

JOURNAL

El Periplo Sustentable.
Universidad Autónoma del Estado
de México
<http://rperiplo.uaemex.mx/>
ISSN: 1870-9036
publicação semestral
Número: 27
Julho / dezembro 2014

ARTIGO

Título:

Análise do potencial e dos
obstáculos para a dinamização dos
destinos turísticos inseridos em rotas
de cruzeiros marítimos

Autores:

Cinthia Sena Abrahão
José Manoel Gandara

Recepção Data:

25 / Março / 2014

Data de retorno:

07 / Outubro / 2014

Aceitação Data:

17 / Dezembro / 2014

Páginas:

92 - 117

Análise do potencial e dos obstáculos para a dinamização dos destinos turísticos inseridos em rotas de cruzeiros marítimos

Cinthia Sena Abrahão

Universidade Federal do Paraná, Paraná, Brasil.

José Manoel Gandara

Curso de Mestrado em Turismo, UFPR,
Coordenador do curso e docente do curso de Turismo

Resumo

O artigo analisa a expansão do segmento de cruzeiros marítimos no Brasil, baseando-se nos estudos sobre economia regional e turismo, tendo em vista compreender o potencial e os obstáculos para a dinamização dos destinos mobilizados. O método quantitativo e a pesquisa exploratória subsidiaram a coleta e interpretação das informações. Os resultados foram estruturados em três partes, na primeira é realizada a revisão teórica sobre a temática. Na segunda, são analisados dados capazes de identificar os destinos que vêm sendo mobilizados, bem como os fatores relacionados à infraestrutura e às relações intraempresariais. A terceira é dedicada aos apontamentos finais. Depreende-se da discussão que o planejamento do desenvolvimento do segmento cruzeirístico deve considerar dois aspectos: 1) a estrutura da cadeia produtiva e a influência da liderança das empresas armadoras; 2) a lógica em rede da oferta turística que inclui na mesma teia empresas de portes distintos e que requer uma relação relativamente harmônica.

Palavras-chave:

Turismo, desenvolvimento, destinos turísticos, cruzeiros marítimos, Brasil

Analysis of the potential
and barriers for stimulation of tourist destinations
inserted at sea cruise routes

Cinthia Sena Abrahão

Universidade Federal do Paraná, Paraná, Brasil.

José Manoel Gandara

Curso de Mestrado em Turismo, UFPR,
Coordenador do curso e docente do curso de Turismo

Abstract

The article examines the expansion of the cruise shipping industry in Brazil, based on studies on the regional economy and tourism in order to understand the potential and obstacles to boosting the mobilized destinations. The quantitative method and exploratory research supported the collection and interpretation of information. The results were structured in three parts, the first a theoretical review on the subject is performed. In the second part, data capable of identifying targets that have been mobilized are analyzed, as well as factors related to infrastructure and intraempersariais relations. The third is devoted to the final notes. It appears from the discussion that the development of cruise shipping industry segment must consider two aspects: 1) the structure of the supply chain and influence the leadership of shipowning companies; 2) the logic of tourism supply network that includes in the same web businesses with different size and requires a relatively harmonious relationship.

Key-words:

Tourism, development, touristic destinations, maritim cruises, Brazil.

JOURNAL

El Periplo Sustentable.
Universidad Autónoma del Estado
de México
<http://rperiplo.uaemex.mx/>
ISSN: 1870-9036
Bi-Annual Publication
Number: 27
July / December 2014

ARTICLE

Title:

Analysis of the potential
and barriers for stimulation of tourist
destinations
inserted at sea cruise routes

Authors:

Cinthia Sena Abrahão
José Manoel Gandara

Receipt:

March/25/2014

Forward:

October/07/2014

Acceptance:

December/17/2014

Pages:

92 - 117

Análisis del potencial

y barreras para la estimulación de destinos turísticos
insertados en las vías de los cruceros

Cinthia Sena Abrahão

Universidade Federal do Paraná, Paraná, Brasil.

José Manoel Gandara

Curso de Mestrado em Turismo, UFPR,
Coordenador do curso e docente do curso de Turismo

Resumen

El artículo examina la expansión de la industria de cruceros en Brasil, con base en los estudios sobre la economía regional y el turismo, con el fin de comprender el potencial y los obstáculos para impulsar los destinos movilizadores. El método cuantitativo y la investigación exploratoria apoyaron la recopilación e interpretación de la información. Los resultados se estructuran en tres partes: en la primera, se realiza una revisión teórica sobre el tema; en la segunda, se analizan los datos que pueden identificar los destinos que han sido movilizadores, así como factores relacionados con la infraestructura y las relaciones intraempresariales; el tercero está dedicado a las notas finales. Según se desprende de la discusión, el desarrollo de los segmentos de cruceros debe tener en cuenta dos aspectos: 1) la estructura de la cadena de producción y el liderazgo e influencia de las compañías marítimas; 2) la lógica de la red de oferta turística que incluye empresas de tamaño diferente y requiere una relación relativamente armoniosa.

Palabras clave:

Turismo, desarrollo, destinos turísticos, líneas de cruceros, Brasil.

REVISTA

El Periplo Sustentable.
Universidad Autónoma del Estado
de México
<http://rperiplo.uaemex.mx/>
ISSN: 1870-9036
Publicación Semestral
Número: 27
Julio / Diciembre 2014

ARTÍCULO

Título

Análisis del potencial y barreras
para la estimulación de destinos
turísticos insertados en las vías
de los cruceros

Autor:

Cinthia Sena Abrahão
José Manoel Gandara

Fecha Recepción:

25/Marzo/2014

Fecha Reenvío:

07/Octubre/2014

Fecha Aceptación:

17/Diciembre/2014

Páginas:

92 - 117

Cinthia Sena Abrahão

*Universidade Federal do Paraná,
Paraná, Brasil.*

*Professor de turismo, curso de Gestão em
turismo, Universidade Federal do Paraná.*

José Manoel Gandara

*Curso de Mestrado em Turismo, UFPR,
Coordenador do curso e docente do
curso de Turismo*

*Curso de Turismo, Coordenação do
Maestrado em Turismo, UFPR.*

1. Introdução

Considera-se um pressuposto relevante o fato de que a atividade turística, no que tange à sua dimensão econômica, é capaz de potencializar a demanda interna das economias que promovem seu desenvolvimento. Inclusive, como bem sinaliza Suarez (2007), ela possibilita a exportação de bens e serviços que, em princípio, poderiam ser considerados não comercializáveis, dentre os quais as corridas de táxis, figuram como um caso típico. Assim é que se pode constatar o potencial econômico-multiplicador da atividade turística, ressalvando que a sustentabilidade da mesma requer um esforço de planejamento que envolva o conjunto dos seus atores.

Observa-se nos últimos anos, a expansão de novos segmentos turísticos na economia brasileira. Conforme indica Amaral (2009), o crescimento dos cruzeiros marítimos enquadra-se nessa conjuntura. Inerente a esse processo está a discussão acerca de sua capacidade de contribuir para a promoção do desenvolvimento turístico, particularmente, por meio da dinamização dos destinos inseridos nos roteiros de cruzeiros que percorrem a costa brasileira.

Nesse sentido, entende-se que a expansão dos cruzeiros marítimos no Brasil possibilita abordar a problemática do desenvolvimento na perspectiva regional, bem como visualizar o processo de organização de sistemas produtivos para oferta dos serviços turísticos nos destinos incluídos em rotas de cruzeiros. Para tanto, pretende-se, como objetivo central dessa reflexão, realizar o diálogo entre a perspectiva teórica da economia regional, fundamentalmente pela ótica de pesquisadores do turismo que têm procurado realizar uma leitura adaptada dessas teorias às especificidades da atividade turística e de suas interrelações na campo econômico (Garrido, 2001; Silva, 2007; Suarez, 2007; dentre outros autores).

Além disso, almeja evidenciar uma forma particular de sistema produtivo territorial, cuja articulação envolve múltiplas escalas e relacionalidades. Conforme Fernández e Vigil (2012), a perspectiva de análise territorial requer a incorporação da escala e das relações externas aos arranjos produtivos que se organizam nos lugares, já que estes não podem ser vistos como sistemas fechados, como “caixas-pretas”, replicando o termo utilizado por Boisier (1996).

Em termos metodológicos utilizou-se do método quantitativo e da pesquisa exploratória como suporte para a coleta e análise interpretativa das informações que explicitam o fenômeno em pauta. Os resultados foram estruturados de modo que na primeira parte é realizada uma breve revisão teórica sobre a temática. Na segunda são analisados dados capazes de identificar os destinos que vêm sendo mobilizados, bem como os fatores relacionados à infraestrutura e às relações intraempresariais que obstruem a maximização dos efeitos positivos dos fluxos turísticos cruzeiristas. A terceira parte é dedicada aos apontamentos finais.

2. Efeitos econômicos do segmento turístico de cruzeiros marítimos sobre os lugares e os sistemas produtivos territoriais

É notório que considerar o turismo como uma atividade econômica de oferta de serviços representa um ponto consensual das diversas abordagens realizadas por pesquisadores da área. Assim é que destacar as características inerentes aos serviços, como o faz Garrido (2001), de intangibilidade, inseparabilidade, perecibilidade, se torne oportuno para indicar a complexidade da abordagem do processo de multiplicação econômica do mesmo. O mesmo se pode dizer para a observação da articulação dos sistemas produtivos territoriais associados à atividade turística. Conforme Dalabrida (2010), diversos autores que discutem o desenvolvimento na perspectiva do território apontam para o fato de que o território produtivo advém de uma construção dos seus atores, que aportam recursos em busca do atingimento de metas.

Ainda no sentido da complexidade da dimensão econômica do turismo, Suarez (2007) especifica o caráter invertido da sua cadeia produtiva, que para Garrido (2001) chega a ser um elemento capaz de colocar em xeque a pertinência da adoção desse conceito. Na concepção do primeiro autor, na cadeia do turismo o ponto de partida não são as matérias-primas, tal como nas demais, e sim o

próprio turista, no qual o mercado se materializa. Além disso, como se vê na Figura 01, o consumidor perpassa toda a cadeia, o que constitui uma singularidade que torna altamente vulnerável a atividade, requerendo a intervenção governamental como forma de ampliar os efeitos positivos do turismo sobre o local no qual as atividades se desenvolvem.

O arranjo público-privado que é inerente à atividade turística torna pertinente a abordagem do fenômeno por meio da teoria do desenvolvimento territorial. Todavia não se entende que tal possa se efetivar apenas tendo em vista os aspectos internos do tecido produtivo. Para Fernández e Vigil (2012), os territórios são lugares nos quais as redes se condensam e fusionam, cujo estudo requer a identificação das relações e conexões dos atores envolvidos. Acrescente-se a isto que os fluxos podem ser melhor dimensionados ao passo que forem descobertas as formas de interação, bem como os obstáculos para seu desenvolvimento.

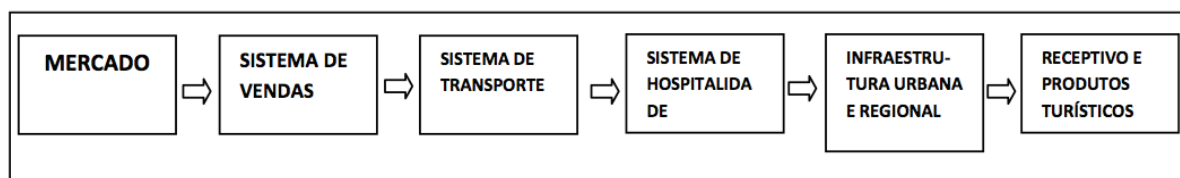


Figura 1: Fluxo da Cadeia Produtiva do Turismo. Fonte: SUAREZ, 2007:77.

A análise do fluxo da cadeia produtiva do turismo explicita, como se vê na Figura 1, que o gasto do turista representa uma espécie de fio condutor, que mobiliza um conjunto de empresas, cujo elemento disparador é a atratividade do destino turístico. Silva (2007) relembra que, tal como se pode constatar no desenho da cadeia turística, a heterogeneidade dos outputs do processo produtivo do turismo explicam porque é difundido o princípio de não aceitação da classificação setorial para o mesmo. Ao mesmo tempo, o papel predominante da demanda na definição dos contornos da atividade explicam seu caráter difuso e abrangente¹. Ainda assim, é relevante destacar que, tal como aponta este autor,

¹ Em Silva (2007) observa-se um profícuo debate sobre as possibilidades de abordar a atividade turística pela ótica da oferta, o que permitiria restringir esse caráter difuso determinado pela ótica da demanda, ao definir a oferta especificamente turística. Todavia as conclusões desse debate restringem profundamente a dimensão econômica da atividade turística, em função disso é que a ótica da demanda permanecerá sendo norteadora desta reflexão.

dois problemas básicos envolvem o turismo, considerado como “uma corrente massiva que se desloca desde um mercado de origem até um núcleo receptor” (Silva, 2007:2) sua distribuição desigual no tempo e sua polarização no espaço.

Ao analisar o princípio da centralidade, ou dos lugares centrais, Silva (2004) revela que a origem do fenômeno advém da relação entre os agentes econômicos, seja pelo conteúdo geográfico do lugar, seja pela centralização das decisões de produção, de consumo e outras. Nesse processo os custos de transporte e as economias de escalas exercem papel crucial. Do ponto de vista do consumidor, a redução dos custos de deslocamento constitui um fator excepcionalmente importante, pois possibilita a maximização da utilidade dos deslocamentos e a economia de tempo, dois fatores relevantes no processo de decisão, que passam a estar concentrados no mesmo lugar. Sendo assim, é possível concluir que:

... uma destinação turística que ofereça em um mesmo espaço ou espaços contíguos um amplo leque de facilidades para seus visitantes, tornando assim eficaz o deslocamento por eles efetuado, quanto ao uso do tempo despendido e a outros custos de interação espacial, estará alcançando eficácia em relação aos custos em que se incorreu visando atrair visitantes (SILVA, 2004: 30)

Nesse sentido, Avila (2012) indica o potencial econômico dos cruzeiros marítimos quando destaca a possibilidade de visitar diversos lugares, em função das escalas do navio, como um dos principais fatores de atração do turista. Entende-se, portanto, que este segmento turístico exerça, ele mesmo, a centralidade baseada nos fatores listados por Silva (2004). Além disso, ele condensa particularidades, especialmente por representar um meio de transporte, ao mesmo tempo em que se configura como destino.

É preciso reconhecer que a característica de “resort marinho” (OMT, 2008), frequentemente atribuída aos cruzeiros marítimos, vem sendo incrementada com um composto diversificado de atrativos, disponibilizados na oferta a bordo. O que justifica o questionamento acerca dos impactos positivos sobre a economia turística das cidades portuárias incluídas nas rotas dos navios (Andrade e Robertson, 2012). Isto é, indaga-se se de fato este movimento seria capaz de desencadear efeitos multiplicadores tais que acionem a articulação de atores em torno do sistema produtivo, promovendo assim os elementos fundamentais para o desenvolvimento do local.

Tal questionamento, por sua vez, permitiu direcionar o foco da análise sobre os efeitos multiplicadores do turismo para as economias locais, ativadas por exercerem um ou vários papéis no segmento cruzeirista, seja de embarque/desembarque ou visita. Para tanto, suporte teórico relevante pode ser encontrado na teoria do desenvolvimento regional. Nesta óptica, Garrido (2001) recorre aos conceitos de polo de crescimento articulado por François Perroux, e, ao de cluster desenvolvido por Michael Porter. Este último, por sua vez, tem encontrado ampla aceitação nos estudos sobre a dimensão econômica do turismo, o que reflete sua posição hegemônica no campo dos estudos regionais (Fernández e Vigil, 2007).

Silva (2004) também indica que o modelo econômico de abordagem do turismo deve identificar os fluxos de entradas e saídas, o que conduz novamente ao conceito de multiplicador econômico. Este, por sua vez, permite caracterizar os efeitos dinamizadores de cada unidade monetária que ingressa na economia local. Isto é, a capacidade de transformação desse gasto em indutor do desenvolvimento local. Para tanto, é pressuposto irrefutável que o grau de diversificação e integração da economia regional define os limites e potencialidades do multiplicador. Importante acrescentar, que do ponto de vista interno, o desenvolvimento do tecido produtivo depende da motivação dos atores e da capacidade de composição de redes político-institucionais e combinação às econômicas (Fernández e Vigil, 2012).

Isto posto, recobra-se o fato de que o turismo possibilita ligações econômicas por meio do gasto dos turistas, o que constitui elemento central dessa lógica. São três as formas pelas quais este processo se dá: 1) os gastos diretos que são realizados no local, em transporte, alojamento, restauração, transporte local, tours, excursões, espetáculos, o que constitui os estímulos diretos; 2) os gastos realizados pelas empresas turísticas, que representam os indiretos; 3) o consumo realizado por donos de empresas turísticas e seus empregados, perfazendo as transações econômicas induzidas. Para Elias (2009), tais ligações explicitam os fluxos mencionados por Silva (2004) e transportam os estímulos, que serão mais e melhor aproveitados quanto maior a capacidade de atendimento da demanda por meio do sistema produtivo loco-regional.

Em consonância com essa perspectiva, FGV/ABREMAR (2011) sintetiza os potenciais impactos econômicos que envolvem os gastos realizados pelos passageiros de navios de cruzeiros e pelos armadores (donos dos navios). Nesse caso, observa-se que parcela significativa dos fluxos monetários

advém do pagamento de taxas portuárias e de impostos que incidem sobre as diversas operações realizadas pelas empresas envolvidas. Explicita, ainda, que a geração de empregos não se vincula apenas às empresas de cruzeiros e aos gastos diretos dos passageiros, mas à mobilização da cadeia turística, que por sua vez, tem desdobramentos sobre outros setores da economia (Figura 2).

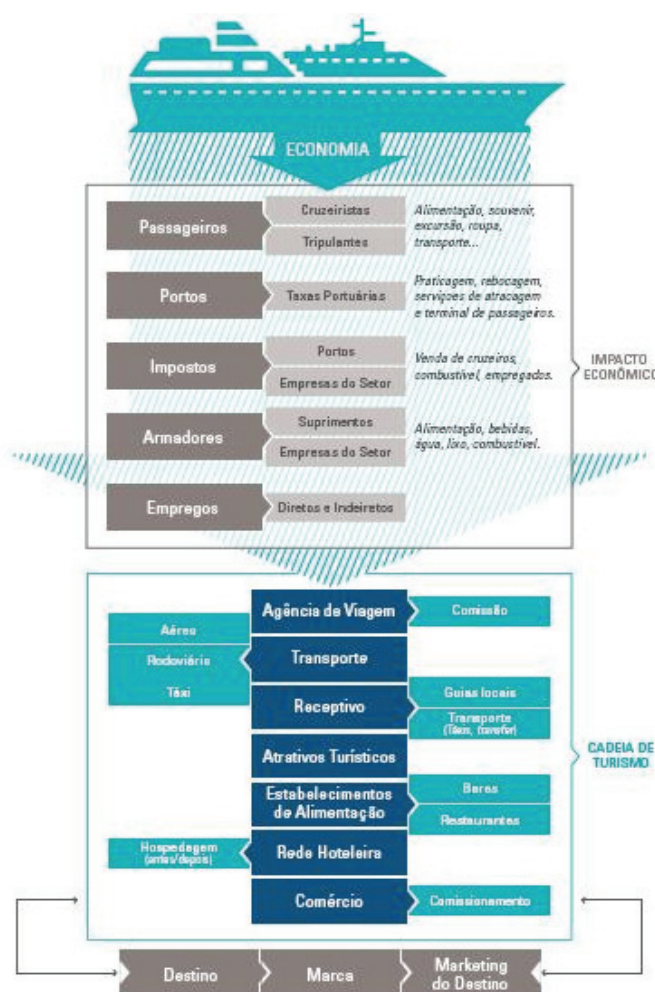


Figura 2: Cadeia Produtiva do Turismo no segmento de Cruzeiros Marítimos.

Fonte: FGV/ABREMAR, 2011.

Em contrapartida, Amorim, Andrade e Cardona (2012) mostram que além da concorrência entre os atrativos da cidade portuária e do navio, o próprio cronograma do roteiro representa um limitante para a visitação das cidades. O que, por sua vez, constitui um fator de cerceamento do efeito multiplicador dos gastos turísticos. Segundo as autoras, “a parada nos portos é de aproximadamente 10 horas, que são transformadas em uma corrida contra o tempo” (Amorim, Andrade e Cardona, 2012:55). Os dados de UERJ/IME (2010) confirmam este conflito ao explicitar que 47% dos cruzeiristas que aportam em Búzios, um dos destinos mais relevantes em termos de escalas no Brasil, não fazem qualquer tipo de passeio, seja terrestre ou marítimo.

Considerando que o segmento cruzeirista é liderado pelos armadores (empresas de navegação), é razoável compreendê-los como unidade econômica motriz, capaz de gerar externalidades positivas para a economia local². Neste papel, o ator externo ao território é o responsável por propulsionar as unidades locais com as quais se relaciona, tal como se deduz com base na esquematização realizada por FGV/ABREMAR (2011) (Figura 2). A observação destas relações permite ratificar a centralidade da empresa de navegação e sua capacidade de gerar ganhos de produtividade originados pela localização.

A análise das atividades econômicas dos destinos não pode ficar circunscrita aos atores locais impactados pela demanda, posto que o arranjo produtivo só se completa com a presença deste ator externo ao território, mas que exerce papel preponderante. Isto ratifica a reflexão de autores dedicados ao desenvolvimento regional, para os quais a análise não pode se circunscrever ao interior de um arranjo territorial, como o cluster, por exemplo, mas deve identificar as relações externas, inclusive sob a óptica das relações de complementaridades e subordinações (Brandão, 2004; Amin, 2008; Dalabrida, 2010).

Ao reorganizar o fluxo de encadeamento da cadeia produtiva para a análise do caso, como se vê na Figura 3, é possível destacar os elos que interligam essa indústria itinerante, de navegação de

² Conforme Igliori (2010), a ideia de indústria motriz do crescimento é um dos pilares da teoria do crescimento de Perroux. Esta possui características de uma moderna grande indústria, na qual a divisão do trabalho, a concentração de capital e a mecanização dos processos são identificáveis. Sua atuação econômica é responsável por gerar economias externas, que se manifestam sob a forma de dinamização de outras indústrias.

passageiros, com as cidades turísticas. Entende-se que esteja aí o fator relevante para retenção dos efeitos externos positivos, mas também estão nela explicitados uma teia que articula atores internos e externos ao território, cuja interação é responsável pela mobilização dos recursos. Os grandes equipamentos urbanos, dentre os quais se incluem os portos, integram a oferta técnica dos destinos, e, como bem salienta Silva (2004), ao serem dinamizados geram externalidades positivas. Estas, por sua vez, serão compartilhadas por consumidores, empresas turísticas e moradores. Por meio deles o espaço turístico é integralizado, compondo o espaço dos emissores, dos receptores e daqueles que estão em trânsito.

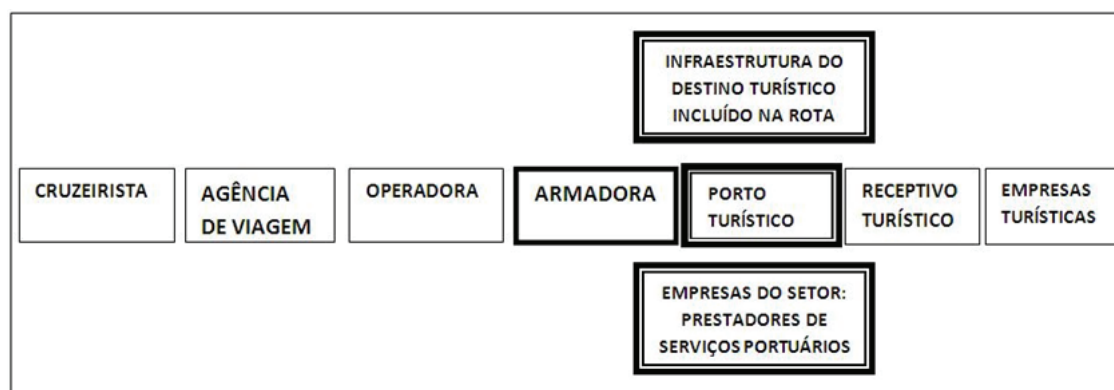


Figura 3: Encadeamento empresarial no segmento de Cruzeiros com destaque para o elo com as cidades turísticas. Fonte: Organização dos autores

Tais relações podem propiciar crescimento, geração de renda e emprego, sem contudo, que isso signifique ampliação do bem-estar social. Nesse caso, quando se verifica o crescimento da unidade propulsora, a expansão do volume de negócios, sem a consequente geração de todos os efeitos esperados nas unidades conexas, pode-se dizer que esteja ocorrendo um processo de crescimento. Todavia, o desenvolvimento dependerá da interveniência de outros fatores. Lima e Simões (2009) e Santos (2005) reforçam tais argumentos, lembrando que para o próprio Perroux (1967) o crescimento e o desenvolvimento dos territórios dependeria da capacidade de propagar os efeitos de um polo. Poder-se deduzir que isto se vincula às políticas públicas que devem remediar o crescimento anárquico, convertendo-o em desenvolvimento ordenado. Ou, de forma mais incisiva, tenha como

objetivo o atingimento de formas dinâmicas de eficiência coletiva, potencializando os arranjos territoriais e seus efeitos positivos sobre a economia local (Iglieri, 2010).

Assim, frente à complexidade dos arranjos que lhe são inerentes, cabe observar as potencialidades de desenvolvimento do segmento cruzeirista, o que implica analisar os indicadores passíveis de serem extraídos de seu crescimento anárquico no período recente no Brasil para transformá-los em fundamento para novas proposições de incentivo e/ou remediação de seus impactos. Para tanto, é importante considerar os objetivos econômicos gerais do turismo, que, conforme Silva (2004) envolvem a maximização da experiência psicológica do turista, dos lucros das firmas que produzem para atender aos turistas, bem como dos impactos diretos, indiretos e induzidos dos gastos turísticos sobre uma determinada comunidade, região ou país.

3. Impactos e condicionantes da inserção das cidades em rotas de cruzeiros marítimos no Brasil

É relativamente recente a inclusão dos destinos turísticos brasileiros em roteiros de cruzeiros marítimos. Palhares (2002) e Brito (2006) indicam que o novo marco legal relacionado ao transporte marítimo de passageiros no Brasil, sistematizado na emenda constitucional no 7, de agosto de 1995, estabeleceu um divisor de águas para o mercado de cruzeiros no país.

Desde então, verificou-se o crescimento do número de escalas em portos brasileiros, por conseguinte, o aumento do volume de passageiros, estabelecendo uma nova realidade de fluxos turísticos para o ambiente portuário e, por conseguinte, para as cidades destino. Já na temporada 2009/2010 o crescimento do segmento passou a explicitar o perfil das cidades mobilizadas pelos fluxos desencadeados. De acordo com os dados da BrasilCruise (2009- 2013), 22 cidades litorâneas têm recebido o impacto desses, sendo que dentre elas, 10 estão na região sudeste.

No que se refere ao volume de embarques e desembarques realizados no porto, Santos/SP e Rio de Janeiro/RJ figuram como as principais cidades. Trata-se de um destaque relevante, haja vista que a função do destino na rota se reflete de forma distinta no volume de transações que são efetuadas em seu território. Pereira e Robles (2010) mostram a diferença entre o volume de passageiros que

embarcaram/desembarcaram no porto de Santos e aqueles que estiveram em trânsito. Na temporada 2009/2010, desembarcaram 454.315 passageiros, enquanto 71.972 estiveram em trânsito. Os efeitos percebidos na cidade, especialmente pelos gestores públicos, são palpáveis e têm justificado a elaboração de diversos projetos e várias ações de incentivo ao segmento.

Neste caso, fica evidente o desafio apontado por Boisier (1999), quando relaciona os inúmeros obstáculos concretos aos processos voltados para a dinamização do território. Particularmente, fica destacado que a gestão pública ao elencar este objetivo deve estar ciente de que, mesmo frente às ações intervenientes desencadeadas, prevalecerão os mecanismos de mercado na designação final dos recursos. Isto se torna mais complexo em função da multiplicidade de atores de quem se espera reciprocidade, e, que são independentes no processo de tomada de decisões, ou, relativamente independentes.

Outro aspecto relevante para dimensionar o impacto sobre as cidades se refere ao volume de escalas em cada uma delas. Neste caso, observa-se que Santos, Rio de Janeiro e Búzios (RJ) foram as únicas incluídas em mais de 200 escalas entre as temporadas de 2009/2010 e 2011/2012. Situação que se reverteu na de 2012/2013, quando houve queda geral das escalas no Brasil, tendência declinante que persistiu para a temporada seguinte (Brasilcruze, 2009-2013). O que permite identificar o caráter dinâmico do segmento de cruzeiros, no que tange às mudanças loco-regionais. Principalmente, se se considera a fluidez da atividade motriz do segmento. Para Polése (1998), a mobilidade das estruturas produtivas, das ideias e das pessoas explica e alimenta o estado de concorrência entre os lugares.

As cidades brasileiras melhor posicionadas, em termos de inserção nos roteiros de cruzeiros, além das três já mencionadas, são Ilhabela (SP) e Salvador (Ba). Importante dizer que esses destinos são contemplados em pacotes oferecidos por todas as grandes armadoras atuantes no Brasil, em rotas realizadas ao longo da costa brasileira (de cabotagem) e internacionais (na América do Sul e entre destinos europeus e sul-americanos) (Brasilcruise, 2013).

O tempo de permanência dos cruzeiristas nas cidades representa mais um indicador que possibilita mensurar o efeito multiplicador dos gastos realizados em solo. Nesse sentido, dados de oferta para a temporada 2013/2014 indicam que as cidades do Rio de Janeiro, Salvador e Santos são as únicas em que se verifica a permanência dos navios por período superior à 10 horas. As cidades que têm

recebido investimentos em áreas de lazer em torno do porto, no entanto, tendem a ampliar as oportunidades de que “os cruzeiristas pisem em terra firme e tenham a ideia de contato com o lugar” (Amorim, Andrade e Cardona, 2012:55). Nesse sentido, mais uma vez é a cidade do Rio de Janeiro que vem avançando ao dotar a área portuária de vários equipamentos culturais³. Na mesma linha estão as capitais nordestinas, com destaque para Fortaleza-Ceará, Recife-Pernambuco e Salvador-Bahia (Brasil, 2012; Pernambuco, 2009; Rio, 2009).

Em que pese alguns avanços recentes, no que tange à infra-estrutura turística de suporte ao desenvolvimento dos cruzeiros, detecta-se um quadro crítico. Abremar (2010) indica que entre os 23 destinos inseridos em rotas de cruzeiros, 8 não são alfandegados, dificultando a recepção dos cruzeiros internacionais. Trata-se de um fator nevrálgico para definir a competitividade do destino turístico. Se a indústria de navegação, constituída pelas empresas armadoras, exerce o papel motriz, ativando o processo de crescimento das demais, não se pode pensar em desenvolvimento desse complexo sem criar as condições básicas para a realização das suas atividades.

Além desse aspecto de estrutura administrativa, são observados problemas no que tange à capacidade física dos portos, insuficiência de fundeio para a manobra dos navios, condições instáveis de maré e ventos que levam a cancelamentos frequentes do atracamento em alguns casos. Também se destaca a extensão do cais em vários casos, como responsável por limitar o volume de escalas (Abremar, 2010).

Já os custos operacionais, especialmente, as taxas portuárias e de praticagem⁴ têm reduzido a viabilidade de atuação na costa brasileira. No que tange ao primeiro aspecto, os portos de Santos, Rio de Janeiro e Itajaí se destacam como os mais caros (Tabela 1). Conforme Abremar (2010), as taxas portuárias de embarque de passageiros em trânsito e de desembarque são mais elevadas no Rio de Janeiro. Já a taxa de embarque de passageiros é mais alta em Santos, seguida pela do Rio de Janeiro

³ O Projeto Porto Maravilha representa a síntese de um conjunto de investimento na melhoria da infraestrutura portuária e em equipamentos culturais, dentre os quais estão o Museu MAR, AquaRio, além de um processo amplo de requalificação urbana nas áreas de entorno do porto, integrando o composto de oferta aos cruzeiristas.

⁴ A praticagem constitui uma prestação de serviço ao navegador, que permite a condução do mesmo até a área de atracação com segurança.

e Itajaí. Nesse quesito Salvador, Recife e Ilhéus, bem como os portos de fundeio (Búzios, Cabo Frio e Ilhabela) possuem taxas substancialmente mais competitivas.

Os portos de Santos, Salvador e Itajaí apresentam os custos mais elevados de praticagem (Tabela 1). Conforme Abremar (2010), no porto de Santos, principal porto de embarque e desembarque de cruzeiros marítimos no Brasil, o custo é superior ao dos portos de Lisboa em 121%, de Barcelona em 492% e de Montevidéu em 670%. Destaca ainda outras taxas, dentre as quais, a de coleta de lixo, de água e de retirada de bagagem. Nesses aspectos, o porto do Rio de Janeiro apresenta as taxas mais elevadas de gestão de resíduos, e, de bagagem por passageiro, enquanto no de Salvador são destacadas as taxas de abastecimento de água.

CIDADE	TAXAS PORTUÁRIAS			PRATICAGEM (Navios de 70.000 GRT) 2010
	Taxa portuária Passageiros em Trânsito 2010	Taxa portuária Passageiros Desembarcando 2010	Taxa portuária Passageiros Embarcando 2010	
ANGRA DOS REIS	-	-	-	10.504,00
BÚZIOS	5,93	6,20	6,20	-
CABO FRIO	10,95	-	-	-
ILHA GRANDE	-	-	-	10.504,00
ILHABELA	5,55	-	-	16.754,99
ILHÉUS	6,00	12,00	12,00	16.154,00
ITAJAÍ	37,00	50,00	50,00	18.389,00
MACEIÓ	4,00	8,00	8,00	13.550,00
RECIFE	12,53	18,80	18,80	12.041,00
RIO DE JANEIRO	42,07	51,99	51,99	10.014,00
SALVADOR	8,16	16,00	16,00	18.200,00
SANTOS	35,00	38,00	112,00	18.952,37 a 15.656,30
SÃO FRANC. DO SUL	-	-	-	11.789,00
VITÓRIA	30,00	30,00	30,00	7.848,77

Tabela 1: Taxas Portuárias e Praticagem em portos brasileiros

Fonte: ABREMAR, 2010.

Tais dados retratam elementos obstrutores do processo de desenvolvimento e multiplicação econômica do segmento cruzeirista. Nesse sentido, por aproximação é razoável considerar que são limitados os efeitos propagadores da atividade sobre o território (Lima e Simões, 2009), bem como de estimulação à organização produtiva. Em contrapartida, a superação dos déficits estruturais do sistema portuário pode atuar como fator gerador de economias externas. Garrido (2001) agrega a isto a ideia comum aos economistas institucionalistas, segundo os quais os atores locais possuem papel relevante na ativação das externalidades dinâmicas, teorizada por Alfred Marshall.

Como se vê, a competitividade dos destinos turísticos brasileiros, mesmo aqueles que têm se beneficiado mais fortemente do crescimento do mercado de cruzeiros, encontra-se prejudicada em função de fatores estruturais. Tomando como base a teoria da competitividade estrutural desenvolvida por Michael Porter aplicada aos destinos turísticos, observa-se que o sucesso ou fracasso do processo de multiplicação positiva deste movimento expansivo dos cruzeiros depende de um conjunto complexo de interações entre empresa, economia e governo. Este último é destacado como diretamente influente na construção das vantagens comparativas de cada destino, por ser capaz de gerar vantagens (González e Mendieta, 2009), ou nesse caso, desvantagens estruturais.

Barbosa, Martelotte e Zouain (2006) reforçam a importância de assumir a receita gerada por meio do influxo de turistas, bem como a qualidade dos mesmos como fator essencial para o desenvolvimento turístico. Ocorre, o que pode parecer óbvio todavia essencial que seja relevado, que no caso do segmento cruzeirista, gerar tal receita depende da capacidade do destino de estimular os viajantes a descerem na escala e comprarem os serviços ofertados. Conforme FGV/Abreamar (2011), cerca de 90% dos turistas que viajam em cruzeiro pela costa brasileira desceram ao menos em uma escala.

O relatório produzido por ABREMAR (2010) destaca e agrega aos fatores já citados, referentes aos custos portuários, aspectos de infraestrutura que atuam no sentido inverso dos atrativos naturais e culturais. Tais deficiências não contribuem para os objetivos econômicos gerais do turismo (Silva, 2004). O fator mais crítico se refere à capacidade de atracação de navios nos terminais de passageiros, que afeta significativamente o desempenho de 8 dos 17 destinos analisados. Além disso, a capacidade limitada de atendimento no terminal de passageiros é ponto comum a praticamente todos os que o possuem, inclusive o de Santos.

A promoção dos destinos turísticos deve considerar ainda, que a eliminação desses gargalos requer a associação à qualificação de todo o aparelho de oferta do produto turístico. Para muito além da atratividade do destino, é na combinação das ações de diversas empresas que se consuma o processo de viabilização econômica do mesmo (Acerenza, 2003). Tal elemento também se pode evidenciar no estudo realizado por ABREMAR (2010), quando analisa os destinos inseridos nos roteiros de cruzeiros.

Dentre os destinos analisados, ABREMAR (2010) destaca os atrativos de 9 destinos, nos quais estão Búzios e Rio de Janeiro, ambos considerados estratégicos para o segmento. Importante dizer que a cidade de João Pessoa aparece com uma descrição bastante enfática de seu potencial para o segmento, tendo em vista a possibilidade de oferta de atrativos de elevada qualidade natural e cultural, bem como em função de diferenciais em relação a outros destinos da América do Sul. Neste quesito está a ligação entre tal cidade e Cabedelo, outra região turística e portuária. Considera-se que seja um caso particular no qual são ofertados dois destinos em um único porto.

A avaliação de carências de infraestrutura de cada destino é reveladora da perspectiva dos armadores frente a cada um deles. Ainda segundo Abremar (2010), também são identificáveis fatores que afetam a oferta de serviços do receptivo turísticos, tais como falta de área de espera para passageiros e a ausência de espaço para espera de ônibus para excursões.

Outro aspecto essencial na análise das potencialidades de desenvolvimento trazidas pelo fomento ao segmento de cruzeiros marítimos se refere ao funcionamento da rede de negócios turísticos que se relacionam à atividade. Donaire, Silva e Gaspar (2009) destacam a importância desta teia de empreendimentos, que compõem a oferta turística, atuarem de forma harmônica. No caso da atividade turística, o sucesso dos negócios está vinculado à capacidade de compreender a importância da cooperação para além do caráter ocasional, isto é, colocada no centro da estratégia organizacional.

Nesta linha de argumentação está o destaque realizado por González e Mendieta (2009: 121), segundo os quais, nas economias latino-americanas o aumento da competitividade turística dos lugares depende de ...

....crear mejores condiciones capacitando más a la fuerza de trabajo, elevando la productividad y ofertando mejores condiciones urbano-ambientales e institucionales, principalmente en términos de infraestructura básica y de comunicaciones, calidad de los servicios especializados, innovaciones tecnológicas, medio ambiente sustentable, instituciones transparentes, calidad en las regulaciones, combate a la inseguridad y promoción de la cohesión social

Na medida em que se percebe o caráter estratégico do coletivo de empresas como elemento crucial para o sucesso no objetivo de ampliar a atratividade dos destinos turísticos incluídos em rotas de cruzeiros, também se reforça a complexidade da questão. Troccoli e Macedo-Soares (2001, p.20), focando os grupos estratégicos na atividade industrial no contexto da globalização, observa que as redes de relacionamentos interempresariais são expressões de “empresas agrupadas em um relacionamento mais amplo, onde suas diferenças em tamanho e em foco não impedem que elas desempenhem papéis específicos dentro da rede”.

A aplicação da matriz conceitual das redes para a atividade turística é extremamente pertinente, particularmente para subsidiar a reflexão acerca da capacidade de internalização dos multiplicadores econômicos oriundos dos fluxos por ela desencadeados. Isto porque a percepção do serviço turístico por parte do cliente se apresenta como um todo integrado, inseparável da experiência vivenciada no destino. Nesse sentido, a harmonia e complementação da oferta entre as empresas armadoras e os prestadores de serviços em terra constitui um ponto crucial do processo. O que, por sua vez, indica a posição destacada da qualidade percebida pelos turistas em relação à oferta de serviços para a consumação do composto de oferta, como indicam Mamede e Veiga Neto (2011).

Tal abordagem permite evidenciar que este aspecto da relação interempresarial na composição da oferta de atrativos turísticos em terra no Brasil ainda é muito precário e reduz as oportunidades de multiplicação econômica. Parte dos destinos incluídos nas rotas de cruzeiros podem ser enquadrados em ao menos quatro aspectos que sustentam tal afirmativa, considerando os resultados da pesquisa realizada por Abremar (2010): oferta limitada e inadequada de passeios, estrutura insuficiente de serviços complementares, conflitos entre prestadores de serviços e insuficiência de treinamento de pessoas (Quadro 1).

ASPECTOS PRECÁRIOS RELACIONADOS A SERVIÇOS NOS DESTINOS	DESTINOS								
	ANGRA DOS REIS /RJ	FORTALEZA/ CE	ILHABELA/ SP	ILHA GRANDE/SP	ILHÉUS/BA	JOÃO PESSOA/PB	MACEIÓ/AL	PORTO BELO/SC	S.FCO DO SUL/SC
Oferta limitada e inadequada de passeios									
Estrutura insuficiente e/ou inadequada de serviços complementares (táxis e outras formas de transporte de passageiros)									
Conflitos entre prestadores de serviços									
Insuficiência de treinamento dos prestadores de serviços									

Quadro 1: Principais deficiências relacionadas à Prestação de Serviços em Destinos de Cruzeiros no Brasil pesquisados por Abremar.
Fonte: ABREMAR, 2010. Organização dos autores.

A análise do Quadro 1 indica que 5 destinos, dentre os 9 pesquisados por ABREMAR (2010), possuem estrutura insuficiente ou inadequada de serviços complementares. O que consiste um indicador extremamente relevante de que o processo de propagação das externalidades positivas tem sido obstaculizado. Dentre estes 5, ainda existem 3 que possuem oferta inadequada de passeios, o que reitera essa ideia. Considerando a teoria dos polos de desenvolvimento pode-se entender que a empresa motriz/dominante não tem sido capaz de irradiar estímulos tais que propaguem eficiência para as demais. O que reforça a importância da atuação governamental com o intuito de reforçar ganhos de produtividade ou estimulá-los, onde houver obstáculos, contribuindo para o crescimento de maneira geral.

Complementarmente, Mariné e Rojo (2004) concedem forte ênfase à gestão de qualidade centrada na compreensão das expectativas dos clientes no que tange à qualidade da oferta, o que constitui um aspecto crítico identificado por Abremar (2010). Mamede e Veiga Neto (2011) reforçam a importância de utilizar o conceito de qualidade percebida, posto que este combina expectativas do cliente e a percepção do seu atendimento. Ainda nesse sentido, a comparação entre as modalidades de viagem de férias realizada pela CLIA (2011), com vistas a compreender pontos fortes e fracos da oferta dos cruzeiros marítimos, também é reveladora de aspectos mobilizadores dos turistas na escolha desta opção (Quadro 2).

FATORES DE COMPARAÇÃO ENTRE FÉRIAS DE CRUZEIROS E OUTRAS MODALIDADES	2004	2006	2008	2011
Oportunidade de Visitar Vários Lugares	62%	63%	61%	56%
Ser mimado	63%	57%	53%	46%
Jantares Finos	57%	54%	51%	44%
Oportunidade de Relaxar	53%	48%	49%	44%
Fácil de Planejar e organizar	46%	47%	44%	43%
Sem complicações	50%	46%	45%	43%
Alta qualidade do entretenimento	51%	45%	45%	40%

Quadro 2: Seleção de fatores de comparação entre férias em cruzeiros e outras opções em amostra de turistas (cruzeiristas e não cruzeiristas).

Fonte: CLIA, 2011, p. 106 Organização dos autores.

Observa-se, conforme dados compilados no Quadro 2, que dois fatores tradicionais, que consistem na possibilidade de visitar diversos lugares e de “ser mimado” perderam espaço considerável como elemento determinante da escolha. Outros aspectos também apresentam decréscimo, todavia em menor proporção. Tais são indicadores relevantes no sentido de compreender as expectativas dos clientes, por conseguinte para dimensionar o esforço para convencê-lo a usufruir de atrativos terrestres disponibilizados ao longo da viagem.

Amorim, Andrade e Cardona (2011) acrescentam que existem expectativas distintas entre empresas de cruzeiros e cruzeiristas, em relação aos empreendedores e moradores dos destinos visitados. Além disso, há uma competição desigual entre o navio repleto de atrativos e os atrativos organizados no destino. Sendo assim, a relação em rede está obstruída pelo aspecto da infraestrutura e da qualificação dos agentes que complementam a oferta em terra, mas também por fatores estruturais, e de perspectiva das empresas líderes desta rede de negócios.

4. APONTAMENTOS FINAIS

É importante considerar o caráter dinâmico das relações interempresariais e o fato de que os atores buscam melhorar sua posição individual dentro da rede. Todavia, no longo prazo, o que se percebe é que o desenvolvimento da indústria de cruzeiros marítimos depende da possibilidade das empresas líderes conseguirem aproveitar oportunidades de avançar em novos mercados.

Em contrapartida, a organização do suporte em terra requer a mobilização de recursos humanos e financeiros que se justificam na medida em que os demais elos da cadeia produtiva passam a se inserir e aumentar suas vantagens competitivas. Isto, por sua vez, configura um arranjo territorial que se organiza para aproveitamento das possibilidades, ao mesmo tempo se mostra fragilizado pelo fato de que a dinâmica decisória advém de fatores externos, em especial, das análises estratégicas das empresas que comandam o setor.

Neste jogo complexo e dinâmico da teia que envolve empresas, comunidades e governos torna-se evidente o caráter sistêmico da atividade turística, bem como a necessidade de planejamento com vistas a contribuir para o equilíbrio nas relações entre todos os envolvidos. Ainda assim, é importante destacar que a múltipla escalaridade se impõe claramente no contexto analisado, seja pela dimensão global das empresas que atuam como centro da cadeia produtiva, como pela dimensão local dos governos municipais que têm empreendido esforços para aumentar a competitividade dos destinos nos fluxos cruzeirísticos.

Ocorre, no entanto, que o planejamento do turismo, com vistas ao desenvolvimento impõe, particularmente no caso do segmento cruzeirista, que se considere dois aspectos relevantes: 1) a estrutura da cadeia produtiva e a influência da liderança das empresas armadoras, no sentido de mobilizar e desmobilizar destinos, conforme sua avaliação e estratégia de mercado; 2) a lógica em rede da oferta turística que inclui na mesma teia empresas de porte distintos e que requer uma relação relativamente harmônica, traduzida no produto de qualidade. Entende-se que estes sejam alguns dos desafios que podem qualificar o debate sobre o papel do turismo no desenvolvimento dos lugares.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABREMAR. Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos. (2013) **Alavanca para o Turismo**. Abremar. <<http://www.abremar.com.br/>>(acessado em março de 2013).
- _____. **Infra-estrutura portuária no Brasil**. (2010). São Paulo:ABREMAR.
- ACERENZA, M. Á. (2003) **Administração do turismo: planejamento e direção**. Trad. Graciela Rabuske. Bauru/SP: EDUSC.
- AMARAL, R. C. N. (2009) **Uma análise do mercado de cruzeiros marítimos** – evolução, expansão e previsão no Brasil e no mundo. Tese de Doutorado. Programa de Pós-graduação em Comunicação.São Paulo: ECA/USP.
- AMIN, A. (2008) La política regional en la economía global. In: AMIN, A.; FERNÁNDEZ, V. R.; VIGIL, J. I. (Comp.). **Repensando el Desarrollo Regional - Contribuciones globales para una estrategia latinoamericana**. Buenos Aires: Editorial Miño y Dávila. pp. 353-373.
- AMORIM, E.; ANDRADE, C.; CARDONA, N. (2012) Análise dos impactos socioeconômicos dos cruzeiros fluviais no rio Douro – Portugal. IN: AMORIM, E; ANDRADE, C.; TARLOW,P; MARIOTTI, V.; CARDONA, N. (Orgs.). **Abordagem multidisciplinar dos cruzeiros marítimos**. Leiria/Portugal: Textiverso Ltda.
- ÁVILA, M. A. (2012) Reflexões acerca da importância do lazer e entretenimento em cruzeiros marítimos. IN: AMORIM, E.; ANDRADE, C.; TARLOW,P; MARIOTTI, V.; CARDONA, N. (Orgs.). **Abordagem multidisciplinar dos cruzeiros marítimos**. Leiria/Portugal: Textiverso Ltda.
- BARBOSA, L.G.; MARTELOTTE, M. C.; ZOUAIN, D. M.. (2006) Os impactos econômicos do turismo no município do Rio de Janeiro e suas implicações no desenvolvimento local. IN: **Observatório de Inovação de Turismo – Revista Acadêmica**.V.1. No2.

- BOISIER, S.. (1996) Em busca do esquivo desenvolvimento regional: entre a caixa-preta e o projeto político. IN: **arquivos IPEA**, Brasília/DF: IPEA.
- _____. (1999) Post-Scriptum sobre desenvolvimento regional: modelos reais e modelos mentais. IN: **Política e Planejamento Público**. N.19.pp. 308-343.
- BRANDÃO, C. A. (2004) Teorias, estratégias e políticas regionais e urbanas recentes: anotações para uma agenda do desenvolvimento territorializado. In: **Revista Paranaense de Desenvolvimento**. Curitiba. N.107. pp.57-76.
- BRASIL. Ministério do Planejamento. (2012) **Investimentos do PAC2 no porto de Santos somam R\$ 1,2 bilhão**. Brasília: Ministério do Planejamento, Orçamento Gestão. Disponível em: <http://www.pac.gov.br/noticia/73fbac1b>(acessado em Abril de 2013).
- BRASILCRUISE. **Portos Turísticos** - Associação Brasileira de Terminais de Cruzeiros Marítimos. Escalas. Disponível em:<http://www.brasilcruise.com.br/Escalas.asp>. (acessado em maio de 2013).
- BRITO, T. M. (2006) **Cruzeiros marítimos como opção de lazer**. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Educação Física. Campinas: UNICAMP - Faculdade de Educação Física.
- CLIA. Cruise International Association. (2011) **Cruise market profile study**. CLIA: June. Disponível em:http://www.cruising.org/sites/default/files/pressroom/Market_Profile_2011.pdf(acessado em fevereiro de 2013)
- CRUISES. Cruise Market Watch. (2013) **Market Share** – 2013 world wide market share.CLIA. Disponível em <http://www.cruisemarketwatch.com/market-share/>(acessado em maio de 2013)
- DALLABRIDA, V. (2010) Desenvolvimento e governança territorial: um ensaio preliminar sobre a necessidade da regulação no processo de gestão do desenvolvimento. IN: **REDES**. V.15. No 3.pp. 165-186.

- DONAIRE, D.; SILVA, M. P.; GASPAR, M. A. (2009) A rede de negócios do turismo: um estudo sobre suas características e implicações estratégicas. IN: **Revista Turismo Visão e Ação – Eletrônica**. V.11. No01. pp. 112-134.
- ELIAS, S. R. (2009) Turismo y teoría de clusters, las potencialidades de la localidad de Monte Hermoso. IN: **Tempo Libre – Turismo y Recreación**. Año 13. V.1. Mar Del Plata. pp. 67-92. Disponível em: <http://nulan.mdp.edu.ar>. (acessado em janeiro de 2010).
- FERNÁNDEZ, V. R.; VIGIL, J. I. (2007) Clusters y desarrollo territorial. Revisión teórica y desafíos metodológicos para América Latina. IN: **Economía, Sociedad y territorio**. v. VI. No. 24pp. 859-912.
- FERNÁNDEZ, V. R.; VIGIL, J. I.; SEVAL, M. (2012) Explorando la región. Territorios, escalas y relaciones. IN: **Revista de Geografía Norte Grande**. N. 51. pp.21-41.
- FGV/ABREMAR. Fundação Getúlio Vargas / Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos. (2011) **Cruzeiros Marítimos – Estudo de Perfil e Impactos Econômicos no Brasil**. São Paulo: FGV .
- GARRIDO, I. M.D. (2001) **Modelos multiorganizacionais no turismo: cadeias, clusters e redes**. Dissertação de Mestrado. Salvador: Universidade Federal da Bahia (UFBA).
- GONZÁLEZ, R. C.; MENDIETA, M. D. (2009) Reflexiones sobre la conceptualización de la competitividad de destinos turísticos. IN: **Cuadernos de Turismo**. N.23. pp. 111-128.
- IGLIORI, D. C. (2001) **Economia dos clusters industriais e desenvolvimento**. São Paulo: Iglu: FAPESP.
- LIMA, A.C.C.; SIMÕES, R. F. (2009) Teorias do desenvolvimento regional e suas implicações de política econômica no pós-guerra: o caso do Brasil. **Textos para Discussão**. N.358. UFMG/CEDEPLAR: Belo Horizonte. Disponível em: <http://www.cedeplar.ufmg.br/pesquisas/td/TD%20358.pdf> (acessado em abril de 2013).

- MAMEDE, M. I. B.; VEIGA NETO, A. R. (2011) Qualidade percebida e expectativa de brasileiros e estrangeiros em relação aos equipamentos e serviços turísticos. IN: **Revista Turismo Visão e Ação** – Eletrônica. V.13. No10.pp. 311-328.
- OMT. Organización Mundial del Turismo. (2008) **Turismo de cruceros**: situación actual y tendencias. Madri-ES:OMT.
- PALHARES, G. L. (2002) **Transportes Turísticos**. São Paulo: Aleph.
- PEREIRA, S. R.; ROBLES, L.T. (2010) Cruzeiros marítimos – o turismo de viagem e o porto de Santos. IN: **XIII SEMEAD** – Seminários de Administração.
- PERNAMBUCO. PORTO DO RECIFE. (2009) Complexo Integrado Comercial, Hoteleiro, de Convenções e Exposições. **Projeto Básico** – Termo de Referência. Recife: Governo do Estado do Pernambuco.
- PERROUX, F. (1967)**A economia do século XX**. Porto: Herder.
- RIO.(2009) **Projeto Porto Maravilha**. Rio de Janeiro: PMRJ.
- SANTOS, E. L. (2005) Polo de Desenvolvimento e seu impacto na geração de emprego: o caso do polo turístico de Ilhéus/Bahia. IN: **Cadernos de Ciências Sociais Aplicadas**. Ano III.N.3. Vitória da Conquista.pp. 93-102.
- SILVA, J. A. S. (2007) O turismo como atividade econômica: enfoque de demanda versus enfoque de oferta. IN: **TURYDES** – Revista de investigación en turismo y desarrollo local. V.1, no 1. Disponível em <http://www.eumed.net/rev/turydes/> (acessado em abril de 2010).
- _____. (2004) **Turismo, crescimento e desenvolvimento: uma análise urbano-regional baseada em cluster**. Tese de Doutorado em Comunicação. Programa de Pós-graduação em Comunicação. São Paulo: ECA/USP.

- SUAREZ, M. A. (2007) Os problemas da expansão espacial do turismo no Brasil – uma análise exploratória com base na Nova Economia Internacional. In: **Ciencias Sociales Online**. V.4.No.2.pp. 67-85.
- TROCCOLI, I.R.; MACEDO-SOARES, T. D.L.A. (2001) Grupos estratégicos: conceito revisitado sob a ótica das redes de relacionamento. IN: NESS, W.; VOLKEMA, R.(Orgs.). **Estudos em Negócios**. Rio de Janeiro: Mauad.pp.11-30.
- UERJ/IME. Universidade Estadual do Rio de Janeiro – Instituto de Matemática e Estatística. (2010) **Pesquisa sobre o impacto econômico dos cruzeiros marítimos em Armação de Búzios**. Rio de Janeiro: UERJ.