

UNIVERSIDADE DO ESTADO DA BAHIA  
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E TECNOLOGIAS  
CAMPUS I – SALVADOR – BAHIA  
CURSO TURISMO E HOTELARIA

ALINA DENOFRIO  
GABRIELA LIMA

UM OLHAR SOBRE O ACOLHIMENTO DOS  
TURISTAS NO PORTO DE SALVADOR - BA

SALVADOR

2012

UNIVERSIDADE DO ESTADO DA BAHIA  
DEPARTAMENTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E TECNOLOGIAS  
CAMPUS I – SALVADOR – BAHIA  
CURSO TURISMO E HOTELARIA

ALINA DENÓFRIO  
GABRIELA LIMA

UM OLHAR SOBRE O ACOLHIMENTO DOS  
TURISTAS NO PORTO DE SALVADOR - BA

Trabalho de conclusão de curso apresentado ao curso de Turismo e Hotelaria como requisito parcial para obtenção de grau de Bacharel em Turismo e Hotelaria pela Universidade do Estado da Bahia- UNEB ,sob orientação da professora Leliana Souza.

SALVADOR

2012

*Aos nossos pais Paulo e Sueli, Silvana e Claudinei e as nossas irmãs Briza e Isabela pelo eterno incentivo.*

## **AGRADECIMENTOS**

Em especial aos nossos pais e familiares que sempre nos apoiaram em nossa vocação. A Deus que sempre nos deu força para não desistirmos.

Agradecemos este trabalho imensamente a nossa orientadora professora Leliana Souza pela sua convivência diária.

Aos colegas de curso de turismo, que sabem como foi difícil trilhar este caminho.

Agradecemos ainda aos amigos e a todos os professores em especial professoras Aliger Pereira, Ariadna Bandeira, Tadeu dos Santos e Natalia De Sá e aos funcionários da universidade em destaque Rafaela Nascimento e por fim a todos que participaram indiretamente para a conclusão deste trabalho.

*Um homem precisa viajar. Por sua conta, não por meio de histórias, imagens, livro ou TV. Precisa viajar por si, com seus olhos e pés, para entender o que é seu. Para um dia plantar suas próprias árvores e dar-lhes valor. Conhecer o frio para desfrutar do calor. E o oposto. Sentir a distância e o desabrigo para estar bem sob o próprio teto. Um homem precisa viajar para lugares que não conhece para quebrar essa arrogância que nos faz ver o mundo como imaginamos e não simplesmente como ele é ou pode ser. Que nos faz professores e doutores do que não vimos, quando deveríamos ser alunos, e simplesmente ir ver... Il faut aller voir – é preciso ir ver! É preciso questionar o que se aprendeu. É preciso ir tocá-lo. (AMYR KLINK).*

## RESUMO

Os Cruzeiros Marítimos é um segmento do turismo em constante expansão, os litorais baianos, atrelados às potencialidades naturais, geográficas e socioculturais brasileiras, fazem com que esse mercado apresente substancial ascensão em nível nacional perante a realidade mundial. Diante disso o objetivo principal do presente trabalho foi analisar os serviços de acolhimento aos passageiros no Porto de Salvador – BA os aspectos positivos e negativos do Terminal de passageiro, e principalmente a receptividade dada a estes visitantes que aqui passam, foi feito um estudo através de fontes bibliográficas e diferentes percepções de pessoas ligadas ao mercado de cruzeiros, ou mesmo com pessoas que já viajaram de navio e passaram pelo Porto de Salvador. A análise dos dados revelou a potencialidade baiana para o mercado e o melhoramento na infraestrutura do Terminal de Passageiros e barreiras ainda existentes para um melhor posicionamento do Porto de Salvador.

**Palavras-Chave:** Cruzeiros Marítimos, Porto, Acolhimento, Infraestrutura.

## LISTA DE SIGLAS

ABREMAR- Associação Brasileira de Representantes de Empresas Marítimas.

ABTP- Associação Brasileira dos Terminais Portuários.

AEB- Associação de Comércio e Exterior do Brasil.

BA- Bahia.

BAHIATURSA- Empresa de Turismo da Bahia S/A

CAP- Conselho de Administração Portuária.

CODEBA- Companhia Docas do Estado da Bahia.

FENAVEGA- Federação Nacional das Empresas de Navegação Marítima, Fluvial, Lacustre e Tráfego Portuário.

FMLF- Fundação Mário Leal Ferreira.

IMO- Organização Marítima Internacional.

MARPOL- Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navio

OMT- Organização Mundial de Turismo.

ONU- Organização das Nações Unidas.

PAC- Programa de Aceleração e Crescimento.

PDZ- Plano de Desenvolvimento e Zoneamento dos Portos de Salvador e Aratu.

PELTBAHIA- Programa Estadual de Logística de Transportes da Bahia.

REVAP - Plano de Revitalização de Área Portuária.

SALTUR- Empresa Salvador Turismo

SYNDARMA – Sindicato Nacional de Empresas de Navegação Marítima.

UNEB – Universidade do Estado da Bahia

UNIFACS- Universidade Salvador.

UNIJORGE- Centro Universitário Jorge Amado.

## 1 INTRODUÇÃO

Os terminais marítimos são importantes pontos de partida e chegada das relações comerciais regionais, nacionais e internacionais. Os portos são considerados importantes espaços estratégicos para o desenvolvimento de uma localidade, tornando-se porta de saída e entrada de produtos, determinantes na economia local e regional de uma cidade.

O Porto de Salvador encontra-se ligado ao desenvolvimento da economia da cidade, sendo responsável pela economia baiana com a integração com as mais diversas regiões, como o Recôncavo baiano. Possui um perfil exportador de produtos, com destaque na movimentação de contêineres, cargas gerais, trigo, celulose e também na recepção de cruzeiros marítimos, que vem se destacando no segmento do turismo náutico na cidade de Salvador- BA.

O turismo é uma atividade do setor terciário, em um mundo globalizado, que vem crescendo, se desenvolvendo e ganhando, cada vez mais uma grande importância na economia mundial. O Turismo originou-se pela necessidade de deslocamento das populações de saírem de seu local de residência habitual para outro.

Além de ser uma atividade que envolve o deslocamento de pessoas de seu local habitual de residência para outros locais, é também um fenômeno de consumo, onde gera renda, empregos para os locais visitados, além, de aproveitar os bens naturais sem consumi-los, nem esgotá-los. Sendo uma atividade capaz de produzir um impacto na economia local, incrementando outros setores econômicos, fazendo com que uma região promova seu desenvolvimento e motive novos investimentos.

O Turismo Náutico tem como característica principal a utilização de um equipamento náutico como um elemento caracterizador desse segmento. As embarcações, que é o atrativo motivador do deslocamento é também, utilizado ao mesmo tempo como meio de transporte turístico.

Devido ao crescente número de navios turísticos e o número de passageiros desembarcando no Porto de Salvador, o trabalho foi intitulado: Um olhar sobre o acolher dos turistas no Porto de Salvador – BA. O porto foi escolhido como objeto estudo, pois Salvador vem crescendo deste segmento, além, de ser a porta de entrada do turismo náutico da cidade.

A pergunta norteadora da pesquisa para este trabalho foi “Quais são os serviços de acolhimento ao passageiro no Porto de Salvador – BA?”.

A justificativa deste estudo dá-se pela falta de trabalho que aborde o turismo náutico e o Porto de Salvador, com um olhar para o acolhimento dos passageiros que chegam à cidade. Além de, o porto ser a porta de entrada do turismo náutico, e que com o passar dos anos, o número de navios ancorados aumentou. Uma maneira também de valorização daquele espaço, que muitas vezes é passado despercebido pelos próprios moradores e chamar mais atenção para a Baía de Todos os Santos, onde aquele espaço poderia estar sendo mais bem aproveitado.

O objetivo geral do trabalho é analisar os serviços de acolhimento dos passageiros no Porto de Salvador – BA. Os objetivos específicos são:

- a) Caracterizar o transporte e sua importância para a atividade turística em Salvador – BA;
- b) Apresentar o segmento dos Cruzeiros Marítimos;
- c) Descrever os serviços que devem ser oferecidos em um porto;
- d) Identificar os serviços de acolhimento oferecidos no Porto de Salvador.

A presente pesquisa caracteriza-se como estudo exploratório, tendo em vista existir pouco material escrito e fotográfico, pesquisados em bibliotecas da Universidade do Estado da Bahia, Centro Universitário Jorge Amado, Bahiatursa, Companhia das Docas da Bahia (Codeba) e Unifac, abordando mais sobre o assunto, podendo existir no futuro novas pesquisas sobre o tema.

O trabalho utiliza-se do método de procedimento bibliográfico, consistindo na investigação do conceito de turismo náutico e suas principais características, história e a evolução do Porto de Salvador – BA, seu funcionamento, a infraestrutura necessária e os serviços oferecidos. E a pesquisa documental, foi feita através de registros existentes em documentos impressos encontrados na Bahiatursa e web sites dos órgãos, acerca de dados sobre os cruzeiros que chegam ao Porto de Salvador – BA e o número de turistas que chegam à cidade através do porto e seu benefício para região, acerca da chegada dos turistas.

Portanto, os procedimentos técnicos de pesquisa adotados para a coleta de dados da pesquisa científica são as fontes primárias e fontes secundárias, com as pesquisas documentais e bibliográficas, onde se faz necessário à utilização de todos os documentos possíveis e úteis na realização deste trabalho.

Na prática, nossa pesquisa iniciou pela visita ao campo, ao Porto de Salvador – BA, para o reconhecimento da área, infraestrutura do local, e a Companhia das Docas da Bahia (Codeba) para obtenção de informações e dados. Entrevistas com funcionários da

Companhia das Docas da Bahia (Codeba) e aplicação de questionário as pessoas que já utilizaram o Terminal de Passageiros de Salvador – Ba, através dos Cruzeiros Marítimos.

O trabalho apresenta-se em quatro capítulos. O primeiro capítulo aborda a atividade do turismo interligada com o transporte e sua importância, aborda também sobre o transporte marítimo e suas características e sobre o turismo náutico e sobre segmento dos cruzeiros marítimos que com o passar dos anos vem ganhando grande destaque na atividade turística. Já no segundo capítulo, vem apresentando o segmento dos Cruzeiros Marítimos e seus impactos na economia. O terceiro capítulo mostra como funciona os terminais marítimos e os elementos necessários para compor os terminais e a história do porto de Salvador juntamente com a história do porto, com o seu desenvolvimento e os pontos marcantes da história. E finalmente, o último capítulo aborda sobre a infraestrutura atual do porto de Salvador e o acolher dos turistas.

## 2 TURISMO E TRANSPORTE

O turismo transformou-se num fenômeno de enorme importância nas sociedades modernas. Originou-se pela necessidade de deslocamento das populações de saírem de seu local de residência habitual para outro, com o desejo de conhecer novos lugares.

Para uma melhor compreensão do turismo, precisa entender que:

Turismo é um fenômeno social que consiste no deslocamento temporário e voluntário de um ou mais indivíduos que, por uma complexidade de fatores que envolvem a motivação humana, saem de seu local de residência habitual para outro, no qual não exerçam atividades lucrativas ou remuneradas, gerando múltiplas inter-relações de importância cultural, socioeconômica e ecológica entre os núcleos emissores e receptores. (MOTA, 2001, p.43)

Então, o turismo é um fenômeno social que além da pessoa se deslocar de um local para o outro, por alguma motivação, é ainda um gerador de renda para os núcleos receptores. Gerando renda através do meio de hospedagem, alimentação, transporte, atrativos turísticos e um grande gerador de emprego, dando a oportunidade para a comunidade receptora, com a mão de obra local.

Ao analisar o conceito de turismo, quando se fala em deslocamento logo se pensa em transporte. Qualquer um que esteja saindo em viagem, de férias ou a negócios, sabe que para alcançar seu destino, precisa-se utilizar um meio de transporte: automóvel, ônibus, avião, navio, etc. É fato, portanto, que o turismo não existe sem o transporte.

Segundo Roná (2002) para existir transporte deve-se ter um corpo que se desloca entre um ponto e outro, ou seja, o indivíduo sai do seu ponto de origem, e pretende-se chegar ao seu ponto de destino, para chegar até o outro ponto, existe uma trajetória que é percorrida em um determinado tempo.

Também precisa-se levar em consideração que:

[...] os transportes constituem um fator relevante do ponto de vista funcional, pois, onde o transporte é precário ou não existe, a atividade econômica se reduz aos níveis de subsistência e de autoconsumo. Pelo contrário, durante, o desenvolvimento dos transportes, se valorizam os recursos naturais distantes, estabelecendo-se uma intercomunicação entre os diversos grupos sociais; daí que a função principal deles seja a integração de todos os elementos – tanto as pessoas como os bens – em âmbitos geográficos mais amplos, o que traz como consequência a ampliação do marco econômico, social e político em que se desenvolve a atividade humana. (TORRE, 2002, p.2)

De forma geral, o transporte é um dos elementos fundamentais para o desenvolvimento de uma cidade. O que tornou o transporte um elemento ativo e progressista, com um aperfeiçoamento sistemático, foi os desenvolvimentos em anos recentes, as perspectivas abertas à tecnologia e às invenções neste setor.

Os meios de transportes permitem que o turista saia do seu local de origem para o seu local de destino, com a finalidade de desfrutar do atrativo que motivou a viagem. Para melhor compreender os transportes, se classifica os transportes em: transporte aquático (marítimo, fluvial ou lacustre); transporte terrestre (trens, ônibus, carros, motos, bicicletas); transporte aéreo (prestação de serviços regulares, fretados, aluguel de pequenos aviões, aviões particulares e helicóptero), permitindo que as pessoas tenham acesso a um ponto de destino.

É importante para uma melhor compreensão do funcionamento dos transportes, levar em consideração também a infraestrutura. A infraestrutura turística é a obra básica, geralmente de ação estatal, em matéria de acessos, comunicações, abastecimentos de água, eliminação de resíduos, portos, aeroportos, etc. Os diversos aspectos de um país ou região se conhecem pelos transportes.

Além disso, o transporte é um dos elementos essenciais na infraestrutura de uma localidade:

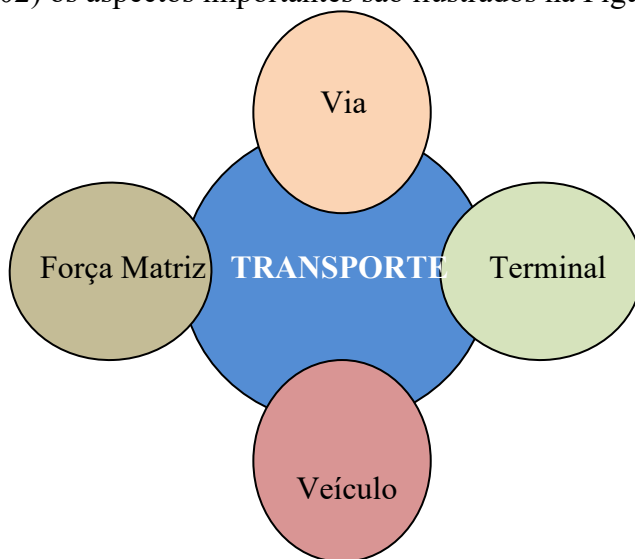
As obras de infraestrutura dos governos, no que se refere ao transporte, permitem resgatar as regiões mais afastadas, fazendo-as partícipes dos benefícios que a civilização pode oferecer; são úteis, também, para a exploração dos recursos naturais ali localizados. Considera-se que a infraestrutura turística não somente beneficia aos veículos, mas toda a economia local. Criando sistemas de energia, água potável, eliminação de resíduos e serviços telefônicos para apoiar os serviços turísticos, estas instalações podem ter profundo impacto sobre a vida dos residentes locais, particularmente naquelas áreas que estão emergindo economicamente. (TORRE, 2002, p. 17)

Já com relação à infraestrutura de apoio turístico, pode-se definir como as “Condições básicas necessárias que garantam uma boa qualidade de vida para a comunidade e à prática do Turismo, tais como sistema de transportes, sistemas de comunicação, energia elétrica, serviço de abastecimento de água, e outros.” (BENI, 2003.p. 15).

O transporte relacionado com o turismo, de acordo com Torre (2002) não se pode levar em consideração apenas a eficácia do serviço, precisa-se levar em consideração os fatores de acesso a lugares de atração, a comodidade do serviço, os horários convenientes, assim como o complemento dos serviços fundamentais, como avião, trem ou ônibus, com outros serviços secundários que permitem transportar turistas sem a perda de tempo até seu destino final. Percebe-se que tanto os meios de transportes de forma geral como os de transportes turísticos têm importância de caráter econômico, social e político.

O turismo hoje conhecido e praticado no mundo, de acordo com Palhares (2002), pode ser alcançado devido o desenvolvimento tecnológico dos meios de transporte. Sendo um dos componentes fundamentais da atividade turística.

Porém, para atingir a expectativa do turista com relação aos meios de transportes, tem que se levar em consideração vários aspectos que são indispensáveis ao transporte e ainda apresentar condições favoráveis para atender a demanda. Onde de acordo com Palhares (2002) os aspectos importantes são ilustrados na Figura 01, a seguir:



**FIGURA 01** – Elementos essenciais do transporte.  
 FONTE: Palhares, 2002. Elaboração própria.

Para compreender melhor esses elementos, segue Quadro 01, com a definição de cada elemento, sua influência e um exemplo:

<b>ELEMENTOS</b>	<b>DEFINIÇÃO</b>	<b>INFLUÊNCIA</b>	<b>EXEMPLO</b>
<b>VIA</b>	Meio pelo qual o transporte se desenvolve.	Caracteriza o veículo empregado e o tipo de motor.	Ar, mar, rios, ferrovias, rodovias, etc.
<b>VEÍCULO</b>	Equipamento que transporta pessoas e carga.	Sua variedade permite atender diferentes objetivos/desejos (velocidade,	Trens, carros, aviões, ônibus, navios, etc.

<b>FORÇA MOTRIZ</b>		flexibilidade, privacidade)	
	Tecnologia propulsora dos veículos.	Determina o alcance, velocidade e a lotação a ser transportada.	Tração animal, vela, motores, turbinas, etc.
<b>TERMINAL</b>	Lugar no qual se tem acesso aos meios de transporte.	Transferência entre diferentes modos de transporte ou entre modos iguais.	Aeroportos, portos, rodoviárias, estações de trem, etc.

**QUADRO 01** – Definição e exemplificação dos elementos constituintes do transporte.  
 FONTE: Palhares, 2006. Elaboração: Arantes, 2009.

Ainda com relação ao uso turístico do transporte, há duas abordagens de acordo com Page (2008): a primeira utilizada para o turismo, onde o transporte se apresenta como um meio para um fim, onde o nível de satisfação está relacionado à velocidade e ao custo da viagem, oferecendo baixo valor intrínseco para a experiência da viagem como um todo; e a segunda como turismo, onde o meio de transporte é o ponto principal da atividade turística, tal como os cruzeiros, conforme Palhares (2002), oferecendo alto valor intrínseco.

Dentro desta abordagem, surge uma problemática com relação às pessoas que utilizam os cruzeiros como meio de transporte turístico. A classificação de pessoas que realizam a atividade do turismo pode ser classificada como turista, excursionista ou viajante. Então, ao buscar autores que abordam os conceitos de turistas e excursionistas, as pessoas que chegam às cidades através dos cruzeiros são consideradas excursionistas ou visitante de um dia. Porém, as estatísticas ao fazer o levantamento de turistas que chegam à cidade, os excursionistas que chegam pelos cruzeiros são contabilizados como turistas.

Para analisar essa problemática é preciso se levar em consideração o objetivo da viagem, a duração da viagem e a distância, que são os principais elementos para se conseguir definir as diferentes definições.

Começando pelo conceito de turista, que da mesma forma a palavra turismo promove uma série de discussões acadêmicas, surgem várias definições para a palavra turista. Segundo Beni (2001) turistas são visitantes temporários que permanecem pelo

menos vinte e quatro horas no país visitado, cuja finalidade da viagem pode ser lazer, negócios, família, missões e conferências. Então, para ser considerado turista a pessoa tem que passar pelo menos uma noite no local visitado.

Já o visitante são aquelas pessoas que chegam e saem no mesmo dia por lazer, recreação ou férias; motivados por outros motivos. O visitante não utiliza dos equipamentos de hospedagem do local. Já o excursionista é o visitante temporário que permanece no local visitado menos de 24 horas.

Então de acordo com o estudo conceitual, as pessoas que utilizam os cruzeiros como meio de transporte turístico são consideradas excursionistas. E ainda vale ressaltar que os excursionistas apenas não utilizam o equipamento de hospedagem da cidade e não permanecem por mais de 24 horas no local, mas por outro lado, geram renda para a cidade. Consomem todos os produtos que a cidade disponibiliza, desde ao meio de transporte utilizado até os atrativos visitados. Às vezes gerando até uma maior renda para a localidade, do que os turistas.

## 2.1 Segmentações do Turismo

O turismo além de ser uma atividade que envolve o deslocamento de pessoas de seu local habitual de residência para outros locais, o turismo é também um fenômeno de consumo, onde gera renda, empregos para os locais visitados, além, de aproveitar os bens naturais sem consumi-los, nem esgotá-los. Sendo uma atividade capaz de produzir um impacto na economia local, incrementando outros setores econômicos, fazendo com que uma região promova seu desenvolvimento e motive novos investimentos, em diferentes segmentos desta atividade.

O turismo apresenta diversas segmentações, sendo uma forma de organizar o turismo para fins de planejamento, gestão e mercado. Pode-se citar o Turismo Social, Ecoturismo, Turismo Cultural, Turismo de Estudos e Intercâmbio, Turismo de Esportes, Turismo de Pesca, Turismo de Aventura, Turismo de Sol e Praia, Turismo de Negócios e Eventos, Turismo Rural, Turismo de Saúde e o Turismo Náutico, onde será melhor abordado nessa pesquisa o Turismo de Cruzeiros junto com os terminais portuários. Onde a exploração de novos segmentos no mercado turístico faz com que aumente a competitividade turística, diversificando a oferta.

Com relação ao turismo náutico, segundo Brasil (2008), é um segmento muito atrativo dentre todos os existente na atividade turística, onde se diferencia dos outros em

função da embarcação se apresentar como o próprio atrativo, sendo o motivador do deslocamento do turista, ao mesmo tempo em que é utilizada como meio de transporte.

Hoje, um dos segmentos que vem se destacando dentro do Turismo Náutico é o dos cruzeiros marítimos. Onde de acordo com Queiroz e Silva (2007) os cruzeiros marítimos eram apenas direcionados exclusivamente para uma população detentora de rendimentos expressivos, porém, os cruzeiros estão se tornando cada vez mais acessíveis, sendo desfrutados por integrantes da classe média.

Com relação aos cruzeiros marítimos, Torre (2002) define navio cruzeiro como um tipo de embarcação que realiza uma viagem com propósito de lazer e diversão a bordo com um itinerário pré-determinado. Sendo também classificado como cruzeiros marítimos, aqueles que realizam travessias pelos mares e caracteriza-os de acordo como curtos de um a quinze dias de duração e os longos com duração maior de quinze dias.

Sendo também, de acordo com Amaral (2001), como um pacote turístico que inclui transporte, alojamento, alimentação, recreação, entretenimento e outros serviços oferecidos a um preço único e conjunto. Seu principal atrativo é a vida a bordo, cujos preços variam em função de diferentes tipos de cabines. Assim, o roteiro gravita em segundo plano ao redor do navio, diferentemente do cruzeiro fluvial, no qual o roteiro normalmente é o atrativo principal.

Além disso, Beni (1998) aborda o cruzeiro, navios modernos, amplos verdadeiros complexos turísticos de alojamento e recreação flutuantes. E vai, além disso:

Um cruzeiro marítimo é por si só, uma forma criativa de viajar, pois oferece num único espaço serviços de transporte, hospedagem, alimentação e lazer, Trata-se então de um hotel flutuante, que tem capacidade de se transformar pelos mares e oceanos, oferecendo diferentes paisagens aos seus passageiros, ou melhor, hóspedes. (BAHL, 2003, p.324).

Portanto, os cruzeiros marítimos vão muito além de ser um transporte utilizado pelas pessoas para se locomoverem de um lugar para outro. É uma maneira diferente das pessoas viajarem, pois em um mesmo espaço oferece o próprio serviço de transporte, a hospedagem, a alimentação e o lazer, tudo que o um turista precisa, em um único lugar. Sendo esta a característica principal que diferencia este segmento dos demais, e faz com que as pessoas busquem cada vez mais esse diferencial. Antes de analisar os cruzeiros marítimos, é preciso compreender a segmentação do turismo náutico.

## 2.2 Turismo Náutico

Ao retratar o turismo náutico, é preciso levar em consideração a concepção de segmentação de mercado. Onde para Cobra (2001, p. 160) esta é “uma técnica utilizada para agrupar consumidores com comportamentos de compra semelhantes para, e a partir daí, realizar esforços concentrados e especializados em marketing sobre esse segmento”.

Sendo um segmento voltando para a atividade turística, onde segundo Brasil (2008) é uma forma de organizar o turismo para fins de planejamento, gestão e mercado. Onde:

Entende-se como náutica toda atividade de navegação desenvolvida em embarcações sob ou sobre águas, paradas ou com correntes, sejam fluviais, lacustres, marítimas, sejam oceânicas. A navegação, quando considerada como uma prática turística, caracteriza o segmento denominado Turismo Náutico (BRASIL, 2008, p. 15).

Então, o turismo náutico se diferencia dos outros segmentos em função das embarcações serem o próprio atrativo, o motivador do deslocamento do turista ao mesmo tempo em que é utilizada como meio de transporte.

Assim, o turismo náutico se caracteriza pela utilização de embarcações náuticas, com a finalidade da movimentação turística. Podendo ser caracterizado, segundo Brasil (2008) como:

- a) Turismo Fluvial;
- b) Turismo em Represas;
- c) Turismo Lacustre;
- d) Turismo Marítimo.

Nesse segmento também se pode caracterizar as atividades dos cruzeiros, que pode ser de longo curso ou capotagem, passeios, excursões e outras viagens com o qualquer tipo de embarcação náutica para fins turísticos.

Para um local desenvolver o turismo náutico, além dos recursos naturais preservados, um ponto importante são as estruturas de apoio. Antes de tudo, é necessária a verificação do potencial atrativo que serão capazes de despertar o interesse do turista e de motivá-lo a se deslocar.

Além disso, os recursos naturais são elementares para o desenvolvimento do turismo náutico, onde a existência de corpos da água navegáveis, um requisito imprescindível. Sendo considerados atrativos naturais as praias, mangues, restingas, baías, enseadas, ilhas, arquipélagos, rios, lagos, entre outros.

Ainda segundo Brasil (2008) é necessário também um levantamento de alguns pontos, como a cor, transparência e temperatura da água, a extensão, largura e profundidade do corpo de água, o clima, a fauna e a flora, a concentração da oferta, entre outros.

Um ponto importante é a necessidade da existência de infraestrutura com capacidade e qualidade para receber as embarcações dos turistas. Sendo necessário o levantamento da estrutura e empreendimentos náuticos existentes na região, como os portos, os fundeadouros, atracadouros, marinas e clubes náuticos.

Os portos têm grande importância na interação entre os modos de transporte e suas regiões de influência. O porto é o portão de entrada e saída de passageiro, “Com elo de interface, os terminais portuários de passageiros devem primeiramente oferecer uma infraestrutura eficiente para a atracação e os abastecimentos de navios.” (PALHARES, 2002, p.270)

Mesmo com todas as condições favoráveis, é importante segundo Brasil (2008) ressaltar que se fazem necessárias políticas e ações integradas que promovam tanto a estruturação de destinos, como a construção de marina pública e a adequação dos portos. Sendo indispensável para o desenvolvimento do turismo náutico, a implantação e qualificação de serviços receptivos e equipamentos turísticos nas regiões portuárias.

### 2.1.1 Desenvolvimento do Transporte Marítimo no Mundo

Para começar a compreender um pouco sobre o turismo náutico e para uma melhor análise e compreensão, é preciso voltar um pouco no tempo, e conhecer um pouco mais sobre a história do transporte marítimo.

Segundo Ruschmann (1997), o turismo é o maior dos movimentos migratórios da humanidade e se caracteriza com o crescimento constante, respondendo por uma série de necessidades do ser humano de conhecer novos horizontes. A existência de meios de transportes variados, modernizados cada vez mais, de forma a propiciar uma utilização mais eficiente a que se destina, alcança um número cada vez maior de pessoas, proporcionando o turismo de lazer não mais uma exclusividade de poucos privilegiados, estando agora ao alcance da classe média e até mesmo de camadas das classes menos favorecidas.

Os meios de transportes aéreos, aquáticos e terrestres, tornaram-se meios estratégicos para o desenvolvimento da atividade turística no mundo, tornando possível a integração econômica e social das mais diversas e distantes regiões geográficas do planeta, difundindo a cultura, o lazer e o desenvolvimento de bens e serviços.

Na história das civilizações o transporte marítimo foi de grande relevância para a difusão comercial e cultural. Segundo Amaral (2009), não é importante saber quem foi e quando foi utilizado um barco pela primeira vez, mas se entendermos o porquê dos deslocamentos e os elementos envolvidos podem ver que a história dos cruzeiros marítimos se confunde não só com a história das navegações, mas com a dos transportes de forma geral.

Segundo Montejano (2001) o meio de transporte marítimo é meio de transporte mais antigo que se conhece, no qual graças a ele pode se descobrir novas terras por meio do vento da água e da força humana pode se descobrir novos lugares ao longo da história. Descobriu que amarrando vários troncos podiam transportar pessoas e produtos, descobriu que enchendo com ar o couro das ovelhas e das cabras, estes podiam flutuar na água, transformou os troncos em embarcações e varas por lemes e ainda descobriram os benefícios que os ventos proporcionavam agilidade na arte de navegar.

Foi por meio desse transporte que puderam conquistar novos mundos e foi o responsável em vencer maiores distâncias. Estes meio de transporte surgiram em diferentes etapas evolutivas das primeiras civilizações humanas.

Com a evolução tecnológica dos modos de transportes e com o surgimento do avião a jato, as linhas de navegação, que simplesmente transportavam passageiros de um país para o outro, segunda Torre (2002) desapareceram. Isso ocorreu não apenas porque o transporte aquaviário, ou hidroviário, apresenta menor velocidade do que o aéreo ( o percurso de uma hora de vôo de equivale às 24h de navio), mas também porque o avião apresenta no caso de transporte de passageiros, tarifas mais baixas. Outra vantagem do transporte aéreo sobre o hidroviário é o fato de interligar praticamente qualquer região do globo, sem se restringir as regiões litorâneas ou aquelas providas de rios ou de lagos. Com isso, as empresas marítimas passaram a se dedicar cada vez mais no transporte de carga; graneis (sólidos, líquidos e gases), carga geral e, principalmente, contêineres.

O tráfego turístico por via marítima apresenta-se hoje bem diferenciado e segmentado em sua demanda. Segundo Beni (1998) uma característica que marcou época no passado, foram os transatlânticos luxuosos e confortáveis. O navio é um verdadeiro hotel de lazer flutuante. A evolução do Turismo obrigou os meios de hospedagem a se sofisticarem, inspirados nas ideias e programas de navios, como animação, programas de recreação, programas esportivos, etc.

Voltando para a história, na época moderna ou conhecida como Renascimento duas situações foram marcantes para o desenvolvimento do período, a crise do período real

que aproximou as realidades da emergente burguesia e dos grandes comerciantes, e o segundo fator e o desenvolvimento tecnológico do período com o advento que:

Durante o século XV, difundiram-se na Europa várias invenções, como a prensa, o papel, a pólvora, a bússola, que transformaram a vida do europeu do ponto de vista social e econômico, pois o papel, unido à prensa, permitiu que os livros que originalmente se copiavam de forma individual, se reproduzissem em grandes quantidades. Em relação à navegação, os marinheiros navegavam unicamente ao longo da costa; não obstante ao contar com a bússola se aventuraram a empresas maiores com a consequente melhoria das técnicas de construção naval. (TORRE, 2002, p.189).

Nesse novo sistema econômico, cuja importância de transporte terrestre tanto quanto aquático era fundamental para a circulação das mercadorias, já que a atividade comercial estava em expansão. Atingir e ampliar novos mercados gerava tanto para a realeza como para burguesia novas divisas criando-se estados mais fortes e consolidados e foram construídos canais pela Europa que facilitou o deslocamento de mercadorias em seus grandes rios navegáveis, até então feito por animais.

As grandes navegações surgiram neste período, e seus precursores foram Espanha e Portugal no qual consórcio entre Estados foram feitos para construção de estaleiros que fabricavam as mais modernas embarcações. A partir deste momento, barcos tecnologicamente mais avançados surgiram nos oceanos.

As navegações marítimas tiveram seu grande incremento tecnológico, segundo Torre (2002) no período que podemos denominar de “tempos contemporâneos”. Historicamente, neste período aconteceram grandes transformações, sendo estas industriais e culturais. A revolução francesa e industrial ocorreu neste século.

No século XIX, a consolidação da máquina a vapor revolucionou, enquanto energia motriz, a sociedade em geral, trazendo efeitos que vão muito além dos domínios da técnica, indústria e transportes. Na navegação ocorre uma reinvenção deste meio de transporte até então utilizado. “A incorporação da máquina a vapor à navegação e sua utilização como meio de comunicação entre todos os territórios dos impérios coloniais – britânicos-, em particular a navegação se converte no meio de transporte de maior destaque” (MONTEJANO, 2001, p.221).

No século XX, o exaustivo fenômeno caracterizado como globalização, enfatizou a relação entre os povos, tanto culturalmente como comercialmente, e as formas de ver e entender o mundo vem-se transformando. O desenvolvimento das tecnologias, de acordo com Montejano (2001) e as trocas rápidas de informações e o crescente número de veículos de comunicações, transformaram a vida do homem bruscamente. Os povos viram-se instigados a

ampliar suas fronteiras de tecnologia de comunicação e de transportes, elementos básicos para tal realização. Com todas essas modificações, o homem passou a buscar experiências mais sensoriais, a valorização do lazer, do entretenimento e o turismo.

Enfim, este século pode ser caracterizado na sua evolução em três etapas. A primeira constitui entre 1900 a 1950 onde se observa a aparição de grandes transatlânticos italianos, franceses e americanos e são até então o único meio de transporte para longas distâncias. A segunda etapa entre a segunda guerra mundial até a década de 70 ocorre o desenvolvimento da aviação comercial o que contribui para a decadência dos transportes de cruzeiros marítimos. A terceira etapa que vai nos anos 70 até hoje houve uma reorganização das linhas regulares e embarcações de cruzeiros turísticos que atualmente voltou à moda.

Já no Brasil, de acordo com Andrade (1998) o que ajudou o desenvolvimento dos cruzeiros marítimos, foi a partir da Carta Régia de 28 de Janeiro de 1808, que permitiu a abertura dos portos.

Enfim, a atividade náutica, quando está aliada ao turismo, possui uma característica que a diferencia do simples ato de navegação. Hoje o Brasil, segundo Brasil (2008) possui um litoral de 7.367 quilômetros de extensão, 35.000 quilômetros de vias internas navegáveis, 9.260 quilômetros de margens de reservatórios de água doce, como hidroelétricas, lagos e lagoas, além do clima ameno. Porém, o Brasil é limitado para a prática do Turismo Náutico, depende de parceiras para conseguir exercer este segmento.

## 2.2 Turismo Náutico na Baía de Todos os Santos

Trazendo essa análise da prática do turismo náutico para a realidade mais próxima, pode-se analisar a cidade de Salvador, com relação à Baía de Todos os Santos, que é considerada a maior baía do Brasil e a segunda maior do Atlântico, sendo que a primeira está situada nas águas geladas do Canadá, sendo assim a maior baía tropical do mundo. Além disso, esta região apresenta uma diversidade cultural, histórica, em construções arquitetônicas e na formação de ecossistemas e biodiversidade. Um dos mais belos cenários, com seu mar de águas calmas e cristalinas, envoltos pela Mata Atlântica junto com os manguezais, restingas e recifes de corais.

De acordo com Bahia (2010) sua superfície tem, aproximadamente, mil quilômetros quadrados e um contorno com 238 quilômetros de extensão. As três maiores ilhas, enquanto maciços terrestres são – Itaparica, Frades e Maré.

Além de Salvador, é composta também pelos municípios de Cachoeira, Candeias, Itaparica, Jaguaripe, Madre de Deus, Maragogipe, Nazaré, Salinas da Margarida, Santo Amaro, São Félix, São Francisco do Conde, Saubara e Simões Filho.

A Baía de Todos os Santos é a rota natural de navegação entre a Europa e o Brasil desde o século XVI, segundo Bahia (2010) foi considerado o principal porto do Atlântico Sul devido às suas águas protegidas e propícias para navegação, às correntes marítimas e aos ventos favoráveis.

Atualmente, a Baía de Todos os Santos segundo Bahia (2010) existem trinta e dois pontos potenciais para receber o turista náutico, sendo terminais hidroviários, atracadouros, marinas e portos. A maioria deles se encontra em mau estado de conservação ou em desuso.

Porém, mesmo com as condições naturais, culturais e históricas, e o cenário favorável, precisa-se de uma atuação articulada e integrada, que envolve o setor público, privado e a sociedade. Para assim, conseguir desenvolver o turismo náutico na Baía de Todos os Santos. Potencial existe, só faltam projetos, programas, parcerias para colocar isso em prática.

Agora no próximo capítulo será apresentado os cruzeiros marítimos.

### 3 CRUZEIROS MARÍTIMOS

De uma maneira bem expressiva e significativa, os cruzeiros marítimos estão inseridos no turismo náutico. Onde as pessoas escolhem o cruzeiro não pelo o motivo da locomoção, mas sim por sua abrangência, que envolve o transporte, a hospedagem, a alimentação e o lazer, tudo isso com muito conforto e luxo, com um aspecto que o diferencia dos demais segmentos, e com um grande diferencial dos demais segmentos, onde é possível conhecer vários destinos em uma única viagem.

O segmento de cruzeiros marítimos tem mostrado um acelerado crescimento no mundo todo, principalmente no Brasil. O setor vem crescendo e se tornando relevante para a economia do turismo, tendo em vista investimentos referentes a obras de infraestrutura do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, reestruturando diversos portos no país, visando à utilização de navios como uma maneira alternativa de hospedagem para a Copa do Mundo de 2014.

O Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, segundo Brasil (2012) para a cidade de Salvador possui dois projetos que se destacam para melhoria do porto da cidade, por consequência, a melhoria da prática dos cruzeiros marítimos. O primeiro projeto é ampliação do Quebramar e o segundo, e o mais importante, a construção de terminal marítimo de passageiros, onde no decorrer da pesquisa será abordado mais detalhadamente. Mesmo o projeto sendo visado para a Copa do Mundo de 2014, trará benefícios para o porto de Salvador e para o turismo da cidade, sendo uma maneira de atrair as pessoas com esse diferencial.

Uma das características principais que atrai as pessoas a escolherem os cruzeiros é que de acordo com Beni (1998) os cruzeiros são navios modernos, amplos verdadeiros complexos turísticos de alojamento e recreação flutuantes, indo, além disso:

Um cruzeiro marítimo é por si só, uma forma criativa de viajar, pois oferece num único espaço serviços de transporte, hospedagem, alimentação e lazer, Trata-se então de um hotel flutuante, que tem capacidade de se transformar pelos mares e oceanos, oferecendo diferentes paisagens aos seus passageiros, ou melhor, hospedes. (BAHL, 2003, p.324).

Além dos diversos serviços oferecidos, os cruzeiros marítimos não podem ser considerados somente como meio de transporte turístico, mas também como um hotel flutuante com hospedagem, manutenção, atividades esportivas, meios de entretenimento e é um meio de transporte essencialmente turístico. Os itinerários na maioria das vezes são circulares saindo e voltando para o mesmo porto de origem e fazendo escalas em outros

portos. Outra característica primordial são os diferentes tipos de serviço envolvidos permitindo assim momentos de descanso.

Então, os cruzeiros marítimos podem ser considerados, a partir das afirmações apresentadas e levando em consideração a abrangência de serviços que são oferecidos nos cruzeiros, como um fenômeno único e completo, onde consegue englobar todas as várias do turismo, de uma maneira distinta.

### 3.1 Evolução Histórica Dos Cruzeiros Marítimos

Diferentemente do transporte marítimo convencional, cuja função é transportar pessoas, o objetivo do cruzeiro marítimo, é em grande parte, fazer com o que seus hóspedes desfrutem das ótimas infraestruturas que os navios oferecem, além de visitarem pontos turísticos.

Palhares (2002), afirmar que embora a indústria de cruzeiros marítimos só tenha se expandido amplamente nas últimas décadas do século XX, o conceito das viagens descontraídas em navios, visitando vários pontos turísticos litorâneos, surgiu em meados do século XIX, no Reino Unido, onde:

Na década de 1930 surgiram os navios luxuosos, alguns no estilo *art déco*, com infraestrutura mais confortáveis, inclusive com cabines com vista para o mar. Em 1938, o *Normandie*, até hoje considerado por muitos o mais belo navio já construído, efetuou um cruzeiro de 22 dias entre Nova York – Rio de Janeiro – Nova York, mas o seu acesso, diferente dos tempos atuais, era restrito à elite econômica da época. Sua passagens custavam entre 395 e 8.600 dólares. (PALHARES, 2002.p.235)

Porém, a expansão dos cruzeiros, de acordo com Palhares (2002) que em 1958, o mercado de transporte marítimo de passageiros começou a entrar em colapso, com o primeiro voo inaugurado. Embora as empresas marítimas de passageiros tenham procurado outros mercados para explorar, aquelas que operavam em linhas regulares encontraram grandes dificuldades para se adaptarem ao mercado de cruzeiros marítimos.

Entretanto, o transporte aéreo foi o principal indutor do fim do transporte marítimo de linhas regulares, atualmente é um dos principais responsáveis pelo fenômeno dos cruzeiros marítimos. Nos Estados Unidos, de acordo com Palhares (2002) o número de passageiros embarcados em cruzeiros aumentou de 1,43 milhão para 2,88 milhões em 1987.

[...] o crescimento da indústria de cruzeiros marítimos deve-se não apenas à segmentação do setor, à diversificação do produto e à oferta de novos destinos, mas também ao fato de os preços das viagens terem diminuído consideravelmente. Muitas viagens deste tipo podem chegar a custar a metade da estada em um hotel de mesmo padrão ( 5 estrelas). (PALHARES, 2002.p.239)

No contexto histórico, a partir do aumento do poder de consumo das pessoas, da melhoria da qualidade de vida e da busca pela utilização do tempo livre para repouso, com as férias remuneradas, os meios de transportes evoluíram decorrentes ao aumento da demanda turística, a partir da Revolução Industrial.

Antes da Revolução Industrial, segundo Alban (2005) o deslocamento de pessoas, ocorria pela utilização de transportes de tração animal ou os que necessitavam de condições climáticas. Com a Revolução Industrial e como surgimento do motor a vapor, surge o deslocamento pelos trens e os navios, como novo meio de transporte.

Porém, estas viagens de acordo com Alban (2005) eram restritas a uma elite privilegiada, que só podia fazer essas viagens longas e caríssimas. Nessa época, os navios eram pouco mais que um confortável meio de transporte. Com a massificação do turismo, o turismo náutico, passou por uma profunda reconfiguração.

Era preciso se pensar além, já que não iria bastar apenas transportar os passageiros, já que os aviões faziam isso com maior eficiência. Era preciso ir além, segundo Alban (2005) em certa medida a viagem marítima se transformou na própria atração turística, onde os percursos se tornaram mais curtos e mais baratos. A partir do ocorrido, se fez necessário o surgimento de uma nova infraestrutura portuária, voltada exclusivamente para o setor.

Segundo Palhares (2002) o conceito de viagens “descontraídas” em navios com o propósito de visitar vários lugares litorâneos surgiu no século XIX, no Reino Unido. Todavia só se expandiram no final do século XX. A prática de cruzeiros marítimos cresceu progressivamente a partir da tradição das viagens transatlânticas. Na disputa por passageiros, as linhas de cruzeiros marítimos adicionaram muitos luxos, sendo o Titanic o exemplo mais famoso, como jantar de gala e camarotes luxuosos como relata o filme de Steven Spielberg. O Titanic foi o maior navio de passageiros e fora operada pela White Star Line.

Finalmente, de acordo com Amaral (2002) a década de 1970 fora marcado pelas companhias marítimas marcarem uma nova tendência ao novo cenário mundial de viagens. Começaram a surgir nos Estados Unidos empresas como a Carnival Cruise e Royal Caribbean que passaram a inovar cada vez mais esse “novo segmento, onde:

Nos primeiros anos das décadas de 1970 o turismo internacional era muito escasso exceto para destinos excepcionais como o Haiti, Panamá, Bahamas e Porto Rico. Os visitantes mencionados anteriormente chegaram, em 1977, a seus destinos de barco. Estes navios se transformaram nos primeiros cruzeiros (TORRE, 2002, p. 209).

Segundo Palhares (2002) o crescimento da indústria de cruzeiros marítimos deve-se não apenas à segmentação do setor, a diversificação do produto e à oferta de novos destinos, mas também ao fato de os preços das viagens terem diminuído consideravelmente.

Já no Brasil, após a Carta Régia de 28 de Janeiro de 1808, com as aberturas dos portos, de acordo com Pelizzer (1978) o sistema brasileiro de transporte era a navegação costeira utilizando a vela. Depois, segundo Arantes (2009) em 1833 foi criado um plano para o desenvolvimento de uma grande empresa nacional de navegação a vapor, e em 1835 é criada a Cia. De Nictheroy, a pioneira a empregar a propulsão a vapor.

Saltando para os dias de hoje, o Brasil começou a participar efetivamente do mercado de cruzeiros marítimos, de acordo com Alban (2005) a partir de 1995, quando a Emenda Constitucional número 7 liberou a navegação de cabotagem de passageiros pelo litoral. A partir de então, companhias armadoras estrangeiras mostraram maior interesse na realização de cruzeiros pela costa brasileira.

Percebendo o *boom* dos cruzeiros marítimos, a Empresa Brasileira de Turismo, já nos anos 90, preparou uma emenda constitucional propondo a liberação da cabotagem para embarcações de turismo de todas as nacionalidades: aprovada em 16 de agosto de 1995, a Emenda Constitucional n. 7 permitiu um acelerado deslanche da indústria no país, graças ao uso de parte da frota internacional que, no inverno do hemisfério norte, desloca-se para o litoral brasileiro em busca do verão. (ALBAN, 2005, p.80)

Para isso acontecer, de acordo com Arantes (2009) sobre o veto do direito da navegação de cabotagem nos portos de navios de bandeira estrangeira, neste momento operavam dois navios de passageiros, eram os brasileiros Anna Nery e Rosa da Fonseca, entre o ano de 1963 e 1968, e também os navios da Costa Cruzeiros, de bandeira italiana, fretados para operar no Brasil.

Hoje no Brasil existe um grande número presente de armadores, destacando alguns conhecidos internacionalmente, sendo armadores nacionais e internacionais. Pode-se citar o Costa Cruzeiros ( 3 cruzeiros), Ibero Cruzeiros (3 cruzeiros), Ainda Cruises ( 1 cruzeiro), Royal Caribbean International ( 3 cruzeiros),MSC Cruzeiros ( 5 cruzeiros) e Pullmantur ( 5 cruzeiros).O número de cruzeiros marítimos também sofreu um aumento de quase 110% de acordo com Palhares(2002) entre as temporadas de 1997 até o ano de 2000.

Os cruzeiros marítimos vêm crescendo cada vez mais no Brasil, porém, algumas cidades não consegue aproveitar todo o potencial para a prática desse segmento. Faltam investimentos, a participação do governo, a falta de preparo dos portos, com relação à infraestrutura, falta de segurança e falta da qualidade da prestação de serviços oferecidos nos destinos turísticos. Todos esses pontos fazem com quem o segmento dos cruzeiros

marítimos não se desenvolva de uma maneira a atender todas as necessidades, tanto aos dos turistas, quanto as das cidades portuárias.

### 3.2 Impactos dos Cruzeiros Marítimos

O potencial para a indústria de cruzeiros marítimos é imenso no Brasil, tendo maior destaque na Região Nordeste. Nosso país possui águas mais quentes, um verão mais longo, além das riquezas e belezas culturais e naturais, tendo todo o potencial para ser considerado um dos principais mercados do setor.

Cada vez mais as pessoas se interessam em viajar pelos mares. Viajar a bordo de um navio é uma experiência única e diferente. E com o crescimento no setor e aumento no poder aquisitivo da população, cada vez mais turistas optam pelos cruzeiros.

Na última década, constatou-se considerável aumento do fluxo de cruzeiros marítimos na costa brasileira, segundo Abremar (2012) isso está ocorrendo devido a ampliação da oferta de leitos nos navios e de rotas por parte dos armadores. Na temporada 2010/2011, de acordo com Abremar (2012) foram contabilizados cerca de 800 mil cruzeiristas, sendo 100 mil estrangeiros, viajando em 20 navios na costa brasileira. Com relação aos números de cruzeiros marítimos que chegaram ao Brasil, o número também aumento, conforme o Quadro 02 a seguir:

<b>ANO / TEMPORADA</b>	<b>NÚMERO DE CRUZEIROS</b>
2004/2005	6
2005/2006	9
2006/2007	11
2007/2008	14
2008/2009	16
2009/2010	18
2010/2011	20

**QUADRO 02** – Número de cruzeiros no Brasil de 2004 a 2011.

FONTE: ABREMAR, 2012. Elaboração: Autor, 2012.

Um dos motivos para o crescimento dos cruzeiros marítimos no Brasil, baseado em Abremar (2012) se refere à saturação dos destinos tradicionais, onde os portos do Caribe e Mediterrâneo estão saturados pelo enorme número de americanos e europeus, onde os turistas estão buscando novos destinos e novas perspectivas.

Hoje no Brasil, para o fomento do segmento dos cruzeiros marítimos, de acordo com Arantes (2009) há vários órgãos e entidades que têm duas competências e auxiliam direta e indiretamente no mercado de Cruzeiros Marítimos, entre os principais estão:

Federação Nacional das Empresas de Navegação Marítima, Fluvial, Lacustre e Tráfego Portuário – FENAVEGA; o Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima – SYNDARMA; a Associação Brasileira dos Terminais Portuários – ABTP, a Associação de Comércio Exterior do Brasil – AEB. E há duas associações que apoiam que é a Associação Brasileira de Representantes de Empresas Marítimas – ABREMAR e a Associação Brasileira de Terminais de Cruzeiros Marítimos, além da Companhia Docas que é uma sociedade de economia mista que administra dezoito portos marítimos brasileiros, sendo um deles o da cidade de Salvador – BA.

Ainda de acordo com dados da Abremar (2012) os impactos vão muito mais além, conforme observado na Tabela 01, a seguir:

TIPO DE GASTO	GASTOS (Milhões)
COMÉRCIO VAREJISTAS	172,6
TRANSPORTE ANTES E/OU APÓS A VIAGEM	80,3
TRANSPORTE DURANTE A VIAGEM	30,5
ALIMENTOS E BEBIDAS	155,1
PASSEIOS TURÍSTICOS	67,6
HOSPEDAGEM ANTES OU APÓS O CRUZEIRO	16,4

**TABELA 01** – Impactos Econômicos dos cruzeiristas.  
FONTE: ABREMAR, 2012. Elaboração: Autor, 2012.

Como se observa, os cruzeiros vão muito além de um meio de transporte turístico, um segmento onde é possível utilizar o transporte, alimentação, hospedagem e conhecer lugares novos, é também um multiplicador da economia, afetando de maneira positivo os diversos setores da economia.

Ao analisar o futuro dos cruzeiros marítimos, Abremar (2012) cita o Brasil como um dos únicos destinos com potencial de crescimento. Onde o Caribe, há cinco décadas é uma das regiões mais visitadas do mundo, porém, está saturado, assim como a costa do Mediterrâneo, que é a opção dos europeus no verão do hemisfério Norte.

Já no mercado internacional, de acordo com Abremar (2012) o segmento de cruzeiros marítimos tem mostrado um desenvolvimento crescente, a taxas de 8 a 9% ao ano. No ranking mundial, os Estados Unidos despontam com 10,1 milhões de cruzeiristas e a Europa aproxima-se dos 4 milhões, seguido pela Inglaterra, Alemanha e Itália com 850 mil.

Além dos impactos econômicos, os cruzeiros marítimos também geram impactos ambientais, onde segundo Palhares (2002) são:

- a) Resíduos, lixos e matérias poluentes lançados nos mares;
- b) Congestionamento nos principais portos quando os navios atracam;
- c) Lotação dos portos e nos locais visitados pelos turistas;
- d) Possibilidade de perturbação do ecossistema, devido ao número de pessoas;
- e) Possibilidade de vazamento de óleo;
- f) Agressão aos corais e outros organismos marinhos, devido às dragagens necessárias para que os navios atraquem nos portos.

Mas de acordo com Morgado (2007), para controlar e criar procedimentos eficazes para a proteção do meio ambiente foi criado a Organização Marítima Internacional (IMO).

Desde o ano de 1990, todas as embarcações navegando em qualquer parte do mundo passaram a ter que atender aos padrões da Marpol (*Marine Pollution*) que foram estabelecidos pela *International Marine Organization*(IMO), que faz parte da Organização das Nações Unidas (ONU). (PALHARES, 2002,p.257).

A *Marine Pollution* de acordo como Palhares (2002) define a disposição dos resíduos, lixo e materiais poluentes lançados pelos navios nos mares. Onde a legislação divide as águas em quatro zonas marítimas, de acordo com a proximidade do navio em relação à costa. As quatro zonas marítimas são: menos de três milhas náuticas da Costa, onde é proibido lançar qualquer resíduo sólido no mar; entre três e doze milhas náuticas da Costa, onde é proibido lançamento de papel, vidro e alimentos ao mar; entre doze e vinte e cinco milhas náuticas da Costa, onde é proibido o lançamento de material plástico; e por último, acima de vinte e cinco milhas náuticas da Costa, onde é proibido o lançamento de material plástico.

Observa-se que o material plástico não pode ser jogado ao mar, então além das soluções de descartar os lixos produzidos, é necessário à conscientização dos passageiros para a reciclagem. Produzir o menor número de lixo possível, o que produzir ser reciclado.

Hoje no Brasil, segundo Morgado (2007) as fiscalizações das embarcações, com relação a proteção ao meio ambiente fica a cargo da Marinha do Brasil, em que determina que as embarcações devem recolher seu lixo em recipientes adequados, mantendo-os tampados até a retirada de bordo. A Marinha também determina que as embarcações sejam proibidas de efetuar qualquer esgoto, que não seja de água servida durante a permanência no porto.

Os impactos gerados pelos cruzeiros marítimos não afetam apenas a economia, afeta também o meio ambiente, sendo este o ponto de grande preocupação e necessidade de

um acompanhamento, um monitoramento mais rigoroso, para que assim o segmento seja desenvolvido de maneira satisfatória.

Os cruzeiros marítimos no Brasil estão cada vez mais sendo explorado, pela busca por novos roteiros, onde tem uma vantagem comparada os outros destinos, em que as regiões do Nordeste, principalmente, permitem o desenvolvimento da atividade durante todo o ano. A região possui condições favoráveis à expansão dos cruzeiros marítimos, sendo uma alavanca para o crescimento do segmento.

### 3.3 Cruzeiros Marítimos em Salvador – BA

A oportunidade de cruzeiros marítimos no Brasil é imensa, e na Bahia, especificamente em Salvador, essa oportunidade é maior ainda. A cidade possui águas mais quentes comparadas com os outros destinos, um verão mais longo, além das riquezas e belezas naturais.

Além disso, de acordo como Abremar (2012) o segmento de cruzeiros marítimos nos últimos anos a atividade teve crescimento exponencial de 623% e a expansão média de 33% ao ano. Esse crescimento se deve as condições naturais que o Brasil possui, sendo o único país da América do Sul que integra os quarenta destinos mais procurados no ranking da Organização Mundial do Turismo ( OMT).

Já a Bahia, de acordo com Bahia (2005) é certamente o estado que apresenta as melhores condições do setor dos cruzeiros marítimos no Nordeste, e em todo o país, por possuir o litoral mais extenso, com cerca de 1.200 km. Onde Salvador está localizada neste meio, assumindo o papel de principal origem e destino dos cruzeiros marítimos brasileiros. A temporada de 2012/2013 teve início no dia 10 de Novembro e terminará em Abril de 2013. Conforme observado no Quadro 03 à programação dos cruzeiros marítimos que chegarão a Salvador até o final deste ano:

Nº	Navio	Agência	Capacidade Passageiros	Chegada	Saída	Origem	Destino
1	Silver Cloud	OCEANUS	300	11/12/2012 às 08:00	11/12/2012 às 23:00	Recife	Vitória
2	Sovereign	MWTI	2852	11/12/2012 às 14:00	12/12/2012 às 15:00	Rio de Janeiro	Búzios
3	MSC Fantasia	MSC	3952	12/12/2012 às 07:00	12/12/2012 às 18:00	Búzios	Ílha Grande

4	Costa Favolosa	OPCAO	3780	13/12/2012 às 07:00	13/12/2012 às 23:00	Maceió	Ilhéus
5	Costa Fortuna	OPCAO	3780	14/12/2012 às 07:00	14/12/2012 às 00:00	Maceió	Ilhéus
6	Azamara Quest	OCEANUS	710	15/12/2012 às 07:00	15/12/2012 às 14:00	Recife	Rio de Janeiro
7	MSC Fantasia	MSC	3952	18/12/2012 às 08:00	19/12/2012 às 17:00	Búzios	Ilha Grande
8	Seven Sea Mariner	OCEANUS	769	18/12/2012 às 13:00	18/12/2012 às 22:00	Rio de Janeiro	Fortaleza
9	Sovereign	MWTI	2852	18/12/2012 às 14:00	19/12/2012 às 15:00	Rio de Janeiro	Búzios
10	MSC Orchestra	MSC	3173	20/12/2012 às 08:00	20/12/2012 às 17:00	Ilhéus	Rio de Janeiro
11	MSC Fantasia	MSC	3952	25/12/2012 às 08:00	26/12/2012 às 17:00	Búzios	Ilha Grande
12	Sovereign	MWTI	2852	25/12/2012 às 14:00	26/12/2012 às 15:00	Rio de Janeiro	Búzios
13	Aidacara	OPCAO	1340	26/12/2012 às 07:00	26/12/2012 às 18:00	Ilhéus	Recife
14	Costa Favolosa	OPCAO	3780	26/12/2012 às 10:00	26/12/2012 às 17:00	Rio de Janeiro	Ilhabela
15	Grand Mistral	OPCAO	1600	29/12/2012 às 09:00	29/12/2012 às 23:00	Búzios	Ilhéus
16	Delfhin	OPCAO	640	29/12/2012 às 13:00	29/12/2012 às 19:00	Recife	Rio de Janeiro
<b>Total de passageiros</b>			<b>40.284</b>				

**QUADRO 03** – Cruzeiros Marítimos com chegada em Salvador.  
 FONTE: Codeba,2012.

Segunda dados da Abremar (2012), a temporada de cruzeiros 2012/2013 em Salvador, vem com uma queda nos números, com relação aos navios, passageiros e viagens. Isso se deve a temporada ser mais curta do que as outras antes, será apenas de cinco meses, onde antes eram de sete meses, com 290 roteiros, e o número de navios cai de dezessete para quinze e a expectativa é a de cerca de 760 mil embarques.

Portanto, os cruzeiros marítimos para a cidade de Salvador – BA é uma maneira de aumentar a economia da cidade, mesmo que não fiquem na cidade por mais de 24 horas

na cidade, chegam a gerar uma renda alta, com alimentação, transporte e os atrativos turísticos. E ainda podem ter uma ótima experiência na cidade, e assim poderão retornar outras vezes para visitar novamente a cidade.

Agora no próximo capítulo será apresentado o porto da cidade de Salvador -BA.

## **4 O PORTO E A CIDADE DE SALVADOR – BA**

A cidade de Salvador é a capital da Bahia, e a terceira maior metrópole brasileira. É um dos principais destinos turísticos do país e do mundo, se destacando pela sua beleza natural, sua história, festas, crenças e religião. Para conhecer Salvador, o turista tem opção de chegar pelo céu (aeroporto), pelo mar (porto) e pela estrada.

Com relação aos terminais marítimos, são considerados portão de entrada e saída de relações comerciais. Segundo Collin (1999) as praças portuárias, os terminais marítimos, estabelecem uma função de interface mundial, onde a traí para o território e a região empregos e mais-valia, mesmo que não ocorra o benefício exclusivo para a região. É considerado importante espaço econômico, onde ocorre à relação do porto com a cidade, que acaba gerando uma relação com a região, não ficando apenas limitado a cidade onde está inserido o terminal. Historicamente, o Porto de Salvador, está ligado ao desenvolvimento da economia local e regional.

A Bahia possui três portos, o Porto de Aratu, que possui uma importância histórica para a economia do estado da Bahia, dando suporte aos processos de importação e exportação de produtos. Possui quatro terminais, equipados para a movimentação de graneis sólidos, produtos líquidos e gasosos. O porto de Ilhéus é considerado o principal exportador de grãos da Bahia, e vem se destacando pelo segmento do turismo, recebendo a cada ano o volume considerável de navios de cruzeiros nos períodos de temporada.

E por último o porto de Salvador, localizado na Baía de Todos os Santos, tem como principal característica ser um porto de perfil exportador de produtos e se destaca também pelo segmento do turismo, recebendo a cada ano um número maior de cruzeiros, e com a Copa do Mundo de 2014, tem a previsão da construção de uma moderna Estação Marítima de Passageiros.

### **4.1 História do Porto de Salvador – BA**

Com relação à história do Porto de Salvador e sua importância, pode-se falar que o significado histórico do porto de Salvador que era conhecido de acordo como Rosado (2000) como o Porto do Brasil, como se não existisse outro ancorado em toda a Colônia. A cidade de Salvador, como praça portuária, vem desde os tempos coloniais, sendo chamada

como “a cidade porto”, “cidade voltada para o mar” e “importante porto exportador/importador”.

A função portuária da cidade de Salvador existiu desde o início da vida urbana e foi logo, uma condição necessária à realização das outras funções. Com efeito, se o aumento da importância de Salvador corresponde, através dos séculos, segundo Rosado (2000) ao crescimento de sua função comercial, é, verdadeiramente, ao seu porto que a cidade deve a possibilidade de comandar as relações da economia local e regional.

A história do Porto de Salvador, segundo Collin (1999) começa do ano de 1550, quando desembarcaram os primeiros escravos vindos da África. Entre 1571 e 1602, foi construído o Arsenal da Marinha da Bahia, onde se construíram naus, fragatas, brigues, além do atendimento às embarcações que cobriam a Carreira da Índia e as demais destinadas ao comércio de exportação e importação. Outro momento marcante na história do Porto de Salvador foi em 1624, onde se registra a presença de uma esquadra da Província Unidas, que resultou na primeira invasão holandesa nas terras do Brasil, em que 14 anos mais tarde, em 1638, os holandeses voltam a invadir a cidade de Salvador, através do porto.

De acordo com Rosado (2000) já em 1808, foi decretada a Abertura dos Portos do Brasil às Nações Amigas, onde através da Carta Régia, decretava a paz nas alfândegas, com a liberação navios estrangeiros com paz e harmonia com a Coroa Real e a liberação de mercadorias para exportação, com exceção o pau brasil. Em 1816, ocorreu a primeira tentativa de modernizar o Porto de Salvador, a iniciativa coube ao Governo da Bahia, onde se pretendia a abertura de um canal entre o braço de mar de Itapagipe e Jequitaia, cortando o local denominado Papagaio, fazendo com que com essa canal, facilitasse o acesso de embarcações de cabotagem, mas não deu certo.

Porém, de acordo com Rosado (2000) em 1845 o presidente da Província da Bahia, General Militar Francisco Soares, ampliou o plano, que foi elaborado em 1816, conhecido como o plano do Conde dos Arcos, e deu andamento às obras. Outro marco importante foi o plano João dos Cocos, onde em 1854, foi apresentado um projeto para melhorar as condições portuárias de Salvador, com o alargar da zona comercial e a construção de canais que facilitassem a navegação.

Em 1981 foram construídas docas no Porto de Salvador. E no mesmo ano, foi constituída a Companhia Docas e Melhoramento da Bahia, em que a responsabilidades das obras do porto, foi passadas a companhia, que colocou nos Cais de Amarras, o marco de inauguração dos trabalhos de construção do Porto de Salvador, que só ocorreu em 1906.

Segundo Collin (1999) o primeiro trecho inaugurado foi em 1911, o Cais da Alfândega, onde se atracou o vapor “Canavieiras”. O primeiro navio a vela atracou um ano depois, um navio de nacionalidade norueguesa. Ocorrendo no mesmo ano a inauguração solene das obras do Porto de Salvador.

Segundo Rosado (2000) em 1922, foi inaugurado o cais “Comendador Ferreira”, local destinado ao embarque e desembarque de passageiros. E além disso, no mesmo ano, estavam concluídas as seguintes obras:

- a) linha férrea provisória do cais do porto e sua ligação com a Rede Rodoviária Federal da Bahia;
- b) Edifício dos Correios;
- c) Edifício do Mercado Modelo;
- d) Edifício da Capitania do Porto;

Com a queda da Bolsa de Valores de Nova Iorque e o início da Grande Crise Econômica Mundial, a obra do porto ficou parada por doze anos. De acordo com Rosado (2000) já em 1948, foi projetada a construção da Estação de Passageiros do Porto de Salvador. E um ano depois, o vapor “José Marcelino” iniciou a linha interestadual entre os portos de Salvador, Recife, Rio de Janeiro e Santos.

Segundo Collin (1999) por fim, em 1967 foi criado o Ministério do Transporte, que estava destinado a planejar o sistema rodoferroviário do país e a modernização do sistema portuário. Foi feita uma ampliação do Porto de Salvador, tendo sido concluído o quebra-mar-norte, complementando os enrocamentos e aterros de Água de Meninos e da Enseada de São Joaquim.

Para um melhor entendimento da história do porto, segue figura 02, uma linha do tempo que possibilita entender o desenvolvimento do porto com seu marcos principal:

1808	1906	1913	1963	1977	2001 a 2004
2010					
Chegada de D. João VI.	Início das obras	Inaugurado	50 anos.	Criação da	Recordes de
Decreto da abertura dos Portos brasileiros.	de Modernização do Porto de Salvador.	primeiro trecho.	Estação Marítima Visconde Cairu.	Codeba, que passa a administrar o porto.	movimentação De carga.
					Projeto Estação Marítima

**Figura 02** – Linha do tempo histórica do Porto de Salvador – BA.  
Elaboração: Autor, 2012.

Outro ponto importante da história do porto foi em 1977 que foi criada a Companhia das Docas da Bahia, que a partir desta data passou a administrar o Porto de Salvador. A Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba) é a autoridade portuária

responsável pela gestão dos portos públicos de Salvador e Aratu. É uma empresa de economia mista de capital autorizado, vinculado ao Ministério dos Transportes. A Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba) hoje em dia ainda é responsável pelo porto de Salvador – BA e o Terminal de Passageiros.

Desde sua criação segundo Rosado (2000) a Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba) vem fazendo constantes investimentos com o intuito de modernizar e promover a evolução do complexo portuário para consolidar a Bahia como um estado estratégico e fundamental no mapa dos negócios. Além disso, os portos da Bahia estão atentos ao novo tempo, recebendo diversos tipos de embarcações, tornando-se um dos principais centros de escoamento do país, com destaque no mercado internacional.

#### 4.2 Principais Características dos Terminais Portuários

A chegada e partida de um cruzeiro pode representar a movimentação de milhares de pessoas e o abastecimento de toneladas de produtos, combustíveis, água, além do recolhimento de rejeitos. Se um porto e aquela região pretendem atrair os passageiros e as empresas de cruzeiros marítimos, deve-se proporcionar uma ótima impressão da região visitada, começando pelo porto, que é o portão de entrada dos passageiros.

O porto é um lugar na costa defendido dos ventos, preparados para oferecer segurança aos navios e às operações de trânsito e armamento. Podem-se classificar os portos, de acordo com Torre (2002) como natural ou artificial. O porto natural é um acidente geográfico localizado em um lugar protegido das ondas e dos ventos, pode ser também uma baía fechada ou estuário de um rio, onde não é preciso realizar obras para utilizá-los, pois contam com profundidade e espaço suficiente para que as embarcações fundeiem nele.

Já o porto artificial é um porto construído pelo homem, sendo criada a infraestrutura necessária. Pode-se citar como porto artificial os cais ou diques, molhes, angras ou enseadas, quebra-mar ou dique no mar e docas.

Os portos contam com guindastes e outros elementos para carga e descarga de mercadorias, depósitos ou armazém, escritórios de migração, alfândega e departamento salubridade. Alguns portos maiores oferecem também instalações para as reparações dos navios, serviços de fornecimento de água, alimentos e combustível. De acordo com Torre (2002) encontramos quatro tipos de porto:

- a) Portos comerciais: desempenham funções especiais para uma economia, onde chegam embarcações de percurso curto, transatlânticos e aerodeslizadores. Dentro dos portos comerciais encontram-se portos de grandes calados e cabotagem.
- b) Portos de refúgio: oferecem ajuda aos barcos que na sua rota foram surpreendidos pela borrasca.
- c) Portos Militares: seu propósito é atender às necessidades da marinha de guerra.
- d) Portos pesqueiros e esportivos: protege iates e embarcações com motos fora de borda.

De acordo com Arantes (2009) um terminal especializado para o turismo, deve possuir, ao menos, a seguinte estrutura:

e) Capacidade para receber navios de 200 (duzentos) a 300 (trezentos) metros de comprimento, com 20 (vinte) a 35 (trinta e cinco) metros de largura e 9 (nove) metros de calado;

f) Capacidade para atendimento para até 2 (dois) mil passageiros;

g) Capacidade para embarque de dezenas de toneladas de alimentos para o abastecimento a bordo;

h) Plataformas exclusivas de embarque e desembarque de passageiros;

i) Instalações para a recepção e atendimento do turista (registros de entrada e saída, alfândega etc., ou seja, funções similares às realizadas nos aeroportos);

j) Instalações para os agentes públicos ou privados relacionados ao turismo (estado, prefeituras, autoridades federais, agências de turismo etc.);

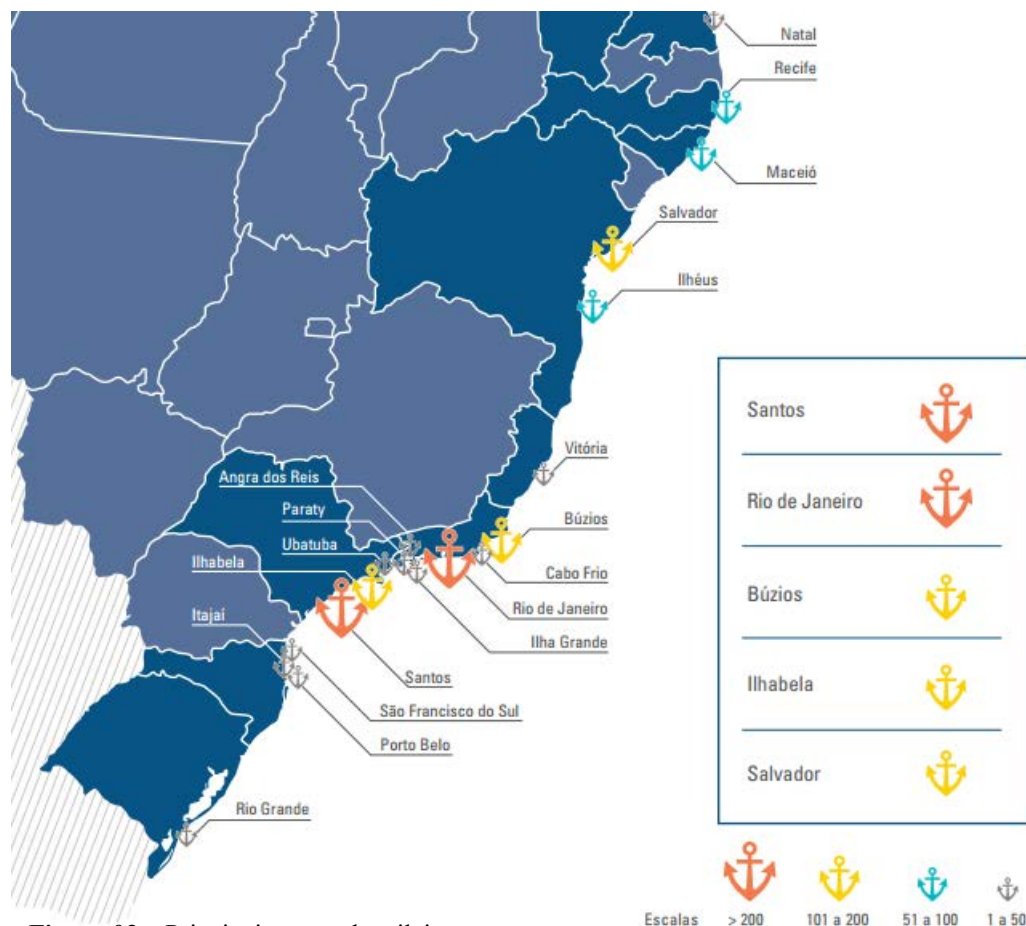
k) Instalações para a prestação de serviços de transportes dos turistas para visitas locais (táxis, ônibus, trens turísticos etc.);

l) Instalações para os prestadores de serviços de limpeza e abastecimento de navios, tratamento e disposição de resíduos.

E para completar, de acordo com Palhares (2002), as facilidades necessárias para que os portos possam adequar-se ao recebimento de passageiros, são: Plataforma de embarque e desembarque de passageiros; Instalações próprias para a recepção e atendimento, tais como registro de entrada e saída, alfândega, etc.; Instalações para órgãos públicos e privados de atendimento ao passageiro e ao turista; Oferta de meios de transportes para que os turistas possam visitar a região próxima ao porto; Local destinado aos prestadores de serviços de manutenção e reabastecimento dos navios.

Hoje o Brasil, de acordo com Arantes (2009) é composto por 37 portos públicos, entre marítimos e fluviais. Desse total, 18 são delegados, concedidos ou tem sua operação autorizada à administração por parte dos governos estaduais e municipais. E ainda existem

42 terminais de uso privativo e três complexo portuários que operam sob concessão à iniciativa privada. O principal porto de embarque e desembarque é o porto de Santos – SP seguido do Rio de Janeiro. Existem ainda outros importantes portos de escala, com o de Búzios – RJ, Ilhabela – SP, Salvador – BA, Ilhéus – BA entre outros, conforme a figura 03:



**Figura 03** – Principais portos brasileiros.  
Elaboração: Abremar, 2012.

### 4.3 Dificuldades enfrentadas nos portos brasileiros

Os portos brasileiros possuem uma movimentação intensa de navios, porém, ainda são poucos os que transportam passageiros, comparados com outros portos internacionais, onde os portos são menores do que os do Brasil, mas, a principal utilização é o terminal de passageiros, com a chegada e saída dos cruzeiros.

Porém, no Brasil, os terminais portuários ainda não estão totalmente preparados para receber os passageiros marítimos:

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

cultura portuária estar mais voltada para o transporte de carga. (PALHARES, 2002, p. 271)

Ainda de acordo com Andrade (1998, p. 128), “o navio é o segmento mais importante da empresa de navegação marítima, mas não é auto-suficiente, pois não pode prescindir de vasta e permanente rede de pessoas e de serviços de apoio em terra, antes, durante e após a viagem”.

Muitos navios ainda não vêm para temporada brasileira, e isso se deve, segundo Roná (2002), principalmente à falta de estrutura dos portos, afinal lindas paisagens, clima agradável, sazonalidade e receptividade não são suficientes para melhorar ou até manter a demanda, em qualquer um dos segmentos turísticos.

Então, apesar do Brasil possuir um potencial natural para o desenvolvimento da atividade, o país ainda não conseguiu se consolidar como um dos principais destinos para viagens de Cruzeiros Marítimos. Onde Abremar (2009) afirma que o país precisa de leis específicas para o setor e de um sólido e abrangente programa de modernização portuária. Já que as operações portuárias constituem-se em um dos principais problemas que afetam o desenvolvimento do mercado de cruzeiros marítimos no Brasil.

De acordo com Saab e Ribeiro (2000) isso ocorre em função, tanto das tarifas portuárias praticadas, como da falta de uma infraestrutura adequada, mesmo considerando que alguns portos brasileiros já tiveram essa percepção e começaram a se adaptar para esse mercado.

#### 4.4 Potencial do Porto em Salvador – BA

A cidade de Salvador – BA apresenta um desempenho pouco expressivo no mercado de cruzeiros marítimos, principalmente quando se considera a sua posição privilegiada na costa atlântica em relação a outros países e no próprio país.

O porto de Salvador - BA, considerado em reportagem da Revista Exame (2008,p.32) *apud* Queiroz e Silva (2008) como “o pior porto do país”, encontra-se completamente desparelhado, tanto para as operações de embarque e desembarque de mercadorias como de passageiros. Ainda conforme a reportagem, os navios têm que aguardar em média 8 horas para atracar no porto e esta espera pode alongar-se até 24 horas nos dias de maior tráfego. O porto acumula problemas estruturais como a profundidade insuficiente para receber grandes navios, aliados a outros como a dificuldade de acesso

rodoviário e, no que se refere ao transporte de mercadorias, lentidão na armazenagem, falta de cobertura para os caminhões de carga e descarga, dentre outros.

Porém, para a melhoria do Terminal de Passageiros, já está em processo a revitalização. O terminal turístico será construído nas áreas dos atuais armazéns 1 e 2 do Porto de Salvador, cujos trabalhos já foram iniciadas e a inauguração está prevista para o aniversário de cem anos do porto, em 2013. O projeto segue todos os trâmites de segurança, como os adotados nos aeroportos, para a vistoria de passageiros e bagagens, praça de alimentação, área de contemplação da Baía de Todos-os-Santos e para trânsito de veículos, como vans e ônibus de turismo, nos embarques e desembarques de passageiros.

O projeto do novo terminal marítimo do Porto de Salvador, segundo a Codeba (2012) é mais um item de intervenções que a Fundação Mário Leal Ferreira (FMLF) está propondo para a região. Além das intervenções na área do porto, a FMLF colocou no planejamento intervenções viárias para Avenida da França, com a construção de um mergulho nos dois sentidos, a retirada do terminal de ônibus do canteiro central da Avenida da França e a construção de uma praça, que centralizaria o Mercado Modelo. O escritório da Receita Federal deve ser transferido para o prédio da antiga agência central dos Correios, na Praça da Inglaterra. Há ainda estudos para uma requalificação geral no bairro do Comércio, envolvendo iluminação, transportes e limpeza.

#### Ainda com relação à revitalização do Terminal de Passageiros:

O projeto do Terminal Marítimo é parte integrante do portfólio de investimentos do Programa Estadual de Logística de Transportes da Bahia (Peltbahia), aprovado em agosto de 2004 e o novo espaço receptivo de turistas também foi indicado pelo Plano de Revitalização de Área Portuária (Revap) do Ministério dos Transportes. Conforme previsões iniciais da empresa de consultoria Marinas do Brasil Associados, em consonância com o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento dos Portos de Salvador e Aratu (PDZ), aprovado pelo Conselho de Administração Portuária (CAP), em 2000, o conjunto estava previsto para ser entregue à população em fins de 2008. (JORNAL BAHIA NEGÓCIO, agosto, 2005 *apud* Queiroz e Silva, 2008).

Faz-se necessário essa revitalização do terminal, já que uma vez que o passageiro que desembarca no porto de Salvador, um porto que se encontra precário, provavelmente não irá repetir a experiência de uma viagem de cruzeiros a Salvador – BA, e com isso a viabilidade econômica e social que o turismo marítimo apresenta aos destinos turísticos, será desperdiçada.

Atrelada a todos esses problemas, a cidade de Salvador – BA também apresenta problemas na sua infraestrutura urbana e turística – transporte, limpeza pública, sinalização, falta segurança nos pontos turísticos, oferece poucas opções de compras/lazer direcionadas a um público, como os passageiros de cruzeiros, que tende a ser mais exigente em termos de

qualidade e diversidade de produtos e serviços, a carência de profissionais qualificados para atender a esse segmento, com domínio de idiomas estrangeiros. Segundo Queiroz e Silva (2008) sem a qualificação necessária, a cidade deixa de receber uma maior receita procedente deste segmento, ao passo em que as empresas que operam os cruzeiros marítimos tendem a restringir, cada vez mais, o tempo em solo baiano minimizando os possíveis impactos positivos para a socioeconômica local, seja com a geração de renda ou de empregos diretos ou indiretos, fixos ou temporários.

Um grande ponto positivo dos portos, é com relação à economia, o movimento de dinheiro que gera para a região. De acordo com Abremar (2012) a movimentação econômica dos cruzeiros marítimos no Brasil na temporada de 2010/2011 foi de R\$ 1,4 bilhão, sendo R\$ 893,5 milhões gerados pelos gastos dos armadores com compras de suprimentos, custos portuários e combustíveis e R\$ 522,5 milhões gerados pelos gastos dos cruzeiristas nos portos de embarque/desembarque e de trânsito. Já em Salvador – BA foram gerados R\$ 43,9 milhões.

#### 4.5 O porto ideal

As cidades portuárias são as que mais se beneficiam com os gastos dos cruzeiros e tripulantes. Além de gerar postos de trabalhos, tanto dentro dos navios como na cadeia produtiva movimentada pelos cruzeiristas, nas cidades portuárias e pelos armadores em diferentes cidades do país.

Um porto para atrair novos navios de cruzeiros, precisa-se levar em consideração alguns aspectos para o seu melhor funcionamento. Começando pelo terminal, que deve ter uma boa aparência, banheiros em boas condições de uso, um número grande de balcões de check in, para facilitar a entrada dos passageiros. Outro são as lojas e serviços, em que o porto deve oferecer lojar de várias utilidades como joalherias, produtos artesanais, lanchonete, guichê de informações turísticas dentro da estação, cabines telefônicas habilitadas para ligação local, interurbano e internacional, local para acesso a internet, posto médico.

Com relação às bagagens, deve haver um espaço que comporte um número grande de bagagens, a disponibilização de carrinhos de mão para bagagem, para facilitar o a entrada e saída dos passageiros.

O transporte, deve existir um ônibus para o transporte dos passageiros entre o terminal e o navio, balcão de taxi pré pagos, com a tabela de preço oficial. Com relação a

segurança, que fundamental, a criação do mesmo mecanismos dos aeroportos, com a instalação de equipamentos de raio x e de detectores de metais, e por último pessoa capacitadas auxiliando as operações de embarque e desembarque.

Além disso, dentro da parte dos serviços, não se reduz apenas ao material, mas também com o serviço de acolhimentos dos turistas que chegam ao porto. Um bom acolher dos turistas resulta uma forma de familiarização do turista com o novo ambiente, servindo com uma maneira de prolongar a permanência do turista no local, consumindo produtos e serviços que lhe são ofertados. O acolhimento turístico, resultante da hospitalidade é um componente essencial para todo produto e destino turístico.

Agora no próximo capítulo será apresentado o acolher do turistas no Porto de Salvador - BA.

## **5 O ACOLHER DOS TURISTAS NO PORTO DE SALVADOR**

### **5.1 O ato do acolhimento e a hospitalidade**

Os portos além da prestação de serviços são necessários o serviço de acolhimentos dos turistas que chegam ao porto. Um bom acolher dos turistas resulta uma forma de familiarização do turista com o novo, sendo o acolhimento turístico, resultante da hospitalidade e um componente essencial para todo produto e destino turístico.

O ato de receber é mais antigo do que se pensa. A origem da hospitalidade surge pelas pessoas necessitarem de abrigos e essas buscavam encontrar nos estranhos um pouco de solidariedade e calor humano. “As primeiras manifestações de hospitalidade são registradas entre os gregos, para quem visitar ou ser visitado construía um ato de obrigação, carregada de rituais” (CAMARGO, 2004, p.31).

Então, o termo acolhimento caracteriza-se pela ação de receber um estranho, promovendo sua integração a comunidade tratando-o como membro legítima, com direito a usufruir dos benefícios, mesmo por tempo determinado. Este mantém seu diferencial de personalidade, com suas características como amabilidade, calor humano e cuidado.

Inserir-se no contexto do fazer parte mesmo tendo sido recebido naquele exato momento, de forma agradável, receptiva, acolhedora, com a sensação de estar entre a família e amigos. Essa percepção permite a aproximação de ambos, garantindo bem estar, confiança e confortabilidade.

Segundo Avena (2006), sempre existiu uma relação entre o fluxo de turistas e como seria fornecido o acolhimento, como na França, que para justificar o grande fluxo de turistas adotou infraestrutura para atender as necessidades da população local e dos turistas, planejamento e execução possibilitando a manutenção e conservação dos seus atrativos, e introduziu um sistema de educação com o intuito de capacitar cidadãos e profissionais do setor turístico.

Voltando um pouco para a história, para um melhor entendimento do ato do acolhimento, o surgimento da hospitalidade se deu a partir do momento em que as pessoas precisavam viajar a negócios e se divertir. Com o tempo, a hospitalidade se desenvolveu e provocou um movimento entre os povos de culturas diversas.

Segundo Avena (2006) por volta de 3000 a.C., os comerciantes que viajavam de uma região a outra, para vender grãos, necessitavam de abrigo, comida e bebida, incluindo os jogos olímpicos na Grécia antiga, também serviram de base para atividade de hospedagem.

A Igreja Católica Romana teve participação importante na área da hospitalidade, pois seus romeiros viajavam para visitar igrejas em cidades distintas, onde ficavam alojados sem custo.

Caracterizada de forma individual, a hospitalidade também de acordo com Avena (2006) compreende-se de acordo com a experiência de cada pessoa, esta percepção irá variar de acordo com o lugar que conheceu e a forma como foi analisado. Princípios básicos como segurança, cortesia, acessibilidade, identidade, contato e coerência são fatores que envolvem o bom serviço prestado ao visitante.

Seguindo ainda essa linha de raciocínio, Avena (2006) analisa que a hospitalidade atende as perspectivas do sujeito no modo singular e no modo coletivo, e refere-se à singularidade, como o encontro de corpos humanos de natureza idêntica coletivamente, quando abrange a participação de um sistema complexo no jogo das relações, constituída por grupos humanos, organizações estruturais e funcionais; elementos que compõe o entorno, recursos internos, trajetórias históricas, seus valores e cultura.

Já Grinover (2007, apud PERAZZOLO et al, 2011, p. 5) argumenta que, a hospitalidade coletiva envolve a relação entre hospedados e instituições, ou seja, entre pessoas e organizações. Dependendo da qualidade do espaço urbano, facilitara a emergência do sentimento do bem estar, da confortabilidade, segurança, consentindo autonomia de deslocamento e tomada de decisões.

Atualmente as pessoas viajam e buscam acolhimento, envolvimento e calor humano, mas nem sempre recebe estas impressões como idealizado, devido a nossa economia moderna que utiliza nosso tempo, cada qual defende seu interesse e segue em busca dos seus objetivos. Tornando-nos pessoas individualistas.

Camargo (2004) aponta para estas questões, e cita exemplos como duas escolas de estudo da hospitalidade, a francesa que se interessa pela hospitalidade doméstica e pela hospitalidade pública e que tem na sua matriz maussiana do dar-receber-retribuir a sua base, ignorando a hospitalidade comercial. A americana, que passa ao largo dessa matriz e para a qual tudo acontece como se da antiga hospitalidade restasse apenas a sua atual versão comercial, baseada no contrato e na troca estabelecidos por agências de viagens, operadoras, transportadoras e por hotéis e restaurantes.

O modelo de entendimento dos vetores da hospitalidade num destino turístico, desenvolvido por Cinotti (2009 apud PERAZZOLO et al, 2011, p. 5), pode inserir-se no contexto da ênfase em aspectos formais das relações entre as cidades e os visitantes. Conforme o autor são os elementos afetivos (ausência – presença de hostilidade); sociais

(envolvendo níveis de comportamentos expressivos de gentileza, apoio, discrição) e linguísticos (capacidade e envolvendo para comunicação com o visitante) os atributos que caracterizam a qualidade da hospitalidade turística nos locais de destino.

Enfim, o desenvolvimento favorável de uma cidade receptiva depende de diversos fatores, como acessibilidade, limpeza, segurança, mão de obra qualificada, apresentados em conjunto, representa a consolidação do serviço, gerando conforto, confiança, amabilidade e respeito, “além da cordialidade no contrato entre anfitrião e visitante e da necessária infraestrutura turística, a hospitalidade turística abarca, ainda a infraestrutura e serviços diversos”. (DIAS,2002, p.46).

Então, a hospitalidade pode ser vista como atributo ou característica que permite aos indivíduos de famílias e lugares diferentes se relacionar socialmente, se alojar e se prestar serviços reciprocamente. Não se refere apenas ao campo teórico do turismo, permeiam outros campos, como o receber, o hospedar, o alimentar e o entreter doméstico, público e comercial. Estas análises levam em consideração as dimensões sociológicas, psicológicas e antropológicas da hospitalidade. Ações que envolvem o contato humano, como o cerimonial e etiqueta, estatuto do anfitrião e do hóspede, mitos da hospitalidade e a privacidade.

Por outro lado, os fatores negativos da hospitalidade, deve incluir o planejamento turístico com base nos indicadores determinantes tais como situação socioeconômica geral e dinâmica populacional, políticas nacionais de desenvolvimento e integração regional e condições do meio ambiente urbano, para que os aspectos como elementos naturais, zoneamento, serviços de transporte, coleta/destino/reciclagem de resíduos, saúde, segurança, habitação entre outros sistemas de hospitalidade não sejam devastados.

A importância da atmosfera para a hospitalidade de uma cidade pode ser deduzida a partir:

[...] que destaca esse fator como “um ambiente calculado” capaz de criar ou reforçar as inclinações dos compradores em relação à decisão de compra ou consumo de um produto. Sob esse enfoque, a atmosfera pode exercer influência significativa sobre a qualidade de uma localidade turística percebida pelos visitantes, desde a escolha do destino até o ser percorrido na cidade durante o período de estada. (KOTLER ,2000, p. 581 apud BALDISSERA e BRAGA, 2006, p.7)

Podemos destacar como variáveis importantes na decisão do consumidor os tipos de atrações (atributos do produto) oferecidos no local, os serviços em segmentos específicos como hospedagem, lazer, transporte e compras disponíveis, o padrão de qualidade esperado dessas atrações e serviços, o custo de praticar turismo nesse local e as opções de localidades (concorrentes) levadas em consideração no processo de escolha.

Enfim, ao falar do ato de acolher no Porto de Salvador, serão levando em consideração a infraestrutura necessária para os cruzeiristas que chegam ao Porto de Salvador – BA, como lojas, restaurantes, telefones, sanitários, bancos, loja de cambio de moeda, acessibilidade, segurança, confortabilidade e por fim como eles são recebidos em Salvador – BA, onde o acolher bem gera bons resultados, como maior permanência no local visitado, aumento nas vendas, sustentação dos pontos turísticos e valorização da mão de obra local, refletindo em todas as esferas do turismo.

## 5.2 Visita ao Terminal Marítimo de Passageiro

O Porto de Salvador está localizado na Baía de Todos os Santos. Possui 2.092 metros de cais acostáveis e possui disponibilidade do cais para sete navios atracados simultaneamente. Recebe navios turísticos, porém, seu maior fluxo são os navios de carga com a importação e exportação de produtos.

Para conseguir atingir o objetivo desta pesquisa, foi realizada uma visita no Porto de Salvador – BA, onde foi possível uma melhor visualização da realidade do Terminal Marítimo de Passageiros, e entender melhor como funciona o acolhimento dos cruzeiristas.

Ao analisar os serviços oferecidos aos cruzeiristas, pode se citar a opção da Companhia Taxi Coometas, com o serviço de City Tour e Passeios, com cinco opções de lazer para os cruzeiristas: Super Salvador, Simplesmente Salvador, Tour de Praias, Praia do Forte e Costa do Sauipe. Outra opção é a Copa Tur Bahia, que oferece os mesmo serviços que a outra empresa, além da locação de carros. Conforme observado na Foto 01 e na Foto 02 a seguir:



**Foto 01** – Taxi Coometas.  
Autor(a): Autor,2012



**Foto 02** – Copa Tur Bahia.  
Autor(a): Autor,2012.

Ao visitar o local destinado ao espaço de *check in* , pode se perceber que é um espaço pequeno, não muito bem organizado para a recepção dos passageiros que embarcam na cidade de Salvador – BA. O Terminal possui um espaço que foi montado recentemente para conferencia de documentos, porém, é pouco usado, já que a maioria dos cruzeiristas são apenas passante na cidade, embarcam em outro porto, e ficam apenas um dia em Salvador – BA. Geralmente, os cruzeiros marítimos chegam ao porto por volta das sete horas da manhã, e vão embora às seis horas da tarde, já que os cruzeiros marítimos navegam pela noite e durante o dia ficam atracados nos portos. Segue Foto 03 do espaço designado para o embarque de passageiros:

CHECK-IN



**Foto 03** – Espaço de embarque de passageiros.  
Autor(a): Autor,2012 .

Além disso, o Terminal de Passageiros possui uma única lanchonete, um único espaço para realização do cambio de moeda, uma sorveteria sem ser da região, um espaço apenas de telefonia e acesso a internet. Ao analisar também a sinalização, o Porto de Salvador e o Terminal de Passageiros, não possui sinalização suficiente para os passageiros se locomoverem dentro do espaço do Porto e ainda não possui sinalizações bilíngues, já que o Porto de Salvador também recebe um número grande de turistas estrangeiros.

Para o atendimento aos turistas, existe apenas um guichê de informações turísticas, que é de responsabilidade da Empresa Salvador Turismo (Saltur), onde é disponibilizado aos cruzeiristas um material promocional, contendo roteiros novos, sendo um deles um tour a pé, envolvendo as cidades Alta e Baixa, com visitaçao do Pelourinho e do Mercado Modelo, como opção aos turistas que não compram a bordo o passeio pela capital baiana. Porém, para um melhor acolhimento de todos os turistas, principalmente estrangeiros falta a mão de obra qualificada, pessoas bilíngues, que consigam atender e ajudar todos que passem pelo Porto de Salvador.

Para um melhor entendimento do espaço do Terminal de Passageiros, segue Foto 04, Foto 05 e Foto 06:



**Foto 04** – Entrada Terminal de Passageiros no Porto de Salvador  
Autor(a): Autor, 2012.



**Foto 05** – Terminal de Passageiros no Porto de Salvador  
Autor(a): Autor, 2012.



**Foto 06** – Ponto de Informação Turística.  
Autor(a): Autor, 2012.

### 5.3 Coleta de Dados

Para a realização desta pesquisa foram enviados questionários para a Secretária de Comunicação da Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba), no total foram dez questionários respondidos, com o intuito de saber como funciona o Terminal de Passageiros, números de Cruzeiros Marítimos, entre outros pontos que ajudem na pesquisa.

Foi também realizada entrevista com o senhor Jorge Eduardo Nogueira, que é Coordenador de Infra Estrutura do Porto de Salvador – BA, onde foi possível através dele a visita ao Terminal de Passageiros e as obras do novo Terminal de Passageiros, previsto a entrega na data de comemoração dos 100 anos do Porto de Salvador, em 13 de Maio de 2013.

E por último, foi enviado questionários por meio eletrônico, já que não foi autorizado a aplicação de questionário no Terminal de Passageiros, para pessoas que já utilizaram o serviços oferecidos no Porto de Salvador e que já chegaram a cidade de Salvador por meio dos cruzeiros marítimos. No total foram coletados 20 questionários, onde o objetivo é saber com a avaliação que é dada ao Terminal de Passageiros, ponto positivo, ponto negativo e o que precisa ser melhorado.

#### 5.4 Análise de Dados

A partir dos questionários aplicados e da entrevista realizada, foi possível analisar o acolhimento dos turistas no Porto de Salvador – BA. Hoje, o Porto tem a capacidade de receber 07 cruzeiros, porém, em média na temporada são recebidos de 02 a 03 cruzeiros marítimos, exceto na época de carnaval que chega a receber 7 cruzeiros por dia.

Se for feito o cálculo do número de cruzeiristas que chegam ao Porto de Salvador, onde um cruzeiro comporta de 1.000 a 2.000 pessoas, multiplicando esse número, o Terminal de Passageiros não possui o espaço adequado para receber todos esses cruzeiristas. É visível que o espaço é muito pequeno para acolher todos os cruzeiristas de uma vez só.

Então, o que ocorre é que ao desembarcar no Porto de Salvador, por falta de espaço para o acolhimento, logo os cruzeiristas saem do espaço do Terminal de Passageiros e vão para a rua, a fim de conhecer a cidade de Salvador – BA. Onde na maioria das vezes são abordados por pessoas, que ficam do lado de fora, oferecendo passeios, que não são muito confiáveis.

Outro ponto muito importante é como relação à falta de segurança, onde todos os questionários respondidos por turistas e pessoas que já utilizaram o Porto de Salvador – BA relatam, é que falta segurança no Porto. Hoje, o Porto não tem o controle das pessoas que entram no Terminal de Passageiros por de detector de metal e nem a vistoria. Uma coisa boa, é que segundo o projeto de restauração do Porto, este problema será resolvido.

Também, a maioria das pessoas que embarcaram na cidade de Salvador – BA tiveram problemas com suas malas, processo do *check in* muito demorado, já que o espaço para esse procedimento é pequeno, não há muita organização.

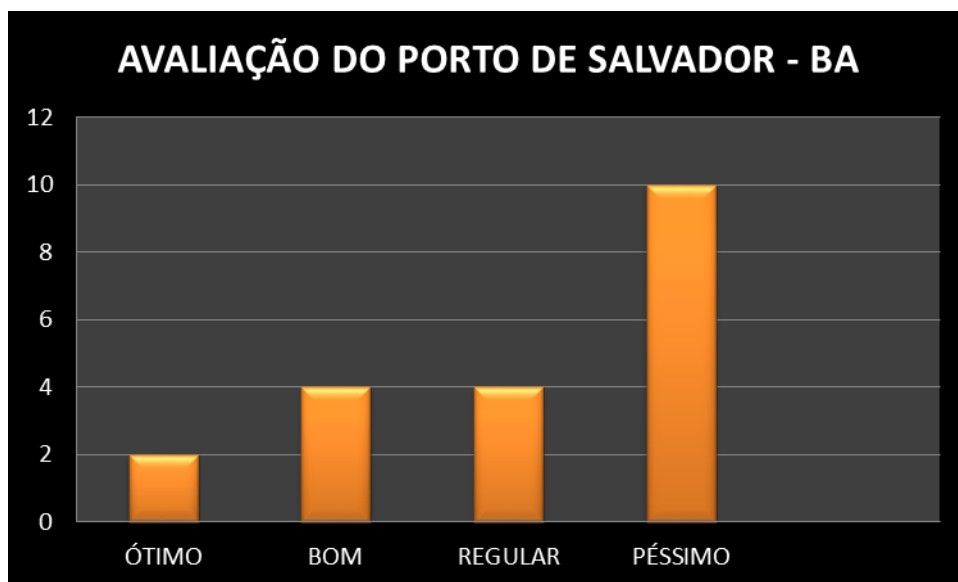
Mas, não só de pontos negativos a nossa pesquisa foi realizada. Todos os entrevistados elogiaram o acolhimento aos turistas. Todos foram muito bem recebidos. Então, os baianos realmente sabem receber os turistas. Seja recepcionando, dando informações, ou até mesmo apenas dando informações.

Outro ponto negativo levantado é o cheiro forte de urina do espaço do Terminal de Passageiros, mas isso como todos sabem é um problema geral da cidade de Salvador – BA, que se precisa ser resolvido imediatamente, pois, acaba passando uma má impressão aos turistas.

O Terminal de Passageiros não possui bancos, assim, os cruzeiristas na maioria das vezes vão ao banco no bairro do Comércio, colocando a sua segurança em risco, já que

na maioria das vezes percebe-se visualmente que aquele pessoa é um turista na cidade de Salvador – BA.

E por último, a avaliação das vinte pessoas que responderam o questionário sobre o Porto de Salvador – BA, avaliaram o conjunto: infraestrutura, espaço e acolhimento. E os resultados foram o seguinte, conforme Gráfico 01:



**Gráfico 01** – Avaliação do Porto de Salvador – BA.  
Autor(a) : Autor, 2012.

## 5.5 Resultados e Discussão

Enfim, a partir da análise dos dados obtidos das entrevistas realizadas, pode-se afirmar que o Porto de Salvador tem um potencial para a prática do segmento dos Cruzeiros Marítimos, só que a precariedade do Porto não auxilia muito no desenvolvimento deste segmento.

As maiorias dos entrevistados sentem a necessidade de um maior apoio aos turistas, uma melhor infraestrutura para recebê-los, é necessário isso, já que o Porto é um ponto de apoio a essas pessoas, é o portão de entrada da cidade, é a oportunidade de conhecer novos destinos. E se esse turista chegar e já ter um impacto negativo logo com a organização, estrutura do Porto, pode influenciar na sua volta futura a cidade, pode influenciar na sua avaliação da cidade.

Porém, o resultado obtido com a avaliação do Porto de Salvador – BA, não foi à esperada. Mesmo o Terminal de Passageiros não tendo a capacidade para receber os turistas e uma infraestrutura necessária para recebê-los, o acolhimento, o receber dos baianos

prevaleceu na avaliação. O acolher bem, fez com que a infraestrutura fosse deixada de lado, deixando de ser um ponto que não fosse tão importante e relevante na avaliação.

Porém, para o segmento de Cruzeiros Marítimos enganchar de vez em Salvador, está sendo feita a revitalização do Porto de Salvador – BA, para uma melhoria do espaço do Terminal de Passageiros. Através da visita ao local, nota-se visivelmente a diferença com relação ao Terminal de Passageiros que está sendo construído, uma grande diferença com o atual.

## 5.6 Revitalização do Porto de Salvador – BA

Atualmente o Porto passa por uma reforma que visa fortalecer o turismo náutico na cidade, para receber grandes embarcações, com todos os tramites de segurança, vistoria de passageiros e bagagens, praça de alimentação, área de contemplação da baía de Todos os Santos, transito de vans e ônibus de turismo nos embarques e desembarques de passageiros.

Segundo o site da Associação de dirigentes de empresas do mercado imobiliário da Bahia – ADEMI – BA, o projeto seguirá o planejamento da Fundação Mário Leal Ferreira (FMLF), vinculada à Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, Habitação e Meio Ambiente (Sedham). Prevê a construção do terminal de passageiros e a requalificação da área do porto. O investimento está orçado na ordem de R\$ 36 milhões. A previsão é que as obras sejam concluídas em 2013, quando o porto completa 100 anos.

Com a conclusão das obras, o porto de Salvador poderá atender as necessidades da população local, em dispor de mais um atrativo turístico para contemplação da nossa Baía de todos os Santos e poderá receber turistas e visitantes com mais conforto, acessibilidade e amabilidade.

A partir da visita realizada ao Terminal de Passageiros do Porto de Salvador, pode se notar que o terminal oferece para os turistas que chegam a cidade de Salvador através dos cruzeiros, agências de viagens, local para fazer cambio de moedas, guichê de informação turistas, mapas. Porém, o espaço não está bem estruturado.

Os cruzeiros quando chegam a Salvador ficam em média de 12 horas atracados no porto, possibilitando assim aos turistas a possibilidade de conhecer a cidade. Alguns cruzeiros ainda pernoitam no porto, os turistas passeiam o dia todo e retornam no final do dia para o cruzeiro, dormem e partem no outro dia para o novo destino.

Segundo informações obtidas através de entrevistas realizadas com funcionários do local, quando chegam os turistas não há espaço suficiente para o desembarque, não há

muitas informações para os turistas. Como o espaço é pequeno, os turistas acabam saindo logo do porto, e sendo abordados por pessoas que estavam do lado de fora, tentando vender pacotes para conhecer a cidade em apenas um dia, oferecendo transporte, city tour. Porém, seria mais seguro para os próprios turistas fazer tudo isso dentro do porto. Com pessoas melhores capacitadas, com instruções e segurança.

Ao chegar um cruzeiro no porto, todos são bem recepcionados como baianas, acarajés, música, já para os turistas entrar no ritmo da Bahia. Porém, falta pessoas para estarem no desembarque para auxiliar melhor os turistas.

No local onde está inserido o porto, há uma grande desorganização dos espaços. Carros para todos os lados, ônibus, pessoas, criando uma imagem pesada do local. Um lado positivo da localização no porto, é que está próximo de vários pontos turísticos da cidade, com várias opções para atender os diversos gostos.

Segundo os funcionários que trabalham no porto e os taxistas que trabalham no local, hoje em dia, os turistas estão optando em alugar um carro ou solicitar um taxi e fazer os passeios ao Litoral Norte de Salvador, saindo um pouco da visita dos pontos turísticos da cidade.

Para a maioria dos funcionários do porto, o que falta realmente para o porto é um espaço maior, uma melhor organização. Só que isto já está sendo resolvido com o projeto do novo terminal marítimo do Porto de Salvador, que é um item de intervenção que a Fundação Mária Leal Ferreira está propondo a região. Onde além de melhorar o espaço para os turistas e os cruzeiros, será também uma associação dinâmica visual, casando as atividades turísticas com o alfandegamento dos outros armazéns.

O terminal turístico será construído nas áreas dos atuais armazéns 1 e 2, cuja a inauguração está prevista para o aniversário de cem anos do porto em 2013. Um ponto forte deste projeto é a segurança, que serão adotados os procedimentos utilizados nos aeroportos para vistoria de passageiros e bagagens, praça de alimentação, área de contemplação da Baía de Todos os Santos e para trânsito de veículos, como vans e ônibus de turismo, nos embarques e desembarques de passageiros. Que é isso que está falta hoje no porto de Salvador.

Enfim, o último capítulo apresenta as considerações finais da pesquisa.

## 6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Turismo é uma atividade que envolve o deslocamento de pessoas de seu local habitual de residência para outros locais. Sendo uma atividade capaz de produzir um impacto na economia local, incrementando outros setores econômicos, fazendo com que uma região promova seu desenvolvimento e motive novos investimentos.

Para ocorrer esse deslocamento é necessária a utilização de um meio de transporte, onde dentre eles estão inseridos os cruzeiros marítimos. Onde para o desenvolvimento do segmento é necessário à boa estrutura dos portos e terminais de passageiros, já que eles são o ponto de apoio dos navios e o portão de entrada de várias cidades turísticas. Sem contar que os cruzeiros marítimos, gera um grande impacto na economia local.

Tendo com objeto de estudo o Porto de Salvador – BA, foi possível fazer a análise do acolhimento dos turistas que chegam à cidade através do terminal marítimo. A partir da pesquisa realizada, visita a campo, entrevistas realizadas, foi possível obter um diagnóstico da realidade do acolhimento aos turistas.

Enfim, o acolhimento dos turistas vai muito além do ato de acolher, do ato de receber, é necessário atender as necessidades dos turistas. E hoje o Terminal de Passageiros não está preparado e nem equipado para isso. O Terminal de Passageiros, não possui um espaço suficiente para o acolhimento de todos os passageiros, pouca variedade dos serviços oferecidos, onde é necessário essa variedade, para a pessoa ter a opção de escolher.

É necessário uma maior valorização do bairro onde o Porto está inserido, pois a realidade de hoje não é nada boa. Onde acaba gerando um impacto negativo sobre os turistas quando chegam à cidade. A falta de organização, lixo, atrativos turísticos em péssimas condições de uso.

Porém, a partir do projeto de revitalização do Terminal de Passageiro, isso irá mudar. Além de Salvador aproveitar realmente o seu potencia para o segmento do turismo de cruzeiros marítimos, uma boa estrutura de acolhimento aos turistas, vai valorizar também, todo o bairro e atrativos turístico em seu em torno.

A situação do Terminal de Passageiros não é tão ruim, pois, o bem receber dos baianos acaba meio que mascarando a falta de infraestrutura do Porto de Salvador. Ao colocar na balança o ponto negativo da falta da infraestrutura com o acolhimento do baiano,

o bem receber dos turistas acaba pesando mais. Porém, se sabe que é necessária a qualidade da infraestrutura, além da qualidade do acolhimento.

Enfim, hoje os turistas no Porto de Salvador são bem acolhidos, se sente bem vindo a capital da Bahia, porém, precisam-se melhorar os serviços oferecidos aos turistas. Onde se espera que com o Projeto de Revitalização do Terminal de Passageiro isso seja realmente possível. Assim, será possível Salvador – BA se consolidar com um dos principais destinos dos Cruzeiros Marítimos, onde o turista ao chegar ao porto será bem recebido, terá a sua disposição serviços de qualidade, bom uso de conservação dos atrativos turísticos, irá movimentar a economia da cidade, e futuramente poderá retornar a cidade por outros meios.

## REFERÊNCIAS

- ADEMI, Associação de dirigentes de empresas do Mercado imobiliário. Ordem de serviço para reforma do Porto de Salvador é assinada. Disponível em: <<http://www.ademi-ba.com.br/ordem-de-servico-para-reforma-do-porto-de-salvador-e-assinada/>> acesso em: 05 nov. 2012
- AMARAL, Ricardo. **Cruzeiros Marítimos**. São Paulo: Ed. Manole, 2001.
- AVENA, Baggio M. **Turismo, educação e hospitalidade**. São Paulo: Ed. Roca, 2006.
- BAHIA, Secretaria de Turismo. Superintendência de Investimentos em Polos Turísticos. **Plano Estratégico do Turismo Náutico na Baía de Todos-os-Santos**. – Salvador : SETUR, FPC, 2010.
- BAHL, Miguel (Org.). **Turismo: enfoques teóricos e práticos**. São Paulo: Roca, 2003.
- BALDISSERA, R.; BRAGA, L.; **Comunicação, conforto e hospitalidade**. In: IV Seminário de Pesquisa em Turismo do Mercosul – SeminTUR. Mestrado em Turismo. Universidade Caxias do Sul. 07 e 08 de julho de 2006. Caxias do Sul – RS – Brasil.
- BENI, Mario Carlos. **Análise Estrutural do Turismo**. 2 ed. São Paulo: SENAC, 1998.
- BRASIL. Ministério do Turismo. **Turismo náutico: orientações básicas**. / Ministério do Turismo, Secretaria Nacional de Políticas de Turismo, Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico, Coordenação Geral de Segmentação, - 2, ed – Brasília, 2008.
- CAMARGO, Luiz Octavio de Lima. **Hospitalidade** – São Paulo: Aleph, 2004 (Coleção ABC do turismo).
- COLLIN, M. **A evolução do estatuto dos portos da Europa**. Cidades e portos: os espaços da globalização. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.
- DIAS, C.; MOYA, I.; **Hospitalidade na cidade: O caso do Hortomercado de Vitória, ES**. In: VI Seminário da Associação Nacional Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo - ANPTUR. 10 e 11 de setembro de 2009. UNIVALI – Balneário Camboriú - SC - Brasil.
- DIAS, Celia Maria de Moraes. **Hospitalidade: Reflexões e Perspectivas**. São Paulo: Manole, 2002.
- FUNDAÇÃO Getúlio Vargas. **Cruzeiros Marítimos: Estudo de Perfil e Impactos Econômicos do Brasil**, 2012.
- MONTEJANO, Jordi Montaner. **Estrutura do Mercado Turístico**. Tradução: Andréa Favano. São Paulo: Roca, 2001.
- PALHARES, Guilherme Lohmann. **Transportes turísticos**. São Paulo: Aleph, 2002.
- PERAZZOLO, O.; PEREIRA, S.; SANTOS, M.; **Corpo Coletivo Acolhedor: uma proposição teórica**. In: VIII Seminário da Associação Nacional Pesquisa e Pós-Graduação em Turismo - ANPTUR. 02 e 04 de outubro de 2011. UNIVALI – Balneário Camboriú - SC

- Brasil.

RONÁ, Ronaldo Di. **Transportes no Turismo**. Barueri - SP: Manole, 2002.

ROSADO, R. **O Porto de Salvador** – Modernização em Projeto 1854/1891. Dissertação de Mestrado – UFBA / Cursi de Pós – Graduação em Ciências Sociais, 2000.

RUSCHMANN, Doris. **Turismo e planejamento sustentável**. Campinas: Papirus, 1997.

SILVA, Luis Cláudio Requião da, **Os meios de hospedagem de Salvador: distribuição espacial ao longo de sua história**. Dissertação (Mestrado) – Pós-Graduação em Geografia. Instituto de Geociências da Universidade Federal da Bahia, Salvador, 2007.

TORRE. Francisco de La. **Sistema de Transporte Turístico**. São Paulo: Roca, 2002.