

UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE
FACULDADE DE ADMINISTRAÇÃO, CIÊNCIAS CONTÁBEIS E TURISMO
CURSO DE GRADUAÇÃO EM TURISMO
DEPARTAMENTO DE TURISMO

DÉBORA GUIMARÃES SOBROZA

**TURISMO DE CRUZEIROS NO BRASIL: A ATRATIVIDADE DO PORTO DO RIO
DE JANEIRO**

NITERÓI

2009

DÉBORA GUIMARÃES SOBROZA

**TURISMO DE CRUZEIROS NO BRASIL: A ATRATIVIDADE DO PORTO DO RIO
DE JANEIRO**

Trabalho de conclusão de curso apresentado ao curso de Turismo da Universidade Federal Fluminense, como requisito parcial de avaliação para a obtenção do grau de Bacharel em Turismo.

Prof. M. Sc. Renato Medeiros – Orientador

NITERÓI

2009

**TURISMO DE CRUZEIROS NO BRASIL: A ATRATIVIDADE DO PORTO DO RIO
DE JANEIRO**

Por

DÉBORA GUIMARÃES SOBROZA

Trabalho de conclusão de curso aprovado
para obtenção do grau de Bacharel em
Turismo, pela Banca examinadora formada
por:

Presidente: Prof. Renato Medeiros , M. Sc - Orientador, UFF

Membro: Prof. Adonai Teles, Mestre, UFF

Membro: Prof. Fatima Priscila Morela Edra, M. Sc, UFF

Niterói, 07 de Dezembro de 2009.

Dedico este trabalho aos meus pais, Denise Guimarães Sobroza e Adair Sobroza, e à minha avó, Vilma Guimarães da Cruz, que serviram de inspiração na busca por diferentes lugares e me introduziram ao mundo do turismo.

AGRADECIMENTOS

Agradeço à Universidade Federal Fluminense e a todos os educadores que participaram da minha formação, em especial aos mestres Renato Medeiros, Erly Silva e Adonai Teles, que foram fundamentais na realização deste estudo. Além do professor PhD Guilherme Lohmann, da Universidade do Havaí, que ajudou a distância com indicação de artigos sobre o tema.

Às empresas Opcotours e MSC Cruzeiros, que me deram a oportunidade de trabalhar no setor de turismo de cruzeiros. E ao Píer Mauá, na figura do gerente de operações Alexandre Gomes que colaborou com material essencial para a conclusão deste trabalho.

À toda a minha família, amigos e namorado que sempre me apoiaram em meus estudos, estágios, trabalhos e viagens, os quais considero terem sido também de grande relevância no meu crescimento pessoal e profissional.

RESUMO

O trabalho aborda o setor de Turismo de Cruzeiros e questiona a atratividade do porto do Rio de Janeiro perante as companhias marítimas através de pesquisa descritivo-exploratória, baseada em estudo sobre os critérios utilizados pelas empresas de cruzeiros na escolha de portos principais. O uso da técnica de observação participante como recurso metodológico na coleta e avaliação de dados levou a concluir que a estrutura receptiva e portuária da cidade do Rio de Janeiro é atrativa para companhias de cruzeiros pois atende as suas principais necessidades de segurança, infraestrutura e serviços. Em busca da caracterização do segmento de cruzeiros e seu desenvolvimento no Brasil e no mundo, pôde-se constatar a falta de literatura especializada sobre o tema, sobretudo referente à questão dos portos turísticos, assim como a inexistência de navios e companhias nacionais em atividade. O estudo pode contribuir para o crescimento do mercado de cruzeiros marítimos no país a medida que provê informações úteis para o desenvolvimento de estruturas fundamentais para a sua realização.

Palavras-chave: Turismo. Cruzeiros Marítimos. Brasil. Porto do Rio de Janeiro.

ABSTRACT

The study focuses on the sector of Cruise Tourism and questions the attractiveness of the port of Rio de Janeiro by the shipping companies' point of view through a descriptive and exploratory study based on the criteria used by cruise lines when choosing a homeport. Using the technique of participant observation as a methodological tool for collecting and assessing data led to the conclusion that the receptive and port structures of the city of Rio de Janeiro are attractive to cruise lines because they serve their main needs for security, infrastructure and services. In search of the characterization of cruise industry and its development in Brazil and worldwide, the lack of literature on the subject was notable, especially regarding touristic ports, as well as the deficiency of port facilities in the majority of Brazilian coast and the inexistence of national ships and companies in activity. The study may contribute to the growth of the cruise business in the country as it provides useful information for the development of fundamental structures for its consummation.

Key words: Tourism. Sea Cruises. Brazil. Port of Rio de Janeiro.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Tabela 1 – Impacto dos cruzeiros marítimos de cabotagem no Brasil.....	31
Figura 1 – Quadro: Artigos relacionados a portos de cruzeiros.....	35
Tabela 2 – Relevância de “local” e “situação”	41
Tabela 3 – Relevância das categorias de critérios.....	41
Tabela 4 – Relevância de cada critério.....	42
Figura 2 – Fotografia do Píer Mauá.....	48
Tabela 5 – Movimentação do Píer Mauá.....	50
Tabela 6 – Evolução percentual da movimentação total.....	51
Figura 3 – Fotografia do estacionamento.....	54
Figura 4 – Fotografia do <i>check-in</i>	55
Figura 5 – Fotografia da área de bagagens.....	57
Figura 6 – Quadro: Classificação dos critérios avaliados.....	60

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	9
2	TURISMO E TRANSPORTES	11
2.1	ELEMENTOS CONSTITUINTES DO TRANSPORTE.....	13
2.2	TIPOLOGIA DOS TRANSPORTES.....	14
2.3	TRANSPORTE AQUÁTICO.....	14
2.4	ANÁLISE COMPARATIVA DOS MEIOS DE TRANSPORTE.....	16
2.5	RELAÇÃO ENTRE TRANSPORTES E TURISMO.....	18
2.6	TRANSPORTE COMO ATRATIVO TURÍSTICO.....	19
3	TURISMO DE CRUZEIROS	21
3.1	CARACTERIZAÇÃO.....	22
3.2	ORGANIZAÇÕES INTERNACIONAIS.....	24
3.3	PANORAMA DA LITERATURA ESPECÍFICA.....	25
3.4	IMPACTOS AMBIENTAIS.....	26
3.5	DESTINOS.....	27
3.6	MERCADO NO BRASIL.....	28
3.6.1	Impactos Econômicos.....	29
3.6.2	Entraves.....	32
4	PORTOS	33
4.1	CARACTERIZAÇÃO.....	34
4.2	CRITÉRIOS DE SELEÇÃO.....	38
4.2.1	Metodologia utilizada no artigo.....	39
4.2.2	Resultados.....	40
5	PORTO DO RIO DE JANEIRO	46
5.1	PÍER MAUÁ.....	47
5.2	METODOLOGIA DE AVALIAÇÃO.....	51
5.3	AVALIAÇÃO DOS CRITÉRIOS.....	52
5.4	RESULTADO DA AVALIAÇÃO.....	60
6	CONCLUSÃO	61
7	REFERÊNCIAS	63
	ANEXO A – PLANTAS DO PÍER MAUÁ	65

1 INTRODUÇÃO

O turismo de cruzeiros é um segmento que tem despertado grande interesse dentro do mercado turístico mundial devido a suas elevadas taxas de crescimento. Turistas por todo o mundo vêm descobrindo que viajar dessa forma pode ser muito vantajoso.

Uma viagem de cruzeiro possibilita desfrutar de vários destinos em um tempo relativamente curto e, além de transportar, hospedar e alimentar seus passageiros, um navio oferece uma grande variedade de opções de lazer, com garantias de segurança e conforto.

Nesse cenário, o Brasil tem sido muito procurado por grandes companhias de navegação que, durante o inverno do hemisfério norte deslocam seus navios para as águas do Atlântico Sul, onde podem contar com a presença de sol e calor, águas claras e calmas, e também com um novo e crescente mercado consumidor.

Apesar da procura pelo produto cruzeiro marítimo estar em constante expansão, e da costa brasileira já fazer parte da rota mundial das grandes embarcações de passageiros, ainda há muitos entraves para a exploração total da potencialidade do setor no país. Entre eles a falta de infraestrutura portuária adequada às exigências do segmento.

Trabalhos científicos sobre o nicho de mercado de cruzeiros ainda são pouco difundidos no Brasil, enquanto estudos sobre terminais marítimos de passageiros são escassos até mesmo na literatura mundial, o que dificulta a análise das necessidades dos navios em escalas nacionais e a qualificação da estrutura portuária local.

A pergunta que se pretende responder neste estudo consiste em: O porto do Rio de Janeiro é atrativo para as companhias de cruzeiros?

Em busca dessa resposta formularam-se o objetivo geral: constatar se o porto do Rio de Janeiro é atrativo na visão das companhias de cruzeiros; e os seguintes objetivos específicos: caracterizar o segmento de turismo de cruzeiros, relatar seu desenvolvimento em território brasileiro, constatar seus entraves, conhecer a literatura existente sobre cruzeiros e portos de passageiros, identificar a infra-estrutura portuária da cidade do Rio de Janeiro e analisar sua adequação às exigências das companhias de cruzeiros.

Para isso foi realizada uma pesquisa descritivo-exploratória, com levantamento bibliográfico e documental. Utilizou-se como base de estudo artigo recente (LEKAKOU; PALLIS; VAGGELAS, 2009) sobre os critérios de atratividade de um porto na visão das companhias de cruzeiros para a análise da qualificação do terminal marítimo do Rio de Janeiro. A experiência da autora vivenciada em trabalho realizado no Porto do Rio de Janeiro, tornou-a testemunha privilegiada e lhe possibilitou o uso da técnica de observação participante como recurso metodológico na coleta de informações sobre o tema.

Este estudo estrutura-se em seis capítulos. O primeiro contém a Introdução, o segundo capítulo refere-se a Turismo e Transportes, o terceiro aborda o setor de Turismo de Cruzeiros, o quarto coloca a questão dos portos de passageiros, o quinto é sobre o porto de Rio de Janeiro e o sexto trata-se da Conclusão.

Espera-se através desse trabalho aprimorar o conhecimento sobre as necessidades do setor de cruzeiros e as características essenciais de um porto de escala, contribuindo para um melhor planejamento e o desenvolvimento pleno e sustentável desse mercado, que culmine em maior geração de empregos, renda e arrecadação pública.

2 TURISMO E TRANSPORTES

O ser humano, desde suas origens, tem se deslocado por diversos motivos. Seja para obter alimento, conquistar novos territórios, realizar trocas comerciais, ou mesmo para se afastar de sua vida cotidiana, se dedicar à contemplação e encontrar opções de lazer.

Os antigos romanos já visitavam vilarejos de veraneio em busca de descanso. Durante o Iluminismo os mais ricos realizavam o *Gran Tour*, uma viagem por motivos culturais. Na segunda metade do século XX, o aumento do tempo livre e da renda disponível provenientes da industrialização, unido ao desenvolvimento das comunicações e em especial ao dos meios de transporte, tornou as viagens mais acessíveis a uma maior parcela da população.

A Organização Mundial de Turismo, OMT (2001, p. 103) considera que “historicamente, o desenvolvimento do turismo está muito ligado ao do transporte, uma vez que, por definição, o turismo implica em deslocamentos para fora do lugar de residência habitual.”

Há diversas definições para turismo, sendo que quatro elementos estão presentes na maioria delas: o movimento físico dos que se deslocam fora de seu lugar de residência – os chamados turistas; a estada no destino por um tempo determinado que não permanente; a inclusão de serviços e produtos criados para satisfazer as necessidades dos turistas; e o entendimento de que tanto a viagem até o destino quanto as atividades realizadas durante a estada fazem parte do turismo.

Não existe definição correta ou incorreta para turismo, à medida que todas contribuem para o seu entendimento. No entanto, a definição da OMT (2001, p. 38),

amplamente aceita, é a de que “O turismo compreende as atividades que realizam as pessoas durante suas viagens e estadas em lugares diferentes ao seu entorno habitual, por um período consecutivo inferior a um ano, com finalidade de lazer, negócios ou outras.”

Visando precisar o que se entende por entorno habitual foi esclarecido pela OMT (1995), que este consiste em certa área que circunda a residência de uma pessoa mais todos aqueles lugares que visita frequentemente.

Pode-se afirmar que a atividade turística é muito complexa, pois é composta de uma grande quantidade de elementos e envolve diferentes setores econômicos.

Apesar da controvérsia a respeito das maneiras possíveis de definir o turismo, é amplamente reconhecido o fato de que ele combina uma ampla gama de atividades econômicas e serviços com o objetivo de atender às necessidades dos turistas. (PAGE, 2001)

As despesas de uma viagem não se limitam aos gastos com uma passagem e com diárias de hotel, os turistas também destinam parte da renda disponível a uma série de serviços e produtos, tais como entretenimentos, excursões, alimentação, souvenirs.

Desse modo, o movimento turístico favorece a geração de renda e de empregos, o aumento da arrecadação pública local e a entrada de divisas.

No que se refere ao turismo internacional, a OMT (2001, p. 4) ressalta que:

[...] sua evolução registrou um crescimento quase ininterrupto ao longo do tempo, aumentando em períodos de pico econômico, moderando seu crescimento em períodos de recessão e recuperando rapidamente seu elevado ritmo de crescimento depois de um período de crise econômica.

O turismo é uma atividade de importância e significado mundiais. É uma grande força social e econômica no mundo. Para vários países, o turismo é o maior produto no mercado internacional, para muitos outros, está entre os três maiores setores. (GOELDNER, 2002)

Os transportes começaram a se desenvolver basicamente para atender à necessidade de se transportar bens e produtos com fins comerciais, bélicos ou administrativos. Até o século XIX eram raras as ocasiões em que o deslocamento era motivado por férias. O transporte era lento e desconfortável, em geral no dorso

de um cavalo ou em carroças, ou em canoas e veleiros no caso de trajetos por rios e mares.

Com a Revolução Industrial e o advento da máquina a vapor, desenvolvem-se as primeiras redes ferroviárias, a partir de 1840, como o Expresso do Oriente que uniu Paris a Istambul. Os grandes navios também começaram a cruzar os mares. Durante o século XX deu-se uma crescente importância aos transportes rodoviário e aéreo.

2.1 ELEMENTOS CONSTITUINTES DO TRANSPORTE.

Classicamente, definem-se como quatro os elementos constituintes do transporte: via, veículo, força motriz e terminal. (PALHARES, 2002)

A via é o meio pelo qual o transporte se desenvolve, e pode ser totalmente natural, como no caso do ar ou do mar, ou artificial, tais como as rodovias e estradas de ferro.

Enquanto estradas, ferrovias e vias fluviais restringem veículos a se movimentarem por um padrão específico, o mar e o ar permitem certa flexibilidade. Porém, regulamentações internacionais determinam rotas e corredores marítimos e aéreos, padronizando, mundialmente, os procedimentos de operação e limitando a liberdade dessas vias. (COOPER, 2001)

O veículo, ou unidade de transporte, é o elemento construído para operar em determinado tipo de via, tais como aviões, ônibus, trens, caminhões, barcos.

A força motriz está relacionada à tecnologia de propulsão dos veículos que se alterou ao longo dos tempos desde a tração animal até os motores a jato.

O terminal é o local onde se tem acesso aos meios de transporte. Este pode também funcionar como forma de transferência de um modo de transporte para outro ou entre veículos do mesmo modo. Alguns exemplos são aeroportos, estações de trens, rodoviárias, estacionamentos, portos.

2.2 TIPOLOGIA DE TRANSPORTES

Os transportes em geral são classificados pelos estudiosos do assunto primordialmente de acordo com a via onde se desenvolvem. Desse modo, os meios de transporte que permitem o acesso a um ponto de destino podem ser *aquáticos, aéreos e terrestres*.

O transporte aquático pode ser marítimo, fluvial ou lacustre.

- O serviço de transporte marítimo se presta mediante serviço regular, cruzeiros, *ferry*, embarcações esportivas e de recreio, fretamento.
- O serviço de transporte fluvial se presta mediante serviço regular, serviço turístico, barcos recreativos, esportivos e fretamento.
- O serviço de transporte lacustre se presta mediante serviço regular, serviço turístico, lanchas esportivas e de recreio e fretamento.

O transporte aéreo presta os serviços: regulares, fretados (*charter*), aluguel de pequenos aviões, aviões particulares e helicópteros.

Os transportes terrestres consistem em:

- Trens: serviço regular e turístico.
- Ônibus: serviço regular, turístico e de fretamento.
- Carros: de aluguel, de serviço turístico, táxis e particulares.
- Motos: de aluguel e particulares
- Bicicletas: de aluguel e particulares. (TORRE, 2002)

Para a OMT (2001, p.106) os meios de transportes turísticos fundamentais são “transporte aéreo, transporte marítimo; estradas de ferro, ônibus, transporte particular, ônibus fretado”.

2.3 TRANSPORTE AQUÁTICO

O transporte aquático engloba todo o tipo de transporte por mar, rios, canais e lagos. É o mais antigo que se conhece, junto ao transporte puxado por animais. O vento, a água e a força humana foram a energia que propulsionou as embarcações

e graças a elas se pôde descobrir novas terras ao longo da história. (MONTEJANO, 2001)

Em 800 a.C. os fenícios já eram mestres armadores, havendo construído embarcações a vela, além de uma rede de postos comerciais no Mediterrâneo, abastecendo os seus vizinhos com matérias-primas e bens acabados e, presumivelmente, também transportando alguns passageiros. Os gregos seguiram os fenícios e tornaram-se os grandes comerciantes do mar, suas embarcações mercantes também levavam passageiros pagos. (GOELDNER, 2002)

Entre os primeiros viajantes estavam os da Oceania, que escavavam em árvores pequenas canoas que eram utilizadas para viagens do sudoeste da Ásia e no sentido do Oriente. Em torno de 500 d.C. os polinésios das Ilhas da Sociedade viajaram até o Havaí, uma distância de mais de três mil quilômetros. (*ibidem*)

Durante muitos séculos, o transporte aquático foi utilizado para fins comerciais, de descobrimento e conquista, e políticos. No século XVII e XVIII, foram ampliadas as vias aquáticas naturais com a construção de canais pela Europa e o aproveitamento de seus rios navegáveis que permitiram ampliar o tráfego comercial, até aquele momento efetuado por tração animal. (MONTEJANO, 2001)

Em 1772, embarcações comerciais transportavam passageiros, além de mercadorias, nos canais da Inglaterra. O Duque de Bridgewater deu início a esse serviço entre Manchester e London Bridge, em barcos que possuíam inclusive uma sala para café. Em 1815, barcos a vapor navegavam pelo Clyde, Avon e Tâmis. Um cartaz de 1833 anunciava viagens de barco a vapor, partindo de Londres. Em 1841, as viagens de barco a vapor no Tâmis eram tão frequentes que uma editora publicava uma edição semanal do *Steam-boat Excursion Guide*, um guia de excursão em barcos a vapor. (GOELDNER, 2002)

Com a invenção da máquina a vapor e sua aplicação energética para o transporte marítimo, este sofreu considerável alteração por poder aumentar sua rapidez e volume de deslocamento. Incrementou-se assim o tráfego entre a Europa e a América e o Extremo Oriente, e desenvolveram-se grandes companhias britânicas, como a P&O e Cunard, que estabeleceram serviços regulares com os principais portos do mundo. (MONTEJANO, 2001)

A viagem marítima viveu, então, seu esplendor, com os grandes transatlânticos unindo a Europa à América. No entanto, a criação do avião a jato e o

aparecimento das linhas aéreas reduziram sua presença a um papel secundário no cenário mundial.

No Brasil, o transporte marítimo de passageiros também já foi muito importante. Mas, com a crise do setor – fruto da concorrência aeronáutica e rodoviária –, a atividade foi abandonada. Os principais armadores brasileiros não procuraram investir no turismo, inexistindo hoje navios de passageiros com a bandeira brasileira – tendo sido seu último exemplar a embarcação *Anna Nery*, vendida a armadores europeus. (RONÁ, 2002)

O transporte aquático é o meio de transporte mais lento, com elevados custos de exploração e restrito geograficamente, já que seu alcance limita-se àquelas zonas geográficas banhadas por mares, rios e lagos e que dispõem de portos e cais. (MONTEJANO, 2001)

A navegação divide-se em *interior* e *exterior*. A primeira é a realizada em rios e lagos, a segunda em mares e oceanos. A navegação exterior, ou marítima, subdivide-se em:

- Navegação de cabotagem (do francês *cabotage*): Praticada próxima à costa
- Navegação de longo curso: realizada em alto-mar, através dos oceanos, unindo portos de vários países. (RONÁ, 2002)

As embarcações de uso civil podem ser classificadas, segundo a sua estrutura, em *mercantes*, *pesqueiras* e *de lazer*. As embarcações mercantes dividem-se quanto ao uso, em três categorias: de carga, de passageiros e de uso misto. (*ibidem*)

2.4 ANÁLISE COMPARATIVA DOS MEIOS DE TRANSPORTE

Segundo Cooper (2001, p. 314) “[...] o transporte moderno de passageiros é uma indústria muito complexa e competitiva. Esta competição acontece entre vários meios e veículos de transporte, entre as diferentes companhias e mesmo entre países”.

A escolha entre um meio de transporte ou outro é afetada por fatores como o tempo e a renda disponíveis para viajar, a distância a percorrer, a importância que se dá à segurança e conforto, entre outros. Em suma, a decisão variará dependendo das características particulares de cada viajante.

Variáveis como comodidade, agilidade, alcance, preço, rapidez e segurança são consideradas fatores de medição dos transportes.

A escolha que os visitantes fazem dos meios de transporte é atribuída por Cooper (2001, p. 307) aos fatores:

- distância e tempo;
- *status* e conforto;
- segurança e utilidade;
- preço comparativo e serviços oferecidos;
- posição geográfica e isolamento;
- tipos de serviços oferecidos; e
- nível de competição entre serviços.

Algumas outras variáveis poderiam ser destacadas, como: horários de partidas e chegadas, confiabilidade, disponibilidade, flexibilidade, conveniência, incentivos como programas de milhagem, estrutura e localização de terminais e o prazer da viagem.

Cada tipo de meio de transporte possui características específicas que influenciarão o processo decisório do passageiro em potencial, por exemplo:

- Por rodovias (automóveis): controle do itinerário, das paradas pelo caminho e das horas de saída, possibilidade de levar muitas malas, privacidade, mobilidade no destino;
- Trens: segurança, possibilidade de desfrutar da paisagem e caminhar pelos vagões, chegada ao destino descansado, conforto, não sofre engarrafamentos;
- Aéreos: velocidade, serviços em terra sofisticados, incentivos aos usuários fiéis (bônus de milhagem), e preço, em especial no fretamento de vôo;
- Marítimos: relativamente seguro e barato e, no caso dos Cruzeiros, diversão e entretenimento. (OMT, 2001)

Por conta de suas particularidades é possível observar que: o transporte aéreo acaba por dominar as viagens de longa e média distância; o automóvel particular

domina as viagens mais curtas e é o meio de transporte doméstico mais comum; o transporte ferroviário cumpre, atualmente, um papel mais limitado do que no passado, podendo, entretanto, aumentar sua participação no mercado com o desenvolvimento de trens de alta velocidade e a abertura do Eurotúnel; o transporte de ônibus alcança muitas comunidades que não são servidas por outro meio público, porém, são responsáveis por uma quilometragem muito pequena; e os cruzeiros estão se tornando mais comuns, sendo o segmento que, apesar de ainda pequeno, mais cresce no turismo. (GOELDNER, 2002)

2.5 RELAÇÃO ENTRE TRANSPORTES E TURISMO

Desde o começo dos tempos, pessoas empreendiam viagens de várias formas. Os primeiros turistas viajavam a pé, em animais de carga, em barcos ou em veículos com rodas. (GOELDNER, 2002)

O transporte fornece a ligação primordial entre as áreas de destino e de origem e facilita o movimento de viajantes em férias ou a negócios. Sem ele a maioria das formas de turismo não poderia sequer existir. Assim, é um dos três componentes fundamentais do turismo, ao lado do produto turístico e da demanda turística. (PAGE, 2001)

Entretanto, como ressalta TORRE (2002, p. 7) “referir-mo-nos ao transporte implica estar ciente de que é um elemento socioeconômico, que seu conjunto não foi criado em função do traslado turístico.”.

Segundo evidencia a história, o surgimento de novos meios de transporte, mais rápidos, cômodos e seguros foi determinante no crescimento do turismo, que esteve desde o princípio muito vinculado à estrada de ferro. De fato, as primeiras viagens organizadas por Thomas Cook, o pioneiro responsável pela concepção das agências de viagem, foram em estradas de ferro e de navio, que, com a incorporação da máquina a vapor, ficaram mais rápidos e confortáveis.

Na mão inversa, tal qual o incremento do turismo tem sido propiciado pelo desenvolvimento dos meios de transporte, a crescente demanda turística tem propiciado o desenvolvimento dos serviços e dos transportes e a melhora na qualidade dos mesmos. (OMT, 2001)

Com a demanda cada vez maior e mais exigente dos turistas, os meios de transporte tiveram de se adaptar, em termos de tamanho de frota e variedade e qualidade de serviço, não só até o destino escolhido, como também dentro do mesmo. Isso acontece, pois no transporte turístico três necessidades devem ser satisfeitas (COLLIER, 1994 *apud* PAGE, 2001, p. 17): “transporte do turista da região de origem para a região anfitriã; transporte entre destinações anfitriãs; transporte dentro de destinações anfitriãs”.

Novos destinos foram acompanhados de novas rotas e meios de transporte para alcançá-los, interligá-los e propiciar também o deslocamento dentro de cada um deles. Por isso, pode-se afirmar que o desenvolvimento dos setores turístico e de transportes segue um processo de retroalimentação.

Como analisa Goeldner (2002, p. 103) “Turismo e transporte estão inexoravelmente ligados. À medida que o turismo cresce no mundo, vão surgindo demandas extras para os setores de transporte.”.

2.6 TRANSPORTE COMO ATRATIVO TURÍSTICO

O transporte pode ser o meio de alcançar o destino turístico e de se locomover dentro dele, entretanto, também pode ser considerado em si mesmo como um atrativo turístico, no caso de a etapa do deslocamento fazer igualmente parte da experiência turística, característica bastante negligenciada na pesquisa existente sobre turismo.

Porém Cooper (2001) atenta para a questão e afirma que para certos tipos de visitantes, o percurso é visto como uma atração em si, e certamente como parte da experiência turística. Sendo a vista do ônibus ou o entusiasmo do voo exemplos das possibilidades de aproveitamento de uma viagem.

Cada vez mais existem casos em que o transporte, tanto dentro de um país, quanto entre países, torna-se um produto atrativo por si só. Alguns exemplos são: produtos ferroviários como o *Palace on Wheels* (Índia), o *Blue Train* (África do Sul), o Expresso Oriente, e o *Eastern and Oriental Express*; produtos aéreos: voos nostálgicos em aviões agrícolas; produtos marítimos: cruzeiros, cruzeiros com temas

específicos como os produtos da *Carnival Cruise Line*, e viagens de um dia, por *ferry*, no mar Báltico e no Canal da Mancha. COOPER (2001)

Um destes produtos vem apresentando um grande desenvolvimento no Brasil e no mundo: o cruzeiro marítimo.

3 TURISMO DE CRUZEIROS

Os navios têm sido utilizados desde a antiguidade como meio de transporte, entretanto, o setor de cruzeiros marítimos tal como existe hoje é muito recente.

Para Amaral (2002, p. 1) “Na retrospectiva histórica, a primeira imagem é a dos antigos transatlânticos de luxo que executavam o transporte de imigrantes em navios cargueiros adaptados ou ainda na forma mista de carga e transporte.”.

A concepção clássica de um grande navio com segregação de classes foi mudada após o surgimento do avião a jato. As aeronaves passaram a executar o serviço de transporte de forma mais rápida e com mais segurança que as embarcações. Assim, as empresas marítimas tiveram que deixar de ser meras transportadoras para atuar como fornecedoras de serviços turísticos. Dentro desta nova modalidade, os navios passaram a concentrar-se em aspectos como entretenimento, gastronomia e outros atrativos que atenderiam melhor às necessidades do turista.

Na década de 1970, surgiram as empresas de cruzeiros marítimos que começaram a ditar a tendência do mercado: a *Royal Caribbean Cruise Lines* (rebatizada como *Royal Caribbean International*) e a *Carnival Cruise Lines*. AMARAL (2002)

Nos anos 90, os navios já apresentavam maior capacidade, serviços de melhor qualidade e atrativos cada vez diversificados para seus hóspedes, representando grandes possibilidades de negócio para todo o *trade* turístico.

A construção de navios voltados para cruzeiros mudou o foco dos serviços de bordo, do transporte como fim principal para um ambiente no qual o próprio cruzeiro

tornou-se de igual importância em relação às destinações visitadas. O capitão não deixou de ser a maior autoridade no navio, mas o gerente de hospedagem passou a possuir enorme importância. (COOPER, 2001)

3.1 CARACTERIZAÇÃO

Cruzeiro é um tipo de viagem aquática, fundamentalmente, de prazer, com diversão a bordo e excursões nas costas, praias e portos do percurso; é um barco que segue estritamente o itinerário, com suas reservas feitas geralmente para a viagem completa. (TORRE, 2002)

Cruzeiro marítimo é aquele que realiza travessias pelos mares. Há também cruzeiros fluviais, que navegam através de rios.

Os cruzeiros se definem como uma fórmula de férias que combinam transporte, hospedagem e alimentação com numerosas atividades a bordo, como jogos, ginástica, aulas de dança, bingo, cinema, brincadeiras para as crianças e adultos, espetáculos noturnos, festas, massagens.

De acordo com Cooper (2001, p. 316):

O cruzeiro é mais um produto de lazer do que um meio de transporte. Neste caso, a viagem marítima, as instalações de entretenimento e lazer oferecidas no navio e nas excursões nos portos são elementos de viagem muitas vezes mais importantes que os locais visitados – o navio de cruzeiro é a própria destinação.

Esse produto pode ser indicado a todo tipo de cliente, pois apresenta uma ampla variedade de destinos, permite visitar diferentes pontos turísticos num único meio, com tudo incluído no preço (hospedagem, alimentação, espetáculos, entretenimento) e a comodidade de não ter que fazer e desfazer malas. (OMT, 2001)

Segundo Amaral (2002, p. 6) "Pela variedade de opções de lazer, pelo conforto e pela qualidade das acomodações que oferece, um navio de cruzeiros pode ser definido como um *Resort Flutuante*".

O navio se converte não apenas em transporte essencialmente turístico, mas também em hotel flutuante com atividades de diversão e de animação sociocultural. Os itinerários permitem grande variedade de combinações, preços, duração,

percursos. São itinerários geralmente circulares, saindo e voltando ao mesmo ponto, depois de fazer escala em portos que, por sua vez, são ponto de partida para excursões ou estadas terrestres. (MONTEJANO, 2001)

O itinerário circular comum em cruzeiros curtos, ou de cabotagem, não é característica dos cruzeiros de longo curso, que em geral têm início e fim em portos diferentes, até mesmo em continentes diversos.

Os turistas descobriram que viajar de navio é vantajoso, pois oferece uma enorme variedade de opções de lazer e entretenimento, além de possibilitar a visita a vários destinos cobiçados. A viagem se torna benéfica, uma vez que alia o luxo e conforto dos *resorts* e hotéis cinco estrelas com a possibilidade de desfrutar de novas culturas, cidades turísticas, atrativos naturais, entre outros. É um tipo de viagem em que a comodidade, o descanso, o *relax* e a vida social são muito mais desenvolvidos que em outros tipos de pacotes turísticos.

Em uma época em que a segurança é uma grande preocupação mundial, deve-se lembrar que nos cruzeiros marítimos há um grande cuidado com esse item. Ações preventivas e amplo treinamento para possíveis situações emergenciais preservam a tranquilidade dos hóspedes. (AMARAL, 2002)

A atividade dos cruzeiros passou por uma grande democratização, do ponto de vista não apenas econômico, mas também de possibilidades quanto a tempo de duração e itinerários. De um pequeno cruzeiro marítimo de algumas horas pela costa até a volta ao mundo de alguns meses de duração, os serviços de cruzeiros se diversificaram consideravelmente em todos os sentidos. (MONTEJANO, 2001)

O passageiro típico de cruzeiros ficou estigmatizado como idoso, rico e predominantemente norte-americano. Entretanto, o mercado de cruzeiros agora atende a todos os tipos de necessidades, idades e poder aquisitivo.

A *Cruise Lines International Association* (CLIA) ressalta que o cruzeiro é o segmento que mais cresce no setor turístico, passando por uma onda de crescimento em passageiros, navios, capacidade desses, variedade de opções de lazer e portos de parada. Historicamente, a maioria das empresas de cruzeiros concentrou suas iniciativas de marketing na clientela norte-americana. Entretanto, com o crescimento no mercado nos últimos anos de europeus, sul-americanos e asiáticos fazendo cruzeiros em estilo americano, as Companhias começaram a prestar mais atenção aos mercados internacionais. (GOELDENER, 2002)

A maioria dos dirigentes dos cruzeiros é oriunda dos quadros da tripulação de navios de cruzeiro de todo o mundo. A complexidade e as inúmeras variáveis do segmento demandam conhecimento específico de cada função. (AMARAL, 2002)

Ao término de cada cruzeiro há um relatório específico sobre cada área de serviço que é enviado à matriz da companhia marítima. Também é elaborado um relatório ao Diretor de Hotel, profissional responsável por todos os serviços hoteleiros a bordo. Cabe ao Comandante do navio responsabilizar-se pela segurança de tripulantes e hóspedes, exercendo assim, um papel forte de relações públicas por meio de sua imagem e representação.

Segundo Amaral (2002, p. 65), “Atualmente, as áreas do navio mantêm estreita relação entre si, pois a percepção de serviços por parte do cliente é formada pelo conjunto de setores, o que definirá uma avaliação final positiva ou negativa.”.

O desempenho e a satisfação nesse segmento são um bom exemplo para o resto do setor turístico. Nenhuma outra categoria de viagem pode bater um cruzeiro em termos de satisfação do cliente e repetição do negócio. Das pessoas que fizeram cruzeiros entre 1997 e 2002, o número médio de cruzeiros por passageiro é 2,4, o que significa a realização de um cruzeiro a cada dois anos. (GOELDENER, 2002)

O tamanho do mercado de cruzeiros é apenas limitado pelo número de percepções negativas, como a associação do navio com isolamento, tempestades, náuseas. Embora o número de ocorrências de doenças seja pequeno, os navios são vulneráveis devido à proximidade entre os passageiros e porque muitos deles são idosos. Outra percepção negativa é a de que navios são lentos, apertados, enfadonhos, com atividades controladas. Porém, os cruzeiros oferecem elevados índices de satisfação, com o setor relatando uma média de 85% de repetição. (MILL, 2003)

3.2 ORGANIZAÇÕES INTERNACIONAIS

As principais organizações internacionais relacionadas ao turismo de cruzeiros são a *International Maritime Organization* (IMO) e a *Cruise Lines International Association* (CLIA).

A IMO é uma organização intergovernamental, com sede em Londres, vinculada às Nações Unidas (ONU), que funciona desde 1958 com o objetivo de

realizar uma cooperação internacional em matéria de navegação. Entre suas finalidades destacam-se a segurança da navegação e da vida humana no mar, regulamentação de fretes e tráfego, diminuição da contaminação de mares e oceanos e realização de estudos oceanográficos e meteorológicos. (IMO, 2009)

A CLIA é uma associação sem fins lucrativos, criada em 1975 e sediada na Flórida, que representa o interesse de 23 companhias membros e é engajada em pesquisas, treinamentos de agentes de viagens e ferramentas de marketing que promovam as viagens em cruzeiros, além de participar do desenvolvimento de políticas que regulamentem essa indústria e garantam que os navios sejam ambientes seguros e saudáveis. (CLIA, 2009)

3.3 PANORAMA DA LITERATURA ESPECÍFICA

Em artigo sobre o estado da arte da literatura internacional sobre cruzeiros marítimos, Lohmann e Oliveira (2009) analisaram 66 artigos em inglês publicados entre 1984 e 2009 em 27 periódicos de turismo e outros temas relacionados.

Desses artigos, 52 (79%) foram publicados em periódicos especializados em turismo. Destacando-se entre eles a revista *Tourism Management* com dez artigos sobre cruzeiros marítimos, o periódico *Journal of Travel Research* com nove artigos e a revista *Annals of Tourism Research* com seis.

Quanto aos autores com maior número de trabalhos com a temática dos cruzeiros, pôde-se destacar Marti, com cinco artigos identificados, Petrick, quatro artigos e Weaver, com três.

De acordo com a temática principal de cada um dos trabalhos estes foram divididos pelos autores em cinco grandes grupos. Os itens “Impactos”, sobre análise de impactos econômicos e ambientais causados pelos cruzeiros, e “Demanda”, contendo análises sobre o comportamento dos turistas no navio, as suas motivações e satisfação, reuniram dezoito artigos cada. O tópico “Oferta”, sobre a atual situação do mercado e de seus *players*, gerou quinze estudos. O tema “Gestão”, a respeito de métodos adotados pelas empresas para aumentar a satisfação de seus clientes e fortalecer as suas marcas, agregou onze trabalhos.. Em “Ameaças e riscos”, os seus

quatro estudos trataram de doenças e questões de segurança que devem ser trabalhadas pelas empresas para manter um ambiente saudável e seguro no navio.

3.4 IMPACTOS AMBIENTAIS

Desde o ano de 1990, todas as embarcações navegando em qualquer parte do mundo passaram a ter que atender aos padrões da *Marine Pollution* (Marpol) que foram estabelecidos pela IMO.

O Anexo V da Marpol define a disposição dos resíduos, lixos e materiais poluentes lançados pelos navios nos mares. Basicamente, o que esta legislação faz é dividir as águas em quatro zonas marítimas, de acordo com a proximidade do navio em relação à costa. Assim, por exemplo, é proibido jogar ao mar qualquer resíduo sólido na primeira zona, na segunda é vedado o lançamento de papel, vidro e mesmo de alimento, nas outras duas áreas fica restrito, basicamente, o lançamento de material plástico. (PALHARES, 2002)

Os navios da Companhia *Holland America*, individualmente, produzem oito toneladas de lixo a cada sete dias de cruzeiro, possuindo vários equipamentos para separar e processar esse material, não só com o objetivo de melhor acondicioná-lo a bordo, mas também para prepará-lo para o processo de reciclagem que ocorrerá após a atracação do navio no próximo porto. (*ibidem*)

Além de buscar soluções para os rejeitos produzidos durante uma viagem de cruzeiro, o que muitas empresas têm feito é tentar eliminar o maior número possível de geração de material inorgânico a bordo, contando inclusive com a própria conscientização junto aos passageiros no sentido de cooperar com a reciclagem do lixo e a reutilização de toalhas, por exemplo.

Outros impactos ambientais decorrentes de cruzeiros, que podem ser minimizados por meio de planejamento e infraestrutura adequados são: congestionamentos nos principais portos quando os navios atracam; a infraestrutura portuária e os locais visitados pelos turistas muitas vezes ficam lotados, principalmente porque não estão preparados para receber um grande número de turistas; o aumento do custo de vida nas regiões visitadas; o ecossistema pode ser perturbado com o número de visitantes e com as frequências de saída e chegada de

embarcações; há sempre possibilidade de vazamento de óleo; as dragagens necessárias para que os navios atraquem nos portos podem prejudicar os corais e outros organismos marinhos.

3.5 DESTINOS

As zonas geográficas do mundo onde se desenvolve essa atividade turística, devido a recursos, infra-estrutura e serviços turísticos, são basicamente:

- Mediterrâneo – O Mediterrâneo é um mar que possui todas as características apropriadas para a realização de cruzeiros pelo clima, recursos turísticos e ofertas de serviços em mais de trinta portos das cidades históricas. A época do ano em que os cruzeiros operam no *Mare Nostrum* é de abril a outubro
- Escandinávia – operam somente no verão – junho a setembro – em mares frios. Algumas das áreas visitadas são os fiordes noruegueses e cidades como Estocolmo, Copenhague, Oslo, Hamburgo, São Petesburgo.
- Caribe – O clima caribenho permite realizar cruzeiros durante todo o ano. Costuma operar dos EUA com combinações aéreas para a Europa e visita portos como os de Porto Rico, Ilhas Virgens, Bermudas, Jamaica, Bahamas, Curaçao, Venezuela, Colômbia e México
- América do Sul – os cruzeiros por essa zona ainda são escassos, geralmente coincidem com as rotas dos cruzeiros de longa distância de companhias britânicas e americanas, que chegam aos portos da Bahia, Rio de Janeiro (Brasil), Buenos Aires (Argentina), etc.
- Pacífico – recebem cruzeiros de longa distância que chegam a Valparaíso e Santiago (Chile), Guayaquil (Equador) e El Callao (Lima, Peru), e também cruzeiros pelos mares do Sul que percorrem várias ilhas dos arquipélagos da Polinésia. (MONTEJANO, 2001)

Há também cruzeiros de maior percurso, que se realizam ao redor do globo, com duração de até três meses e atraque em mais de vinte portos ao redor do globo.

O maior pólo da indústria de cruzeiros do mundo encontra-se nos Estados Unidos, mais precisamente na Flórida, tendo como destino principal o Caribe. Embora as ilhas do Caribe continuem a ser a principal destinação de ano inteiro, as

empresas que são membros da CLIA prestam serviços em áreas do mundo todo. O Mar Mediterrâneo recebe um número crescente de navios de cruzeiro durante o verão, e a CLIA informa que o setor continua a enfatizar cada vez mais os itinerários da Europa e do Sul da Ásia. (GOELDENER, 2002)

3.6 MERCADO NO BRASIL

O Brasil é um dos países que possuem excelentes condições naturais para o desenvolvimento do turismo marítimo, possuindo um extenso litoral, com mais de 7 mil quilômetros, banhado pelo oceano Atlântico. Apresenta um clima tropical e um cenário natural favorável à prática desse tipo de turismo, que está em plena expansão em todo o mundo.

De acordo com Palhares (2002, p. 260):

O mercado de cruzeiros marítimos no Brasil definitivamente tem um divisor de águas na sua história: a Emenda Constitucional número 7, aprovada no dia 15 de agosto de 1995. Esta alterou o artigo 178 da Constituição Brasileira que vedava o direito da navegação de cabotagem nos portos do país por navios de bandeira estrangeira.

Até aquela data os navios estrangeiros eram autorizados a embarcar e desembarcar passageiros nos portos brasileiros, mas apenas com o objetivo de levá-los para outros destinos no exterior. Os navios não estavam autorizados a efetuar transporte marítimo de passageiros domésticos na costa brasileira. Os poucos cruzeiros existente no Brasil eram efetuados pela Agaxtour em parceria com a empresa italiana Costa Cruzeiros através do fretamento de seus navios ociosos durante inverno europeu. (PALHARES, 2002)

Hoje a nossa costa, privilegiada por águas claras e tranquilas e a presença de calor e sol o ano inteiro, vem sendo muito procurada pelas grandes companhias de navegação. A cada ano os armadores deslocam mais e mais navios para a costa brasileira e aumentam a diversidade de roteiros.

Já são vinte e quatro destinos visitados pelos cruzeiros na costa brasileira: Rio de Janeiro, Salvador, Santos, Vitória, Recife, Angra dos Reis/Ilha Grande,

Belém, Búzios, Cabo Frio, Fernando de Noronha, Florianópolis, Fortaleza, Ilha de Jaguanum, Ilhabela, Ilhéus, Itajaí, Macapá, Maceió, Manaus, Natal, Paraty, Porto Belo, Santarém e Ubatuba.

A expansão da atividade no país levou à criação, em janeiro de 2006, da Associação Brasileira de Representantes de Empresas Marítimas (ABREMAR), que já possui 19 empresas associadas e atua através de pesquisas, divulgação e capacitação dos agentes de viagens no intuito de tornar o Brasil um importante destino dentro do mercado mundial de cruzeiros. (ABREMAR, 2009)

Pesquisa realizada pela FIPE/USP sob encomenda da ABREMAR sobre o perfil da demanda efetiva de cruzeiros levanta indícios de que a atividade finca sólidas raízes nas águas oceânicas do país. Dos entrevistados, quase 60% costumam viajar para o exterior; 73% deles não trocariam uma viagem de cruzeiro por outra ao exterior; 94% realizam outras viagens pelo país, sendo que 84% não trocariam essa modalidade por outra viagem pelo país e 79% não trocariam a viagem por uma estada em resorts. Uma demonstração de que os cruzeiros marítimos exerceriam um fascínio próprio, não concorrendo com outros nichos turísticos. (MERCADO..., 2009)

3.6.1 Impactos econômicos

O crescimento da indústria de cruzeiros no Brasil, como em todo o mundo, passou a contribuir em âmbito local, regional, nacional e até mesmo internacional para a geração de empregos, receitas e impostos. Embora boa parte dos impactos socioeconômicos do setor termine por se transferir para os países dos quais fazem parte as principais empresas do segmento, como Estados Unidos e Reino Unido, além daquelas regiões cujos portos servem de base e origem para os navios, um percentual desses impactos também termina por ficar em cada porto visitado e até mesmo nas cidades de origem dos turistas através da comissão dos agentes de viagens e gastos com transporte até o porto de partida.

Ao visitar atividades turísticas, efetuar compras e consumir algum tipo de refeição, os passageiros e a tripulação de cruzeiros marítimos contribuem para o desenvolvimento socioeconômico da região visitada. Muitos dos insumos adquiridos

para a operação do próprio navio são nacionais, como bebidas, frutas, alimentos básicos, entre outros.

As companhias marítimas, por sua vez, pagam altas taxas para utilização da infraestrutura portuária e local. E, ao longo da cadeia de funcionamento da atividade, paga todos os impostos a que a atividade está sujeita. Os benefícios e impactos dos Cruzeiros se fazem sentir também de forma indireta, ao construir uma imagem positiva dos destinos. A própria rede hoteleira é beneficiária, pois os rápidos roteiros oferecidos pelos Cruzeiros funcionam como “amostra” das regiões, motivando os turistas a um eventual retorno mais planejado e demorado.

Segundo a ABREMAR (2009) os cruzeiros de cabotagem têm contribuído de maneira significativa para inserir o país no mapa mundial do turismo, divulgando a marca Brasil, para a geração de novos empregos, para a arrecadação de impostos e para a circulação de riquezas nos municípios. A tabela 1 apresenta dados referentes aos impactos econômicos desse segmento entre as temporadas 2004/2005 e 2008/2009.

Tabela 1 -Impacto dos cruzeiros marítimos de cabotagem no Brasil: movimento econômico

TEMPORADA	2004/2005	2005/2006	2006/2007	2007/2008	2008/2009
Número de Navios	6	9	11	14	16
Período no Brasil	Nov/2004 à Mar/2005	Nov/2005 à Mar/2006	Out/2006 à Mar/2007	Out/2007 à Abr/2008	Nov/2008 à Abr/2009
Total de Passageiros	139.430	225.178	300.017	396.119	521.983
Total de Passageiros Estrangeiros	14.682	29.200	31.846	48.696	75.168
Total de Passageiros Nacionais	124.748	195.978	268.171	347.150	446.815
Número de Escalas no Brasil	234	298	415	738	907
Número de Portos Visitados no Brasil	12	18	25	18	18
VENDAS					
Venda de Cruzeiros	62,3 mi USD	100.6 mi USD	174.1 mi USD	326.4 mi USD	305.2 mi USD
Consumo a bordo	5,8 mi USD	11.1 mi USD	28.1 mi USD	30.1 mi USD	37.0 mi USD
Movimento Econômico	68.2 mi USD	111.7 mi USD	202.2 mi USD	356.5 mi USD	342.3 mi USD
DESPESAS					
Comissão para Agentes de Viagens	8.4 mi USD	14.9 mi USD	21.4 mi USD	32.9 mi USD	37.4 mi USD
Combustíveis	9.7 mi USD	18.2 mi USD	25.5 mi USD	56.6 mi USD	38 mi USD
Taxas Portuárias	6.9 mi USD	12.4 mi USD	18.2 mi USD	25.6 mi USD	53.8 mi USD
TOTAL DE DESPESAS	25.1 mi USD	45.6 mi USD	65.2 mi USD	115.2 mi USD	150.8 mi USD
IMPOSTOS					
Impostos s/ Vendas de Cruzeiro	3.1 mi USD	5 mi USD	8.7 mi USD	16.3 mi USD	13 mi USD
Impostos s/ Combustível	3.1 mi USD	5.9 mi USD	8.3 mi USD	18.4 mi USD	7.3 mi USD
Impostos s/ Consumo de Bordo	1 mi USD	2 mi USD	5 mi USD	5.4 mi USD	14.1 mi USD
TOTAL DE IMPOSTOS	7.3 mi USD	12.9 mi USD	22 mi USD	40.2 mi USD	34.5 mi USD
EMPREGOS					
Empregos a bordo	1.058	1.128	1.377	1.462	2.810
Empregos em agências	703	1.246	1.791	2.747	3.124
Empregos em portos	235	270	534	278	250
TOTAL DE EMPREGOS DIRETOS	1.996	2.644	3.702	4.487	6.184
TOTAL DE EMPREGOS INDIRETOS	12.729	20.849	28.894	38.239	32.954
TOTAL DE EMPREGOS GERADOS	14.725	23.493	32.596	42.726	39.138

Fonte: ABREMAR (2009). Valores monetários expressos em milhões

Na temporada 2008/2009, mais de meio milhão de pessoas embarcaram no Brasil em 16 navios para viagens pela costa brasileira e costas internacionais, com 907 escalas e visitas a 18 portos. A receita bruta atingiu cerca de US\$ 342 milhões. As comissões para os agentes de viagem somaram uma importância superior a US\$ 37 milhões, garantindo mais de 3 mil empregos nas agências. Por esse período foram pagos em impostos US\$ 34.509.942,00 sobre a venda de cruzeiros, combustível, consumo de bordo e vendas de pacotes.

Um dos setores mais beneficiados pela atividade de cruzeiros marítimos no Brasil foi o do emprego. Quase 40.000 empregos diretos e indiretos foram gerados

na última temporada. As empresas de cruzeiros empregam em seus escritórios de venda funcionários em diversas funções. Nos portos de embarque e desembarque, são empregados atendentes de check-in, carregadores. Os próprios navios absorvem mão de obra variada como garçons, camareiros, cozinheiros, esteticistas, vendedores, animadores, recepcionistas, professores de educação física. Além disso, as agências responsáveis pelo receptivo contratam muitos guias locais para suas excursões.

3.6.2 Entraves

A presença de aspectos favoráveis como condições de navegabilidade, clima ameno e presença de atrativos naturais e culturais, conferem a um país o potencial para o desenvolvimento do setor de cruzeiros. No entanto, para que uma nação atinja boas condições competitivas no mercado mundial outras variáveis devem ser levadas em conta, como proximidade com o mercado consumidor, outros destinos turísticos próximos para proporcionar a criação de roteiros e uma boa estrutura de receptivo nos destinos, além de políticas favoráveis à realização da atividade.

A ausência de legislação transparente compromete o potencial turístico que o Brasil passou a representar, nos últimos anos, para os cruzeiros. Um exemplo claro é a diminuição de cruzeiros internacionais de longo curso na costa brasileira, que, com escalas em mais de um porto nacional, são considerados como navegação de cabotagem pelas autoridades brasileiras, ficando sujeitos a cumprir exigências burocráticas e tributárias, que inviabilizam a operação destes cruzeiros no País.

A falta de infraestrutura, no entanto, é o grande fator a afetar o desenvolvimento do mercado de cruzeiros marítimos no Brasil. As operações portuárias constituem um dos principais problemas, seja em função das tarifas praticadas, seja por falta de instalações adequadas.

4 PORTOS

Originariamente, os portos surgiram nas beiras dos rios, como nas cidades portuárias do Indo (Harappa e Mohenjo-Daro). Na cidade suméria de Ur existiam dois, no Egito, os portos de Menfis e Tebas tinham grande importância. Naquela época era necessária uma margem firme para amarrar os barcos, enquanto escravos os carregavam e descarregavam. (TORRE, 2002)

Os barcos destinados às travessias marítimas foram construídos com cascos fortes e resistentes para poderem fundear nas águas pouco profundas e varar na praia sem ressentir-se com os movimentos ou choques. Por sua parte, os fenícios, por ser um povo comerciante, requeriam portos com docas. Os fenícios eram hábeis construtores de barcos, assim como os egípcios, e ambos possuíam grande número de escravos para realizar essas obras. A ausência de marés no Mediterrâneo simplificou o trabalho de construção e trouxe como consequência o surgimento dos portos de Sidon e Tiro, e muitos outros nas costas do Líbano e Palestina. (*ibidem*)

O porto grego do Pireo possuía docas e diques secos, acrescentaram-lhe cais para carga e descarga e depósitos para armazenar mercadorias. Ao se expandirem pelo Mediterrâneo os gregos fundaram cidades portuárias no que hoje são o Sul da França, leste da Espanha e Sicília, com a finalidade de desenvolver transações comerciais. Alexandre Magno (356-323 a.C.), depois de conquistar o Egito, mandou construir um porto que facilitasse seu contato com a Europa, assim fundou-se a cidade de Alexandria. (*ibidem*)

Os romanos realizaram múltiplas obras públicas de grande importância, pois, além de construir o porto de Ostia e outros de igual importância, propiciaram o comércio entre colônias, províncias e metrópole. Na Espanha, foi dada muita

importância aos portos, devido ao estabelecimento de muitos armadores, banqueiros e importantes mercadores nos portos fluviais de Sevilha e Mérida, e nos portos marítimos de Terragona, Mahón, Málaga, Cádiz e La Coruña. (*ibidem*)

4.1 CARACTERIZAÇÃO

Um porto é um lugar na costa defendido dos ventos e marés, preparado para oferecer segurança e infra-estrutura adequados para realizar operações de tráfego de mercadorias e pessoas.

Os portos podem ser naturais ou artificiais. O porto natural é um acidente geográfico localizado em um lugar protegido das ondas e dos ventos, como uma baía fechada ou o estuário de um rio, dispensando a realização de obras de engenharia para utilizá-los, pois contam com profundidade e espaço suficientes para que as embarcações fundeiem nele. O porto artificial é um porto construído pelo homem, criado com a infraestrutura necessária. (TORRE, 2002)

É possível classificá-los ainda em: marítimos, fluviais ou lacustres; militares, comerciais, de passagem ou esportivos; gerais ou francos, segundo seja regime de transações fiscais e alfandegárias; públicos ou privados, de acordo com sua forma de propriedade e exploração. (MONTEJANO, 2001)

Os portos têm grande importância na atividade de cruzeiros marítimos. Como elo de interface, os terminais portuários de passageiros devem primeiramente oferecer uma infraestrutura eficiente para a atracação e o abastecimento dos navios. No caso dos meganavios de cruzeiros, suas chegadas e partidas podem representar a movimentação de milhares de pessoas e o abastecimento de toneladas de produtos, combustíveis, água, além do recolhimento de rejeitos. (PALHARES, 2002)

Os terminais marítimos que exercem atividade turística, segundo Amaral (2002) dividem-se em *portos de trânsito* e *portos principais*. Nos portos de trânsito são realizadas apenas escalas de passageiros durante um cruzeiro. Nos portos principais, ou de *turnaround*, acontecem o início e o término da viagem com as operações de embarque e desembarque. Alguns autores classificam como *portos híbridos* aqueles que reúnem as duas características, com navios realizando tanto escalas quanto embarques e desembarques.

Apesar da importância dos portos para o setor, existe uma grande falta de material acadêmico sobre terminais marítimos de passageiros. No estudo de Lohmann e Oliveira (2009), dos 66 artigos encontrados sobre cruzeiros, apenas 4 tinham entre suas palavras-chave termos relacionados aos portos. Estes estão relacionados na figura 1.

Autor	Ano	Título	Periódico	Palavras-chave
Butt, N.	2007	<i>The impact of cruise ship generated waste on home ports</i>	<i>Marine Policy</i>	Lixo, navios de cruzeiros, portos de parada, porto principal
Jaakson, R.	2004	<i>Beyond the tourist bubble? Cruiseship Passenger in Port</i>	<i>Annals of Tourism Research</i>	Cruzeiros, portos, Zihuatanejo, Mexico
Lawton L. J e Butler R. W.	1987	<i>Cruise ship industry patterns in the Caribbean 1880-1986</i>	<i>Tourism Management</i>	Indústria marítima; portos; turismo no Caribe
Mescon, T. S. e Vozikis, G. S.	1985	<i>The economic impact of tourism at the port of Miami</i>	<i>Annals of Tourism Research</i>	Cruzeiros; Turismo; Impactos econômicos; Porto de Miami

Figura 1. Quadro: Artigos relacionados a portos de cruzeiros.
Fonte: Compilação da autora com base em Lohmann e Oliveira, 2009.

Para Page (2001) os terminais de transporte, que fornecem o contexto no qual o turista embarca em um meio para garantir que a interação entre a oferta e a demanda aconteça sem dificuldades, têm sido bastante negligenciados pelas publicações sobre transporte e turismo.

Um porto possui diversas áreas, que podem ser classificadas em:

- zona de infraestrutura de proteção e atraque: constituída por quebra-mar, plataforma e diques, com dispositivos de amarradura, carga e descarga;
- zona de manutenção e reparação de barcos: oficinas e estaleiros;
- zona de atenção à passagem: estações marítimas com suas correspondentes salas de espera, embarque, serviços de polícia e alfandegários, serviços sanitários, restaurantes, lojas;
- zona de serviços de abastecimento e auxílio aos barcos: combustível, serviços meteorológicos, limpeza;
- zona de armazéns de carga: depósitos e frigoríficos. (MONTEJANO, 2001)

Para o viajante não iniciado, ocasional, os terminais podem ser uma experiência desconcertante, caótica e enervante. Toda a psicologia de viagem e de comportamento do viajante em terminais aborda uma séria de emoções entre a diversidade de passageiros: alegria, aflição, ansiedade, expectativa, irritação, inquietude, satisfação. (PAGE, 2001)

Se um determinado porto ou região pretende seriamente atrair cada vez mais empresas e passageiros de cruzeiros marítimos, deve-se proporcionar uma ótima impressão da região a ser visitada, já a partir da chegada no porto.

Dentre as facilidades necessárias para que os portos possam adequar-se ao recebimento de passageiros, podem-se citar: plataformas de embarque e desembarque de passageiros; instalações para órgãos públicos e privados de atendimento ao passageiro e ao turista (Polícia Federal, Receita Federal, Capitania dos Portos, Ministério do Trabalho, Vigilância Sanitária); oferta de meios de transporte para que os turistas possam visitar a região tais como táxis, ônibus, locadoras de automóveis; local destinado aos prestadores de serviços de manutenção e reabastecimento de navios. (PALHARES, 2002)

Quanto à forma de gestão de um porto é possível fazer uma analogia com o padrão de propriedade dos aeroportos analisado por Page (2001). Em uma escala global, ambos são afetados pelas políticas governamentais, as quais, em parte, determinam o tipo de propriedade. Dessa forma há quatro padrões principais:

- Propriedade estatal com controle governamental direto: caracterizado por um departamento do governo. Uma alternativa a um padrão de controle governamental centralizado é a propriedade do tipo municipal;
- Propriedade pública por meio de um organismo oficial responsável;
- Propriedade mista - pública e privada - é um modelo organizacional onde uma empresa gerencia o terminal, com acionistas públicos e privados;
- Propriedade privada.

Com a privatização de aeroportos, e do mesmo modo de portos, há a passagem de uma visão de simples utilidade pública para uma abordagem voltada para o gerenciamento, com motivação mais comercial. O modelo comercial exige que os administradores reconheçam uma séria de mercados diferenciados entre os usuários dos aeroportos: passageiros; companhias aéreas, que são os maiores consumidores de espaço para armazenagem, manutenção, pessoal e serviços de alimentação; funcionários do aeroporto; tripulações das companhias aéreas;

peças que vêm pra despedir-se ou receber os que viajam; residentes locais; a comunidade empresarial local. Como resultado do reconhecimento das oportunidades de negócios proporcionadas por estes grupos, há potencial para a geração de renda a partir de atividades e serviços que os usuários demandam. (PAGE, 2001)

Os portos do estado da Flórida abrigam a maioria do segmento de cruzeiro dos Estados Unidos. Isso se deve basicamente à proximidade do estado com as águas propícias para cruzeiros do Caribe. Miami detém atualmente o título de “Capital Mundial dos Cruzeiros”, os portos de Fort Lauderdale, Tampa e Port Canaveral também recebem vários navios de cruzeiros.

Montejano (2001) cita alguns dos mais importantes do mundo por seu tamanho, capacidade e volume de tráfego de passageiros e carga:

- Mar do Norte e Canal da Mancha – Southampton, Rotterdam, Hamburgo, Calais, Dover
- Mediterrâneo – Marselha, Gênova, Nápoles, El Pireo, istambul
- Espanha – Algeciras, Santa Cruz de Tenerife, Barcelona, palma de mallorca, Cádiz, Málaga, Las palmas
- Ásia – Bombaim (Índia), Hong Kong, Kobe, Yokohama (Japão) e Cingapura.
- África – Port Said e Alexandria (Egito), Dakkar (Senegal) e Cidade do Cabo (africa do Sul)
- América do Norte – Nova York, São Francisco, Port Everglades (Miami)
- América Central – Colón (Panamá), Nassau (Bahamas), San Juan (Porto Rico), Bridgtown (Barbados), Kingston (Jamaica)
- América do Sul – Buenos Aires, El Callao (Peru), Rio de Janeiro, Santos, Santiago (Chile), Guaiquil (Equador)
- Oceania – Sidney (Austrália) e Auckland (Nova Zelândia)

No Brasil, como apenas recentemente as empresas estrangeiras passaram a poder efetuar transporte de cabotagem na costa, os terminais portuários ainda não estão totalmente preparados para receber os passageiros marítimos, isso sem mencionar a difícil e vagarosa implementação da lei de modernização dos portos, além do fato da cultura portuária estar mais voltada para o transporte de carga.

Os executivos das maiores armadoras do mundo, que se encontraram no Brasil em 07 de agosto de 2009 para avaliar as possibilidades de expansão do

segmento, consideraram a questão da infraestrutura dos portos de alta importância. (ABREMAR, 2009)

O fato de ainda serem poucos os portos brasileiros bem estruturados para a recepção de turistas é um dos fatores que contribuem para a pequena frequência de navios de longo curso em seu litoral. A oferta de mais destinos é essencial para atrair esse tipo de embarcação pra o país.

4.2 CRITÉRIOS DE SELEÇÃO

O mercado de cruzeiros é dominado por poucos grupos de empresas. Com essa natureza oligopolista do setor pode-se dizer que o poder de mercado se encontra do lado das companhias de cruzeiro. Como resultado os portos necessitam cumprir as exigências das companhias a fim de se tornarem atrativos.

Com base na sua utilização pelas empresas de cruzeiros, os portos de cruzeiros são divididos em três categorias, como já visto anteriormente: portos principais, de trânsito e híbridos. Portos de passageiros, em geral, desejam se tornar portos principais de várias armadoras pois o navio passa mais tempo no terminal gerando receita através do aumento de consumo de serviços e produtos por todos os atores envolvidos: companhia de cruzeiros, navio, tripulação e passageiros.

Recentemente estimou-se que um passageiro de cruzeiro gasta de seis a sete vezes mais dinheiro no porto principal do que em um porto de escala. (LEKAKOU; PALLIS; VAGGELAS, 2009)

Neste contexto, uma questão vital ainda tinha de ser respondida: O que faz um porto ser tão atraente a ponto de uma empresa de cruzeiros optar por utilizá-lo como um porto principal?

Foi essa pergunta que o estudo de Lekakou, Pallis e Vaggelas – *Is This a Home-port? An analysis of the cruise industry's selections criteria* (Isto é um Porto Principal? Uma análise dos critérios de seleção da indústria de cruzeiros) – se propôs a responder.

O trabalho é um estudo empírico, realizado na Grécia, para identificar os critérios usados pelas companhias de cruzeiros na decisão pela utilização de um

porto específico como porto principal, e a importância que cada um desses critérios tem na sua decisão.

O artigo identificou a falta de estudos sobre os critérios de seleção de portos. Uma primeira abordagem sobre esta questão foi feita por Marti, que analisou o mercado de cruzeiros na América do Norte e se referiu a alguns fatores que influenciariam as empresas de cruzeiros ao selecionar um porto de cruzeiros. Marti concluiu que há duas grandes categorias de fatores, o local (*site*), que refere-se a fatores físicos de grande importância para um porto de cruzeiros, como a sua infraestrutura, e a situação (*situation*), que se refere às qualidades físicas ou culturais tais como a proximidade dos mercados de passageiros de cruzeiros e a atratividade da região. (MARTI, 1990 *apud* LEKAKOU, 2009)

McCalla (1998) utilizou também os conceitos de "local" e "situação" para analisar os fatores que afetam a atratividade de um porto a partir do ponto de vista dos próprios portos. Esse estudo teve grande importância, porém não analisou o ponto de vista das Companhias, que são os decisores no processo de seleção dos portos. (MCCALLA, 1998 *apud* LEKAKOU, 2009)

4.2.1 Metodologia utilizada no artigo

A primeira fase do estudo de Lekakou foi a análise da literatura cujo resultado foi essencial para a segunda etapa, que incluiu sessões de *brainstorming* envolvendo um conjunto de peritos provenientes da indústria e da academia, a fim de decidir sobre quais fatores poderiam ser considerados decisivos do ponto de vista da empresa de cruzeiros. Esse processo resultou em doze categorias de fatores e oitenta e um fatores singulares.

A terceira fase constituiu-se do desenvolvimento do questionário para averiguar a importância de cada categoria de fatores, e de cada fator, com uma escala de cinco pontos de Lickert, e do estudo de campo envolvendo os principais atores da indústria de cruzeiros na Grécia. O questionário foi enviado de forma eletrônica para vinte e quatro especialistas do setor, a maioria das companhias de cruzeiro e dos portos de cruzeiro. Entre 15 de janeiro e 15 de fevereiro de 2009,

vinte questionários preenchidos foram devolvidos, o que significa uma taxa de resposta de 83,3%.

A última etapa foi a elaboração de dados e o cálculo da importância de cada fator.

4.2.2 Resultados

As doze categorias de fatores foram divididas pelos autores entre os conceitos de “local” e “situação”.

LOCAL

- Características naturais do porto
- Eficiência portuária
- Gestão portuária
- Infraestrutura portuária
- Serviços portuários para passageiros
- Serviços portuários para navios e cruzeiros
- Custo dos serviços portuários
- Infraestrutura receptiva da cidade
- Condições políticas e quadro regulatório

SITUAÇÃO

- Fornecimento de transporte intermodal
- Áreas turísticas e atividades atrativas
- Proximidade de mercados de passageiros

No que diz respeito aos dois conceitos gerais relacionados aos fatores, os dados sugeriram que o fator "situação" é ligeiramente mais importante que o "local", conforme a tabela 2.

Tabela 2. Relevância de "local" e "situação"

Conceito	Média (n=20)
Situação	4,35
Local	4,25

Fonte: LEKAKOU; PALLIS; VAGGELAS, 2009

A tabela 3 apresenta a análise dos dados para as categorias de fatores que influenciam o processo de seleção de um porto principal.

Tabela 3. Relevância das categorias de critérios

CATEGORIA	Média (n=20)
1- Características naturais do porto	4,45
2- Serviços portuários para navios e cruzeiros	4,45
3- Serviços portuários para passageiros	4,35
4- Áreas turísticas e atividades atrativas	4,32
5- Infra-estrutura portuária	4,30
6- Custo dos serviços portuários	4,15
7- Eficiência portuária	4,15
8- Gestão portuária	3,85
9- Fornecimento de transporte intermodal	3,65
10- Condições políticas e quadro regulatório	3,60
11- Infra-estrutura receptiva da cidade	3,60
12- Proximidade de mercados de passageiros	3,55

Fonte: LEKAKOU; PALLIS; VAGGELAS, 2009

A análise dos dados revelou a existência de duas categorias principais, de igual importância: a categoria de fatores relacionados às características naturais de um porto e a categoria de serviços portuários para navios de cruzeiro. Serviços portuários para passageiros é a terceira categoria. Zonas turísticas e atividades atraentes detêm a quarta posição, um resultado esperado, como os cruzeiros estão relacionados a visitas em áreas turísticas. Sete das doze categorias têm uma importância média superior a quatro.

Apesar de "situação" ter se classificado melhor no quadro geral, apenas uma de suas categorias de fatores ficou entre as mais relevantes na segunda parte da análise de dados.

A tabela 4 relaciona os critérios específicos as suas categoria, através da numeração apresentada na figura anterior, e apresenta os resultados referentes a cada um deles.

Tabela 4. Relevância de cada critério

Critério	Categoria	Média
Existência de aeroporto internacional	11	4,80
Ambiente estável e seguro	3	4,55
Conexões aéreas	9	4,50
Transporte aéreo confiável	9	4,45
Capacidade de lidar com um grande número de passageiros	5	4,40
Profundidade portuária	5	4,35
Infraestrutura para embarque/desembarque de passageiros	5	4,35
Estabilidade política	10	4,30
Proximidade de itinerários de cruzeiros	1	4,30
Política de cabotagem	10	4,30
Capacidade do aeroporto	9	4,30
Serviços relacionados a segurança patrimonial	2	4,30
Locais de interesse histórico	4	4,30
Recursos e instalações para os passageiros	7	4,25
Incentivos a companhias para iniciar operações	10	4,25
Custo de serviços para o navio	6	4,20
Capacidade apropriada (comprimento de cais)	5	4,20
Tempo de <i>turnaround</i> (do desembarque ao embarque)	7	4,20
Áreas de atração turística	4	4,10
Custo de serviços para passageiros	6	4,10
Abastecimento	2	4,10
Locais de interesse cultural	4	4,10
Operações de bagagem	7	4,05
Terminais modernos de passageiros	5	4,05
Taxas portuárias	6	4,05
Locais para escalas de cruzeiros	4	4,05
Proteção contra condições climáticas	1	4,05
Cooperação com transportadoras aéreas	9	4,00
Disposição de suprimentos para o navio	2	4,00
Tempo para procedimentos de segurança	7	4,00
Número adequado de táxis	11	3,95
Tratamento especial para usuários frequentes	8	3,95
Serviços relacionados a segurança física	2	3,95
Política nacional de turismo	10	3,95

Sistemas de descarte de lixo	2	3,90
Infraestrutura hoteleira apropriada	11	3,85
Conexões terrestres	9	3,85
Regulamentações de concessão de terminais	10	3,85
Possibilidade de viajar para áreas turísticas nas proximidades	4	3,85
Infraestrutura rodoviária	9	3,75
Existência de estação ferroviária internacional	11	3,70
Eficiência da gestão portuária	7	3,70
Transportes terrestres confiáveis	9	3,70
Pilotagem	2	3,70
Itinerários costeiros	9	3,65
Estacionamento	3	3,65
Unidade de primeiros socorros	3	3,65
Itinerários de transporte dentro do porto	3	3,60
Custos operacionais para abertura de escritório local	6	3,60
Número adequado de ônibus e rotas de ônibus	11	3,60
Rebocagem	2	3,55
Locais para compras	11	3,55
Resposta às necessidades específicas da companhia	8	3,55
Atividades atrativas	4	3,50
Transportes marítimos confiáveis	9	3,50
Postos de informações turísticas	11	3,50
Capacidade de estabelecer negócios duradouros	8	3,45
Agências de turismo de cruzeiros	3	3,45
Restaurantes	11	3,45
Turismo religioso	4	3,40
Delegacia do turista	11	3,35
Infraestrutura ferroviária	9	3,30
Cooperação com transportadoras rodoviárias	9	3,25
Áreas de recreação	11	3,25
Cooperação com transportadoras aquáticas	9	3,20
Turismo de negócios	4	3,20
Infraestrutura para tripulação dos navios	5	3,20
Serviços bancários	3	3,15
Participação em atividades tradicionais	4	3,15
Turismo “Verde”	4	3,15
Serviços de estaleiro e reparos	2	3,12
Política de campanhas de marketing do porto	8	3,10

<i>Networking</i> do porto com outros portos da área	8	3,10
Inspetores de organizações regulatórias	2	3,05
Loja <i>duty free</i>	3	3,00
Internet café	3	2,95
Serviços postais	3	2,85
Turismo esportivo	4	2,85
Sala VIP	3	2,60
Playground infantil	3	2,55
Área para esportes	3	2,50

Fonte: LEKAKOU; PALLIS; VAGGELAS, 2009

Nenhum critério ficou abaixo da média – 2,5 – da escala de cinco pontos que foi utilizada na pesquisa, o que demonstra que os entrevistados identificaram os fatores como relevantes para uma empresa de cruzeiros ao selecionar um porto principal. Em primeiro lugar, ficou a existência de um aeroporto internacional. A disponibilidade de um aeroporto internacional parece ser de importância vital para todos os portos. De fato, entre os quatro critérios considerados mais relevantes, o transporte aéreo figura três vezes. A exceção foi a existência de um ambiente seguro e estável, que figurou como o segundo dos mais importantes critérios.

Entre a quinta e a décima posição estão fatores relacionados principalmente com a infraestrutura portuária e sua localização. As outras duas questões foram: a estabilidade política do país, pois o uso de um porto de cruzeiros como porto principal implica grandes investimentos da companhia de cruzeiros, uma vez que tem que desenvolver escritórios, planejar roteiros de cruzeiros e lançar uma campanha de marketing para atrair passageiros.; e a política de cabotagem, estando a indústria a favor da abolição das restrições de bandeira estrangeiras na cabotagem europeia.

Novamente, apesar do fato da característica geral de “situação” ter sido considerada mais significativa do que a característica geral do “local”, os critérios específicos relacionados a “situação” foram encontrados em posições inferiores.

Os resultados apontam que a disponibilidade de um aeroporto internacional perto do porto de cruzeiros, a provisão de ambiente seguro para os passageiros, e questões relacionadas a fatores políticos e legislativos são de grande influência no processo decisório das Companhias.

Os autores sugerem que o resultado da pesquisa pode ser usado como uma ferramenta útil para os portos de cruzeiro com o objetivo de implantar estratégias para a sua seleção como porto de embarque e desembarque. Apesar de ser preciso reconhecer que as respostas vêm principalmente do mercado de cruzeiros grego e refletem suas especificidades, tais achados podem ser aplicados, com as devidas ressalvas, a portos de todo o mundo que desejem se desenvolver como portos principais ou híbridos.

5 PORTO DO RIO DE JANEIRO

Na década de 1870, com a construção da doca da Alfândega, surgiram os primeiros projetos para o desenvolvimento do porto do Rio de Janeiro, que então funcionava por meio de instalações dispersas, compreendendo os trapiches da Estrada de Ferro Central do Brasil, da Ilha dos Ferreiros, da enseada de São Cristóvão, da praça Mauá e os cais Dom Pedro II, da Saúde, do Moinho Inglês e da Gamboa. (ANTAQ, 2009)

Os decretos nº 849, de 11 de outubro de 1890, e nº 3.295, de 23 de maio de 1890, autorizaram, respectivamente, à Empresa Industrial de Melhoramentos do Brasil e a The Rio de Janeiro Harbour and Docks, a construção de um conjunto de cais acostáveis, armazéns e alpendres. No primeiro caso, entre a Ilha das Cobras e o Arsenal de Marinha e, no segundo, desde o Arsenal de Marinha até a Ponta do Caju. Em sequência, o governo federal contratou obras de melhoramentos com a firma C.H. Walker & Co. Ltd., em 24 de setembro de 1903, que consistiam na construção, principalmente, de 3.500m de cais. Posteriormente, foram implantados o Cais da Gamboa e sete armazéns. (*ibidem*)

A inauguração oficial do porto ocorreu em 20 de julho de 1910, passando a ser administrado por Demart & Cia. (1910), Compagnie du Port de Rio de Janeiro (1911 a 1922) e Companhia Brasileira de Exploração de Portos (1923 a 1933). Pela Lei nº 190, de 16 de janeiro de 1936, foi constituído o órgão federal autônomo denominado Administração do Porto do Rio de Janeiro, que recebeu as instalações em transferência ficando subordinado ao Departamento Nacional de Portos e Navegação, do Ministério da Viação e Obras Públicas. Mais tarde, o Decreto nº 72.439, de 9 de julho de 1973, aprovou a criação da Companhia Docas da Guanabara, atualmente Companhia Docas do Rio de Janeiro. (*ibidem*)

O porto localiza-se na costa oeste da Baía de Guanabara e sua barra, com largura de 1,5 km e profundidade mínima de 12 m, é delimitada pelos faróis do Morro do Pão de Açúcar e da fortaleza de Santa Cruz. O canal de acesso compreende 18,5 km de comprimento, 150 m de largura mínima e 17 m de profundidade. (*ibidem*)

Em decorrência da aplicação da Lei nº 8.630, de 25/02/93, as atividades de operação portuária foram sendo gradualmente transferidas, por intermédio de contratos de arrendamento de áreas, a empresas do setor privado, constituídas para atuar sob a forma de Terminais Portuários, em moldes semelhantes aos verificados nos principais portos europeus. (*ibidem*)

A Estação Marítima de Passageiros (ESMAPA), começou a tomar forma com a assinatura de um contrato de leasing assinado em novembro de 1997 entre o Consórcio Píer Mauá e a Companhia Docas do Rio de Janeiro.

5.1 PÍER MAUÁ

A ESMAPA está situada nas proximidades do centro cultural, histórico e financeiro da cidade. A cinco minutos de distância do Aeroporto Santos Dumont, a 25 do Aeroporto Internacional Tom Jobim e a menos de meia hora dos principais pontos de interesse turísticos dos passageiros e tripulação tais como o Corcovado, O Pão de Açúcar, o Estádio do Maracanã, e as praias de Copacabana e Ipanema. (PIER MAUÁ, 2009)

O Píer Mauá (figura 2) possui um cais apropriado para atracar até cinco navios. Sua superfície total é de 38.512 m², oferecendo aos seus cliente infraestrutura para desembarque e embarque de passageiros e tripulações e sua bagagem. (ANTAQ, 2009)



Figura 2: Fotografia do Píer Mauá. Fonte: Helisight.

Ele conta com uma infraestrutura para atender grandes navios, que inclui: canal de acesso com luzes de iluminação modernas e bóias de sinalização sem interferência do ar; locais de ancoragem em águas claras e grande calado, comportando embarcações com até 11 metros ou 36 pés de calado; agentes portuários; práticos; rebocadores; ampla gama de fornecedores de insumos navais tais como água, energia, cabos, entre outros. Segundo o sítio virtual do Píer Mauá todos estes recursos são oferecidos com preços competitivos no mercado internacional. (PÍER MAUÁ, 2009)

O terminal de passageiros possui funcionários qualificados e estagiários de cursos de turismo que auxiliam nas operações; área de recebimento e expedição de bagagem com carrinhos de mão disponibilizados gratuitamente; ambulatório completo e ambulância UTI, 24 horas por dia; balcões para check-in e informações turísticas; ambiente climatizado; joalherias e lojas de produtos artesanais; lanchonete; cabines telefônicas para ligações locais e internacionais; acesso à internet; balcão de táxis especiais; serviços de imigração e Polícia Federal; alfândega; autoridade sanitária; ampla área de estacionamento para ônibus turísticos; além de oferecer ônibus para transporte dos passageiros, entre o terminal

e o seu navio. Em termos de segurança o porto é dotado de grande estrutura e busca implantar o código ISPS: Internacional Ship and Port Facility Code, padrão mundial de segurança para portos e navios internacionais.

O projeto de revitalização dos armazéns 1, 2, 3 e 4 e do prédio da estação de passageiros, iniciadas em 2007, melhoraram a infraestrutura para embarque e desembarque de passageiros, aumentaram o espaço destinado à bagagem, e geraram novas áreas de check-in e balcões de atendimento que serviram para agilizar as operações. A fachada e interior dos primeiros armazéns já foram recuperadas; nos intervalos entre eles, as instalações precárias que não faziam parte do tombamento foram retiradas e os lugares estão sendo abertos para a circulação de veículos. Parte dessa nova estrutura está sendo usada na realização de shows e eventos, e um complexo de bares e restaurantes também deverá ser inaugurado.

Estas melhorias contribuem para o aumento no movimento de passageiros dos navios de cruzeiros, que a cada ano realizam mais escalas na cidade, como pode ser verificado nas tabelas 5 e 6.

Tabela 5: Movimentação do Píer Mauá

Movimentação entre as temporadas 1998/1999 a 2008/2009 e previsão 2009/2010												
Temporada	1998 / 1999	1999 / 2000	2000 / 2001	2001 / 2002	2002 / 2003	2003 / 2004	2004 / 2005	2005 / 2006	2006 / 2007	2007 / 2008	2008 / 2009	previsão 2009/2010
Embarque	14.477	19.928	20.601	29.133	19.334	23.220	32.942	46.325	51.072	69.784	95.487	213.930
Desembarque	12.237	20.688	18.204	28.371	18.498	21.799	33.273	43.349	51.351	68.031	91.257	210.151
Trânsito	34.152	25.734	52.243	51.536	43.986	47.813	70.447	103.337	134.328	166.585	154.112	200.260
Total de Movimentações	60.866	66.350	91.048	109.040	81.818	92.832	136.662	193.011	236.751	304.400	340.856	624.341
Atracações	72	74	87	92	72	78	83	109	150	148	144	209
Navios diferentes	22	26	27	33	25	33	30	35	38	39	35	30
Média de passageiros por escala	845,4	896,6	1046,5	1.185,2	1.136,4	1.190,2	1.646,5	1.770,7	1.578,3	2.056,8	2.367,0	2.987,3
Área total Utilizada	2.600 m ²	2.600 m ²	2.600 m ²	4.930 m ²	4.930 m ²	4.930 m ²	4.930 m ²	4.930 m ²	4.930 m ²	6.100 m ²	9.600 m ²	9.600 m ²

Fonte: Elaboração própria da autora baseada em dados fornecidos pelo Píer Mauá.

Tabela 6: Evolução Percentual da movimentação total

Temporadas	Evolução Percentual
De 1998 / 1999 para 1999 / 2000	+ 9,0 %
De 1999 / 2000 para 2000 / 2001	+ 37,2 %
De 2000 / 2001 para 2001 / 2002	+ 19,8 %
De 2001 / 2002 para 2002 / 2003	- 25,0 %
De 2002 / 2003 para 2003 / 2004	+ 13,5 %
De 2003 / 2004 para 2004 / 2005	+ 47,2 %
De 2004 / 2005 para 2005 / 2006	+ 41,2 %
De 2005 / 2006 para 2006 / 2007	+ 22,7 %
De 2006 / 2007 para 2007 / 2008	+ 28,6 %
De 2007 / 2008 para 2008 / 2009	+ 10,8%
Previsão de 2008/2009 para 2009/2010	+ 83,2%

Fonte: Pier Mauá

Há diversos planos para a revitalização de toda a área portuária, inclusive no projeto das Olimpíadas Rio 2016. Investimentos maciços da iniciativa pública e privada devem ocorrer para construção de um complexo comercial e turístico, em bases análogas às que reintegraram, com notável sucesso em outros países, a cidade ao porto.

5.2 METODOLOGIA DE AVALIAÇÃO

A metodologia utilizada para a verificação da adequação e atratividade do porto do Rio de Janeiro baseou-se na utilização do artigo de Lekakou, Pallis e Vaggelas. Dos 81 critérios estabelecidos pelos autores foram utilizados 26. A escolha desses critérios foi feita levando-se em conta:

- o conceito geral de “Local” por ser este o que está mais diretamente ligado às condições de infraestrutura portuária;
- os três aspectos considerados mais relevantes pelo grupo de profissionais pesquisados, dentro de cada uma das nove categorias relativas a “Local”, ressaltando que em uma das categorias existiam apenas dois critérios.

Cada critério foi confrontado aos aspectos atuais do porto do Rio de Janeiro, assim como da própria cidade do Rio de Janeiro, e até mesmo do país em alguns casos específicos, através da observação da própria autora, de conversas com

outros profissionais envolvidos nas operações portuárias e de consultas a sites virtuais especializados.

5.3 AVALIAÇÃO DOS CRITÉRIOS

Os critérios utilizados em cada categoria e os resultados obtidos na avaliação, foram:

- CARACTERÍSTICAS NATURAIS

Os critérios do artigo classificados como características naturais foram proximidade de itinerários de cruzeiros e proteção para condições meteorológicas.

Quanto à proximidade a itinerários de cruzeiros, além da grande atratividade da própria cidade onde se localiza o porto, em suas proximidades estão destinos litorâneos importantes como Búzios e Angra dos Reis. Situado na região Sudeste do Brasil, encontra-se próximo ao porto de Santos, o maior da América Latina, e entre as regiões Sul e Nordeste, os principais destinos de cruzeiros no país. Sua localização permite, inclusive, a escala em portos estrangeiros, como no Uruguai e Argentina, em roteiros de apenas uma semana.

Com relação à proteção para condições meteorológicas, o cais localiza-se abrigado em uma baía de águas tranquilas, sem a presença de condições meteorológicas extremas. O clima é tropical atlântico, durante todo o ano há a ocorrência de chuvas e no verão o calor pode ser intenso. Como proteção aos passageiros o terminal, além de suas áreas cobertas, dispõe de guarda-chuvas que atendem aos passageiros e tendas de 3x3 metros que normalmente ficam localizadas nas áreas próximas às escadas dos navios, segundo Alexandre Gomes, gerente de operações do Píer Mauá.

- SERVIÇOS PARA OS NAVIOS NO PORTO

Os serviços de maior relevância para os navios foram: segurança, combustível e entrega de produtos. Sendo que apenas o primeiro é responsabilidade do píer, que segue o código ISPS - *Internacional Ship and Port Facility Code* e está certificado pela CONPORTOS, a Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis.

Os serviços de abastecimento, tanto de combustível, quanto de produtos são contratados através do agente marítimo representante de cada Companhia. O abastecimento de combustível é provido apenas pela Petrobras e acontece pela parte de mar através de balsas ou navios de abastecimento.

Todo fornecimento de produtos, em geral alimentos e água, acontece por terra, através de veículos que dão entrada ao cais através da área do porto público Companhia Docas do Rio de Janeiro. O terminal apenas é informado pelo agente marítimo sobre quais veículos entrarão em sua área. Segundo Leon de Carvalho, agente marítimo da Companhia MSC Cruzeiros, é possível afirmar que estes serviços vêm sendo plenamente realizados por empresas especializadas.

▪ SERVIÇOS PARA PASSAGEIROS NO PORTO

Ambiente seguro, existência de estacionamento e unidade de primeiros socorros foram lembrados entre os serviços para passageiros.

Em cumprimento ao código ISPS o terminal é monitorado por 56 câmeras durante 24 horas e conta com uma equipe de vigilantes e atendentes que são responsáveis por controlar o acesso de pessoas e operar os equipamentos de raio-x e portais detectores de metais. Só têm acesso à área da Estação Marítima de Passageiros - ESMAPA, os passageiros e as pessoas envolvidas na operação, que são credenciadas antecipadamente com ratificação da Receita Federal e Polícia Federal

O estacionamento (figura 3) encontra-se em funcionamento e na temporada 2008/2009 abrigou mais de 7000 veículos. Muitos passageiros se dirigem ao porto em táxis ou levados por parentes ou amigos, outros procuram por outras opções mais baratas nas proximidades.

O terminal conta com um ambulatório de atendimento de emergência e ambulância UTI, disponíveis durante todo o tempo, em toda parada de navio.



Figura 3: Fotografia do Estacionamento. Fonte: Píer Mauá.

▪ INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA

Como parte da infraestrutura portuária destacaram-se a capacidade de lidar com um grande número de passageiros ao mesmo tempo, a profundidade para atraque e a infraestrutura para embarque e desembarque.

O Píer Mauá, de acordo com Alexandre Gomes, seu gerente operacional, está operando com a capacidade de atendimento de 8000 passageiros por dia, o que significa até quatro grandes navios com cerca de 2000 passageiros. A infraestrutura para embarque e desembarque, com a recente incorporação do armazem 2 para atendimento de passageiros, é composta de 6 áreas de check-in e dois armazéns para bagagem. Na figura 4 pode-se ver o *check-in* sendo realizado no novo armazém. Entretanto ainda são notados alguns problemas de circulação de passageiros, como no momento do desembarque, pois na grande maioria das vezes todos os passageiros saem pela mesma porta principal, que é estreita e também

serve aos passageiros em trânsito, e o escoamento é lento devido ao pouco espaço externo para a parada de veículos.

A profundidade de atraque do cais para navios de cruzeiros varia entre 9.50m e 10.30m, tendo as melhores condições de fundura da área do porto, segundo Alexandre. O calado é a profundidade a que se encontra o ponto mais baixo da embarcação. Grande parte dos navios de cruzeiros têm até 9 metros de calado, como o Splendour of the Seas, da companhia Royal Caribbean que comporta 2076 passageiros e 8 m de calado e o MSC Música, para 3100 passageiros e 8,5 m, o próprio Oasis of the Seas, novo mega navio da Royal Caribbean, com capacidade para 5450 turistas, possui um calado de 9m. No entanto, há exemplos de calados maiores, como o do Queen Mary 2, que, com não mais que 2620 hóspedes, exigiu uma dragagem na margem do porto para comportar os seus 11 metros de calado.



Figura 4: Fotografia do *Check-in*. Fonte: Píer Mauá.

- CUSTO DE SERVIÇOS PORTUÁRIOS

Os custos de serviços apontados como os mais importantes foram os de serviços para os navios, para os passageiros e das taxas portuárias.

Os serviços para o navio no porto são variados. De acordo com o agente marítimo Leon Carvalho, o abastecimento de água e comida e a retirada de rejeitos são realizados por algumas empresas e, devido à concorrência e à grande quantidade negociada, os preços praticados são competitivos. Já o abastecimento de combustível é caracterizado por um monopólio da Petrobrás. A contratação de práticos que direcionam e controlam os rumos da embarcação próximos à costa, acontece através de cooperativa mediante o pagamento de valores considerados altos pelas companhias, segundo Leon.

O custo dos serviços para cada passageiro em embarque ou desembarque é de R\$49,43, e em trânsito de R\$37,00, valores fornecidos por Alexandre Gomes. Ou US\$28,08 e US\$21,02 respectivamente, em dólares americanos, de acordo com a cotação do Banco Central para venda em 10/12/2009, de R\$1,76. Estas taxas são cobradas pelo Píer Mauá e estão de alguma forma embutidas nos valores dos pacotes pagos pelos turistas.

O custo de taxas portuárias para o navio é relativo à utilização do canal e da sinalização aquaviária. A utilização de canal é cobrada pela Companhia Docas do Rio de Janeiro e o valor é considerado alto pelas armadoras segundo Leon Carvalho, da MSC. Já a utilização dos faróis e outras sinalizações é paga diretamente à Marinha Brasileira. Apesar dos esforços da autora, a Companhia Docas e a Marinha Brasileira não informaram estes valores.

▪ EFICIÊNCIA PORTUÁRIA

Entre os critérios de eficiência portuárias estão as instalações e serviços disponíveis para passageiros, tais como existência de telefones, acesso à Internet, casas de câmbio, caixas eletrônicas; o tempo de *turnaround*, ou seja, o processo da chegada até a saída do navio em operação de renovação total de passageiros; e os procedimentos de bagagem.

As chamadas “facilities” disponíveis para os passageiros atualmente são cabines telefônicas, casa de câmbio, locadora de automóveis, agência de turismo,

lanchonete, restaurante, livraria, joalherias, lojas de suvenires e loja de produtos importados.

O tempo de turnaround, segundo o Píer Mauá, depende mais dos processos de operação de cada companhia. Em geral para um navio de 2000 passageiros leva-se em torno de nove horas.

As bagagens são recebidas no porto por até 100 carregadores, uniformizados tal como na figura 5, e levadas por eles até o navio. Esse serviço é contratado pelo agente marítimo da companhia diretamente com o Sindicato de Carregadores e Transportadores de Bagagem do Porto do Rio de Janeiro.

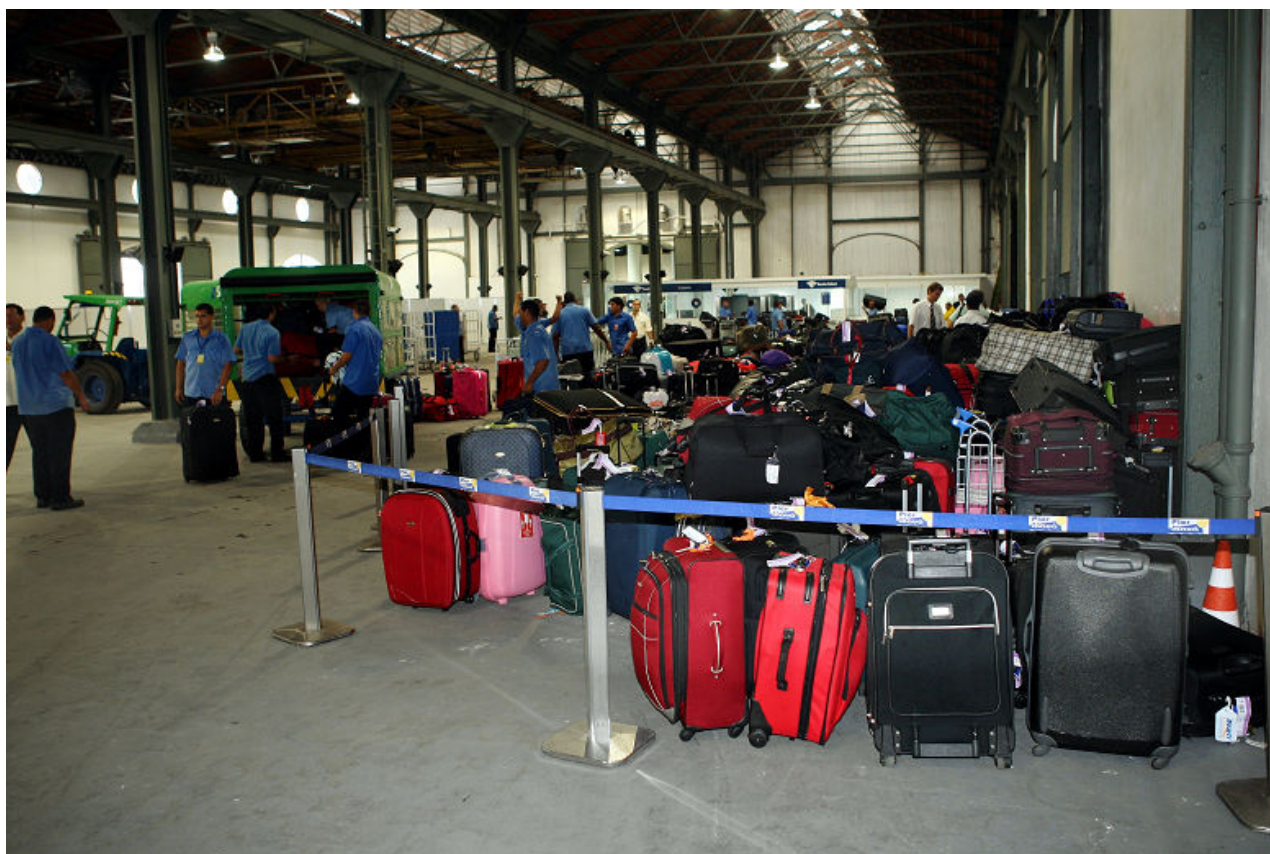


Figura 5. Fotografia da Área de Bagagens. Fonte: Píer Mauá

- GESTÃO PORTUÁRIA

Os itens da gestão portuária avaliados foram: tratamento especial para usuários frequentes, capacidade de atendimento a necessidades especiais da companhia e de estabelecer longas relações de negócios.

O tratamento especial para usuários frequentes não são oferecidos pelo terminal, no entanto, de acordo com Alexandre Gomes, são dadas condições para que as próprias companhias realizem um atendimento preferencial para esses passageiros.

Segundo ele, o Píer se esforça para atender às necessidades de cada companhia e costuma estabelecer contratos de seis meses, com possibilidade de serem de um ano. Há uma tendência para a renovação dos contratos com as empresas, algumas das quais já ultrapassaram dez anos de operação no porto do Rio.

- CONDIÇÃO POLÍTICA E SISTEMA REGULATÓRIO

Estabilidade política, políticas de cabotagem favoráveis e incentivos dados às companhias para iniciar operações também são importantes na escolha de um porto principal.

A estabilidade política do Brasil já foi reconhecida mundialmente, com uma democracia consolidada e a economia sob controle mesmo em tempos de crise mundial, é um dos países onde investimentos são recomendados pelas principais agências classificadoras de risco.

A permissão para cabotagem em águas brasileiras a partir de 1995, através da Emenda Constitucional número 7, que alterou o artigo 178 da Constituição Brasileira garante a realização da atividade no Brasil. No entanto não existe ainda uma legislação adequada aos navios de longo curso, que, submetendo-se a todas as exigências feitas a um navio de cabotagem, têm seus custos aumentados e vêm diminuindo suas escalas no país.

Incentivos foram dados a companhias no início das operações do terminal, quando os serviços eram oferecidos por valores considerados irrisórios por Alexandre Gomes. Hoje esses incentivos não são mais oferecidos a armadoras, as empresas proprietárias dos navios, nem mesmo para fechar novos contratos.

- INFRAESTRUTURA RECEPTIVA DA CIDADE

Entre os fatores de maior necessidade apontados pelas companhias na infraestrutura da cidade estão: aeroporto internacional, número adequado de táxis e rede hoteleira.

O aeroporto internacional do Rio de Janeiro oferece uma grande variedade de rotas aéreas e encontra-se a apenas 17Km do terminal, sendo possível alcançá-lo em cerca de 25 minutos em automóvel.

O porto conta com um balcão de cooperativas de táxis especiais que oferecem uma frota moderna e variada de 650 veículos, conforme informado por Thiago Guissoni, coordenador de operações da Coopatur, cooperativa que opera há mais tempo no Píer Mauá. Somam-se a estes os táxis convencionais que fazem ponto na Avenida Rodrigues Alves, ao lado do terminal.

A rede hoteleira carioca, segundo o *Rio Convention e Visitors Bureau* é composta por cerca de 250 hotéis de todas as categorias que compõem uma oferta de 23.000 unidades habitacionais. O hotel Windsor Guanabara encontra-se a somente 1 Km do Píer e conta com 542 quartos.

5.4 RESULTADOS DA AVALIAÇÃO

Todos os requisitos escolhidos foram avaliados e classificados pela autora em bom, regular e ruim, como observado na figura 6.

Categoria	Critério	Classificação
Características naturais	Proximidade de itinerários de cruzeiros	Bom
	Proteção para condições meteorológicas	Bom
Serviços para os navios no porto	Segurança	Bom
	Abastecimento de combustível	Regular
	Entrega de produtos	Bom
Serviços para passageiros no porto	Ambiente seguro	Bom
	Estacionamento	Regular
	Unidade de primeiros socorros	Bom
Infraestrutura portuária	Capacidade total de passageiros	Regular
	Profundidade	Bom
	Infraestrutura de embarque e desembarque	Regular
Custo de serviços portuários	Custo para os navios	Regular
	Custo para os passageiros	Regular
	Taxas portuárias	Regular
Eficiência portuária	Instalações e serviços para passageiros	Bom
	Tempo de <i>turnaround</i>	Bom
	Rocedimentos de bagagem	Bom
Gestão portuária	Tratamento especial para usuários frequentes	Regular
	Atendimento a necessidades especiais	Bom
	Estabelecimento de longas relações	Bom
Condição política e sistema regulatório	Estabilidade política	Bom
	Política de cabotagem	Bom
	Incentivos para iniciar operações	Ruim
Infraestrutura receptiva da cidade	Presença de aeroporto internacional	Bom
	Número adequado de táxis	Bom
	Rede hoteleira	Bom

Figura 6. Quadro: Classificação dos critérios avaliados. Fonte: autora.

A avaliação dos aspectos relativos ao porto Rio de Janeiro foi positiva. Dos 26 requisitos apenas um foi avaliado como ruim, oito como regulares e 17 como bons.

CONCLUSÃO

O presente trabalho abordou a atividade de Turismo de Cruzeiros e explorou o porto do Rio de Janeiro através de requisitos considerados importantes pelas companhias de cruzeiros. O estudo contribui para o entendimento da infraestrutura portuária local e para o seu desenvolvimento, assim como o de sua capacidade de atração de novos negócios. A pesquisa pode ser reproduzida em outras localidades e seus respectivos portos no intuito de se prepararem para atrair mais navios de passageiros.

Caracterizou-se a expansão do segmento de turismo de cruzeiros em águas brasileiras e constatou-se a escassez de literatura específica sobre o tema.

Concluiu-se, porém, que o porto do Rio de Janeiro, segundo os critérios utilizados, é atrativo para as companhias de cruzeiros. A maioria das avaliações dos requisitos foram positivas.

O terminal encontra-se próximo a itinerários de cruzeiros e protegido de condições meteorológicas, conta com serviços de segurança e abastecimento, estacionamento e ambulatório. Possui uma infraestrutura que permite atender a passageiros, tanto em trânsito, quanto embarcando ou desembarcando, porém ainda com algumas dificuldades decorrentes principalmente de sua localização, que não permite a ampla utilização da área lateral externa por tratar-se de uma via movimentada da cidade.

Os custos são variados e alguns considerados altos pelas companhias, além disso os serviços são prestados de forma segmentada, com a participação de muitas organizações diferentes, entre elas: o Píer Mauá, a Companhia Docas do Rio de Janeiro, a cooperativa de práticos, a Marinha Brasileira e o Sindicato de Carregadores e Transportadores de Bagagem do Porto do Rio de Janeiro.

Muitas das necessidades dos passageiros são atendidas com a presença de serviços no porto, como locação de automóveis, câmbio, telefonia e Internet. Porém não há caixas eletrônicos nem Correios, bastante solicitados pelos turistas.

A operação de recebimento de bagagens e o tempo de *turnaround* condizem com as necessidades dos navios. É possível prover tratamento especial a passageiros habituais, no entanto por parte das próprias companhias. O Píer Mauá

se esforça para atender a necessidades especiais de cada armadora e tem estabelecido com elas longas relações de negócios.

O país encontra-se estável política e economicamente e sua legislação permite a realização de cabotagem, mas nenhum benefício é dado às companhias para incentivar novas operações. A presença de um aeroporto internacional e da oferta hoteleira e de táxis na cidade são um atrativo

É importante salientar que os critérios usados são provenientes de um estudo do mercado grego de cruzeiros e refletem algumas características próprias desse mercado. Porém, todos os critérios selecionados se mostraram aplicáveis à realidade brasileira. De todo modo um estudo similar ao utilizado como referência, realizado no mercado brasileiro, certamente traria novos e mais apropriados achados.

7 REFERÊNCIAS

AMARAL, Ricardo Costa Neves do. **Cruzeiros marítimos**. São Paulo: Manole, 2002.

ABREMAR. Disponível em <http://www.abremar.com.br/> Acesso em 25 out. 2009

ANTAQ. Disponível em <<http://www.antaq.gov.br/Portal/default.asp?>> Acesso em: 02 nov. 2009

CLIA. Disponível em: <<http://www.cruising.org/about.cfm>> Acesso em: 12 out. 2009

COOPER, Chris et al., **Turismo**: princípios e prática. Porto Alegre, Bookman, 2001.

GOELDNER, Charle R. ; RITCHIE, J. R. Brent; MCINTOSH, Robert W.. **Turismo**: princípios, práticas e filosofias. 8 ed. Porto Alegre: Bookman, 2002.

HELISIGHT. Disponível em <<http://www.helisight.com.br/>> Acesso em: 22 nov. 2009.

IMO. Disponível em: <www.imo.org> Acesso em: 12 out. 2009

LEKAKOU, Maria B.; PALLIS, Athanasios A.; VAGGELAS, George K.. **Is This a Home-port?** An analysis of the cruise industry's selection criteria. Conference of the International Association of Maritime Economists. Copenhagen: 2009.

Lohmann, G., Oliveira, M. V. O. **The State of the Art in Cruise Tourism**: an analysis of 66 international journal articles. Travel and Tourism Research Association Annual Conference. Honolulu: 2009.

MERCADO... Revista Mercado e Eventos, disponível em <<http://www.mercadoeventos.com.br/ArqConteudoOffLine/Arq11301.pdf>> Acesso em: 28 out. 2009

MILL, Robert Christie. **Resorts**: administração e operação. Tradução Sônia Kahl. Porto Alegre: Bookman, 2003.

MONTEJANO, Jordi Montaner. **Estrutura do mercado turístico**. Tradução Andrea Favano. 2 ed. São Paulo: Roca, 2001.

OMT. **Introdução ao turismo**. Tradução Dolores Martin Rodrigues Corner. São Paulo, Roca, 2001.

PAGE, Stephen J.. **Transporte e turismo**. Tradução Roberto Cataldo Costa. Porto Alegre: Bookman, 2001.

PALHARES, Guilherme Lohmann. **Transportes turísticos**. São Paulo: Aleph, 2002.

PÍER MAUÁ. Disponível em <<http://www.piermaua.com.br/>> Acesso em: 02 nov. 2009

Rio Convention e Visitors Bureau. Disponível e: <http://www.rcvb.com.br/> Acesso em: 25 out. 2009.

RONÁ, Ronaldo di. **Transportes no turismo**. São Paulo: Manole. 2002.

TORRE, Francisco de la. **Sistemas de transporte turístico**. Tradução Claudio Bruno Galvão. São Paulo: Roca, 2002.

Windsor Guanabara Hotel. Disponível em: <<http://www.windsorhoteis.com.br/pt-br/loca.asp?hid=20>> Acesso em: 25 out. 2009

ANEXO A - Plantas do Píer Mauá. Fonte: Píer Mauá.

Anexos 1, 2, 3 e 4.