

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ  
SETOR DE CIÊNCIAS HUMANAS, LETRAS E ARTES  
DEPARTAMENTO DE TURISMO  
CURSO DE ESPECIALIZAÇÃO EM PLANEJAMENTO E GESTÃO DO TURISMO**

**CRUZEIROS MARÍTIMOS NO BRASIL X A INFRA-ESTRUTURA DO PORTO DE  
SANTOS – SP**

**Autora: Andrea Sapanhos dos Santos**

Trabalho de Conclusão de Curso de Pós-Graduação apresentado à Universidade Federal do Paraná para obtenção de título de Especialista em Planejamento e Gestão de Turismo.

Orientadora: Prof<sup>a</sup>. Ms. Margarete A. Teles

E-1230

**Curitiba  
2007**



## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço primeiramente a DEUS, por dar forças e coragem para continuar a estudar e superar os desafios para alcançar mais um objetivo em minha vida.

Agradeço a minha orientadora Margarete A. Teles, por contribuir na elaboração e conclusão do meu trabalho.

Agradeço ao nosso coordenador Miguel Bahl, pelo apoio e dedicação a nossa turma.

Agradeço a todos os professores da pós-graduação, que com sua sabedoria e disposição nos passaram seus conhecimentos com o objetivo de contribuir com o crescimento profissional dentro da nossa área de turismo.

Agradeço aos amigos de sala, simplesmente por fazer parte dessa realização.

## LISTA DE SIGLAS

ABAV – associação Brasileira de Agentes de Viagens  
CLIA – Cruise Line International Association  
AGAXTUR – Agência Auxiliar de Turismo  
ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários  
OMT – Organização Mundial do Turismo  
IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística  
EMBRATUR – Instituto Brasileiro de Turismo  
WTTC – World Travel & Tourism Council  
IMO – International Maritime Organization  
ABREMAR – Associação Brasileira de Representantes de Empresas Marítimas  
FIPE – Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas da USP  
CODESP – Companhia Docas do Estado de São Paulo (autoridade portuária)  
CONCAIS – Companhias Docas de Administração Portuária  
SINDETUR – Sindicato das Empresas de Turismo  
GP WILD – Management Marketing and Economic Consultancy Practise

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

TABELA 1 – RELAÇÃO ENTRE A HISTÓRIA DOS TRANSPORTES E A HISTÓRIA DO TURISMO.....	15
TABELA 2 – ÁREAS CRUZEIRÁVEIS DO MUNDO POR PERÍODO DO ANO.....	18
TABELA 3 – DEMONSTRATIVO DO CRESCIMENTO DOS NAVIOS VINDOS PARA O BRASIL NO PORTO DE SANTOS.....	23
TABELA 4 – PREVISÕES DA OFERTA E DEMANDA 2001-2007.....	23
TABELA 5 – PREVISÕES DA OFERTA E DEMANDA 2001-2007 (MUNDIAL).....	27
GRÁFICO 1 – PERSPECTIVA DE CRESCIMENTO.....	47
GRÁFICO 2 – VENDAS DOS PACOTES NAS AGÊNCIAS DE VIAGENS.....	47
GRÁFICO 3 – COMO SE CLASSIFICA A VENDA.....	48
GRÁFICO 4 – ESTRATÉGIAS PARA VENDAS.....	49
GRÁFICO 5 – PÓS VENDA.....	49
GRÁFICO 6 – INFRA-ESTRUTURA E INFLUÊNCIA NAS VENDAS.....	50
QUADRO 1 – AMARAL (2002) CITA EM RESUMO A HISTÓRIA.....	16
QUADRO 2 – PRINCÍPAIS NAVIOS.....	17
QUADRO 3 – AS PRINCIPAIS COMPANHIAS QUE OPERAM OS CRUZEIROS MARÍTIMOS (JAN.2002).....	21
QUADRO 4 – OUTROS GRUPOS E COMPANHIAS.....	21
QUADRO 5 – PREPARADO PARA ATENDER A DEMANDA DOS CRUZEIROS....	51
QUADRO 6 – CREDIBILIDADE NO POTENCIAL DO SEGMENTO.....	52
QUADRO 7 – FONTE PARA GERAÇÃO DE NOVOS EMPREGOS.....	52
QUADRO 8 – BENEFÍCIOS PARA CIDADE VISITADA.....	52
QUADRO 9 – ESTRATÉGIAS PARA ATENDER OS NAVIOS.....	53
QUADRO 10 – GERENCIAMENTO DA QUANTIDADE DE NAVIOS NO PORTO DE SANTOS.....	53
QUADRO 11 – REUNIÕES JUNTO ÀS COMPANHIAS DE CRUZEIROS.....	54
QUADRO 12 – DIFICULDADES QUE OS ARMADORES ENCONTRAM PARA ATRACAR.....	54

QUADRO 13 – ÓRGÃO RESPONSÁVEL PELAS TAXAS COBRADAS.....	54
QUADRO 14 – OS PORTOS OPERAM COM AS MESMAS TAXAS E PROCEDIMENTOS.....	54
QUADRO 15 – RESPONSABILIDADE DO CHECK-IN E CHECK-OUT.....	55
QUADRO 16 – RESPONSABILIDADE DO PORTO.....	55
QUADRO 17 – A INFRA-ESTRUTURA DO PORTO DIFICULTA A COMERCIALIZAÇÃO DOS CRUZEIROS.....	56
QUADRO 18 – SUGESTÕES PARA A MELHORIA DO ATENDIMENTO NOS PORTOS.....	56
QUADRO 19 – DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DO PAÍS.....	57
QUADRO 20 – ESTATÍSTICA SOBRE OS CRUZEIROS MARÍTIMOS.....	57
QUADRO 21 – O PAC BENEFICIA ESTE SEGMENTO.....	57
QUADRO 22 – PROGRAMA PARA INVESTIMENTO NOS DESTINOS.....	58
QUADRO 23 – O BRASIL SERÁ UM NOVO DESTINO PARA AS COMPANHIAS MARÍTIMAS.....	58
QUADRO 24 – CONTRIBUIÇÃO COM O SEGMENTO DE CRUZEIROS MARÍTIMOS.....	58
QUADRO 25 – OS PORTOS NO BRASIL ESTÃO PREPARADOS PARA ATENDER A DEMANDA.....	59
QUADRO 26 – PARTICIPAÇÃO DO MINISTÉRIO DO TURISMO EM RELAÇÃO AOS PORTOS DO BRASIL.....	59
QUADRO 27 – CRUZEIROS: SÃO UMA NOVA TENDÊNCIA NO BRASIL.....	60
QUADRO 28 – ESTRATÉGIAS DE MARKETING NO EXTERIOR.....	60
QUADRO 29 – CRUZEIROS - CONTRIBUIÇÃO PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DO PAÍS.....	60
QUADRO 30 – QUANTO REPRESENTA PARA A ECONOMIA.....	61
QUADRO 31 – ESTATÍSTICA DOS CRUZEIROS MARÍTIMOS.....	62
QUADRO 32 – O PAC BENEFICIA ESTE SEGMENTO.....	62
QUADRO 33 – INVESTIMENTO EM INFRA-ESTRUTURA NOS TERMINAIS PASSAGEIROS.....	63
QUADRO 34 – PROGRAMA DE INVESTIMENTO NOS DESTINOS VISITADOS...63	
QUADRO 35 – O BRASIL SERÁ UM NOVO DESTINO PARA AS COMPANHIAS MARÍTIMAS.....	64

QUADRO 36 – PLANEJAMENTO DIRECIONADO PARA CONTRIBUIR COM ESTE CRESCIMENTO.....	64
QUADRO 37 – OS PORTOS BRASIL ESTÃO PREPARADOS PARA ATENDER A DEMANDA.....	64
QUADRO 38 – PARTICIPAÇÃO DO MINISTÉRIO DO TURISMO/TRANSPORTES NA INFRA-ESTRUTURA DOS PORTOS.....	65
QUADRO 39 – ESTRATÉGIAS DE MARKETING DO GOVERNO E A ABREMAR NO EXTERIOR.....	65
QUADRO 40 – VANTAGENS COM A MELHORIA DE INFRA-ESTRUTURA NOS PORTOS.....	66
QUADRO 41 – DISTRIBUIÇÃO DOS NAVIOS NO PORTO DE SANTOS NA ALTA TEMPORADA.....	66

## RESUMO

Este trabalho apresenta um estudo sobre o segmento de cruzeiros marítimos no Brasil, verificando o potencial deste nicho de mercado para o turismo e também a infra-estrutura do Porto de Santos-S, elemento essencial para a operacionalização destes. Este segmento é fonte econômica em outros países, gerando empregos, inovando destinos, promovendo o turismo interno e externo e oportunizando a todos conhecer novos roteiros (OMT, 2003). O Brasil é considerado pelos armadores como uma das localidades com grande potencial para o desenvolvimento dos cruzeiros. Mas, uma preocupação vem gerando discussões: a falta de infra-estrutura dos portos brasileiros, que podem não estar preparados para atender adequadamente a demanda crescente dos navios de cruzeiros, tornando-se um problema para alavancar o segmento. Para verificar objetivos e hipóteses do trabalho foram realizadas pesquisas exploratória, descritiva e de campo, buscando subsídios para identificar o crescimento dos cruzeiros marítimos no Brasil e a infra-estrutura do Porto de Santos.

Palavras-chave: Turismo, Cruzeiros Marítimos, Portos, Infra-estrutura.

Palavras-chave:  
Portos

Porto de Santos - Infra-estrutura

## SUMÁRIO

<b>1 INTRODUÇÃO</b> .....	10
<b>2 TRANSPORTES</b> .....	13
2.1 ASPECTOS HISTÓRICOS E DEFINIÇÕES.....	13
2.2 TRANSPORTE E TURISMO.....	14
<b>3 CRUZEIROS MARÍTIMOS E TURISMO</b> .....	16
3.1 EMPRESAS DE CRUZEIROS MARÍTIMOS NO MUNDO.....	20
3.2 CRUZEIROS MARÍTIMOS NA COSTA BRASILEIRA.....	22
3.3 ESTRATÉGIAS E MARKETING DOS CRUZEIROS MARÍTIMOS.....	25
3.4 CRUZEIROS MARÍTIMOS E A OFERTA TURÍSTICA.....	27
3.5 DEMANDA CRUZEIROS MARÍTIMOS.....	29
3.6 PERSPECTIVA ECONÔMICA CRUZEIROS MARÍTIMOS. ....	31
<b>4 PORTOS E A INFRA-ESTRUTURA</b> .....	33
4.1 PORTOS NO MUNDO.....	34
4.2 PORTOS NO BRASIL E A INFRA-ESTRUTURA.....	36
4.3 PORTO DE SANTOS.....	40
<b>5 METODOLOGIA</b> .....	42
5.1 Tipo da pesquisa.....	44
5.2 Amostra e Coleta de dados.....	44
<b>6 ANÁLISE E INTERPRETAÇÃO DOS RESULTADOS</b> .....	46
6.1 CONSIDERAÇÕES FINAIS SOBRE A PESQUISA.....	67
<b>7 CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES</b> .....	69
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	71
<b>ANEXOS</b> .....	74
<b>APÊNDICES</b> .....	78

# 1 INTRODUÇÃO

O Brasil possui mais de 7 mil quilômetros de costa navegável, com diversidade natural, clima tropical, diversos atrativos turísticos. Desse modo torna-se um mercado promissor para os cruzeiros marítimos.

Esse mercado é fonte econômica em outros países, gerando empregos, inovando destinos, promovendo o turismo interno e externo e oportunizando a todos conhecer novos roteiros. (OMT, 2003).

Em relação aos cruzeiros marítimos no Brasil, estes evolui timidamente. A Agaxtur (Agência Auxiliar do Turismo) situada na cidade de Santos e em atividade desde o ano de 1962 investiu nesse segmento. Desde então, oferece pacotes de cruzeiros marítimos, que antes eram feitos com os “famosos” funchais (navios de menor porte). O diferencial utilizado por essa agência dentro do mercado foi a parceria com a empresa italiana Costa Crociere, conhecida como Línea C, desde o ano de 1969, que proporcionava mais uma alternativa de viagem para os clientes seletivos e exigentes.

Com a liberação da cabotagem em 1995, publicação da Emenda Constitucional n. 07/95, no governo do presidente Fernando Henrique Cardoso, contribuiu ainda mais para a comercialização de cruzeiros marítimos, porque antes sem a liberação o embarque e o desembarque não eram permitidos dentro do próprio país.

Desde então, o Brasil vem recepcionando grandes transatlânticos que, atravessam os mares com o objetivo de oferecer seus navios, ou melhor, “resorts flutuantes”, segundo Amaral (2002, p. 06), para usufruir da temporada de verão, comercializando pacotes turísticos para a população brasileira, como uma nova segmentação do mercado turístico.

Segundo uma pesquisa da Concais (Terminal do Porto de Santos, 2007), serão 16 navios com embarque e desembarque no Terminal Giusfredo Santini, com uma projeção de 524 mil pessoas em trânsito na próxima temporada de 2007-2008.

Apesar do Brasil estar evoluindo deste sentido e ser considerado pelos armadores como uma das localidades com grande potencial para o crescimento dos cruzeiros marítimos, uma preocupação vem gerando discussões: a falta de infraestrutura dos portos brasileiros, que podem não estar preparados para atender

adequadamente a demanda crescente dos navios de cruzeiros, tornando-se um problema para aqueles que optarem por passar suas férias em navios de cruzeiros.

Neste sentido, o trabalho se justifica pelo fato de que nos últimos anos, principalmente depois da liberação da cabotagem, mesmo que timidamente, o segmento de cruzeiros marítimos começou a despontar e a cada ano mais navios atracam no Brasil.

Devido a este questionamento, faz-se necessária uma pesquisa sobre os cruzeiros marítimos no Brasil, que possa contribuir com propostas de melhorias e qualidade desse setor e conseqüentemente participar do crescimento do turismo no Brasil.

Dentro desse contexto, o objetivo geral foi: analisar o potencial do segmento de cruzeiros marítimos no Brasil e verificar a infra-estrutura do Porto de Santos – SP, propondo recomendações para melhorias e crescimento da demanda turística.

Os objetivos específicos consistem em: identificar o índice de crescimento que esse novo nicho de mercado está proporcionando para o desenvolvimento do turismo no Brasil; verificar se esse mercado está contribuindo para o desenvolvimento do turismo no Brasil; identificar as propostas para melhoria da infra-estrutura do Porto de Santos, envolvido com os cruzeiros marítimos; verificar as estratégias utilizadas pelos representantes e agentes de viagens para a comercialização desse segmento e identificar como as entidades de turismo local e federal estão preparadas para essa demanda dos cruzeiros.

Para fazer a análise, foram utilizadas a pesquisa bibliográfica, exploratória, descritiva e campo (Anexo 3). Quanto aos objetivos trata de pesquisa exploratória qualitativa e descritiva com aplicação de entrevista e questionário para os sujeitos envolvidos no processo

Para o desenvolvimento do trabalho, dividiu-se este em cinco capítulos, o primeiro demonstra os aspectos históricos e definições do turismo e transportes.

O segundo capítulo apresenta a evolução dos cruzeiros marítimos no Brasil e no mundo, marketing, oferta e demanda.

O terceiro capítulo trata dos assuntos portos, infra-estrutura e o Porto de Santos.

O quarto capítulo explica a metodologia aplicada, por conseguinte o quinto capítulo as análises e a interpretação dos resultados, com o objetivo de concluir o

trabalho propondo recomendações e melhorias para o desenvolvimento da infraestrutura estudada.

## 2 TRANSPORTES

### 2.1 ASPECTOS HISTÓRICOS E DEFINIÇÕES

Verificando a história dos transportes, pode-se dizer que iniciou na terra pelas próprias pernas do homem, mas como estas não o levariam muito longe, passou a domesticar os animais (cavalos, dromedários, etc.), e mais tarde inventou a roda, utilizando as rodas com cavalos em forma de charretes, depois os veículos de quatro rodas, e a construir as estradas.

No mar, iniciou pelo uso das jangadas, mais tarde fazendo uso de velas e remos, o leme inventado pelos egípcios, os fenícios que donominaram a técnica de navegar (pelas estrelas) depois os gregos marcaram a história da navegação com velozes barcos de guerra. Foram os gregos, os romanos e os cartagineses que iniciaram as construções de barcos e depois os vikings criaram os navios maiores. A expansão no século XVI e XVII trouxe mais velocidade e capacidade. Na seqüência vieram os barcos a vapor, de passageiros, criados pelos ingleses e americanos, e os transportes marítimos não pararam de desenvolver (DI RONÁ, 2002). No século XIX, surgiram aviões e automóveis, fazendo também parte da história dos transportes, essa evolução é contínua.

Quando se trata das definições deste setor, La Torre (2002, p. 10) comenta que “transportar envolve traslado, mudar de lugar, levar ou trazer, por isso constitui uma operação necessária e ao mesmo tempo uniforme”. Para Palhares (2002, p. 27), transporte é assim definido: “A atividade meio que interliga a origem de uma viagem turística a um determinado destino (e vice-versa) que interliga destinos entre si (primário e secundário) ou que faz com que os visitantes se desloquem dentro de um mesmo destino.”

Ainda a palavra vem do latim *transportare*, e para Ferreira *apud* Di Roná (2002, p. 17) “é conduzir ou levar de um lugar para outro”, portanto transporte “é o deslocamento entre dois pontos (origem/destino), por uma trajetória, em um tempo determinado”.

## 2.2 TRANSPORTE E TURISMO

Quanto à divisão do transporte se considera quatro meios (modais):

- aéreo: realiza percursos pelo ar, com aviões, aeronaves, helicópteros, balões;
- rodoviário: realiza percursos por rodovia, podendo ser por meio de ônibus, automóveis e também motocicletas, bicicletas etc.;
- marítimo: realiza travessia pelos mares, incluindo também os fluviais (travessias ao longo dos rios) e os lacustres (travessia por lagos);
- ferroviário: realiza travessias por trens e automotrizes e por outras composições (bondes, teleféricos). (PAOLILLO; REJOWSKI, 2002)

Considerando estes modais, Di Roná (2002) diz que, o transporte hoje é acessível a um número cada vez maior de pessoas, seja pelo modal rodoviário, aéreo e outros.

Porém para que estes modais se desenvolvam é necessário que possuam as vias, que podem ser naturais ou artificiais (rodovias e ferrovias), e dos terminais, que servem para conexão, geralmente utilizados para o início e fim de uma viagem ou deslocamento.

Todo tipo de transporte possui uma finalidade e vantagens, definições e serventias.

No aéreo, destaca-se a sua rapidez e velocidade em cruzar os céus e chegar ao seu destino sem barreiras. Já o marítimo se diferencia pelo conforto dos alojamentos, pela alimentação e outros aspectos, sendo a desvantagem a velocidade que é mais lenta. Os rodoviários são uma espécie de ponte para se chegar aos aeroportos, aos portos, destinos também originados pelas rodovias, através de carros, motos, ônibus, também apresenta conforto, às vezes com ar condicionado, mas possuem a desvantagem dos riscos de trânsito, os acidentes. Já o transporte ferroviário apresenta um certo conforto, terminais, e nas grandes cidades existem forma de metrô, onde se apresenta como mais um eficiente meios de transportes.

Com todas as características citadas, o transporte é considerado um dos elementos mais importantes para deslocamentos de mercadorias, operacionalização dos serviços, da indústria e outros.

Quando se trata do transporte é como um dos elementos básicos para o desenvolvimento do turismo , vale destacar sua evolução.

TABELA 1 – RELAÇÃO ENTRE A HISTÓRIA DOS TRANSPORTES E A HISTÓRIA DO TURISMO

PERÍODO	MARCOS DA HISTÓRIA DO TRANSPORTE	MARCOS DA HISTÓRIA DO TURISMO
Meados do século XIX ao início do século XX	Desenvolvimento do transporte ferroviário	Origem do turismo organizado Surgimento das agências de viagem Turismo marítimo transcontinental
Antes e depois da Primeira Guerra Mundial	Desenvolvimento do transporte marítimo	Desenvolvimento dos cruzeiros marítimos Turismo de Luxo
Após a Segunda Guerra Mundial até 1973	Desenvolvimento do transporte aéreo  Desenvolvimento do transporte rodoviário	Desenvolvimento do turismo internacional Contribuição do Desenvolvimento do turismo massivo  Desenvolvimento do turismo massivo organizado Desenvolvimento do turismo doméstico
A partir de 1973	Recuperação e modernização dos transportes/intermodalidade dos meios de transporte, informatização e desenvolvimento tecnológico dos meios de transporte	Consolidação do turismo massivo rodoviário, ferroviário, aéreo Retomada do desenvolvimento dos cruzeiros marítimos Desenvolvimento do turismo aéreo de longa distancia Integração e uso de vários meios de transporte nas viagens turísticas

FONTE: Adaptado de REJOWSKI E PAOLILLO (1999, p. 7)

O transporte é tão importante que às vezes se torna a própria experiência e vivência do turismo. Esse é caso dos cruzeiros marítimos, nos quais a viagem já se inicia no meio de transporte e pode ser considerado um sistema.

O sistema de transporte turístico é a estrutura composta por serviços e equipamentos de um ou mais meios de transportes, necessários ao deslocamento dos turistas e viajantes, em geral entre núcleos emissores e receptores e dentro dos mesmos. (PAOLILLO, 2002, p. 13)

O transporte é um meio facilitador para o desenvolvimento turístico, mas faz-se necessário que todos os envolvidos nessa atividade tenham essa consciência e contribuam de alguma forma para esse crescimento do setor.

### 3 CRUZEIROS MARÍTIMOS E TURISMO

Muito antes da data de 1840 já existiam os meios de transportes fluviais ou marítimos, como foi visto na seção 2.2 (Transporte e Turismo), porém não eram ainda os famosos cruzeiros marítimos, como mais tarde foram classificados.

Iniciou em 1840 com a Empresa P&O (Península e Oriental), trasladados através de ferries que nessa época eram usados como meios de transporte, apresentando algumas acomodações diferenciadas como primeira classe. (AMARAL, 2002)

A empresa White Star Cruises (mais tarde Cunard) construiu o Titanic, lançado ao mar em 1912, um fabuloso navio, ainda com a separação de classes. Ele foi a grande decepção da companhia, pois naufragou em sua inauguração, exatamente como é mostrado no filme. Apesar disso a companhia persistiu em seu objetivo e continuou investindo, fazendo surgir o Olympic e o Britanic. (AMARAL, 2002)

QUADRO 1 – AMARAL (2002) CITA EM RESUMO A HISTÓRIA:

Anos de 1920	Diferença de classes: P&O (Península & Oriental Navigation Company), White Star Cruises etc.
Anos de 1930	Surge o ar-condicionado, mas em pleno vigor em 1950.
Anos de 1940	Transporte de tropas, navios militares etc.
Anos de 1950	Começam a surgir os jatos comerciais e os navios começam a perder mercado.
Anos de 1960	Início dos cruzeiros de 3 e 4 dias, durante o ano todo.
Anos de 1970	Grandes companhias buscam parcerias na aviação para transportar seus passageiros, criando programas <i>air/sea</i> , e os navios tornam-se “destinos turísticos”.
Anos de 1980 e 1990	Investimento de US\$ 9 bilhões, oferta passa a ser de 40% e grandes tecnologias foram criadas, houve expansão, entram no mercado as empresas.
Anos de 2000	Comemoram 30 anos de indústria de cruzeiros, que passou de 500 mil passageiro/ano para 5 milhões, com previsão de 8 milhões para a virada do século.

FONTE: Adaptado de AMARAL (2002, p. 05)

Em análise, é perceptível que a cada década o turismo marítimo atingiu um foco determinante, sempre em busca de uma fatia do mercado, com o objetivo de se tornar uma grande indústria de entretenimento, exatamente como são conhecidos atualmente os “resorts flutuantes”, o turismo marítimo não mede esforços para atingir as metas de ser reconhecido pelo mundo inteiro.

Ainda na mesma perspectiva evolutiva dos cruzeiros – Di Roná (2002, p. 50) cita os principais navios lançados ao mar:

QUADRO 2 – PRINCIPAIS NAVIOS

1897	Kaiser Wilhelm der Grosse
1901	Oceanic
1907	Mauritania
1907	Lusitânia
1908	Aquitânia
1911	Olimpic
1912	Titanic
1913	Britânica
1913	Waterland
1914	Bismark

No século XIX, esses foram os principais navios que fizeram parte da história do turismo marítimo. A partir deles, as companhias de cruzeiros, se inspiraram e acreditaram em novos projetos, atrelados a tecnologia para a criação de novos navios, cada vez mais velozes e seguros, investindo também em conforto e entretenimento.

Na perspectiva de uma viagem turística o transporte marítimo foi depois do trem, o mais importante Séc. XVIII, realizando viagens intercontinentais.

“Os antigos barcos de passageiros, os vapores e os transatlânticos foram substituídos pelos grandes navios de cruzeiros, definindo um dos segmentos de maior crescimento na perspectiva de um produto turístico” (PAOLILLO; REJOWSKI, 2002, p. 27)

Segundo La Torre (2002), “cruzeiro é um tipo de embarcação que realiza uma viagem, fundamentalmente de prazer e diversão a bordo com excursões nas

costas”. Entende-se por cruzeiro o pacote turístico com alojamento, alimentação, transporte e recreação por um preço único. (PAOLILLO; REJOWSKI, 2002)

É importante destacar que, para que os navios percorram os lugares preestabelecidos através dos mares. Deve-se fazer estudos das áreas “cruzeiráveis” que são definidas pelos seguintes aspectos (PAOLILLO; REJOWSKI, 2002, p. 29):

- condições de navegabilidade;
- condições climáticas;
- proximidade do mercado consumidor;
- atrativos naturais e/ou artificiais;
- vários destinos turísticos próximos;
- boa estrutura e organização do receptivo nos destinos;
- condições legais e tributárias dos países; entre outros;
- 

TABELA 2 – ÁREAS CRUZEIRÁVEIS DO MUNDO POR PERÍODO DO ANO

PERÍODO DO ANO	ÁREA CRUZEIRÁVEL
Ano todo	Bahamas, Caribe, México, Costa Oeste dos Estados Unidos, Havaí e Polinésia
Janeiro a abril/maio	Volta ao mundo (cruzando dois ou mais oceanos)
Janeiro a outubro	Cruzeiros de posicionamento
Abril a outubro	Rio Reno, Rio Danúbio, Ilhas Gregas, Mediterrâneo, Atlântico Norte, Canadá, Bahamas
Junho a agosto	Báltico, Fjordes, Alasca
Outubro a abril	Oriente e América do Sul

FONTE: BRITO (1996); PAOLILLO (2001) *apud* REJOWSKI e PAOLILLO (2002, p. 30)

Os cruzeiros marítimos constituem um segmento muito complexo, pois envolvem várias peculiaridades e detalhes quanto à tonelagem; o que se chama em inglês de GRT – Gross Registred Tonnage, que nada mais é que a área de acessibilidade do passageiro (AMARAL, 2002, p. 48)

Há vinte anos os navios desenvolviam velocidade média de 10 nós e atualmente desenvolvem por volta 25 nós. As operações antes necessitavam de semanas hoje são realizadas com equipamentos modernos, capazes de gerar produtividade. Os produtores investem em tecnologia e velocidade. (OMT, 2003)

No que se refere à bandeira do navio, é importante citar que existe a bandeira da nacionalidade e a do local de registro. Na verdade, muitos navios, para fugir dos altos impostos de seu país e das regulamentações exigidas, fazem registro

geralmente em outros países, como Panamá, Bahamas, Libéria e outros, porém a bandeira permanece sendo a da sua nacionalidade. (AMARAL, 2002)

A segurança é sem dúvida o item mais importante dos cruzeiros marítimos. O International Maritime Organization (IMO) é o órgão responsável pela segurança marítima, que regulamenta o SOLAS (Safety of Life at Sea) implantado desde o naufrágio do navio Titanic em 1912.

Além da segurança marítima, a bordo os passageiros podem usufruir de toda a segurança pessoal, pois muitos navios possuem câmeras, além dos seguranças que percorrem o navio durante todo o tempo, evitando roubos ou importunos. Todas as cabines e a recepção possuem cofres para guardar objetos de valor. Os clientes somente utilizam dinheiro quando estão em terra, se precisar.

Com isso, os índices de assaltos e criminalidade são completamente zero, devido ao fato de o navio estar sempre em movimento (navegando em alto mar). Quando está no porto a segurança é reforçada, pois não entra ninguém estranho ou sem identificar-se. A gangway (porta principal de entrada e saída do navio) tem um sistema de monitoramento, para controlar tudo e todos.

A tripulação, para embarcar, faz um curso chamado STCW (Standard of Training Certification and Watch Keeping) no qual se aprende todos os procedimentos de emergência e segurança marítima, com certificação. A bordo os treinamentos são contínuos. No mínimo dois treinamentos são feitos por cruzeiro, um inclusive é feito com os passageiros no dia do embarque, na saída do navio. (Colaborador 2007, ver anexo)

Mesmo durante o cruzeiro, o tripulante é treinado para as mais diversas situações, com simulações como se fossem reais. Tudo é levado muito a sério, porque em caso de situação real, todos estarão realmente preparados.

O entretenimento é o segundo item mais importante dos cruzeiros. O navio é um empreendimento que não pára nunca, são 365 dias por ano, 7 dias por semana, 24 horas trabalhando para o bem-estar do passageiro.

Os cruzeiros atendem a todos os públicos, com bingos, torneios, shows, bailes, discoteca, gincanas, ginástica, brincadeiras para crianças e adultos e ainda cassino (que no Brasil, em algumas cidades é proibido). O que falta é tempo para dormir com tantas atividades, e ainda com grande vantagem de cada dia acordar num lugar diferente.

### 3.1 EMPRESAS DE CRUZEIROS MARÍTIMOS NO MUNDO

Quanto às companhias detentoras dos cruzeiros, estas estão sempre pensando em renovações, com visão no futuro e crescimento para esse segmento.

Os Estados Unidos são os líderes no segmento de cruzeiros marítimos, com 84% das viagens realizadas através de navios, e em seguida vem a Europa. (OMT, 2003)

Segundo a Cruises Lines International Association (CLIA), 8,6 milhões de passageiros embarcaram nos portos dos Estados Unidos durante o ano de 2005, e 95% deles declararam satisfação pelos serviços recebidos.

A empresa Carnival Corporation é detentora de uma frota de 81 navios, e a primeira do *ranking*, seguida da Royal Caribbean Cruises, com 34 navios, e da Princess, com 17 navios, a única que faz todas as rotas ao redor do mundo, exceto no Brasil.

A empresa Cunard lançou em 2003 o maior navio do mundo, o Queen Mary, com um custo avaliado em 750 milhões de dólares, o navio mais caro de toda a história da navegação, com capacidade para 2600 passageiros. Este desbancado pela Royal Caribbean que lançou em julho de 2006 a grande novidade, o Freedom of the Seas, com capacidade para 2680 passageiros, com paredões de escadas e *wind surf* a bordo.

As companhias marítimas não param de crescer. Grandes empreendedores, com capital de negócios, fazem “megafusões”, locações e vendas e são responsáveis pela construção de novos navios. Este é um segmento de grandes investimentos.

A Organização Mundial do Turismo (OMT, 2001) informa que na década de 70 os cruzeiros começaram a operar no Caribe e na década de 90 iniciou no Reino Unido, na Europa, na Ásia e no Pacífico. No ano 2000, a demanda chegou a 10 milhões de viagens, com um total de 43,5 milhões de pessoas viajando em navios, com um crescimento em torno de 8% anuais, devido a abertura de novos destinos terrestres, altos valores agregados do cruzeiro e a quantia de gastos gerados no destino.

QUADRO 3 – AS PRINCIPAIS COMPANHIAS QUE OPERAM OS CRUZEIROS MARÍTIMOS  
(JAN.2002)

<b>CARNIVAL CORPORATION</b>	<b>ROYAL CRUISE</b>	<b>CARIBBEAN</b>	<b>P&amp;O PRINCESS</b>	<b>STAR CRUISES</b>
Carnival Cruise Line	Royal Caribbean Internacional		P&O	Star Cruises
Holland América Line	Celebrity Cruises		Swan Hellenic	Norwegian Cruise
Windstar			P&O Australia	Orient Lines
Costa Crociere			Princess Cruise	
Cunard			Aida Cruises	
Seabourn Cruise Line				

FONTE: OMT – Espanha

QUADRO 4 – OUTROS GRUPOS E COMPANHIAS

Estados Unidos e Canadá	Europa	Ásia
Clipper Cruises	Louis Cruises	Indian Ocean
Royal Olympic	Cruises	NYK Cruises
Crystal Cruises	Cruises (Roc)	Mitsui OSK
Disney Cruises	Festival Cruises	Japan Cruise Line
Radisson Seven Seas	Saga Cruises	Hyundai
Residensea	Airtours Sun Cruises	Fred Olsen
Star Clippers	Thomson Cruises	
	Silversea Cruises	
	Page and Moy	
	Hapag Lloyd	
	Peter Deilmann	
	Club Méditerranée	
	Nouvelles Frontières	
	Mediterranean Shipping Cruises (MSC)	
	Cruises (MSC)	
	Valtur	
	Spanish Cruise Line	
	Pullmantur Cruises	
	Vistamar Canarias	

FONTE: OMT Espanha, 2003, p. 60

O setor de planejamento das companhias de cruzeiros faz análises para os lugares de operação, levando em conta as condições climáticas e a distribuição para

operadoras e agências de viagens, que comercializam os pacotes ganhando comissões.

Devido a este estudo e planejamento é feita uma pesquisa sobre as tendências desse mercado de cruzeiros.

A OMT Espanha (2003, p. 14) cita as tendências a curto e a médio prazo:

- a desaceleração do crescimento da demanda dos Estados Unidos;
- o forte crescimento da demanda européia, principalmente nos mercados da Alemanha, França e Espanha;
- a mudança da estrutura sóciodemográfica da demanda: público mais jovem; com menos condições, incluindo todas as classes sociais; uma demanda mais especializada por produto será a maior exigência dos cruzeiristas fiéis;
- os pacotes de cruzeiros ficarão mais baratos, devido às economias de escala, aos avanços tecnológicos e à menor duração dos cruzeiros;
- aposta em serviços de grandes navios, tecnologicamente mais avançados, seguros e completos, e a modernização das frota, aumentarão a demanda a bordo;
- os Estados Unidos ainda são os líderes na oferta e na demanda dos destinos turísticos dentro desse segmento;

### 3.2 CRUZEIROS MARÍTIMOS NA COSTA BRASILEIRA

Os cruzeiros marítimos no Brasil têm seu início com a Agaxtur (Agência Auxiliar de Turismo) em 1962, que operava com a empresa Lloyd Brasileiro, em minicruzeiros, com os navios Princesa Isabel, Princesa Leopoldina, Rosa da Fonseca e Anna Nery. Em decorrência do fechamento do Lloyd, a agência deu início a suas operações com a empresa Costa Crociere, conhecida como Línea C, de bandeira italiana, operando em vários itinerários com os navios Andréa C, Eugenio C e Maria C, entre outros. Simultaneamente, o Porto de Santos recepcionava também os funchais, muito famosos naquela década. (Fraga *apud* Amaral, 2002)

Nessa época, a cabotagem não era liberada, então os passageiros que embarcassem no Brasil desembarcavam em porto estrangeiro e vice-versa. *Cabotagem* segundo Rodrigues (2000, p. 57) é o termo que define o transporte marítimo ao longo da costa brasileira, nada mais é que a navegação entre os portos

de um mesmo país. Somente com a emenda n. 07, artigo 178 da Constituição da República Federativa do Brasil, em 1995, no governo do presidente Fernando Henrique Cardoso, foi liberada a cabotagem, pela qual os embarques e desembarques passaram a ser feitos dentro do próprio País, o que deu a abertura para o desenvolvimento dos cruzeiros marítimos.

Pode-se verificar que os cruzeiros marítimos são bastante recentes no Brasil. Iniciou de uma forma tímida, nos primeiros anos como mostra nas seguintes tabelas:

TABELA 3 – DEMONSTRATIVO DO CRESCIMENTO DOS NAVIOS VINDOS PARA O BRASIL NO PORTO DE SANTOS

ANO	1998/ 1999	1999/2 000	2000/2 001	2001/2 002	2002/2 003	2003/2 004	2004/2 005	2005/2 006	2006/2 007	2007/2 008
N. NAV	6	6	9	10	6	7	10	12	15	*15+2

FONTE: Concais, agosto de 2007

\* 15 navios com embarque e desembarque no Porto de Santos e um navio Pacific, que fica no Nordeste, e um navio Gran Amazon, que fica na Amazônia.

TABELA 4 - DEMONSTRATIVO DO TOTAL DE PASSAGEIROS

TEMPORADA	EMBARQUE	DESEMBARQUE	TRÂNSITO	TOTAL
1998/1999	45.664	45.933	3.055	94.652
1999/2000	19.126	19.309	7.644	46.079
2000/2001	36.721	35.417	16.530	88.668
2001/2002	70.488	68.783	12.579	151.850
2002/2003	70.130	71.101	10.240	151.471
2003/2004	66.237	67.257	20.334	153.828
2004/2005	98.361	98.285	28.907	225.553
2005/2006	153.656	154.258	46.364	354.278
2006/2007	216.336	217.098	60.886	494.320
Total acumulado	776.719	777.441	206.539	1.760.699

FONTE: Concais junho de 2007

Mas a abertura da cabotagem acelerou o processo a partir de 1995, levando as empresas a acreditarem nessa nova segmentação e a investir no sistema modal marítimo. Segundo La Torre (2000, p. 12) a existência

... de um importante sistema de transportes possibilita os traslados da população, não somente para movimentos locais, mas internacionais, pois as grandes imigrações do passado aos países da América foram possíveis a grandes empresas de navegação, que possibilitaram os transportes em massa da Europa para USA, Canadá, Argentina, Brasil, Chile, Uruguai e outros que incentivaram a imigração européia.

Em 2000/2001 chegou às águas brasileiras o maior navio até então, no Porto de Santos, o Splendour of the Seas. Sua divulgação circulou por todos os meios de comunicação e esteve no Brasil por duas temporadas, com projeção de retorno para temporada de 2007/2008. (Revista Viagem 2007)

Em 2003, a CVC, com a presidência do Sr. Guilherme Paulus, anunciou um novo departamento, a CVC Cruises com um investimento de 25 milhões. Trouxe pela primeira vez ao Brasil o navio Blue Dream, fretado pela empresa, apostando nesse novo segmento de cruzeiros marítimos, que na época geraram lucros à CVC.

O fretamento também do navio Pacific, que faz a região do Nordeste, foi bastante requisitado por ser o único que tem parada e visita à Ilha de Fernando de Noronha, uma atração turística muito procurada por turistas.

Com essa visão mercadológica, vem se desenvolvendo esse segmento, tanto que na última temporada tinha fretado seis navios, e para a temporada 2007/2008, de cinco navios e mais o Gran Amazon, que já se encontra na Amazônia (CONCAIS, 2007)

Outras companhias que estarão na costa brasileira na temporada (2007-2008) são a Sun@Sea com três navios (Island Scape, Island Star, Splendour of the Seas); a MSC, com três navios (Armonia, Sinfonia, Ópera); a Costa Crociere com três navios (Clássica, Mágica, Vitória); e a Celebrity Cruises com um navio (Journey), num total de dezesseis navios; o Pacific, que fica somente no Nordeste; e o Gran Amazon, somente na região da Amazônia como já foi citado. (CONCAIS, 2007).

Os cruzeiros marítimos são uma nova opção de viagem para os turistas do Brasil. São diversos navios e cada tem uma atração diferente, com a intenção de atender os mais variados públicos, desde o infantil até o idoso.

Para a temporada de 2007/2008, o CONCAIS (2007) menciona as seguintes informações:

- neste ano haverá 17 navios em águas brasileiras;
- projeção que serão 524 mil turistas (de outubro de 2007 a abril de 2008).

- 6,6% crescimento em relação ao ano anterior;
- em 2006, o segmento gerou R\$ 32 milhões em comissões para agências de viagens brasileiras;
- os turistas deixaram R\$ 130 milhões nos portos brasileiros em que os navios atracaram. (Concais, 2007);

Além da oportunidade de conhecer diversos destinos, pois a cada dia o navio está num porto, oferece também, conforto, comodidade, segurança, atividades de entretenimento e seis refeições diárias.

### 3.3 ESTRATÉGIAS E MARKETING DOS CRUZEIROS MARÍTIMOS

O mercado é feito por investimentos em novos produtos, sendo que o de férias significa muito mais que simplesmente um destino que foi escolhido. Deve ser um roteiro completo que satisfaça as expectativas criadas durante todo o planejamento da viagem. O mercado carece de criar produtos específicos com necessidades diferentes. Dentro desse contexto o marketing é que orienta e auxilia as formas corretas de se trabalhar com o público-alvo.

Em se tratando de marketing pode-se dizer que: é um conjunto de atividades da empresa que visam atender às necessidades dos consumidores, de modo a permitir a existência da empresa e seu desenvolvimento de forma lucrativa. (MIELENHAUSEN, 2000).

Numa forma simples, marketing é uma troca entre consumidores e produtores (empresas), o cliente opta ou não pelo produto. Por outro lado, os produtores devem conhecer seu público potencial e tentar influenciar em sua escolha.

Kotler definiu marketing da seguinte forma: “Segundo o conceito de marketing, a chave para atingir metas organizacionais consiste em determinar as necessidades e os desejos de mercados-alvo em oferecer as satisfações desejadas de forma mais efetiva e eficiente que os concorrentes” (KOTLER *apud* MIDDLETON, 2002, p. 24)

É importante também citar os cinco P do marketing no turismo: Produto, Preço, Distribuição (lugar), Promoção (propaganda) e Pessoas. Cada um deles tem sua contribuição para o planejamento da aplicação correta do marketing.

Para Seibert *apud* Page (p.17, 2000), a pesquisa de marketing é um processo organizado relacionado à coleta, ao processamento, à análise, a armazenagem e à

disseminação de informação para facilitar e melhorar a tomada de decisões. O processo incorpora várias formas de pesquisa, desenvolvidas por organizações para atender a seus clientes, aos mercados e à eficiência de suas operações.

Há também a segmentação de mercado, que é o primeiro elemento estratégico no plano de marketing de uma empresa, é a base para as demais ações de marketing que poderão ser elaboradas. No setor do turismo, é uma estratégia que busca encontrar, por meio de recursos de marketing, maior ascensão no setor, que pode ser obtida pelas empresas turísticas na tentativa de aumentar os lucros, ou então pelas perspectivas dos turistas de maximizar a sua satisfação com o tipo de serviço prestado.

Para Middleton (2002, p. 113) a segmentação é justificada com o pretexto de atingir maior eficiência na oferta de produtos que atendem à demanda identificada e maior eficácia em termos de custo no processo de marketing.

Segundo Ansarah(1999), as empresas e os consumidores estão buscando novos caminhos para o mercado turístico e o que se observa é a segmentação como um dos caminhos escolhidos, como informação a respeito do cliente. Valendo-se dessas informações, torna-se possível segmentar o mercado, atendendo aos desejos do cliente com produtos personalizados. As tendências atuais substituem a política de pacotes turísticos (preço baixo pela quantidade do fluxo) por viagens-padrão personalizadas a um preço acessível.

O sucesso das empresas de cruzeiros marítimos é alcançado por três motivos: constante reinvestimento que as empresas realizam em novos equipamentos, a busca contínua de novos mercados consumidores e a localização geográfica.

Os clientes estão cada vez mais exigentes. Preço e qualidade de atendimento não são mais os únicos diferenciais. A exigência é cada vez maior, eles querem mais, querem se sentir únicos, encantados e com múltiplas alternativas. É por meio dessa percepção que muitas companhias investem nesse nicho de mercado. Por exemplo, o *slogan* da Princess: "It's more than a cruise, it's the love boat". Há também o exemplo da Carnival que possui o navio Paradise, para não fumantes, o primeiro navio do mundo exclusivo para esse público.

Atualmente, as empresas de cruzeiros marítimos deixaram de ser meras transportadoras para atuar como fornecedoras de serviços turísticos em modalidade ampliada, extrapolando os aspectos iniciais para concentrar-se em aspectos como

entretenimento, gastronomia e outros que delineiam a atividade do ponto de vista do turista e não do viajante que buscava apenas o deslocamento de um ponto a outro (Amaral, 2002).

Para se obter resultados nesse segmento, é necessário adaptar-se ao mercado moderno e investir no inusitado para surpreender os clientes e saber aplicar as estratégias de marketing. Quanto melhor o produto for desenvolvido e atender às expectativas e necessidades do cliente, mais fácil se torna a tarefa de gerenciamento da oferta e da demanda.

### 3.4 CRUZEIROS MARÍTIMOS E A OFERTA TURÍSTICA

A oferta nada mais é que os serviços e produtos que estão à disposição dos turistas, entre eles a hotelaria, os transportes, os restaurantes, as agências, as locadoras, as lojas e muitos outros produtos que estão inseridos nesse contexto. Depende também de alguns fatores como preço do produto turístico, preços dos fatores de produção, tecnologia e governo.

Segundo a OMT (2003, p. 43), a oferta "é o conjunto de produtos turísticos e serviços postos à disposição do usuário turístico num determinado destino, para seu desfrute e consumo".

TABELA 5 – PREVISÕES DA OFERTA E DEMANDA TURÍSTICA - 2001-2007 (MUNDIAL)

ANO (Leito)	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
DEMANDA	184.329	195.339	207.851	220.646	234.006	246.399	257.320
OFERTA	198.110	223.025	246.725	264.458	258.957	271.549	273.688
OCUPAÇÃO %	93,04	87,59	84,24	83,43	90,37	90,74	94,02

FONTE: G. P. Wild (International) Limited

A tabela mostra, que, a cada ano foram evoluindo tanto a oferta como a demanda, sempre caminhando lado a lado e com ocupação sempre alta. É neste contexto que entra os cruzeiros marítimos, um produto inovador, que está aguçando o desejo dos brasileiros. Para Amaral, a experiência de um cruzeiro marítimo é vivencial, plena de elementos subjetivos e intangíveis, que dificilmente podem ser explicados ou traduzidos.

Para Gilbertone *apud* Lage (2000), é difícil definir serviço (turismo), devido à intangibilidade, à perecibilidade e à inseparabilidade dos serviços. Estes são

comprados com a permissão de acesso em uma determinada data e local, que são os casos das viagens com hotéis, transporte, alimentação etc., que serão usufruídos não no momento da compra e sim no momento da realização.

A oferta constitui um fator determinante da demanda e é composta por elementos tangíveis e intangíveis. Não há estocagem, perecibilidade ou inseparabilidade, pois o produto é consumido ao mesmo, de forma vivencial. (PAGE, 2001).

O serviço pode ser identificado pelos seis elementos centrais, com definição em um produto, e cada item afeta a percepção do cliente. São eles: a imagem do serviço, a imagem do pessoal com o qual os clientes interagem, as diferenças de imagem dentro do mesmo segmento, o grupo-alvo de consumidores, a influência do ambiente físico e a atmosfera do trabalho. (PAGE, 2001, p. 63)

No segmento de turismo marítimo, o produto é o próprio cruzeiro, que oferece comodidade, segurança, entretenimento, seis refeições diárias, shows, cassino, mini shopping center, galeria de fotos, bares, restaurantes, piscina, spa e salão de cabeleireiro entre outras atividades, por isso a denominação criada por Amaral em seu livro (resorts flutuantes).

Outro ponto importante dentro do produto é o itinerário. Além de tudo que se de desfruta a bordo, não se pode deixar de lado o destino, que é formatado considerando-se o grau de atrativos, os potenciais, as perspectivas de crescimento, o início e o término da temporada, e o preparo dos portos para atender a essa demanda.

A OMT (2003, p. 121) mostra as fases de elaboração do itinerário: desenho do itinerário, investigação do mercado, confecção e cotização do itinerário, elaboração do folheto, promoção e distribuição, formalização do itinerário, realização, liquidação e controle de qualidade. Dessa forma, completa-se o produto, que estará pronto à venda.

A distribuição do produto é feita através de operadoras que o repassam para agências de viagem, que irão comercializá-lo em forma de pacotes para os passageiros. Outro meio de venda é pela internet.

Quanto ao preço deve-se levar em conta vários fatores: custo de matérias-primas diretas, custo de serviços externos, salário da mão-de-obra direta, gastos com marketing, salários indiretos, gastos gerais, benefícios e custo da comercialização e da distribuição. (OMT, 2003)

Atualmente pode-se considerar plausíveis os valores dos cruzeiros, diante dos altos preços aplicados antigamente, quando somente as classes altas tinham acesso a eles. Mas no mercado atual os preços também dependem do itinerário, do navio, e da quantidade de dias, se é *all-inclusive* ou não etc. Muitas agências de viagens oferecem promoções e facilidades de pagamentos, oportunizando a todos o prazer de viajar.

Em muitas companhias, existe o programa de fidelidade, clientes *vips*, programa de *fly&cruise*<sup>1</sup>, mais vantagens para o cliente.

### 3.5 DEMANDA CRUZEIROS MARITIMOS

A demanda pode ter diversas definições sendo também conhecida também por procura turística. De uma forma simplificada refere-se às pessoas que visitam um determinado local, como turista ou visitante, e utilizam os produtos, ou seja, bens e serviços daquela região.

Para Page, a demanda se processa da seguinte forma:

A compreensão da demanda por transporte turístico é parte estratégica do processo de planejamento para as empresas e organizações de transporte associados ao gerenciamento e marketing de serviços e transporte para turista, uma compreensão clara dos padrões existentes e possíveis da demanda por transportes turísticos para garantir que sejam capazes de atender as exigências dos turistas. (PAGE, 2001, p. 117)

O estudo da demanda deve ainda estabelecer o perfil do turista, os mercados emissores, a modalidade, a quantificação dos fluxos existente, atrativos turísticos.

E há ainda outros fatores que influenciam essa demanda, que são os preços do produto turístico e de outros produtos que podem não ser turísticos, a renda, o gosto (motivação) e a propaganda.

As tendências socioeconômicas estão influenciando a demanda da classe média emergente do Brasil. Os turistas brasileiros almejam um padrão de serviços com qualidade, que ainda não se encontram em plenitude no Brasil, sendo suprida essa demanda nos cruzeiros marítimos que aportam aqui.

Os turistas de hoje estão cada dia mais exigentes com relação a qualidade, serviços de atendimento, variedades, novas culturas, conhecimentos, novos lugares.

---

<sup>1</sup> Fly&cruise, que significa um pacote de viagem para um cruzeiro marítimo incluindo a passagem aérea até o ponto de partida do navio.

Os cruzeiros marítimos têm por objetivo proporcionar tudo isso e muito mais aos passageiros motivando assim o embarque, mesmo porque a motivação é um aspecto importante para influenciar a demanda turística e transformar o consumo potencial.

Em se tratando da demanda em cruzeiros marítimos, há uma previsão para a próxima temporada na costa brasileira de 15 navios no período de outubro de 2007 a abril de 2008 transportando 400 mil turistas (previsão), além de atender à crescente demanda, contribui para o desenvolvimento econômico (ABREMAR- Associação Brasileira das Empresas Marítimas, 2007).

A ABREMAR apresentou os resultados de uma pesquisa desenvolvida pelo *Ipeturis* e pela Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas da USP (FIPE), que teve por objetivo caracterizar a demanda e dimensionar os impactos econômicos das viagens de cruzeiros marítimos no Brasil. Na temporada 2005/2006. A amostra teve 1.123 entrevistas (cerca de 90% com passageiros e 10% com tripulantes), durante a última temporada, envolvendo todas as fases da viagem (chegadas, traslados e saídas) e vários tipos de cruzeiros (mini, Nordeste, Buenos Aires etc).

Nessa primeira pesquisa, não houve foco no mercado corporativo, que contribuiu com cerca de 20% da ocupação total dos cruzeiros na última temporada.

O estudo revela que há uma firme decisão de 83,5 dos entrevistados em consumir cruzeiros, estes não trocariam essas viagens por outras, no Brasil e/ou no exterior. Onde 68,2% estavam fazendo seu primeiro cruzeiro e que 41,7% consomem *resorts* habitualmente. Pouco mais de 80% viajam em família (casal com ou sem filhos e/ou com outro grupo familiar) e a maior motivação é a de viver a experiência de viajar de navio. Três quartos (76,4%) dos entrevistados disseram que realizariam cruzeiros na baixa temporada (se houvesse oferta), principalmente no mês de julho e nos que antecedem (set./out.) e complementam (abr.) a temporada normal (nov/mar). A grande maioria (94,8%) pretende realizar outro cruzeiro (índice de satisfação).

A pesquisa também revela que o gasto médio por passageiro no cruzeiro é de R\$ 1.160,60, dos quais R\$ 353,20 em gastos pré e pós-cruzeiros (há variações conforme o tipo de cruzeiro e o tipo de cabine utilizada), mais da metade dos quais com transporte, alimentação, lembranças/*souvenirs*, compras. Já os tripulantes estrangeiros gastam em média R\$ 446,79 por cruzeiro, metade dos quais com lembranças/*souvenirs*, alimentação e bebidas.

Pela análise desse resultado, pode-se pensar positivamente nesse novo segmento de mercado, pois os cruzeiros marítimos estão contribuindo de forma grandiosa para o desenvolvimento do turismo no país.

### 3.6 PERSPECTIVA ECONÔMICA DOS CRUZEIROS MARÍTIMOS

O crescimento na área de cruzeiros estimulou a evolução contínua dos produtos ofertados. Só na década de 1990 o número de novos navios em construção chegou a 80. Essa indústria é a mais rentável e promissora dos últimos tempos.

O Secretário Geral da OMT, Antonio Enriques Savignac, diz que:

“... A Indústria de cruzeiros marítimos renasceu apresentado para o turista uma alta qualidade de serviços. Os navios deixaram de ser apenas meios de transporte. Passaram a integrar uma espetacular indústria de lazer, com preços altamente acessíveis”. (OLIVEIRA, 2005, p. 78)

Quanto às previsões e tendências, a OMT (2001) indica que o turismo continuará crescendo nos próximos anos e sua contribuição para a economia estará ligada ao crescimento da mesma. Além disso, prevê o aparecimento de mudanças quantitativas que podem não afetar as áreas por igual, já que existem destinos emergentes com grande potencial turístico que irão obter maior quota de mercado com o passar do tempo. O crescimento contínuo do turismo também motivará maiores investimento no setor e nas políticas governamentais dirigidas a planificar o seu desenvolvimento.

Na pesquisa ABREMAR, os impactos econômicos causados pelos cruzeiros em 2005/2006 não foram poucos: com essa temporada foram transportados 239.426 passageiros (mais 58% do que na temporada anterior), 10% dos quais estrangeiros (23.868), que gastaram R\$ 126.311.363,00 (os tripulantes gastaram mais R\$ 1.216.463,00). Segundo a Fipe, os impactos econômicos diretos dos gastos dos passageiros geraram R\$ 55,6 milhões de renda e cerca de 4,2 mil empregos. Já os gastos dos operadores dos cruzeiros marítimos, com bens e serviços, superaram a cifra de R\$ 267 milhões e, em termos de impactos diretos, esses gastos foram responsáveis pela geração de R\$ 89 milhões de renda e cerca de 2,7 mil empregos.

Ainda de acordo com a pesquisa da Abremar, os impactos econômicos totais da atividade dos cruzeiros marítimos na temporada 2005/2006 levaram à geração de R\$ 245,6 milhões de renda e à criação de 14,1 mil empregos. Os setores mais beneficiados foram os serviços prestados às famílias, o refino de petróleo, o transporte e os serviços prestados às empresas.

No mundo globalizado e dinâmico, muitas empresas substituem o homem pelas máquinas, enxugam o quadro funcional ou terceirizam a mão-de-obra a fim de otimizar custos. Nesta era da modernidade, o mercado se encontra deficitário de recursos humanos. Já a indústria de cruzeiros que trabalha com lazer e serviços, oportunizando a geração de empregos para quem pretende ingressar nessa área.

Somente nos Estados Unidos gerou no ano de 1999 um total de 210 mil empregos, e no Brasil, 14,1 mil empregos (impactos econômicos) em 2005/2006. (site ABREMAR, 2006)

Segundo a CLIA (2003) de cada 10 pessoas que fazem cruzeiros 9 retornam para fazer um cruzeiro. O navio não é concorrente do avião ou do trem, no quesito conforto e entretenimento a bordo. Dessa forma, os passageiros escolhem um roteiro diferente ou até repetem o mesmo porque gostaram dos destinos. A bordo há uma grande variedade de departamentos, onde todos os tripulantes passam por treinamento para se especializar na qualidade do serviço prestado ao passageiro. Essa é uma característica predominante dos cruzeiros marítimos.

E no Brasil não é diferente, pois a legislação brasileira exige que 25% dos tripulantes sejam brasileiros, desde que o navio esteja na costa brasileira por mais de 31 dias. Desta forma, muitas pessoas podem usufruir dessa oportunidade, mesmo que temporariamente. Os salários oferecidos são muito bons e há chance de crescimento profissional, porém é necessário o idioma inglês e gostar de atendimento ao público.

A região visitada é favorecida, pois desenvolve o turismo local, o que constitui uma substancial injeção de recursos, gerando renda e empregos para o entorno, sem falar que, dependendo do atrativo turístico e da receptividade, muitas vezes os passageiros retornam sem o navio, para aproveitar melhor o lugar ou indicam o lugar para que outras pessoas o visitem.

Mas para que ocorra esta atividade no local é necessário a infra-estrutura geral e específica, incluindo os portos.

#### 4 PORTOS E A INFRA-ESTRUTURA

Os portos são considerados de grande importância para a cidade, contribuindo para a economia e o crescimento, a geração de empregos, a facilidade e a rapidez nos trâmites de importação e exportação, a oportunidade para o desenvolvimento do país e o turismo nas cidades.

Para La TORRE (2002), “porto é um lugar na costa defendido dos ventos, preparado para oferecer segurança aos navios e às operações de trânsito e armamento”, sendo de dois tipos:

- porto natural que é um acidente geográfico localizado em um lugar protegido das ondas e dos ventos e que não necessita de obras de engenharia, podendo ser uma baía fechada ou o estuário de um rio, e que conta com profundidade e espaço suficientes para que as embarcações fundeiem;
- porto artificial – porto construído pelo homem, criado com a infra-estrutura necessária, com cais, diques, molhes, cais embarcadouros (embarque de passageiros e bagagens) e sinais marítimos com bóias e faróis.

Para a OMT, os portos podem ser definidos como:

- porto base: conhecido como principal ou de cabeceira, é nele que acontece o embarque e o desembarque dos passageiros, e onde começa e termina o cruzeiro.
- porto secundário: é uma passagem para desembarcar e depois retornar para o navio.

Os portos podem ser classificados, quanto à sua localização, em fluviais, marítimos ou lacustres; e quanto à sua utilização em comerciais, esportivos, militares etc.

A infra-estrutura é um dos pontos principais dentro do porto. Nos últimos anos, tem sido fonte de grandes discussões nos órgãos competentes e para os sujeitos envolvidos, devido a ser também um dos principais problemas que afeta o desenvolvimento dos cruzeiros.

Valência *apud* La Torre (2002, p. 17) comenta que a infra-estrutura turística é a obra básica geralmente de ação estatal em acessos, comunicações, abastecimento de água, eliminação de resíduos, portos, aeroportos, etc.

Quando o governo faz obras de infra-estrutura, beneficia todo o entorno, o que permite aproximar a população, e o que gera o desenvolvimento da região.

Oferecer portos modernos e com tecnologia avançada é um dos pontos importantes para o desenvolvimento da economia e conseqüentemente do turismo.

“A maior dificuldade para realizar a análise é a escassez de informação, a disparidade das cifras que publicam os meios portuários e turísticos, assim é mais fácil analisar a demanda, consumo de bens e serviços durante a parada.” (OMT, 2003, p. 165)

Os principais agentes, que são as autoridades portuárias e companhias de cruzeiros, compartilham os mesmos interesses, mas nem sempre participam efetivamente.

#### 4.1 PORTOS NO MUNDO

Em se tratando de portos, que está sendo discutido nesta pesquisa, houve a necessidade de se fazer uma síntese de alguns portos internacionais com o objetivo de analisar os portos brasileiros.

Na Holanda, o porto de Roterdã, localizado na foz do Reno, com a capital em Amsterdã, com 77 quilômetros de cais ao longo de 10 mil hectares da área, anualmente mais de 30 mil navios e 130 mil barcaças utilizam este porto com intuito de chegar ao Mar Negro.

Como em Santos há também o terminal de passageiros, anualmente passam diversos navios de cruzeiros com esta relação Amaral destaca:

“A Holanda com embarque em Amsterdã apresenta uma grande miscigenação de cultura em um dos portos economicamente mais importantes do mundo, recebendo influências do mundo todo. A Holanda oferece grandes atrações, museus e fascinante lapidação de diamantes. (AMARAL, 2002, p. 36)

Segundo Oliveira (2005, p. 41), o “maior e melhor porto do mundo é o de Roterdã na Holanda, com uma área de 10,5 mil hectares de área, 80 km de cais, 383 guindastes e 35 rebocadores com um número de funcionários relacionados que chega a 61 mil pessoas”.

Nesse porto são utilizadas tecnologias e modernos equipamentos, em sua maioria computadorizada, sistemas pneumáticos, como o empreendimento possui 32 andares e uma forma cilíndrica com vista panorâmica para a área portuária.

O porto possui uma variedade de vias de acessos, pelo mar e pelo Reno, há em torno de 500 linhas de navegação fazendo a ligação com mil portos em todos os Continentes, além de redes rodoviária, ferroviária e mantidas em excelentes condições, toda esta estrutura para contribuir no prestação de serviço.

Sholten *apud* Oliveira (2005, p. 41) “o fator humano cada vez mais desempenha papel crucial no nível de serviço oferecido”.

O porto da Holanda, conhecido *Rotterdam Municipal Port Management* (RMPM) está nesse patamar porque acreditou no potencial do transporte marítimo, setor em que houve um planejamento e muitos investimentos no decorrer dos anos, sempre com a visão do mercado no crescimento desse modal.

Os Estados Unidos com cerca de 800 milhões de consumidores e um PIB (Produtos Interno Bruto) estimado em US\$ 11,4 trilhões, quase o dobro da população européia. São os precursores e os líderes no mercado de segmento de cruzeiros marítimos. ([http://pt.wikipedia.org/wiki/Estados\\_Unidos\\_da\\_America](http://pt.wikipedia.org/wiki/Estados_Unidos_da_America)).

Os portos são de responsabilidades do governo federal, estadual e municipal e 95% das importações e exportações são feitas através do transporte marítimo.

Em se tratando dos cruzeiros marítimos, os navios podem atracar tranqüilamente, pois os portos apresentam tecnologia e infra-estrutura para atender à demanda dos cruzeiros.

O principal porto base dos Estados Unidos é o de Miami, que concentra onze terminais para atender à demanda dos cruzeiros. Um dos terminais, que recentemente foi reformado, possui umas das tecnologias mais avançadas, que permite um embarque-desembarque muito elevado, em torna de 8.400 passageiros por hora. (OMT, 2003, p. 141)

O Porto de Miami está crescendo a cada ano. Os investimentos não param, pois esta atividade portuária faz uma grande diferença na economia local. Outros dois portos próximos a Miami que também são incluídos como importantes para os cruzeiros são o Porto Everglades e o Canaveral (Orlando).

Os Estados Unidos como um país fortemente desenvolvido, e precursor no assunto dos cruzeiros marítimos não deixaria de investir neste segmento.

“No país líder da economia de mercado é tão marcante a obrigação do governo quanto às dragagens que são elas executadas pelo próprio exército.” (OLIVEIRA, 2005, p. 52)

Os Portos de Nova York e de Nova Jérsei ( The Port Authority of New York and New Jersey) formam um grande complexo portuário, com suas cidades conhecidas por diversas atrações turísticas também contribuem para o turismo marítimo.

Durante a 2.<sup>a</sup> Guerra Mundial, ficou conhecido como o maior porto do mundo. Mais tarde perdeu seu posto para o Porto de Roterdã, que continua em primeiro no *ranking*. Nova York é um dos principais pólos portuários dos Estados Unidos, localizada no centro da região mais densamente povoada do país.

No ano de 2001, aprovou um projeto de US\$ 7 bilhões para expansão do complexo, criando 233 mil empregos e gerando US\$ 30 bilhões anuais nas atividades econômicas do porto.

Observa-se que o governo e outros sujeitos fazem projetos buscando inovações para as áreas portuárias, sempre visando o progresso e o crescimento econômico.

#### 4.2 PORTOS NO BRASIL E A INFRA-ESTRUTURA

Com a abertura dos portos do Brasil, ocorrida em 28 de janeiro de 1808, surge no país a noção de controle da navegação marítima. Desde então, após passar por diversos governos, legislações, panoramas, até os dias atuais, ainda se discute o assunto portos.

Os portos brasileiros passam por uma verdadeira revolução que inclui operação privada, modernização de equipamentos e procedimentos, aumento de produtividade e redução de custos. Porém as instalações não estão compatíveis com o desenvolvimento da economia. (OLIVEIRA, 2005)

O Brasil possui diversos portos de grande importância ao longo de sua costa, para cargas e passageiros, este despontando nos últimos anos, com mais de 7 mil quilômetros de extensão. Entre eles o porto que mais se destaca e um dos mais importantes da América Latina é o Porto de Santos.

Os Portos mais relevantes para o segmento de cruzeiros no Brasil, sendo utilizados como portos secundários são: Itajaí, Rio de Janeiro, Salvador, Ilhéus, Vitória, Maceió, e Santos como porto base, porque é onde acontece a maioria dos embarques e desembarques, ressaltando também o Porto de Paranaguá, que está

fazendo grandes investimentos e contínuas reuniões com os órgãos competentes para no próximo ano entrar na rota também dos cruzeiros marítimos.

Porém a eficiência do transporte esbarra-se em questões relacionadas à infraestrutura que dependem de investimentos privados.

No futuro haverá dois riscos: o primeiro é a técnica, o pobre enriquecimento de novas escalas, já que não são construídos portos para passageiros, o que limitará a seleção de excursões, e segundo é o risco social, os trabalhadores dos países em desenvolvimento exigirão o mesmo direito dos países desenvolvidos. (LA TORRE (2002, p. 43)

Nos países mais desenvolvidos não há tantos problemas portuários como no Brasil, muitos deles fizeram investimentos no passado, quando perceberam a importância e recursos para a economia que os mesmo proporcionariam no futuro, e estavam certos porque hoje estão colhendo os benefícios, enquanto aqui está “se engatinhando”, com a esperança de investimentos e melhorias.

A Lei n. 8.630/93, que trata da modernização dos portos no Brasil, é lentamente aplicada e até os dias atuais não se completou. Para isso é necessário à colaboração dos empresários, instituições privadas, governamentais e trabalhadores, pode-se dizer que há três problemas que afetam esta evolução da modernização:

- administração: há diversos tipos de gerenciamento, não existe uma matriz a ser seguida e assim são afastados os investidores nacionais e internacionais; há portos sob a administração federal e outros sob a estatal;
- licitação: o custo da licitação acaba por aumentar os preços dos serviços oferecidos pelos portos, além de causar distorções, ainda são cobrados no Brasil juros muito altos;
- dragagem: com a faixa litorânea do cais, a dragagem deveria ser pública, de responsabilidade do governo. (OLIVEIRA, 2005, p.51)

Essa Lei se refere sobre modernização nos Portos do Brasil, obviamente de uma forma geral, não com o foco no navio se era de carga ou passageiro, mesmo porque a Lei da cabotagem ainda não era liberada, e a vinda dos cruzeiros marítimos era pequena. Porém estes problemas citados, com certeza também interferem para o crescimento do segmento de cruzeiros.

“Uma das grandes deficiências dos Portos nacionais é a falta de vias de acesso adequadas ao crescente trânsito de caminhões e carretas com contêineres, isto é uma falha primária e imperdoável” (OLIVEIRA, 2005, p. 47)

O turismo marítimo cresce em grande proporção, agora depende dos órgãos competentes, para esta visão mercadológica, acreditar e investir para fomentar o segmento de cruzeiros.

Os navios têm gastos com as tarifas portuárias por pax (passageiro/pessoa), profissionais portuários (práticos, rebocadores), barcos se o navio está fundeado, remuneração da consignatária, custos por escala para os armadores, combustível, produtos de consumo, óleos para máquinas, manutenção, parada técnica (*dry dock, dry wet*). (OMT, 2003, p. 162).

O transporte marítimo permite transportar qualquer classe de produto, de volume e de valor e passageiros. Os navios podem ser mercantes (passageiro e bagagem), mistos, *cargoship* ou *boats* (mercadoria) e cargueiro (mercadoria específica ou especial, carvoeiros etc.).

No caso do Brasil nos portos de embarque e desembarque faz-se necessária a colaboração de diversos órgãos para a liberação do navio. Outros procedimentos são administrados pelas seguintes autoridades:

- Codesp – Companhia Docas do Estado de São Paulo é a autoridade portuária, responsável por fiscalizar as atividades operacionais do Terminal do Concais e as escala de atracções dos transatlânticos no cais;
- Alfândega – é a autoridade aduaneira, responsável pela fiscalização alfandegária das bagagens;
- Polícia Federal – atende às necessidades dos turistas, como passaportes (para viagens internacionais) e outros documentos essenciais para os cruzeiros marítimos;
- Anvisa - Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Saúde dos Portos) – tem escritório para a fiscalização dos navios de passageiros;
- Polícia Civil – escritório com pessoal dentro do porto para atender aos passageiros;
- Polícia Militar – há uma viatura com policiais que circulam pelo porto;
- Guarda Portuária da Codesp – mantém profissionais da corporação de plantão;

- CET – Companhia de Engenharia de Tráfego de Santos – orienta o trânsito;
- Sindicato dos Carregadores e Transportadores de Bagagem – embarque e desembarque de malas dos navios (profissionais avulsos);
- Capitania dos Portos – Comando da Marinha é a Autoridade Marítima e atua em prol da segurança da navegação marítima;
- Praticagem de Santos – é a cooperativa que fornece práticos (pilotos) de navios, pois estes são obrigados a contar com esse profissional a bordo, para a entrada e a saída dos transatlânticos;
- Ministério da Agricultura – inspeciona alimentos e outros materiais e equipamentos fornecidos aos navios de passageiros que atracam no porto;
- Ministério do Trabalho – fiscaliza o exercício das atividades realizadas por profissionais das diversas categorias que atuam no atendimento aos passageiros de navios;
- Ogmo – Órgão Gestor de Mão-de-Obra do Porto de Santos – fornece trabalhadores para as operações de fornecimento de navios.

Com a crescente demanda nos trâmites do porto, seja para cargas ou passageiros, e com a importância dessa atividade portos, é preciso investimentos em tecnologia, mão-de-obra, infra-estrutura, sistema portuário, logística etc. Com essas ações básicas, o porto se torna um instrumento maior para o desenvolvimento.

O primeiro passo é um planejamento bem elaborado e com uma consciência séria da importância de uma boa infra-estrutura para os portos do Brasil, tanto para o desenvolvimento como para a aceleração do crescimento.

O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) prevê um investimento de cerca de R\$ 2,7 milhões no setor portuário nos próximos quatro anos. Desse total, Brito (Diretor Geral da Antaq) ressalta que R\$ 1,4 bilhão será destinado a obras de dragagem e manutenção. Entre os portos que receberão recursos, adiantou ele, estão ainda os de Santos (SP), Vitória (ES), Salvador (BA), Fortaleza (CE), Paranaguá (PR), Itajaí (SC), Itaqui (MA) e Belém (PA). (Informação da Agência Brasil, 2007).

### 4.3 PORTO DE SANTOS

É o maior do Brasil, aliás, da América Latina, recorde de movimentação de cargas, considera-se sua estrutura uma das mais modernas do país, a 70 quilômetros da terceira maior cidade do mundo, São Paulo, possui diversos terminais e ainda conta com ferrovias e estradas de acesso fácil para diversos lugares.

A projeção para fechamento do ano de 2007 (estimativa) é de 81,5 milhões de toneladas, representando um incremento de quase 7% sobre o movimento de 2006 (76,29 milhões de toneladas). No acumulado também a marca é recorde com 54.161.852 toneladas, 8,5% acima no período do ano passado.

Com uma posição de liderança já consolidada no cenário portuário do país, o futuro do porto é ampliar cada vez mais sua participação, expandir suas instalações, aprofundar seu canal de navegação e ser símbolo nacional e internacional. (Bruno Rios, reportagem Porto Gente, 2006).<sup>2</sup>

Dentro do porto, há o Terminal Marítimo do Concais fazendo parte do sistema portuário, é também reconhecido como o maior porto em movimento de passageiros de cruzeiros marítimos do Brasil e da América do Sul que nos últimos anos vem recepcionando grandes transatlânticos.

O Terminal Marítimo de Passageiros Giusfredo Santini (Porto de Santos). Possui cais com 400 metros de comprimento para atracação de navios de passageiros. Sua área total de 7.770.000 metros quadrados, e esta sob a administração da Companhia Docas do Estado de São Paulo Codesp – empresa do governo federal, vinculada ao Ministério dos Transportes. (Porto de Santos, 2007)

Desde 1998, quando iniciou as operações no terminal, até 2007, o Concais destinou recursos de R\$ 36 milhões para a ampliação do complexo. De 2008 a 2010, o programa prevê mais R\$ 3,5 milhões, totalizando entre o investido e o prevista, somarão R\$ 39,5 milhões. (Concais, 2007)

Já com um novo salão principal que começará a operar dia 23 de novembro de 2007, destinado exclusivamente para passageiros que aguardam o embarque, nesta data também o complexo completará 9 anos de atividades.

---

<sup>2</sup> PortoGente refere-se a um site de notícias, onde havia uma reportagem do Porto de Santos com data de 31/01/2006 elaborada pelo jornalista Bruno Rios.

Assim o porto de Santos deve estar preparado para atender à demanda da temporada brasileira, pois a partir de novembro começam a chegar os transatlânticos e, segundo o próprio porto no ano de 2006, num mesmo dia, chegou a ter 23 mil passageiros, numa espera de 4 a 6 horas, onde o local não possui infraestrutura para atender a esta demanda.

Muitos passageiros chegam muito cedo ao Terminal Concais, no Porto de Santos, vindo de diversos lugares do país para o embarque. O funcionamento desse terminal ocorre a partir das 12h, sendo a distribuição organizada com senhas para se fazer o check-in nas diversas companhias de cruzeiros no porto.

Assim, a infra-estrutura é o ponto-chave para a distribuição dos navios e passageiros no porto, evitando o processo de embarque e desembarque seja tão demorado.

Para Amaral (2002, p. 42), a infra-estrutura básica de um porto inclui: segurança, limpeza, banheiros, telefone, proteção contra chuva, transporte, estacionamento, assentos para espera, ar-condicionado. Já a estrutura ampliada inclui: alimentação, pontos de compras e *fingers* para embarque.

As operações portuárias, além de outros fatores constituem um grande problema e ainda não estão preparadas para atender à demanda crescente dos últimos anos no segmento de cruzeiros marítimos.

Porém ainda ocorrem discussões constantes quanto a infra-estrutura do terminal, pois são ineficazes para atender a demanda, há carência de ações energéticas, eficazes e rápidas para mudar esse posicionamento, em se tratando dos principais portos no Brasil.

Diversas obras de melhoria de infra-estrutura de uma forma geral já foram desenvolvidas, porém ainda há deficiências. Com estes investimentos é necessário analisar essas mudanças(Concais, 2007).

## 5 METODOLOGIA

Foram baseados em autores que apresentam a temática sobre transporte e transporte marítimo, portos: Amaral, Page, Di Roná, La Torre, Paolillo e Rejowski entre outros. Para explorar o assunto referente a marketing, foram utilizados ainda os autores Petrocchi, Gibertoni, Tavares e Ansarah, entre outros e também a internet, em sites concernentes ao assunto de cruzeiros marítimos, Ministério do Turismo e o do Transportes.

Neste trabalho foram utilizadas a pesquisa bibliográfica, exploratória, descritiva e campo (Anexo 3).

Selltiz *apud* Dencker (1998, p.113) quando trata de estudos exploratórios, diz que: “visam a familiarizar-se com o fenômeno ou conseguir nova compreensão deste, frequentemente para poder formular um problema mais preciso de pesquisa ou criar hipóteses”.

Esta pesquisa se faz necessária para a obtenção de mais conhecimento sobre o segmento de cruzeiros marítimos, além de contribuir para futuras pesquisas acadêmicas.

A pesquisa descritiva de modo descreve fenômenos ou estabelece relações entre variáveis, utilizando para isso técnicas padronizadas de coleta de dados, como o questionário e a observação sistemática. A forma mais comum de apresentação é o levantamento, em geral realizado mediante questionário e que oferece uma descrição da situação no momento da pesquisa.

O estudo inicia-se pelas referências bibliográficas, porém, por se tratar de um assunto ainda recente no Brasil, as bibliografias relacionadas aos cruzeiros marítimos são escassas. Pode-se dizer que há apenas uma bibliografia sobre o assunto: Ricardo Amaral. (2000)

Outros autores como Palhares, Page, La Torre e Di Roná, publicaram livros na área de transporte, abordando resumidamente o transporte marítimo/cruzeiro marítimo.

Referindo-se a esse assunto, Dencker (1998, p. 37) diz que “... a busca de informações em livros nem sempre é possível na área de turismo, que não conta ainda com uma bibliografia publicada abrangente e suficiente. A primeira tarefa do pesquisador, nesse caso, é localizar as fontes que possuem informações relacionadas com o problema que está sendo investigado.”

Para Lakatos (1991, p. 159), as fontes de pesquisa podem ser primárias e secundárias:

- fontes primárias – dados históricos, bibliográficos e estatísticos; informações, pesquisa e material cartográfico; arquivos oficiais e particulares; registros em geral; documentação pessoal (diários, memórias, autobiografias); correspondência pública ou privada etc;
- fontes secundárias – imprensa em geral e obras literárias.

No Brasil, o que é mais encontrado são pesquisas e informações empíricas em jornais, revista e sites na internet. Devido a isso, foram feitas análises e coleta de dados fornecidos por Instituições nacionais e internacionais comprometidos com o assunto, como a OMT, a WTTC, a CONCAIS, o IBGE, a ANTAQ, o IMO, a CLIA, o MTUR. Quando se fez necessário, foram enviadas a esses órgãos as perguntas e as dúvidas surgidas através de *emails*.

Os órgãos governamentais têm diversas publicações que podem ser muito úteis, pois trazem demonstrativos com vários dados importantes para os pesquisadores, como exemplo o IBGE, o EMBRATUR e outros.

A pesquisa de campo é utilizada com o objetivo de conseguir informações e/ou conhecimentos do problema, na busca de uma resposta, ou hipótese que deseja por à prova ou descobrir novos fenômenos ou as relações entre eles. (LAKATOS, 1991)

Durante as visitas de campo, realizadas em dezembro, janeiro e fevereiro de 2007, foi possível fazer observações das salas de espera e procedimentos de embarque e desembarque no Porto de Santos. Também foram entrevistados de maneira informal os funcionários que trabalhavam na cafeteria e na loja de revistas do Terminal Giusfredo Santini (Concais- Santos).

Em relação a outros portos (Salvador, Rio de Janeiro, Ilhéus, Itajaí, Maceió) visitados pela pesquisadora também foi observado, como é realizado o trânsito (secundário) de passageiros, pois o navio fica atracado para que estes façam *city tour* e visitação, retornando após para que siga o itinerário.

Quanto aos questionários e entrevistas, foram definidos quatro modelos para o levantamento da pesquisa, um modelo para operadoras, um modelo para o Ministério do Turismo, um modelo para ABREMAR e um modelo para o Porto de Santos, todos com perguntas concernentes ao potencial e à infra-estrutura do segmento de cruzeiros marítimos na temporada brasileira. (Apêndice n. 1, 2, 3, 4)

Os questionários têm o objetivo de confrontar as respostas dos sujeitos envolvidos neste segmento e se concordam ou apresentam o mesmo ponto de vista sobre o crescimento e o potencial.

## 5.1 TIPO DA PESQUISA

O estudo foi numa combinação de enfoques quantitativo e qualitativo: “o objetivo é conhecer não apenas a freqüência dos fenômenos, mas, principalmente, como estes ocorrem e quais as razões que os explicam”. (Dencker, 1998, p. 113)

A entrevista foi direcionada de forma estruturada nas operadoras de viagens. Quanto a forma de entrevista recomendá-se a utilização da entrevista estruturada, que requer preparo menor do pesquisador. (Tabare *apud* Dencker p. 137)

“A entrevista é uma comunicação verbal entre duas ou mais pessoas, com um grau de estruturação previamente definido, com o objetivo de obter informações inerentes à pesquisa.” (DENCKER, 1998, p. 137)

Os questionários foram aplicados com perguntas abertas e fechadas, no Porto de Santos (Concais), Ministério do Turismo, Ministério do Transportes e a Abreamar.

A finalidade é obter, de maneira sistemática e ordenada, informações sobre as variáveis que intervêm em uma investigação em relação a uma população ou amostra determinada. Diz respeito a quem são os turistas, pensam, opiniões, sentimentos, esperanças e desejos. (DENCKER, 1998, p. 146)

Com esta pesquisa com os sujeitos envolvidos pode-se obter de forma ampliada maiores informações e opiniões seguidas de sugestões, para contribuir com o desenvolvimento do segmento.

## 5.2 AMOSTRA E COLETA DE DADOS

A coleta de dados começou pelos estudos das referências bibliográficas, passando a pesquisas na internet, e em revistas e jornais, seguindo-se à vivência a bordo.

“A amostra é uma parcela convenientemente selecionada do universo (população), é um subconjunto do universo” (LAKATOS, 1991, p. 163)

Para alcançar os objetivos aqui propostos, foram pesquisadas cinco operadoras exclusivas de cruzeiros marítimos indicadas pelo Sindetur-PR (Sindicato das Empresas de Turismo no Estado do Paraná), sendo elas: CVC Cruises, Air Lines e Cia Lines, MG travel, M.K. Representações e a Náutica Representações, todas situadas na cidade de Curitiba, na qual repassam para as agências os pacotes para comercialização dos cruzeiros marítimos. Foi aplicada a entrevista estruturada com onze questões sendo nove perguntas fechadas e duas perguntas abertas.

Para o Ministério do Turismo foram elaborados e aplicados questionários com dez questões, sendo sete perguntas fechadas e três abertas, onde a assessora da Secretária Nacional de Políticas de Turismo respondeu o questionário por *email* e em seguida foi feito uma ligação onde foram confirmadas e discutidas as respostas por telefone.

Para a ABREMAR foi aplicado questionário com treze questões sendo com nove perguntas fechadas e quatro perguntas abertas, através de *email* para o Diretor Executivo da empresa.

Para o porto de Santos (CONCAIS) foi elaborado um questionário com quatorze questões, sendo sete perguntas abertas e sete perguntas fechadas através de *email* respondido por um funcionário do setor de marketing e jornalismo.

“O questionário é um instrumento de coleta de dados, constituído por uma série ordenada de perguntas, que devem ser respondidas por escrito e sem presença do entrevistador”. (LAKATOS, 1991, p. 201)

Para a pesquisa deste trabalho houve dificuldades em conseguir aplicar as entrevistas nas operadoras, e os questionários principalmente nos Ministérios de Turismo e Transportes, onde foram enviados diversos *emails* sem respostas, devido a isso também precisou ser feitas diversas ligações para estes órgãos, para fim de concluir o trabalho.

Contudo, houve as confirmações de recebimento dos questionários e todos foram respondidos, iniciando assim a tabulação dos dados.

## 6 ANÁLISE E INTERPRETAÇÃO DOS RESULTADOS

Neste capítulo serão demonstrados os resultados das pesquisas realizadas junto as operadoras de viagens segmentadas para a comercialização em cruzeiros marítimos segundo Sindetur, o Ministério do Turismo, o Porto de Santos (CONCAIS) e a Abremar.

Nas entidades de classe acima citadas, foram entrevistados profissionais que trabalham diretamente na área do segmento dos cruzeiros marítimos, e responderam os questionários aplicados, com o objetivo de contribuir com o estudo do presente trabalho.

A pesquisa foi realizada nos meses de setembro e outubro de 2007. No total foram cinco entrevistas para as operadoras de viagens e três questionários para os órgãos citados, com exceção do Ministério de Transportes, onde a ANTAQ é o órgão responsável pelo Transporte Aquaviário e pela área de cruzeiros marítimos, o Ministério do Turismo.

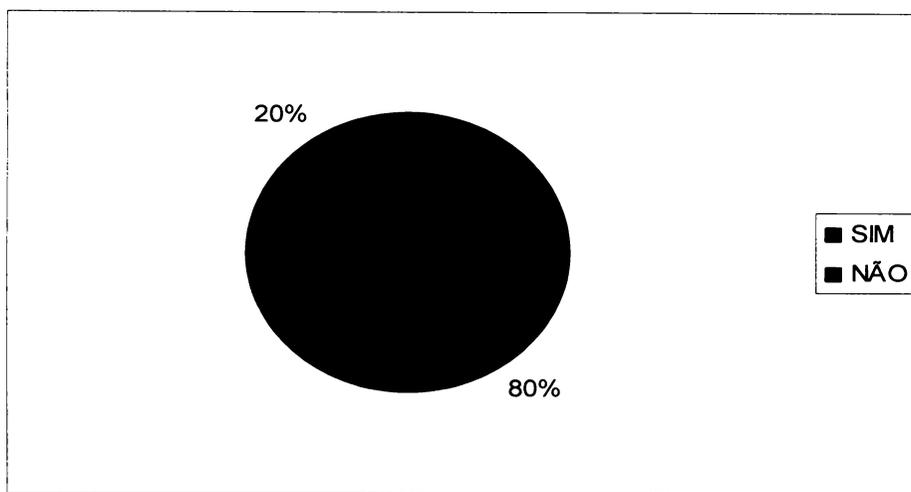
Após a coleta dos dados por meios dos questionários e entrevistas estes foram analisados e interpretados. Em se tratando de análise esta é a forma de evidenciar as causas entre o fenômeno estudado e outros fatores que podem ser "estabelecidas em função de suas propriedades relacionais de causa-feito, produtor-produto, de correlações, de análise de conteúdo etc." (TRUJILLO, *apud* LAKATOS, 1991, p. 167)

A partir dessa análise e interpretação podem-se apresentar algumas propostas para ações de melhorias.

As composições dos dados serão mostradas através de gráficos e quadros na seqüência.

## Pesquisa com as operadoras de viagens

GRÁFICO 1 – PERSPECTIVA DE CRESCIMENTO.

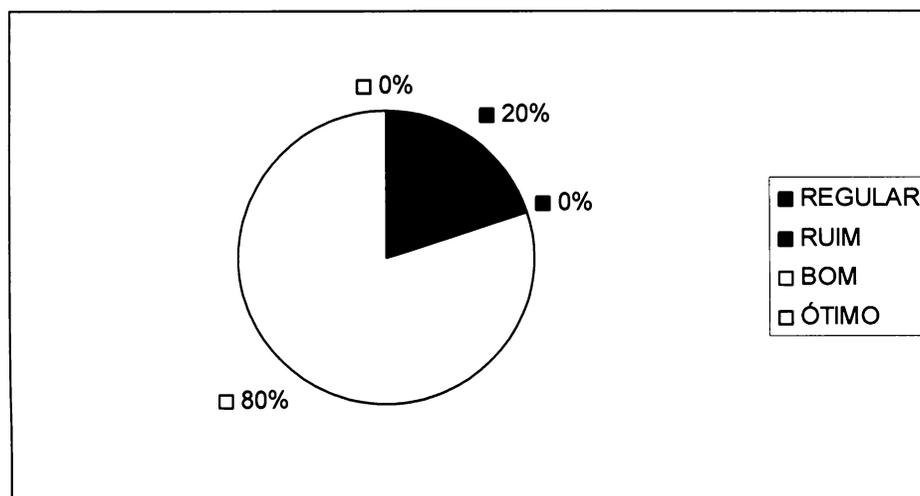


Fonte: Autora, Pesquisa de Campo, 2007.

Perguntou-se sobre a perspectiva de crescimento no segmento de cruzeiros, a maioria respondeu que é grande (80%) acreditam no potencial e 20% não respondeu. Tendo como relevância que ainda se trata de um segmento novo, onde o desenvolvimento está se encaminhando, e precisa-se de mais estudos.

Questionadas sobre o potencial deste segmento de cruzeiros marítimos, 100% acreditam no potencial. Mais uma vez a pesquisa revela a importância do segmento, justificando o estudo deste trabalho.

GRÁFICO 2 – VENDAS DOS PACOTES NAS AGÊNCIAS DE VIAGENS



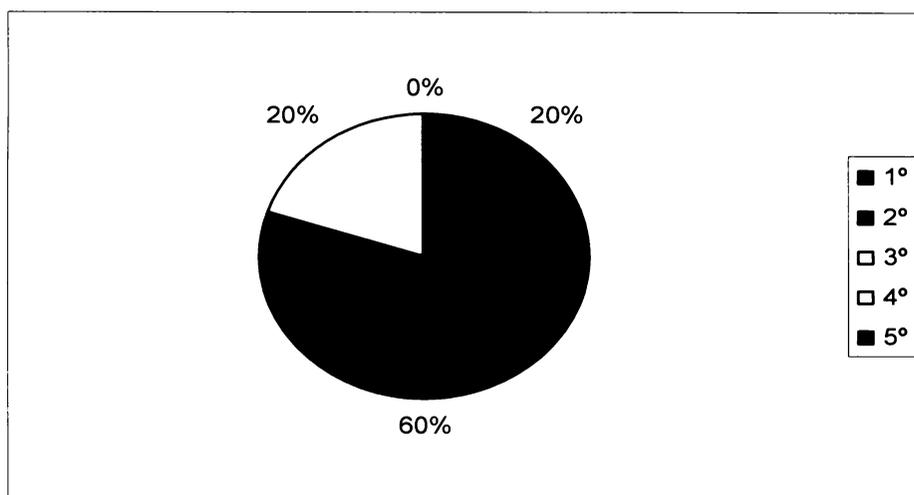
Fonte: Autora, Pesquisa de Campo, 2007.

Em relação às vendas observa-se que para os representantes dos cruzeiros marítimos 80% são boas, e 20% consideraram regulares.

Na questão do acompanhamento das vendas, estas são feitas por meio de estatísticas, 100% afirmaram fazê-lo. Com estas informações conclui-se que há preocupação com a comercialização dos cruzeiros marítimos, e com os resultados, podem criar estratégias de marketing para alavancar as vendas.

Como mostra a pesquisa da ABREMAR 2005/2006 as agências de viagem tiveram de lucro 32 milhões somente em comissões. Assim demonstra a importância de fazer estatística e trabalhar em conjunto com as agências.

### GRÁFICO 3 – COMO SE CLASSIFICA A VENDA

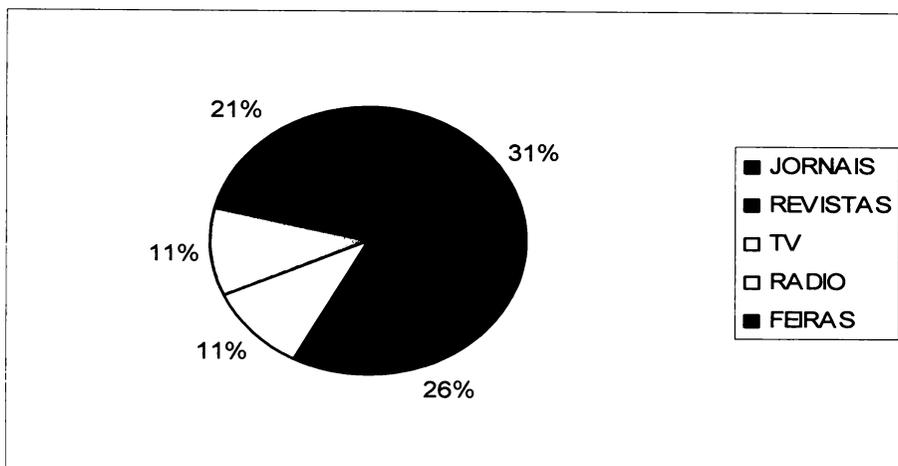


Fonte: Autora, Pesquisa de Campo, 2007.

Os resultados da pesquisa revelam que 20% têm a comercialização dos cruzeiros marítimos em primeiro lugar, 60% têm a comercialização dos cruzeiros em segundo lugar, e os outros 20% em terceiro lugar. Nota-se que a demanda é crescente pelo fato, que a cada ano mais navios chegam à costa brasileira.

Foi perguntado se as operadoras participavam de estratégias para alavancar as vendas, juntamente com órgãos como Abav, Sindetur, Abremar e outros, no qual todas responderam que são adeptas desses programas e acreditam que essas ações podem motivar a comercialização junto as agencias de viagens.

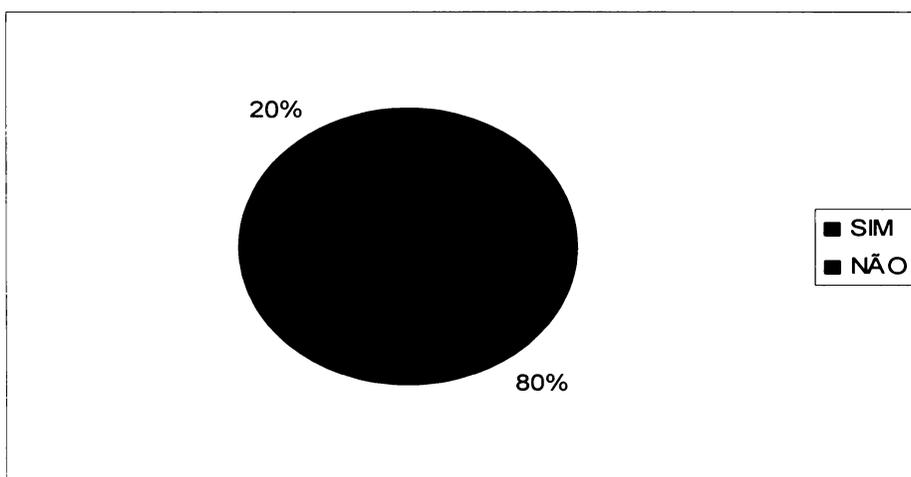
GRÁFICO 4 – ESTRATÉGIAS PARA VENDAS.



Fonte: Autora, Pesquisa de Campo, 2007.

A fim de verificar se as operadoras investem em publicidade, com o objetivo de aumentar a comercialização, o gráfico demonstra que 31% delas fazem publicações em jornais, 26% em revistas, 21% em feiras e em tv e radio 11%. Pode-se considerar que todas essas ações contribuem para fazer a promoção dos produtos, como foi mostrado no assunto de marketing no presente trabalho.

GRÁFICO 5 – PÓS VENDA.

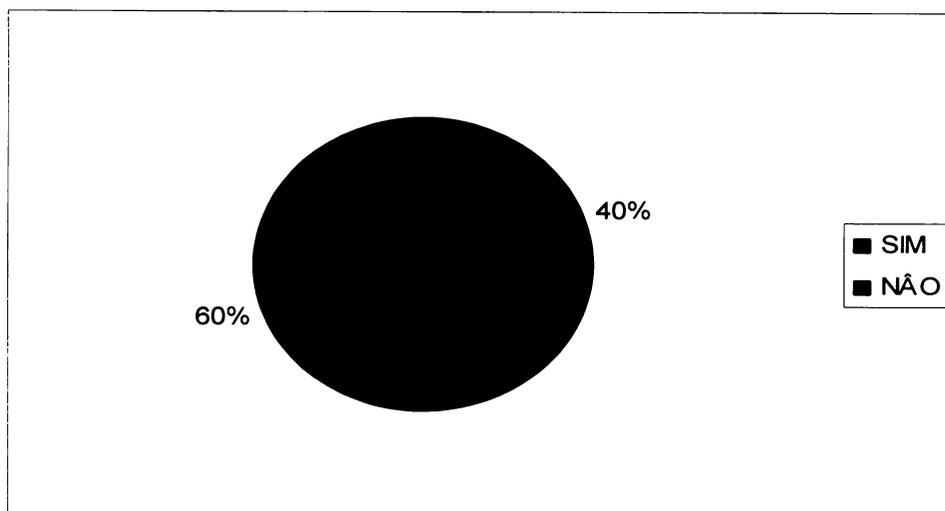


Fonte: Autora, Pesquisa de Campo, 2007.

Em relação ao serviço de pós-venda, 80% responderam que fazem o trabalho de pós venda, com o objetivo de obter um *feed-back* do cliente, e com isso aprimorar os serviços prestados. E 20% não fazem esse trabalho. Pode-se evidenciar que o

serviço de pós-venda é um fator importante também conhecer melhor o cliente e uma forma de fidelizar o cliente.

GRÁFICO 6 – INFRA-ESTRUTURA E INFLUÊNCIA NAS VENDAS



Fonte: Autora, Pesquisa de Campo, 2007.

Segundo as operadoras, referente a esta pergunta, a infra-estrutura não influencia nas vendas. Estas repassam a comercialização para os agentes de viagens, que vendem em forma de pacotes para os clientes, onde não é informado sobre a infra-estrutura. Este fato da influência se dá devido as operadoras não comercializarem o serviço direto com o consumidor final.

Para verificar ainda sobre a infra-estrutura se esta impacta no crescimento dos cruzeiros marítimos, foi perguntado sobre a distribuição de embarque e desembarque nos portos. Todos os entrevistados de comum acordo referenciaram a falta de infra-estrutura, sala de espera às vezes inexistente ou insuficiente, (comparadas a Europa e USA), tem muito para melhorar, e este fator acaba impactando o crescimento deste segmento e fazendo com que esta distribuição não ocorra da melhor forma, é deficiente, gerando muitas reclamações por parte dos passageiros. Percebe-se que todos os entrevistados concordaram que a infra-estrutura deve ser considerado pelos envolvidos no processo e pelos órgãos governamentais para mudar esse panorama dos portos no Brasil.

No que se refere a fonte de geração de novos empregos, 100% afirmaram que os cruzeiros marítimos é um gerador de empregos, como já foi demonstrado durante o trabalho e a , assim como a pesquisa da Abremar confirma 2,7 mil empregos no período de 2005/2006 na temporada brasileira.

Foi perguntado aos entrevistados se poderiam colaborar com algumas sugestões de como poderia aumentar a demanda de cruzeiros marítimos, e foram elas:

- melhoria nos portos;
- boa vontade política;
- tarifas em reais;
- nova opção de Porto de embarque;
- cruzeiro o ano todo;
- capacitação, em relação a portos;

Nesta questão, a problemática se repete com relação aos portos e a infraestrutura. Verificou-se que existe propostas e investimentos divulgados pelo PAC e outros órgãos.

## **PESQUISA COM O PORTO DE SANTOS (CONCAIS)**

### **QUADRO 5 – PREPARADO PARA ATENDER A DEMANDA DOS CRUZEIROS.**

“Com referência as atribuições do Terminal Marítimo (Concais) que administra desde 1998, está preparado para atender a demanda de passageiros para embarque nos navios, que se inicia dia 31 de outubro de 2007 e termina dia 06 de abril de 2008, com 196 escalas de 16 navios. No Terminal está toda a estrutura de atendimento ao turista, como as instalações da Alfândega e Polícia Federal e de outros prestadores de serviços relacionados ao *trade* de cruzeiros marítimos. Agora está ocorrendo um investimento de 7 milhões para melhoria da infra-estrutura no Terminal Marítimo de Santos, com aplicação em 2007/2008 com alterações na disposição dos salões de espera e de check-in e desembarque de passageiros, inclusive com ampliações.”

Fonte: Autora, Pesquisa de Campo, 2007.

#### QUADRO 6 – CREDIBILIDADE NO POTENCIAL DO SEGMENTO.

( X ) SIM ( ) NÃO	Sim, os investimentos comprovam esta resposta.
-------------------	------------------------------------------------

Fonte: Autora, Pesquisa de Campo, 2007.

Segundo o Concais o mesmo acredita no potencial dos cruzeiros marítimos, o que justifica os investimentos aplicados até o momento, e afirmou que possui projeções para mais 7 milhões com aplicação para esta temporada, aumentando a capacidade de carga de 23.000 para 34.000 para 2007/2008. As obras estão sendo realizadas com previsão de término antes da chegada dos navios neste ano.

#### QUADRO 7 – FONTE PARA GERAÇÃO DE NOVOS EMPREGOS.

( X ) SIM ( ) NÃO	Sim, é um gerador de empregos.
-------------------	--------------------------------

Fonte: Autora, Pesquisa de Campo, 2007.

Com relação a esta questão, administradores do porto estão de acordo que com a chegada dos navios de cruzeiros a costa brasileira, é uma fonte geradora de empregos, o que se justifica com os resultados da pesquisa da Abremar, já demonstradas no decorrer do trabalho no assunto perspectiva econômica.

#### QUADRO 8 – BENEFÍCIOS PARA CIDADE VISITADA.

( X ) SIM ( ) NÃO	Sim, os cruzeiros marítimos trazem benefícios para as cidades.
-------------------	----------------------------------------------------------------

Fonte: Autora, Pesquisa de Campo, 2007.

Para o Concais os cruzeiros marítimos trazem oportunidades para as regiões visitadas, aumenta proporcionalmente suas rendas, divisas, geração de empregos, e desenvolvimento econômico. Agora compete as cidades perceberem as oportunidades e se preparar para atender essa demanda.

#### QUADRO 9 – ESTRATÉGIAS PARA ATENDER OS NAVIOS.

Segundo entrevistado, “promove um planejamento logístico, sempre em sintonia com as empresas de navegação e com os agentes que interferem diretamente no atendimento aos passageiros de navios. Porém, são diversos os agentes intervenientes nas atividades de atendimento aos turistas de navios no Porto de Santos, como exemplo as operadoras de cruzeiros marítimos, as empresas de transportes, as agências de turismo e etc.”

Fonte: Autora, Pesquisa de Campo, 2007.

Nota-se que as estratégias são importantes e criadas para estruturar e organizar, tornando o processo mais prático e sem muita burocracia em se tratando de companhias estrangeiras que estão chegando ao Brasil com os navios de cruzeiros.

#### QUADRO 10 – GERENCIAMENTO DA QUANTIDADE DE NAVIOS NO PORTO DE SANTOS.

( X ) SIM ( ) NÃO

“O Concais faz o gerenciamento dos navios. Segundo este serão 16 navios (2007/2008) fazendo escalas no Porto de Santos, porém, não nos mesmos dias, sempre é alternado, 12 navios são paradas regulares e 4 não regulares. O que significa que os quatro não regulares farão 2 a 3 escalas não durante toda a temporada no Terminal, sendo assim é possível o gerenciar todos os navios.”

Fonte: Autora, Pesquisa de Campo, 2007.

Mesmo com o gerenciamento, o que acontece é que nem todos os navios param na frente do terminal, utilizando ônibus, que gera congestionamento, é neste contexto que percebe-se a falta da infra-estrutura, como exemplo da temporada 2006/2007, no embarque para o Carnaval, tinha 09 navios no Porto com total de 23.000 passageiros, tornando “tumultuado” e demorado o embarque, gerando diversas reclamações.

Identifica-se assim a grande importância de investimentos no Terminal, para que atenda a demanda crescente, nos últimos anos na temporada da costa brasileira, com a chegada dos navios de cruzeiros marítimos.

### QUADRO 11 – REUNIÕES JUNTO ÀS COMPANHIAS DE CRUZEIROS.

( X ) SIM ( ) NÃO	São feitas reuniões com as Companhias de Cruzeiros.
-------------------	-----------------------------------------------------

Fonte: Autora, Pesquisa de Campo, 2007

De acordo com essas reuniões ocorrem com o intuito de organizar e gerenciar a chegada da temporada, porém são diversos sujeitos envolvidos no processo nem sempre ocorre da maneira mais correta, prejudicando os passageiros entre outros.

### QUADRO 12 – DIFICULDADES QUE OS ARMADORES ENCONTRAM PARA ATRACAR.

Neste quesito o Concais informa que esta pergunta poderá ser respondida pelas operadoras ou a Estatal Federal Codesp, pois a Concais não possui essas informações.

Fonte: Autora, Pesquisa de Campo, 2007.

No que tange a este assunto, Oliveira (2005) afirma que, as burocracias e a não aplicação da Lei 8.630/ por completa, dificulta o planejamento e organização da atividade. O que observou-se na questão dos procedimentos dos portos, é que estes não ocorrem da mesma maneira, pois cada porto trabalho de sua forma (Concais).

### QUADRO 13 – ÓRGÃO RESPONSÁVEL PELAS TAXAS COBRADAS.

O órgão responsável pela cobrança das taxas é a Codesp no papel de Autoridade Portuária.

Fonte: Autora, Pesquisa de Campo, 2007.

É importante ressaltar que foi feito primeiramente um contato com a Codesp para aplicação do questionário, porém a mesma informou que o Concais poderia responder sobre o segmento de cruzeiros marítimos.

### QUADRO 14 – OS PORTOS OPERAM COM AS MESMAS TAXAS E PROCEDIMENTOS.

( ) SIM ( X ) NÃO	Não, cada porto possui procedimentos e taxas diferenciadas.
-------------------	-------------------------------------------------------------

Fonte: Autora, Pesquisa de Campo, 2007

No que tange esta questão, no decorrer do trabalho umas das reclamações concerne aos tramites e taxas portuárias, que não correspondem igualdade dentro do Brasil.

QUADRO 15 – RESPONSABILIDADE DO *CHECK-IN E CHECK-OUT*.

( ) SIM ( X ) NÃO	Não, o <i>check-in</i> e o <i>check-out</i> são de responsabilidade das operadoras de cruzeiros marítimos, onde o Concais providência a infra-estrutura para o atendimento das próprias operadoras.
-------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Fonte: Autora, Pesquisa de Campo, 2007.

Esta pergunta foi elaborada com o objetivo de saber se era de responsabilidade do Concais essas atribuições, já que a infra-estrutura do terminal, é sua. Cabe agora a atribuição as operadoras, para não gerar reclamações posteriores, por parte dos passageiros que dependendo a quantidade de navios atracados permanecem durante horas, na espera do embarque.

QUADRO 16 – RESPONSABILIDADE DO PORTO.

Estas responsabilidades são da Codesp, que fiscaliza e zela para que as empresas arrendatárias de áreas portuárias cumpram as condições contratuais, (exemplo).
-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Fonte: Autora, Pesquisa de Campo, 2007.

Com relação a esta questão o Concais não respondeu a pergunta, somente informou as responsabilidades da Codesp.

## QUADRO 17 – A INFRA-ESTRUTURA DO PORTO DIFICULTA A COMERCIALIZAÇÃO DOS CRUZEIROS.

O Concais entende que a estrutura do Terminal Marítimo de Passageiros foi um fator estimulante para o mercado de passageiros para cruzeiros marítimos. Desde o início das atividades - em novembro de 1998 – e até 2006 e investiu R\$ 26,5 milhões em expansões e melhorias. De 2007 a 2010, o programa de investimentos prevê mais R\$ 13 milhões.

Fonte: Autora, Pesquisa de Campo, 2007.

Em relação a estímulos, a cidade de Santos e conseqüentemente, o Porto de Santos, apresenta facilidades como estar perto dos aeroportos de Cumbica (Guarulhos, na Grande São Paulo) e de Congonhas na cidade de São Paulo. Além disso, a Baixada Santista é interligada ao sistema rodoviário Anchieta-Imigrantes, que tem as mais modernas rodovias do País. A excelente localização geográfica do Porto de Santos é outro fator primordial para o sucesso dos cruzeiros marítimos, pois o maior mercado brasileiro emissor de passagens de navios no Brasil é exatamente o Estado de São Paulo – Capital, Interior e Baixada Santista.

Conclui-se, que o Porto de Santos está investindo para atender a demanda dos navios de cruzeiros, e fazendo a sua parte com o intuito de contribuir para o desenvolvimento do segmento.

## QUADRO 18 – SUGESTÕES PARA A MELHORIA DO ATENDIMENTO NOS PORTOS.

Investimentos em terminais para atracação de transatlânticos e atendimento a passageiros de navios em outros portos que não apenas o de Santos. Um exemplo dessa iniciativa é o Pier Mauá, que opera e administra a Estação Marítima de Passageiros do Porto do Rio de Janeiro. O Brasil só terá a ganhar com empreendimentos do gênero, porque os navios e seus passageiros terão melhor estrutura de recepção nos portos incluídos nos roteiros marítimos, tornando a realização do sonho do cruzeiro marítimo mais agradável ainda.

Fonte: Autora, Pesquisa de Campo, 2007.

No que se refere a sugestões, o Concais afirma que deve ocorrer investimentos em terminais/portos, o que se justifica com a problemática deste

trabalho que é a infra-estrutura dos portos. Foi citado também o exemplo do Rio de Janeiro, e citado no trabalho como referência o porto de Antonina no Paraná onde está investindo em infra-estrutura para receber os navios de cruzeiros.

### Pesquisa com o Ministério do Turismo

#### QUADRO 19 – DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DO PAÍS.

( X ) SIM ( ) NÃO	É um dos segmentos do turismo que geram mais postos de trabalho por dólar investido. Além disso, os turistas náuticos são os que mais gastam com alimentação, compras, passeios e lazer de modo geral (aprox. U\$ 3.000,00 por mês).
-------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Fonte: Autora, Pesquisa de Campo, 2007.

Observa-se mais uma vez que a vinda dos cruzeiros marítimos contribuem para o desenvolvimento do país.

#### QUADRO 20 – ESTATÍSTICA SOBRE OS CRUZEIROS MARÍTIMOS.

( X ) SIM ( ) NÃO	Existe uma pesquisa da ABREMAR/FIPE – (11) 3224 8544, <a href="http://www.fipe.org.br">www.fipe.org.br</a> , <a href="http://www.abremar.com.br">www.abremar.com.br</a> (site em construção).
-------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Fonte: Autora, Pesquisa de Campo, 2007.

A pesquisa realizada pela Abremar no período de 2005/2006, os resultados constam no trabalho no assunto demanda p. 28, onde confirma-se a informação do Ministério do Turismo, sobre a realização de estatísticas.

#### QUADRO 21 – O PAC BENEFICIA ESTE SEGMENTO.

( X ) SIM ( ) NÃO	Sim, no que se refere aos investimentos destinados à infra-estrutura portuária.
-------------------	---------------------------------------------------------------------------------

Fonte: Autora, Pesquisa de Campo, 2007.

No presente trabalho, é citado o Programa de Aceleração e Crescimento, os valores e os prazos que serão investidos na área de transportes (infra-estrutura), porém não é discriminado especificamente se haverá reestruturação ou construção de terminal marítimo nos portos brasileiros para atender a demanda dos cruzeiros.

#### QUADRO 22 – PROGRAMA PARA INVESTIMENTO NOS DESTINOS.

( X ) SIM ( ) NÃO	Sim, existe tanto do governo federal, estadual e municipal, quanto da iniciativa privada e de parcerias público-privadas.
-------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Fonte: Autora, Pesquisa de Campo, 2007.

Com base nessas informações, pode-se verificar que o governo possui programa de investimentos para os destinos, contribuindo para o turismo de uma forma geral, distribuindo divisas, rendas, e emprego e etc. Como exemplo Rio de Janeiro, Búzios, Ilha Bela entre outras, esta inclusive são rotas visitadas pelos navios.

#### QUADRO 23 – O BRASIL SERÁ UM NOVO DESTINO PARA AS COMPANHIAS MARÍTIMAS.

( X ) SIM ( ) NÃO	Ele já é um destino de Turismo Náutico.
-------------------	-----------------------------------------

Fonte: Autora, Pesquisa de Campo, 2007.

A partir desta informação, pode-se concluir que os cruzeiros marítimos chegaram para ficar, porém os investimentos, estudos, ações, infra-estrutura entre outros pontos importantes precisam ser aplicados, para não estacionar e sim alavancar o crescimento.

#### QUADRO 24 – CONTRIBUIÇÃO COM O SEGMENTO DE CRUZEIROS MARÍTIMOS.

( X ) SIM ( ) NÃO	Mais especificamente quanto ao ordenamento do segmento no que se refere ao quesito legislação.
-------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------

Fonte: Autora, Pesquisa de Campo, 2007.

No que se refere a esta questão, o Ministério acredita que a contribuição maior neste momento seria uma legislação direcionada para os cruzeiros marítimos, neste contexto poderia mudar o panorama com relação as taxas, procedimentos e etc., que é uma das reclamações citadas no trabalho e que se confirma com a questão do Concais que cada porto tem seu procedimento, dificultando os embarços de embarque e desembarque nos portos.

**QUADRO 25 – OS PORTOS NO BRASIL ESTÃO PREPARADOS PARA ATENDER A DEMANDA.**

( ) SIM ( X ) NÃO	Não, não estão preparados para esta demanda.
-------------------	----------------------------------------------

Fonte: Autora, Pesquisa de Campo, 2007.

Ao formular esta questão, foi exatamente com o intuito de justificar a problemática do presente trabalho, com relação a infra-estrutura dos portos brasileiros, que carece de investimentos para não perder a oportunidade que as companhias estrangeiras estão oferecendo ao Brasil.

**QUADRO 26 – PARTICIPAÇÃO DO MINISTÉRIO DO TURISMO EM RELAÇÃO AOS PORTOS DO BRASIL.**

Apoio a alguns projetos de infra-estrutura, sensibilização e qualificação das autoridades portuárias e do receptivo; Lançamento, pela EMBRATUR/MTUR, do Portal de Turismo Náutico.
------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Fonte: Autora, Pesquisa de Campo, 2007.

Percebe-se com esta afirmação que o Ministério do Turismo, sabe das dificuldades que o Brasil enfrenta com relação aos portos de uma forma geral, porque mesmo sem os cruzeiros na baixa temporada, os portos não param e são de grande importância para o país e precisam de ações emergentes.

#### QUADRO 27 – CRUZEIROS: SÃO UMA NOVA TENDÊNCIA NO BRASIL.

( X ) SIM ( ) NÃO	Vieram para ficar, principalmente pela popularização desse tipo de turismo e diminuição dos preços dos cruzeiros de curta duração.
-------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Fonte: Autora, Pesquisa de Campo, 2007.

Os cruzeiros são uma nova opção de viagem para os brasileiros na alta temporada, concorda também o Ministério do Turismo, desta descida os preços são relativamente baixos em comparação ao passado, e não deixando de oferecer conforto, segurança, hospedagem, alimentação, lazer, e oportunidade de conhecer diversos lugares num mesmo roteiro.

#### QUADRO 28 – ESTRATÉGIAS DE MARKETING NO EXTERIOR.

Portal de Turismo Náutico, apoio e participação em eventos do setor.

Fonte: Autora, Pesquisa de Campo, 2007.

Nota-se com estas ações o governo vem contribuindo para o setor, as estratégias elaboradas para atender o público alvo são imprescindíveis para divulgação e promoção do Brasil, no turismo náutico.

#### **Pesquisa com a ABREMAR**

#### QUADRO 29 – CRUZEIROS - CONTRIBUIÇÃO PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DO PAÍS.

<p>( X ) SIM ( ) NÃO</p> <p>“Contribui fortemente e de formas distintas:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Gerando empregos e renda.</li> <li>- Na próxima temporada serão criados 35.000 novos empregos, entre diretos e indiretos. Os principais beneficiados são os destinos com a criação de empregos no receptivo local, transportes, taxistas, restaurantes, lojas, serviços e comércio em geral. Cerca de 4.000 empregos diretos serão criados para trabalhadores a bordo, no atendimento de embarques e nas agências de turismo.</li> </ul>
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

- Captando divisas, em moeda forte.

Na próxima temporada, cerca de 50.000 turistas estrangeiros visitarão o país, somente nos cruzeiros de cabotagem. Estima-se, entre os agentes portuários, que o mesmo número de estrangeiros irão visitar o Brasil nos cruzeiros de longo curso.

- Recolhendo impostos e pagando taxas.

- Na temporada 2006/2007 foram recolhidos US\$ 22.304.903,32 em tributos. As despesas com consumo de produtos brasileiros a bordo, foram de US\$ 12.198.116,71. Despesas de abastecimento dos navios com combustíveis brasileiros foram de US\$ 25.530.588,87 e, mais 32,5%, de impostos sobre estes combustíveis. Somente de taxas portuárias foram recolhidos US\$ 18.206.750,32. O terminal de passageiros CONCAIS, no porto de Santos, mesmo atuando menos de 5 meses por ano, está em quinto lugar em arrecadação, entre os arrendatários da CODESP.

- Foram pagos US\$ 21.495.658,41 em comissões para os agentes de turismo pela intermediação de vendas na última temporada. Os agentes de turismo são os principais distribuidores de cruzeiros.”

Fonte: Autora, Pesquisa de Campo, 2007.

Com base nessas informações, pode-se confirmar o quanto os cruzeiros marítimos estão contribuindo na temporada brasileira, principalmente para o desenvolvimento econômico, como já foi supracitado no trabalho e com os outros entrevistados.

#### QUADRO 30 – QUANTO REPRESENTA PARA A ECONOMIA.

<input type="checkbox"/> 25% <input type="checkbox"/> 50% <input type="checkbox"/> 75% <input type="checkbox"/> 100%	Não temos conhecimento da existência de estudos que identifiquem a participação do segmento de cruzeiros marítimos na economia como um todo.
----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Fonte: Autora, Pesquisa de Campo, 2007.

Pode-se dizer que não há ainda esse tipo de estudo ou não se pode medir por enquanto, em se tratando de um segmento relativamente novo, porém é notável o significado que esta sendo mostrado em alguns setores da economia e do turismo.

### QUADRO 31 – ESTATÍSTICA DOS CRUZEIROS MARÍTIMOS.

( X ) SIM ( ) NÃO

“A ABREMAR patrocinou em estudo realizado em conjunto pela Fipe/USP e o IPETURIS. Os dados relativos aos cruzeiros marítimos costumam ser divulgados ou citados nos principais veículos especializados do *trade* turístico e, em especial, na Revista Turismo em Números, publicação do Sindetur-SP – Sindicato das Empresas de Turismo no Estado de São Paulo. As pesquisas, estudos e artigos de especialistas, gerados pela ABREMAR, estão à disposição do público em geral. O interesse de nossa entidade é divulgar de forma ampla estes dados e melhor informar o grande público sobre nossas atividades.”

Fonte: Autora, Pesquisa de Campo, 2007.

A partir desta pesquisa pode-se verificar alguns resultados, que o segmento esta oportunizando.

### QUADRO 32 – O PAC BENEFICIA ESTE SEGMENTO.

( X ) SIM ( ) NÃO

“O PAC contempla verbas para melhoria dos portos brasileiros, todos voltados para as atividades de carga, mas não, especificamente, para as atividades de cruzeiros marítimos. Por exemplo, na melhoria dos precários terminais marítimos de passageiros que hoje encontramos em Salvador e Recife, importantes destinos para os cruzeiristas internacionais ou na construção de berços e novos terminais de passageiros em destinos com grande vocação turística.”

Fonte: Autora, Pesquisa de Campo, 2007.

Ao identificar essas informações, o que já havia sido questionado, que o programa existe, mas não há especificações concretas se seriam investidos em terminais para passageiros, embora estará investindo nos portos brasileiros, porém a contribuição não é diretamente para o segmento de cruzeiros.

### QUADRO 33 – INVESTIMENTO EM INFRA-ESTRUTURA NOS TERMINAIS DE PASSAGEIROS.

( X ) SIM ( ) NÃO

“Consideramos absolutamente imprescindíveis investimentos nos terminais marítimos de passageiros, não somente para atendimento da crescente demanda dos cruzeiros de cabotagem operados na costa brasileira, mas, principalmente, para tornar o Brasil competitivo no mercado mundial, atraindo os cruzeiros internacionais e de longo curso. O Brasil é considerado um dos destinos promissores para os próximos anos, todavia, sofremos grande concorrência de destinos que já vem há tempos preparando-se para este mercado como a China, Austrália e Dubai, nos Emirados Árabes, para citar alguns.”

Fonte: Autora, Pesquisa de Campo, 2007.

Buscou-se neste questionamento, saber o quanto a infra-estrutura pode dificultar o crescimento dos cruzeiros marítimos no Brasil.

### QUADRO 34 – PROGRAMA DE INVESTIMENTO NOS DESTINOS VISITADOS.

( X ) SIM ( ) NÃO

“São numerosos os projetos e propostas da iniciativa privada, porém não existe uma política governamental voltada para a estruturação necessária ao pleno desenvolvimento da atividade no país. Como de hábito, nossas autoridades não se antecipam, ou ao menos acompanham, na mesma velocidade, a dinâmica do mercado. Estamos correndo riscos e poderemos perder a condição de um dos destinos “bola da vez” no mercado mundial de cruzeiros marítimos.”

Fonte: Autora, Pesquisa de Campo, 2007.

Com relação a essa questão, como já foi citado, a importância de investimentos e promoção dos destinos, o que nota-se é que existem programas, mas como outros diversos, que não saem do papel, não permitindo atender e acompanhar a demanda.

### QUADRO 35 – O BRASIL SERÁ UM NOVO DESTINO PARA AS COMPANHIAS MARÍTIMAS.

SIM    NÃO

“Como citado anteriormente, somos, juntamente com a China, Austrália e Dubai, nos Emirados Árabes, os destinos mais atrativos, no momento, do mercado mundial. No verão de 2005 foram 6 os navios que fizeram cabotagem no Brasil, na próxima temporada serão 16 navios.”

Fonte: Autora, Pesquisa de Campo, 2007.

Esta informação é relevante, considerando que outros mercados estão na disputa para conquistar as companhias marítimas, e o Brasil já esta a frente como é constatado na quantidade de navios que esteve e estarão na alta temporada na costa brasileira, contudo os estudos e investimentos devem continuar.

### QUADRO 36 – PLANEJAMENTO DIRECIONADO PARA CONTRIBUIR COM ESTE CRESCIMENTO.

SIM    NÃO

“A ABREMAR tem proposto a realização de estudo para um Plano Diretor, até o ano 2020, para melhor equacionar o desenvolvimento do setor, que poderá colocar o Brasil entre os 3 principais destinos de cruzeiros marítimos no mundo, todavia, não acreditamos que o governo venha acompanhar, com a agilidade necessária, as necessidades apontadas nesta proposição.”

Fonte: Autora, Pesquisa de Campo, 2007.

Estas ações junto com aos órgãos competentes complementariam um trabalho em conjunto com o governo, para implantação de um projeto com medidas energéticas e imediatas para acelerar o crescimento do segmento de cruzeiros.

### QUADRO 37 – OS PORTOS NO BRASIL ESTÃO PREPARADOS PARA ATENDER A DEMANDA.

SIM    NÃO

“Podemos citar os destinos mais visitados, entre eles nem todos têm portos, e nestes, os navios fundeiam nas baías, mas entre todos eles alguns estão melhores preparados que os outros. Contudo, estão todos implantando melhorias a cada

temporada, como Santos, Rio de Janeiro, Ilhabela, Búzios, Angra dos Reis, Itajaí entre outros. Todavia estamos muito longe de oferecer condições encontradas em portos como das cidades de Miami e Barcelona.”

Fonte: Autora, Pesquisa de Campo, 2007.

Entre todos os entrevistados, a questão dos portos é geral, a infra-estrutura esta barrando o crescimento do segmento, porém há portos, como exemplo de Santos no estudo em questão, estão investindo e possuem plena consciência da importância dos cruzeiros, afinal Santos é o porto base, onde acontece a maioria dos embarques e desembarques.

#### QUADRO 38 – PARTICIPAÇÃO DO MINISTÉRIO DO TURISMO/TRANSPORTES NA INFRA-ESTRUTURA DOS PORTOS.

( ) SIM (X) NÃO

“Não existe nenhuma participação ou ação direta do Ministério do Turismo, pois o assunto infra-estrutura portuária não está entre os objetivos daquele ministério. A missão pertence à recém criada Secretaria Especial de Portos, com status ministerial e a ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários, ligada ao Ministério dos Transportes.”

Fonte: Autora, Pesquisa de Campo, 2007.

Com relação a participação do governo na infra-estrutura dos portos, tem-se a informação do programa PAC, mas como já foi citado não é específica para os terminais de passageiros, assim justifica a importância da continuidade nos estudos deste segmento.

#### QUADRO 39 – ESTRATÉGIAS DE MARKETING DO GOVERNO E A ABREMAR NO EXTERIOR.

“Não existe nenhuma iniciativa, qualquer esforço ou apoio do governo. As operadoras marítimas, por livre iniciativa, no desenvolvimento dos seus negócios, divulgam os cruzeiros marítimos da temporada de verão no Brasil em todo o mundo, à medida que eles estão inseridos em seus folhetos promocionais que são divulgados para mais de 50 milhões de potenciais turistas no mundo afora.”

Fonte: Autora, Pesquisa de Campo, 2007.

Observou-se que as iniciativas de divulgação partem diretamente das operadoras marítimas, não do governo.

#### QUADRO 40 – VANTAGENS COM A MELHORIA DE INFRA-ESTRUTURA NOS PORTOS.

“Atender adequadamente a crescente demanda do mercado interno, hoje apenas 5% do potencial de mercado faz cruzeiros no país. Competir com os destinos internacionais, em um primeiro momento, atraindo os turistas do mercado americano, de 10 milhões de cruzeiristas, e do mercado europeu, com 6 milhões de cruzeiristas. Com esta consolidação o alvo seria o mercado asiático.”

Fonte: Autora, Pesquisa de Campo, 2007.

Conclui-se que a infra-estrutura mais uma vez é considerada primordial no âmbito de crescimento do segmento, e o quanto o mercado brasileiro tem potencial para atender esta demanda, bastando estudos e investimentos na área.

#### QUADRO 41 – DISTRIBUIÇÃO DOS NAVIOS NO PORTO DE SANTOS NA ALTA TEMPORADA.

“O porto de Santos é o principal “home port” do país, e o CONCAIS, é o maior e o melhor estruturado dos terminais de passageiros brasileiros. Na última temporada operou, em um só dia, 7 navios e, na próxima temporada, no dia 9 de fevereiro, realizará operação de 9 navios. Muito tem ainda para ser feito, principalmente pela CODESP, nas vias internas do porto com melhoria do piso e sinalização e o mesmo, pela Prefeitura de Santos, nas proximidades do porto. Na temporada 2007/2008 a movimentação no CONCAIS, somente de embarques, será de mais de 280.000 cruzeiristas. Esta grande movimentação deve-se a grande proximidade do porto de Santos com os maiores mercados consumidores de cruzeiros marítimos, a Grande São Paulo e o interior do Estado.”

Fonte: Autora, Pesquisa de Campo, 2007.

Identifica-se que o porto de Santos, ou seja, porto base ou ainda como foi citado “home port”, está buscando soluções para atender esta demanda, porém não

pode agir sozinho, pois são vários órgãos que interligados, precisam chegar a um consenso, o que é demonstrado pela presente informação da ABREMAR.

## 6.1 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Na interpretação dos resultados, pode-se dizer que as operadoras, acreditam no potencial dos cruzeiros marítimos, e estão dispostas a cooperar no que estiver ao alcance para alavancar o turismo marítimo.

Quanto a opinião do funcionário do Porto de Santos em relação a distribuição dos navios, informa que o porto carece de melhorias imediatas, que este é um elemento que retarda o crescimento, e a distribuição deve ser revista

O representante do Porto acredita ainda que, os cruzeiros, estão contribuindo de forma ampla, para as reestruturações, ampliando o espaço do terminal marítimo, e com promessas que para temporada 2007/2008, o terminal terá capacidade para 34 mil passageiros.

Porém deve-se neste momento deve-se fazer uma nova avaliação, diante das reclamações que vem ocorrendo por parte dos usuários (empresas e passageiros).

O representante também julga que entre os outros portos, o de Santos tem acompanhando o crescimento dos cruzeiros marítimos e sabe da importância do mesmo para a cidade de Santos e para o Porto em si. Segundo ele, estão dispostos a mudanças, porém não estão sozinhos, há também as operadoras, fiscalizações, governo, entre outros sujeitos envolvidos neste contexto, e para que isso ocorra é necessário a colaboração de todos.

Foi citado que os portos passam por uma revolução, que existem vários projetos, inclusive do PAC, de uma forma geral, sendo necessário aplicações imediatas, para não perder mercado e poder atender a demanda dos cruzeiros marítimos.

Em relação a pesquisa realizada com a funcionaria do Ministério do Turismo, da área das segmentações políticas do turismo, esta também acredita nos cruzeiros marítimos e identifica que o governo está acompanhando o crescimento e trabalha para contribuir neste âmbito;

Assumi que os portos brasileiros não estão preparados para atender a demanda de cruzeiros marítimos e que inclusive não possui uma legislação específica e direcionada para estes, que já poderia começar por este ponto. Ainda, conclui-se que o Ministério sabe realmente o que está ocorrendo no segmento, mas como outros assuntos continuam pendentes, aguardando uma solução e implementação, o que pode ser tarde se não houver um planejamento para médio e longo prazo.

A pesquisa realizada com o Presidente da ABREMAR, com base nos resultados levantados, conclui-se que o segmento de cruzeiros marítimos é promissor e traz benefícios para o país, principalmente no setor econômico. O problema citado foi o mesmo entre todos os entrevistados a falta da infra-estrutura, ações do governo, distribuição, portos e outros assuntos tornaram-se comuns.

Como todos os outros entrevistados, a ABREMAR também concorda que o governo deve intervir e tomar decisões para não perder as oportunidades do mercado de cruzeiros marítimos, porque há outros lugares brigando por essa oportunidade, que o Brasil não pode perder, pois o processo já foi iniciado, agora precisa-se de projetos e ações para o crescimento deste segmento.

Um aspecto relevante foi que as questões respondidas pela ABREMAR, no quesito infra-estrutura, estratégias de marketing, participações, contribuições para o turismo marítimo entre outras, foram em quase todo o tempo divergentes do Ministério do Turismo, a qual acaba pondo em dúvida de quem possui as informações corretas e em quem se deve acreditar.

Informou ainda que trabalha continuamente, estudando e buscando soluções para que o Brasil seja a mais nova rota deste segmento, portanto precisa que o governo faça os devidos investimentos e se envolva com participação efetiva.

## CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

O trabalho fez uma análise da situação atual dos cruzeiros marítimos e do Porto de Santos, o principal porto de embarque e desembarque quando o destino é o Brasil.

Um país com mais de 7 mil quilômetros de extensão litorânea, uma grande diversidade natural, “belos destinos”, “praias paradisíacas” e uma população mista de cordialidade e alegria entre outras, os cruzeiros marítimos vêm se consolidando na costa brasileira.

Os números obtidos pelo resultado da pesquisa revelam o desenvolvimento nesse segmento. A cada ano o número de navios que chega à costa brasileira é maior.

Percebe-se também que a chegada dos navios contribui para aumentar divisas econômicas, pois acelera o crescimento e o desenvolvimento turístico, a geração de empregos, as cidades visitadas também ganham proporcionalmente um número maior de visitantes/turistas, os portos brasileiros, enfim, todos os envolvidos com o turismo de forma geral.

Porém, para que toda essa potencialidade dos cruzeiros marítimos seja promissora e venha a acrescentar para o fomento do turismo marítimo, algumas ações devem ser efetuadas, iniciando pela correção da problemática citada, que são os portos brasileiros.

O presente trabalho, que expressa o potencial dos cruzeiros, teve como intuito identificar os problemas que podem comprometer o crescimento desse segmento, e de certa forma demonstrar o quanto o país de uma forma ampla pode ganhar com essa oportunidade, que não pode deixar escapar.

Diante desse quadro, primeiramente é de extrema necessidade que os órgãos envolvidos estejam convencidos das contribuições que o segmento gera e pode vir a gerar nos próximos anos, se bem planejado e com o objetivo de implementar os projetos elaborados concernentes a esse assunto.

O objetivo é recomendar algumas estratégias de melhorias, contribuindo também com os acadêmicos para um conhecimento mais amplo do assunto, pois os estudos na área são escassos. A partir deste trabalho, cria-se a possibilidade de elaborar uma pesquisa mais abrangente para complementar as informações

apresentadas, que são relevantes para a profissão de bacharel em turismo e para o mercado de trabalho.

Quanto às estratégias de melhoria, estas foram formuladas através dos estudos ao longo do trabalho, das pesquisas demonstradas e também através da minha própria experiência a bordo de navios de cruzeiros pelo período aproximado de três anos, momento em que ouvia diversas reclamações e sugestões vindas dos próprios passageiros.

Com referência aos portos brasileiros, são feitas as seguintes recomendações para estudos e pesquisas e futuras implementações:

- nos portos base (embarque-desembarque) como Santos, são necessários investimentos para ampliar o terminal, cuja capacidade, segundo o site da Concais, é de 23 mil passageiros, ampliação já prevista para 2007/2008.
- nos portos de trânsito (secundário), criação de terminais ou reestruturação dos existentes, com infra-estrutura para atender à demanda dos passageiros;
- a distribuição é um ponto crucial, e deve ser reestruturada, com horários diferentes para embarque e nova estratégia para distribuição das senhas;
- ampliação da rede alimentícia no terminal;
- ampliação de telefones públicos;

Em alguns casos, essas ações podem ser imediatas, como a distribuição para embarque, porém os responsáveis são as próprias operadoras de cruzeiros, então cabe a elas porem em prática, fazendo um planejamento de reestruturação dessa distribuição.

As ações de ampliação e reestruturação dependem dos órgãos governamentais e dos sujeitos envolvidos, e com certeza levarão mais tempo para serem concluídas. Contudo, somente quando estas questões de infra-estrutura forem resolvidas, o processo do crescimento será certo.

Pelos armadores, o Brasil foi escolhido como novo destino para os cruzeiros marítimos. Agora tudo depende das melhorias de infra-estrutura e outros pontos a serem reformulados.

Conclui-se com este trabalho que se deve dar continuidade aos estudos e pesquisas dentro do segmento de cruzeiros, com o objetivo de contribuir para o desenvolvimento do mesmo.

## REFERÊNCIAS

- AMARAL, Ricardo. **Cruzeiros marítimos**. São Paulo: Manole, 2002.
- ANSARAH, M. G. R. (org). **Turismo: segmentação de mercado**. São Paulo: Futura, 1999.
- DENCKER, Ada de F. M. **Métodos e técnicas de pesquisa em turismo**. São Paulo: Futura, 1998.
- DI RONÁ, Ronaldo. **Transportes no turismo**. São Paulo: Manole, 2002.
- GIBERTONI, Carla A. C. **Teoria e prática do direito marítimo**. 2. ed. Rio de Janeiro: Renovar, 2005.
- La actividad de los cruceros turísticos en el mundo** – Organización Mundial de Turismo, Madri, 2003.
- LAGE, B. H. G; MILONE P. C. **Turismo: teoria e prática**. São Paulo: Atlas, 2000.
- LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Fundamentos de metodologia científica**, 3. ed. Revisada e ampliada. São Paulo: Atlas, 1991.
- LA TORRE, Francisco. **Sistemas de transporte turístico**. São Paulo: Roca, 2002.
- LA TORRE, Francisco. **Sistemas de transportación turística**. México: Trilhas, 2000.
- MIDDLETON, Victor T. C. **Marketing de turismo: teoria e prática**. Rio de Janeiro: Campus, 2002.
- OLIVEIRA, Carlos T. **Portos e marinha mercante**, São Paulo: Alex, 2005.
- PAGE, Stephen J. **Transporte e turismo**. Porto Alegre: Bookman, 2001.
- PALHARES, Guilherme L. **Transportes turísticos**. São Paulo: Aleph, 2002.
- PAOLLILO, André M; REJOWISKI, Miriam. **Transportes**, São Paulo: Aleph, 2002.
- PETROCCHI, Mario. **Gestão de pólos turísticos**. São Paulo: Futura, 2001.
- PORTO, Marcos; TEIXEIRA, Sérgio. **Portos e meio ambiente**. São Paulo: Aduaneiras, 2001.
- SANCHO, Amparo (Direção e redação). **Introdução ao turismo**. Tradução de Dolores Martin Rodrigues Córner. São Paulo: Roca, 2001.
- TAVARES, Mauro Calixta. **Gestão estratégica**. São Paulo: Atlas, 2000.

YÁZIGI Eduardo (Org.). **Turismo e paisagem**. São Paulo: Contexto, 2002.

Portos. Disponível em:

<http://www.portogente.com.br/portosdobrasil>. Acesso 20/08/2007.

Porto do Rio de Janeiro. Disponível em:

<<http://www.portosrio.gov.br/historicodoporto.htm>>. Acesso em 22/08/2007.

Cruzeiros Marítimos e Infra-estrutura. Disponível em:

<<http://www.agenciabrasil.gov.br/noticias/2007/08/08/materia.2007-08-08.9374840619/view>>. Acesso em 24/08/2007.

Pier Mauá. Rio de Janeiro. Disponível em:

<[http://www.piermaua.com.br/portugues/port\\_of\\_rio.htm](http://www.piermaua.com.br/portugues/port_of_rio.htm)>. Acesso em 24/08/2007.

Porto de Itajaí. Disponível em:

<<http://www.portoitajai.com.br/institucional/pier.php>>. Acesso em 24/08/2007.

Porto de Salvador. Disponível em:

<[http://www.codeba.com.br/porto\\_ssa\\_estat.php](http://www.codeba.com.br/porto_ssa_estat.php)>. Acesso em 25/08/2007.

Cruise Lines International Association (CLIA). Disponível em:

<<http://www.cruising.org/>>. Acesso em 25/08/2007.

Guia de Cruzeiros Marítimos. Disponível em:

<[http://www.berlitz.com.br/unidades\\_br.php](http://www.berlitz.com.br/unidades_br.php)>. Acesso em 26/08/2007.

Ministério do Turismo. Disponível em:

<<http://www.turismo.gov.br/>>. Acesso em 26/08/2007.

Ministério dos Transportes. Disponível em:

<<http://www.transportes.gov.br/>>. Acesso em 26/08/2007.

Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Disponível em:

<<http://www.antaq.gov.br/>>. Acesso em 26/08/2007.

Associação Brasileira dos Agente de Viagens. Disponível em:

<<http://www.abav.com.br/agenciasdeviagens.asp>> Acesso em 27/08/2007.

Concais porto de Santos. Disponível em: <<http://www.concais.com.br/>>. Acesso em 27/08/2007.

Cruise Industry. Disponível em:

<<http://www.gpwild.com/>>. Acesso em 28/08/2007.

Porto dos Estados Unidos da América: Disponível em:

<[http://pt.wikipedia.org/wiki/Estados\\_Unidos\\_da\\_America](http://pt.wikipedia.org/wiki/Estados_Unidos_da_America)> 29/08/2007.

Porto de Nova Iorque. Disponível em:

<<http://www.state.ny.us>>. Acesso em 29/08/2007.

Porto de Roterdã disponível em: <<http://www.portofrotterdam.com/en/home/> port of Rotterdam>. Acesso em 29/08/2007.

Porto de Roterdã. Disponível em:  
<[http://www.cronicas-da-lilian.com.br/cronica\\_lilian\\_06.htm](http://www.cronicas-da-lilian.com.br/cronica_lilian_06.htm)>. Acesso em 29/08/2007.

Informações do Porto de Santos. Disponível em:  
<[http://pt.wikipedia.org/wiki/Porto\\_de\\_Santos](http://pt.wikipedia.org/wiki/Porto_de_Santos)>. Acesso em 29/08/2007.

Porto de Santos. Disponível em:  
<http://www.portodesantos.com>. Acesso em 29/08/2007.

Porto de Miami. Disponível em:  
<http://www.miamidade.gov/portofmiami/>. Acesso em 03/09/2007.

**ANEXOS**

ANEXO 1 – LEI N. 8.630

# LEI Nº 8.630, DE 25 DE FEVEREIRO DE 1993

DISPÕE SOBRE REGIME JURÍDICO DA  
EXPLORAÇÃO DOS PORTOS  
ORGANIZADOS E DAS INSTALAÇÕES  
PORTUÁRIAS E DÁ OUTRAS  
PROVIDÊNCIAS.

## O PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

### CAPÍTULO I DA EXPLORAÇÃO DO PORTO E DAS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS

Art. 1º — Cabe à União explorar, diretamente ou mediante concessão, o porto organizado.

§ 1º Para os efeitos desta Lei, consideram-se:

I — PORTO ORGANIZADO: o construído e aparelhado para atender as necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de uma autoridade portuária;

II — OPERAÇÃO PORTUÁRIA: a de movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, realizada no porto organizado por operadores portuários;

III — OPERADOR PORTUÁRIO: a pessoa jurídica pré-qualificada para a execução de operação portuária na área do porto organizado;

IV — ÁREA DO PORTO ORGANIZADO: a compreendida pelas instalações portuárias, quais sejam ancoradouros, docas, cais,

pontes e píeres de atracação e acostagem, terrenos, armazéns, edificações e vias de circulação interna, bem como pela infra-estrutura de proteção e acesso aquaviário ao porto tais como guias-corturas, quebra-mares, eclusas, canais bacias de evolução e área de fundeio que devam ser mantidas pela Administração do Porto, referida na Seção II do Capítulo VI desta Lei.

V — **INSTALAÇÃO PORTUÁRIA DE USO PRIVATIVO:** a explorada por pessoa jurídica de direito público ou privado, dentro ou fora da área do porto, utilizada na movimentação e ou armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário.

§ 2º A concessão do porto organizado será sempre precedida de licitação realizada de acordo com a Lei que regulamenta o regime de concessão e permissão de serviços públicos.

Art. 2º — A prestação de serviços por operadores portuários e a construção, total ou parcial, conservação, reforma, ampliação, melhoramento e exploração de instalações portuárias, dentro dos limites da área do porto organizado, serão realizados nos termos desta lei.

Art. 3º — Exercem suas funções no porto organizado, de forma integrada e harmônica, a Administração do porto, denominada autoridade portuária, e as autoridades aduaneira, marítima, sanitária, de saúde e de polícia marítima.

## CAPÍTULO II DAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

Art. 4º — Fica assegurado ao interessado o direito de construir, reformar, ampliar, melhorar, arrendar e explorar instalação portuária, dependendo:

I — de contrato de arrendamento, celebrado com a União, no caso de exploração direta, ou com sua concessionária, sempre através de licitação, quando localizada dentro dos limites, da área do porto organizado;

II — de autorização do ministério competente, quando se tratar de terminal de uso privativo, desde que fora da área do porto organizado, ou quando o interessado for titular do domínio útil do terreno, mesmo que situado dentro da área do porto organizado.

§1º A celebração do contrato e a autorização a que se referem os incisos I e II deste artigo devem ser precedidos de consulta à autoridade aduaneira e ao poder público municipal e de aprovação do Relatório de Impacto sobre o Meio Ambiente — RIMA.

§2º A exploração da instalação portuária de que trata este artigo far-se-á sob uma das seguintes modalidades:

I — uso público;

II — uso privativo:

a) exclusivo, para movimentação de carga própria;

b) misto, para movimentação de carga própria e de terceiros.

§3º A exploração de instalação portuária de uso público fica restrita à área do porto organizado.

§4º São cláusulas essenciais no contrato a que se refere o inciso I do caput deste artigo, as relativas:

I — ao objeto, à área de prestação do serviço e ao prazo;

II — ao modo, forma e condições da exploração do serviço, com a indicação, quando for o caso, de padrões de qualidade e de metas e prazos para o seu aperfeiçoamento;

III — aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade do serviço;

IV — ao valor do contrato, nele compreendida a remuneração pelo uso da infra-estrutura a ser utilizada ou posta à disposição da referida instalação, inclusive a de proteção e acesso aquaviário;

V — à obrigação de execução das obras de construção, reforma, ampliação e melhoramento, com a fixação dos respectivos cronogramas de execução físico e financeiro;

VI — aos direitos e deveres dos usuários, com as obrigações correlatas do contratado e as sanções respectivas;

VII — à reversão de bens aplicados no serviço;

VIII — aos direitos, garantias e obrigações do contratante e do contratado, inclusive, quando for o caso, os relacionados com as previsíveis necessidades de futuras suplementações, alterações e expansões do serviço e consequente modernização, aperfeiçoamento e ampliação das instalações;

IX — à forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos e dos métodos e práticas de execução dos serviços;

X — às garantias para adequada execução do contrato;

XI — ao início, término e, se for o caso, às condições de pror-

rogação do contrato, que poderá ser feita uma única vez, por prazo máximo igual ao originalmente contratado, desde que prevista no edital de licitação e que o prazo total, incluído o da prorrogação, não exceda a cinquenta anos;

XII — à responsabilidade do titular da instalação portuária pela inexecução ou deficiente execução dos serviços;

XIII — às hipóteses de extinção do contrato;

XIV — à obrigatoriedade de prestação de informações de interesse da Administração do Porto e das demais autoridades no porto, inclusive as de interesse específico da Defesa Nacional, para efeitos de mobilização;

XV — à adoção e ao cumprimento das medidas necessárias à fiscalização aduaneira de mercadorias, veículos e pessoas;

XVI — ao acesso, pelas autoridades do porto, às instalações portuárias;

XVII — às penalidades contratuais e sua forma de aplicação;

XVIII — ao foro.

§5º O disposto no inciso VI do parágrafo anterior somente se aplica aos contratos para exploração de instalação portuária de uso público.

§6º Os investimentos realizados pela arrendatária de instalação portuária localizada em terreno da União localizado na área do porto organizado reverterão à União, observado o disposto na Lei que regulamenta o regime de concessão e permissão de serviços públicos.

Art 5º O interessado na construção e exploração de instalação portuária dentro dos limites da área do porto organizado deve requerer à Administração do Porto a abertura da respectiva licitação.

§1º Indeferido o requerimento a que se refere o caput deste artigo cabe recurso, no prazo de quinze dias, ao Conselho de Autoridade Portuária de que trata a Seção I do Capítulo VI desta Lei.

§2º Mantido o indeferimento cabe recurso, no prazo de quinze dias, ao ministério competente.

§3º Na hipótese de o requerimento ou recurso não ser decidido nos prazos de trinta dias e sessenta dias, respectivamente, fica facultado ao interessado, a qualquer tempo, considerá-lo indeferido, para fins de apresentação do recurso a que aludem os parágrafos anteriores.

Art 6º Para os fins do disposto no inciso II do art. 4º desta Lei, considera-se autorização a delegação, por ato unilateral, feita pela União a pessoa jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco.

§1º A autorização de que trata este artigo será formalizada mediante contrato de adesão, que conterá as cláusulas a que se refere os incisos I, II, III, V, VII, VIII, IX, X, XI, XII, XIV, XV, XVI, XVII e XVIII do art 4º desta Lei.

§2º Os contratos para movimentação de cargas de terceiros reger-se-ão, exclusivamente, pelas normas de direito privado, sem participação ou responsabilidade do poder público.

§3º As instalações de que trata o caput deste artigo ficarão sujeitas a fiscalização das autoridades aduaneira, marítima, sanitária, de saúde e de polícia marítima.

Art. 7º (VETADO)

### CAPÍTULO III

#### Do Operador Portuário

Art. 8º Cabe aos Operadores Portuários a realização das operações portuárias previstas nesta Lei.

§ 1º É dispensável a intervenção de operadores portuários nas operações portuárias:

I — que, por seus métodos de manipulação, suas características de automação ou mecanização, não requerem a utilização de mão-de-obra ou possam ser executadas exclusivamente pela própria tripulação das embarcações;

II — de embarcações empregadas:

a) na execução de obras de serviços públicos nas vias aquáticas do País, seja diretamente pelos poderes públicos, seja por intermédio de concessionários ou empreiteiros;

b) no transporte de gêneros de pequena lavoura e da pesca, para abastecer mercados de âmbito municipal;

c) na navegação interior e auxiliar;

d) no transporte de mercadorias líquidas a granel;

e) no transporte de mercadorias sólidas, quando a carga ou descarga for feita por aparelhos mecânicos automáticos, salvo quanto aos serviços de recheio, quando necessários;

III — relativas à movimentação de:

a) cargas em área sobre controle militar, quando realizadas por pessoal militar ou vinculado à organização militar;

b) materiais pelos estaleiros de construção e reparação naval;

c) peças sobressalentes, material de bordo, mantimentos e abastecimentos de embarcações;

IV — relativas ao abastecimento de aguada, combustíveis e lubrificantes à navegação.

§ 2º Caso o interessado entenda necessário a utilização de mão-de-obra complementar para execução das operações referidas no parágrafo anterior deve requisitá-la ao órgão gestor de mão-de-obra.

Art. 9º A pré-qualificação do operador portuário será efetuada junto à Administração do Porto, na forma de norma publicada pelo Conselho de Autoridade Portuária com exigências claras e objetivas.

§ 1º As normas de pré-qualificação referidas no caput deste artigo devem obedecer aos princípios da legalidade, moralidade e igualdade de oportunidade.

§ 2º A Administração do Porto terá trinta dias, contados do pedido do interessado, para decidir.

§ 3º Considera-se pré-qualificada como operador portuário a Administração do Porto.

Art. 10. A atividade de operador portuário obedece às normas do regulamento do porto.

Art. 11. O operador portuário responde perante:

I — a Administração do Porto, pelos danos culposamente causados à infra-estrutura, às instalações e ao equipamento de que a mesma seja titular ou que, sendo de propriedade de terceiro, se encontre a seu serviço ou sob sua guarda;

II — o proprietário ou consignatário da mercadoria, pelas perdas e danos que ocorrem durante as operações que realizar ou em decorrência delas;

III — o armador, pelas avarias provocadas na embarcação ou na mercadoria dada a transporte;

IV — o trabalhador portuário, pela remuneração dos serviços prestados e respectivos encargos;

V — o órgão local de gestão de mão-de-obra do trabalho avulso, pelas contribuições não recolhidas;

VI — os órgãos competentes, pelo recolhimento dos tributos incidentes sobre o trabalho portuário avulso;

Art. 12. O Operador Portuário é responsável, perante a autoridade aduaneira, pelas mercadorias sujeitas a controle ou uso exclusivo de área do porto onde se acham depositadas ou devam transitar.

Art. 13. Quando as mercadorias a que se referem o inciso II do art. 11 e o artigo anterior desta Lei estiverem em área controlada pela Administração do Porto e após o seu recebimento, conforme definido pelo regulamento de exploração do porto, a responsabilidade cabe à Administração do Porto.

Art. 14. O disposto nos artigos anteriores não prejudica a aplicação das demais normas legais referentes ao transportes marítimo, inclusive as decorrentes de convenções internacionais ratificadas, enquanto vincular em internacionalmente a República Federativa do Brasil

Art. 15. O serviço de movimentação de carga a bordo da embarcação deve ser executado de acordo com a instrução de seu comandante ou de seus prepostos, que serão responsáveis pela arrumação ou retirada da carga no que se refere à segurança da embarcação, quer no porto, quer em viagem.

Art. 16. O operador portuário é titular e responsável pela direção e coordenação das operações portuárias que efetuar.

Art. 17. Fica permitido às cooperativas formadas por trabalhadores portuários avulsos, registrados de acordo com esta lei, se estabelecerem como operadores portuários para a exploração de instalações portuárias, dentro ou fora dos limites da área do porto organizado.

#### CAPÍTULO IV DA GESTÃO DE MÃO-DE-OBRA DO TRABALHO PORTUÁRIO AVULSO

Art. 18. Os operadores portuários devem constituir, em cada porto organizado, um órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário, tendo como finalidade:

I — administrar o fornecimento da mão-de-obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso;

II — manter com exclusividade, o cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso;

III — promover o treinamento e a habilitação profissional do trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro;

IV — selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso;

V — estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao registro do trabalhador portuário avulso;

VI — expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário;

VII — arrecadar e repassar, aos respectivos beneficiários, os valores devidos pelos operadores portuários, relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.

Parágrafo único — No caso de vir a ser celebrado contrato, acordo, ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores de serviços, este precederá o órgão gestor a que se refere o caput deste artigo e dispensará a sua intervenção nas relações entre capital e trabalho no porto.

Art. 19. Compete ao órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário avulso:

- I — aplicar, quando couber, normas disciplinares previstas em lei, contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, inclusive no caso de transgressão disciplinar as seguintes penalidades:
  - a) repreensão verbal ou por escrito;
  - b) suspensão do registro pelo período de dez a trinta dias;
  - c) cancelamento do registro;

II — promover a formação profissional e o treinamento multifuncional do trabalhador portuário, bem assim programas de realocação e de incentivo ao cancelamento do registro e de antecipação de aposentadoria;

III — arrecadar e repassar, aos respectivos beneficiários, contribuições destinadas a incentivar o cancelamento do registro e a aposentadoria voluntária;

IV — arrecadar as contribuições destinadas ao custeio do órgão;

V — zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança do trabalho portuário avulso; e

VI — submeter à Administração do Porto e ao respectivo Conselho de Autoridade Portuária propostas que visem à melhoria da operação portuária e à valorização econômica do porto.

§ 1º O órgão não responde pelos prejuízos causados pelos trabalhadores portuários avulsos aos tomadores dos seus serviços ou a terceiros;

§ 2º O órgão responde, solidariamente com os operadores portuários, pela remuneração devida ao trabalhador portuário avulso.

§ 3º O órgão pode exigir dos operadores portuários, para atender a requisição de trabalhadores portuários avulsos, prévia garantia dos respectivos pagamentos.

Art. 20. O exercício das atribuições previstas nos arts. 18 e 19 deste Lei, pelo órgão de gestão de mão-de-obra do trabalho portuário avulso, não implica vínculo empregatício com trabalhador portuário avulso.

Art. 21. O órgão de gestão de mão-de-obra pode ceder trabalhador portuário avulso em caráter permanente, ao operador portuário.

Art. 22. A gestão da mão-de-obra do trabalho portuário avulso deve observar as normas do contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 23. Deve ser constituída, no âmbito do órgão de gestão de mão-de-obra, Comissão Paritária para solucionar litígios decorrentes da aplicação das normas a que se referem os arts. 18, 19 e 21 desta Lei.

§ 1º Em caso de impasse, as partes devem recorrer à arbitragem de ofertas finais.

§ 2º Firmado o compromisso arbitral, não será admitida a desistência de qualquer das partes.

§ 3º Os árbitros devem ser escolhidos de comum acordo entre as partes e o laudo arbitral proferido para solução da pendência possui força normativa, independentemente de homologação judicial.

Art. 24. O órgão de gestão de mão-de-obra terá, obrigatoriamente, um Conselho de Supervisão e uma Diretoria Executiva.

§ 1º O Conselho de Supervisão será composto por três membros titulares e respectivos suplentes, sendo cada um dos seus membros e respectivos suplentes indicados por cada um dos blocos

a que se referem os incisos II a IV do art. 31 desta Lei, e terá por competência:

I — deliberar sobre a matéria contida no inciso V do art. 18 desta Lei;

II — baixar as normas a que se refere o art. 28 desta Lei;

III — fiscalizar a gestão dos diretores, examinar, a qualquer tempo, os livros e papéis do organismo, solicitar informações sobre quaisquer atos praticados pelos diretores ou seus prepostos.

§ 2º A Diretoria Executiva será composta por um ou mais diretores, designados o destituíveis, a qualquer tempo, pelo bloco dos prestadores de serviços portuários a que se refere o inciso II do art. 31 desta Lei, cujo prazo de gestão não será superior a três anos, permitida a redesignação.

§ 3º Os membros do Conselho de Supervisão, até o máximo de 1/3 (um terço), poderão ser designados para cargos de diretores.

§ 4º No silêncio do estatuto ou contrato social, competirá a qualquer diretor a representação do organismo e a prática dos atos necessários ao seu funcionamento regular.

Art. 25 — O Órgão de gestão de mão-de-obra é reputado de utilidade pública e não pode ter fins lucrativos, sendo-lhe vedada a prestação de serviços a terceiros ou o exercício de qualquer atividade não vinculada à gestão de mão-de-obra.

## CAPÍTULO V DO TRABALHO PORTUÁRIO

Art. 26 — O trabalho portuário de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, nos portos organizados, será realizado por trabalhadores portuários com vínculo empregatício a prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos.

Parágrafo único — A contratação de trabalhadores portuários de estiva, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcações com vínculo empregatício a prazo indeterminado será feita, exclusivamente, dentre os trabalhadores portuários avulsos registrados.

Art. 27 — O Órgão de gestão de mão-de-obra:

I — organizará e manterá o cadastro de trabalhadores portuários

habilitados ao desempenho das atividades referidas no artigo anterior;

II — organizará e manterá o registro dos trabalhadores portuários avulsos.

§ 1º A inscrição no cadastro do trabalhador portuário dependerá, exclusivamente, de prévia habilitação profissional do trabalhador interessado, mediante treinamento realizado em entidade indicada pelo órgão de gestão de mão-de-obra.

§ 2º O ingresso no registro do trabalhador portuário avulso depende de prévia seleção e respectiva inscrição no cadastro de que trata o inciso I deste artigo, obedecidas a disponibilidade de vagas e a ordem cronológica de inscrição no cadastro.

§ 3º A inscrição no cadastro e o registro do trabalhador portuário extingue-se por morte, aposentadoria ou cancelamento.

Art. 28 — A seleção e o registro do trabalhador portuário avulso serão feitos pelo órgão de gestão de mão-de-obra avulsa, de acordo com as normas que forem estabelecidas em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 29 — A remuneração, a definição das funções, a composição dos ternos e as demais condições do trabalho portuário avulso serão objeto de negociação entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários avulsos e dos operadores portuários.

## CAPÍTULO VI DA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO ORGANIZADO

### SEÇÃO I DO CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA — CAP

Art. 30 — Será instituído, em cada porto organizado ou no âmbito de cada concessão, um Conselho de Autoridade Portuária.

§ 1º Compete ao Conselho de Autoridade Portuária:

I — baixar o regulamento de exploração;

II — homologar o horário de funcionamento do porto;

III — opinar sobre a proposta de orçamento do porto;

IV — promover a racionalização e a otimização do uso das instalações portuárias;

V — fomentar a ação industrial e comercial do porto;

VI — zelar pelo cumprimento das normas de defesa da concorrência;

VII — desenvolver mecanismos para atração de cargas;

VIII — homologar os valores das tarifas portuárias;

IX — manifestar-se sobre os programas de obras, aquisições e melhoramentos da infra-estrutura portuária;

X — aprovar o plano de desenvolvimento e zoneamento do porto;

XI — promover estudos objetivando compatibilizar o plano de desenvolvimento do porto com os programas federais, estaduais e municipais de transporte em suas diversas modalidades;

XII — assegurar o cumprimento das normas de proteção ao meio ambiente;

XIII — estimular a competitividade;

XIV — indicar 1 (um) membro da classe empresarial e outro da classe trabalhadora para compor o Conselho de Administração ou órgão equivalente da concessionária do porto, se entidade sob controle estatal;

XV — baixar seu regimento interno;

XVI — pronunciar-se sobre outros assuntos de interesse do porto.

§ 2º Compete, ainda ao Conselho de Autoridade Portuária estabelecer normas visando o aumento da produtividade e a redução dos custos das operações portuárias, especialmente as de contêineres e do sistema roll-on roll-off.

§ 3º O representante dos trabalhadores a que se refere o inciso XIV do § 1º deste artigo será indicado pelo respectivo sindicato de trabalhadores em capatazia com vínculo empregatício a prazo indeterminado.

Art. 31 — O Conselho de Autoridade Portuária será constituído pelos seguintes blocos de membros titulares e respectivos suplentes:

I — bloco do poder público, sendo:

a) um representante do Governo Federal, que será o presidente do Conselho;

b) um representante do Estado onde se localiza o porto;

c) um representante dos Municípios onde se localiza o porto ou os portos organizados abrangidos pela concessão;

II — bloco dos operadores portuários, sendo:

a) um representante da Administração do Porto;

b) um representante dos armadores;

c) um representante dos titulares de instalações portuárias privadas localizadas dentro dos limites da área do porto;

d) um representante dos demais operadores portuários;

III — bloco da classe dos trabalhadores portuários, sendo:

a) dois representantes dos trabalhadores portuários avulsos;

b) dois representantes dos demais trabalhadores portuários;

IV — bloco dos usuários dos serviços portuários e afins, sendo:

a) dois representantes dos exportadores e importadores de mercadorias;

b) dois representantes dos proprietários e consignatários de mercadorias;

c) um representante dos terminais retroportuários.

§ 1º Para os efeitos do disposto neste artigo, os membros do Conselho serão indicados:

I — pelo ministério competente, Governadores de Estado e Prefeitos Municipais, no caso do inciso I do caput deste artigo;

II — pelas entidades de classe das respectivas categorias profissionais e econômicas, nos casos dos incisos II e III do caput deste artigo;

III — pela Associação de Comércio Exterior — AEB, no caso do inciso IV, alínea a do caput deste artigo;

IV — pelas associações comerciais locais, no caso do inciso IV, alínea b do caput deste artigo.

§ 2º Os membros do Conselho serão designados pelo ministério competente para um mandato de dois anos, podendo ser reconduzidos por igual ou iguais períodos.

§ 3º Os membros do conselho não serão remunerados, considerando-se de relevante interesse público os serviços prestados.

§ 4º As deliberações do Conselho serão tomadas de acordo com as seguintes regras:

I — cada bloco terá direito a um voto;

II — o presidente do Conselho terá um voto de qualidade.

§ 5º As deliberações do Conselho serão baixadas em ato do seu presidente.

Art. 32 — Os Conselhos de Autoridade Portuária (CAPs) ins-

tituirão Centros de Treinamento Profissional destinados à formação e aperfeiçoamento de pessoal para o desempenho de cargos e o exercício de funções e ocupações peculiares às operações portuárias e suas atividades correlatas.

## SEÇÃO II DA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO ORGANIZADO

Art. 33 — A Administração do Porto é exercida diretamente pela União ou pela entidade concessionária do porto organizado.

§ 1º Compete à Administração do Porto, dentro dos limites da área do porto:

I — cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos do serviço e as cláusulas do contrato de concessão;

II — assegurar, ao comércio e à navegação, o gozo das vantagens decorrentes do melhoramento e aparelhamento do porto;

III — pré-qualificar os operadores portuários;

IV — fixar os valores e arrecadar a tarifa portuária;

V — prestar apoio técnico e administrativo ao Conselho de Autoridade Portuária e ao OGMO;

VI — fiscalizar a execução ou executar as obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações portuárias, nelas compreendida a infra-estrutura de proteção e de acesso aquaviário ao porto;

VII — fiscalizar as operações portuárias, zelando para que os serviços se realizem com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente;

VIII — adotar as medidas solicitadas pelas demais autoridades do porto, no âmbito das respectivas competências;

IX — organizar e regulamentar a guarda portuária, a fim de prover a vigilância e segurança do porto;

X — promover a remoção de embarcações ou cascos de embarcações que possam prejudicar a navegação das embarcações que acessam o porto;

XI — autorizar, previamente ouvidas as demais autoridades do porto, a entrada e a saída — inclusive a atracação e desatracação —, o fundeio e o tráfego de embarcação na área do porto, bem assim a movimentação de carga da referida embarcação, ressalvada a inter-

venção da autoridade marítima na movimentação considerada prioritária em situações de assistência e salvamento de embarcação;

XII — suspender operações portuárias que prejudiquem o bom funcionamento do porto, ressalvados os aspectos de interesse da autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego aquaviário;

XIII — lavrar autos de infração e instaurar processos administrativos, aplicando as penalidades previstas em lei, ressalvados os aspectos legais de competência da União, de forma supletiva, para os fatos que serão investigados e julgados conjuntamente;

XIV — desincumbir-se dos trabalhos e exercer outras atribuições que lhe forem cometidas pelo Conselho de Autoridade Portuária; e

XV — estabelecer o horário de funcionamento no porto, bem como as jornadas de trabalho no cais de uso público.

§ 2º O disposto no inciso XI do parágrafo anterior não se aplica à embarcação militar que não esteja praticando comércio.

§ 3º A autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego pode intervir para assegurar ou garantir aos navios da Marinha do Brasil a prioridade para atracação no porto.

§ 4º Para efeito do disposto no inciso XI deste artigo, as autoridades no porto devem criar mecanismo permanente de coordenação e integração das respectivas funções, com a finalidade de agilizar a fiscalização e a liberação das pessoas, embarcações e mercadorias.

§ 5º Cabe a Administração do Porto, sob coordenação:

I — Autoridade Marítima:

a) estabelecer, manter e operar o balizamento do canal de acesso e da bacia de evolução do porto;

b) delimitar as áreas de fundeadouro, de fundeio para carga e descarga, de inspeção sanitária e de polícia marítima, bem assim as destinadas a plataformas e demais embarcações especiais, navios de guerra e submarinos, navios em reparo ou aguardando atracação e navios com cargas inflamáveis ou explosivas;

c) estabelecer e divulgar o calado máximo de operação dos navios, em função dos levantamentos batimétricos efetuados sob sua responsabilidade; e

d) estabelecer e divulgar o porte bruto máximo e as dimensões máximas dos navios que irão trafegar, em função das limitações e características físicas do cais do porto.

II — da autoridade aduaneira:

a) delimitar a área de alfandegamento do porto;

b) organizar e sinalizar os fluxos de mercadorias, veículos, unidades de cargas e de pessoas, na área do porto.

Art. 34 — É facultado o arrendamento, pela Administração do Porto, sempre através de licitação, de terrenos e instalações portuárias localizadas dentro da área do porto, para utilização não afeta às operações portuárias, desde que previamente consultada a administração aduaneira.

### SEÇÃO III DA ADMINISTRAÇÃO ADUANEIRA NOS PORTOS ORGANIZADOS

Art. 35 — A administração aduaneira, nos portos organizados, será exercida nos termos da legislação específica.

Parágrafo único — A entrada ou saída de mercadorias procedentes ou destinadas ao exterior, somente poderá efetuar-se em portos ou terminais alfandegados.

Art. 36 — Compete ao Ministério da Fazenda, por intermédio das repartições aduaneiras:

I — cumprir e fazer cumprir a legislação que regula a entrada, a permanência e a saída de quaisquer bens ou mercadorias do país;

II — fiscalizar a entrada, a permanência, a movimentação e a saída de pessoas, veículos, unidade de carga e mercadorias, sem prejuízo das atribuições das outras autoridades no porto;

III — exercer a vigilância aduaneira e promover a repressão ao contrabando, ao descaminho e ao tráfico de drogas, sem prejuízo das atribuições de outros órgãos;

IV — arrecadar os tributos incidentes sobre o comércio exterior;

V — proceder ao despacho aduaneiro na importação e na exportação;

VI — apurar responsabilidades tributárias decorrentes de averia, quebra ou falta de mercadorias, em volumes sujeitos a controle aduaneiro;

VII — proceder à apreensão de mercadoria em situação irregular, nos termos da legislação fiscal aplicável;

VIII — autorizar a remoção de mercadorias da área do porto para outros locais, alfandegados ou não, nos casos e na forma prevista na legislação aduaneira;

IX — administrar a aplicação, às mercadorias importadas ou a exportar, de regimes suspensivos, exonerativos ou devolutivos de tributos;

X — assegurar, no plano aduaneiro, o cumprimento de tratados, acordos ou convenções internacionais; e

XI — zelar pela observância da legislação aduaneira e pela defesa dos interesses fazendários nacionais.

§ 1º O alfandegamento de portos organizados, pátios, armazéns, terminais e outros locais destinados à movimentação e armazenagem de mercadorias importadas ou destinadas à exportação será efetuado após o cumprimento dos requisitos previstos na legislação específica;

§ 2º No exercício de suas atribuições, a Autoridade Aduaneira terá livre acesso a quaisquer dependências do porto e às embarcações atracadas ou não, bem como aos locais onde se encontrem mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinadas, podendo, quando julgar necessário, requisitar papéis, livros e outros documentos, inclusive, se for preciso, o apoio de força pública federal, estadual ou municipal;

### CAPÍTULO VII DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES

Art. 37 — Constitui infração toda a ação ou omissão, voluntária ou involuntária, que importe:

I — na realização de operações portuárias com infringência ao disposto nesta Lei ou com inobservância dos regulamentos do porto;

II — na recusa, por parte do órgão de gestão de mão-de-obra, da distribuição de trabalhadores a qualquer operador portuário, de forma não justificada;

III — na utilização de terrenos, área, equipamentos e instalações localizadas na área do porto, com desvio de finalidade ou com desrespeito à lei ou aos regulamentos.

§ 1º Os regulamentos do porto não poderão definir infração ou cominar penalidade que não esteja autorizada ou prevista em lei.

§ 2º Responde pela infração, conjunta ou isoladamente, qualquer pessoa física ou jurídica que, intervindo na operação portuária, concorra para a sua prática ou dela se beneficie.

Art. 38 — Os infrações estão sujeitas as seguintes penas, aplicáveis separada ou cumulativamente, de acordo com a gravidade da falta:

I — advertência;

II — multa, de 100 (cem) até 20.000 (vinte mil) Unidades

Fiscais de Referência — UFIR;

III — proibição de ingresso na área do porto por período de trinta a cento e oitenta dias;

IV — suspensão da atividade de operador portuário, pelo período de trinta a cento e oitenta dias;

V — cancelamento do credenciamento do operador portuário.

Art. 39 — Compete à Administração do Porto:

I — determinar a pena ou as penas aplicáveis ao infrator ou a quem deva responder pela infração, nos termos da lei;

II — fixar a quantidade da pena, respeitados os limites legais.

Art. 40 — Apurando-o, no mesmo processo, a prática de duas ou mais infrações, pela mesma pessoa física ou jurídica, aplicam-se, cumulativamente, as penas a elas cominadas, se as infrações não forem idênticas.

§ 1º Quando se tratar de infração continuada em relação à qual tenham sido lavrados diversos autos ou representações, serão eles reunidos em um só processo, para imposição da pena.

§ 2º Considerar-se-ão continuadas as infrações quando se tratar de repetição de falta ainda não apurada ou que seja objeto de processo, de cuja instauração o infrator não tenha conhecimento, por meio de intimação.

Art. 41 — Da decisão da Administração do Porto que aplicar a penalidade caberá recurso voluntário, no prazo de trinta dias contados da intimação, para o Conselho de Autoridade Portuária, independentemente de garantia de instância.

Art. 42 — Na falta de pagamento de multa no prazo de trinta dias a partir da ciência, pelo infrator, da decisão final que impuser a penalidade, terá lugar o processo de execução.

Art. 43 — As importâncias pecuniárias resultantes da aplicação das multas previstas neste Lei reverterão para a Administração do Porto.

Art. 44 — A aplicação das penalidades previstas nesta Lei, e seu cumprimento, não prejudica, em caso algum, a aplicação das penas cominadas para o mesmo fato pela legislação aplicável.

## CAPÍTULO VIII DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 45 — O operador portuário não poderá locar ou tomar mão-de-obra sob o regime de trabalho temporário (Lei nº 6.019, de 3 de janeiro de 1.974)

Art. 46 — (VETADO)

## CAPÍTULO IX DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

Art. 47 — É fixado o prazo de noventa dias contados da publicação desta Lei para a constituição dos órgãos locais de gestão da mão-de-obra do trabalho portuário avulso.

Parágrafo único — Enquanto não forem constituídos os referidos órgãos, suas competências serão exercidas pela respectiva Administração do Porto.

Art. 48 — Os atuais contratos de exploração de terminais ou embarcadores de uso privativo deverão ser adaptados, no prazo de até cento e oitenta dias, às disposições desta Lei, assegurado aos titulares o direito de opção por qualquer das formas de exploração previstas no inciso II do § 2º do art. 4º desta Lei.

Art. 49 — Na falta de contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, deverá ser criado o órgão gestor a que se refere o art. 18 desta Lei no nonagésimo dia a contar da publicação desta Lei.

Art. 50 — Fica o Poder Executivo autorizado a desmembrar as atuais concessões para exploração de portos.

Art. 51 — As Administrações dos portos organizados devem adotar estruturas de tarifas adequadas aos respectivos sistemas operacionais, em substituição ao modelo tarifário previsto no Decreto nº 24.508, de 29 de junho de 1934, e suas alterações.

Parágrafo único — As novas estruturas tarifárias deverão ser submetidas à apreciação dos respectivos Conselhos de Autoridade Portuária, dentro do prazo de sessenta dias.

Art. 52 — A alíquota do Adicional de Tarifa Portuária — ATP (Lei nº 7.700, de 21 de dezembro de 11.988), é reduzida para:

I — em 1993, 40% (quarenta por cento);

II — em 1994, 30% (trinta por cento);

III — em 1995, 20% (vinte por cento).

§ 1º A partir do exercício de 1993, os recursos do ATP serão aplicados no porto organizado que lhes deu origem, nos seguintes percentuais:

I — 30% (trinta por cento) em 1993;

II — 40% (quarenta por cento) em 1994;

III — 50% (cinquenta por cento) em 1995;

IV — 60% (sessenta por cento) em 1996;

V — 70% (setenta por cento) a partir do exercício de 1997.

§ 2º ATP não incide sobre operações portuárias realizadas com mercadorias movimentadas em instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado.

Art. 53 — O Poder Executivo promoverá, no prazo de cento e oitenta dias, a adaptação das atuais concessões, permissões e autorizações às disposições dessa lei.

Art. 54 — É assegurada a inscrição no cadastro de que trata o inciso I do art. 27 desta Lei aos atuais integrantes de forças suplementares que, matriculados, credenciados ou registrados, complementam o trabalho dos efetivos.

Art. 55 — É assegurado o registro de que trata o inciso II do art. 27 desta Lei aos atuais trabalhadores portuários avulsos matriculados, até 31 de dezembro de 1990, na forma da lei, junto aos órgãos competentes, desde que estejam comprovadamente exercendo a atividade em caráter efetivo desde aquela data.

Parágrafo único — O disposto neste artigo não abrange os trabalhadores portuários aposentados.

Art. 56 — É facultado aos titulares de instalações portuárias de uso privativo a contratação de trabalhadores a prazo indeterminado, observado o disposto no contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho das respectivas categorias econômicas preponderantes.

Parágrafo único — Para os efeitos do disposto neste artigo, as atuais instalações portuárias de uso privativo devem manter, em caráter permanente, a atual proporção entre trabalhadores com vínculo empregatício e trabalhadores avulsos.

Art. 57 — No prazo de cinco anos contados a partir da publicação desta lei, a prestação de serviços por trabalhadores portuários deve buscar, progressivamente, a multifuncionalidade do trabalho, visando adequá-lo aos modernos processos de manipulação de cargas e aumentar a sua produtividade.

§ 1º Os contratos, as convenções e os acordos coletivos de trabalho deverão estabelecer os processos de implantação progressiva da multifuncionalidade do trabalho portuário de que trata o caput deste artigo.

§ 2º Para os efeitos do disposto neste artigo a multifuncionalidade deve abranger as atividades de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, vigilância de embarcações e bloco.

§ 3º Considera-se:

I — Capatazia: a atividade de movimentação de mercadorias nas instalações de uso público, compreendendo o recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para a conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e descarga de embarcações, quando efetuados por aparelhamento portuário;

II — Estiva: a atividade de movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações principais ou auxiliares, incluindo o transbordo, arrumação, peação e despeação, bem como o carregamento e a descarga das mesmas, quando realizados com equipamentos de bordo;

III — Conferência de Carga: a contagem de volumes, anotação de suas características, procedência ou destino, verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto, e demais serviços correlatos, nas operações de carregamento e descarga de embarcações;

IV — Conserto de Carga: o reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações, reembalagem, marcação, remarcação, caribagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior reposição;

V — Vigilância de embarcações: a atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portais, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação;

VI — Bloco: a atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos.

Art. 58 — Fica facultado aos trabalhadores avulsos, registrados em decorrência do disposto no art. 55 desta lei, requerer ao organismo local de gestão de mão-de-obra, no prazo de até 1 (um) ano contado da vigência do adicional a que se refere o art. 61, o cancelamento do respectivo registro profissional.

Parágrafo único — O Poder Executivo poderá antecipar o início do prazo estabelecido neste artigo.

Art. 59 — É assegurada aos trabalhadores portuários avulsos que requeram o cancelamento do registro nos termos do artigo anterior:

I — indenização correspondente a Cr\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de cruzeiros), a ser paga de acordo com as disponibilidades do Fundo previsto no art. 64 desta Lei;

II — o saque do saldo de suas contas vinculadas do FGTS, de que dispõe a Lei nº 8.036, de 11 de maio de 1.990.

§ 1º O valor da indenização de que trata o inciso I, deste artigo será corrigido monetariamente, a partir de julho de 1992, pela variação mensal do Índice de Reajuste do Salário Mínimo — IRSM, publicado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística — IBGE.

§ 2º O cancelamento do registro somente surtirá efeito a partir do recebimento, pelo trabalhador portuário avulso, da indenização.

§ 3º A indenização de que trata este artigo é isenta de tributos da competência da União.

Art. 60 — O trabalhador portuários avulso que tenha requerido o cancelamento do registro nos termos do art. 58 desta Lei, para constituir sociedade comercial cujo objeto seja o valor correspondente a Cr\$ 12.000.000,00 (doze milhões de cruzeiros), corrigidos na forma do disposto no § 1º do artigo anterior, mediante prévia comprovação da subscrição de capital mínimo equivalente ao valor total a que faça jus.

Art. 61 — É criado o Adicional de Indenização do Trabalhador Portuário Avulso — AITP destinado a atender aos encargos de indenização pelo cancelamento do registro do trabalhador portuário avulso, nos termos desta Lei.

Parágrafo único — O AITP terá vigência pelo período de 4 (quatro) anos, contados do início do exercício financeiro seguinte ao da publicação desta lei.

Art. 62 — O AITP é um adicional ao custo das operações de carga e descarga realizadas com mercadorias importadas ou exportadas, objeto do comércio na navegação de longo curso.

Art. 63 — O adicional incide nas operações de embarque e desembarque de mercadorias importadas ou exportadas por navegação de longo curso, à razão de 0,7 (sete décimos) de UFIR por tonelada de granel líquido e 0,6 (seis décimos) de UFIR por tonelada de carga geral, solta ou unitizada.

Parágrafo único — Para os efeitos deste artigo, considera-se transporte fluvial, lacustre e de cabotagem a ligação que tem origem e destino em porto brasileiro.

Art. 65 — O AITP será recolhido pelos operadores portuários responsáveis pela carga ou descarga das mercadorias até dez dias após a entrada da embarcação no porto de carga ou descarga em agência do Banco do Brasil S.A., na praça de localização do porto.

§ 1º Dentro do prazo previsto neste artigo, os operadores portuários deverão apresentar à receita Federal o comprovante do recolhimento do AITP.

§ 2º O atraso no recolhimento do AITP importará na inscrição do débito em Dívida Ativa, para efeito de cobrança executiva, nos termos da legislação em vigor.

§ 3º Na cobrança executiva a dívida fica sujeita à correção monetária, juros de mora de 1% (um por cento) ao mês e multa de 20% (vinte por cento) sobre a importância devida.

§ 4º Os órgãos da Receita Federal não darão seguimento a despachos de mercadorias importadas ou exportadas, sem comprovação do pagamento do AITP.

Art. 66 — O produto da arrecadação do AITP será recolhido ao Fundo de que trata o art. 67 desta lei.

Art. 67 — É criado o Fundo de Indenização do Trabalhador Portuário Avulso — FITP, de natureza contábil, destinado a prover

recursos para indenização do cancelamento do registro do trabalhador portuário avulso, de que trata esta Lei.

§ 1º São recursos do Fundo:

I — o produto da arrecadação do AITP;

II — (VETADO)

III — o produto do retorno das suas aplicações financeiras;

IV — a reversão dos saldos anuais não aplicados.

§ 2º Os recursos disponíveis do Fundo poderão ser aplicados em títulos públicos federais ou em outras operações aprovadas pelo Ministro da Fazenda.

§ 3º O Fundo terá como gestor o Banco do Brasil S.A.

Art. 68 — Para os efeitos previstos neste Lei, o órgão de gestão de mão-de-obra informará ao gestor do Fundo o nome e a qualificação do beneficiário da indenização, bem assim a data do requerimento a que se refere o art. 58 desta lei.

Art. 69 — As administrações dos portos organizados estabelecerão planos de incentivo financeiro para o desligamento voluntário de seus empregados, visando o ajustamento de seus quadros às medidas previstas em lei.

Art. 70 — É assegurado aos atuais trabalhadores portuários em capatazia com vínculo empregatício a prazo indeterminado a inscrição no registro a que se refere o inciso II do art. 27 desta lei, em qualquer dos órgãos locais de gestão de mão-de-obra, a sua livre escolha, no caso de demissão sem justa causa.

Art. 71 — O registro de que trata o inciso II do caput do art. 27 desta Lei abrange os atuais trabalhadores integrantes dos sindicatos de operários avulsos em capatazia, bem como a atual categoria de arrumadores.

Art. 72 — (VETADO)

Art. 73 — O BNDES, por intermédio do FINAME, financiará, com prioridade, os equipamentos portuários.

Art. 74 — Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 75 — Ficam revogados no prazo de cento e oitenta dias contados da publicação desta lei, os art. 254 a 292 e o inciso VIII do art. 544 da Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943.

Art. 76 — Ficam revogados, também os Decretos nºs. 24.324, de 1º de junho de 1934, 24.447, de 22 de junho de 1934, 24.508,

de 29 de junho de 1934, 24.511, de 29 de junho de 1934, e 24.599, de 6 de julho de 1934; os Decretos-leis nºs. 6.460, de 2 de maio de 1994 e 8.439, de 24 de dezembro de 1945; as Leis nºs 1.561, de 21 de fevereiro de 1952, 2.162, de 4 de janeiro de 1954, 2.191, de 5 de março de 1954 e 4.127, de 27 de agosto de 1962; os Decretos-leis nºs. 3, de 27 de janeiro de 1966, 5, de 4 de abril de 1966 e 83, de 26 de dezembro de 1966; a Lei nº 5.480, de 10 de agosto de 1968; os incisos VI e VII do art. 1º do Decreto-lei nº 1.143, de 30 de dezembro de 1970; as Leis nºs. 6.222, de 10 de julho de 1975 e 6.914, de 27 de maio de 1981, bem como as demais disposições em contrário.

## ANEXO 2 – INFORMATIVO PORTO DE PARANAGUÁ E ANTONINA

Em: 17/08/2007

### **Porto de Antonina será alternativa para cruzeiros marítimos no Brasil**

Da redação [10-08-2007]

O superintendente da Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (Appa), Eduardo Requião, quer fazer do Porto Barão de Teffé, em Antonina, a mais nova alternativa para cruzeiros marítimos no Brasil. A idéia é transformar o terminal em um atracadouro seguro e viável para acolher turistas dispostos a conhecer as belezas naturais do Litoral e todo o Paraná e, ainda, a aquecer a economia local.

O projeto receberá um investimento inicial de cerca de R\$ 12 milhões a serem aplicados na estruturação do receptivo de turistas e na infra-estrutura da cidade para receber os passageiros. “Acredito que Antonina está se preparando para receber estes passageiros adequadamente. A vinda do navio de passageiros para cá deve ser consolidada para que o Litoral e o Paraná ganhem com isso”, disse o superintendente dos portos Eduardo Requião.

O assunto foi discutido pelo dirigente portuário numa recepção ao presidente e ao vice-presidente da Associação Brasileira das Empresas Marítimas (Abremar), Eduardo Vampré do Nascimento e René Hermann, que também é diretor da Costa Cruzeiros, empresa italiana, que atua há 60 anos no Brasil e chega a transportar cerca de 78 mil passageiros nas três embarcações que representa.

Junto com eles, estiveram presentes o secretário estadual de Turismo, Celso Caron, e o presidente da Associação Brasileira de Agências de Viagens no Paraná (Abav/PR), Antonio Azevedo.

“Receber essa comitiva é um grande avanço e resultado de um esforço desta administração em conjunto com o Governo do Estado e com as agências de turismo. Temos que continuar com esta idéia, que nasceu há mais de um ano e meio, para que possamos beneficiar as cidades do Litoral do Paraná”, disse Eduardo Requião, que acompanhou a comitiva de lancha até Antonina, onde conheceram o Porto Barão de Teffé e almoçaram na cidade histórica. Lá, o prefeito de Antonina, Kleber Fonseca, uniu-se ao grupo para apresentar a cidade e seus atrativos e relatar as obras para recepção dos turistas.

O secretário Celso Caron ressaltou que, a partir de Antonina, os passageiros poderão deslocar-se para outros centros, impulsionando o turismo de todo o Estado. “A nossa meta é inserir o Litoral do Paraná na rota desses cruzeiros. Temos uma baía, ilhas e praias formidáveis e precisamos conseguir que esses navios parem mais no nosso Litoral. Acredito que Antonina tem potencial para receber turistas de cruzeiros. É uma cidade charmosa e que tem uma infra-estrutura apropriada para isso”, destacou.

**Estrutura** - A estrutura para atrair os turistas foi apontada pelo presidente da Abremar, Eduardo Vampré do Nascimento, como primordial para a abertura do mercado de cruzeiros no Paraná. “Antonina tem um perfil mais turístico e esperamos que possamos incluir o Paraná no roteiro dos nossos navios. A costa brasileira tem poucas baías e a do Paraná é uma forte candidata para convenceremos as companhias que compõem a Abrema a parar no Paraná”, revelou Nascimento.

Segundo o presidente da Abremar, um passageiro de cruzeiro marítimo chega a gastar entre US\$ 140 e US\$ 150 por dia em restaurantes, lojas e outros atrativos. No entanto, sem alternativas turísticas, a média chega a US\$ 30. “Temos que ter estrutura para encantar os turistas”, disse Nascimento.

Estimativas da Abremar afirmam que o mercado de cruzeiros terá um crescimento de 20% em relação ao ano passado. Neste ano, a expectativa é que 400 mil passageiros embarquem nos cruzeiros da costa brasileira. São estes números que incentivam a administração portuária a apostar no terminal “Barão de Teffé” como ponto de atracação de transatlânticos. “Uma fatia de mercado que pode ser absorvida por Antonina”, consideraram os integrantes da comitiva.

União – De acordo com Eduardo Nascimento está sendo muito importante a iniciativa de fazer do litoral paranaense parte da rota dos cruzeiros marítimos. “Nunca tivemos uma oportunidade como esta que está sendo oferecida pelo superintendente da Appa, Eduardo Requião. Faltava esta força, este incentivo para que pudéssemos mostrar o que é o Paraná”, comentou o presidente da Abremar.

“É muito importante estarmos aqui hoje porque precisamos de portos novos para mostrar aos nossos passageiros. Atualmente, estamos restritos a cerca de 10 portos e no Paraná ainda não temos uma opção. Podemos analisar esta possibilidade para a temporada de 2008 e 2009 e incluir Antonina no roteiro. Nós precisamos de novos destinos e esta só pode ser uma boa parceria”, comentou o vice-presidente da Abremar, René Hermann.

Para o presidente da Abav/PR, Antonio Azevedo, o Paraná apresenta as melhores rotas e traduz-se como um produto diferenciado. “Temos um patrimônio natural inigualável em relação aos demais pontos de parada de navios. A nossa meta é que os navios venham para o Paraná e queremos verificar as oportunidades de logística e de receptivo. Aqui temos uma área de patrimônio natural, de preservação ambiental, santuários ecológicos e temos uma grande oportunidade. Acredito que seremos vencedores”, comentou Azevedo.

**ANEXO 3 – CONTRATO DE TRABALHO**



Santos, 04<sup>th</sup> March 2007

## CERTIFICATION

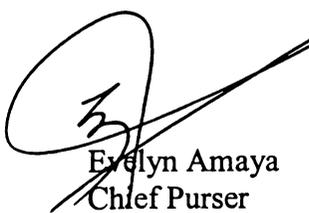
To whom it may concern:

This is to certify that Mr./Ms. **DOS SANTOS, ANDREA SAPANHOS** of **Brazilian** nationality and with passport number **CO939057** born on **17/11/1973** who has been employed onboard the Maltese registered **TSS Sky Wonder** in the capacity of **Shore Excursion Assistant** from **21/01/2007** to **04/03/2007**.

For your information TSS Sky Wonder sails out of Athens, Rhodes, Corfu, Kusadasi, Dubrovnik, Venice and Brazil.

This certification is being issued to Mr./Ms. **DOS SANTOS, ANDREA SAPANHOS** for employment verification purposes only.

Respectfully yours,

  
Evelyn Amaya  
Chief Purser  
TSS Sky Wonder



PULLMANTUR SHIP MANAGEMENT LTD.

Calle Mahonia, 2 "Edificio Pórtico" 5ª Planta, Avda. de los Andes- Campo de las Naciones, 28043 MADRID

Tel: + 34 91 418 87 70 Fax: + 34 91 418 87 78

dpto.personal@pullmanturcruises.com

## APÊNDICES

APÊNDICE 1 – QUESTIONÁRIO OPERADORAS DE VIAGENS.....	83
APÊNDICE 2 – QUESTIONÁRIO PORTO DE SANTOS.....	84
APÊNDICE 3 – QUESTIONÁRIO MINISTÉRIO DO TURISMO.....	85
APÊNDICE 4 – QUESTIONÁRIO ABREMAR.....	86

**APÊNDICE 1 – QUESTIONÁRIO OPERADORAS DE VIAGENS**

1 – Na sua opinião, qual é a perspectiva de crescimento no segmento de cruzeiros marítimos?

25%     50%     75%     100%

2 – Com relação a vendas dos pacotes nas agências de viagens pode considerar sendo:

ruim     regular     bom     ótimo

3 – A operadora faz estatística interna para saber o quanto a venda dos cruzeiros marítimos esta contribuindo?

Sim     Não

4 – Como se classifica essa venda na sua empresa?

1º lugar     2º.     3º     4º     5º

5 – As agências, operadora, através da Abav ou outro órgão participa de alguma estratégia para o crescimento deste segmento.  Sim     Não Explique:

6 – Quais as estratégias utilizadas pelas operadoras para alavancar a venda dos cruzeiros?

Jornais     Revistas     TV     Radio     Feiras

7 – A operadora faz um pós venda no retorno do passageiro?

Sim     Não    Se sim: Em que o resultado contribui para operadora?

8 – Com relação à infra-estrutura dos Portos, influência nas vendas dos cruzeiros marítimos?

Sim     Não

9 – Qual sua opinião sobre a distribuição de embarque e desembarque nos portos na alta temporada?

10 – Os cruzeiros são fontes para geração de novos empregos?

Sim     Não

11 – Na sua opinião, o que poderia ser feito para aumentar a demanda de cruzeiros marítimos para o Brasil?

## APÊNDICE 2 – QUESTIONÁRIO PORTO DE SANTOS

1 – O Porto esta preparado para atender a demanda dos cruzeiros marítimos na alta temporada?

2 – Você acredita no potencial deste segmento?

Sim     Não

3 – Os cruzeiros são fontes para geração de novos empregos nos Portos?

Sim     Não

4 – Com a vinda dos Cruzeiros Marítimos, traz alguns benefícios para cidade visitada?

Sim     Não

5 – Existem estratégias para atender os navios?

6 – Como é feito o gerenciamento da quantidade de navios no Porto de Santos?

Sim     Não    Qual a capacidade?

7 – São feitas reuniões junto às companhias de cruzeiros, para um planejamento da alta temporada?

Sim     Não

8 – Quais são as dificuldades que os armadores encontram para atracarem no Brasil?

9 – Quem é o responsável (Órgão) pela elaboração das taxas cobradas para os navios?

10 – Todos os Portos operam com as mesmas taxas e procedimentos?

Sim     Não

11 – O check-in e check-out são responsabilidade do Porto?

Sim     Não

12 – Na realidade, quais são as responsabilidades do Porto?

13 – A infra-estrutura do Porto dificulta a comercialização dos cruzeiros?

14 – Quais são as sugestões para a melhoria do atendimento nos portos brasileiros?

## APÊNDICE 3 – QUESTIONÁRIO MINISTÉRIO DO TURISMO

1 – Este segmento contribui para o desenvolvimento econômico do País?

Sim     Não    Como?

2 – Existe estatística no que tange os Cruzeiros Marítimos?

Sim     Não    Onde estão publicadas?

3 – Com o PAC, este segmento também será beneficiado?

Sim     Não    Como?

4 – Existe algum programa/projeto de investimento nos destinos que os navios visitam?

Sim     Não     Ou cada governo é responsável da cidade

5 – Acredita que o Brasil será um novo destino para as Companhias Marítimas?

Sim     Não

6 – Há algum planejamento direcionado para contribuir com este crescimento, dentro do segmento de cruzeiros marítimos?

Sim     Não

7 – Os Portos no Brasil estão preparados para atender a demanda dos cruzeiros?

Sim     Não    Se sim Qual a previsão?

8 – Qual a participação do Ministério do Turismo em relação aos portos do Brasil?

9 – Pode-se prever que os cruzeiros é uma nova tendência passageira no Brasil? Ou virão para ficar.

10 – Quais as estratégias de marketing que o governo faz no exterior para atrair empresas de cruzeiros marítimos?

## APÊNDICE 4 – QUESTIONÁRIO ABREMAR

1 – O segmento de Cruzeiros Marítimos contribui para o desenvolvimento econômico do País?

Sim  Não Como?

2 – Por se tratar ainda de um segmento novo (recente) é possível saber em quanto representa para a economia, esta vinda dos cruzeiros na alta temporada?

25%  50%  75%  100%  Não

3 – Existe estatística no que tange os Cruzeiros Marítimos?

Sim  Não Onde são publicadas?

4 – Com o PAC, este segmento também será beneficiado?

Sim  Não Como?

5 – Pode-se considerar válido o investimento em infra-estrutura nos terminais de passageiros?

Sim  Não

6 – Existe algum programa/projeto de investimento nos destinos que os navios visitam?

Sim  Não

7 – Acredita que o Brasil será um novo destino para as Companhias Marítimas?

Sim  Não

8 – Há algum planejamento direcionado para contribuir com este crescimento, dentro do segmento de cruzeiros marítimos?

Sim  Não

9 – Os Portos no Brasil estão preparados para atender a demanda dos cruzeiros?

Sim  Não Se sim Qual a previsão?

10 – Existe alguma participação do Ministério do Turismo/Transportes em relação aos portos do Brasil, no quesito infra-estrutura?

11 – Existem estratégias de marketing que o governo, junto com a ABREMAR faz no exterior para atrair empresas de cruzeiros marítimos para o Brasil?

12 – Quais são as vantagens deste segmento se houver melhoria de infra-estrutura nos portos?

13 – Qual a sua opinião em relação à distribuição dos navios no Porto de Santos na alta temporada?