

A INSERÇÃO DO TECNÓLOGO EM LOGÍSTICA NO MERCADO NACIONAL DO TURISMO COM FOCO EM CRUZEIROS MARÍTIMOS

¹MODOLO, M.

²BRAVIN, L.F.N.

1 Graduando Logística em Transportes – Faculdade de Tecnologia de Botucatu – FATEC

2 Professor Doutor – Faculdade de Tecnologia de Botucatu – FATEC

RESUMO

O Tecnólogo em Logística vem sendo cada vez mais valorizado, já que todos os setores da economia nacional perceberam a importância de uma logística eficiente em diferentes áreas. O mercado nacional de turismo cresce em ritmo acelerado e conseqüentemente necessita de mão-de-obra especializada. Nesse crescimento surge o mercado de Cruzeiros Marítimos, que desde que houve a abertura dos portos, passou a ser mais valorizado pelo turista. Dessa forma um novo mercado surge para o Tecnólogo em Logística, já que o turismo engloba todas as especializações do profissional: como terminais de passageiros, adequação de portos, rotas rodoviárias, intercâmbio entre aeroportos e portos, distribuição, rotas marítimas adequadas ao litoral brasileiro, entre outras: como distribuição e armazenagem. O mercado de Cruzeiros Marítimos movimentava milhões de reais todos os anos em sua curta temporada no Brasil e gera milhares de empregos, necessitando mão-de-obra especializada para algumas finalidades. O profissional que se especializar e investir nesse mercado poderá em pouco tempo ter remuneração viável e satisfação profissional, já que muitos possuem habilidades específicas para o setor de serviços.

Palavras chave: Cruzeiros Marítimos, Turismo, Emprego, Logística.

1 INTRODUÇÃO

O Brasil é um dos países que apresenta excelentes condições naturais para o desenvolvimento do turismo marítimo, possuindo um extenso litoral com mais de 7000 km, além de seu clima tropical e um cenário natural favorável, os quais propiciam a prática deste tipo de turismo, que está em plena expansão em todo o mundo (SAAB e RIBEIRO, 2004).

Turismo significa uma viagem em circuito, ou seja, saída de um ponto de origem e volta à mesma origem inicial, depois de uma giro distante do domicílio (KARASSAWA, 2003). Já Cruzeiro é um tipo de embarcação que realiza uma viagem, fundamentalmente, de prazer, com diversão a bordo e excursões na costa, praias e portos do percurso; é um barco fretado que segue estritamente o itinerário. Os cruzeiros classificam-se em marítimos, feito em longo curso e de cabotagem e fluviais realizados em rios. Divide-se ainda em curtos de 1 a 15 dias e longos com duração maior que 15 dias (TORRE, 2002).

A história dos cruzeiros marítimos no Brasil divide-se em duas partes antes da Emenda Constitucional n. 7, aprovada em 15 de agosto de 1995, que alterou o artigo 178 da Constituição Brasileira que vedava o direito da navegação de cabotagem nos portos do país por navios de bandeira estrangeira. Então, antes da Emenda Constitucional os navios podiam aportar apenas para transbordo de passageiros com destinos internacionais. Assim, após esse fato, o mercado nacional de cruzeiros começou a ter crescimento (PALHARES, 2002).

Com a crescente demanda por novos destinos, com a desvalorização do dólar frente ao real (a maioria dos pacotes de cruzeiros são em dólar), com os constantes problemas no setor aéreo, o mercado de cruzeiros teve um aumento considerável, movimentando milhões de reais durante um curto período de tempo (o inverno no Hemisfério Norte, grande consumidor desse tipo de turismo, fez com que as grandes empresas migrassem para o Hemisfério Sul, mais precisamente o Brasil, por causa de sua longa extensão de costa e lugares exóticos, para procurar novos destinos e diminuir a ociosidade dos navios, que possuem um elevado custo de manutenção e construção devendo ser usado quase durante todo o ano para compensar o investimento realizado). Geralmente a temporada brasileira tem início no final do mês de outubro de um ano, terminado no final de março do ano seguinte. Após a abertura dos portos brasileiros, graças a Emenda Constitucional de 1195, o surgimento dos navios no Brasil ocorreu praticamente em 1997, devido à necessidade

dos navios se adequarem em suas agendas, rotas e destinos para o mercado nacional. Houve então um elevado aumento na demanda, com uma posterior queda, devido às inconstantes flutuações na economia nacional, mas mesmo depois disso, a demanda voltou a crescer, e nos últimos anos, devido às conseqüências citadas acima, chegou a nível excelente para um mercado ainda pouco explorado (PALHARES, 2002; TORRE, 2002; SAAB e RIBEIRO, 2004; AMARAL, 2006; BONFIM, 2007).

Existem algumas diferenças na classificação dos portos ou terminais, para cruzeiros marítimos existem os portos de transito, que são para embarques e desembarques para pequenos passeios, e os portos principais, para embarques e desembarques em larga escala, concentrando o início e o término de um cruzeiro (AMARAL, 2006).

Temos no Brasil o Porto de Santos, sendo considerado um porto principal por possuir uma estrutura apropriada para embarques e desembarques, com um terminal de passageiros devidamente estruturado e administrado pela Concais S.A.. Podemos considerar os demais portos brasileiros, que recebem cruzeiros marítimos, como portos de transito, incluem-se as cidades de Ilhabela, SP, Paraty, Angra dos Reis, Rio de Janeiro, Búzios, RJ, Vitória, ES e Ilhéus, Salvador, BA (BONFIM, 2007).

Recentemente com os problemas enfrentados nos Aeroportos Nacionais, muitos turistas, que comumente utilizam o avião para se deslocarem até os destinos turísticos mais comuns, começaram a procurar novas opções de lazer, e foram apresentados aos Cruzeiros Marítimos, navios imensos, considerados resorts moveis, com uma infra-estrutura invejável e a preços acessíveis, devido à desvalorização do dólar frente ao real, além das facilidades de pagamentos ofertadas pelas agencias de turismo. Outro motivo é o aumento da população considerada de classe média disposta a investir em férias e outras oportunidades de diversão frente ao aumento da renda que possuem (AMARAL, 2006).

O mercado de cruzeiros marítimos tem aumentado significativamente, movimentando milhões de reais, e conseqüentemente gerando inúmeros empregos diretos e indiretos. Segundo calculo da FIPE/USP, cerca de 24 mil empregos diretos e indiretos foram gerados na temporada 2006/2007 (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE REPRESENTANTES DE EMPRESAS MARÍTIMAS, 2007). Esse mercado de emprego que surge junto ao turismo e ao mercado de cruzeiros marítimos, pode ser muito bem aproveitado pelo Tecnólogo em Logística, por estar num modal marítimo, por ter necessidade de adequação de terminais de passageiros e cargas, por necessitar de uma melhor distribuição das rotas, tanto turísticas, quanto para deslocamento destes turistas até

o porto principal, entre inúmeras outras oportunidades para o profissional que se adequar e se especializar, com cursos e treinamentos, para trabalhar nesse mercado.

1.1 Objetivo

O presente trabalho tem por objetivo demonstrar a viabilidade econômica e social para o profissional, Tecnólogo em Logística, a oportunidade de emprego, especialização e a satisfação profissional no mercado nacional de Cruzeiros Marítimos, tendo como porto de partida, Santos, SP.

2 REVISÃO DE LITERATURA

A história dos navios de cruzeiros inicia-se com as navegações entre a Europa e continente Americano, desde transporte de imigrantes, até o famoso *Titanic* que com suas divisões de classe mostrou a segregação de tempos atrás. Mas a recente história dos navios de cruzeiros reforça-se logo após a segunda guerra, com o aumento da modernidade dos navios e melhoria de sua infra-estrutura. Com a utilização dos aviões para cruzar os mares os navios que transportavam passageiros perderam espaço e foi necessário uma readequação destes gigantes dos mares. A partir de 1970 surgem às grandes empresas de cruzeiros marítimos, a *Royal Cruise Lines* (rebatizada de *Royal Caribbean International*) e a *Carnival Cruise Lines* (AMARAL, 2006).

A partir de 1990 os cruzeiros, que já possuem o nome de “*Resorts Flutuantes*”, passando a logo após a serem chamadas de “*Destino Turístico Itinerante*”, tendo como proposta um menor número de escalas e passando o passageiro a desenvolver várias atividades dentro do próprio navio, mas com o passar do tempo e com o novo posicionamento das agências e a pouca aceitação por parte dos passageiros, voltaram a oferecer navios com, mas portos de escala (AMARAL, 2006).

O mercado no Brasil possui um divisor de águas: a Emenda Constitucional n. 7, de 15/08/1995, que alterou a Constituição Federal permitindo os navios de bandeiras estrangeiras à navegação de cabotagem na costa brasileira, antes disso aos cruzeiros era permitido somente o embarque de passageiros com destinos internacionais. Essa alteração foi fundamental para a estruturação do Brasil no mercado de cruzeiros marítimos, pois as

grandes empresas necessitavam de novos mercados, em virtude do inverno no Hemisfério Norte, e aos navios permanecerem ociosos durante esse tempo (PALHARES, 2002).

Amaral (2006) cita que a eficiência de um terminal reflete na qualificação de um terminal, assim o terminal quanto mais eficiente e estruturado, pode fazer com que quem já fez um cruzeiro, volte com certeza a fazer novamente. Amaral ainda cita como infraestrutura básica para um bom terminal: segurança, limpeza, banheiros, telefones, proteção contra intempéries do tempo, transporte (táxi, ônibus), estacionamento, área de espera com ar-condicionado, e ampliando-se a estrutura: alimentação, pontos de compra, etc.

Os portos têm participação direta no que diz respeito à possibilidade de crescimento deste mercado, principalmente pela falta de estrutura de vários portos do país, bem como pelas elevadas tributações e tarifas portuárias praticadas (SAAB e RIBEIRO, 2004).

Karassawa (2003) define turismo como sendo uma viagem em circuito, com origem e destino definidos com a única intenção de lazer e diversão. Cita ainda que o atrativo econômico da atividade turística viabilize recursos e de investimentos a serem aplicados na própria demanda de turistas, facilitando assim a geração de emprego e renda. Karassawa (2003) define também o conceito de logística do turismo como sendo o processo de gestão completa do fluxo de turistas, com eficiência de desempenho em qualidade e custo.

A eficiência logística no turismo rege com a integração do fluxo de informações com o fluxo de materiais, para obter ganhos de eficiência e qualidade competitiva com custos menores, podendo ser aplicadas a todos os núcleos receptivos (KARASSAWA, 2003). Segundo Torre (2002), cruzeiros marítimos são embarcações exclusivamente para aspectos de prazer, com diversão e cultura a bordo com a finalidade de entreter o tempo todo o passageiro. São navios fretados que seguem rigorosamente um itinerário, proporcionando excursões as costa e as praias.

A opção de cruzeiros temáticos, deixou de ser uma tendência e passou a ser uma realidade, pois a unificação do público em torno de alguma preferência em comum facilita tanto a organização das atividades a bordo quanto ao próprio relacionamentos entre os passageiros (BOERNGEN, 2002).

O público alvo destes navios, antigamente eram famílias, que procuravam conforto e tranquilidade para suas férias, mas com a inserção de cruzeiros temáticos esse público alvo altera-se a todo o momento, tendo desde cruzeiros temáticos infantis, para jovens, para casais e para idosos (AMARAL, 2006). Segundo Porfírio (2007), a tendência é a

construção de “*megaresorts*” flutuantes com mais de 100 mil toneladas, abrangendo a todas as faixas etárias, e com uma gama de atividades jamais vista.

O governo brasileiro através do Programa de Aceleração do Crescimento e junto ao Ministério do Turismo desenvolveu o Plano Nacional de Turismo 2007/2010: Uma Viagem de Inclusão, abrangendo diversas áreas do turismo nacional, mas não há planos de investimentos para o mercado de cruzeiros marítimos, sendo que a única melhoria prevista é uma integração modal nas regiões turísticas, mapeando os principais eixos turísticos e relacionando com a acessibilidade marítima, térrea, aérea e fluvial, propondo uma melhoria na qualidade da infra-estrutura e equipamentos de apoio relacionados (BRASIL, 2007).

Silva (2006) menciona que para que o mercado de cruzeiros cresça, é necessário que um dos principais fatores logísticos e operacionais receba investimento: a agilidade na escala, tanto de trânsito quanto de *turnaround*, depende de alguns fatores como, por exemplo: berços seguros e aparelhados, instalações para passageiros, formalidades rápidas, provisões, serviços de reparos náuticos e segurança. Atualmente no Brasil, o porto de Santos, SP atende a todos os requisitos e o porto do Rio de Janeiro, RJ, local constante de escalas de trânsito, já possui vários dos fatores citados. A concorrência com portos estrangeiros deixa um o Brasil aquém de suas expectativas de crescimento, mesmo assim os números crescem vertiginosamente. Varias empresas de cruzeiros antes de terem o Brasil como rota, realizou visitas em diversas cidades brasileiras para avaliação da viabilidade, sendo que foi necessário investimento na estrutura portuária como defensas para amarração, amarradores, cabeços para amarração, acesso dos passageiros ao terminal (solo nivelado e liso, sem buracos e/ou trilhos), esteiras de bagagem, guindastes operantes, empilhadeiras, capacidade de armazenamento de bagagem, mão-de-obra adequada e aparelhada para o manuseio de bagagens e segurança (detectores de metal e drogas).

Há ainda que se considerar alguns fatores, como os vários mitos que surgem diante dos cruzeiros marítimos, como o tédio, o conceito de que é uma atividade para ricos e que são formais. O mito tédio cai diante da quantidade de atividades que um cruzeiro possui a diversidade de opções para várias idades e possibilidade de excursões em terra. A questão de ser somente para ricos, deixa de existir diante das facilidades de pagamento que surgem e a comparação com uma viagem aeroterrestre os cruzeiros possuem imensa vantagens e por último ser esnobe, que com o surgimento dos cruzeiros temáticos deixa de existir, devendo o turista escolher o mais adequado para o seu interesse (AMARAL, 2006).

Os impactos econômicos e sociais provocados pelo mercado de cruzeiros marítimos são intensos, pois produz benefícios para os destinos, para os turistas (comodidade, conforto, acessibilidade, diversidade, segurança, qualidade, etc.), para a economia, para a imagem do Brasil no exterior, para as regiões dos portos (aumento do consumo dos turistas em terra), para as operadoras e agências de turismo, entre outras. Seu impacto na área de empregos é intenso, pois a necessidade de uma quantidade e qualidade dos profissionais dedicados a essa atividade é enorme (ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE REPRESENTANTES DE EMPRESAS MARÍTIMAS, 2007). Desde garçons, cozinheiros, bandas de músicas, etc., até para o profissional de Logística que devido à grandiosidade de destinos que o Brasil possui; os gigantes navios que necessitam de uma estrutura muito bem organizada e distribuída; os portos e terminais; as agências com a necessidade de levar os passageiros até os portos, gerando uma gama de mercado para o profissional de Logística se aprimorar.

3 MATERIAL E MÉTODOS

O turismo tem crescido substancialmente nos últimos anos como um fenômeno econômico e social, razão pela qual as tradicionais descrições dessa atividade baseadas, sobretudo nos aspectos socioculturais dos visitantes, têm sido complementadas por uma perspectiva de caráter econômico visando identificar e valorar as contribuições geradas pelo turismo à economia dos países.

O presente trabalho não terá um estudo de caso de empresa específica, mas sim um estudo amplo do histórico do mercado nacional de turismo, direcionado ao modal aquaviário, mais especificamente de Cruzeiros Marítimos.

O material utilizado para o trabalho será: planilhas de dados disponíveis, microcomputador, *software* para digitação de textos, elaboração de planilhas e gráficos, entre outros materiais administrativos disponíveis.

O método para elaboração do trabalho será através de levantamento bibliográfico e revisão da literatura com análise de dados estatísticos e de mercado para definição de um perfil da atual situação brasileira. A análise dos dados quantitativos, através das tabelas fornecidas para determinar aumento de demanda e de dados econômicos e de crescimento de empregos gerados para poder determinar a viabilidade para o Tecnólogo em Logística se o mercado de cruzeiros marítimos é interessante e viável para novas oportunidades de

emprego, gerando assim um interesse dos profissionais recém formados, para o mercado de serviços, visto que existe uma grande demanda de oportunidade para o Tecnólogo em Logística no mercado industrial e no setor de transporte e distribuição, mas por muitas vezes o profissional recém formado pode possuir um perfil para trabalhar na área de serviços, mais especificamente com pessoas, do que com a área industrial, podendo assim ter uma oportunidade para exercer a profissão em que se formou com satisfação e alegria durante o trabalho.

A análise do mercado irá basear-se em dados estatísticos disponíveis pelo Ministério do Turismo, fornecidos pela operadora Concais e disponíveis em diversos sítios especializados na *internet*.

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

A Figura 1 confirma o crescimento do mercado de Cruzeiros Marítimos no Brasil, o crescimento escalonado justifica os investimentos demonstrados na tabela, fazendo com que o Tecnólogo em Logística possa ampliar seu campo de atuação, além dos terminais pode-se ter a oportunidade dentro dos próprios navios, que necessitam de profissionais competentes para os procedimentos que necessitam de logística em seu interior.

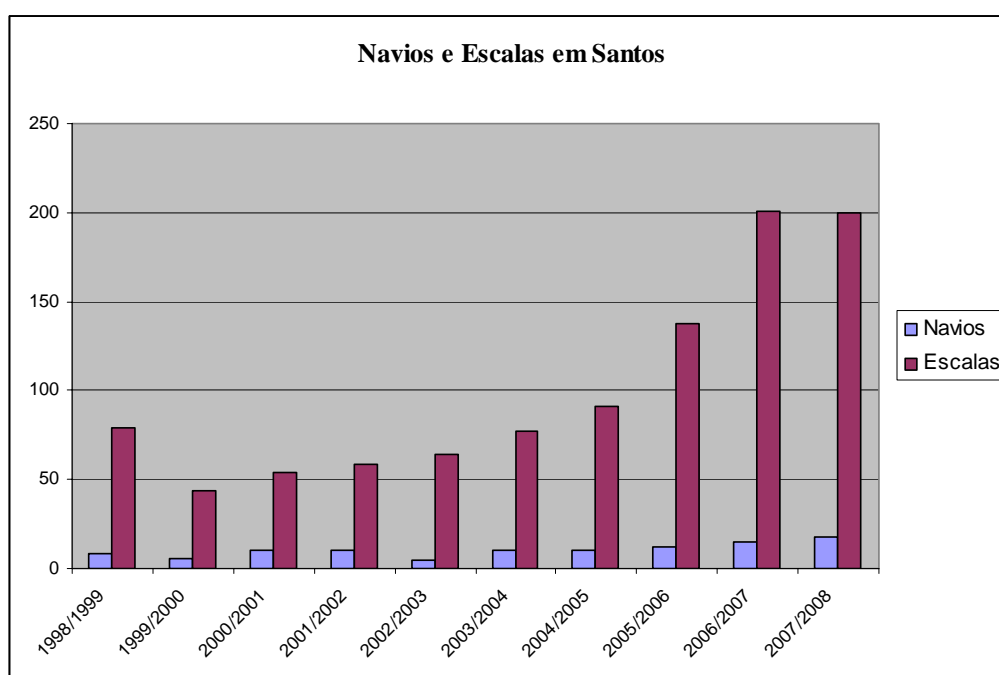


Figura 1. Navios regulares e escalas no terminal de passageiros do Porto de Santos

A Tabela 1 ilustra o número total de passageiros movimentado no terminal de passageiros de Santos, em todas as suas temporadas, desde que é administrado pela Concais S.A.. Pode-se notar o crescente aumento no embarque de passageiros, justificado pelos investimentos realizados pela Concais e pelo crescimento do mercado. Nota-se também nas três últimas temporadas uma estabilidade dos passageiros em trânsito. Comparando-se a Tabela 1 com a Figura 1, nota-se que as duas últimas temporadas foram as mais promissoras e as mais estáveis para o terminal, percebe-se uma estabilidade nas escalas dos navios, que trás a maioria dos passageiros em trânsitos, e realiza os cruzeiros de curta temporada, de 4 a 5 dias.

Tabela 1. Movimentação de passageiros no Terminal Marítimo de Passageiros Giusfredo Santini - Concais

Temporada	Embarque	Desembarque	Trânsito	Total
1998/1999	45.664	45.933	3.055	94.652
1999/2000	19.126	19.309	7.644	46.079
2000/2001	36.721	35.417	16.530	88.668
2001/2002	70.488	68.783	12.579	151.850
2002/2003	70.130	71.101	10.240	151.471
2003/2004	66.237	67.257	20.334	153.828
2004/2005	98.361	98.285	28.907	225.553
2005/2006	153.656	154.258	46.364	354.278
2006/2007	219.011	219.268	53.594	491.873
2007/2008	269.325	269.098	49.045	587.468
Acumulado	1.048.719	1.048.709	248.292	2.345.720

Fonte: Terminal Marítimo de Passageiros do Concais

O número de navios que passam pelo terminal de Santos aumenta ano a ano conforme já demonstrado na Tabela 1. Até a temporada 2007/2008 passaram pelo terminal de Santos 48 navios diferentes, sendo confirmados para a temporada 2008/2009 4 novos navios, totalizando em 10 anos de operação 53 navios de diferentes tamanhos, bandeiras, armadores e operadores.

5 CONCLUSÃO

O trabalho foi elaborado com uma ótica para a introdução do Tecnólogo em Logística no mercado do turismo (cruzeiros marítimos).

O Tecnólogo em Logística possui ampla capacidade no sistema logístico que envolve o turismo. O crescente mercado do turismo e dos cruzeiros marítimos, mostra-se aberto a esses profissionais. Observou-se que em um único terminal nacional os investimentos previstos são da ordem de R\$ 43,6 milhões, onde o Tecnólogo em Logística é necessário nessa reestruturação.

O aumento de demanda de passageiros nacionais e internacionais faz crescer o foco para a logística e para seus profissionais. Apesar da incerteza do mercado mundial, com as recentes crises econômicas e nova alta do dólar no Brasil, que reflete consideravelmente no mercado de cruzeiros, visto que seus pacotes são negociados em dólares, o que não prejudicará a temporada 2008/2009, pois seus pacotes já estão praticamente vendidos. Entretanto pode acarretar em uma pequena perda para as próximas temporadas, visto que os grandes armadores necessitam de mercado para não deixar seus navios ociosos durante o inverno no hemisfério norte.

O Brasil torna-se um mercado atraente e possui potencial para receber essa demanda em tempo integral, basta apenas as autoridades perceberem essa oportunidade de recebimento de divisas para o país, dando prioridades a ações como o Programa de Aceleração do Crescimento. Dentro desse programa o Ministério do Turismo desenvolveu o Plano Nacional de Turismo 2007/2010 que não abrange mudanças específicas para o mercado de cruzeiros marítimos, mas uma melhora do mapeando dos principais eixos turísticos e relacionando com a acessibilidade marítima, térrea, aérea e fluvial, propondo uma melhoria na qualidade da infra-estrutura e equipamentos. Os portos nacionais também receberão investimentos para os terminais de cargas, que conseqüentemente pode haver melhoria nos acessos dos navios aos portos, facilitando assim a entrada de navios de cruzeiros.

Portanto, para o Tecnólogo em Logística, cabe ressaltar que a oportunidade existe não só no mercado de cruzeiros marítimos, como também no turismo em geral, bastando ao mesmo especializar-se na área e procurar a oportunidade adequada.

6 REFERÊNCIAS

AMARAL, R. C. N. **Cruzeiros Marítimos**. 2. ed. Barueri, SP: Editora Manole, 2006. 270 p.

BOERNGEN, R. R. **Transportes no turismo**. São Paulo, SP: Editora Manole. 2002. 154 p.

BONFIM, I. **A evolução do mercado de cruzeiros marítimos**. 2005. 2 p. Disponível em <<http://www.revistaturismo.com.br/artigos/cruzeiros.html>>. Acesso em: 8 jul. 2008.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Plano Nacional de Turismo 2007/2010: Uma Viagem de Inclusão**. Brasília, DF. 2007. 45 p. Disponível em <www.fbcvb.com.br/docs/downloads/plano_nacional_de_turismo_pnt_2007_2010.pdf> Acesso em: 31 jul. 2008.

KARASSAWA, N. S. **A qualidade da logística no turismo: um estudo introdutório**. São Paulo, SP: Editora Aleph, 2003. 106 p.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE REPRESENTANTES DE EMPRESAS MARÍTIMAS. **O impacto dos cruzeiros marítimos de cabotagem**. São Paulo, SP: 2007. 10 p. Disponível em:<www.pressclub.com.br/pressclub/downloads/O_Impacto_Cruzeiros_Marítimos_Cabotagem_final_13ago9h.pdf>. Acesso em: 11 jul. 2008.

PALHARES, G. L. **Transportes turísticos**. São Paulo, SP: Editora Aleph, 2002. 348 p.

PORFÍRIO, B. C. **Guia de cruzeiros marítimos**. São Paulo, SP: Editora Publifolha, 2007. 184 p.

RABAHY, W. A.; KADOTA, D. E. Avaliação de alguns impactos econômicos das viagens em cruzeiros marítimos. **Revista Turismo em Número: Caderno de Estatísticas**, n. 54, p.

1-12. São Paulo, SP: 2006. Disponível em: <<http://www.sindetur.com.br>>. Acesso em: 15 jul. 2008.

SAAB, W. G. L.; RIBEIRO, R. M. **Breve panorama sobre o mercado de cruzeiros marítimos**. Rio de Janeiro, RJ: 2004. 6 p. Disponível em <<http://www.ivt.coppe.ufrj.br/caderno/ojs/include/getdoc.php?id=150&article=50&mode=pdf>>. Acesso em: 8 jul. 2008.

SILVA, L. O. Operações portuárias de cruzeiros marítimos na costa do Brasil. In: AMARAL, R. C. N. **Cruzeiros Marítimos**. 2. ed. Barueri, SP: Editora Manole, 2006. p. 158-166.

TORRE, F. de la. **Sistemas de transporte turístico**. Tradução Cláudia Bruno Galvão. São Paulo, SP: Editora Roca, 2002. 286 p.