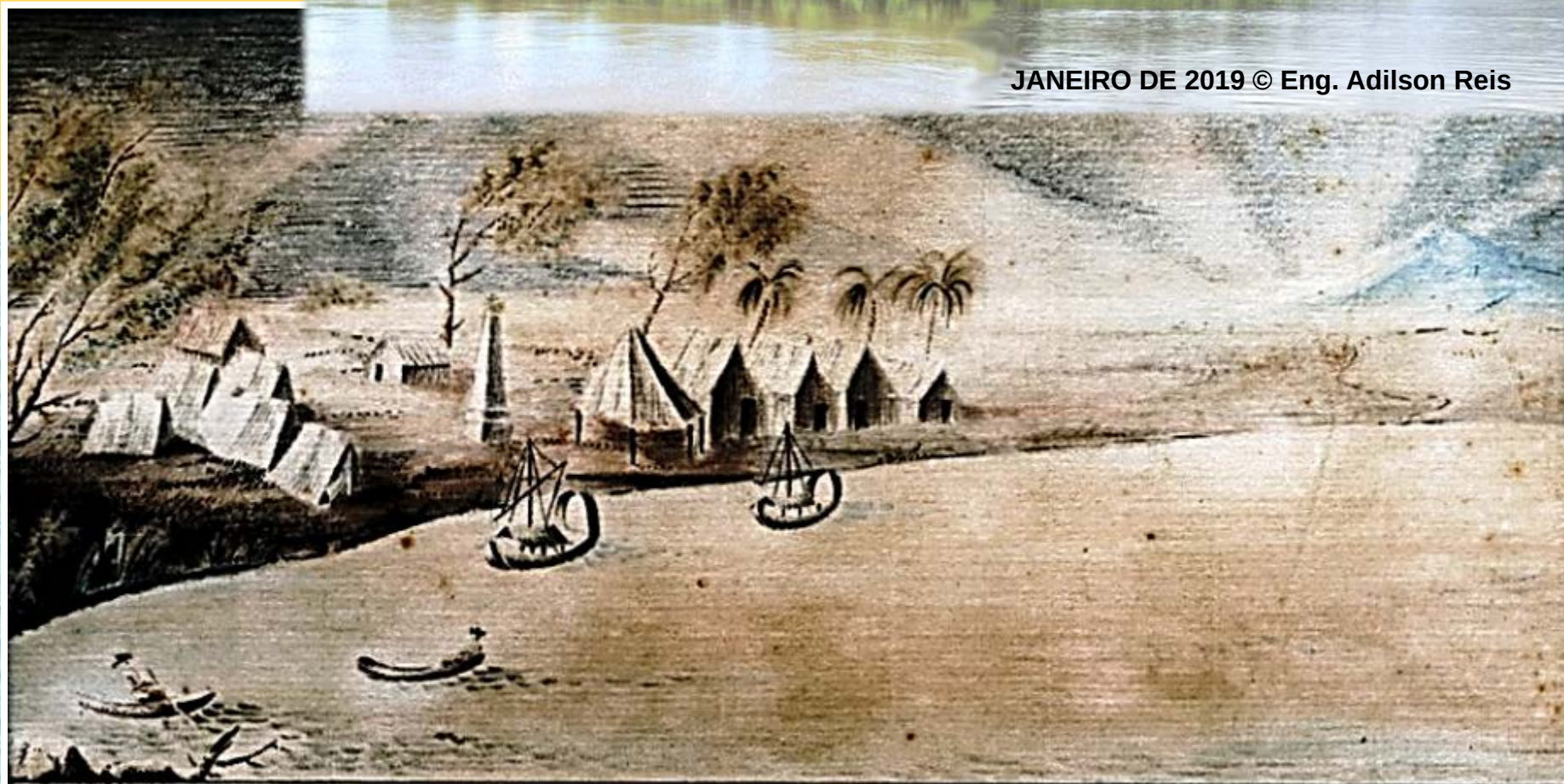
VERTICALIZAÇÃO x CU\$TOS\$

BACIA SEDIMENTAR DO PANTANAL





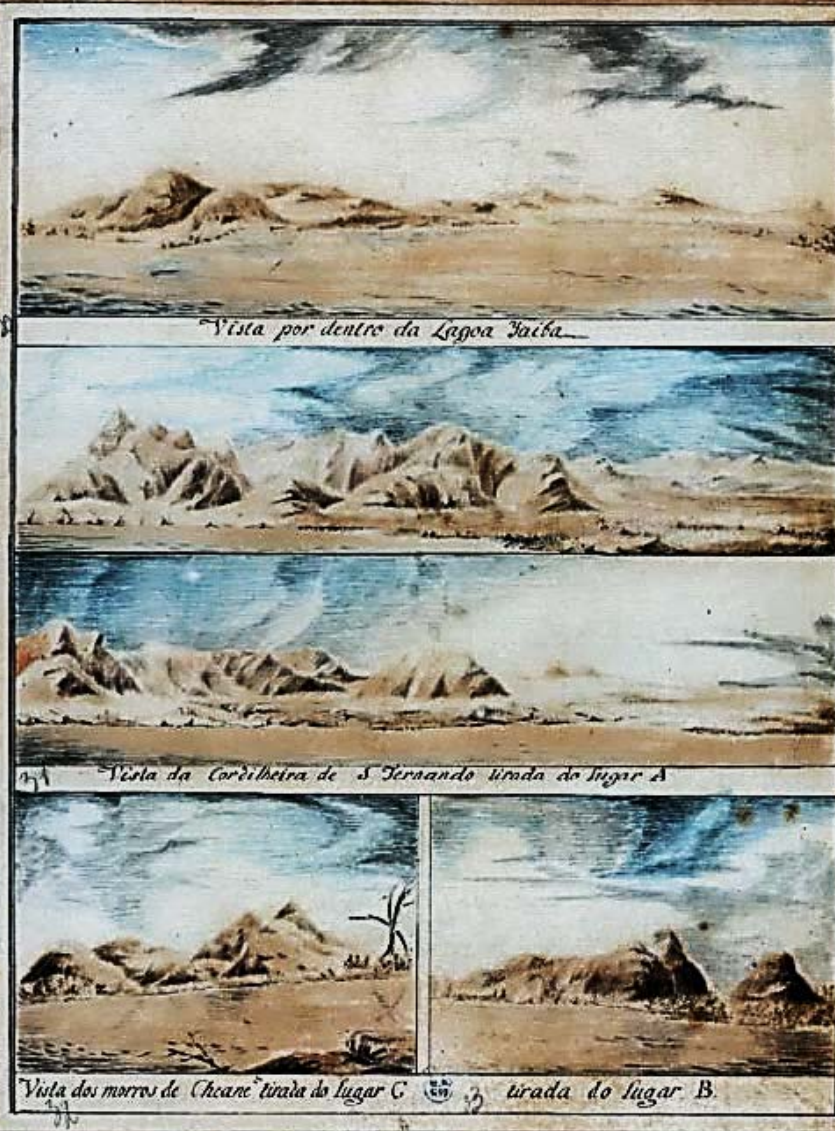
JANEIRO DE 2019 © Eng. Adilson Reis



*Vista do Lugar donde se tem posto o Marco de marmore
perto da bocca do Rio Jauru no anno de 1754.*

Fonte: Profa. Dra. Maria de Fátima Costa
Em "Expedição de Limites e o Marco do Jauru"

Atlas de Miguel Ciera, 1758



Figuras 8 – I, Vista da lagoa Gaíba, II, Vista da cordilheira de São Fernando, III, Vista dos morros Chané. In: Atlas Mapa geográfico dos rios da Prata, Paraná e Paraguai [...]. Autor: Miguel Ciera, 1758. Lápis, tinta e aquarela sobre papel. Dimensão: 37 x 28 cm. Acervo da Fundação Biblioteca Nacional, Rio de Janeiro.

SÉC. XVIII

• MEMÓRIA HISTÓRICA



MESMO LOCAL – SÉC XXI



• CONTEXTO ATUAL



CONTEXTO ATUAL



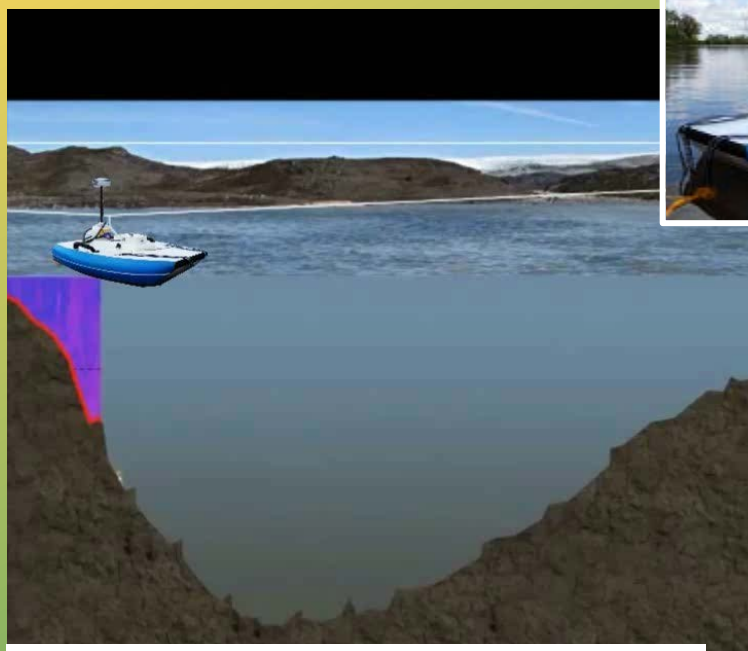
Imageamento da Hidrovia



Réguas Linimétricas



Levantamento Batimétrico Longitudinal



Medições com ADCP (325 seções)



Implantação e Rastreio de 77 RRNN

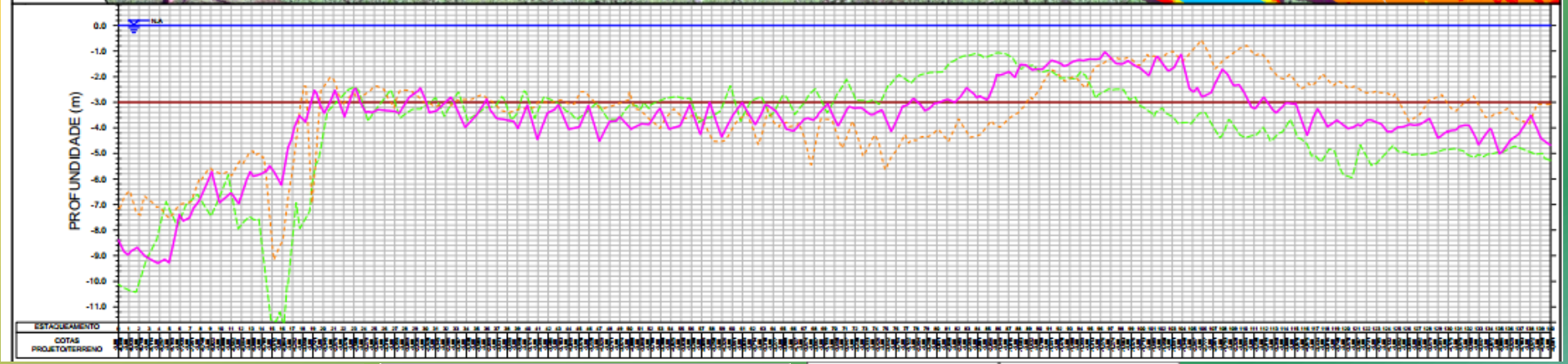
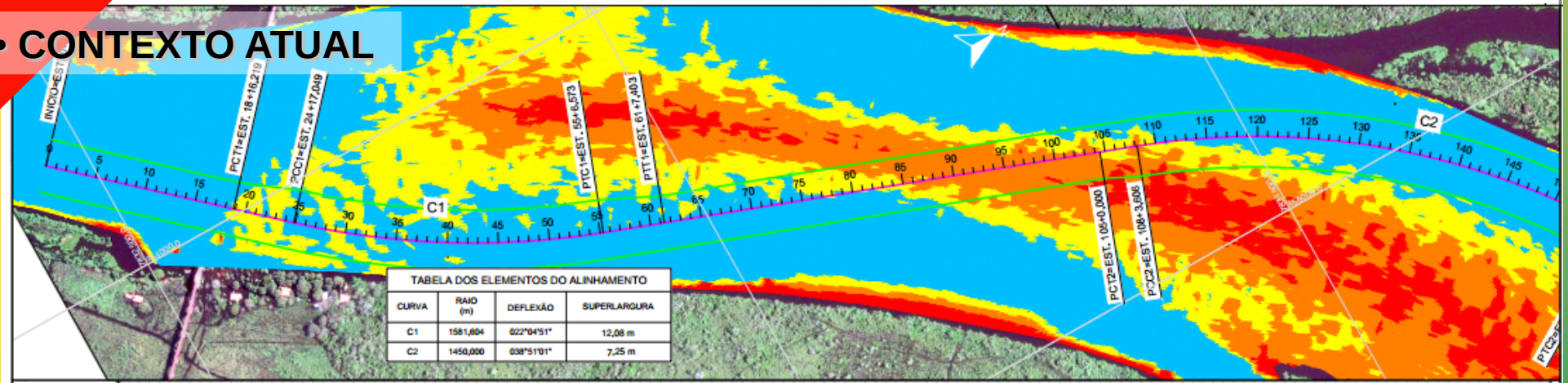


Cadastramento da Sinalização Náutica



Coleta de Sedimentos

• CONTEXTO ATUAL



CONVENÇÕES CARTOGRÁFICAS	
PROJEÇÃO: UTM FUSO 21S	
DATUM* HORIZONTAL: WGS-84	
BASE CARTOGRÁFICA: ITI 2013; IBGE 2007; DIGITAL GLOBE	
LEGENDA	
	EIXO DO CANAL PROJETADO
	LARGURA DO CANAL PROJETADO
	NÍVEL D'ÁGUA
	PROFUNDIDADE DE DRAGAGEM
	EIXO DO CANAL (PERFIL)
	BORDO DIREITO DO CANAL (PERFIL)
	BORDO ESQUERDO DO CANAL (PERFIL)

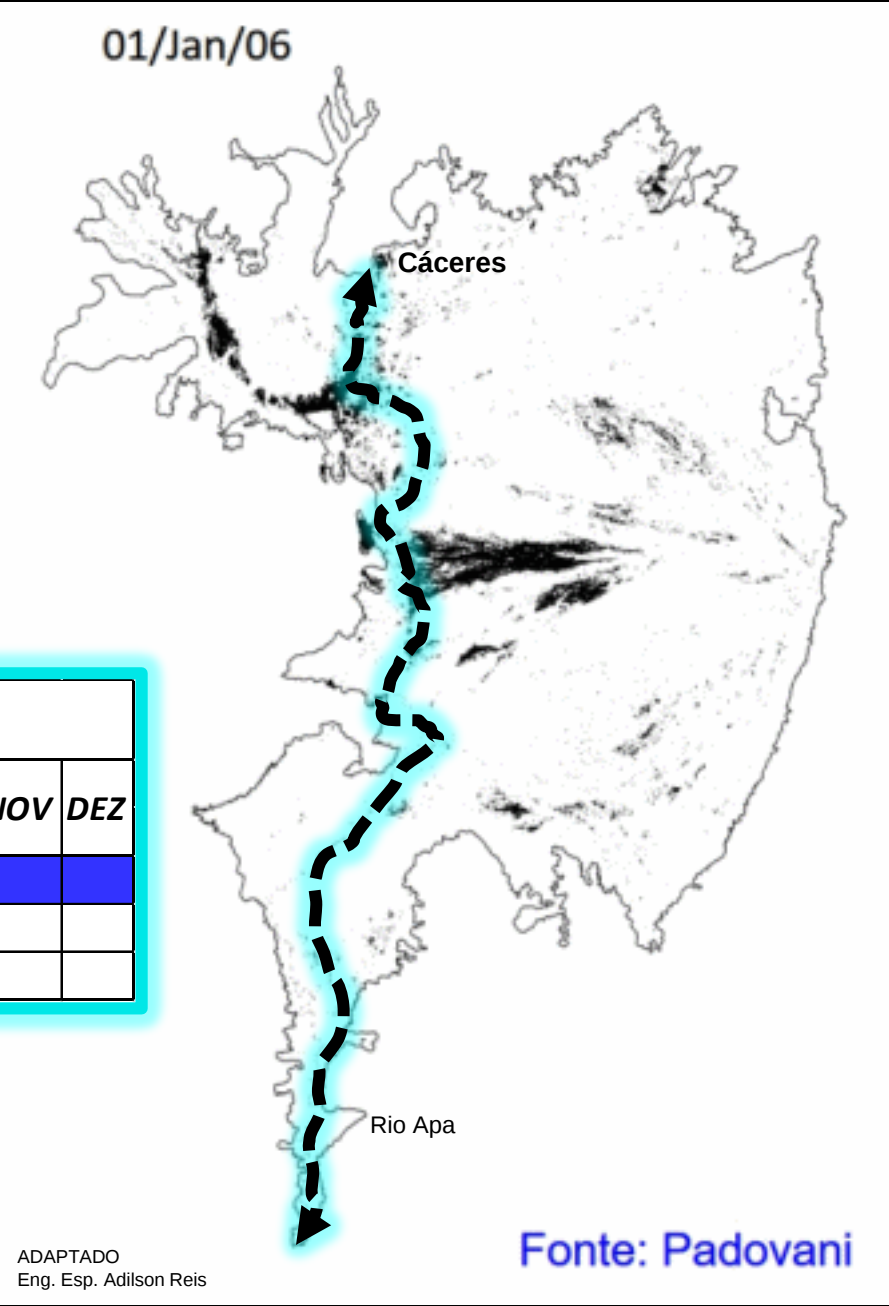
BATIMETRIA		PONTOS DE CURVA															
<table><tr><th>PROFUNDIDADES</th><th></th></tr><tr><td>0,000 m</td><td>a -1,000 m</td></tr><tr><td>-1,000 m</td><td>a -2,000 m</td></tr><tr><td>-2,000 m</td><td>a -3,000 m</td></tr><tr><td>-3,000 m</td><td>a -20,000 m</td></tr></table>		PROFUNDIDADES		0,000 m	a -1,000 m	-1,000 m	a -2,000 m	-2,000 m	a -3,000 m	-3,000 m	a -20,000 m	<table><tr><td>PCT: PONTO DE COMEÇO DE TRANSIÇÃO</td></tr><tr><td>PCQ: PONTO DE COMEÇO DE CURVA</td></tr><tr><td>PTQ: PONTO DE TÉRMINO DE CURVA</td></tr><tr><td>PTT: PONTO DE TÉRMINO DE TRANSIÇÃO</td></tr></table>		PCT: PONTO DE COMEÇO DE TRANSIÇÃO	PCQ: PONTO DE COMEÇO DE CURVA	PTQ: PONTO DE TÉRMINO DE CURVA	PTT: PONTO DE TÉRMINO DE TRANSIÇÃO
PROFUNDIDADES																	
0,000 m	a -1,000 m																
-1,000 m	a -2,000 m																
-2,000 m	a -3,000 m																
-3,000 m	a -20,000 m																
PCT: PONTO DE COMEÇO DE TRANSIÇÃO																	
PCQ: PONTO DE COMEÇO DE CURVA																	
PTQ: PONTO DE TÉRMINO DE CURVA																	
PTT: PONTO DE TÉRMINO DE TRANSIÇÃO																	
INFORMAÇÕES																	
BOCA DO COMBOIO (B): 50 m																	
COMPRIMENTO DO COMBOIO (L): 240 m																	
BATIMETRIA: CARLOS J. MARINHA (ATUALIZADA PELA MODELO)																	
EXTENSÃO DO CANAL DE NAVEGAÇÃO: 4,200m																	
VOLUME DE DRAGAGEM: 118.665 m³																	

PROJETO GEOMÉTRICO DO CANAL DE NAVEGAÇÃO HIDROVIA DO RIO PARAGUAI	
33 - PASSO DO JACARÉ	
1/1	
RESPONSÁVEIS TÉCNICOS	
ENG. EDUARDO RATTON	CREA: PR-7.667/D
ENG. PHILIPPE RATTON	CREA: PR 108.813/D
LOCALIZAÇÃO: PASSO DO JACARÉ, TRAVO SUL. RIO PARAGUAI, KM 1354	
MUNICÍPIO: CORUMBÁ - MS	
ESTADUEAMENTO: 30 METROS	
Escala: 1:10.000	Data: 10/01/2016

PANTANAL

PULSO DAS ÁGUAS

RIO PARAGUAI												
MESES	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ
REGIME												
CHEIA												
VAZANTE												
SECA												

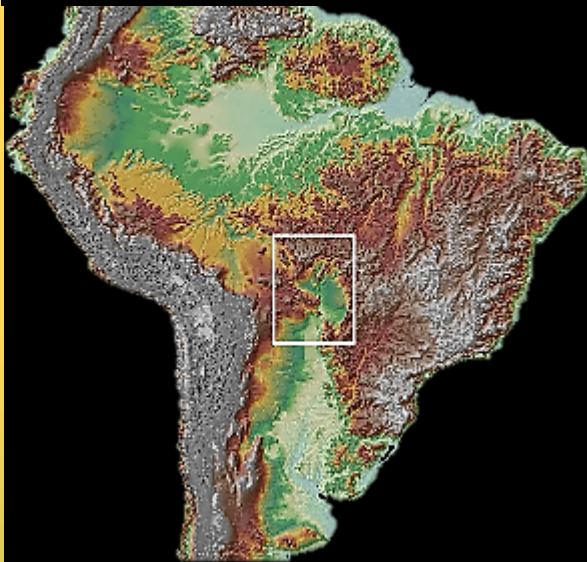


Fonte: Padovani

Rio Paraguai e Pantanal no Brasil*

LOCALIZAÇÃO

BACIA SEDIMENTAR

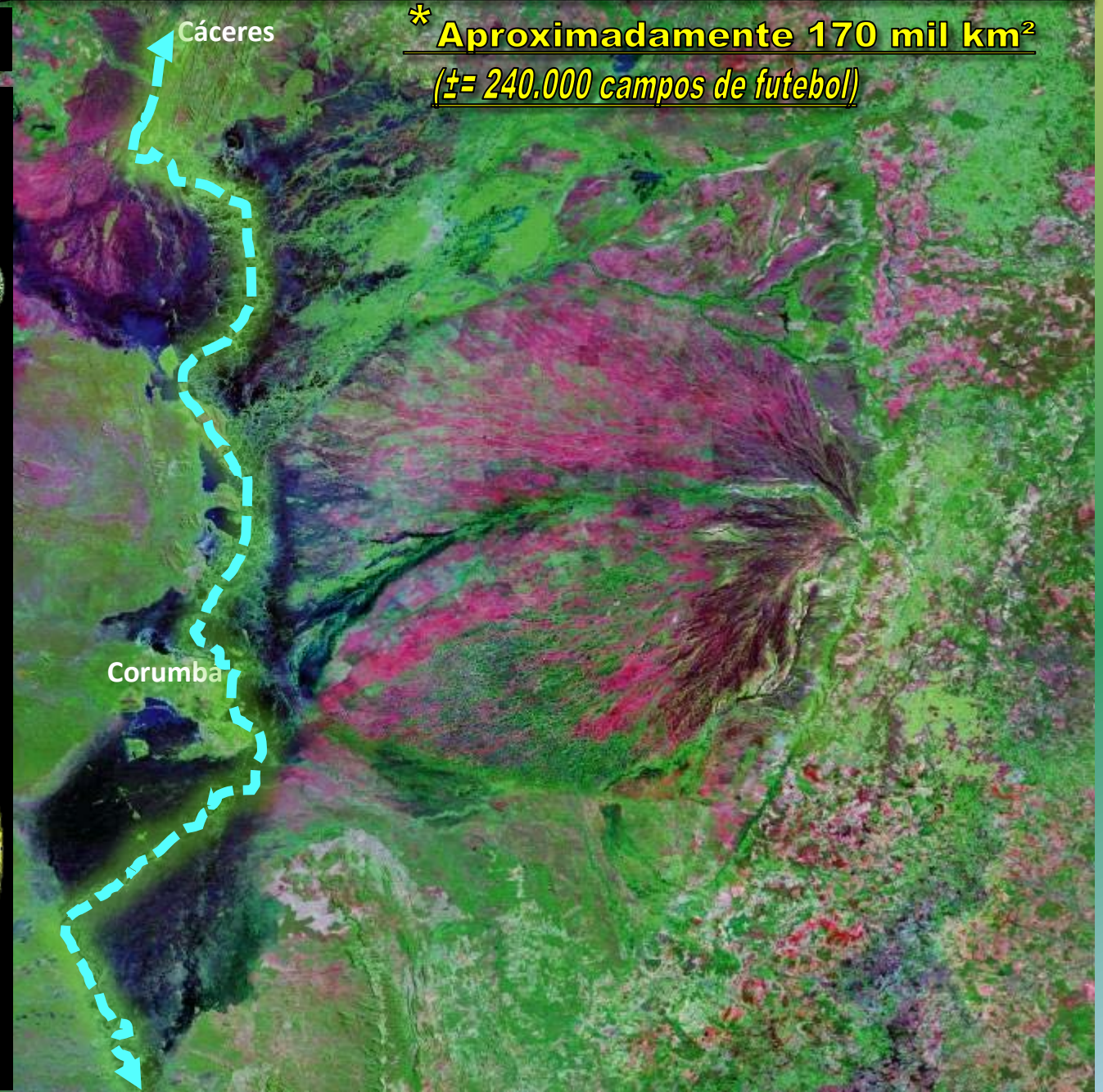


PLANETA



Eng. Esp. Adilson Reis

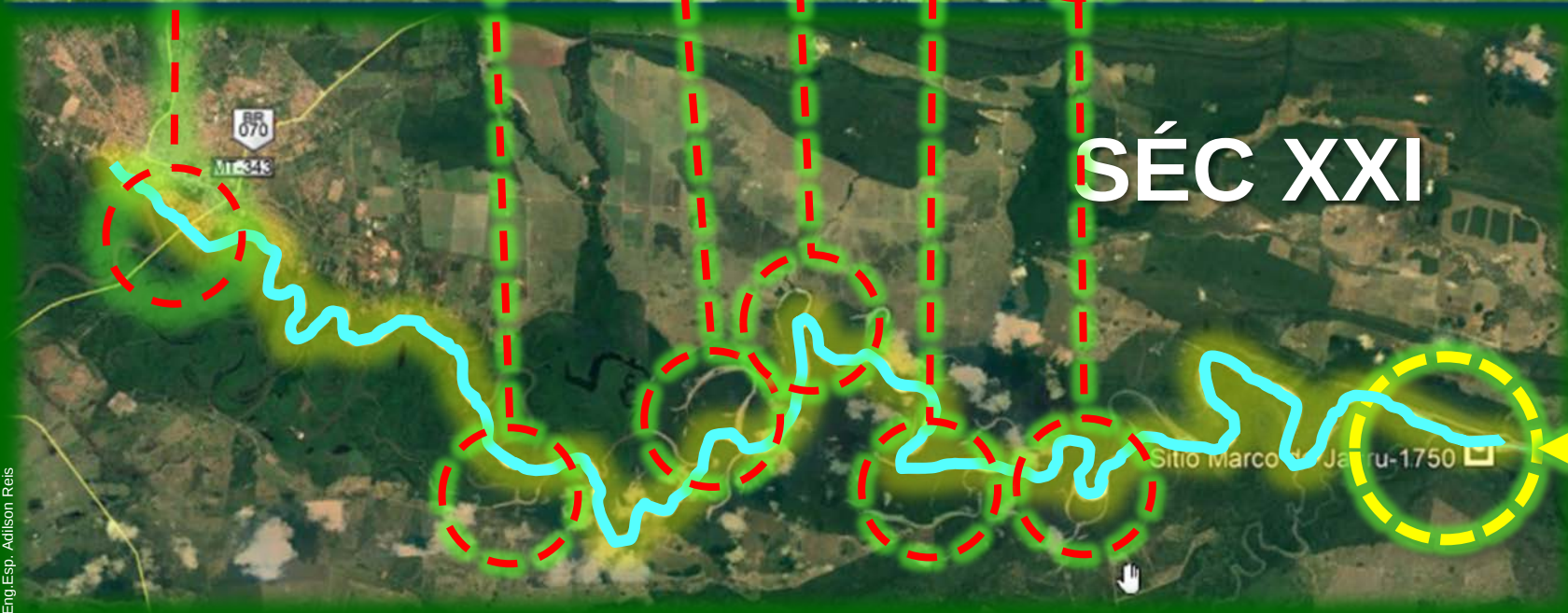
* Aproximadamente 170 mil km²
(± 240.000 campos de futebol)

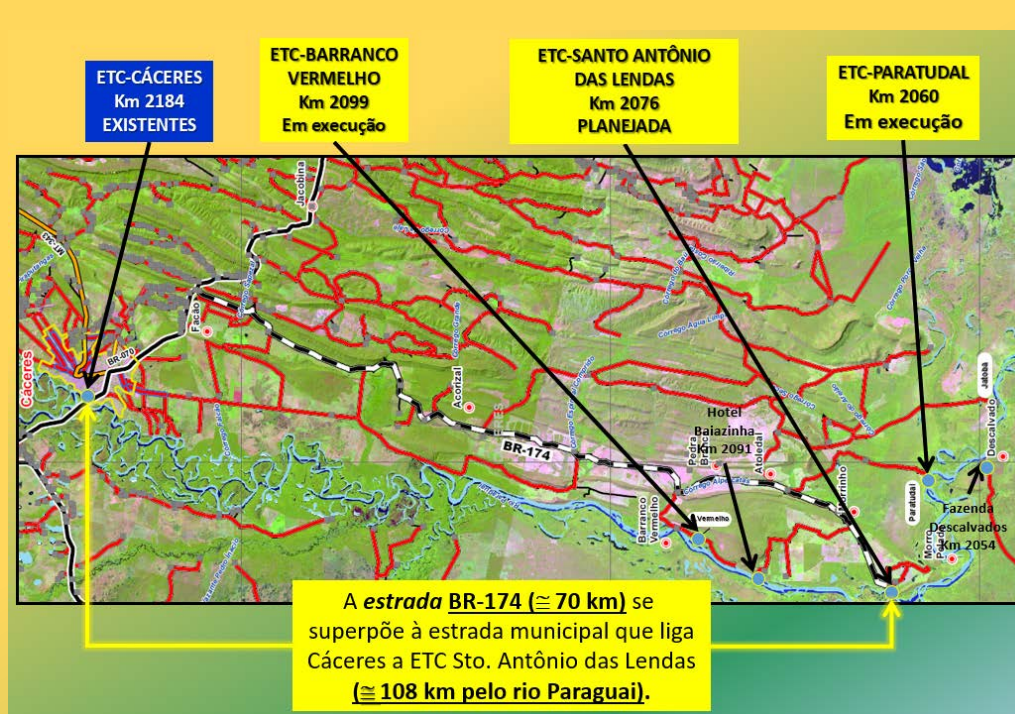


As atividades de navegação e comércio se fundem:

Nos registros históricos sempre identificamos uma relação direta entre o meio (navegação) e o fim (comércio), ainda hoje os fluxos de carga nas hidrovias vêm crescendo, confirmando o seu papel na interação comercial e no DESENVOLVIMENTO DO TURISMO...









MARINHA NO PANTANAL

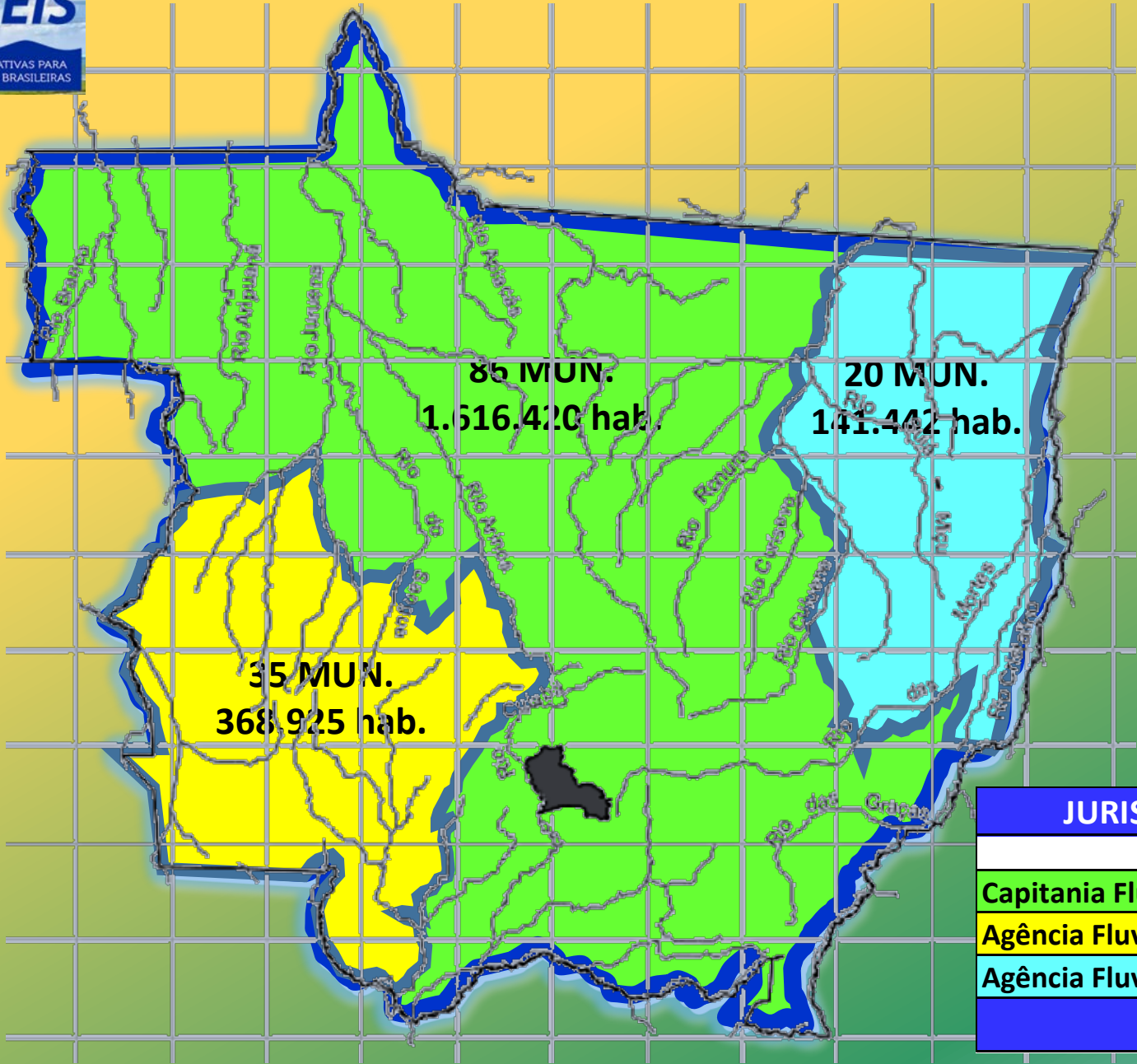


CRONOLOGIA HISTÓRICA

- ✓ **1827 - Arsenal de Marinha em Cuiabá**
- ✓ **1873 - ARSENAL DE MARINHA DE LADÁRIO**
- ✓ **1876 - Criação da Flotilha do Mato Grosso**
- ✓ **1932 - Criação da 1ª Cia Regional de FN**
- ✓ **1933 - COMANDO NAVAL DO MATO GROSSO**
- ✓ **1945 - Arsenal passa a denominar-se BASE FLUVIAL DE LADARIO e o Comando Naval passa ser COMANDO 6º DISTRITO NAVAL**

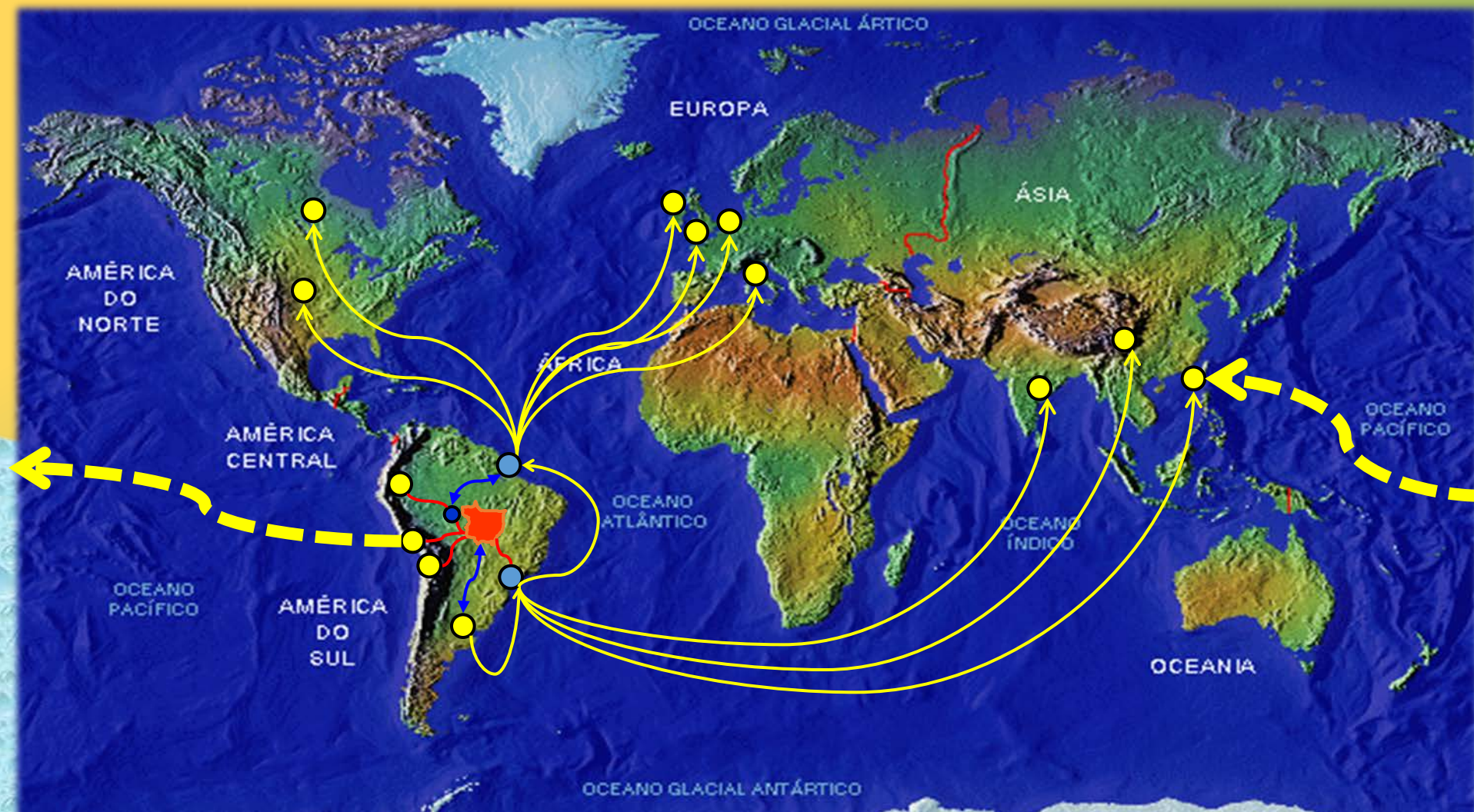
26 de abril/2019 – Delegacia Fluvial de Cuiabá é elevada à classificação de Capitania de 3ª Classe, com denominação de Capitania Fluvial de Mato Grosso (CFMT).





JURISDIÇÃO MARINHA DO BRASIL - MT	
UM	Embarcações
Capitania Fluvial de Mato Grosso (Cuiabá)	15.018
Agência Fluvial de Cáceres	10.618
Agência Fluvial de São Félix do Araguaia	4.704
TOTAL	30.340

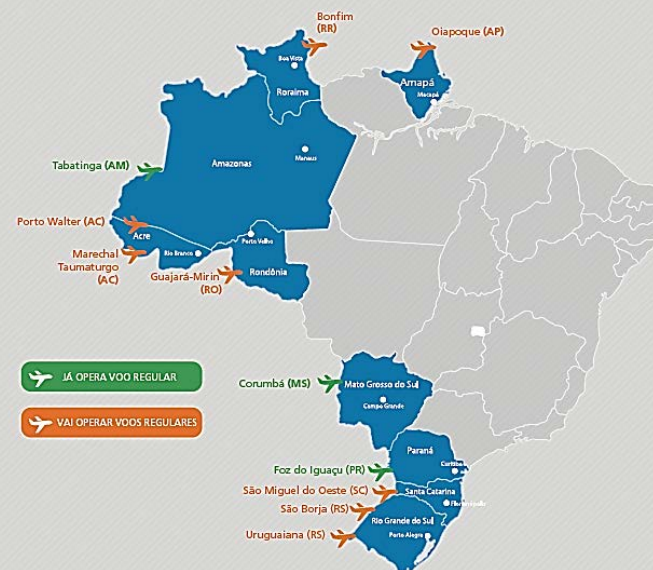
Exportações de Mato Grosso



DESTAQUE NO RANKING BRASILEIRO e 1º EXPORTADOR DO CENTRO-OESTE

Dados em: www.fiemt.com.br

AEROPORTOS REGIONAIS NA FRONTEIRA DO BRASIL



MT - MUNICÍPIOS INDUTORES DE TURISMO

CUIABÁ e CÁCERES

BRASIL
5.566
municípios

65 SÃO
INDUTORES
DO TURISMO

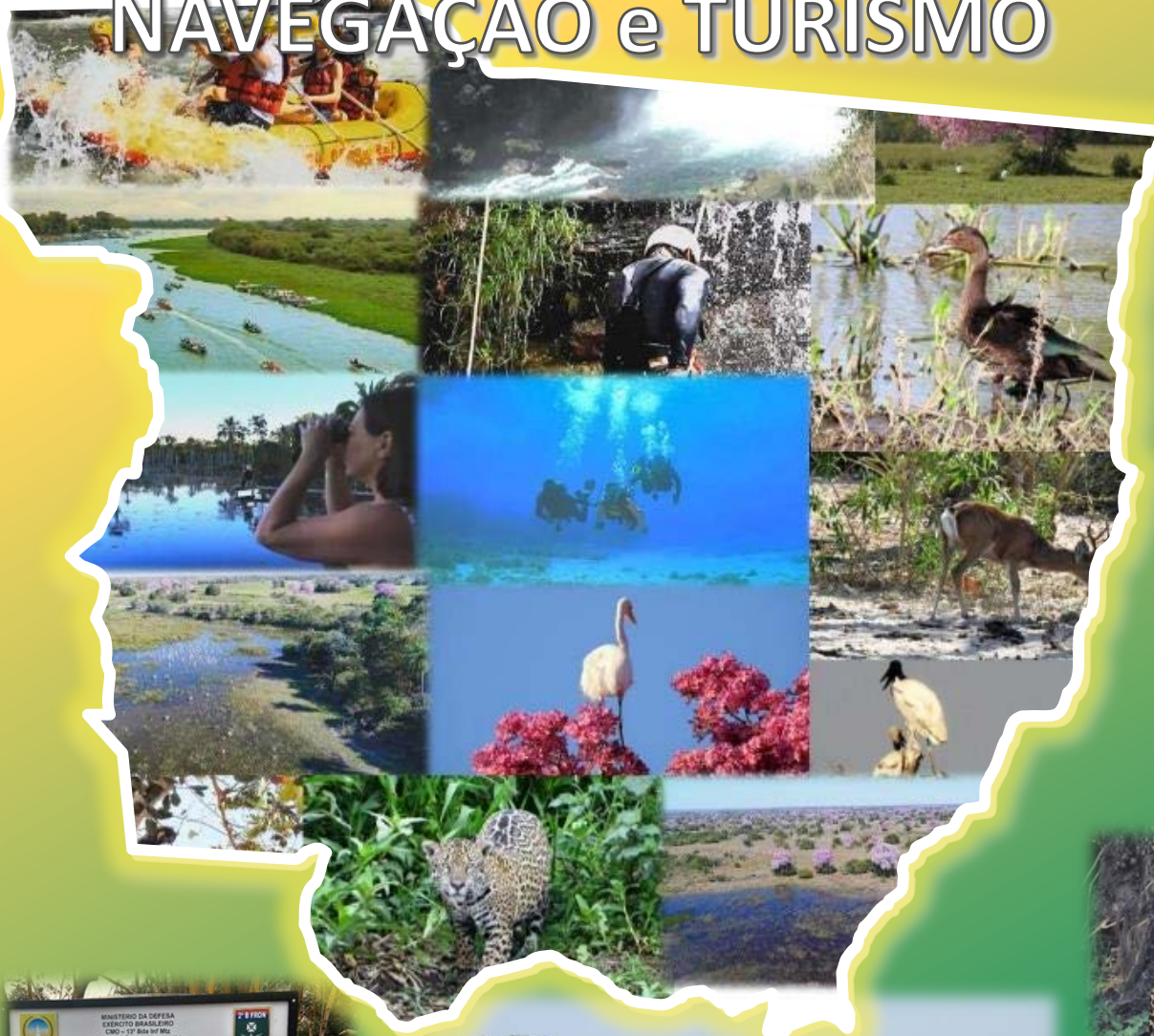




Mato Grosso

Navegação & Turismo

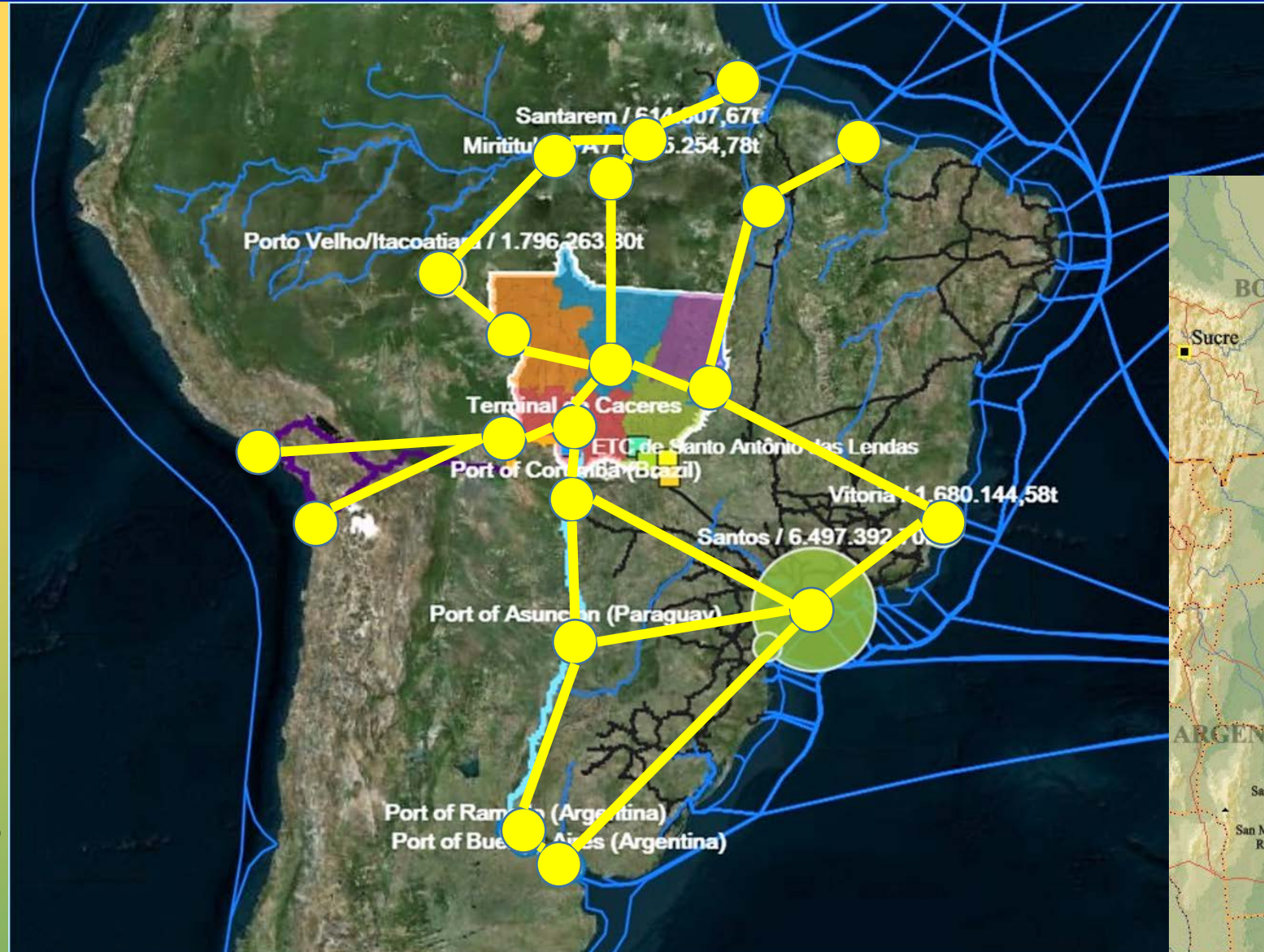




Mato Grosso (Conexões Logísticas)

SAÍDA PELO NORTE

A rodovia BR-163 e a Ferrogrão podem mudar a logística de Mato Grosso

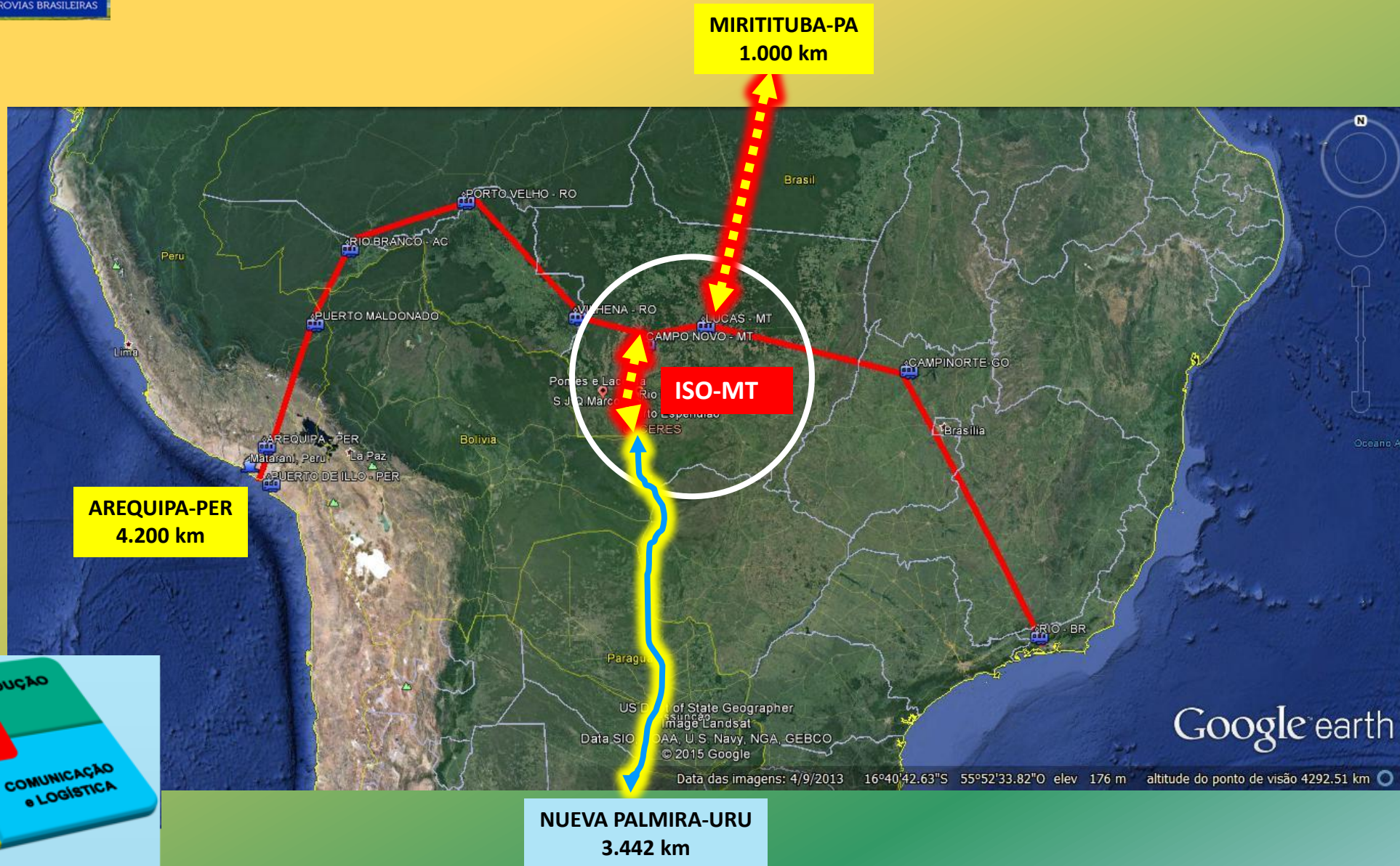


SAÍDA PELO SUL Sistema Paraguai-Paraná



CONEXÕES

FERROVIA TRANSCONTINENTAL + FERROGRÃO + HPP



AEROPORTO NELSON MARTINS DANTAS – CÁCERES - MT



CONCLUSÃO / SUGESTÃO

1- O crescimento econômico Regional deriva diretamente da consolidação da logística multimodal, que por sua vez potencializa investimentos diversificados em empreendimentos que aliados à formação de Arranjos Produtivos Locais – APL's geram emprego, renda, impostos e divisas;

2- Este processo, deverá ser acompanhado da formação de mão de obra especializada nas áreas de transporte, navegação e comércio, alinhado com a macro política nacional, aproveitando as estruturas de ensino já implantadas, e outras, voltadas à utilização de equipamentos e tecnologias necessárias à operação, gerenciamento da produção, industrialização e transporte;

3- O esforço deve ser coletivo, tendo o poder público como normatizador e indutor deste processo, e a iniciativa privada como executora, devendo, portanto, trabalhar em consonância, considerando especialmente que o mundo todo tem a economia globalizada e, tudo funciona de forma conectada, passando pela informação instantânea, mecatrônica, uso da inteligência artificial, etc...

- AS EXPERIÊNCIAS VENCEDORAS EM MATO GROSSO VÊM APONTANDO ESSA DIREÇÃO...OS NÚMEROS NÃO MENTEM...**

**AS AÇÕES PARA MOVIMENTAR ESTAS ENGRENAGENS EM BUSCA
DO DESENVOLVIMENTO SÃO DE COMPETÊNCIA DOS AGENTES POLÍTICOS.**

**QUE DEUS NOS ILUMINE!
BOM TRABALHO A TODOS.**



**Gratos e até
a próxima...**