

CRUZEIROS MARÍTIMOS: UM LEVANTAMENTO DOS DESTINOS E DA INFRAESTRUTURA DE CRUZEIROS MARÍTIMOS NO BRASIL

Wallace Bezerra FARIAS¹
Luiz Gonzaga Godoi TRIGO²

Resumo: Com o desenvolvimento do mercado nacional de cruzeiros marítimos, expressivamente a partir dos anos 2000, o número de cruzeiristas passou a crescer de maneira exponencial até o final da primeira década. As elevadas taxas portuárias e a infraestrutura de cruzeiros marítimos mostraram-se como plano de fundo para o declínio desse mercado nos últimos anos. Este artigo trata-se de uma pesquisa exploratória descritiva, com análise documental a partir de páginas de organizações oficiais, visando identificar o tipo de infraestrutura de cruzeiros marítimos existente no Brasil, pautada na relação de destinos atuantes no mercado de cabotagem nacional. Por fim, verificou-se que há uma concentração de destinos nos estados do sudeste de país. Ademais, a diversidade de destinos de escala indica a potencialidade de um extenso mercado a ser explorado, não somente na navegação marítima como também na navegação fluvial, no caso dos destinos do Norte brasileiro.

Palavras-chave: cruzeiros marítimos; terminais marítimos de passageiros; infraestrutura de cruzeiros marítimos.

1 Introdução

Os cruzeiros marítimos cresceram consideravelmente em todo o mundo, vindo a se tornar um dos segmentos do turismo que mais cresce anualmente (Cruise Foward, 2014). Somente em 2015 o setor de cruzeiros marítimos gerou uma receita global de aproximadamente US\$ 39,6 bilhões e atendeu a um número total de 22,2 milhões de cruzeiristas em todo o mundo (Cruise Market Watch, 2015). Antes concentrados somente no transporte de passageiros, as armadoras (companhias de cruzeiros marítimos) se reinventaram para poder competir com a modernização trazida pelos aviões à jato, na segunda metade do século XX, e assim lançando uma nova era de viagens marítimas, tendo o turismo como sua principal alavanca de crescimento (Dickinson, Vladimir, 2008).

Com expansão mundial do setor de cruzeiros, essa atividade também chegou ao Brasil e se desenvolveu de forma relevante a partir dos anos 2000, alcançando seu auge no fim da primeira década do século corrente, a partir do qual sofreu uma queda consecutiva no número de passageiros e navios em operação na costa do país (Brasilcruise, 2016).

¹ Mestrando em Turismo pela Universidade de São Paulo (USP) e graduado em Hotelaria pela Universidade Federal Fluminense (UFF). Bolsista CAPES. wfarias@usp.br.

² Formação acadêmica. Filiação profissional. Link de acesso ao Currículo Lattes. E-mail. Graduado em Turismo (1983), licenciado em Filosofia (1988) e mestre em Filosofia Social pela Pontifícia Universidade Católica de Campinas (1991); doutor em Educação pela Universidade Estadual de Campinas (1996). Docente titular do Curso de Graduação em Turismo e Lazer e do Programa de Mestrado em Turismo e de Estudos Culturais na Escola de Artes, Ciências e Humanidades da Universidade de São Paulo (EACH-USP). trigo@usp.br.

O caso específico do retrocesso do setor brasileiro explica-se, entre outros, devido às altas taxas para usufruir dos serviços portuários, inviabilizando a atividade por parte das armadoras, que preferem ofertar um número menor de navios, de modo a garantir sua receita e equilibrar os custos de sua operação no país (Ribeiro, Montanari, 2012; Ramoa, Flores, 2014).

Anteriormente à Emenda Constitucional nº 7 de 15 de agosto de 1995, responsável por alterar o Artigo 178 da Constituição Nacional, somente empresas brasileiras tinham permissão para explorar roteiros de cruzeiros marítimos dentro do país, com destaque para a Abreutur e Agaxtur, esta última fretando navios da armadora Costa Crociere que se encontravam ociosos no mercado europeu (Trigo, 2002; Amaral, 2006).

Em 1996, já começavam a operar roteiros em Armação dos Búzios, no Rio de Janeiro, de maneira modesta, e posteriormente em outros estados, apresentando um crescimento gradativo que durou até o fim da primeira década dos anos 2000. Enquanto a temporada 2010-2011 atendeu cerca de 800 mil passageiros, a temporada de 2015-2016 contou com cerca de 600 mil passageiros. O mesmo ocorreu com quantidade de navios, respectivamente, passando de vinte e dois para apenas onze (Brasilcruise, 2016).

Foi durante os anos de grande entusiasmo do setor que surgiram as associações do setor, como a Brasilcruise, em 2002, que visa defender os interesses dos terminais marítimos de passageiros no país, e a Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos (Abremar), em 2006, representando as armadoras de cruzeiros marítimos em sua atuação nas águas brasileiras. Posteriormente, a Abremar se uniu a Cruise Lines International Association (CLIA), em 2013, associação que representa o setor mundial de cruzeiros marítimos (Clia-Abremar, 2016).

O setor de cruzeiros, de uma maneira geral, recebe ainda pouca atenção por parte das pesquisas acadêmicas (Teye, Leclerc, 1998; Marti, 2004), tendo em vista o constante crescimento da atividade mundialmente. Sun, Jiao e Tian (2011) afirmam que os cruzeiros marítimos ainda possuem um campo teórico limitado, especialmente em aspectos pautados no gerenciamento estratégico e operacional. Ademais, a diversidade temática dentro do setor contribui para uma maior dispersão, inclusive, dos estudos já existentes (Papathanassis, Beckmann, 2011).

No Brasil, o número de publicações científico sobre a área é incipiente, com apenas 14 artigos científicos, nenhum deles versando a temática dos terminais marítimos (FARIAS, TRIGO, 2015). Ainda assim, afirma-se que a grande maioria dos estudos voltados para a política portuária, de uma maneira geral, tem como foco o gerenciamento de cargas ou dos terminais de carga. Pouco ainda é discutido sobre as políticas portuárias para cruzeiros marítimos e terminais de passageiros (Pallis et al., 2010).

A pesquisa busca identificar os aspectos da política de regulação marítima e portuária brasileira que influenciam no mercado de cruzeiros marítimos nacional, por meio de uma análise documental baseada em relatórios de órgãos oficiais, dados estatísticos, entre outros documentos de domínio público disponíveis nas páginas eletrônicas dos terminais, associações do setor e agentes oficiais em questão.

2 Cruzeiros e terminais marítimos

As instalações portuárias de cruzeiros marítimos variam desde de um pequeno cais em regiões litorâneas até um extenso terminal de passageiros, projetado

arquitetonicamente para atender meganavios e oferecer uma gama de serviços para passageiros, tripulantes e armadoras (London, Lohmann, 2014).

Os portos são classificados de acordo com o roteiro dos navios que neles atracam. Dentre os tipos de portos, citam-se: a) portos principais (homeports) - voltados para embarques e desembarques em larga escala, concentrando o início e o término de um cruzeiro; b) portos de trânsito (ports of call ou turnaround) - pontos para escalas durante um cruzeiro, sem embarques e desembarques, somente com trânsito de passageiros (Amaral, 2006; c) portos híbridos (hybrid ports) que operam tanto como portos principais, para embarque e desembarque quanto como portos de trânsito (London, Lohmann, 2014).

As cidades que acomodam portos principais (homeports) geralmente se beneficiam do alto perfil de investimentos no turismo e na estrutura turística para o recebimento dos navios de cruzeiros, que potencialmente acompanham o desenvolvimento da atividade em longo prazo (Schmallegger, Carson, 2010).

Os portos de trânsito possuem vantagens e desvantagens ao operar navios de cruzeiro. Nessa modalidade portuária, os destinos funcionam como uma espécie de “degustação” do turismo na região e há uma concentração de gastos dos passageiros no comércio local, seja com alimentação, souvenirs, artesanato e entretenimento. Apesar do curto tempo passado no destino, geralmente entre oito e doze horas, há o potencial de retorno do passageiro ao destino, por um período mais extenso, após a viagem de cruzeiro. O que torna a atividade uma ferramenta de marketing em potencial (Pattulo, 1996; AMARAL, 2006).

Segundo Marti (1990), cada tipo de porto, devido às suas necessidades, exigirá um tipo de investimento específico. Destinos mais novos no mercado de cruzeiros, comenta o autor, são designados como portos de trânsito, devido a não maturidade para operarem como portos híbridos ou principais.

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), por meio da Resolução 1.556/09 (Brasil, 2016), classifica os terminais marítimos de passageiros em dois tipos: com atracação: terminais com instalações de acostagem e realizam operações de embarque, desembarque e trânsito de passageiros, tripulantes e bagagens ou apenas operações de trânsito de passageiros e tripulantes, sem movimentação de bagagens); e sem atracação ou de fundeio: terminais sem instalações de acostagem que utilizam o tandem para embarque e desembarque de passageiros.

Quanto a navegação, as embarcações de cruzeiros marítimos encontram-se classificadas em dois tipos: cabotagem, realizada entre os portos ou pontos do território brasileiro; e longo curso: navegação realizada entre portos brasileiros e estrangeiros (Brasil, 2016).

Diferentemente de alguns destinos europeus e no Caribe, as temporadas de cruzeiros marítimos no Brasil duram apenas seis meses, geralmente de novembro a abril do ano seguinte. O mercado de cabotagem no Brasil contempla os roteiros realizados de forma integral em portos nacionais, ou com predominância de destinos dentro de seu território, como no caso dos roteiros originados na América do Sul em direção ao Brasil. Por exemplo, alguns roteiros considerados de cabotagem partem de portos principais, como Punta del Leste no Uruguai e Buenos Aires na Argentina em direção ao Brasil, devido a maioria de seus destinos de escala estarem no território brasileiro (Brasilcruise, 2016).

3 Metodologia

Trata-se de uma pesquisa exploratória descritiva, com análise documental a partir de páginas de organizações oficiais, visando identificar o tipo de infraestrutura de cruzeiros marítimos existente no Brasil, pautada na relação de destinos atuantes no mercado de cabotagem nacional. Foram utilizados documentos de livre acesso ou domínio público presentes nas páginas eletrônicas de órgãos oficiais, associações ou dos terminais levantados pela pesquisa.

Esta pesquisa encontra-se dividida em duas fases: (1) levantamento dos destinos de cruzeiros marítimos de maior relevância para o setor e os principais órgãos / agentes oficiais relacionados ao setor e suas competências; (2) identificação das instalações portuárias de cruzeiros marítimos e suas características: unidade federativa, administrador, tipo de concessão ou propriedade (Federal, Estadual, Municipal ou Privada) e tipo de infraestrutura (atracação ou fundeio).

Primeiramente, buscou-se criar um ranking dos destinos que recebem cruzeiros marítimos no Brasil, a partir dos dados do setor sobre as escalas de navios nesses locais. A pesquisa levantou, inicialmente, um total de 48 destinos de cruzeiros marítimos em todo o território nacional, considerando todos aqueles que recebem ou que já receberam navios de cruzeiro desde o ano 2000. Determinou-se para a seleção dos destinos atuantes os seguintes critérios: (a) o número de escalas acumuladas acima de dez; (b) o número de escalas total a partir de cinco nas últimas cinco temporadas, ou seja, entre as temporadas 2011-2012 e 2015-2016.

Seguindo o primeiro critério foram desconsiderados os destinos de São Luiz (MA), São Sebastião (SP), Estreito de Breves (AM), Vendaval (SC), Almeirim (PA), Anavilhanas (AM), Cabedelo (PB), Curuá-Una (PA), Aracaju (SE), Morro de São Paulo (BA), Jurerê (SC) e Óbidos (PA), devido não alcançarem um número de atracções acumuladas superior a dez. O segundo critério eliminou os destinos de Letícia (AM), Porto Seguro (BA) e Florianópolis (SC) por não receberem nenhum navio de cruzeiro nas últimas temporadas.

4 Resultados

A pesquisa considerou uma amostra final de 35 instalações portuárias de cruzeiros marítimos, a partir dos destinos de cruzeiros marítimos atuantes no mercado de cruzeiros de cabotagem no Brasil. Os destinos Búzios e Angra dos Reis no Rio de Janeiro possuem duas instalações portuárias que recebem navios de cruzeiros e dividem atracções entre si, dessa forma o quantitativo das informações levantadas considerará essa duplicidade.

O Quadro 1 detalha as características dos terminais e destinos de cruzeiros marítimos nacional, no que se refere à identificação e classificação desses terminais.

Quadro 1. Administração e classificação da infraestrutura de cruzeiros marítimos no Brasil

Destino	UF	Administração	Concessão / propriedade	Infraestrutura
Alter do Chão	AM	NI	NI	NI
Angra dos Reis	RJ	Prefeitura Municipal de Angra dos Reis	Municipal	Fundeio
Angra dos Reis	RJ	Consórcio Angraporto / Companhia Docas do Rio de Janeiro	Privada / Federal	Atracação
Arraial do Cabo	RJ	NI	NI	NI
Belém	PA	Secretaria de Estado de Cultura	Estadual	Atracação
Boca da Valéria	AM	Prefeitura Municipal de Parintins	Municipal	Fundeio
Búzios	RJ	Marina Porto Veleiro de Búzios Empreendimentos Ltda	Privada/ANTAQ	Fundeio
Búzios	RJ	Prefeitura Municipal de Búzios	Municipal	Fundeio
Cabo Frio**	RJ	Prefeitura Municipal de Cabo Frio	Municipal	Fundeio
Fernando de Noronha	PE	Porto do Recife S.A.	Estadual	Fundeio
Fortaleza	CE	Companhia Docas do Ceará	Federal	Atracação
Ilhabela	SP	Prefeitura Municipal de Ilhabela	Municipal	Fundeio
Ilha Grande	RJ	Prefeitura Municipal de Angra dos Reis	Municipal	Fundeio
Ilhéus	BA	Companhia Docas da Bahia	Federal	Atracação
Imbituba	SC	SCPar Porto de Imbituba S.A.	Estadual	Fundeio
Itajaí*	SC	Superintendência do Porto de Itajaí	Privada	Atracação
Jaguaram* [*]	RJ	Saveiros Tour e Navegação Ltda	Privada	Fundeio
João Pessoa	PB	Companhia Docas da Paraíba	Estadual	Atracação
Macapá	AP	Companhia Docas de Santana	Municipal	Atracação
Maceió	AL	Companhia Docas do Rio Grande do Norte	Federal	Atracação
Manaus	AM	Sociedade de Navegação, Portos e Hidrovias do Estado do Amazonas	Estadual	Atracação
Natal	RN	Companhia Docas do Rio Grande do Norte	Federal	Atracação
Paranaguá	PR	Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (Appa)	Estadual	Atracação
Paraty	RJ	Prefeitura Municipal de Paraty	Municipal	Fundeio
Parintins	AM	Administração Hidroviária da Amazônia Ocidental	Estadual	Atracação
Porto Belo	SC	Sociedade Civil	Privada/ANTAQ	Fundeio
Recife**	PE	Porto do Recife S.A.	Estadual	Atracação
Rio de Janeiro	RJ	Pier Mauá S.A. / Companhia Docas do Rio de Janeiro	Privada / Federal	Atracação

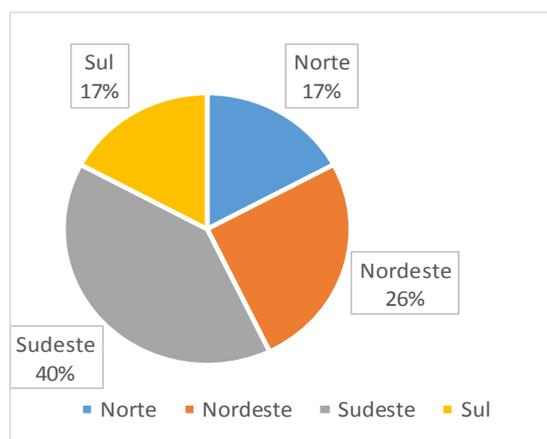
Rio Grande	RS	Superintendência do Porto de Rio Grande	Estadual	Atracação
Salvador**	BA	Companhia Docas da Bahia	Federal	Atracação
Santarém	PA	Companhia Docas do Pará	Federal	Atracação
Santos	SP	Concais S.A. / Companhia Docas do Estado de São Paulo	Privada / Federal	Atracação
São Francisco do Sul	SC	Porto de São Francisco do Sul	Estadual	Fundeio
Ubatuba*	SP	Tamoios Iate Clube	Privada	Fundeio
Vitória	ES	Companhia Docas do Espírito Santo	Federal	Atracação

Fonte: Dados da pesquisa.

Os terminais encontram-se situados em 15 diferentes estados, distribuídos nas regiões Norte, Nordeste, Sul e Sudeste. Conforme já demonstrado nos dados preliminares da pesquisa (Quadro 1), os principais destinos de cruzeiros marítimos estão localizados no litoral do país, em evidência as vias de navegação marítima nesta área do território nacional. O gráfico na Figura 2 demonstra a proporção percentual da distribuição dos terminais de cruzeiros nas regiões identificadas.

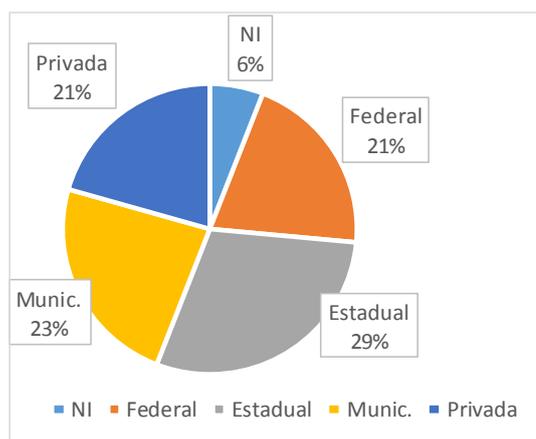
A região Norte (17%) também possui seis instalações, sendo quatro no Estado do Amazonas e dois no Estado do Pará. No Nordeste brasileiro (26%), os estados de Pernambuco (PE) e Bahia (BA) possuem dois portos cada, enquanto os estados de Alagoas (AL), Amapá (AP), Rio Grande do Norte (RN), Paraíba (PB) e Ceará (CE) tem uma instalação cada. No Sudeste estão concentradas a grande maioria dos destinos e instalações portuárias de cruzeiros (40%). Somente o estado do Rio de Janeiro agrupa dez dessas instalações, à medida que o estado de São Paulo (SP) possui um total três e o Espírito Santo (ES) uma. Na região Sul (17%) existem seis instalações portuárias que recebem navios de cruzeiro, quatro localizadas no estado de Santa Catarina e uma nos estados do Paraná e Rio Grande do Sul.

Figura 2. Terminais de cruzeiros marítimos no Brasil por região



Fonte: Dados da pesquisa.

Figura 3. Classificação dos terminais quanto ao tipo de propriedade ou concessão



Fonte: Dados da pesquisa.

Observa-se que a maioria dos terminais de cruzeiros são de propriedade ou concessão pública (73%), sendo oito municipais (23%), dez estaduais (29%) e sete federais (21%), não incluindo as instalações arrendadas, como no caso dos portos de Santos e Rio de Janeiro, administrados pelas empresas privadas Concais S.A. e Píer Mauá S.A. No caso dos terminais privados, levantou-se a existência de sete no total (29%), sendo três destes submetidos a Autoridade Portuária local, devido estarem situados na área do porto organizado. Não foram localizados dados sobre os terminais de Alter do Chão (AM) e Arraial do Cabo (RJ).

Os portos de Porto Belo (SC) e Porto Veleiro de Búzios (RJ) são os únicos caracterizados como Instalação Portuária de Turismo (IPT) (BRASIL, 2016). Quanto aos terminais de cruzeiros do Rio de Janeiro (RJ) e de Santos (SP), apesar de explorados pela iniciativa privada, encontram-se dentro da área jurisdicional do porto organizado, tendo sua administração condicionada a Companhia Docas do Rio de Janeiro e Companhia Docas do Estado de São Paulo, respectivamente, ambas de concessão direta da União. De acordo com a ANTAQ (Brasil, 2016), os terminais que possuem essa condição deverão consultar a Autoridade Portuária em caso de quaisquer alterações quanto a infraestrutura de cruzeiros marítimos.

Dentre os terminais de cruzeiros, os portos de Santos e do Rio de Janeiro são os únicos até o momento que apresentam essa condição jurídica, baseada na subconcessão de um porto público para a iniciativa privada, no caso dos terminais exclusivos para passageiros de cruzeiros. Um dos portos de Angra dos Reis (RJ), administrado pelo Consórcio Angraporto, apesar de subconcedido à iniciativa privada, opera de forma adaptada os navios de cruzeiro, pois destina-se a operação de cargas. Ressalta-se que se encontram em processo de subconcessão os terminais de passageiros de Salvador e Recife, atualmente sob administração da Autoridade Portuária (Brasil, 2016). No futuro, ambos os portos seguirão o modelo dos portos do Rio de Janeiro e de Santos.

Foram levantados um total de 21 (60%) terminais localizados na área de um porto organizado e outros 12 (34%) localizados fora dessa área. Quanto à infraestrutura desses terminais observou-se que 19 (54%) possuem estrutura de atracação e 14 (40%) utilizam o fundeio para realizarem a escala no destino.

5 Discussão

Os terminais das cidades do Rio de Janeiro, Santos e Salvador são considerados os portos principais (homeports) do país por concentrarem o início e o término dos roteiros de cruzeiros marítimos, o que justifica os altos índices de movimentação de passageiros nesses terminais. Segundo Schmallegger & Carson (2010), os destinos que acomodam homeports, geralmente, ganham maior relevância por parte do poder público e dos investidores locais,

consequentemente apresentando um cenário econômico mais favorável para o desenvolvimento da atividade.

Entretanto, no caso brasileiro, esses terminais são alvos de crítica pelas armadoras dos navios, devido as altas taxas de embarque, desembarque e de praticagem (serviço de auxílio de atracação do navio no porto) cobrado por esses terminais. Esses valores estão entre os mais altos do mundo e superam em 300% as taxas cobradas por destinos internacionais consagrados e com melhores infraestruturas para recebimento dos navios (Clia-Abremer, 2010).

Os portos de Porto Belo (SC) e Porto Veleiro de Búzios (RJ) são os únicos caracterizados como Instalação Portuária de Turismo (IPT) (BRASIL, 2016). Quanto aos terminais de cruzeiros do Rio de Janeiro (RJ) e de Santos (SP), apesar de explorados pela iniciativa privada, encontram-se dentro da área jurisdicional do porto organizado, tendo sua administração condicionada a Companhia Docas do Rio de Janeiro e Companhia Docas do Estado de São Paulo, respectivamente, ambas de concessão direta da União. De acordo com a ANTAQ (Brasil, 2016), os terminais que possuem essa condição deverão consultar a Autoridade Portuária em caso de quaisquer alterações quanto a infraestrutura de cruzeiros marítimos.

Dentre os terminais de cruzeiros, os portos de Santos e do Rio de Janeiro são os únicos até o momento que apresentam essa condição jurídica, baseada na subconcessão de um porto público para a iniciativa privada, no caso dos terminais exclusivos para passageiros de cruzeiros. Um dos portos de Angra dos Reis (RJ), administrado pelo Consórcio Angraporto, apesar de subconcedido à iniciativa privada, opera de forma adaptada os navios de cruzeiro, pois destina-se a operação de cargas. Ressalta-se que se encontram em processo de subconcessão os terminais de passageiros de Salvador e Recife, atualmente sob administração da Autoridade Portuária (Brasil, 2016). No futuro, ambos os portos seguirão o modelo dos portos do Rio de Janeiro e de Santos.

Os terminais brasileiros possuem uma concentração ligeiramente maior de estruturas de fundeio, geralmente associadas aos portos de trânsito, devido a praticidade de operação em destinos sem estrutura de atracação. Observou-se a existência de uma grande variedade de destinos de escala em todo o Brasil, com destaque para Búzios (RJ) e Ilhabela (SP), assim como os destinos da região Sudeste como um todo. A demanda de navios nessa região justifica a utilização de mais uma instalação portuária nos destinos de Angra dos Reis e Búzios, por exemplo, conforme apontado na pesquisa.

O destino de escala tem o potencial de atrair os passageiros de cruzeiro para estadias posteriores a viagem do navio, além de movimentarem o comércio local durante as respectivas temporadas (Pattulo, 1996). Destinos no Norte do país, como Santarém (PA) e Parintins (AM), podem potencializar sua demanda turística a partir da atividade de cruzeiros marítimos na região.

Todos os portos brasileiros ainda possuem deficiências em sua infraestrutura de cruzeiros marítimos, algumas apresentando estruturas náuticas básicas adaptadas e algumas

poucas mais bem estruturadas em serviços aos passageiros (Clia-Abremer, 2010). Conforme demonstrado na pesquisa, a grande maioria dos portos são propriedade de prefeituras (em alguns casos, pequenos píeres ou estruturas náuticas simples), estados ou diretamente pela União, no caso das Autoridades Portuárias.

Os processos jurídicos de liberação das atividades náuticas e transformações na infraestrutura física dos terminais tornam-se lentos, burocráticos e custosos (Brasilcruise, 2016; Castro, Passold, 2010). Além disso, o gerenciamento da infraestrutura de cruzeiros requer um planejamento de sua rentabilidade nos períodos ociosos de navios de cruzeiro. No Brasil, esse período chega, em média, a seis meses (Clia-Abremer, 2015). Neste caso, os terminais precisam dividir esses espaços com eventos, exposições ou atividades culturais variadas.

O sucesso dos cruzeiros marítimos nos destinos depende de uma ação integrada por parte de seus stakeholders e tem na parceria público-privada uma estratégia eficiente a longo prazo (London, Lohmann, 2014), tornando-se necessária uma maior sinergia dos interesses de todos os atores envolvidos, de modo a ampliar os aspectos positivos da atividade na economia do país.

6 Considerações finais

O extenso litoral brasileiro, a diversidade de destinos e o clima tropical compõem um cenário favorável para a operação de cruzeiros marítimos em cabotagem no país. Ademais, a diversidade de destinos de escala indica a potencialidade de um extenso mercado a ser explorado, não somente na navegação marítima como também na navegação fluvial, no caso dos destinos do Norte brasileiro.

A proporção e complexidade ganhada pelo tema nos últimos anos, especialmente no Brasil, reascendeu a importância de estudos específicos sobre o mercado brasileiro, além da preocupação em se criar bases mais sólidas da teoria acadêmica sobre a temática dos cruzeiros marítimos. Nesse aspecto, a crise no setor de cruzeiros brasileiro, reflete a relevância das pesquisas voltadas especialmente para o mercado nacional.

Os cruzeiros marítimos representam uma atividade relativamente jovem e a seu tempo tem buscado superar as carências de sua infraestrutura e compreender o seu papel nesse novo mercado. A parceria público-privada, caso bem articulada entre os interesses de seus variados stakeholders, pode gerar frutos favoráveis ao desenvolvimento dos cruzeiros marítimos de cabotagem e ser a alavanca necessária para a retomada do crescimento da atividade no país.

7 Referências

- Amaral, R. C. N. do. (2006). *Cruzeiros Marítimos*. 2 ed. Barueri: Manole.
- Brasil. (2016). *Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ*. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/Portal/Default.asp>. Acesso em: 13 jan 2016.
- Brasilcruise. (2016). *Associação Brasileira de Terminais de Cruzeiros Marítimos*. Disponível em: <http://www.brasilcruise.com.br/>. Acesso em: 12 mai 2016.
- Cliá-Abremar. (2010). *Associação Brasileira de Representantes de Empresas Marítimas. Infraestrutura Portuária no Brasil*. Disponível em: Acesso em: 04 abr. 2011.
- Cliá-Abremar. (2015). *Associação Brasileira de Representantes de Empresas Marítimas. Temporada 2014/2015*. Disponível em: <http://www.abremar.com.br/temporadas-2/>. Acesso em: 13 out. 2015.
- Cruise Market Share. (2015). *2015 World Wide Market Share*. Disponível em: <http://www.cruisemarketwatch.com/market-share/>. Acesso em: 14 out 2015.
- Cruise Forward. (2014). *Impact: Environment & Economic*. Disponível em: <http://www.cruiseforward.org/impact/economic>. Acesso em: 04 out 2014.
- Darley, H. (2011). *Economic growth: revenue streams for port authorities*. Hugh Darley's Blog. Disponível em: <http://hughdarley.wordpress.com/2011/07/18/economic-growthrevenue-streams-for-port-authorities/>. Acesso em: 4 jul. 2015.
- Dickinson, B., Vladimir, A. (2008). *Selling the seas: an inside look at the cruise industry*. New Jersey: John Wiley & Sons.
- Farias, W. B.; Trigo, L. G. G. (2015). *Cruzeiros Marítimos: produção científica em periódicos brasileiros de Turismo (1990-2015)*. *Anais do XII Seminário da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo*, Natal. Disponível em: http://www.anptur.org.br/anptur/anais/v.11/DFP2_pdf/58.pdf. Acesso em: 02 jun. 2016.
- London, W. R.; Lohmann, G. (2014). Power in the context of cruise destination stakeholders' interrelationships. *Research in Transportation Business & Management*, v. 13, p. 24-35.
- Marti, B. E. (1990). Geography and the cruise ship port selection process. *Maritime Policy and Management*, v.17, n.2, 157-164.
- Pallis, A.; Rodrigue, J.; Notteboom, T. (2014). Cruises and cruise ports: structures and strategies. *Research in Transportation Business & Management*, v. 13, p. 1-5.
- Papathanassis, A.; Beckmann, I. (2011). Assessing the 'poverty of cruise theory' hypothesis. *Annals of Tourism Research*, v.38, p. 153-174.

- Pattulo, P. (1996). *Last Resorts: The Cost of Tourism in the Caribbean*. London: Cassell.
- Ramoa, C. E. De A; Flores, L. C. da S. (2014). Cruzeiros marítimos: realidade da oferta e da demanda no mercado brasileiro. *Revista de Turismo Contemporâneo*, Natal, v. 2, n. 2, p. 300-322.
- Ribeiro, O. C. F.; Montanari, F. de L. (2012). *Lazer em Cruzeiros Marítimos*. Várzea Paulista, SP: Fontoura.
- Schmallegger, D.; Carson, D. (2010). Whose tourism city is it? The role of government in tourism in Darwin, Northern Territory. *Tourism Hospitality Planning and Development*, v.7, n.2, p. 111–129.
- Teye, V. B.; Leclerc, D. (1998). Product and service delivery satisfaction among North American cruise passengers. *Tourism Management*, v. 19, n. 2, p. 153-160.
- Sun, X.; Jiao, Y., Tian, P. (2011). Marketing research and revenue optimization for the cruise industry: a concise review. *International Journal of Hospitality Management*, v. 30, p. 746-755, 2011.
- Trigo, L. G. G. (2002). *Viagem na memória: guia histórico das viagens e do turismo no Brasil*. São Paulo: Ed. Senac São Paulo.