

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE PONTA GROSSA
SETOR DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS
DEPARTAMENTO DE TURISMO

CAMILA LOMBARDI XAVIER

CRUZEIRO MARÍTIMO ENQUANTO SEGMENTO DO TURISMO: (A
IMPORTÂNCIA DO CRESCIMENTO DOS CRUZEIROS PARA O TURISMO NO
BRASIL DE 2003 A 2012)

PONTA GROSSA

2013

CAMILA LOMBARDI XAVIER

CRUZEIRO MARÍTIMO ENQUANTO SEGMENTO DO TURISMO: (A IMPORTÂNCIA DO CRESCIMENTO DOS CRUZEIROS PARA O TURISMO NO BRASIL DE 2003 A 2012)

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado para obtenção de título de Bacharel em Turismo na Universidade Estadual de Ponta Grossa na Área de Turismo.

Orientador: Professor Drº Luiz Fernando de Souza

PONTA GROSSA

2013

CAMILA LOMBARDI XAVIER

CRUZEIRO MARÍTIMO ENQUANTO SEGMENTO DO TURISMO: (A IMPORTANCIA DO CRESCIMENTO DOS CRUZEIROS PARA O TURISMO NO BRASIL DE 2003 A 2012)

Trabalho de Conclusão de Curso, apresentado para obtenção de título de Bacharel em Turismo na Universidade Estadual, Área de Turismo.

Ponta Grossa, ____ de novembro de 2013.

Profº Drº Luiz Fernando de Souza
Doutor pela Universidade Federal de Santa Catarina
Universidade Estadual de Ponta Grossa

Profº Ms. Carlos Alberto Maio
Mestre pela Universidade Estadual Paulista
Universidade Estadual de Ponta Grossa

Profº Ms. Valéria de Meira Albach
Mestre pela Universidade Federal do Paraná
Universidade Estadual de Ponta Grossa

Dedico esse trabalho a meus pais (Maria Claudia e Arthur) pela oportunidade de estudo e apoio durante os anos da faculdade.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus pela sabedoria, pelas oportunidades, e pelas bênçãos em minha vida.

Aos meus pais e meus irmãos por me compreenderem, incentivar e estarem sempre ao meu lado.

Agradeço ao professor Paulo Stachowiach pelo apoio no começo do trabalho, pelas idéias e disponibilidade.

Ao professor Luiz Fernando de Souza pela sua paciência comigo, por sempre me incentivar e não deixar eu desistir, por todo conhecimento repassado que contribuíram na elaboração desse trabalho.

Agradeço também a todos os professores durante o curso, pelo conhecimento, e pela amizade.

Aos meus amigos que sempre estiveram comigo.

Agradeço a Tatiane Ferrari pelo incentivo durante o trabalho, pelas sugestões que contribuíram também para a finalização do trabalho.

Aos professores Carlos Maio e Valéria que fazem parte da minha banca, pelas críticas e sugestões.

Agradeço todos da turma (2010-2013), pela amizade, companheirismo, pelas brigas também que tornaram nossa turma unida e inesquecível.

Agradeço também aos grandes amigos que fiz durante o curso, Fernanda Uliana, Camilla Moro, Delandir Fochi, Paulo Afonso, Tatiane Ferrari, pelos dias fazendo trabalhos, pelas festas, aniversários e companhia durante os quatro anos.

A todos que de alguma forma contribuíram para que esse trabalho fosse concluído.

“Nunca é tarde demais para ser aquilo que se desejou ser.”
(George Eliot)

RESUMO

Esse trabalho tem como objetivo geral identificar o crescimento dos Cruzeiros Marítimos no Brasil no período de 2003 a 2012, os objetivos específicos são: identificar os benefícios das leis portuárias, o sistema portuário, o receptivo de cruzeiros na região sul do Brasil e o turismo náutico, como problema “Qual o crescimento dos cruzeiros marítimos no Brasil nos últimos nove anos?” A metodologia utilizada foi à pesquisa bibliográfica, sendo realizado um levantamento teórico sobre a temática proposta, aonde foram utilizados livros, artigos, o Anuário Estatístico das chegadas de turistas estrangeiros ao Brasil por via marítima do Ministério do Turismo e consultas a sites da internet. Um tema que está em crescimento no mercado brasileiro, pois o número de visitantes estrangeiros por via marítima nos últimos nove anos aumentou significativamente, o cruzeiro marítimo está atraindo cada vez mais turistas pela “comodidade” de se hospedar e conhecer vários destinos dentro da rota escolhida, sem contar com entretenimento e prestações de serviços a bordo. Neste contexto cada vez mais companhias de cruzeiros estão investindo seus navios para rotas brasileiras e aumentando o número de frotas em todos os portos, pelas diversidades de praias, e a demanda ter aumentado devido à facilidade de pagamento que as agências de viagens estão propondo, possibilitando assim o brasileiro conhecerem esse novo segmento. O cruzeiro também cresceu na região Sul no Brasil, os portos estão investindo em infraestrutura e preparando todos que trabalham na área portuária para receber os cruzeiristas.

Palavras-chave: Cruzeiro Marítimo, Turismo Náutico, Porto.

ABSTRACT

This work has as main objective to identify the growth of Maritime Cruises in Brazil in the period 2003-2012, the specific objectives are to identify the benefits of the laws port, the port system, the receptive cruise in southern Brazil and nautical tourism, problem as "what the growth of cruise shipping in Brazil in the last nine years?" the methodology used was the literature research, with a theoretical survey of the proposed theme, where books, articles, the Statistical Yearbook of foreign tourist arrivals were used performed to Brazil by sea from the Ministry of Tourism and visits to Internet sites. A topic that is growing in the Brazilian market, as the number of foreign visitors by sea in the past nine years has increased significantly, the cruise lines are increasingly attracting tourists by the "convenience" of staying and meeting various destinations within the chosen route in addition to entertainment and services on board. In this context more and more cruise lines are investing their ships to Brazilian routes and increasing the number of fleets in all ports, the diversity of beaches, and the demand has increased due to the ease of payment that travel agencies are proposing, thus enabling Brazilian know this new segment . The cruise also grown in the southern region of Brazil, the ports are investing in infrastructure and preparing everyone working in the port area to receive cruise passengers.

Keywords: Cruise Nautical, Nautical Tourism, Port.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Pirâmide de Maslow.....	19
Figura 2 - Portos Públicos Marítimos	29
Figura 3 - Porto de Santos - SP	30
Figura 4 - Porto de Paranaguá - PR.....	31
Figura 5 - Porto de São Francisco do Sul - SC	32
Figura 6 - Porto do Rio de Janeiro - RJ.....	33
Figura 7 - Porto de Itajaí - SC.....	33
Figura 8 – Porto de Fortaleza – CE.....	34
Figura 9 - Porto de Manaus – AM	35
Figura 10 – Porto de Natal – RN	35
Figura 11 – Porto de Recife – PE.....	36
Figura 12 - Porto de Salvador – BA.....	37
Figura 13 – Porto de Ilhéus – BA	37

LISTA DE TABELAS/QUADROS

QUADRO 1 – Relação dos Cruzeiros Marítimos Realizados pela AGAXTUR	21-24
QUADRO 2 – Cruzeiros atualmente no Brasil.....	25
GRÁFICO 1 – Temporada 2002-2003.....	44
GRÁFICO 2 – Temporada 2003-2004.....	45
GRÁFICO 3 – Temporada 2004-2005.....	45
GRÁFICO 4 – Temporada 2005-2006.....	46
GRÁFICO 5 – Temporada 2006-2007.....	46
GRÁFICO 6 – Temporada 2007-2008.....	47
GRÁFICO 7 – Temporada 2008-2009.....	47
GRÁFICO 8 – Temporada 2009-2010.....	48
GRÁFICO 9 – Temporada 2010-2011.....	48
GRÁFICO 10 – Temporada 2011-2012.....	49
GRÁFICO 11 – Chegada de Turistas no Brasil.....	49

LISTA DE SIGLAS

ABRAMAR	Associação Brasileira de Representantes de Empresas Marítimas
AP	Administração do Porto
APO	Administração do Porto Organizado
CAP	Conselho de Autoridade Portuária
CLIA	Cruise Lines Internacional Association
CNT	Confederação Nacional do Transporte
GEMPO	Grupo Executivo para a Modernização dos Portos
OGMO	Órgão Gestor de Mão de Obra
OMT	Organização Mundial do Turismo

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	13
CAPÍTULO 1 – TURISMO NAÚTICO DE CRUZEIROS	15
1.1 TURISMO	15
1.1.1 Sistema Turístico.....	16
1.1.2 Motivação de Viagem.....	18
1.2 CRUZEIRO MARÍTIMO.....	20
1.2.1 História dos Cruzeiros	20
CAPÍTULO 2 - SISTEMA PORTUARIO.....	28
2.1 PORTOS/CIDADES QUE RECEBEM CRUZEIROS MARÍTIMOS NO BRASIL..	29
2.1.1 Porto de Santos – SP.....	30
2.1.2 Porto de Paranaguá - PR	30
2.1.3 Porto de São Francisco do Sul – SC.....	31
2.1.4 Porto do Rio de Janeiro - RJ	32
2.1.5 Porto de Itajaí – SC	33
2.1.6 Porto de Fortaleza – CE	34
2.1.8. Porto de Natal - RN	35
2.1.9 Porto de Recife – PE	36
2.1.10 Porto de Salvador - BA.....	36
2.1.11 Porto de Ilhéus – BA.....	37
2.2 RECEPTIVOS DE CRUZEIROS DA REGIÃO SUL DO BRASIL.....	38
2.2.1 Receptivo de cruzeiros no Porto de Paranaguá – PR	38
2.2.2 Receptivo de cruzeiros no Porto de São Francisco do Sul – SC.....	39
2.2.3 Receptivo de cruzeiros no Porto de Itajaí – SC.....	40
2.2.4 Receptivo de cruzeiro no Porto de Porto Belo - SC	41
2.3 LEI DE MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS.....	41
2.3.1 Principais Evoluções da Lei de Modernização dos Portos nos Últimos Dez Anos.....	42
2.4 ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE REPRESENTANTES DE EMPRESAS MARÍTIMAS	43
CAPÍTULO 3 – ANÁLISE DO ANUÁRIO ESTATÍSTICO DAS CHEGADAS DE TURISTAS ESTRANGEIROS AO BRASIL POR VIA MARÍTIMA (2003-2012)	44
CONSIDERAÇÕES FINAIS	52

REFERÊNCIAS.....	54
------------------	----

INTRODUÇÃO

O turismo é o deslocamento de pessoas que saem da sua cidade de origem, onde pode ser por lazer, trabalho, cultura e outros, uma atividade multidisciplinar que movimenta a economia e gera renda para as comunidades locais.

O cruzeiro é uma viagem de lazer, com tempo determinado dentro do navio e uma rota escolhida na hora da compra, esse segmento proporciona ao turista desfrutar de vários destinos em apenas “uma” viagem, os quais além de transportar, hospedar e alimentar seus passageiros ainda oferece uma variedade imensa de lazer, como piscina, festas a bordo, shows, entre outros, sem tirar a segurança e o conforto do cruzeirista.

Na relação entre vida profissional e turismo temos a finalidade de estudar o comportamento da complexidade entre a relação de trabalho e lazer, a motivação que leva o cliente a viajar, suas expectativas, o bem estar, conforto e hospitalidade. Esses fatores podem alterar a satisfação do turista quanto à viagem, pois o turismo trabalha com os sonhos e expectativas das pessoas, e muitas vezes elas podem estar buscando realizar sonhos de uma vida.

Neste trabalho serão expostos alguns conceitos sobre turismo e cruzeiros, e um estudo do desenvolvimento desse seguimento no Brasil. Assim, o problema desse trabalho é “Qual o crescimento dos cruzeiros marítimos no Brasil no período de 2003 a 2009?” A partir desse problema surge o objetivo geral que é identificar o crescimento dos Cruzeiros Marítimos no Brasil nos últimos nove anos.

Os objetivos específicos são pesquisar sobre o Turismo, Cruzeiro Marítimo, Sistema Portuário, as Leis Portuárias e o Receptivo de Cruzeiros Marítimos na Região Sul do Brasil.

Para o desenvolvimento desse trabalho a metodologia utilizada foi à pesquisa bibliográfica, sendo realizado um levantamento teórico sobre a temática proposta, aonde foram utilizados livros, artigos, o Anuário Estatístico das chegadas

de turistas estrangeiros ao Brasil por via marítima do Ministério do Turismo e consultas a sites da internet, o autor mais significativo para a elaboração do trabalho foi o Ricardo Amaral.

Optou-se por estruturar esse trabalho em três capítulos, por essa razão no primeiro capítulo apresentam-se as definições sobre o turismo e cruzeiros marítimos para contextualizar o tema dessa pesquisa.

O segundo capítulo apresenta o sistema portuário, os portos do Brasil que recebem navios de cruzeiros marítimos, as leis portuárias e o desenvolvimento da Associação Brasileira de Representantes de Empresas Marítimas.

O terceiro capítulo é a análise do Anuário Estatístico de Turismo de 2002-2012 com relação à chegada de turistas estrangeiros no Brasil por via marítima.

Por fim, têm-se as considerações finais onde foram apresentadas as questões relevantes do trabalho, a fim de verificar se o problema inicialmente proposto foi sanado.

CAPÍTULO 1 – TURISMO NAÚTICO DE CRUZEIROS

1.1 TURISMO

O turismo é deslocamento de pessoas que saem da sua cidade de origem com determinado objetivo, por um período maior que 24 horas. De acordo com (OMT, 2013, tradução nossa) “O turismo é um fenômeno social, cultural e econômico que implica o deslocamento de pessoas para países ou lugares fora do seu ambiente usual para fins pessoais ou de negócios/profissionais”.

A conceituação do Turismo não pode ficar limitada a uma simples definição, pois este fenômeno ocorre em distintos campos de estudo, em que é explicado conforme diferentes correntes de pensamento, e verificado em contextos vários da realidade social (BENI, 2000, p. 35).

Com base nesse conceito entende-se que o turismo é uma atividade multidisciplinar, que implica no envolvimento de diversos setores para que possa acontecer. Assim essa atividade além de movimentar a economia e gerar renda para comunidades locais, possibilita trocas culturais entre diferentes povos.

Assim, o turismo teve seu início quando o homem deixou de ser sedentário e passou a viajar, principalmente motivado pela necessidade de comércio com outros povos. Outras segmentações também estão relacionadas a esse período, como o turismo de aventura, turismo religioso, entre outros (IGNARRA, 2003).

Segundo Ignarra (2003, p.16) “talvez tenham sido os fenícios que mais desenvolveram o conceito moderno de viagens. Sendo a Fenícia uma região inóspita para o desenvolvimento da agricultura, houve necessidade de se desenvolver o comércio internacional de sobrevivência”. De acordo com o autor na idade média houve também o início de um hábito nas famílias nobres de enviarem seus filhos para estudar nos grandes centros culturais europeus. O autor ainda afirma que na idade moderna as viagens se expandiram devido ao capitalismo comercial, e com o surgimento de vias nesse período aparecem as grandes feiras de troca de mercadorias, o que foi início das feiras que atualmente provocam grande fluxo de turismo no mundo.

As grandes navegações que ocorreram no século XV e XVI atravessavam os oceanos, as quais levavam muitas pessoas e tinham a duração de vários meses, as quais foram às antecessoras dos cruzeiros marítimos atuais (IGNARRA, 2003).

Houve no século XIX o advento nas ferrovias, que “propiciou deslocamento a distâncias maiores em períodos de tempos menores. Com isso o turismo ganhou grande impulso.” (IGNARRA, 2003, p. 18).

Também nesse período, desenvolveram-se as viagens marítimas e com o surgimento dos barcos a vapor a navegação passou a ser a mais segura, a mais rápida e com maior capacidade de carga e passageiros. Isso possibilitou que as viagens intercontinentais passassem a ser viáveis comercialmente, iniciando um intercâmbio turístico (IGNARRA, 2003).

Mas foi com o surgimento da aviação que o turismo alavancou para seu desenvolvimento. A aviação teve uma grande evolução em menos de um século, o que tornou as viagens cada vez mais rápidas e acessíveis (IGNARRA, 2003).

1.1.1 Sistema Turístico

A atividade turística também pode ser vista como um sistema, que envolve diversas inter-relações. O sistema turístico segundo Beni (2007, p. 23) pode ser definido como:

“um conjunto de parte que interagem de modo a atingir um determinado fim, de acordo com um plano ou princípio; ou conjunto de procedimentos, doutrinas, ideias ou princípios, logicamente ordenados e coesos com intenção de descrever, explicar ou dirigir o funcionamento de todo.”

Então o sistema turístico (SISTUR) compreende a relação da oferta com a demanda no mercado. A oferta de produtos turísticos abrange dois fatores: a oferta original e diferencial e a oferta agregada (serviços). A oferta original e diferencial engloba os atrativos turísticos, que podem ser: naturais, culturais e artificiais. A oferta agregada engloba os transportes, intermediações de serviços, agências de viagens e operadoras turísticas. Também fazem parte da oferta os equipamentos receptivos de alojamento hoteleiro, extra hoteleiro e complementares de recreação, a alimentação e promoção. A soma dessas ofertas (original e diferencial e agregada) resulta no produto turístico (BENI, 2007).

A demanda turística procura de meios transportes, bens de consumo e equipamentos receptivos. Ela engloba as variáveis endógenas e variáveis exógenas. As endógenas englobam: área de captação do consumidor (origem da viagem), meios de transportes utilizados na viagem, tipologia da viagem, tempo de permanência, solicitação e tipologia dos equipamentos solicitados, atividades de recreação, motivações, preferências e necessidades do fluxo, frequência da visita estrutura de gastos do consumidor. As exógenas englobam: a estratificação socioeconômica do fluxo turístico na área receptora: sexo, renda pessoal, ocupação, grau de instrução e outros. Também faz parte do sistema turístico a infraestrutura básica e de acesso (BENI, 2007).

A soma da oferta (produção) com a demanda (consumo) turística resulta no mercado turístico. Assim há um consumo do produto turístico por parte dessa demanda. A exemplo disso pode-se citar um cruzeiro turístico, aonde há uma demanda real que consome seus atrativos e os serviços dentro do que conhecemos como mercado.

O produto turístico de acordo com Ignarra (2003, p. 30) “É a somatória do atrativo turístico + a somatória dos serviços turísticos (ou facilidades como usam alguns autores) + a infraestrutura básica + o conjunto de serviços urbanos de apoio ao turismo”. Entende-se por atrativo turístico “o elemento que motiva a visita turística, pode ser natural (paisagem, rios, cachoeiras, etc) ou cultural (museu, festas tradicionais, construções de valor artístico ou histórico, etc)” (GLOSSÁRIO, 2000, p. 11 *apud* São Paulo, s/d).

Para que o turista possa utilizar os atrativos turísticos é necessário os serviços turísticos que de acordo com Ignarra (2003, p.30) são: “os meios de hospedagem, os serviços de alimentação, os serviços de agenciamento turístico, os transportes turísticos, a locação de veículos e embarcações, os espaços de eventos, as empresas organizadoras de eventos, os serviços de entretenimento, os serviços de informação turística”.

A infraestrutura básica são os elementos essenciais à qualidade de vida das comunidades e que beneficiam completamente os turistas ou os empreendimentos turísticos. Fazem parte dessa infraestrutura básica os seguintes elementos: vias de acesso, saneamento básico, rede de energia, comunicações, sinalização turística e iluminação pública, entre outros (IGNARRA, 2003).

Também fazem parte do SISTUR os serviços de apoio ao turista que são aqueles disponíveis para a população residente na destinação turística, mas que podem, também ser utilizados pelos turistas, sendo eles: os serviços bancários, de saúde, de transportes, de segurança, de apoio à automobilísticos, comercio de conveniências.

1.1.2 Motivação de Viagem

As pessoas viajam por vários motivos, desde lazer até negócios, buscando satisfazer suas necessidades. Elas são motivadas a conhecer diferentes atrativos e como consequência conhecem diferentes culturas. A motivação de viagem é aquilo que faz com que a pessoa saia de seu entorno habitual e se desloque até determinado destino. Segundo Todorov e Moreira (2005, p. 120) *apud* Vernon (1973, p.11) “a motivação é encarada como uma espécie de força interna que emerge, regula e sustenta todas as nossas ações mais importantes. Contudo, é evidente que a motivação é uma experiência interna que não pode ser estudada diretamente”.

Dessa maneira uma viagem pode ser a ação mais importante que determinada pessoa estará realizando. Como o turismo é atividade que trabalha com os desejos das pessoas ele estará diretamente envolvido com todos os elementos que integraram a viagem. Assim as pessoas que estão motivadas a conhecer um cruzeiro, também estarão avaliando outros fatores, como a infraestrutura de acesso, atendimento, entre outros fatores.

Conforme a pirâmide de Maslow, as pessoas tendem a atender primeiramente as necessidades fisiológicas, segurança, sociais, necessidades de estima e necessidade de auto realização. Nesse contexto, inserem-se as viagens, pois após todas essas necessidades atendidas às pessoas buscam viajar.

Figura 1 - Pirâmide de Maslow



Fonte: <http://www.administradores.com.br/artigos/marketing/piramide-de-maslow-ainda-e-atual-ou-esta-ultrapassada/22644/>

Assim, é importante conhecer o perfil dessas pessoas antes de suas viagens, para que se possa planejar os destinos, atrativos e identificar suas motivações. É importante também que os planejadores mantenham a motivação dos turistas no decorrer da viagem, sendo criativos e tentando atender outras necessidades que elas precisem.

Na pirâmide de Maslow o turismo se insere nas necessidades sociais, de estima e de realização. Pois uma viagem pode ser realizada pela necessidade social, uma viagem em família, com amigos ou em eventos comemorativos. Também viagem pela necessidade de estima, aonde as pessoas desejam status e estar inseridas em grupos sociais que se destacam (classe alta). Por ultimo as pessoas também viajam buscando atender a necessidade de auto realização, para adquirir conhecimento dos lugares que visitam e principalmente atender a realização de um “sonho” que é a viagem.

1.2 CRUZEIRO MARÍTIMO

O cruzeiro é uma viagem de lazer, com período de duração e rota determinada, pelo navio escolhido. Segundo De La Torre (2002, p. 207) “cruzeiro é um tipo de embarcação que realiza uma viagem, fundamentalmente, de prazer, com diversão a bordo e excursões nas costas, praias e portos do percurso”.

Os Cruzeiros podem ser classificados das seguintes formas: marítimos ou fluviais e de acordo com a sua duração. Cruzeiros Marítimos: são aqueles que realizam travessia em mares e oceanos. Cruzeiros Fluviais: são aqueles realizados ao longo de rios. Podem também ser classificados de acordo com sua duração: Curtos: de um a quinze dias. Longos: com duração superior de quinze dias. (DE LA TORRE, 2002).

O diferencial do cruzeiro marítimo de uma viagem tradicional por terra é a diversidade de atividades no mesmo local e também ao mesmo tempo. O qual se torna uma opção importante, pois se os passageiros estão participando de uma atividade que não lhes agrade, podem procurar alternativa de atividade que esteja acontecendo no mesmo horário (BRITO, 2006).

1.2.1 História dos Cruzeiros

Os fatos relevantes do histórico dos cruzeiros marítimos surgem a partir de 1920, quando o navio era visto apenas como transporte, e poucos indivíduos aliavam lazer e entretenimento em suas viagens nos trechos Europa-América e vice versa. Nesse período a diferença de classe também era reproduzida a bordo, com diferenças de acomodações e acesso ao público distintos (AMARAL, 2009).

Mais tarde o tour pela Europa passou ser visto como modelo de viagem e demonstração de status pelos mais ricos, onde faziam longas viagens pelo Continente Novo e o Velho Continente. Com o passar das décadas o segmento expandia cada vez mais, em 1964 existiam 5 empresas de cruzeiros marítimos

operando a partir de Miami com 9 navios, com um movimento de 250 mil passageiros por ano (AMARAL, 2009).

A vinda dos cruzeiros marítimos no Brasil aconteceu dentro de um processo de um movimento migratório, com o transporte de pessoas que migravam aos países da América do Sul, dando início assim aos cruzeiros marítimos também para os europeus e norte-americanos.

A AGAXTUR Turismo enxergou o cruzeiro marítimo como um “produto turístico” e começou a oferecer frotas de navios para um público exclusivamente brasileiro. No quadro 1 estão relacionadas as principais viagens de cruzeiros marítimos organizadas sob a liderança profissional deste pioneiro dos cruzeiros no Brasil. (AMARAL, 2009)

QUADRO 1 – Relação dos Cruzeiros Marítimos Realizados pela AGAXTUR -1963 A 1998

	PERÍODO	ROTEIRO	DIAS
1º	jul/63	Cruzeiro Turístico ao norte do Brasil - Princesa Leopoldina – Manaus	26
2º	dez/63	Reveillon Marítimo - Rosa da Fonseca - Buenos Aires	14
3º	mar/64	Aleluia e Pascoa a bordo da Rosa Fonseca - Recife / Salvador	10
4º	jul/64	Cruzeiro Marítimo Norte/ Sul Rosa da Fonseca - Fortaleza/ Recife/ Salvador	15
5º	jul/64	Cruzeiro Marítimo Norte/ Sul - Rosa da Fonseca - Buenos Aires	13
6º	fev/65	Cruzeiro Marítimo ao Norte do Brasil - Rosa da Fonseca - Fortaleza/ Recife/ Salvador	15
7º	out/65	Cinco dias ao Mar Rosa da Fonseca - Rio de Janeiro/ Vitória	5
8º	dez/65	Réveillon Marítimo Anna Nery – Buenos Aires	13
9º	abr/66	Aleluia e Páscoa a bordo Anna Nery – Salvador/ Vitória	10
10º	out/66	Você já foi à Bahia? Princesa Leopoldina – Salvador / Vitória	09
11º	dez/66	Réveillon Marítimo Princesa Leopoldina – Buenos Aires	14
12º	dez/67	Réveillon Marítimo Anna Nery – Salvador/ Vitória	10
13º	jan/68	Cruzeiro Marítimo ao Prata Anna Nery – Montevideú / Buenos Aires	14
14º	fev/68	Cruzeiro Turístico ao norte do Brasil – Manaus	26

15º	abr/68	Aleluia e Páscoa a bordo de Anna Nery – Vitória	05
16º	jul/68	Cruzeiro Marítimo ao Norte do Brasil Rosa de Fonseca –	26
17º	dez/69	Réveillon Marítimo Andrea C – Buenos Aires	13
18º	jan/70	Andrea C – Manaus	26
19º	fev/70	Carnaval em Recife Andrea C – Manaus	26
20º	dez/70	Réveillon Marítimo Andrea C – Buenos Aires	13
21º	jan/71	Andrea C – Manaus	26
22º	fev/71	Andrea C – Manaus	26
23º	dez/71	Natal a bordo Franca C – Rio de Janeiro/ Angra dos Reis / Parati	4
24º	dez/71	Réveillon Marítimo Franca C – Buenos Aires	11
25º	jan/72	Franca C - Manaus	26
26º	fev/72	Franca C Manaus	26
27º	jan/73	Aéreo/Marítimo Franca C Manaus	20
28º	jan/73	Buenos Aires/ Mar Del Plata/ Montevideú	11
29º	fev/73	Franca C Manaus	26
30º	mar/73	Carnaval A bordo Franca C Vitória/ Angra dos Reis/ Parati	5
31º	dez/73	Natal A bordo Andrea C – Parati/ Angra dos Reis/ Rio de Janeiro	5
32º	dez/73	Réveillon Marítimo Andrea C Mar Del Plata/Buenos Aires	11
33º	jan/74	Andrea C Manaus	26
34º	fev/74	Cruzeiro Marítimo à Bahia Andrea C	10
35º	fev/74	Cruzeiro Marítimo à Buenos Aires Andrea C	9
36º	fev/74	Carnaval na Bahia Andrea C	9
37º	dez/74	Natal A bordo Andrea C Vitória/Angra dos Reis	6
38º	dez/74	Réveillon Marítimo Andrea C Buenos Aires/Mar Del Plata	11
39º	jan/75	Andrea C Manaus	26
40º	fev/75	Carnaval Andrea C Manaus II	26
41º	dez/75	Natal A bordo Andrea C Paranaguá/Rio de Janeiro	7
42º	dez/75	Réveillon Marítimo Andrea C Buenos Aires / Mar Del Plata	12
43º	jan/76	Andrea C Manaus	26
44º	fev/76	Andrea C Manaus	26

45º	fev/76	Carnaval em Punta Del Este Andrea C Punta Del Este / Buenos Aires	10
46º	jan/76	Manaus Aéreo Marítimo Franca C	20
47º	fev/76	Cruzeiro Marítimo ao Prata Franca C Mar Del Plata / Buenos Aires / Montevidéu	14
48º	fev/76	Cruzeiro ao Norte Franca C Rio de Janeiro / Recife / João Pessoa / Salvador	13
49º	fev/76	Carnaval na Bahia Franca C Salvador / Rio de Janeiro	9
50º	dez/82	Natal a Bordo Itália Punta del Este / Bueno Aires	9
51º	dez/82	Réveillon Marítimo Itália Punta Del Este / Buenos Aires	9
52º	jan/83	Feriado na Costa de Ouros Itália Angra dos Reis / Vitória / Rio de Janeiro	5
53º	jan/83	Prata – Itália Buenos Aires / Punta Del Este	8
54º	fev/83	Nordeste com Maceió Itália Salvador / Recife / Maceió	9
55º	fev/83	Carnaval a Bordo Itália Salvador / Recife / Maceió	9
56º	fev/83	Arrivederci al Plata Itália Buenos Aires / Montevidéu	9
57º	dez/83	Natal Dânae Rio de Janeiro/Santos/Buenos Aires	10
58º	dez/83	Réveillon Dânae Rio de Janeiro / Santos / Buenos Aires / Mar Del Plata	13
59º	jan/84	Marítimo e Aéreo Amazônia com Fernando de Noronha Dânae / Rio de Janeiro / Vitória / Salvador / Maceió / Recife / Fernando de Noronha / Fortaleza / Belém / Manaus	20
60º	jan/84	Aéreo e Marítimo Amazônia com Fernando de Noronha / Manaus / Belém / Fortaleza / Fernando de Noronha / Recife / Maceió / Salvador / Vitória / Rio de Janeiro / Santos	20
61º	fev/84	Buenos Aires Mar Del Plata I Dânae Rio de Janeiro / Santos / Buenos Aires / Mar Del Plata / Rio de Janeiro / Santos	13
62º	fev/84	Buenos Aires Mar Del Plata II Dânae Rio de Janeiro/Santos/Buenos Aires/Mar Del Plata	13
63º	mar/84	Carnaval Danae Rio de Janeiro / Santos/Buenos Aires / Mar Del Plata	11
64º	jun/90	Copa Mundial de Futebol na Itália Angélica Lauro	30
65º	dez/91	Natal A bordo Enrico C	10
66º	dez/91	Réveillon A bordo Enrico C	13
67º	jan/92	Cruzeiros a Manaus Enrico C	26
68º	jan/92	Prata Enrico C	10
69º	fev/92	Carnaval A bordo Enrico C	8

70º	jun/98	Copa Mundial de Futebol na França Switzerland	17
71º	dez/98	Agaxtur 45 Costa Alegre Santos / Búzios / Angra dos Reis	5

Fonte: http://www.pos.eca.usp.br/sites/default/files/file/bdt/2009/2009-do-amaral_ricardo.pdf

O resultado desse desenvolvimento do cruzeiro como uma oferta de “produto de verão” foi um sucesso, com 71 navios fretamentos em períodos e destinos diferentes, no Brasil e América do Sul desde o ano de 1963 até 1998 (AMARAL, 2009).

1.3 CRUZEIRO MARÍTIMO ENQUANTO ATRATIVO TURÍSTICO

Os navios para viagem de cruzeiros de lazer possibilitam ao turista uma variação de atividades, projetados para todas as demandas, luxuosos, com decoração italiana, europeia, estrutura com academias, piscinas, restaurantes italianos, japoneses, decks com barzinhos, cassinos, algumas cruzeiros fazem a noite de galã, show musicais, pista de boliches, entre outros entretenimentos. Vários atrativos em apenas um lugar, e também durante a rota que o navio faz, param em alguns portos, onde o turista pode fazer uma excursão pela cidade, fazer compras, conhecer os atrativos, usufruindo não apenas do cruzeiro mais também conhecendo novos lugares em cada parada, abrangendo muito mais conhecimento, novas culturas tanto com os turistas do cruzeiro quanto dos destinos visitados.

(...)“navios transformaram-se em verdadeiros resorts flutuantes de alto padrão, passando a focar não só os seus destinos turísticos, mas também incorporando vários atrativos e atividades a bordo, tornando-as um dos principais entretenimentos das viagens.” (PALHARES, 2002, p. 234)

O turismo marítimo atinge toda a faixa etária, turistas entre 25 a 85 anos, devido sua diversidade a bordo, e a facilidade de pagamento com os pacotes que as agências de viagens disponibilizam.

Segundo a ABREMAR: A diversificação dos roteiros e novas e criativas opções na área do entretenimento constituem, também, alavancas de impulso. Há roteiros para todos os gostos: Cruzeiros gastronômicos, universitários, para solteiros, terceira idade, com shows de artistas, festas comandadas por DJs famosos e roteiros temáticos.

As viagens de cruzeiros estão sendo cada vez mais procuradas, pelos diversos serviços oferecidos, pelas inovações tecnológicas, estão sendo considerados como “um destino em si”, os navios estão cada vez maiores, com inúmeras atividades de lazer acontecendo ao mesmo tempo, proporcionando ao turista escolher o que mais lhe agrada.

A opção do cruzeiro para as férias tem aspectos determinantes e que podem ser consideráveis, pois o segmento possui uma grande diversidade, hospedagem, transporte, alimentação e entretenimento, tornando assim um dos fatores mais importantes do cruzeiro marítimo (AMARAL, 2009).

As empresas de cruzeiros presentes no Brasil atualmente são: Costa Cruzeiros, Ibero Cruzeiro, Aida Cruises, Royal Cariben International, MSC Cruzeiros e Pullmantur. No Quadro 2 abaixo pode-se vê o numero de leitos por navio, bandeira de cada cruzeiro, número de tripulantes e quais cruzeiros que cada empresa possui.

QUADRO 2 – Cruzeiros atualmente no Brasil

Cruzeiros	Bandeira	Número de leitos por navio	Número de tripulantes
Costa Cruzeiros	Italiana		9.644
Costa Fortuna		3.470	
Costa Serena		3.780	
Costa Victoria		2.394	
Ibero Cruzeiro	Espanhola		5.444
Grand Celebration		1.896	
Grand Holiday		1.848	
Grand Mistral		1.700	
Aida Cruises	Alemã		1.186
Aida Cara		1.186	
Royal Caribbean International	Bahamas		8.346
Splendour of the Seas		2.076	
Vision of the Seas		2.435	
Mariner of the Seas		3.835	
MSC Cruzeiros	Italiana		12.237
MSC Armonia		2.087	
MSC Lirica		2.069	
MSC Musica		3.013	
MSC Ópera		2.055	
MSC Orchestra		3.013	
Pullmantur	Espanhola		8.774
Bleu de France		700	
Horizon		1.770	

Imperatriz		1.850	
Zenith		1.770	
Soberano		2.684	

Fonte: A autora

A empresa Costa Cruzeiros foi fundada no ano de 1854 por Giacomo Costa Fu Andrea, está presente no Brasil há 60 anos, antigamente era chamada Linea C Agência Marítima. Possui a tradição de colocar o nome de familiares em seus navios. Primeiramente era destinada a transportar tecidos e azeites, em seguida transporte de imigrantes pós guerra (AMARAL, 2009). Atualmente possui três navios: Costa Fortuna, Costa Serena e Costa Victoria de bandeira Italiana, com disponibilidade para 9.644 tripulantes.

Também presente no Brasil, Ibero Cruzeiros a qual foi inaugurada no ano de 2000 para participar das linhas de cruzeiros espanholas, a empresa pertence ao grupo Costa Cruzeiros, em 2009 recebeu premio de Excelência como a melhor companhia com relação a qualidade e preço (IBERO CRUZEIROS). Atualmente possui três navios: Grand Celebration, Grand Holiday e Grand Mistral de bandeira Bahamas, com disponibilidade para 5.444 tripulantes.

Já Aida Cruises é uma companhia de cruzeiros que pertence ao grupo CARNIVAL, líder do setor de cruzeiros, a empresa faz cruzeiros por todo o mundo (LONGITRAVEL, 2013). Atualmente possui 1 navio no Brasil: AIDA Cara de bandeira alemã, com disponibilidade para 1.186 tripulantes.

Também a empresa Royal Caribbean International inaugurou no ano de 2000, a empresa chegou ao Brasil em 2002 com a proposta de diversos elementos mesmo ainda sendo básicos, em 2008 anunciou a criação de um escritório no Brasil, assim deixando de ser representada pela Sun & Sea International (AMARAL, 2009). Atualmente possui três navios: Splendour of the Seas, Vision of the Seas e Mariner of the Seas de bandeira espanhola, com disponibilidade para 8.346 tripulantes.

MSC Cruzeiros (Mediterranean Shipping Cruises), companhia Italiana, que passou a operar no Brasil com seu próprio escritório no ano de 2002. (AMARAL, 2009) Atualmente no Brasil possui cinco navios: MSC Armonia, MSC Lírica, MSC

Musica, MSC Opera, MSC Orshestra de bandeira Italiana, com disponibilidade para 12.237.

Pullmantur é uma empresa de operadora de cruzeiros espanhola, deu inicio as operações no inicio dos anos 90. Atualmente no Brasil possui cinco navios: Blue de France, Horizon, Imperatriz, Zenith e Soberano, de bandeira espanhola, com disponibilidade para 8.774.

No próximo capítulo, será abordado o Sistema Portuário, o contexto histórico, as principais informações (localização, administração, principais acessos, entre outros) dos 11 portos que recebem frotas de cruzeiros marítimos no Brasil, o receptivos de cruzeiros marítimos na região sul do Brasil com os portos de Paranaguá, São Francisco do Sul, Itajaí e Porto Belo, destacando os principais atrativos de cada cidade, os principais navios de cruzeiros que o porto já recebeu, a infraestrutura, e as empresas de cruzeiros que já passaram e estarão presentes na temporada 2013-2014, a lei de modernização dos portos e suas principais evoluções, as quais são essenciais para organização dos portos, os quais recebem as frotas de cruzeiros, e o histórico da Associação Brasileira de Representantes de Empresas Marítimas a ABREMAR, e seus associados atualmente.

CAPÍTULO 2 - SISTEMA PORTUARIO

No ano de 1808 com o Decreto da Abertura dos Portos, o Brasil teve sua grande experiência no cenário do comércio internacional, a partir desse período foi dado um impulso ao melhoramento e aparelhamento dos portos nacionais foi obtido com a Lei das Concessões, do ano de 1869, permitindo a participação da iniciativa privada no financiamento de obras portuárias(CNT, 2012).

Em seguida em 1930 foi criado o Sistema Portuário Nacional, o qual passou por várias transformações para se adequar as necessidades. Em 1975 originou-se à Empresa de Portos do Brasil – Portobrás. “Atuava como autoridade portuária nacional, sendo responsável pela exploração econômica e administração direta dos portos, ou por meio de suas subsidiárias, denominadas Companhias Docas”. (CNT, 2012, p.16).

A Secretaria Especial de Portos da Presidência da República (SEP/PR) é responsável pela formulação de políticas e pela execução de medidas, programas e projetos de apoio ao desenvolvimento da infraestrutura dos portos marítimos. Compete ainda à SEP/PR a participação no planejamento estratégico e a aprovação dos planos de outorgas, tudo isso visando assegurar segurança e eficiência ao transporte marítimo de cargas e de passageiros. (SISTEMA PORTUARIO NACIONAL, p.1, s/a)

O Brasil possui atualmente 34 portos públicos marítimos, com uma costa de 8,5 km navegáveis, sendo que na temporada de 2012/2013 apenas 15 portos/cidades receberam as frotas de cruzeiros: Búzios, Cabo Frio, Angra dos Reis, Ilha Bela, Ilhéus, Itajaí, Maceió, Porto Belo, Recife, Rio de Janeiro, Salvador, Santos, São Francisco do sul, Vitória, Ubatuba.

Ainda segundo (SISTEMA PORTUARIO NACIONAL) Dos 34 portos públicos marítimos, 16 encontram-se delegados, concedidos ou tem sua operação autorizada aos governos estaduais e municipais. Os outros 18 marítimos são administrados diretamente pelas Companhias Docas, sociedades de economia mista, que tem como acionista majoritário o Governo Federal e, portanto, estão diretamente vinculadas à Secretaria Especial de Portos. A baixo um mapa do Brasil, localizando os 34 Portos Públicos Marítimos:

Figura 2 - Portos Públicos Marítimos



Fonte: http://www.cnt.org.br/pesquisamaritima/files/pesquisa_maritima_2012.pdf

2.1 PORTOS/CIDADES QUE RECEBEM CRUZEIROS MARÍTIMOS NO BRASIL

Os portos que recebem navios de cruzeiros marítimos no Brasil atualmente são: Manaus (MA), Fortaleza (CE), Natal (RN), Recife (PE), Salvador (BA), Ilhéus (BA), Rio de Janeiro (RJ), Santos (SP), Paranaguá (PR), São Francisco do Sul (SC), Itajaí (SC).

2.1.1 Porto de Santos – SP

O porto está localizado no município de Santos, foi inaugurado no ano de 1892, possui uma área de 7,7 milhões de m², faz parte da Região Metropolitana da Baixada Santista. É administrado pela Companhia Docas do Estado de São Paulo (CDESP) (CODEBA, 2013).

Conceituado o maior porto do Brasil, o qual também é beneficiado por estar em um local estratégico, sendo que o estado de São Paulo o qual é um dos maiores e mais diversificados centros econômicos do país. No ano de 2007 foi considerado o 39º maior do mundo por movimentação de contêineres pela publicação britânica Container Management, sendo o mais movimentado da América Latina (CODEBA, 2013).

Principais acessos terrestres ao porto são pelas rodovias Anchieta e Imigrantes, e pelas ferrovias Ferroban e MRS (CODEBA, 2013).

Figura 3 - Porto de Santos - SP



Fonte: Porto Macrometropolitano, Ozires Silva.

2.1.2 Porto de Paranaguá - PR

O porto está localizado na Baía de Paranaguá, foi inaugurado no ano de 1935, com a atracção do Navio “Almirante Saldanha”. Possui uma área de 2,3 milhões de m². É administrado pela APPA (Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina) (PORTO DE PARANAGUÁ, 2013).

Principais acessos terrestres pela BR-277, a qual liga Paranaguá a Curitiba, e também conecta-se pela BR-116 pelas rodovias PR-408, PR-410, e também pela ferrovia América Latina Logística - ALL Malha Sul (PORTO DE PARANAGUÁ, 2013).

É considerado o quarto maior porto do mundo, e o maior porto graneleiro da América Latina, sendo também o terceiro maior porto de contêiner do Brasil (PORTO DE PARANAGUÁ, 2013).

Figura 4 - Porto de Paranaguá - PR



Fonte: <http://www.portodeparanagua.com.br/quem-somos>

2.1.3 Porto de São Francisco do Sul – SC

O porto está localizado na Baía de Babitonga, foi inaugurado no ano de 1955. Possui uma área de 244 milhões de m². É administrado pela Administração do Porto de São Francisco do Sul – APSFS (SÃO FRANCISCO DO SUL, 2013).

Principais acessos terrestres pela BR-280 e BR-116, pela ferrovia ALL, e o acesso marítimo dispõe de largura aproximada de 2 km e profundidade de 16m. O canal de acesso possui extensão de 9,3 km, largura de 150m a 175m e 10 metros de profundidade (SÃO FRANCISCO DO SUL, 2013).

Apesar de ser uma das cidades mais antigas do estado de Santa Catarina e possuir um grande potencial, não é um roteiro comum dos cruzeiros, recebe poucas viagens ao longo da temporada (SÃO FRANCISCO DO SUL, 2013).

Figura 5 - Porto de São Francisco do Sul - SC



Fonte: <http://jp-viagensecaminhos.blogspot.com.br/2011/06/sao-francisco-do-sul-sc.html>

2.1.4 Porto do Rio de Janeiro - RJ

O porto está localizado na costa oeste da baía de Guanabara, foi inaugurado no ano de 1910. É administrado pela Companhia Docas do Rio de Janeiro – CDRJ.

Principais acessos terrestres pelas rodovias BR-040, BR-101, BR-116, RJ-071 e RJ-083, pelas ferrovias MRS Logística S.A., Malha Sudeste, antigas Superintendências Regionais Belo Horizonte (SR-2), Juiz de Fora (SR 3) e Campos (SR-8), da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), e o acesso marítimo dispõe de largura aproximada de 1,5 km e profundidade de 12m. É delimitada pelos faróis do Morro do Pão de Açúcar e da fortaleza de Santa Cruz. O canal de acesso possui 18,5km, com 150m de largura e profundidade de 17m.

Rio de Janeiro é um dos principais destinos de cruzeiros no Brasil e também cartão postal do país, com diversos atrativos e belezas naturais como o Pão de Açúcar e o Corcovado, praia de Copacabana e Ipanema.

Figura 6 - Porto do Rio de Janeiro - RJ



Fonte: <http://www.copa2014.gov.br/pt-br/galeria/portorjdez2012>

2.1.5 Porto de Itajaí – SC

O porto está localizado no município de Itajaí, foi inaugurado no ano de 1938. É administrado pela Superintendência do Porto Itajaí. Sendo o segundo maior porto de movimentação de containers do Brasil (PORTO DE ITAJAÍ, 2013)

Principais acessos terrestres pelas rodovias SC-470, BR-470 e a SC-486. Não possui acesso ferroviário, e o acesso marítimo na embocadura do rio Itajaí-Açu, possui largura mínima de 100m e profundidade de 9 metros. O canal de acesso possui 1,5 km, com cerca de 150 m de largura (PORTO DE ITAJAÍ, 2013).

Itajaí é uma cidade muito procurada pela variedade de praias como Molhes, Atalaia, Gemerias e Cabeçudas estão entre as mais conhecidas, assim como a Brava, a mais famosa, seja por sua natureza exuberante e também pela intensa vida noturna, com destaque para a música eletrônica (PORTO DE ITAJAÍ, 2013).

Figura 7 - Porto de Itajaí - SC



Fonte: Porto sem Mistério

2.1.6 Porto de Fortaleza – CE

O porto está localizado na Enseada do Mucuripe, foi inaugurado no ano de 1984. É administrado pela Companhia Docas do Ceará – CDC. É um porto dotado de estrutura para movimentação de vários tipos de cargas.

Principais acessos terrestres pelas rodovias CE-060, CE-065, BR-020, BR-116 e BR-222. Pela ferrovia Transnordestina Logística S.A. O canal de acesso possui 14 m, com 3,500 m de largura e 13 m de profundidade.

Figura 8 – Porto de Fortaleza – CE



Fonte: <http://multimedia.brasil.gov.br/cidades/fortaleza/portos.html>

2.1.7 Porto de Manaus – AM

O porto está localizado na entrada do estado de Manaus, a margem esquerda do Rio Negro, foi inaugurado no ano de 1807 ainda como um trapiche. É administrado pela Sociedade de Navegação, Portos e Hidrovias do Estado do Amazonas(SNPH).Considerado o maior porto flutuante do Brasil (SNPH, 2013).

Principais acessos terrestres pelas rodovias AM-010(Manaus- Itacoatiara), BR174, BR-319. Não possui acesso ferroviário. O canal de acesso possui 15 km, com 500 m de largura e 35 m de profundidade (SNPH, 2013).

Figura 9 - Porto de Manaus – AM



Fonte: <http://www.copa2014.gov.br/pt-br/galeria/portomanaussetembro2012>

2.1.8. Porto de Natal - RN

O porto está localizado na entrada do estado de Manaus, situado a margem do Rio Potengi, foi inaugurado no ano de 1974. É administrado pela Companhia Docas do Rio Grande do Norte e CODERN Autoridade Portuária. O grande destaque do porto é a exportação de frutas (CDRGN, 2013).

Principais acessos terrestres pelas rodovias BR-101, BR-266, BR-304 e BR-406. Acesso ferroviário pela Companhia Ferroviária do Nordeste . O canal de acesso possui 400m, com 250 m de largura e 10 m de profundidade (CDRGN, 2013).

Figura 10 – Porto de Natal – RN



Fonte: <http://www.riograndedonorte.net/2012/01/23/governo-do-estado-assegura-obras-de-expansao-do-porto-de-natal-e-plano-de-logistica/>

2.1.9 Porto de Recife – PE

O porto está localizado no estado de Pernambuco, situado a margem do Rio Capibaribe, suas primeiras iniciativas foram em 1815. É administrado pelo Estado de Pernambuco por intermédio da empresa Porto do Recife S.A.. (PDF, 2013).

Principais acessos terrestres pelas rodovias BR-232 e BR-101. Acesso ferroviário pela Companhia Ferroviária do Nordeste. Possui dois canais de acesso, o canal Sul (principal) possui 3,4km, com 260m de largura e 8,8m de profundidade e pelo acesso Norte possui 1000m, 6,5m de profundidade, utilizado apenas para por pequenas embarcações. (PDF, 2013).

Figura 11 – Porto de Recife – PE



Fonte: <http://www.informativosportos.com.br/?p=17887>

2.1.10 Porto de Salvador - BA

O porto está localizado no estado de Salvador, situado na Bahia de Todos os Santos, foi inaugurado no ano de 1913. É administrado pela Companhia Docas do Estado da Bahia. O grande destaque do porto é a exportação de produtos, e a recepção de cruzeiros (CODEBA, 2013).

Principais acessos terrestres pela rodovia federal BR-324, BR-101, BR-110 e BR-116. Acesso ferroviário pela Malha Centro-Leste, pela Ferrovia Centro Atlântica S/A. O canal de acesso possui 7km, com 200m de largura e 18 m de profundidade (CODEBA, 2013).

Figura 12 - Porto de Salvador – BA



Fonte: <http://www.fpc.ba.gov.br/porto-de-salvador-celebra-100-anos/>

2.1.11 Porto de Ilhéus – BA

O porto está localizado no estado de Salvador, situado na Bahia de Todos os Santos, foi inaugurado no ano de 1971. É administrado pela Companhia Docas do Estado da Bahia. Principal exportador de grãos da Bahia (CODEBA, 2013).

Principais acessos terrestres pela rodovias federais BR-262, BR-101, BA-415/BR-415. Não possui acesso ferroviário. O canal de acesso possui 1.000, com 200m de largura e 10 m de profundidade (CODEBA, 2013).

Figura 13 – Porto de Ilhéus – BA



Fonte: <http://www.blogdothame.blog.br/v1/tag/porto-de-ilheus/>

2.2 RECEPTIVOS DE CRUZEIROS MARÍTIMOS DA REGIÃO SUL DO BRASIL

Para receber a frota de Cruzeiros, o porto tem que estar preparado, com infraestrutura, energia, estar de acordo com as Leis Portuárias, e também a cidade dos portos precisam estar receptivas a esses turistas, possuir infraestrutura básica e infraestrutura de apoio, guias turísticos para acompanhar grupos pela cidade, possuir local de informações aos turistas, ter restaurantes para atender essa demanda, nos atrativos turísticos guias que falem mais de uma língua, entre outros fatores que são essenciais para receber uma frota com inúmeras pessoas, salas de embarque e desembarque nos portos, entre outros fatores que são necessários para o desenvolvimento do cruzeiro marítimo na região sul do Brasil.

2.2.1 Receptivo de cruzeiros no Porto de Paranaguá – PR

O porto de Paranaguá era destinado apenas para frota de carga, porém isto está mudando, em 2013 o porto recebera a segunda frota de cruzeiros oficial na temporada 2013-2014, estão previstas pelos menos cinco escalas de dois navios diferentes, em novembro de 2013 já recebeu dois cruzeiros da temporada, o Cruzeiro Seabourn Quest, que teve sua parada apenas para o abastecimento, e o Cruzeiro Aida Cruises, com o navio Aida Cara, com 1500 pessoas a bordo, é o segundo ano consecutivo que o navio atraca no porto de Paranaguá (JDD, 2013).

Segundo (FREGONESE, 2013) “A vinda desses turistas é de extrema importância não apenas para Paranaguá, mas para o Paraná e o país. A cada ano aumentamos o número de recepção a essas paradas técnicas de navios de turistas, o que movimenta o turismo e a economia local”.

O porto está se preparando para atender essa nova demanda, pois ainda não é um terminal de passageiro, por enquanto recebem os turistas em cais. “Nós fazemos isso todas às vezes: tentamos dar o melhor tratamento possível para esses visitantes. O terminal de passageiros é um assunto que será analisado apenas depois dos anúncios dos arrendamentos do Governo Federal. É importante que,

enquanto isso, haja interesse em promover mais esse impulso para o país – no recebimento dos turistas estrangeiros” (FREGONESE,2013).

Desde o ano 1998 ate 2012 o porto de Paranaguá já recebeu 45 paradas turísticas de cruzeiros, até o ano de 2012 o porto recebeu mais de 10 mil cruzeiristas (JDD, 2013).

Os principais atrativos que a cidade possui são: Igreja de Nossa Senhora do Rocio, Palácio Visconde de Nacar (tombado pelo patrimônio histórico do Paraná em 1966), Palácio São José(Prefeitura Municipal), Palácio Mathias Bohn, Fonte Velha, Alfândega do Paraná, Casa Cesy(Fundação Municipal da Cultura), Museu de Arqueologia e Etnologia da Universidade Federal do Paraná, Museu do Instituto Histórico e Geográfico de Paranaguá, Mercado Municipal do Café, Mercado do Artesanato, Estação Ferroviária, próximo da Ilha do Mel, entre outros.

2.2.2 Receptivo de cruzeiros no Porto de São Francisco do Sul – SC

O Porto de São Francisco do Sul é chamado de Terminal Santa Catarina (TSC), possui o terminal de navios para receber cruzeiros marítimos, possuindo 162m² flutuante, abrigando a Receita Federal, ANVISA, ambulatório, salão central para check-in, sala para apoio, área para desembarque com banheiros e estacionamento próprio (SÃO FRANCISCO DO SUL, 2013).

Mesmo possuindo toda a infraestrutura para receber os cruzeiros marítimos ainda não recebia, em 2009 a prefeitura inseriu o município nesse segmento, e na próxima temporada 2010-2011 recebeu 34 escaladas de frotas de navios, das companhias marítimas MSC Cruzeiros e CVC.

Na temporada 2012-2013 o porto recebeu cinco frotas de navios, todos da companhia marítima Imperatriz, totalizando 10.100 cruzeiristas na cidade.

Para que continue o desenvolvimento desse segmento a prefeitura continuou com ações, planejamento, melhoria de infraestrutura turística e de apoio, qualificação dos serviços, regulamentação das atividades de transporte turístico,

promoção de destinos. E para receber os turistas também foram preparados materiais promocionais e questionários para serem aplicados aos turistas.

Os principais atrativos que a cidade possui são: Centro Histórico, Mercado Municipal, Museu do Mar, Enseada, Prainha, Ubatuba, Museu Histórico, Passeio de Barco, Forte Marechal Luz, Vila Glória e Feiras de Artesanato.

2.2.3 Receptivo de cruzeiros no Porto de Itajaí – SC

O porto possui o primeiro terminal píer exclusivo para passageiros, o Piér Guilherme Asseburgn, foi construído no de 2000, e em 2011 passou por uma reforma para atender apenas como terminal de cruzeiros, está inserido no Centro Histórico de Itajaí, possui infraestrutura para receber as rotas de navios, salas de embarque e desembarque (PORTO DE ITAJAI, 2013).

“Com o terminal, os serviços de embarque, desembarque e trânsito de passageiros estarão reunidos em um só lugar, diferente do que acontecia antes, quando esses serviços eram disponibilizados na antiga estrutura da Secretaria Municipal de Turismo, do outro lado da rua do píer” (GRANTHAM, 2013).

Foi criado um Centro de Treinamento Portuário de Itajaí, com o intuito de promover o ensino, qualificação, capacitação e aperfeiçoamento nas atividades portuárias para trabalhador portuário, agentes marítimos, despachantes aduaneiros, transportadores, e os demais trabalhadores ligados a essa atividade (PORTO DE ITAJAI, 2013).

Na temporada 2010-2011 o porto recebeu 28 frotas de navios, das companhias Aida Cara, Cruise Day média de 43 mil turistas transportados nos navios, Na temporada 2012-2013 o porto recebera 17 frotas de navios, das companhias Aida Cruises, Empress, Silver Cloud, Club Med 2 (PORTO DE ITAJAI, 2013).

Os principais atrativos que a cidade possui são: Conservatório de Música, Casa Burghardt (Fundação Cultural de Itajai), Casa da Cultura Dibe Brandão, Teatro Municipal de Itajaí, Casa Lins(Centro de Documentação e Memória Histórica),

Centro Cultural Mercado Velho, Mercado do Peixe, Museu Etno- Arqueológico de Itajaí, Igreja Matriz do Santíssimo Sacramento, Praia Brava, Praia de Cabeçudas, Praia Atalaia, Farol Molhes da Barra, entre outros (PORTO DE ITAJAI, 2013).

2.2.4 Receptivo de cruzeiro no Porto de Porto Belo - SC

O atracadouro recebe frotas de navios desde 1998 em algumas temporadas, na temporada 1997-1998 recebeu uma frota de navio da companhia Costas Cruzeiros, na temporada 1999-2000 recebeu 15 frotas de navios da companhia Costa Cruzeiros e a partir daí as frotas de navios foram aumentando gradativamente, na temporada 2010-2011 recebeu 28 frotas de navios das companhias Costa Fortuna, MSC Cruzeiro, Ibero Cruzeiro, Splendour, Oceania Insignia, Vision Royal (PORTO BELO ONLINE, 2013).

Para receber a temporada 2013-2014 o atracadouro passou por uma reforma, manutenção, consertos e pintura, a estimativa para receber 44 mil cruzeiristas nessa temporada. A prefeitura da cidade também realizou ações com os comerciantes para estimular a competitividade do comércio local (PREFEITURA DE PORTO BELO, 2013).

Na temporada 2013-2014 o atracadouro receberá 22 frotas de navios, das companhias Royal Caribbean, Seabourn Cruiselines e MSC Cruzeiros (PREFEITURA DE PORTO BELO, 2013).

Os principais atrativos que a cidade possui são: Praça dos Pescadores, Igreja Matriz Bom Jesus dos Aflitos, Sertão do Valongo, Alambique Pedro Alemão (cachaçaria artesanal), Morro da Antena, Morro dos Zimbos, entre outros (PORTO BELO ONLINE, 2013).

2.3 LEI DE MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS

O setor tem como principal instrumento a Lei nº 8.30/93, trata do regime jurídico das instalações portuárias e da exploração dos portos organizados, a qual foi adotada pelo comprometimento de promover mudanças necessárias dos portos a

com o objetivo de aproveitar as locações regionais de cada terminal portuário, incentivando a concorrência entre eles, assim diminuindo os custos, reformular e eliminar a prática de trabalho monopólio. Colocando assim os portos diante de grandes desafios, tanto práticos como jurídicos (CNT, 2012).

“No âmbito administrativo, instituiu-se a Administração do Porto Organizado-APO, composta pelo Conselho de Autoridade Portuária-CAP e pela Administração do Porto-AP, que devem atuar em harmonia com as autoridades aduaneira, marítimas, sanitária, de saúde e de polícia marítima.” (CNT, 2012, p.18).

Dentro do sistema portuário existem três órgãos o CAP, AP, e OGMO com diferentes funções, o CAP é voltado para a fiscalização, administração do porto organizado e planejamento, por sua vez o AP é o órgão responsável pela administração e gerenciamento do patrimônio, e execução do que foi planejado pelo CAP. E o Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO) tem como função a administração, formação de escala de trabalho, contratação (CNT, 2012).

Com o passar dos anos a Lei dos Portos começou a ter dificuldades para implantar as mudanças necessárias no setor marítimo, para solucionar esses problemas e continuar com o desenvolvimento do portuário nacional foram criadas novas leis e decretos (CNT, 2012).

2.3.1 Principais Evoluções da Lei de Modernização dos Portos nos Últimos Dez Anos

Em 27 de abril de 2013, foi promulgada a lei dos portos, a lei 12.815/2013, com o objetivo principal de alavancar os investimentos privados no setor, modernizar a infraestrutura. Nos últimos anos o governo já investiu na energia elétrica, telecomunicações e transporte rodoviário (CNT, 2012).

“O final dos dez anos após a Lei n.º 8.630/93, mais especificamente o período até março de 2003, foi ainda marcado por dois importantes decretos. O Decreto n.º 4.406/02, que estabelece as diretrizes para a fiscalização em embarcações comerciais de turismo, seus passageiros e tripulantes; e o Decreto n.º 4.543/02, que regulamenta a administração das atividades aduaneiras e a

fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior.” (CNT, 2012).

2.4 ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE REPRESENTANTES DE EMPRESAS MARÍTIMAS

Foi fundado no ano de 2006, com o objetivo de representar as armadoras e operadoras de turismo marítimo no Brasil, divulgar o país como um destino turístico sempre visando o aumento da economia no setor marítimo e seu desenvolvimento. Atualmente associada com órgãos públicos e instituições privadas. Em 2013 começou a fazer parte também da Cruise Lines Internacional Association (CLIA), associação mundial do setor (A CLIA ABREMAR BRASIL, 2013).

“Passando a ser chamada CLIA ABREMAR BRASIL, promoverá junto a outras nove associações internacionais, uma voz globalmente unificada desta atividade, que gera um impacto econômico de US\$ 100 bilhões e emprega mais de 753 mil pessoas em todo o mundo.” (A CLIA ABREMAR BRASIL,2013).

Para o Brasil é um salto significativo, visando que a parceria vai permitir melhor entendimento com as empresas que operam na América do Sul.

“Essa união foi a forma que encontramos de conduzir de maneira mais eficiente e estratégica as prioridades nacionais e internacionais dos Cruzeiros Marítimos.” (A CLIA ABREMAR BRASIL,2013).

Atualmente os associados da ABREMAR são: Costas Cruzeiros, MSC Cruzeiros, Pullmantur, Grupo Royal Caribbean, Agaxtur, Ancoradouro Viagem, Blue Sea Cruises, Cia Marítima, CVC, Danan, Discovery Cruises, Firststar, Marítimos, Nascimento Turismo, Navigare, Qualitours, Queensbery, Rhema Operadora de Turismo (A CLIA ABREMAR BRASIL,2013).

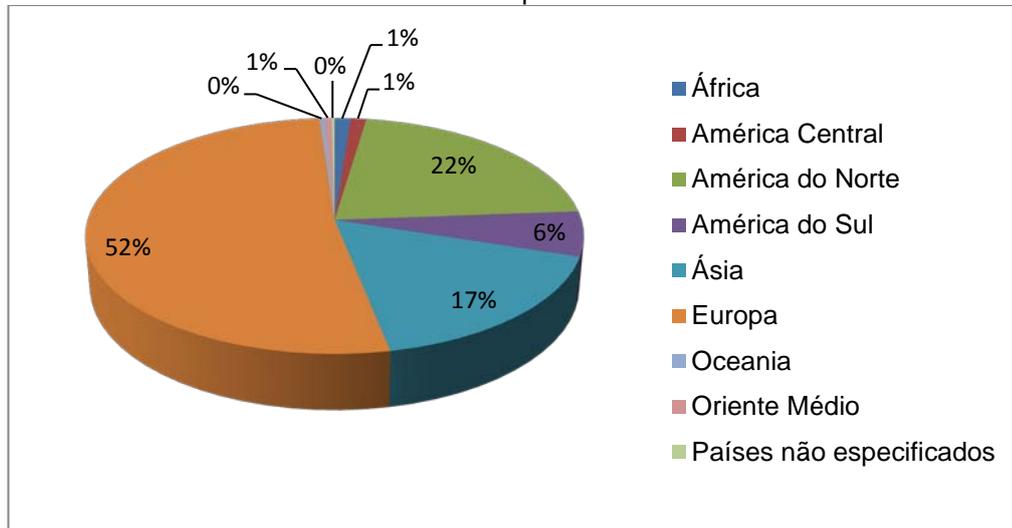
No próximo capítulo será trabalhado a Identificação de dados do anuário estatístico das chegadas de turistas estrangeiros ao Brasil por via marítima no período de 2003 a 2012, um gráfico de cada temporada, detalhando a quantia da entrada de estrangeiros no Brasil de cada continente, o porque do crescimento e também da redução do segmento no país.

CAPÍTULO 3 – IDENTIFICAÇÃO DE DADOS DO ANUÁRIO ESTATÍSTICO DAS CHEGADAS DE TURISTAS ESTRANGEIROS AO BRASIL POR VIA MARÍTIMA (2003-2012)

O cruzeiro é um segmento turístico que esta em crescimento no Brasil significativamente, as paradas de cada grupo de cruzeiristas, comercio varejistas, transporte antes e após a viagem, transporte durante a viagem, (ônibus de turismo, taxi, entre outros), alimentos e bebidas, passeios turísticos, e também gera muitos empregos dentro do navio.

Na temporada de 2002 – 2003 chegaram ao Brasil ao todo 40.746 turistas por via marítima sendo que 483 turistas da África, 471 turistas da América Central, 8.754 turistas da América do Norte, 2.498 turistas da América do Sul, 6.890 turistas da Ásia, 21.202 turistas da Europa, 155 turistas da Oceania, 202 turistas do Oriente Médio e 91 turistas de países não especificados.

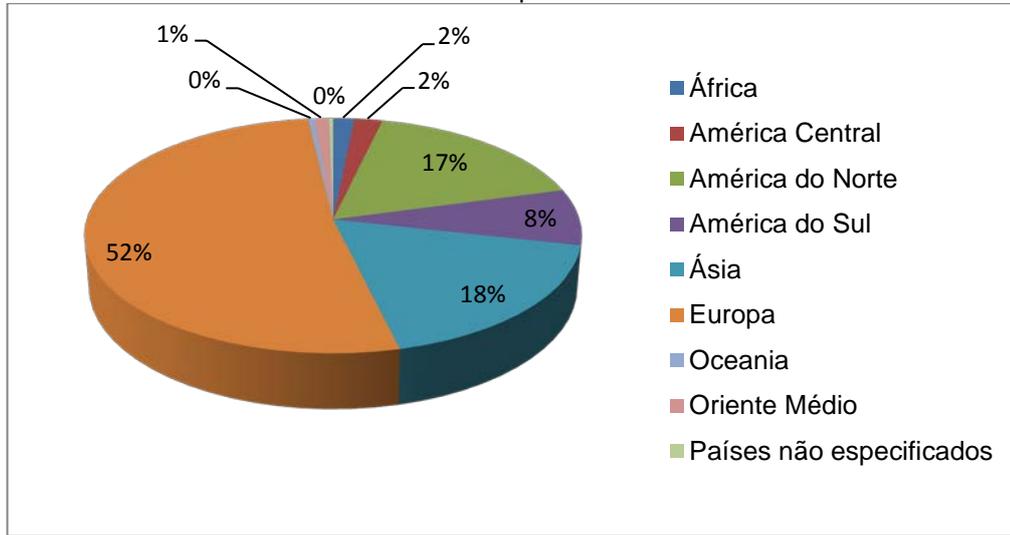
GRÁFICO 1 – Temporada 2002-2003



Fonte: A autora, dados Anuário Estatístico de Turismo (2003-2012).

Na temporada de 2003 – 2004 chegaram ao Brasil ao todo 53.593 turistas por via marítima sendo que 846 turistas da África, 1.108 turistas da América Central, 9.172 turistas da América do Norte, 4.159 turistas da América do Sul, 9.486 turistas da Ásia, 27.840 turistas da Europa, 239 turistas da Oceania, 586 turistas do Oriente Médio e 157 turistas de países não especificados.

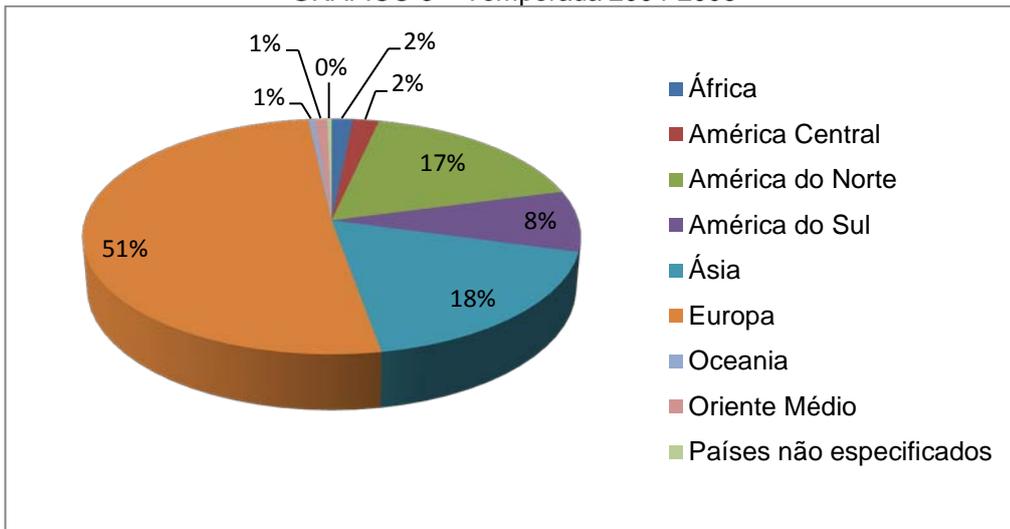
GRÁFICO 2 – Temporada 2003-2004



Fonte: A autora, dados Anuário Estatístico de Turismo (2003-2012).

Na temporada de 2004 – 2005 chegaram ao Brasil ao todo 80.362 turistas por via marítima sendo que 1.271 turistas da África, 1.542 turistas da América Central, 13.965 turistas da América do Norte, 6.735 turistas da América do Sul, 14.417 turistas da Ásia, 41.059 turistas da Europa, 379 turistas da Oceania, 733 turistas do Oriente Médio e 261 de países não especificados.

GRÁFICO 3 – Temporada 2004-2005

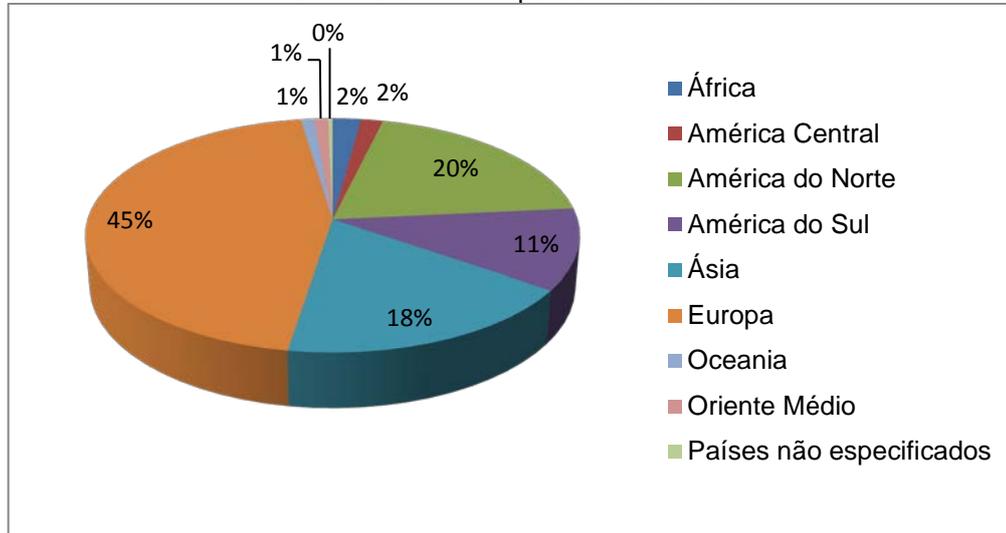


Fonte: A autora, dados Anuário Estatístico de Turismo (2003-2012).

Na temporada de 2005 – 2006 chegaram ao Brasil ao todo 88.261 turistas por via marítima sendo que 1.864 turistas da África, 1.444 turistas da América

Central, 17.399 turistas da América do Norte, 9.870 turistas da América do Sul, 15.794 turistas da Ásia, 39.809 turistas da Europa, 871 turistas da Oceania, 919 turistas do Oriente Médio e 291 de países não especificados.

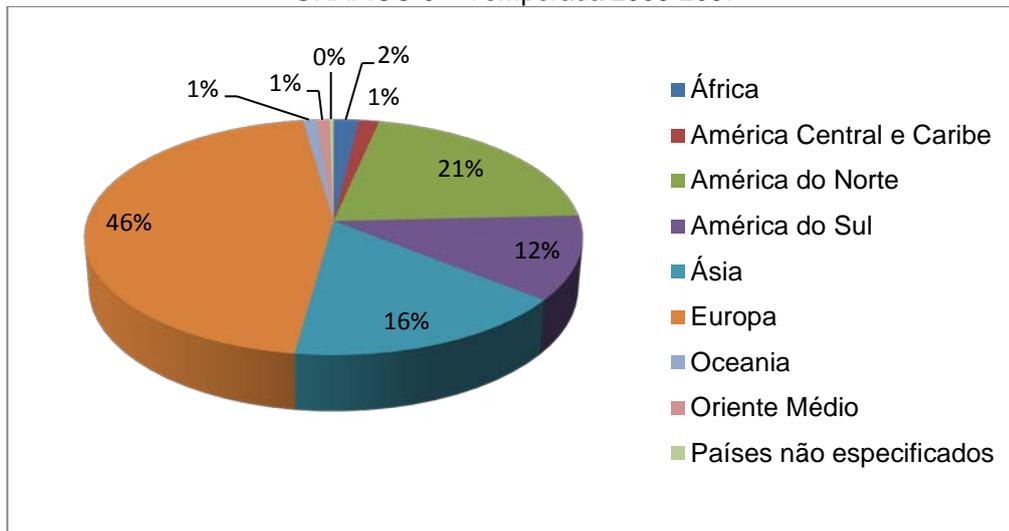
GRÁFICO 4 – Temporada 2005-2006



Fonte: A autora, dados Anuário Estatístico de Turismo (2003-2012).

Na temporada de 2006 – 2007 chegaram ao Brasil ao todo 84.952 turistas por via marítima sendo que 1.582 turistas da África, 1.274 turistas da América Central e Caribe, 17.728 turistas da América do Norte, 9.817 turistas da América do Sul, 13.928 turistas da Ásia, 38.711 turistas da Europa, 822 turistas da Oceania, 837 turistas do Oriente Médio e 253 de países não especificados.

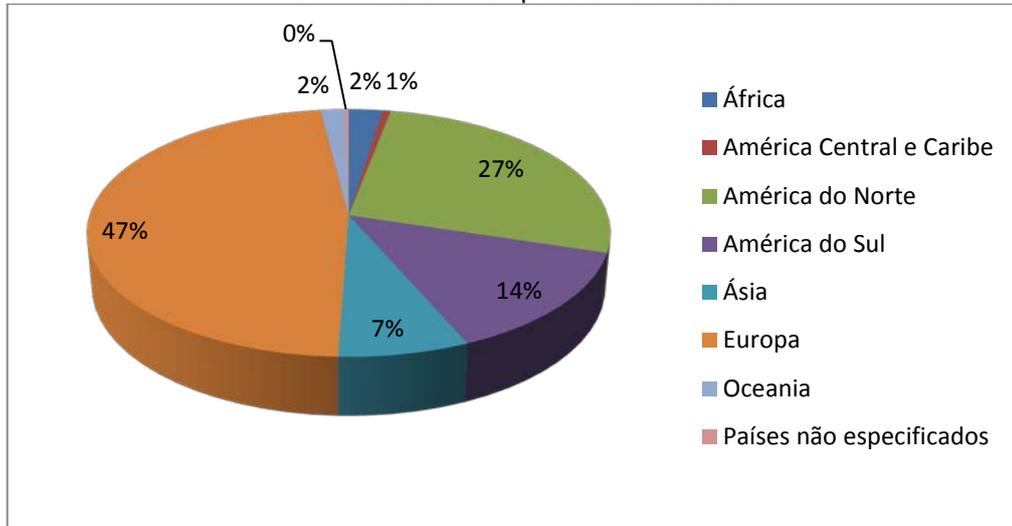
GRÁFICO 5 – Temporada 2006-2007



Fonte: A autora, dados Anuário Estatístico de Turismo (2003-2012).

Na temporada de 2007 – 2008 chegaram ao Brasil ao todo 70.091 turistas por via marítima sendo que 1.688 turistas da África, 399 turistas da América Central e Caribe, 18.812 turistas da América do Norte, 9.575 turistas da América do Sul, 4.958 turistas da Ásia, 33.264 turistas da Europa, 1.196 turistas da Oceania e 199 de países não especificados, Oriente Médio não consta nessa temporada.

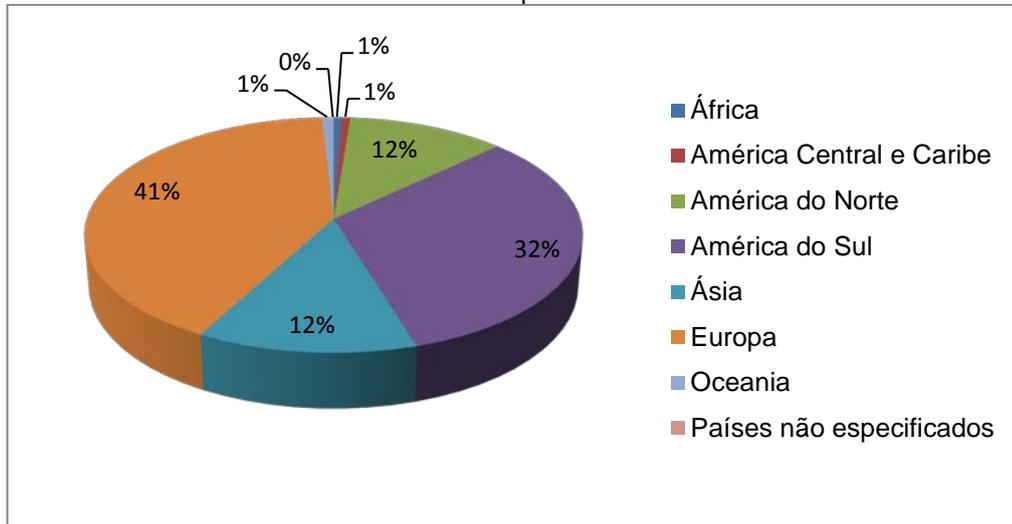
GRÁFICO 6 – Temporada 2007-2008



Fonte: A autora, dados Anuário Estatístico de Turismo (2003-2012).

Na temporada de 2008 – 2009 chegaram ao Brasil ao todo 115.705 turistas por via marítima sendo que 685 turistas da África, 743 turistas da América Central e Caribe, 13.550 turistas da América do Norte, 37.406 turistas da América do Sul, 14.545 turistas da Ásia, 47.803 turistas da Europa, 947 turistas da Oceania e 26 de países não especificados, Oriente Médio não consta nessa temporada.

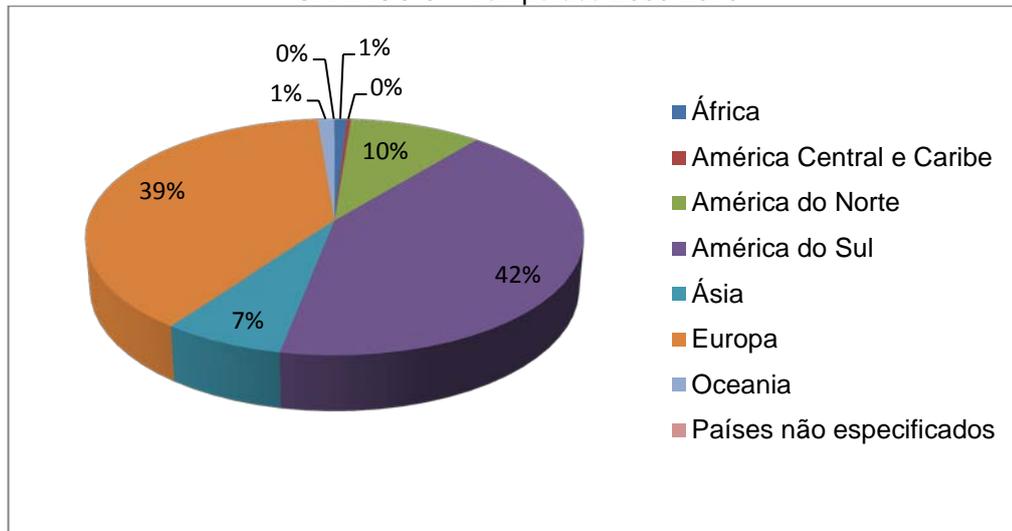
GRÁFICO 7 – Temporada 2008-2009



Fonte: A autora, dados Anuário Estatístico de Turismo (2003-2012).

Na temporada de 2009 – 2010 chegaram ao Brasil ao todo 114.894 turistas por via marítima sendo que 1.037 turistas da África, 354 turistas da América Central e Caribe, 11.239 turistas da América do Norte, 48.359 turistas da América do Sul, 7.988 turistas da Ásia, 44.467 turistas da Europa, 1.442 turistas da Oceania e 08 de países não especificados, Oriente Médio não consta nessa temporada.

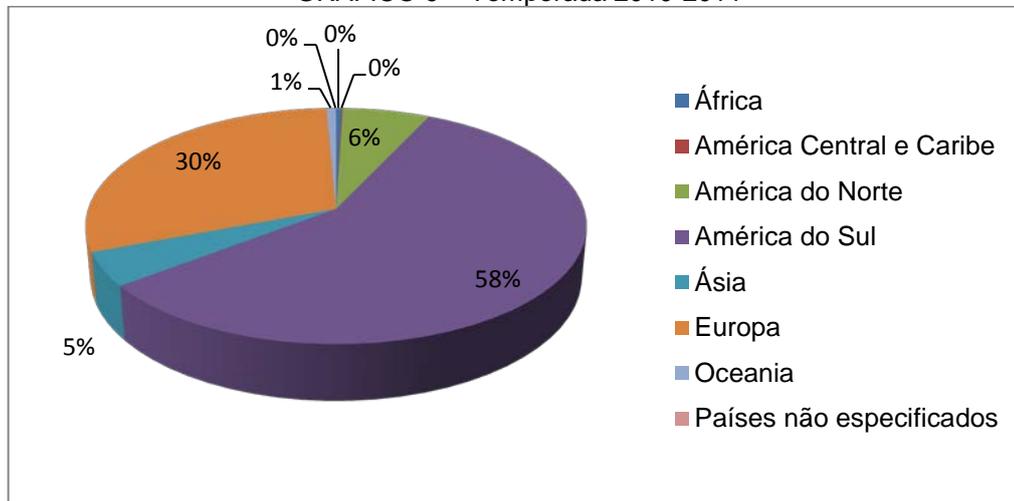
GRÁFICO 8 – Temporada 2009-2010



Fonte: A autora, dados Anuário Estatístico de Turismo (2003-2012).

Na temporada de 2010 – 2011 chegaram ao Brasil ao todo 127.853 turistas por via marítima sendo que 530 turistas da África, 110 turistas da América Central e Caribe, 8.290 turistas da América do Norte, 73.661 turistas da América do Sul, 5.924 turistas da Ásia, 38.435 turistas da Europa, 895 turistas da Oceania e 08 de países não especificados, Oriente Médio não consta nessa temporada.

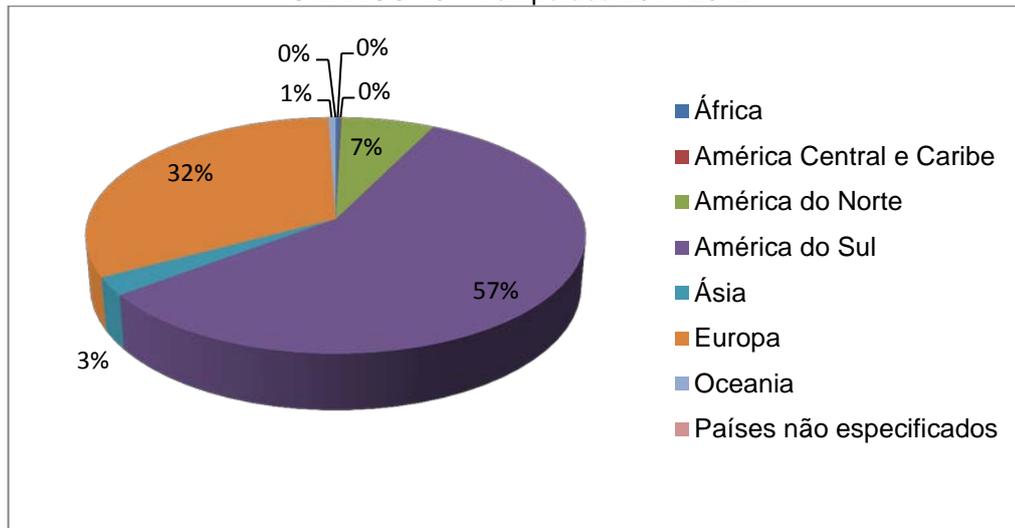
GRÁFICO 9 – Temporada 2010-2011



Fonte: A autora, dados Anuário Estatístico de Turismo (2003-2012).

Na temporada de 2011 – 2012 chegaram ao Brasil ao todo 90.359 turistas por via marítima sendo que 308 turistas da África, 81 turistas da América Central e Caribe, 6.231 turistas da América do Norte, 51.866 turistas da América do Sul, 2.232 turistas da Ásia, 29.159 turistas da Europa, 479 turistas da Oceania e 03 de países não especificados, Oriente Médio não consta nessa temporada.

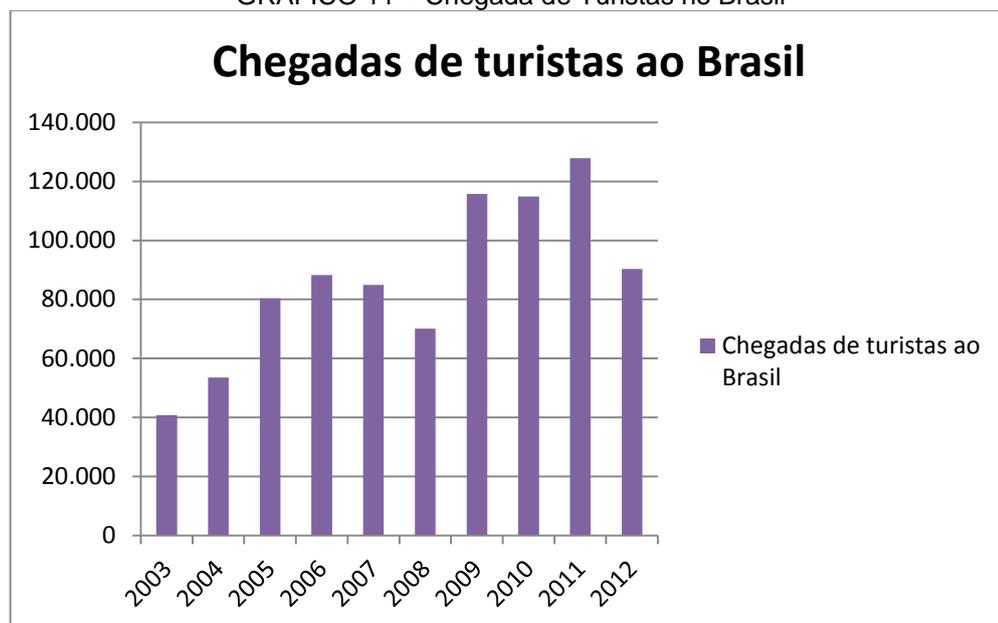
GRÁFICO 10 – Temporada 2011-2012



Fonte: A autora, dados Anuário Estatístico de Turismo (2003-2012).

O Gráfico 11 abaixo é a chegada de turistas estrangeiros ao Brasil por via marítima desde a temporada de 2002 até 2012.

GRÁFICO 11 – Chegada de Turistas no Brasil



Fonte: Anuário Estatístico de Turismo (2003-2012)

Com base no quantitativo numérico da chegada de turistas estrangeiros ao Brasil através de vias marítimas é possível perceber um aumento de 31,5% da temporada 2002-2003 para a temporada 2003-2004. Na temporada seguinte, houve um crescimento de 49,9% e na temporada 2005-2006 um novo acréscimo de 9,8%. Já nas duas temporadas seguintes, 2006-2007 e 2007-2008 houve duas quedas na quantidade de turistas: 3,7% e 17,5% respectivamente. Na sequência, houve uma variação com crescimento na quantidade de turistas por via marítima nas temporadas 2008-2009, com 65% de aumento, e na temporada 2010-2011, com 11,3%. Já nas temporadas 2009-2010 e 2011-2012 houve uma queda no número de turistas, com reduções de 0,7% e 29,3%, respectivamente.

A partir disso, pode-se analisar que ao todo o número de turistas estrangeiros no Brasil através de vias marítimas apresentou um aumento de mais de 100% no período analisado. Mesmo com as quedas constatadas nas temporadas 2006-2007, 2007-2008, 2009-2010 e 2011-2012, os cruzeiros marítimos se mostraram uma importante forma de turismo por via marítima. O aumento mais considerável foi na temporada 2008-2009 e a maior diminuição no número de cruzeiristas foi na temporada 2011-2012.

Segundo dados divulgados pela (ABREMAR,2011), a queda no número de turistas nesta temporada aconteceu devido a diminuição no número de transatlânticos ancorados no país. Isto aconteceu devido ao alto custo da operação no país e a falta de infraestrutura nos portos brasileiros para receber tais embarcações. Assim, as empresas preferem levar os navios para destinos mais estruturados e mais baratos.

A ampliação do turismo marítimo no Brasil causou grande impacto econômico. Segundo (Leal, Soares (et. Al) (2013), o resultado dessa ampliação:

“constatou-se um considerável aumento no fluxo de cruzeiros marítimos no litoral brasileiro, com a ampliação de leitos nos navios e de rotas por parte dos armadores. Na temporada 2010-2011, contabilizou-se um impacto econômico de cerca de R\$ 1,3 bilhão. Parte desse incremento justifica-se pelo controle da inflação, maior formalização do mercado do trabalho e aumento da renda da população, registrando-se maior procura por mercados de lazer”.

Por outro lado, a considerável redução na temporada 2011-2012 é um sinal de alerta para a atividade.

“o grande problema é o espaço físico, visto que não existem mais opções de locais para atracação de navios, evidenciando a necessidade de novos destinos e novos portos para recebê-los. Um dos itens que também merece atenção é a questão da sustentabilidade, pois não é somente o terminal que deve estar adequado para receber o navio, mas toda a área do porto e, acima de tudo, o entorno, já que hoje existem navios que trazem mais de quatro mil passageiros. Números como esse justificam a necessidade de uma logística de transporte e um receptivo qualificado para atender às necessidades dos turistas. Fica evidente, nesse caso, que o impeditivo para o crescimento da atividade no Brasil não é a ausência de demanda, mas sim a infraestrutura portuária inadequada. Graças a essa realidade, algumas companhias marítimas atuam de forma limitada em alguns portos, como o caso do Rio de Janeiro e de Santos. Atualmente, esses portos conseguem operar simultaneamente apenas com sete navios”. (LEAL & SOARES *et.al*, 2013).

Esse crescimento também está ligado a grande modernização tecnológica que vem acontecendo, assim os passageiro-turistas podem combinar o trabalho com o lazer, podendo se “isolar no mar” e usar da tecnologia de tabletes, smartphones, e computadores portáteis. Esse tipo de viagem ficou mais acessível, não é apenas a classe alta mais também a classe média pode usufruir dessa demanda, devido pacotes de viagens que agências de viagens estão proporcionando, com facilidade de pagamento, as empresas de cruzeiros também estão investindo em rotas brasileiras, devido à demanda ter aumentado também variedade de praias que o Brasil possui e são fatores que influenciam o crescimento da demanda por cruzeiros marítimos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo se propôs analisar o crescimento do Cruzeiro Marítimo no Brasil nos últimos no período de 2003 a 2012. A partir da análise do Anuário Estatístico publicado pelo Ministério do Turismo com relação à chegada de turistas estrangeiros no país por via marítima, fica claro o aumento da demanda de cruzeiros marítimos de 2002 até 2012 no Brasil. Esse crescimento foi possível devido a diversos fatores como, por exemplo, o clima tropical brasileiro, o tamanho do litoral do país e as condições de pagamento oferecidas pelas agências de viagens de turismo e também pelas companhias especializadas no setor que estão investindo mais frotas de navios para o Brasil. Entretanto, é preciso ficar atento com a variação na quantidade de cruzeiristas durante os anos analisados. Isso porque alguns fatores também contribuem negativamente no Brasil. As altas taxas cobradas e a falta de infraestrutura adequada para receber uma grande quantidade de embarcações prejudica o país no que diz respeito à recepção de novos turistas e novos transatlânticos.

O Brasil tem um potencial enorme para receber turistas de todas as partes do mundo pela diversidade natural e outros atrativos, entretanto se não for feito um significativo investimento para suportar os cruzeiros marítimos, que movimentam aproximadamente R\$ 1,4 bilhão¹ na economia do país, o Brasil vai perder uma importante fonte de renda.

De acordo com os autores citados durante o trabalho confirmam que o cruzeiro marítimo ainda tem grande potencial no mercado em função das possibilidades de entretenimentos, restaurantes, hospedagem de alta qualidade, serviços prestados a bordo, passando assim segurança para seus clientes, sem contar que além do navio em si, o cruzeiro faz rotas pelas praias brasileiras e também internacionais de acordo com o navio e rota que o cliente escolhe na hora da compra, parando em cidades turísticas, com tempo determinado, possibilitando assim o turista fazer o turismo e compras de lembranças cidade de parada.

¹ Dados da ABREMAR

O sistema portuário tem papel essencial para esse segmento, o qual propõem leis que estão em constantes modificações para melhoria dos portos os quais recebem os turistas, como objetivo principal de alavancar os investimentos privados no setor, modernizar a infraestrutura, incentivar a concorrência entre eles, assim diminuindo os custos, reformular e eliminar a pratica de trabalho monopólio. Colocando assim os portos diante de grandes desafios, tanto práticos como jurídicos.

No Receptivo de Cruzeiros Marítimos da Região Sul do Brasil também podemos notar o crescimento como em alguns Portos como Portos de Paranaguá que não recebia cruzeiros até a temporada de 2012-2013, apenas cruzeiros para manutenção e agora já possui agenda da temporada 2013-2014, o e Porto de Itajaí e em 2011 passou por uma reforma para atender apenas como terminal de cruzeiros, onde também foi criado um Centro de Treinamento Portuário de Itajaí para promover o aperfeiçoamento de todos os trabalhadores ligados a atividade portuária. Porto São Francisco do Sul que até o ano de 2009 não recebia cruzeiros marítimos, mesmo o porto possuindo o terminal de navios para receber cruzeiros marítimos com toda infraestrutura necessária, a prefeitura tomou algumas atitudes necessárias e na temporada de 2010-2011 já estavam recebendo cruzeiros no porto. O atracadouro Porto Belo mesmo recebendo frotas de cruzeiro desde 1988, para que a temporada de 2013-2014 passou por manutenção, pintura do terminal de passageiros, e a prefeitura da prefeitura da cidade realizou ações com os comerciantes para continuar estimulando a competitividade local.

Para que continue o desenvolvimento desse segmento é necessário que continue ações, planejamento, melhoria de infraestrutura turística e de apoio, qualificação dos serviços, regulamentação das atividades de transporte turístico, promoção de destinos.

REFERÊNCIAS

ABREMAR e FGV. **Cruzeiro Marítimos**: Estudo de Perfil e impactos econômicos no Brasil, 2013.

AMARAL, R. **Cruzeiros Marítimos**. 2ª ed. rev. atual. Barueri: Manole, 2006. Disponível em: <<http://books.google.com.br/books?hl=pt-PT&lr=&id=ddipCpi5JP0C&oi=fnd&pg=PT12&dq=CRUZEIROS+MARITIMOS&ots=hOUd1t5yu&sig=r2kwZADn8Wo32QPt1B27oNmKv4c#v=onepage&q=CRUZEIROS%20MARITIMOS&f=false>> Acesso em: 04 ago. 2013.

AMARAL, R. **Uma Análise do Mercado de Cruzeiros Marítimos**: Evolução, Expansão e Previsão no Brasil e no Mundo. 2009. Dissertação (Pós-Graduação em Ciências da Comunicação, na Área de Concentração: Relações Públicas, Propaganda e Turismo) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.

BENI, M. **Análise Estrutural do Turismo**. 12ª. Ed. São Paulo: Editora Senac, 2007.

BENI, M. **Análise Estrutural do Turismo**. 3ª. Ed. São Paulo: Editora Senac, 2000.

BLI Comercio Exterior. Disponível em:< <http://www.blicomex.com.br/infraLog.aspx>> Acesso em: 01 out. 2013.

BRITO, T.M. **Cruzeiros Marítimos como opção de lazer**. Dissertação (Mestrado em Educação Física). Faculdade de Educação Física, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2006.

CDRGN, Plano de Zoneamento e Desenvolvimento. Disponível em: <http://www.codern.com.br/pdfs/PDZ/PDZ_NATAL_REVISADO_OUT_2011.pdf> Acesso em: 20 nov. 2013.

CECHINNI, E.F. **Inserção de profissionais em cruzeiros Marítimos**: Estudo de caso do navio *Island Escape*. 2006. Dissertação (Mestrado em Hospitalidade) – Universidade do Anhembi Morumbi, São Paulo, 2006.

CLIA ABREMAR BRASIL, Cruises Lines International Association Abremar-Brasil. Disponível em: <<http://www.abremar.com.br/>> Acesso em: 10 out. 2013.

CNT. **Pesquisa CNT do Transporte Marítimo**. Brasília, 2012.

CODEBA, Porto de Ilhéus. Disponível em: <<http://www2.transportes.gov.br/bit/05-mar/1-portos/ilheus.pdf>> Acesso em: 15 nov. 2013.

CODEBA, Porto de Santos. Disponível em: <http://www.codeba.com.br/eficiente/sites/portalcodoba/pt-br/porto_salvador.php?secao=porto_salvador_pdz> Acesso em: 15 nov. 2013.

CODEBA, Porto de Santos. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/porta/pdf/Portos/2012/Salvador.pdf>> Acesso em: 15 nov. 2013.

DE LA TORRE, F. **Sistemas de transporte turístico**. São Paulo: Roca, 2002.

FONSECA, C. **Cruzeiros Marítimos de Cabotagem e Regulamentação da atividade no Brasil**. 2012. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Turismo) – Faculdade de Administração, Ciências Contábeis e Turismo, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2012.

FREGONESE, Agências de notícias. Disponível em: <<http://www.aen.pr.gov.br/modules/noticias/article.php?storyid=77985&tit=Mais-um-navio-de-cruzeiros-chega-ao-Porto-de-Paranagua>> Acesso em: 15 nov. 2013

IGNARRA, L. **Fundamentos do Turismo**. 2 ed. Eugênia Pessoti, 2003.

JDD, FREGONESE, Porto de Paranaguá recebe mais um navio de cruzeiro o AIDA. Disponível em: <<http://www.jornaldiadia.com.br/news/noticia.php?Id=8767#.UpJbucSceDs>> Acesso em 22 nov. 2013.

LEITE, M. **ABRAMAR - Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos**. Disponível em: <http://www.senado.gov.br/comissoes/CDR/AP/AP20110323_Marcia_Leite.pdf> Acesso em: 08 ago. 2013.

LONGITRAVEL. Cruzeiros AINDA em Logitravel.pt. Disponível em: <<http://www.logitravel.pt/cruzeiros/aida-2693057.html>> Acesso em 23 nov. 2013

MINISTÉRIO DO TURISMO. **Anuário Estatístico**. Disponível em: <<http://www.dadosefatos.turismo.gov.br/dadosefatos/anuario>> Acesso em: 28 set. 2013.

OMT. Understanding Tourism: Basic Glossary. Disponível em: <<http://media.unwto.org/en/content/understanding-tourism-basic-glossary>> Acesso em: 13 abr. 2013.

PALHARES, G. **Transportes Turísticos**. 1ª. Ed. São Paulo: Editora Aleph, 2002.

PALLADINO, I. **Crescimento dos Cruzeiros Marítimos no Brasil, na Última Década**. 2010. Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização no Programa de Desenvolvimento Gerencial do Ministério do Turismo) – Universidade Federal Fluminense, 2010.

PFD, Porto do Recife. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/Portos/2012/Recife.pdf>> Acesso em: 15 nov. 2013

PORTAL da Copa. Disponível em: <<http://www.copa2014.gov.br/pt-br/galeria/portorjdez2012>> Acessado: 01 out. 2013.

PORTO BELO ONLINE, Navios de Cruzeiros. Disponível em: <<http://www.portobelo.com.br/atrativos-turisticos/navios-de-cruzeiro/>> Acesso em: 20 nov. 2013

PORTO DE ITAJAI, Perfil do Porto. Disponível em: <<http://www.portoitajai.com.br/novo/l/perfil-do-porto>> Acesso em: 20 nov. 2013.

PORTO de Paranaguá. Disponível em: < <http://www.portodeparanagua.com.br/quem-somos> > Acesso em: 01 out. de 2013.

PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL, Píer de Porto Belo recebe reforma para a temporada. Disponível em: < <http://www.portobelo.sc.gov.br/noticias/index/ver/codNoticia/4805/codMapaltem/4326#.UpKYLsSceDs> > Acesso em: 20 nov. 2013.

PORTO Sem Mistério. Disponível em: <<http://portosemmisterio.com.br/multimodais/aquaviario-multimodais/os-12-melhores-portos-publicos-brasileiros/attachment/porto-de-itajai-flavio-berger/>> Acesso: 01 out. 2013.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO FRANCISCO DO SUL, **Cruzeiros Marítimos em São Francisco do Sul Temporada 2010-2011** (Estudo do Perfil, impactos e satisfação dos cruzeiristas com o destino) Disponível em: <<http://www.visitesaofranciscodosul.com.br/wp-content/uploads/2011/05/RelatorioCruzeiro.pdf>> Acesso em 22 nov.2013

PULLMANTUR. Disponível em: <<http://www.pullmantur.com.br/media/pdf/folletos/CrucerosBrasil2012-2013.pdf>> Acesso em: 19 de set. 2013.

RIBEIRO, O. **Os Cruzeiros Marítimos Enquanto Possibilidades de Descanso, Diversão e Desenvolvimento no Lazer.** Disponível em: <<http://www.tavarestaducoes.com.br/arquivos/anais-olivia.pdf>> Acesso em: 08 set. 2012.

ROSS, F. **Psicologia do Turismo.** São Paulo: Contexto, 2001.

SAAB, W e RIBEIRO, R. Breve panorama sobre o mercado de Cruzeiros Marítimos. **Caderno Virtual de Turismo.** Rio de Janeiro, v.4, p.28-33, 2004.

SISTEMA Portuário Nacional. Disponível em: <<http://www.apsfs.sc.gov.br/isps/documentos/007-sistemaportuarionacional.pdf>> Acesso: 10 out. 2013.

SNPH, Porto de Manaus. Disponível em: <<http://www2.transportes.gov.br/bit/05-mar/1-portos/Manaus.pdf>> Acesso em: 20 nov. 2013.

TODOROV, J.C e MOREIRA, M.B. O conceito de motivação na psicologia. **Revista Brasileira de Terapia Corporal e Cognitiva.** São Paulo, v. 7, p. 199-132, jun. 2005.