



PREFEITURA DE
**ARRAIAL
DO CABO**

Mobilidade
Urbana

ESTADO DO RIO DE JANEIRO
PREFEITURA DE ARRÁIAL DO CABO
SECRETARIA DE MOBILIDADE URBANA

02

OFÍCIO Nº 097/2025.

DE: SECRETARIA DE MOBILIDADE URBANA.

PARA: CÂMARA MUNICIPAL DE ARRÁIAL DO CABO.

ASSUNTO: RESPOSTA AO OFÍCIO Nº. 182/2019.

ARRAIAL DO CABO, 27 DE MAIO DE 2025.

Vossa Excelência Diego Basto Augusto,

Presidente da Câmara Municipal de Arraial do Cabo.

Encaminhamos, por meio deste, a resposta ao Ofício nº 35/2025, do Gabinete da Presidência da Câmara Municipal de Arraial do Cabo, com base nas informações técnicas contidas nos estudos de Capacidade de Carga realizados.

Informamos que as respostas às referidas questões foram embasadas no Estudo de Capacidade de Carga – ECC 2021 (Atividade turística de Passeio de Veículos Automotores em Unidades de Conservação) e ECC (Quadríciclo Turismo 2025), documentos técnicos essenciais para a devida análise, o qual o ECC 2025 foi finalizado em 16 de maio de 2025.

Ressaltamos que, embora tenha sido solicitada urgência na resposta por meio do ofício datado de 18 de março de 2025, o envio desta manifestação somente foi possível após a conclusão do referido estudo, documento indispensável para fornecer respostas técnicas adequadas e fundamentadas.

Diante disso, apresentamos nossas sinceras desculpas pelo prazo extrapolado, reiterando que a demora se deu exclusivamente em razão da necessidade de garantir a qualidade, a precisão das informações e a responsabilidade técnica com que o tema exige.

O município de Arraial do Cabo, por meio da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana (SEMMU), elaborou o referido ECC 2025 com foco na atuação da atividade turística com quadríciclos nas áreas do município, contemplando os Locais de Visitação (LV) e as Trilhas de Acesso aos Locais de Visitação (TRLV). Trata-se de um documento técnico

Recebi em 28/05/25

PROC. Nº _____
FOLHA Nº _____
ASS.: *[assinatura]*

[assinatura]



03

robusto, que apresenta dados, diretrizes e limites operacionais para a realização da atividade, com vistas à preservação ambiental, à segurança dos visitantes e à sustentabilidade do turismo local.

Segue, abaixo, o detalhamento das respostas às perguntas apresentadas no ofício, com base nas informações contidas nos ECCs.

O estudo estipulou um quantitativo recomendável de veículos, apoiando a construção de um projeto de lei para regulamentar a atividade de prestação de serviços de Quadríciclo-Turismo. A metodologia aplicou o Quadríciclo como principal veículo de transporte de visitantes aos locais de visitação. Portanto, o número máximo de veículos por dia (Nmáx/dia) foi definido com base na capacidade de lotação de visitantes por passeio (Quadríciclo = 1 visitante e 1 condutor), totalizando 2 pessoas. Os resultados apresentados foram: para LV1 165,02; LV2 231,58; LV3/TRVL3 186,07; LV4 323,10; e LV5 165,19, representando o Nmáx/dia de veículos com 2 passageiros visitantes.

Na prática e dentro de uma realidade ambiental em que se encontram esses pontos, um quantitativo calculado como proposta para autorização e monitoramento é sugerida para um número máximo de 165 quadríciclos (330 visitantes por dia), sendo este número considerado viável na conclusão do estudo, que teve como um dos valores limitantes o resultado do CCE do LV1 = 330,04, uma vez que o TRLV4 com CCE = 206,43, foi considerado não aconselhável para a sua utilização no roteiro.

O estudo também indicou um novo roteiro definido por apenas quatro (04) LVs/TRLVs considerados prioritários para uso na atividade, desde que atendam às restrições do Plano de Manejo do Parque Estadual da Costa do Sol (PECS) e do Parque Municipal Natural da Restinga da Massambaba, (Unidade de Conservação municipal). Dos 7 LVs do roteiro preliminar os três (03) LVs restantes mostraram-se não aconselháveis a continuidade do uso para visitação, dados aos riscos de acidentes e ao elevado impacto às áreas protegidas. A escolha foi fundamentada no cruzamento de dados geoambientais, urbanísticos, legislação pertinente e Capacidade de Manejo (CM) das Unidades de Conservação (UC). Que são eles o LV1 – Pedreira do Morro do Miranda, LV2 – Mirante do Gabriel, LV3/TRLV3 – Salinas, LV5 – Praia Grande, todos identificados na Figura 19 do ECC-QUADRÍCICLO TURISMO

03



2025, destacados como LVs Prioritários.

Os cálculos da Capacidade de Carga Efetiva (CCE) resultaram nos seguintes números para os LVs prioritários: LV1 – Pedreira do Morro do Miranda: CCE = 330,04 visitantes; LV2 – Mirante do Gabriel: CCE = 463,16 visitantes; LV3/TRLV3 – Salinas: CCE = 372,15 visitantes; LV4 – Atoleiro: CCE = 646,21 visitantes; LV5 – Praia Grande: CCE = 330,38 visitantes. Para as trilhas de acesso aos LVs, os cálculos da CCE resultaram em: TRLV1 – Pedreira do Miranda: CCE = 330,81 visitantes; TRLV2 – Mirante do Gabriel: CCE = 424,30 visitantes; TRLV3 – Salinas: CCE = 372,15 visitantes; TRLV4 – Atoleiro: CCE = 206,43 visitantes e TRLV5 – Praia Grande: CCE = 351,44 visitantes.

De forma breve, informamos que as rotas recomendadas para atuação dos veículos tipo buggy-turismo, conforme o Estudo de Capacidade de Carga (ECC 2021) são: LV1 – Lagoa Barra Nova, LV2 – Pier da Praia do Pontal, LV4 – Orla da Prainha, LV5 – Orla da Praia Grande, LV6 – Campinho Praia Grande, LV14 – Praia da Ponta da Acaíra. Ressaltamos, contudo, que essas rotas ainda carecem da devida licença ambiental para operação regular da atividade.

Os valores resultantes de Capacidade de Carga Efetiva (CCE) calculados são um guia essencial para limitar o número de visitantes nas atividades turísticas, garantindo a conservação ambiental e não representa um número fechado. Porém é fundamental impor restrições sobre o número de passeios para minimizar a degradação das áreas e trilhas de acesso através de uma cogestão sustentável. Embora a determinação da CCE em números de visitantes para os LVs e TRLVs seja significativa, seus valores não são suficientes para um trabalho de ordenamento de maior complexidade. No entanto, servem como indicadores para auxiliar na imposição de restrições sobre o número de passeios que uma determinada zona de conservação ou área protegida pode suportar. Basicamente os LVs prioritários encontram-se localizadas neste tipo de Zonas no interior e/ou Zonas de Amortecimento de fragmentos do PECS, ressaltando ainda zona de amortecimento do sítio arqueológico Sambaqui da Massambaba, bem como área tomada do INEPAC.



Algo fundamental e primordial é a leitura do ECC 2021 e 2025, os estudos apresentaram resultados e recomendações específicas. É fato que ao implementar as recomendações de forma integrada, os gestores municipais de Arraial do Cabo poderão promover um turismo com quadriciclos mais organizado, seguro, sustentável e benéfico tanto para o meio ambiente quanto para a economia local. Essas ações são primordiais diante da urgente necessidade de ordenamento do turismo exercido por prestadores de serviços com veículos automotores no município. A regulamentação com a implementação de um sistema eficaz de fiscalização, licenciamento do roteiro final e monitoramento com os indicadores de impactos sugeridas é essencial e urgente para assegurar a legalidade e minimizar os impactos ambientais. Isso não só contribui para a preservação das áreas naturais e a segurança dos visitantes, mas também serve como exemplo para a regularização de municípios vizinhos que enfrentam problemas semelhantes. Desta forma, espera-se que os resultados e as recomendações deste estudo promovam um turismo mais organizado, seguro, sustentável e benéfico tanto para o meio ambiente quanto para a economia local.

Sem mais para o momento, colocamo-nos à disposição para quaisquer esclarecimentos adicionais.

Atenciosamente,

Maycon Victorino Cardoso

Secretário de Mobilidade Urbana

Matrícula 56.066