



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DO CEARÁ
CENTRO DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIA
CENTRO DE ESTUDOS SOCIAIS APLICADOS
MESTRADO PROFISSIONAL EM GESTÃO DE NEGÓCIOS TURÍSTICOS**

ANTÓNIO ELMIRO DE SOUSA RIBEIRO

**O TERMINAL MARÍTIMO DE PASSAGEIROS DO MUCURIBE E O TURISMO DE
CRUZEIROS EM FORTALEZA/CE**

**FORTALEZA – CEARÁ
2017**

ANTÓNIO ELMIRO DE SOUSA RIBEIRO

O TERMINAL MARÍTIMO DE PASSAGEIROS DO MUCURIBE E O TURISMO DE
CRUZEIROS EM FORTALEZA/CE

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado Profissional em Gestão de Negócios Turísticos do Centro de Ciências e Tecnologia e Centro de Estudos Sociais Aplicados, da Universidade Estadual do Ceará, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Gestão de Negócios Turísticos. Área de Concentração: Gestão de Negócios Turísticos.

Orientador: Prof. Dr. Fábio Perdigão Vasconcelos.

FORTALEZA – CEARÁ

2017

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação

Universidade Estadual do Ceará

Sistema de Bibliotecas

Ribeiro, Antônio Elmiro de Sousa.

O terminal marítimo de passageiros do Mucuripe e o turismo de cruzeiros em Fortaleza/CE [recurso eletrônico] / Antônio Elmiro de Sousa Ribeiro. - 2017. 1 CD-ROM: il.; 4 ¼ pol.

CD-ROM contendo o arquivo no formato PDF do trabalho acadêmico com 168 folhas, acondicionado em caixa de DVD Slim (19 x 14 cm x 7 mm).

Dissertação (mestrado profissional) - Universidade Estadual do Ceará, Centro de Estudos Sociais Aplicados, Mestrado Profissional em Gestão de Negócios Turísticos, Fortaleza, 2017.

Área de concentração: Gestão dos Negócios e dos Territórios Turísticos.

Orientação: Prof. Dr. Fábio Perdigão Vasconcelos.

1. Turismo de Cruzeiros Marítimos. 2. Litoral. 3. Porto. 4. Terminal Marítimo de Passageiros. 5. Fortaleza/CE. I. Título.

ANTÓNIO ELMIRO DE SOUSA RIBEIRO

O TERMINAL MARÍTIMO DE PASSAGEIROS DO MUCURIBE E O TURISMO DE
CRUZEIROS EM FORTALEZA/CE

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado Profissional em Gestão de Negócios Turísticos do Centro de Ciências e Tecnologia e Centro de Estudos Sociais Aplicados da Universidade Estadual do Ceará, como requisito parcial para à obtenção do título de mestre em Gestão de Negócios Turísticos. Área de Concentração: Gestão de Negócios Turísticos.

Aprovada em: 31 de agosto de 2017.

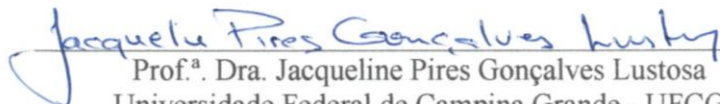
BANCA EXAMINADORA



Prof. Dr. Fábio Perdigão Vasconcelos (Orientador)
Universidade Estadual do Ceará - UECE



Prof.ª Dra. Luzia Neide Meneses T. Coriolano
Universidade Estadual do Ceará - UECE



Prof.ª Dra. Jacqueline Pires Gonçalves Lustosa
Universidade Federal de Campina Grande - UFCG

AGRADECIMENTOS

Agradeço à Fonte Criativa e a benevolência de Deus em meu interior, que por meio da sincronicidade me proporciona momentos radiantes e encontrar pessoas incríveis durante essa vida.

Agradeço à minha família, a meus pais, aos meus filhos queridos e amados, à Ulaly e o Ramiro, que me fazem acreditar no planeta. Agradeço ao meu avô João Elmiro, de quem herdei o nome e a vontade de descobrir.

Ao meu orientador Prof. Dr. Fábio Perdigão, pela disponibilidade de tempo, tranquilidade e confiança transmitidas na condução do barco da pesquisa.

À Professora Luzia Neide Coriolano, pela forma como me ajudou a aprimorar e enriquecer o trabalho.

À Professora Jacqueline Lustosa, pela amizade e acreditar em minhas ideias.

À senhora Marjorie Marshall (CDC), pela ajuda imprescindível durante toda pesquisa.

Agradeço a todos os companheiros da Assembléia que me ajudaram e motivaram na rota do estudo: à Diana, à Silvânia, à Fernanda, à Jaqueline, o Miguel e o Felipe, amigo que acompanhou todo o processo com dicas preciosas.

Por fim, agradeço à Casa (Assembléia Legislativa do Estado do Ceará) e a todos que de alguma forma contribuíram para a realização desse trabalho.

“Às vezes Deus acalma as tempestades, às vezes Ele acalma o marinheiro. Outras Ele nos ensina a nadar”.

(Desconhecido)

RESUMO

A dissertação tem como objeto o Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Fortaleza (TMP) na Ponta do Mucuripe e a contribuição ao incremento do turismo de cruzeiros, em Fortaleza. Com o crescimento da dinâmica mundial do segmento turístico de cruzeiros marítimos, o Terminal do Mucuripe torna-se insuficiente para atender de forma efetiva a crescente demanda dos turistas de cruzeiros em Fortaleza. A segunda parte do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC 2) focada no desenvolvimento do setor portuário para o turismo, foi reestruturada com os recursos da Secretária dos Portos, contando a cidade com um Terminal Marítimo para atendê-la. A problemática a ser investigada gira em torno de como a infraestrutura do terminal de passageiros do Porto do Mucuripe é utilizada como receptivo portuário de turismo. Cogita-se que o terminal é área ociosa, com movimento reduzido de navios, pois os cruzeiros não podem atracar por falta de profundidade do berço de atracação, sendo o espaço utilizado para festas particulares, ocioso ou subutilizado. Dessa forma, surgem os seguintes questionamentos: o terminal marítimo de passageiros de Fortaleza tem incrementado o turismo de cruzeiros? As suas metas de utilização previstas no projeto estão sendo atingidas? Quais os impactos socioambientais decorrentes da sua construção? Qual o perfil do turista que aporta em Fortaleza pelo terminal? O *site* da Companhia Docas divulga turisticamente Fortaleza? São objetivos geral e específicos: analisar o terminal marítimo de passageiros do Mucuripe e a sua contribuição ao turismo de cruzeiros na cidade de Fortaleza/CE, explicar como o atua no incremento do turismo de cruzeiros em Fortaleza, conhecer o perfil do turista que chega pelo terminal, verificar a usabilidade do *site* da Companhia Docas. A opção metodológica é o Método da Complexidade de Edgar Morin, pois a dinâmica operacional e o segmento turístico ocorre em relações complexas. As categorias de análise são: turismo, ócio, lazer, litoral, turismo de sol e praia, cultural, ecoturismo, compras, eventos, turismo náutico de cruzeiros marítimos, porto e terminal marítimo de passageiros. A pesquisa foi institucional, *online* e de campo. Constatou-se que o terminal começou a receber turistas em junho de 2014. Além disso, o quantitativo de navios poderia ser ampliado se o entrave do aprofundamento da área de atracação fosse solucionado. As taxas elevadas, a letargia burocrática também dificultam a eficiência operacional do terminal. Estes problemas reduzem a sua capacidade

funcional. O perfil do turista de cruzeiros que chegam ao Mucuripe foi realizado com passageiros do navio *Crystal Serenity*. Os sites analisados, bem como o Terminal são conduzidos pela administração da Companhia Docas do Ceará, sociedade de economia mista que representa a administração e exploração da União, sobre o Porto de Fortaleza e atua como sua autoridade portuária. Conclui-se que a gestão ambiental portuária se mostra parcialmente eficaz. Os novos gestores deverão garantir total operacionalidade e maior dinamismo ao Terminal.

Palavras-chave: Turismo de Cruzeiros Marítimos. Litoral. Porto. Terminal Marítimo de Passageiros. Fortaleza/CE.

ABSTRACT

The dissertation has as object the Fortaleza Maritime Passenger Terminal (FMPT) in Mucuripe cove and their development contribution of cruise tourism in Fortaleza. As a result of the growth of the worldwide tourism segment of cruise ships, the Mucuripe Terminal becomes insufficient to effectively to comply with the growing demand of cruise tourists in Fortaleza. The second part of the Growth Acceleration Program (PAC 2) is focused on the development of tourism port sector was restructured by Port Secretary resources, providing the city with a Maritime Terminal to serve it. The problem to be investigated revolves around the infrastructure of the Mucuripe Harborpassenger terminal is used as a receptive port of tourism. It is cogitated that the terminal is idle with reduced movement of vessels in view of the cruises cannot berth due to lack of depth of berth attractiveness. In this way the space is idle and underutilized, only used with private parties. In this way, the following questions arise: Fortaleza maritime passenger terminal has increased cruise tourism? Are their planned project goals being met? What are the socio-environmental impacts resulting from its construction? What is the profile of the tourist that arrives in Fortaleza through the terminal? Does the Companhia Docas site advertise Fortaleza? These are general and specific objectives: to analyze Mucuripe's maritime passenger terminal and its contribution to cruise tourism in the city of Fortaleza, to explain how it operates in the increase of cruise tourism in Fortaleza, to know the profile of the tourist that arrives by Terminal, verify the usability of the Docas Company website. The methodology used was the Complexity Method of Edgar Morin because the operational dynamics and the tourism segment occurs in complex relationships. The categories of analysis are tourism, leisure, coastal, sun and beach tourism, cultural, ecotourism, shopping, events, nautical tourism of cruise ships, port and maritime passenger terminal. The research was institutional, online and field. It was verified that the terminal began to receive tourists in June of 2014. In addition, the number of vessels could be increased if the obstacle to deepening the mooring area was solved. High rates and bureaucratic lethargy also hamper the terminal's operational efficiency. These problems reduce their functional capacity. The profile of the cruise tourist arriving at the Mucuripe was carried out with passengers of Crystal Serenity vessel. The websites analyzed as well as the Terminal are conducted by Companhia Docas do Ceará administration, a mixed economy company that

represents the administration and operation of the Union, on the Fortaleza's Port and acts as its port authority. It is concluded that port environmental management is partially effective. The new managers must ensure total operability and give it greater dynamism to the Terminal.

Keywords: Maritime Cruise Tourism. Coastline. Port. Passenger Marine Terminal. Fortaleza/CE.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – A Orla marítima de Fortaleza	41
Figura 2 – Praia do Mucuripe: barcos, navios e o terminal	42
Figura 3 – Praia do Mucuripe	44
Figura 4 – A Beira Mar	45
Figura 5 – Segmentação dos litorais Leste - Oeste e Praia do Futuro - Fortaleza/CE.....	48
Figura 6 – Cruzeiro no Mucuripe.....	73
Figura 7 – MSC DIVINA – 1º Navio do TMP do Mucuripe	78
Figura 8 – MS AMADEA – 1º navio de 2016.....	80
Figura 9 – O MSC LÍRICA.....	80
Figura 10 – MSC SPLENDIDA – último navio da temporada 2015/2016.....	81
Figura 11 – O navio Crystal Symphony	82
Figura 12 – O Regatta, da Oceania Cruises	83
Figura 13 – O Prinsendam	84
Figura 14 – O navio Sea Princess	84
Figura 15 – MSC Preziosa - último da temporada 2016/2017.....	85
Figura 16 – Navio Crystal Serenity	87
Figura 17 – O Crystal Serenity ancorado no terminal de cargas	88
Figura 18 – Homepage do site do Porto de Fortaleza	100
Figura 19 – Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Fortaleza	114
Figura 20 – Pátio de contêineres	114
Figura 21 – Berço de atracação	115
Figura 22 – Remodelado para multiuso eventos e festas.....	116
Figura 23 – Evento Dragon Fashion	117
Figura 24 – HI-FI e tomadas.....	117
Figura 25 – Draga de sucção e recalque	133
Figura 26 – Orla do Terminal.....	136
Figura 27 – Eventos: feira de moda e casamento	136
Figura 28 – O Varandão	138

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Idade	88
Gráfico 2 – Sexo	89
Gráfico 3 – Renda.....	89
Gráfico 4 – Gastos na estadia?	90
Gráfico 5 – Roteiro dos tours escolhidos?	91
Gráfico 6 – Motivações para a viagem?	92
Gráfico 7 – Fez outros cruzeiros?.....	92
Gráfico 8 – Porto de embarque?	93
Gráfico 9 – A inclusão de Fortaleza foi decisivo para a escolha?	94
Gráfico 10 – Como avalia o destino Fortaleza?	94

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Relação instituições e entrevistados.....	36
Quadro 2 – Administração do terminal	110
Quadro 3 – Infraestrutura do terminal	111
Quadro 4 – Infraestrutura operacional do terminal	111
Quadro 5 – Certificados	112
Quadro 6 – Serviços de apoio ao cruzeirista	113

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABAV-CE	Associação Brasileira de Agências de Viagem do Ceará
ABREMAR	Associação Brasileira de Representantes de Empresas Marítimas
ANTAQ	Agencia Nacional de Transportes Aquaviários
CDC	Companhia Docas do Ceará
CEO'S	<i>Chief Executive Organization</i>
CLIA	<i>Cruise Lines International Association</i>
CODSMS	Coordenadoria do Sistema Integrado de Meio Ambiente, Segurança e Saúde do Trabalho
EIA	Estudo de Impacto Ambiental
FIFA	<i>Fédération Internationale de Football Association</i>
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IDH	Índice de Desenvolvimento Humano
IPECE	Instituto de Pesquisa e Estatística Econômica do Ceará
MPGNT	Mestrado Profissional em Gestão de Negócios Turísticos
Mtur	Ministério do Turismo
OMT	Organização Mundial do Turismo
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PBA	Plano Básico Ambiental
PGR	Programa de Gerenciamento de Riscos
PIB	Produto Interno Bruto
PND	Programa Nacional de Dragagem
PPRA	Programa de Prevenção de Riscos Ambientais
PRODETUR	Programa de Turismo do Nordeste
RIMA	Relatório de Impacto ao Meio Ambiente
SEP	Secretaria dos Portos da Presidência da República
SESSTP	Segurança e Saúde do Trabalhador Portuário
SETFOR	Secretaria de Turismo de Fortaleza
SETUR-CE	Secretaria do Turismo do Ceará
TMP	Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Fortaleza
UECE	Universidade Estadual do Ceará
WEF	<i>World Economic Fórum</i>

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	16
2	FUNDAMENTOS TEÓRICOS METODOLÓGICOS	20
2.1	CATEGORIAS DE ANÁLISE	26
2.2	PASSOS DA PESQUISA: PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS	33
3	A CIDADE DE FORTALEZA: NÚCLEO RECEPTOR DO TURISMO NACIONAL.....	38
3.1	A SEGMENTAÇÃO DO LITORAL DE FORTALEZA	40
3.2	A SEGMENTAÇÃO DO TURISMO NA METRÓPOLE FORTALEZA	51
3.3	O TURISMO NÁUTICO DE CRUZEIROS MARÍTIMOS	66
4	O PORTO DO MUCURIBE E A DINÂMICA PORTUÁRIA.....	74
4.1	OS CRUZEIROS QUE ATRACAM NO PORTO DO MUCURIBE	77
4.2	O PERFIL DO TURISTA DO CRUZEIRO “CRYSTAL SERENITY”	86
4.3	O <i>SITE</i> DA COMPANHIA DOCAS DO CEARÁ	95
5	O TERMINAL MARÍTIMO DE PASSAGEIROS DO PORTO DE FORTALEZA	108
5.1	ESTUDOS AMBIENTAIS (EIA – RIMA) DA CONSTRUÇÃO DO TERMINAL	118
5.2	PLANO BÁSICO AMBIENTAL DO TERMINAL MARÍTIMO	121
5.3	MONITORAMENTO AMBIENTAL DO TERMINAL E DRAGAGEM.....	129
5.4	O USO DO TERMINAL PARA EVENTOS	134
	REFERÊNCIAS	143
	APÊNDICES.....	156
	APÊNDICE A – TERMO DE CONSENTIMENTO.....	157
	APÊNDICE B – ENTREVISTADO A – COMPANHIA DOCAS DO CEARÁ – CDC.....	159
	APÊNDICE C - ENTREVISTADO B - REPRESENTANTE DA SETUR-CE	160
	APÊNDICE D – ENTREVISTADO C - REPRESENTANTE DA SETFOR ..	161
	APÊNDICE G – ENTREVISTADO F- GUIA TURÍSTICO PRESTADOR DE SERVIÇOS AO TERMINAL MARÍTIMO DE PASSAGEIROS DE FORTALEZA	164

APÊNDICE H - PESQUISA DE OPINIÃO SOBRE O SITE DA COMPANHIA DOCAS DO CEARÁ, QUE ADMINISTRA O TERMINAL MARÍTIMO DE PASSAGEIROS DE FORTALEZA.....	165
APÊNDICE I – QUESTIONÁRIO DOS TURISTAS DO CRUZEIRO.....	167

1 INTRODUÇÃO

A dissertação tem como objeto de análise o Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Fortaleza (TMP) instalado na Ponta do Mucuripe e a contribuição ao incremento do turismo de cruzeiros, em Fortaleza. De acordo com o Ministério do Planejamento (2012), nos últimos 10 anos a dinâmica mundial da indústria dos cruzeiros marítimos apresentou acelerado crescimento.

O terminal do Porto do Mucuripe apresentava necessidade de investimentos no setor de terminais de passageiros, pois se encontrava insuficiente e precário quanto a segurança e conforto estrutural para atender de forma efetiva os turistas de cruzeiros em embarques e desembarques em passagem por Fortaleza.

A deficiência estrutural e a necessidade de infraestrutura moderna e especializada para o desenvolvimento do setor portuário voltado para o turismo concomitante com a Copa do Mundo da FIFA em 2014 resulta em um plano de investimentos via Programa de Aceleração do Crescimento (PAC-2), investimento utilizado na construção ou revitalização de sete terminais para suprir a demanda de navios de cruzeiros no Brasil, nos portos de Recife, Natal, Salvador, Fortaleza, Manaus, Santos e Rio de Janeiro.

O Terminal Marítimo de Passageiros de Fortaleza foi financiado com recurso de R\$ 224 milhões para sua construção. Atendendo ao projeto do governo federal com recursos provenientes da Secretaria dos Portos – SEP, integrante do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC-2), a fim de estruturar e dinamizar o crescimento do Porto de Fortaleza, além de identificar os requisitos necessários, priorizando a forma adequada nas operações realizadas no porto.

O movimento dos cruzeiros marítimos tem evoluído nas últimas décadas, sendo possível observar que o fluxo de cruzeiros dá destaque ao turismo de cruzeiros, novo conceito de viagem a bordo de navio. No final da década de setenta e início da década de oitenta nos Estados Unidos investem em cruzeiros marítimos e no turismo náutico. Este novo conceito de turismo resulta da combinação da experiência da viagem em transatlântico que oferece hospedagem, atividades de lazer, entretenimento, gastronomia e intercâmbios culturais em transporte náutico.

O mercado de cruzeiros de cabotagem ou navegação próxima da costa entre portos marítimos de um mesmo país, sem perder de vista o continente. Surge legalmente no Brasil, na década de 2000, quando ocorre crescimento nos primeiros

anos com a implementação da Lei dos Portos de nº 12.815 de junho de 2013, lei que especifica e regula a atividade portuária. A implantação da lei ampliou o desenvolvimento e a competitividade da atividade portuária.

Conforme a Associação Brasileira de Representantes de Empresas Marítimas (ABREMAR, 2013), os cruzeiros marítimos apresentam maior índice de crescimento da atividade turística nacional. O setor gera empregos diretos e indiretos, devido ao fato dos cruzeiros canalizarem investimentos nos destinos que atendem, promovendo o crescimento da rede de serviços locais que envolvem: transporte, hospedagem, alimentação e passeios guiados.

A região Nordeste do Brasil se consolida nas rotas do turismo nacional e internacional e começa dar maior atenção ao turismo náutico. Nesse contexto, Fortaleza, capital do estado do Ceará, se destaca como Metrópole moderna e diversificada quanto aos atrativos locais, consolidada como centro receptor e distribuidor dos fluxos turísticos. Esta capital é um dos pontos turísticos mais visitados da região nordeste e apresenta maior dinâmica com o desenvolvimento do turismo náutico de cruzeiros, aproveitando o Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Fortaleza, inaugurado em junho de 2014.

A pesquisa analisa este objeto e mostra entre outros fatores, porque mesmo estando pronto, o Terminal de Passageiros da cidade não permite que navios de maiores calados (quilha vertical) aportem no terminal, não podendo receber transatlânticos e transoceânicos.

A cidade de Fortaleza, capital cearense, é uma metrópole litorânea com 34 km de extensão. Economicamente, é a quarta maior cidade do país, em área de 313,14km, a 16m acima do nível do mar, banhada integralmente pelo oceano atlântico. Destaca-se como metrópole moderna e conta com infraestrutura turística confortável e diversificada quanto aos atrativos locais. A capital consolida-se como centro receptor e distribuidor de fluxos turísticos nacionais.

A relevância do tema reside em apontar problemas e propostas de otimização do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Fortaleza (TMP), implantado no Mucuripe para o incremento do turismo de cruzeiros marítimos na cidade de Fortaleza que do ponto de vista geoestratégico coloca o estado do Ceará em posição geográfica privilegiada com relação aos grandes mercados emissores turísticos internacionais dos Estados Unidos, Ásia e Europa. Fortaleza dista apenas

em 4h30min do continente Africano e em 6h30min da Europa, América do Norte e América do Sul (SETFOR, 2015).

Esta localização oferece competitividade em função do menor tempo de voo ou de navegação. Além de a cidade oferecer condições naturais de balneabilidade e sol o ano inteiro aliado ao equipamento turístico do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Fortaleza, projetado com cais preferencial para transatlânticos e transoceânicos, o que torna a metrópole centro promissor do segmento do turismo de cruzeiros marítimos.

Fortaleza é pouco explorada quanto a este potencial do turismo náutico de cruzeiros marítimos. Neste contexto, surge a ideia de investigar as potencialidades do Terminal Marítimo de Passageiros e verificar como o equipamento pode otimizar o turismo de cruzeiros em Fortaleza, com os possíveis usos das instalações físicas do receptivo turístico portuário.

A problemática investigada gira em torno da forma como a infraestrutura multiuso do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto do Mucuripe é utilizada para incremento do turismo náutico de cruzeiros marítimos em Fortaleza.

Hipoteticamente a metrópole Fortaleza após a instalação do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Fortaleza, está apta à receber navios no equipamento portuário, onde os cruzeiros percorrem e fazem escalas nos vários portos da costa brasileira. Estuda-se e analisa-se os fatores que inibem a otimização do terminal. Cogita-se com frequência que o Terminal Marítimo de Passageiros do Mucuripe é área ociosa, apesar do custo milionário da reconstrução do porto para implantação, mesmo assim com movimento reduzido de navios e o espaço sendo subutilizado.

Um dos problemas é a atracagem de mais navios devido a pouca profundidade do berço de atracação, navios de maiores calados (quilha vertical do casco) ainda não podem atracar ao lado do terminal. Destaca-se que o mesmo pode ser utilizado com outras finalidades, mesmo fora da temporada de cruzeiros onde a dinâmica operacional e funcional é remodelada para atender sua outra demanda. Assim, o equipamento pode ser usado para alocação de eventos sejam privados ou corporativos.

Apesar da versatilidade quanto às formas operacionais, o terminal fica por períodos ociosos ou mesmo subutilizado. E diante da problemática apresentada levanta-se os seguintes questionamentos:

- O Terminal Marítimo de Passageiros de Fortaleza tem incrementado o turismo de cruzeiros?
- As metas de utilização do Terminal de Passageiros previstas no projeto estão sendo atingidas?
- Quais os impactos socioambientais decorrentes da construção do Terminal Marítimo de Passageiros?
- Qual o perfil do turista que aporta em Fortaleza pelo terminal?
- O *site* da Companhia Docas do Ceará divulga turisticamente a cidade de Fortaleza?

E como objetivos geral e específicos:

Analisar o Terminal Marítimo de Passageiros do Mucuripe e a contribuição ao turismo de cruzeiros na cidade de Fortaleza/CE.

- Explicar como a construção do Terminal Marítimo de Passageiros atua no incremento do turismo de cruzeiros na cidade de Fortaleza/CE;
- Realizar uma análise comparativa entre a capacidade operacional e a realidade de utilização do TMP;
- Analisar o EIA - RIMA, o PBA e verificar os impactos socioambientais causados com a implantação do Terminal Marítimo de Passageiros;
- Conhecer o perfil do turista que aporta na cidade de Fortaleza pelo Terminal Marítimo de Passageiros do Porto do Mucuripe;
- Verificar a usabilidade do *site* da Companhia Docas e se o mesmo funciona como um instrumento de divulgação turística para a cidade de Fortaleza/CE.

A dissertação está estruturada em 05 partes. Na primeira apresenta-se a proposta da dissertação com objeto, contexto, problematização, questionamentos e objetivos. Na segunda parte a Metodologia com opção pelo Método da Complexidade de Edgar Morin, mostra-se as categorias fundantes da dissertação e os passos da pesquisa. No terceiro item apresenta-se Fortaleza como metrópole turística com uma sofisticada oferta turística e cadeia produtiva. Apresentando o litoral cearense segmentado em leste e oeste, com a presença do Porto do Mucuripe e o turismo náutico de cruzeiros marítimos. Na quarta parte apresenta-se o estudo teórico e empírico sobre o Terminal de Passageiros do Porto de Fortaleza. Por fim a conclusão.

2 FUNDAMENTOS TEÓRICOS METODOLÓGICOS

Na busca por um método de verificação empírica e lógica da análise adequados para o estudo do Terminal Marítimo de Passageiros do Mucuripe e dos segmentos turísticos envolvidos com a dinâmica operacional do mesmo, adota-se como princípio o método da complexidade, considera-se apropriado para discorrer sobre o tema em análise. Pois como cita Morin (2005, p. 38), “o conhecimento pertinente deve enfrentar a complexidade”. O caminho apresentado por Morin como as relações, inter-relações e as complexidades do objeto de investigação.

O termo *complexus* tem o significado que foi tecido junto, e há complexidade quando elementos diferentes como os que agem nas relações entre o Terminal Marítimo de Passageiros de Fortaleza e outros elementos inseparáveis que constituem o todo, como o ambiental, econômico, social, político e psicológico interferem no todo. Elementos esses que formam a realidade do terminal de passageiros do Mucuripe e a relação como receptivo turístico de cruzeiros marítimos na cidade de Fortaleza.

Quanto à complexidade das relações entre os elementos apontados por Morin (2015, p. 39), “o sujeito e o objeto aparecem como emergências últimas e inseparáveis da relação sistema auto-organizador/ecossistema”. Explica Morin (2005, p. 38) que “a complexidade é a união entre a unidade e a multiplicidade”, sob esta ótica foi realizado o estudo no terminal marítimo de passageiros do Mucuripe.

Complementando as ideias Morin (2015, p. 5) mostra que: “a palavra complexidade exprime o incômodo, a confusão, a incapacidade para definir de modo simples, para nomear de modo claro, e ordenar as ideias”, com o desafio de enfrentar o pensamento complexo não é o que evita ou suprime o desafio, mas o que ajuda a revelá-lo, e às vezes superá-lo.

Em um primeiro instante a complexidade é um tecido constituído por partes heterogêneas inseparavelmente associadas, onde está o paradoxo, ou seja, as contradições do uno e do todo. No entendimento do todo, este, jamais será seccionando ou reduzido em partes. Em momento distinto diz Morin (2015, p. 13) que: “a complexidade é efetivamente o tecido dos acontecimentos, ações, interações, retroações, determinações, acasos que constituem nosso mundo fenomênico”.

O Terminal Marítimo de Passageiros de Fortaleza se insere no contexto dos fenômenos, na interação e integração com a cidade de Fortaleza, bem como as relações que ocorrem com o fenômeno turismo. Sendo o turismo um fenômeno complexo, se enquadra na visão de análise do método da complexidade, de que fala Morin (2014, p.183):

Conseqüentemente a complexidade não é só um fenômeno empírico (acaso, eventualidades, desordens, complicações, misturados fenômenos): a complexidade é também um problema conceitual e lógico que confunde as demarcações e as fronteiras bem nítidas dos conceitos como “produtor” e “produto”, “causa” e “efeito”, “um” e “múltiplo”.

A complexidade chega a Morin por meio das ciências, pelo mesmo caminho que a tinha expulsado, onde o determinismo, a impecável ordem do mundo, a obediência cega em uma lei única e na constituição da forma simples de conceituar as coisas, desemboca finalmente na torrente da complexidade do real. Onde a simplicidade física e lógica dá lugar a um princípio sistêmico de degradação e desordem atributos da termodinâmica, a substância derivada desta compreensão é de extrema complexidade, pois uma partícula não é apenas um tijolo, mas uma fronteira sobre uma complexidade que se expõe: o cosmo é um sistema, um processo em vias de degradação e organização de forma contínua e desarmonicamente harmônica. Morin (2005, p. 186) entende por sistema: “a inter-relação de elementos diversos constituindo uma entidade ou unidade global”.

A ciência humana carece de princípio que conecte e enraíze o fenômeno humano ao universo natural, que não possui um método apto a compreender a extrema complexidade que envolve o turismo e o distingue de qualquer outro fenômeno sócio-natural conhecido. A complexidade entra no estudo em questão, pois, os princípios demonstram, mediante argumentos soluções, propostas para os problemas relativos ao terminal de passageiros do Mucuripe no que tange a operacionalidade como receptivo turístico portuário.

Em relação aos sistemas e as teorias, encontra-se pelo menos três aspectos, três direções contraditórias: um sistema fecundo que traz em si o princípio de complexidade, pois no centro da teoria sistêmica está à ideia que: um todo não se reduz à soma das partes que o constitui. O sistema é concebido como noção fantástica e ambígua e situado a um nível transdisciplinar.

No segundo aspecto, há um sistemismo raso e vago, baseado em repetições de algumas verdades primeiras as holísticas, que apontam para um

conhecimento integral dos fenômenos, mas que jamais poderão ser operacionalizadas. Por fim o *system analysis*, menos confiável, pois transforma o sistema em seu contrário, onde o termo *analysis*, o indica em operações redutoras.

O estudo do terminal de passageiros do Porto do Mucuri, bebe da fonte de ideias que as leis de organização da vida não são de equilíbrio, mas de desequilíbrio, recuperado ou compensado, de dinamismo estabilizado. Segundo, em Morin (2015, p. 22), “a inteligibilidade do sistema deve ser encontrada, não apenas no próprio sistema, mas também na relação com o meio ambiente, e que essa relação não é uma simples dependência, mas constitui o sistema”.

E complementa Morin (2015, p. 22):

A realidade está desde então, tanto no elo quanto na distinção entre o sistema aberto e seu ambiente. Esse elo é absolutamente crucial seja no plano epistemológico, metodológico, teórico, empírico. Logicamente, o sistema só pode ser compreendido se nele incluímos o meio ambiente, que lhe é ao mesmo tempo íntimo e estranho e o integra sendo ao mesmo tempo exterior a ele.

Na complexidade pode-se observar que um certo sentido sempre tem relação com o acaso. Que não compreende apenas quantidades de unidade e interações que resumem e desafiam as possibilidades de cálculos: mas que também é composta por incertezas, indeterminações, fenômenos aleatórios. Afirma Morin (2014, p. 15), que “atingir a complexidade significa atingir a binocularidade mental e abandonar o pensamento caolho”.

E complementa Morin (2014, p. 177) “De qualquer modo a complexidade surge como dificuldade, como incerteza e não como uma clareza e como resposta. O problema é saber se há uma possibilidade de responder ao desafio da incerteza e da dificuldade”.

Entende-se que não se chega à complexidade por uma mera e simplória definição prévia, e que precisa seguir caminhos diversos que se chega a perguntar se existem complexidades e não uma complexidade.

Tendo o terminal de passageiros do Mucuri como o objeto, e como o sujeito: à atividade turística que ocorre em Fortaleza por intermédio do terminal, na análise não se pode deixá-los cada um a si próprios, pois os conceitos são insuficientes. No esforço teórico para indicar o movimento que de maneira natural tende a fluir na relação sujeito-objeto, desemboca simultaneamente na relação entre o pesquisador (eu mesmo, aqui) e o objeto de seu estudo ou conhecimento.

Textualmente afirma Morin (2015, p. 44): “[...] ao trazer consubstancialmente um princípio de incerteza e de autorreferência, ele traz em si um princípio autocrítico e autorreflexivo; através desses dois traços, ele já trás em si mesmo sua própria potencialidade epistemológica”.

O método de análise para o terminal marítimo de passageiros do Mucuripe é esboçada sob o ponto de vista epistemológico que permite controlar isto é, criticar ultrapassar e refletir e, além disso, situa ecossistemicamente a partir do instante que torna o sujeito consciente das determinações e condições do meio ambiente. Mesmo assim a lógica matemática é limitada quando é demonstrado, que segundo Morin (2015) “no sistema formalizado existe ao menos uma proporção que é indecisa uma brecha se abre no sistema, por meio da indecidibilidade, tornando-o assim incerto”.

A teoria da complexidade não está apenas na ciência, mas também nas relações do cotidiano e reflete as contradições na visão científica. Morin, na teoria, critica e mostra com veemência aos metafísicos por justificar elaborações místicas e fantasiosas do mundo. Quanto ao sujeito, na complexidade, Morin procura coloca-lo no centro do mundo ocupando seu lugar devido. Entendendo que o mundo só tem razão na existência, quando as pessoas são o motivo de ser o sujeito da análise.

Aliando o princípio ao objeto e ao contexto do sujeito da pesquisa, pode-se observar a simbiose complexa como define Morin (2015, p. 63):

Complexidade da relação ordem/desordem/organização surge, quando se constata empiricamente que fenômenos desordenados são necessários em certas condições, em certos casos, para a produção de fenômenos organizados, os quais contribuem para o crescimento da ordem.

A complexidade melhor pensada surge quando coloca macroconceitos com os princípios fundamentais do diálogo que defende o fundamento vivo, mantendo a contradição como princípio no centro da unidade, apoiando o antagonismo como ordem e desordem o que é, natural ao princípio da complexidade. Afirma Morin (2015, p. 73), “a ordem e a desordem são dois inimigos: um suprime o outro, mas ao mesmo tempo, em certos casos, eles colaboram e produzem complexidade”.

O segundo princípio é entendido como da recursão organizacional, sendo lembrado o processo do turbilhão que Morin (2015) explica: cada momento no turbilhão é, ao mesmo tempo, causas e produtores do que os produz. O que torna a

teoria da complexidade aberta em si mesma em razão ao desenvolvimento auto produtor.

Por último o princípio fundamental que orienta a parte no todo, o princípio hologramático, onde: “não apenas a parte está no todo, mas o todo está na parte”. (MORIN, 2015, p. 74). O princípio hologramático encontra-se presente no mundo biológico e no mundo sociológico. Sendo a relação antropossocial complexa porque o todo está na parte no todo.

Dentro dos princípios vê-se que a complexidade da ação entendida como estratégia, em relação ao terminal de passageiros do Mucuripe ações e medidas adotadas junto ao terminal para otimização do equipamento turístico portuário. Descreve Morin (2015, p. 79) que: “A estratégia permite, a partir de uma decisão inicial, prever certos números de cenários para a ação, segundo as informações que vão chegar no curso da ação e segundo os acasos que vão se suceder e perturbar a ação”.

A estratégia luta contra o acaso e busca a informação. Mostra que a ação supõe complexidade, isto é, acaso, imprevisto, iniciativa, decisão, consciência das derivas e transformações. Explica Morin (2015) que a palavra estratégia se opõe a programa, pois programa não obriga ser vigilante, não inova. Complementa o autor: “por isso deve-se utilizar múltiplos fragmentos de ação programada para se poder concentrar no que é importante, a estratégia no acaso”. (MORIN, 2015, p. 81). Há necessidade de estratégias para o incremento de ações que dinamizem a operacionalidade do Terminal Marítimo de Passageiros de Fortaleza.

A complexidade torna as pessoas prudentes e atentas para o inesperado, entendendo que o pensamento complexo não recusa a clareza, a ordem, nem o determinismo. Apenas os considerava insuficientes e reconhece que não se programa a descoberta, o conhecimento nem a ação.

No contexto da complexidade se insere a Companhia Docas do Ceará, administradora do terminal, sociedade de economia mista, organização do tipo empresarial que faz parte do mercado turístico. Produz serviços, coisas que se tornam exteriores e entram no universo do consumo turístico, segundo o argumento de Morin (2015, p. 86): “limitar-se a uma visão heteroprodutora da empresa seria insuficiente porque ao produzir coisas e serviços, a empresa ao mesmo tempo se autorreproduz”. Como organismo vivo, a empresa se auto-organiza e faz a

autoprodução. O equipamento turístico do terminal foi colocado no meio ambiente externo, que por sua vez, integra um sistema eco-organizado ou ecossistema.

Assim empresas se auto-eco-organizam com respeito ao mercado turístico: fenômeno ao mesmo tempo ordenado, organizado e aleatório. Aleatório porque não existe certeza absoluta sobre as chances e as possibilidades de vender pacotes e serviços turísticos oferecidos por meio do terminal às armadoras, aproveitando as possibilidades e probabilidades. Pois o mercado é uma mistura de ordem e desordem.

O estudo do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Fortaleza está embasado na Teoria da Complexidade, que é em si um método de análise da realidade a partir de críticas e comparações entre o paradigma da simplificação pois a mesma complexidade que evidencia o uso inadequado da filosofia cartesiana, articula a multidisciplinariedade no devido tempo. Em relação às ações implementadas, ações e atividades planejadas sob a ótica do pensamento complexo que pautado na reintegração do observador, na observação, identifica ações para minimizar impactos negativos e maximizar os positivos.

Com base em informações acerca do fenômeno turismo, nas conceituações básicas e na metodologia científica orienta-se a realização do estudo e pesquisa. Autores como: Lakatos e Marconi (2003; 2014), Sakata (2011) Minayo (2001), Creswell (2007), Dencker (1998) e Trivinos (1987), nortearam os procedimentos metodológicos da pesquisa.

Minayo (2001, p.17) esclarece que as concepções teóricas de abordagem e um conjunto de técnicas possibilitam a construção da realidade. Dencker (1998) ressalta que a metodologia científica, permite, por meio da observação sistemática e controlada de determinados fatores ou ocorrências selecionadas partindo de concepções teóricas sobre o objeto de estudo, maior percepção da natureza do fenômeno analisado, no caso o terminal.

O método científico é capaz de levar o pesquisador a obter respostas aos questionamentos levantados na problematização.

Minayo (2001, p. 44) lembra que:

A metodologia não só contempla a fase de exploração de campo (escolha do espaço da pesquisa, escolha do grupo de pesquisa, estabelecimento dos critérios de amostragem e construção de estratégias para entrada em campo) como a definição de instrumentos e procedimentos para análise dos dados.

Lakatos e Marconi (2014, p.109) destacam que “a especificação da metodologia da pesquisa abrange maior número de itens, pois responde, a um só tempo, às questões como?, com que?, onde? Quanto?”. Assim, mediante aos aspectos metodológicos mencionados, e tendo como base a conceituação de método como o “conjunto das atividades sistemáticas e racionais que, com maior segurança e economia, permite alcançar o objetivo [...] traçar o caminho a ser seguido, detectar erros e auxiliando as decisões” (LAKATOS; MARCONI, 2003, p.83).

Creswell (2007) descreve a abordagem quantitativa como: “alegações de conhecimento pós-positivista, estratégia experimental e medidas de atitudes pré e pós-teste” (CRESWELL, 2007, p.37), já a pesquisa qualitativa pela utilização de metodologias múltiplas, sendo as mais utilizadas a observação, a entrevista em profundidade e a análise de documentos” (DENCKER, 2002, p.103).

Creswell (2007, p.38) acrescenta que na pesquisa quanti-qualitativa:

O pesquisador baseia a investigação na suposição de que a coleta de diversos tipos de dados garante um entendimento melhor do problema de pesquisa. O estudo começa com um levantamento amplo para generalizar os resultados para uma população e depois se concentra, em uma segunda fase, em entrevistas qualitativas abertas visando a coletar visões detalhadas dos participantes.

O caráter qualitativo indica Richardson (2008), tendem a descrever a complexidade de determinado problema, analisar a interação de determinadas variantes e compreender as dinâmicas e estratégias de um determinado grupo em profundidade, no caso o grupo dos cruzeiristas, sendo indispensável para atingir de forma próxima o entendimento da complexidade de um fenômeno social (MORIN, 2006), onde se insere o equipamento turístico em estudo.

2.1 CATEGORIAS DE ANÁLISE

As categorias de análises são, turismo, viagem, lazer, turismo náutico de cruzeiros marítimos, eventos e negócios.

As viagens e os deslocamentos sempre estiveram presentes na vida das pessoas, mas o turismo antes de qualquer coisa é um fenômeno moderno, como afirmam Coriolano e Silva (2005, p.42):

O turismo é um fenômeno dos tempos modernos, portanto, relativamente recente. Surgiu quando o homem descobriu o prazer de viajar, quando a viagem deixou de ser necessidade e peso e passou a ser uma forma de buscar a sonhada felicidade.

Entende-se que o turismo se apresenta como resultado do sistema regido pelo capital. As análises científicas durante a revolução industrial tinham centralidade no trabalho, mas o sistema econômico em suas transformações possibilitou aos serviços serem vetor no modelo da economia flexível, pois o setor serviços foi priorizado no capitalismo.

O turismo no contexto mundial é entendido como uma atividade econômica primordial para geração de renda e intercâmbio sociocultural. De acordo com a Organização Mundial do Turismo (OMT, 2015), as exportações do turismo internacional tiveram um aumento percentual de 4% em 2015. As receitas dos destinos de turismo internacional cresceram 3,6% no mundo em 2015, um novo recorde em 2015 pelo turismo, com o número de chegadas de turistas internacionais aumentado em 4,4%.

Sob o ponto de vista internacional, o turismo responde por 9% do PIB mundial e é responsável por um a cada onze postos de trabalho criados no mundo (OMT, 2015). No Brasil, o setor de serviços é o maior da economia, respondendo por 72% do valor do PIB do quarto trimestre de 2015 (IBGE, 2016). O turismo, por sua vez, participa com o valor de 3,6 % do PIB nacional (EMBRATUR, 2015). Os dados demonstram a dinâmica econômica que o turismo promove em país, região ou municípios, como na cidade da Fortaleza.

Pelo quarto ano consecutivo em 2015, o turismo internacional foi a mercadoria em nível de economia que teve o crescimento mais rápido, elevando em 7% à participação do turismo nas exportações mundiais com um crescimento de US\$ 1,4 trilhões de dólares. Comparando 2015 ao ano anterior houve mais de 50 milhões de turistas internacionais em todo mundo. O turismo internacional alcançou, portanto, novas cotas em 2015 (OMT, 2015).

Esta atividade moderna surge como resultado de uma reestruturação do capitalismo, após a revolução industrial. Nas análises científicas a centralidade era o trabalho, logo, em suas transformações os serviços passam a ser o carro chefe para o novo modelo econômico.

O lazer, ócio e o trabalho formam um tripé de onde emerge o turismo com serviços importantes para servir de apoio a grupos de visitantes. O ócio é entendido por Fourastié (1979, p.9) como, “o tempo que fica livre uma vez terminado o trabalho e atendida às necessidades quase biológicas”.

Salientando ainda Fourastié (1979, p. 12) como sendo “Aquilo que o homem realiza fora de suas obrigações profissionais e a margem dessa nebulosa um tanto complexa, constituída pelas necessidades vitais tanto de ordem física como social”.

A essência do fenômeno do turismo é o ócio. O ócio puro é o que o homem faz e poderia não fazer Fourastié (1979), afirma ainda que, o ócio e o turismo são elementos intrínsecos à natureza humana, elementos esses como fenômeno de massas, mesclaram-se de maneira mais acelerada e contundente segundo os sociólogos com a Terceira Revolução também chamada revolução da Automação.

Molina (2003) diz que as concepções do turismo industrial se subdividem nas categorias de: turismo industrial primitivo, como expõe Molina (2003) originou-se no século XIX e estendeu-se até o início da segunda guerra mundial. E o turismo industrial maduro, que segundo Molina (2003, p.24), “registrou um impressionante crescimento ininterrupto a partir da década de 1950, passando de 25 milhões de turistas internacionais até mais de 600 milhões na década de 1990”.

A OMT lhe define como turismo as atividades que as pessoas realizam durante suas viagens e permanência em lugares distintos dos que vivem por um tempo, com a finalidade de lazer, negócios e outros. Segundo Benschmidt *apud* Fourastié (1979, p.46) o “turismo é um conjunto de relações pacíficas e esporádicas que resultam do contato entre pessoas que visitam um lugar por razões não profissionais e os naturais desse lugar”.

O fenômeno turismo no Ceará, com a remodelação do porto do Mucuripe tem como foco à mercantilização do lazer e ócio organizados como produtos de consumo ou atividade econômica. Os principais impactos econômicos do turismo se relacionam aos ganhos do câmbio exterior, às receitas dos governos, à geração de emprego e renda e ao estímulo do desenvolvimento regional. Algumas concepções atribuídas ao turismo, conceituações advindas de autores reconhecidos na comunidade científica.

Afirma Boyer (1999, p.16) turismo é:

[...] um tipo de consumo diferente dos outros, pois se realiza em outro local e não visa à satisfação de uma necessidade fundamental do homem: ele não é um dado da Natureza ou do patrimônio histórico, pois nenhum lugar é turístico em si, nenhum sítio merece ser visitado, como diz a literatura turística; o turismo é um produto da evolução sociocultural.

E ainda é considerado por Boyer um produto da evolução sociocultural, que se relaciona com todos os espaços, principalmente com o espaço litorâneo como os da cidade de Fortaleza. Beni (2015, p.16) explica que o turismo é “uma atividade que resulta do somatório de recursos naturais do meio ambiente, culturais, sociais e econômicos e, assim, o campo de seu estudo é abrangente, complexo e multicausal”. Sendo o lazer ponto fundamental na manifestação do fenômeno do turismo onde segundo Krippendorf (2009, p.46), “o lazer é uma droga aprovada pela sociedade, um analgésico que dá a ilusão de uma melhora passageira, mas que não pode curar a doença em si”. Afirma o autor que: o ser humano não nasceu turista, mas dotado de uma curiosidade e de um sentimento um tanto nostálgico quanto aos países longínquos que gostaria de conhecer. (KRIPPENDORF, 2009, p.10).

O turismo é uma atividade multidisciplinar que envolve uma série de explicações das teorias: sociologia, geografia, economia, psicologia, história e antropologia.

Beni (2012, p. 05) mostra que o turismo:

É um fenômeno inter e transdisciplinar. Tal qual um sistema aberto, ele está em contínua simbiose com quatro amplos e complexos cenários conectados à base de um conjunto de relações ecológicas, sociais, econômicas e culturais. Nesse sentido, está sujeito a vetores de transformações de diferentes origens.

Do campo acadêmico, a definição de Trigo (1998) mostra que de certa forma, converge com as conceituações operacionais anteriormente propostas.

O turismo é definido como o movimento de indivíduos e grupos de uma localização geográfica para outra por prazer e/ou por negócios, sempre em caráter temporário; o atendimento das necessidades dos viajantes, seja em trânsito ou no destino; e os impactos econômico, sociocultural e ecológico que tanto os turistas como o setor turístico provocam nas áreas de destino (TRIGO, 1998, p.16).

Os atrativos turísticos são classificados de acordo com Ignarra (2003) em naturais e culturais, sobre o produto turístico afirma que:

O conceito extrapola a ideia de produto da economia e é constituído por um conjunto de serviços que só existem em razão de um atrativo, daí a utilização do conceito de produto. O produto turístico é a somatória do atrativo turístico mais serviços turísticos e infraestrutura básica e o conjunto de serviços urbanos de apoio ao turismo (IGNARRA, 2003, p.21).

Cultura, na perspectiva mais abrangente, engloba todas as formas de expressão do ser humano bem como sua relação com o meio ambiente, a cidade de Fortaleza no contexto possui um patrimônio cultural plural e diversificado, ainda levando-se em conta o que aponta Brasil (2010) quando diz que todos os atrativos culturais podem se transformar em produtos do turismo cultural onde os roteiros elaborados pelas empresas, que prestam serviços junto ao terminal marítimo de passageiros do Mucuripe, por meio dos traslados e da narrativa dos guias especializados, incluem o patrimônio cultural da capital cearense.

Os atrativos turísticos do litoral são praias, dunas, falésias, coqueiros, fontes de água doce, lagoas, enseadas, o que privilegia primordialmente o turismo para o aproveitamento do sol e do mar, considerando as belezas naturais e a preferência dos turistas. A cidade de Fortaleza além dos atrativos naturais oferece os equipamentos de apoio turístico como apontam Coriolano e Fernandes (2014, p.153), “a oferta turística é fortalecida pelos equipamentos hoteleiros, resorts, pousadas e parques temáticos. A cultura cearense é riquíssima, mas ainda pouco direcionada ao turismo”.

As exportações são atividades estratégicas para a economia de qualquer país, sendo o turismo receptivo importante fonte de moeda estrangeira, onde se insere o terminal de passageiros do Porto do Mucuripe nas atividades de exportação quando utilizado como receptivo para navios de cruzeiros, pois como ressaltam Santos e Kadota (2012, p.329) “o movimento de turistas estrangeiros que vem ao Brasil é chamado de “turismo receptivo” e constitui uma atividade de exportação”.

Para o desenvolvimento da atividade turística em qualquer país, particularmente a dos cruzeiros marítimos, é fundamental a existência de organizações nacionais bem informadas sobre os assuntos políticos e governamentais pertinentes a oferta de bens e serviços.

Segundo Lage e Milone (2001), quanto menos desenvolvido é o país, maior será a intervenção governamental sobre as atividades turísticas, onde se incluem a de turismo de cruzeiros marítimos possibilitada pela implantação do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Fortaleza.

Diz Molina (2003) que, o turismo exige deslocamento desnecessário do local de residência, contato com cenários naturais readaptados pela ampliação de tecnologias, deslocamento da força de trabalho causado pela incorporação de processos automatizados de alta tecnologia e não está determinado pelos recursos

naturais nem pelos recursos culturais disponíveis na região. Assim, o turismo é um fenômeno e alternativa para o desenvolvimento humano.

Por ser um fenômeno abrangente se constitui potencial socioeconômico e acaba por necessitar de proposta estratégica de desenvolvimento que propicie melhoria na utilização do equipamento do terminal de passageiros do Porto do Mucuripe buscando elevar os indicadores sociais da população do núcleo receptor.

Ressaltam Ruschmann e Solha (2004, p. 03):

O turismo planejado constitui uma importante opção para o desenvolvimento sustentável de uma região. As atividades turísticas organizadas em consonância com o respeito ao meio ambiente natural e cultural geram empregos e receitas e, conseqüentemente melhoram a qualidade de vida da comunidade.

O turismo no Ceará de acordo com Coriolano (2006), surge em decorrência da reformulação da economia mundial em transformação quanto a industrialização e flexibilização, globalizando a produção e aproximando os espaços pelas tecnologias, precisando dos lugares periféricos estruturados para suporte a essas mudanças.

Descreve Coriolano (2006, p.110) que no Ceará:

A partir do Plano de Mudanças (1987) o Governo estadual dividiu o litoral do Ceará em dois segmentos, tendo como referência Fortaleza. Da capital em direção leste, um trecho de 210 km de extensão constitui o litoral leste, e em direção oeste, um percurso de 363 km, o litoral oeste. O litoral localiza-se na sua porção norte – deferente da maioria das capitais nordestinas, onde o mar fica ao leste. A costa leste vai de Fortaleza a Icapuí.

O PRODETUR-CE, de acordo com Coriolano (2006), se efetiva a partir de 1995, sendo compreendida a importância do setor turismo. O território cearense oferece sol e praia como recurso natural disponível sem que grandes investimentos fossem necessários para atrair turistas. O projeto atendia principalmente a tendência econômica global que determinava como principal estratégia, utilizar o turismo de sol e praia como acesso para à apropriação e especulação das zonas litorâneas, oferece condições para a ocupação turística no estado, preparando a infraestrutura, fazendo marketing e atraindo empresas.

Sobretudo quando governos e empresários “aditem ser função do estado preparar a infraestrutura para atrair os equipamentos turísticos tais como serviços, agenciamento, hospedagem, alimentação e entretenimento”. (CORIOLANO, 2006, p.150). Em geral, em locais turísticos, o governo dá apoio e

oferece serviços direcionados ao setor do turismo como afirmam Lickorish e Jenkins (2000, p.18), “a infraestrutura base para o desenvolvimento do turismo, é fornecida principalmente pelo governo, bem como a grande parte dos serviços, transporte e segurança”. Serviços esses evidenciados quando são observadas as operações de desembarque e embarque realizadas no terminal de passageiros do Mucuripe nos dias que chegam os cruzeiros.

No Ceará, segundo Coriolano e Fernandes (2014) a prioridade política é dada ao turismo, daí a presença constante do Estado nas ações de turismo. Sabe-se que mesmo existindo estrutura necessária para o desenvolvimento do turismo, se a atividade não estiver integrada a outras atividades e à política econômica do Estado, os esforços no turismo como vetor de desenvolvimento tenderão a fracassar. Daí por que o Ceará considera o turismo um dos vetores de sua política de desenvolvimento. (CORIOLANO; FERNANDES, 2014, p.155).

De acordo com Coriolano (2006, p. 58) “o turismo é no Ceará uma atividade privilegiada, que recebe do governo apoio institucional”. Com isso, ressaltam-se os investimentos públicos que podem vir a estimular o turismo, como é o caso da construção do Terminal de Passageiros do Porto do Mucuripe. Está previsto para 2020 um aumento de 30% para *HOMEPORT* (porto de embarque, porto de origem e retorno de viagem) e de 70% para *PORT-OF-CALL* (porto de trânsito, porto de escala de navios). E que a ampliação e o avanço nos serviços prestados no Terminal de Passageiros do Porto de Fortaleza implicará na diversificação e evolução significativa na oferta de roteiros, de navios maiores e viagens temáticas que colocam Fortaleza na rota dos grandes cruzeiros marítimos mundiais.

Afirmam Coriolano e Fernandes (2014, p. 147):

Do ponto de vista geoestratégico, o Ceará ocupa posição privilegiada no contexto mundial. Verificando-se sua posição no mapa mundi, observa-se que ele se localiza na fachada norte oriental do Atlântico Sul, tendo assim maior proximidade com os grandes mercados emissores de fluxos turísticos internacionais, como a Europa, Ásia, e os Estados Unidos. Essa posição pode oferecer maior competitividade em função do menor tempo de voo ou de navegação dos países desses continentes ao Ceará, em relação a qualquer outro ponto do território brasileiro, ou da América do sul, conforme mostra a Secretaria de Turismo do Estado do Ceará (2003), mas não é o único determinante dos fluxos.

O Porto de Fortaleza comumente conhecido como Porto do Mucuripe, possui uma localização estratégica mantendo uma proximidade com os portos da

Europa, Caribe, Américas do Norte e Central, África, Oriente Médio e países do Mercosul, além dos portos brasileiros atendidos pela navegação de cabotagem. Localizada em região urbana, assim como o Porto de Antuérpia e Rotterdam, é considerado como a porta de entrada e saída da capital cearense.

Diante dos fatos apresentados, torna-se evidente que a área pesquisada possui um grande potencial turístico que, se atrelado a estratégias adequadas na divulgação da cidade e um pensamento sustentável quanto ao desenvolvimento, pode vir por meio do segmento do turismo náutico de cruzeiros funcionar como mola propulsora para uma transformação: social, cultural, ambiental e econômica positiva para a cidade de Fortaleza/CE.

2.2 PASSOS DA PESQUISA: PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Foram realizadas três etapas específicas para elaboração da dissertação: revisão de literatura, pesquisa documental e pesquisa de campo. A revisão constou da leitura dos artigos científicos, dissertações e teses, sobre temas relacionados ao da pesquisa, possibilitando a busca de conceitos com o intuito de elucidar aqueles considerados essenciais pelo pesquisador para a elaboração do estudo.

Outra etapa foi à busca por dados em instituições oficiais e a seguinte a realização de pesquisa de campo para testar os instrumentos de pesquisa. Portanto, o estudo tem como base a utilização de dados primários e secundários. Estudou-se material oriundo de diversas publicações impressas e acessadas por meio eletrônico, como: artigos científicos, dissertações, livros e teses; além de materiais cartográficos e de imprensa escrita.

A revisão da literatura diz respeito à temática estudada, realizada em dois portais eletrônicos: o da CAPES e o do *Google* acadêmico; e para a concepção de tais pesquisas, na busca por um melhor embasamento teórico sobre o fenômeno estudado.

Dessa forma, estabelece-se como conceitos fundantes do estudo: turismo. lazer, litoral, porto/navegação e turismo náutico de cruzeiros ; bem como noções sobre: dinamização de terminais marítimos, os impactos socioeconômicos e ambientais causados com a instalação do terminal. Conceitos essenciais para a compreensão do objeto pesquisado que permite elucidar os questionamentos

levantados em torno da identificação das possibilidades para o turismo de cruzeiros marítimos em Fortaleza.

Realiza-se também análise documental, “tipo de estudo descritivo que fornece ao investigador a possibilidade de reunir quantidade de informação” (TRIVINOS, 1987, p. 111), abrangendo a pesquisa de documentos oficiais, jornais e revistas relativas ao tema, que se mostram essenciais para o sucesso da investigação. Assim, foram consultados, além dos trabalhos acadêmicos o Estudo de Impacto Ambiental (EIA), Relatório de Impacto ao Meio Ambiente (RIMA), Plano Básico Ambiental (PBA) e monitoramento ambiental, bem como informações da Companhia Docas do Ceará (CDC), Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e Secretaria de Turismo de Fortaleza (SETFOR), também são usados dados provenientes do Instituto de Pesquisa e Estatística Econômica do Ceará (IPECE), Ministério do Turismo (Mtur), Associação Brasileira de Representantes de Empresas Marítimas (ABREMAR), Associação Brasileira de Agências de Viagem do Ceará (ABAV-CE), Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e da Secretaria do Turismo do Ceará (SETUR-CE).

Além de dados sobre a dinâmica do litoral de Fortaleza, coletados na pesquisa de campo nas parias do Futuro e do Mucuripe, da disciplina de Turismo e Impactos Socioambientais do Mestrado Profissional em Gestão de Negócios Turísticos (MPGNT), da Universidade Estadual do Ceará (UECE). A pesquisa de campo realizou-se no terminal de passageiros, primeiro em três momentos referentes à dinâmica operacional como receptivo turístico de cruzeiros marítimos. foi observado um desembarque e duas operações de desembarque e embarque, onde foram coletadas informações para identificar o perfil de 21 turistas que chegaram a Fortaleza pelo terminal, bem como a visão de 02 guias turísticos que acompanham os cruzeiristas no *city tour* e roteiros, e de 02 taxistas que relatam sobre a realidade em que se encontram os roteiros oferecidos ao turista de um navio de cruzeiros que aporta no terminal marítimo de passageiros do Porto do Mucuripe.

Quanto à amostragem, é “uma parcela convenientemente selecionada do universo (população); é um subconjunto do universo” (LAKATOS; MARCONI, 2003, p. 163). Para a definição dos cruzeiristas selecionados, levou-se em conta o fato de que “a pesquisa qualitativa não se baseia no critério numérico para garantir a representatividade” (MINAYO, 2001, p. 44).

De acordo com Trivinos (1987, p. 137), “as entrevistas adquirem vida definida quando o pesquisador os ilumina com determinada teoria”. Os instrumentos de pesquisa utilizados foram: formulários e roteiros de entrevista; lembrando que “na entrevista o contato é face a face entre pesquisador e informante e ser o roteiro de perguntas preenchido pelo entrevistador, no momento da entrevista” (LAKATOS; MARCONI, 2003, p.212).

As entrevistas foram do tipo semiestruturadas que de acordo com Dencker (1998, p. 137) que permitem maior liberdade ao pesquisador.

A entrevista é uma comunicação verbal entre duas ou mais pessoas, com um grau de estruturação previamente definido, cuja finalidade é a ordenação de informações de pesquisa (receber informações relacionadas com a atividade turística, por exemplo).

Sakata (2011, p. 81) afirma que a entrevista “busca descrições ou opiniões dos entrevistados com respeito a interpretação e significados de um determinado fenômeno”. Os questionários aplicados consistem em “roteiro de perguntas feitas pelo pesquisador e preenchidas por ele com as respostas do pesquisado” (LAKATOS; MARCONI, 2014, p. 111).

Foram realizadas entrevistas semiestruturadas com os representantes: 01 da Companhia Docas do Ceará (CDC), 01 representante da NETUR, 01 representante da ERNANITUR, 01 representante da SETFOR e 01 representante da SETUR/CE e também com 02 guias turísticos que realizam os roteiros, com 21 cruzeiristas realizou-se a pesquisa de campo, na qual a coleta dos dados deu-se por meio de questionários formulados em português, inglês e espanhol, com perguntas abertas e fechadas, elaborado na plataforma *Google*.

Os Quadros que correspondem aos principais elementos que constam na Resolução nº 3.290 da ANTAQ (2014), para o funcionamento do terminal, localizados no capítulo 3, foram elaboradas a partir de dados obtidos na Resolução e do artigo de Mansour e Censi (2015). O Quadro 1, abaixo, corresponde a relação entre as instituições e os entrevistados.

Quadro 1 – Relação instituições e entrevistados

INSTITUIÇÃO	ENTREVISTADO
Companhia Docas do Ceará	A
SETUR-CE	B
SETFOR	C
NETUR	D
Guia Turístico - 1	E
Guia Turístico - 2	F

Fonte: Elaborado pelo autor (2017).

Com relação à análise do uso do *site* da Companhia Docas do Ceará, os procedimentos de coleta de informações realizaram-se com aplicação de questionário, elaborado na plataforma *Google* e disponibilizado de 18.02.2017 a 09.03.2017. Os dados coletados foram analisados de acordo com as variáveis da usabilidade, ligadas às características do *site* e também a existência de informações turísticas. As informações obtidas tornaram possível contextualizar a forma como os usuários interagem com essa *interface* por meio das informações disponibilizadas nessa plataforma.

Segundo Trivinos (1987, p. 146), a entrevista semi-estruturada é “em geral, aquela que parte de certos questionamentos básicos, apoiados em teorias. Para tanto, elaborou-se um roteiro norteador englobando perguntas relativas ao tema em discussão; buscando envolvimento entre o pesquisador e os sujeitos da pesquisa a fim de se obter respostas mais fidedignas possíveis. Os roteiros das entrevistas e os formulários se constituem como “instrumentos essenciais para a investigação social, cujo sistema de coleta de dados consiste em obter informações diretamente do entrevistado” (LAKATOS; MARCONI, 2003, p. 212).

A análise, e explicações, são “tentativas de evidenciar as relações existentes entre o fenômeno estudado e outros fatores”. Já a interpretação sendo entendida como “a atividade intelectual que procura dar um significado mais amplo às respostas, vinculando-as a outros conhecimentos” (LAKATOS; MARCONI, 2014, p. 167). Assim, apresentam-se como elementos imprescindíveis na construção da correlação entre a pesquisa de campo e o universo teórico. Para Minayo (2001, p.27) “o tratamento do material conduz à teorização sobre os dados, produzindo o

confronto entre a abordagem teórica anterior e o que a investigação de campo aporta de singular como contribuição”. Seguiram-se assim os passos metodológicos na busca de se obter respostas aos questionamentos levantados e se alcançar os objetivos do estudo.

3 A CIDADE DE FORTALEZA: NÚCLEO RECEPTOR DO TURISMO NACIONAL

A cidade de Fortaleza, capital cearense, é uma metrópole litorânea com 34 km de extensão, economicamente, é a quarta maior cidade do país, em área de 313,14km, a 16m acima do nível do mar, banhada integralmente pelo oceano atlântico, destaca-se como uma metrópole moderna, contando com uma infraestrutura, confortável e diversificada quanto aos atrativos locais, consolidada como principal centro receptor e distribuidor desses fluxos turísticos.

No Brasil, a atividade turística movimenta R\$ 492 bilhões e gera 8,8 milhões de postos de trabalho (MTUR, 2015), o que revela a importância socioeconômica do turismo para o país, uma vez que é responsável por 9,6% do PIB nacional e pela criação de 8,8% do total de empregos no Brasil. Assim, o Brasil, com a extensão territorial que possui oferece diversidade cultural e socioambiental, oferta atrativos naturais e culturais que se apresentam como atributos fundamentais para a expansão do turismo.

A importância do turismo para a economia brasileira é comprovada pela intensidade de fluxos observando-se que em 2015 chegaram ao país 6.429.852 turistas que vieram por meio de diversas vias de acesso, dentre elas: a aérea, a marítima, a terrestre e a fluvial; desse montante, entraram exclusivamente pelo estado do Ceará 85.025 turistas (MTUR, 2016). Desses números, pode-se constatar que o Brasil ainda recebe uma quantidade limitada de turistas frente ao potencial, essa realidade se estende também ao estado do Ceará, pois a quantidade de turistas que chegaram ao país pelo estado Ceará corresponde apenas a 1,3% do total de turistas que vieram para o Brasil em 2015. Uma parcela muito pequena quando comparada ao potencial do país e ao que o estado possui frente ao cenário turístico nacional.

Apresentando-se assim a necessidade de repensar a forma como se trata a atividade turística no estado, observando prioridades e reavaliando estratégias de promoção e fomento do turismo.

De acordo com o IBGE (2016), o volume de atividade turística que corresponde à receita bruta gerada pelos negócios ligados ao setor turístico, em âmbito nacional, experimentou uma redução de 2,2% no ano de 2015.

Acompanhando o mesmo movimento de tendência negativa, durante o mesmo período, registrou-se que o volume da atividade turística no estado do Ceará acabou também retrocedendo, só que no valor de 3,6% (SETUR, 2015). Números negativos que revelam o quanto a crise econômica nacional e internacional vem interferindo na redução dos negócios turísticos no Brasil e, por consequência, no estado do Ceará.

O que permite compreender o turismo como uma atividade econômica sensível às questões políticas e econômicas. O Nordeste, tem sido importante polo receptivo para o turismo nacional, pois, além de contar com posição geoestratégica privilegiada possibilita com diversos atrativos, tais como: clima favorável, atrativos naturais, rico folclore e artesanato, gastronomia e uma grande diversidade cultural; despertam o interesse dos governos estaduais e federais que por meio do Programa de Turismo do Nordeste (PRODETUR), investe em infraestrutura, preservação e proteção ambiental, recuperação de patrimônio histórico, capacitação e equipamentos turísticos estruturadores para melhor atender a demanda turística na região e dando condições na criação de outros seguimentos do turismo.

No Estado do Ceará, o turismo corresponde a 11% do PIB, com fluxo total de turistas 3.343.815, dos quais 3.065.292 são nacionais e 278.523 internacionais (SETUR, 2015). Além disso destaca-se que as atividades do turismo geraram em 2015, mais de 193.080 empregos formais (RAIS/CAGEC,2015). Frente aos números, verifica-se que o turismo é uma atividade de peso e desempenha um importante papel na economia do estado. Os números apresentados expressam a realidade econômica vivida pelo Brasil, contexto que envolve estados e municípios, onde o turismo possui grande influência nas dinâmicas de suas economias, em especial, no Ceará que a partir dos anos 1990 passa a investir sistematicamente na atividade.

O estado do Ceará possui um território que ocupa 148 mil km², localiza-se no Nordeste brasileiro, possui 1,7% da área do Brasil a 0,4% do Nordeste (IPECE, 2016). O Ceará possui 573 km de costa, fica localizado ao sul do equador, uma área geográfica de intensa luminosidade, em média 2.800 horas de sol ano, fato que propicia o turismo de sol e praia. A implantação do PRODETUR, na década de 1990 dinamiza o turismo no país.

O litoral cearense é a soma de vários elementos condicionantes que formam a paisagem, que de acordo com (SANTOS, 1996, p. 83) “é o conjunto das formas que, num dado momento exprime as heranças que representam as

sucessivas relações localizadas entre homem e natureza”. A paisagem, a praia, o sol a partir do marketing passa a ser fator indutivo dos fluxos turísticos. Fortaleza conta com espaços naturais propícios ao desenvolvimento da atividade turística o terminal marítimo de passageiros do Porto do Mucuripe dinamiza o segmento de turismo de cruzeiros. Colocando a metrópole em evidência como importante polo receptivo de turismo de cruzeiros nacionais e internacionais.

Fortaleza, portão de entrada do turismo no estado, registrou a movimentação turística de 3.262.259 pessoas no ano de 2014, gerando uma receita de R\$ 6.136.800,00 (SETUR/CE, 2015). Em relação à receita gerada nas operações realizadas no terminal de passageiros do Porto do Mucuripe é evidente quando o entrevistado D (2017) afirma que: “os cruzeiros representam 18% do faturamento anual da Empresa” e acrescenta que: “com certeza, movimenta toda a cadeia produtora do turismo”. (ENTREVISTADO D, 2017). Diante do exposto, efetivamente, torna-se fácil perceber que o turismo na capital do Ceará é uma das atividades socioeconomicamente relevantes.

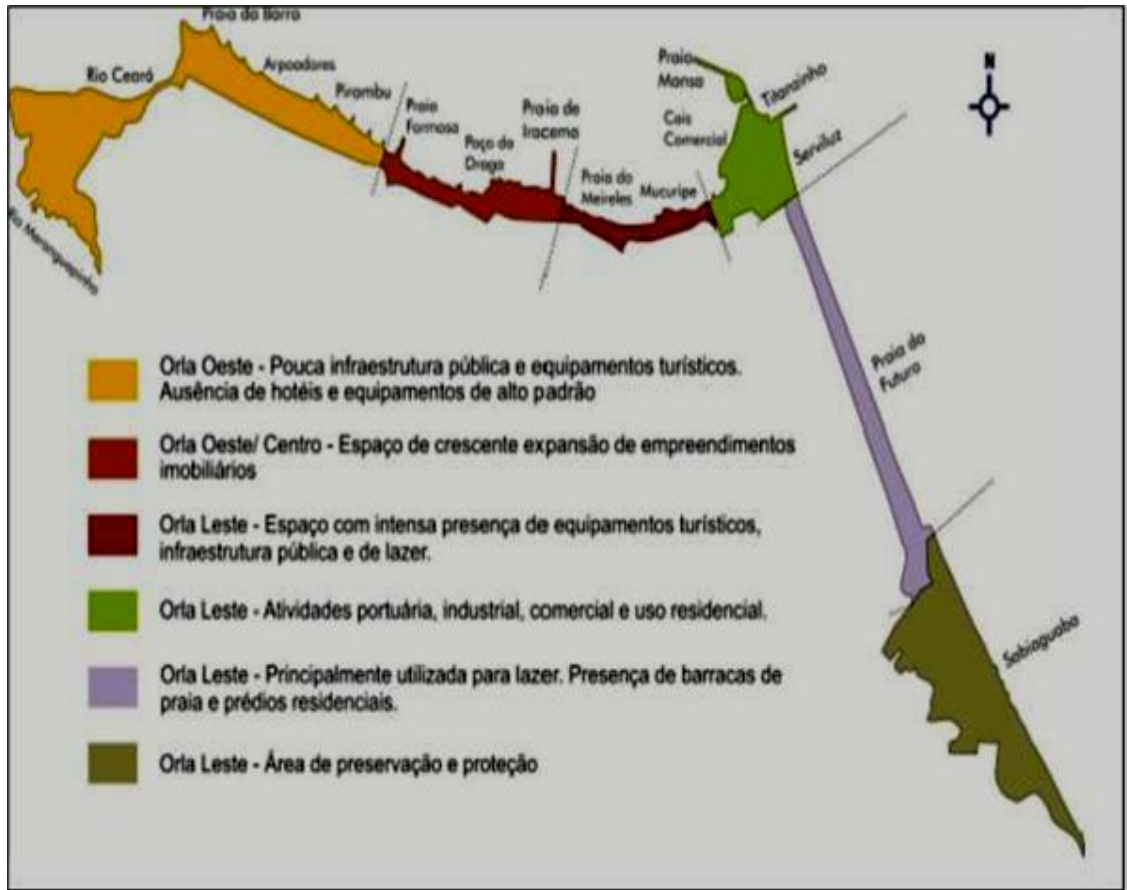
3.1 A SEGMENTAÇÃO DO LITORAL DE FORTALEZA

O litoral de Fortaleza quanto aos aspectos físicos está dividido em planície litorânea e os tabuleiros pré-litorâneos, localizados entre os rios Cocó e Pacoti, formado por uma superfície de suave declínio topográfico que se estende em direção ao mar, subdivididos em litoral leste e oeste. Sendo que funcionalmente o litoral Oeste compreende uma área que vai do rio Ceará à praia da Leste-Oeste, mais precisamente até o Marina Park Hotel e o litoral Leste a parte turistificada da cidade vai do Marina até o Mucuripe. A Figura 01 mostra a orla de Fortaleza.

A orla marítima de Fortaleza caracteriza-se como área de interação entre os fenômenos terrestre e marinho, ou seja, um município costeiro que abriga as praias marítimas possuem os principais equipamentos e serviços de suporte as diversas atividades socioeconômicas vinculadas ao turismo. Fortaleza em sua orla abriga também outros ambientes naturais, como manguezais, dunas e estuários. As praias marítimas, ligadas a um conceito de turismo de massa, são responsáveis pela atração dos maiores fluxos de visitantes e conforme análises para a implantação do PRODETUR-SUL, Brasil (2008, p. 20) revela que “a motivação do turismo nas praias

está ligada ao clima (87%), à hospedagem (64%) e as belezas naturais (47,9%) e 82,7% dos entrevistados pensam em voltar”.

Figura 1 – A Orla marítima de Fortaleza



Fonte: Jornal O Povo - Domingo, 04 de Abril de 2010.

A diferença entre os segmentos litorâneos é marcante, desde a extensão, bem como quanto à ocupação e uso desses dois litorais (CLAUDINO SALES, 1993). O litoral Oeste não foi ocupado pelas classes mais favorecidas economicamente, pois havia de um lado a antiga zona portuária e favelas e, do outro, ocupação popular e poluição, (ARAÚJO, 2010). Dessa forma, iniciou-se o processo de ocupação entre as décadas de 1920 e 1930 do litoral Leste que conforme descreve Dantas (2011), por casas de veraneio e a construção de clubes para o lazer, esse processo, voltou-se inicialmente para a praia de Iracema e depois para o Mucuripe, como se vê na Figura 2.

Figura 2 – Praia do Mucuripe: barcos, navios e o terminal



Fonte: Elaborada pelo autor (2017).

Em 1940, a Praia do Mucuripe era pouco povoada, limitava-se a uma comunidade de pescadores. Em 1929, surge o primeiro projeto de construção do Porto do Mucuripe, que seria instalado numa zona *off shore*. Nos anos 1930, a Praia de Iracema verificava a utilização da Ponte dos Ingleses como espaço para recebimento e escoamento de mercadoria, onde as grandes embarcações ficavam em área *offshore* e barcos menores, faziam o transporte até a ponte.

O espaço que compreende a ponta do Mucuripe até a Foz do rio Pacoti, em particular, é zona costeira litorânea em progradação, ou seja, com ampliação da linha de litoral em avanço para o mar, processo cuja dimensão foi intensificada com a construção dos molhes no Porto do Mucuripe.

Na mesma época foi construída uma torre de observação tributária, quer servia para identificar quando uma embarcação chegasse à costa, e um fiscal era deslocado ao local para efetuar a cobrança dos impostos. A Praia de Iracema que até outrora era utilizada para movimentação de mercadorias, inicia-se um movimento de valorização da utilização da zona de praia para lazer.

Segundo Costa (2007) a Praia do Peixe ou Praia de Iracema era ocupada por pescadores e a atividade portuária ali existente consubstanciou a instalação de equipamentos como a Secretaria da Fazenda (1927); armazéns, casas importadoras e exportadoras e a Alfândega.

De acordo com Santos e Silveira (2001, p.37):

O aparelhamento dos portos, a construção de estradas de ferro e as novas formas de participação do país na fase industrial do modo de produção capitalista permitiram às cidades beneficiárias aumentar seu comando sobre o espaço regional, enquanto a navegação, muito mais importante para o exterior, apenas ensejava um mínimo de contatos entre diversas capitais regionais, assim como entre portos de importância. Rompia-se, desse modo, a regência do tempo “natural” para ceder lugar a um novo mosaico: um tempo lento para dentro do território que se associava com um tempo rápido para fora. Este se encarnava nos portos, nas ferrovias, no telégrafo e na produção mecanizada.

As famílias mais abastadas ocupavam a Praia de Iracema com casas de veraneio. Naquele momento, as pessoas se deslocavam para praia para se divertir, e se bronzear, diferente do passado, pelo qual "pegar sol" era apenas para trabalhadores como pescadores. As novas estruturas mudam a paisagem, assim como, “[...] um novo espaço de lazer ligado às práticas marinhas é incorporado à cidade”. (COSTA, 2007, p. 71). E ainda segundo Silva, em sua dissertação de Mestrado, (2006) [Com o Porto ocorre], a entrada de novos costumes e práticas produzidos na Europa. Favorecendo a reversão da imagem negativa que os fortalezenses tinham do mar, como tentativa de incorporação das práticas marítimas modernas praticadas pelos europeus.

As grandes metrópoles litorâneas brasileiras tem população originariamente formada por contingentes da zona rural, do interior, pessoas fortemente identificadas com origens no campo, por conta disso Vasconcelos (2005, p, 84) observa que, “essa população quando se instala na zona costeira não tem identidade marítima, ocorreu apenas um adensamento populacional do litoral sem que, houvesse uma expressiva identificação com a cultura local”. Diz Coriolano e Parente (2012):

Historicamente, a orla oeste de Fortaleza foi ocupada, em grande parte, por favelas, equipamentos públicos de segunda ordem e indústrias. Contraditoriamente, ao lado de paisagens naturais de relevante beleza cênica, surgem favelas e antigas indústrias, passa pelo reordenamento urbano, visada por empreendedores do turismo globalizado, ou de megaempreendimentos e *resorts*. (CORIOLANO; PARENTE, 2012, p. 231).

E ainda comentam os autores (2012) que:

Assim, propostas e planos governamentais são de reordenar, modernizar e redirecionar a área para o turismo, o que implica sacrifício de moradores tradicionais e desprestígio de famílias com raízes no lugar em nome do desenvolvimento urbano, econômico e turístico. (CORIOLANO; PARENTE, 2012, p. 232).

Neste contexto social as elites compram casas de segundas residências para região da praia de Iracema, e a ideia inicial de construção do porto que seria na praia de Iracema, por influência dessa elite, é deslocada para o Mucuripe. No final dos anos 1930, iniciou-se a construção do Porto do Mucuripe, construído também a estrada de ferro para deslocamento das pedras para o espigão, a obra durou até 1945, porém havia falhas no projeto, só permitem que o porto entre em funcionamento em 1953. Na metrópole Fortaleza, segundo Coriolano e Parente (2012) é observado na Figura 3 que:

Os locais de ancoragem de embarcações embelezam a cidade e o litoral. Jangadas, barcos e suntuosos navios trafegam na costa, configurando paisagem típica e estabelecendo relações comerciais que favorecem economias locais. (CORIOLANO, PARENTE, 2012, p. 234).

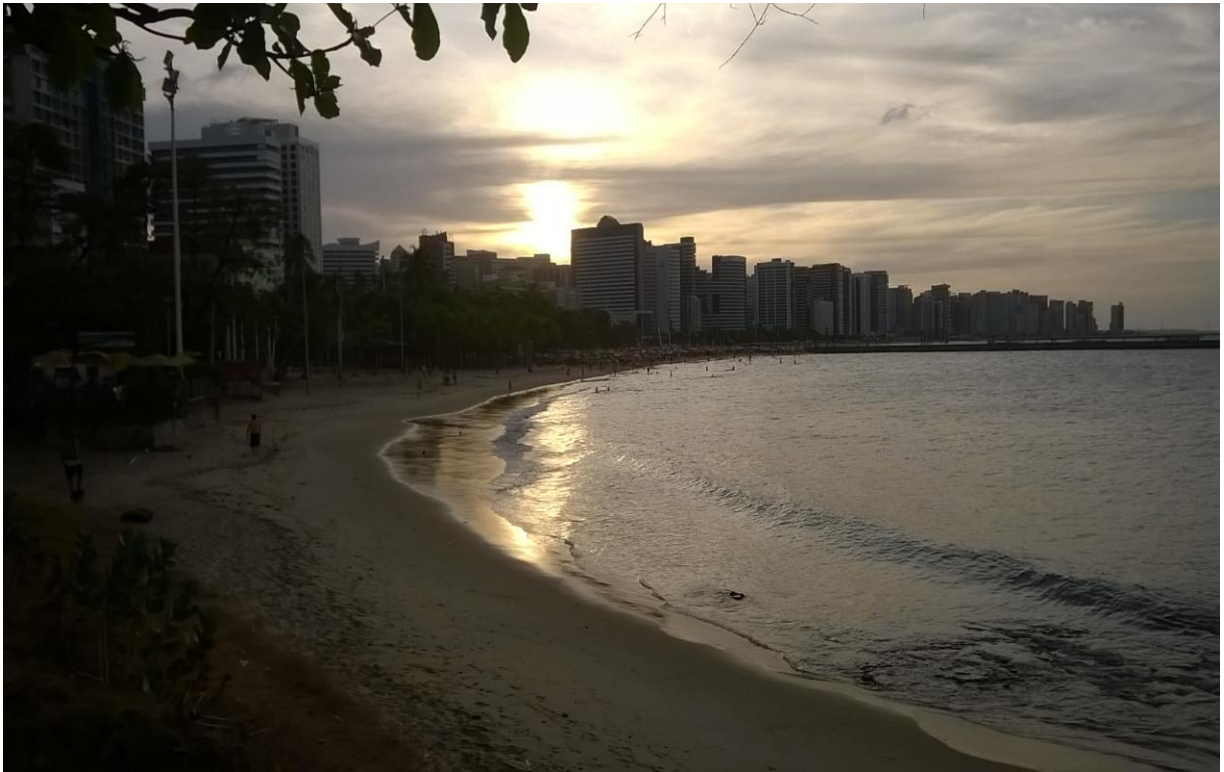
Figura 3 – Praia do Mucuripe



Fonte: Elaborada pelo autor (2017).

A construção do porto acarretou ao longo dos anos, modificação na dinâmica da movimentação das areias, produzindo acumulação de sedimentos na zona *off shore* da beira mar, e uma posterior erosão, a partir dos anos 1960 na praia de Iracema, ou seja, o deslocamento do projeto do porto de Iracema para o Mucuripe para proteger aquela praia acabou erodindo, transformando a região da Beira Mar, Figura 04, em uma enseada com águas mais tranquilas.

Figura 4 – A Beira Mar



Fonte: Elaborada pelo autor (2017).

Em aula de campo¹ Vasconcelos (2016) explica a dinâmica natural da praia. O vento chega ao litoral do leste para o oeste, as areias da praia são deslocadas através deste vento para o continente, formando dunas, e posteriormente estas areias eram transportadas para Beira Mar, porém, com a ocupação das dunas, esta dinâmica foi interrompida.

Dessa forma, as areias deixaram de chegar à Beira Mar pela praia e pelas Dunas. Expõe também Morais (2000, p.119):

Os fluxos eólicos sempre desempenharam papel notório no suprimento de sedimento nos entornos da ponta do Mucuripe, que divide o litoral de Fortaleza em duas partes bem distintas. A leste, a linha de costa mais retilínea constitui fontes de sedimentos de dunas que transitavam livremente em direção ao litoral norte (ou seja, o que se situa a oeste da Ponta), formando acréscimo e subsequentemente bancos de areias ao longo de toda a enseada do Mucuripe. No entanto, Fortaleza foi construída interpondo-se no caminho das dunas e com isto houve represamento do transporte eólico, contribuindo para a erosão na área imediatamente a oeste daquela ponta. A ponta de Mucuripe também separa [dois] tipos de fácies sedimentares que recobrem a plataforma continental adjacente.

¹ Ministrada nos dias 10 e 11 de dezembro de 2016. Referente à Disciplina de Turismo e Impactos Socioambientais do Mestrado Profissional em Gestão de Negócios Turísticos, da Universidade Estadual do Ceará.

Em explanação em aula de campo, Vasconcelos (2016) destaca que, posteriormente decidiu-se pela construção de espigões, ao longo dos anos, com o intuito de evitar mais ainda a erosão da área da Beira Mar e praia de Iracema. Mencionou ainda a respeito da construção de proteções costeiras como: espigões, entroncamentos, e quebra-mares com o intuito de recuperar o processo erosivo da área resultado da construção do porto.

Posteriormente decidiu-se pela construção de uma grande área de aterro, com areia reutilizada dos bancos de areia, frutos da alteração da dinâmica de movimentação das areias que vinham da região da Sabiaguaba.

O processo de revitalização da Praia de Iracema ao longo dos anos foi fortalecido nas administrações públicas. Fortaleza, nesse contexto expande à construção de novos equipamentos de lazer e construções particulares à beira mar.

Com o rápido crescimento populacional da metrópole e o interesse da classe abastada pelo litoral leste, fez com que o governo local criasse em 1962 o Plano Diretor que segundo (DANTAS, 2011, p.61) tinha como objetivo de “orientar o crescimento da cidade para o litoral, com a construção da Avenida Beira-Mar (1963), impondo a integração das zonas de praia à cidade, ora como equipamento público de lazer ora como lugar de habitação da classe abastada”.

A Avenida beira-mar é um dos pontos turísticos mais importantes da cidade de Fortaleza, localizada na zona nobre da metrópole possuindo a maior concentração de hotéis e uma complexa estrutura turística.

O bairro onde a maior parte da avenida está implantada é o Meireles, surge por volta de 1950, construído pela classe abastada cearense, no mesmo está o IDH mais elevado de Fortaleza, segundo o Jornal Tribuna do Ceará.

Devido ao fato, Fortaleza passa a ser vista como cidade turística as praias passam a ser utilizadas como espaços de lazer e veraneio. Na orla leste são implementados os primeiros equipamentos destinados ao turismo como hotéis e restaurantes, sendo área privilegiada do turismo.

Na orla Oeste as intervenções são mais lentas, como a instalação da Ponte José Martins Rodrigues no final da década de 1990, e o Projeto Costa Oeste com o objetivo de dar acesso a toda orla de Fortaleza bloqueada no lado oeste.

Em Fortaleza destaca-se o litoral leste como o mais controverso no que diz respeito à ocupação e uso do solo, enquanto se configura como espaço de intensa urbanização com arquitetura moderna e diferenciada.

Enquanto o outro litoral oeste chama atenção pela construção do empreendimento Marina Park Hotel, configurando-se como empresa privada apropriando-se do espaço público.

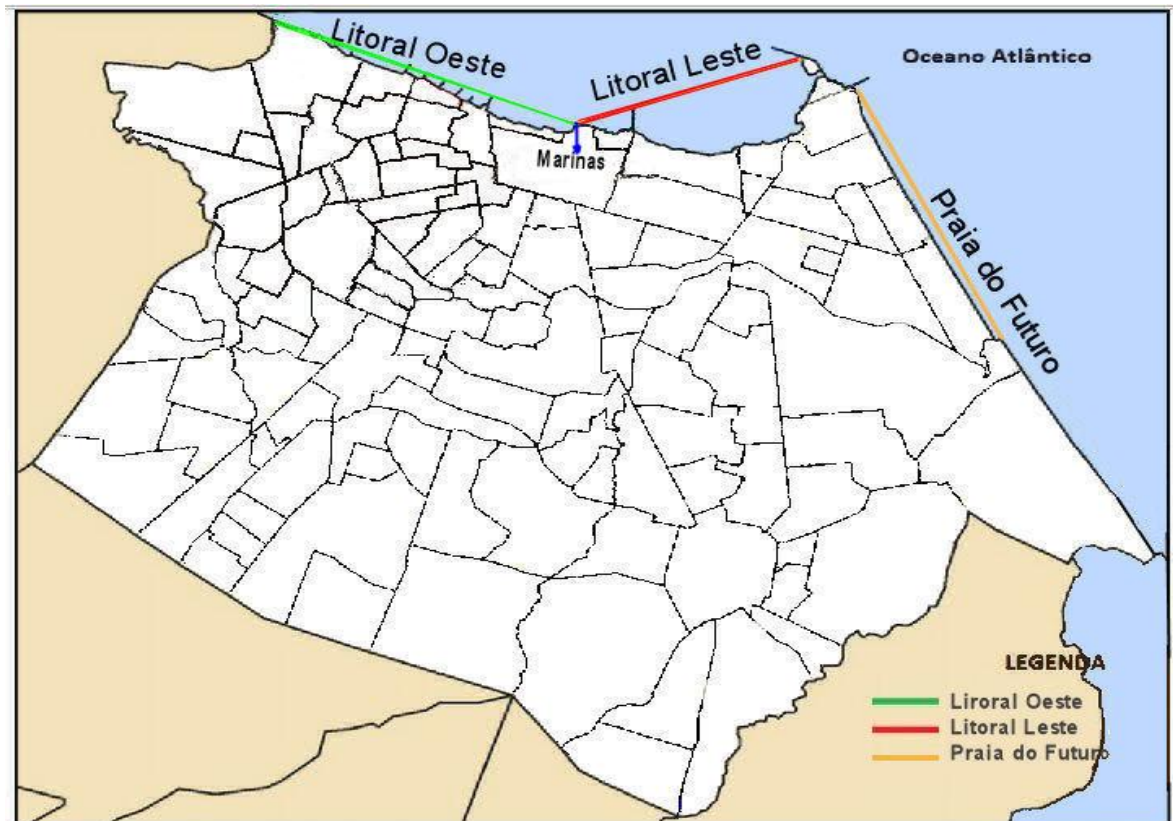
Há píer privado de atracação de embarcações de passeio, de acesso exclusivo aos frequentadores do hotel, o que mostra a utilização voltada ao turismo. Embora o litoral oeste represente para muitos, uma área de grande valor ambiental e paisagístico, para estudiosos é uma área que sofre com problemas socioambientais diretos como a ocupação irregular e desordenada na faixa de praia.

A Figura 05 apresenta a delimitação funcional da orla de Fortaleza em relação ao turismo, pois geograficamente o litoral Oeste se inicia na ponta do Mucuripe e se estende até o Portal das Almas, última praia do litoral Oeste cearense. Funcionalmente essa segmentação ocorre, devido à dinâmica de turistificação que ocorreu na orla da cidade.

Tendo o Marinas Hotel como referência, é definindo como litoral Oeste: área que vai do Marinas Hotel à Foz do Rio Ceará, e litoral Leste, a parte da orla hotelizada, turistificada, que vai do Marinas ao Mucuripe.

A Praia do Futuro, mesmo sendo litoral Leste, entra no contexto dessa funcionalidade por ser um dos *tours* oferecidos aos turistas pelas empresas de turismo que prestam serviços ao terminal.

Figura 5 – Segmentação dos litorais Leste - Oeste e Praia do Futuro - Fortaleza/CE



Fonte: Adaptado de <<http://www.pt.wikipedia.org>>².

Enfatiza-se que, um ambiente praial associado ao clima agradável é um potencial ao desenvolvimento de atividades turísticas que envolvam lazer, entretenimento, esportes e até mesmo usando o ócio como vício ao tempo liberado. Salientando ainda a importância como atividade que gera renda, movimenta a cadeia produtiva atua diretamente na economia das cidades costeiras.

A Praia do Futuro tem área de 8 km de extensão, iniciando na foz do rio Cocó até o espigão do Titãzinho. Estima-se que 70% dos frequentadores da praia do Futuro são os residentes que utilizam a mesma para lazer e atividades que contribuem com a manutenção da renda. “A Praia do Futuro apresenta um perfil morfológico bastante suave característico de praias com grande estoque de sedimentos” (VASCONCELOS, 2005, p, 59). Além disso, é uma praia que possibilita acompanhar a dinâmica da corrente litorânea que ocorre no litoral de Fortaleza e

² Acesso em 03 mar. 2017.

obedece ao sentido dos ventos, ondas e areias com ventos soprando de leste para oeste.

Com relação ao estoque de sedimentos, Vasconcelos (2016) comentou que 80% das praias do mundo estão em processo erosivo, 15% estão em certo equilíbrio entre erosão e reposição de sedimentos ou sedimentação e apenas 5% estão acumulando sedimentos. Alterando-se parâmetros se altera o perfil da praia e a Praia do Futuro é uma dos 5% que acumulam sedimentação, mesmo que de forma artificial. Como conceito de praia Vasconcelos (2016), descreve como uma área de acumulação de detritos de formas variadas e com uma vasta granulometria desde grãos, seixos e até blocos de pedras.

Os limites da praia são definidos da faixa de água da maré baixa até onde está localizada a vegetação natural ou em outro ecossistema, como um mangue, falésias e outros no continente. A praia é caracterizada por grãos não consolidados onde o solo não suporta vegetação, mas apresenta ecossistemas marinho e continental. A praia, tendo como característica fundamental a ausência de vegetação, onde tal conceituação foi fundamental para posteriormente se compreender o processo de retiradas das barracas da Praia do Futuro. Com relação às barracas instaladas na praia respondem por 8 mil empregos diretos e 22 mil empregos indiretos.

Os nos três ambientes de marés, Vasconcelos (2016) expõe que, "o papel da maré é decidir onde a onda vai quebrar", os ambientes são: Zona *Off Shore* - Zona de Rebentação, e Praia. Para a Geologia, a descrição é: Praia - Estirâncio - Berma. Outras ciências caracterizam as zonas como Praia Anterior - Praia - Praia Posterior. Há quem chame também a praia como Zona Intermarés.

Hoefel (1998) considera que o ambiente praias oceânico pode ser dividido em: Pós-praia (*backshore*), antepraia superior (*foreshore*), antepraia intermediária (*nearshore*) e antepraia inferior (*shoreface*). A praia, segundo Vasconcelos (2016) é como uma espécie de rio de areias, estas são fruto da dissolução das rochas, da variação dos continentes no tempo geológico. Muehe (1994), afirma que praia é um depósito de sedimentos, mais comumente arenoso, acumulado por ação de ondas que, por apresentar alta mobilidade, se ajusta às condições de ondas e maré, atuando como um importante elemento de proteção do litoral. Já para Komar (1977), praia é uma acumulação de sedimento não consolidado, que é compreendida da linha de baixa-mar até uma mudança fisiográfica, como um campo de duna.

A respeito do nível dos oceanos Vasconcelos (2016) descreve que a variação pode ocorrer no período de 200 mil anos, justificada pela atividade solar, que também é uma fonte de alimentação da praia, assim como os ventos. Os ventos aliás tem contribuição fundamental na dinâmica de formação das praias, pois é através de sua ação que as areias são deslocadas para outros locais, e a movimentação de cada grão ao longo do tempo. Em uma praia são diversas as possibilidades de aproveitamento de seu ambiente economicamente, como nos esportes aquáticos, turismo, cultivo de ostras, mexilhões, taiuba, implantação de torres de energia eólica.

O histórico de ocupação da Praia do Futuro, remonta ao ano de 1944, quando um grupo imobiliário capitaneado pela família Diogo, através de um acordo de Aforamento com a Prefeitura de Fortaleza, tomou posse mediante o pagamento de uma espécie de aluguel, de uma área aproximada de 44 mil metros quadrados.

No início dos anos 1950, a imobiliária iniciou um processo de loteamento da região, com a construção de uma rua que iria do porto até a foz do rio cocó. Em 1971, o Sr. Arlindo foi o primeiro comerciante a retirar o seu bar da área da nova rua para a região de vegetação, que atualmente são areias da praia. Nos anos 80 o prefeito César Cals Neto inicia um processo de urbanização da região da Praia do Futuro, seguido anos depois, em 1985, com a construção da Avenida Santos Dumont até o Caça e Pesca pela prefeita Maria Luiza Fontenele.

Já em 2016 a procuradoria entra com pedido judicial de remoção das barracas, com decisão posterior de uma desembargadora em Recife, pela qual negou o pedido do juiz de Fortaleza, determinando uma perícia técnica, formado por uma equipe multidisciplinar, com representantes de todos os interessados. O Professor Fábio Perdigão Vasconcelos, um dos peritos representante da Associação dos Barraqueiros e em um trabalho de garimpagem de fotografias antigas da região encontrou imagens aéreas que comprovavam que as primeiras barracas foram construídas em cima da área de vegetação, portanto, fora da praia. O processo ainda está em tramitação, e estima-se que em meados de 2017 haja uma decisão final a respeito desta disputa jurídica.

Na avaliação de Vasconcelos (2005, p.59), “a Praia do Futuro tem grande importância para a cidade de Fortaleza, em primeiro lugar como polo de lazer para a população”, as barracas são um diferencial turístico para cidade de Fortaleza, têm papel de destaque no lazer da capital, já que 70% de seus frequentadores são

residentes, portanto a praia em questão no entendimento de Vasconcelos (2005), “tem grande importância para a economia local dada a grande atividade turística que se desenvolve nessa praia”, que combina sua beleza natural com uma importante infraestrutura de hotéis, restaurantes e bares à beira mar, tais equipamentos têm grande relevância para o turismo, lazer e a economia de Fortaleza e do Estado.

Vê-se no litoral fortalezense não apenas jangadas, iates e navios, mas diversas embarcações. “Os ventos alísios provenientes da Costa da África propiciam uma alta frequência de velejadores e adeptos de esportes aquáticos”. (BETTY, 1996, p.38)

A metrópole de Fortaleza, destino turístico classificado pelo Ministério do Turismo como um dos 65 destinos indutores do turismo nacional, está entre as dez localidades mais bem colocadas nas dimensões de serviços e equipamentos turísticos, políticas públicas e aspectos ambientais (MTUR, 2016). O terminal de passageiros do Porto do Mucuripe, com dinâmica operacional, promove o segmento do turismo de cruzeiros marítimos em Fortaleza, pois como diz o entrevistado A (2017): “Detentor de uma infraestrutura adequada, o Porto de Fortaleza está apto a receber navios de carga geral, porta-containers, petroleiros, graneleiros e de passageiros”. Uma metrópole moderna consolidada, principal centro receptor e distribuidor dos fluxos turísticos no estado do Ceará.

3.2 A SEGMENTAÇÃO DO TURISMO NA METRÓPOLE FORTALEZA

Com as transformações ocorridas nas diversas sociedades humanas, o conceito e a prática do turismo foram extremamente influenciados e com a diversificação da oferta turística relacionadas às tendências da demanda, ocorreu em função de outros fatores à expansão do mercado e o surgimento de variados segmentos turísticos. As segmentações do turismo estão diretamente relacionadas com as estratégias de *marketing*.

A segmentação dos mercados turísticos como afirmam Panosso Netto e Ansarah (2009, p. 19):

Tem importância para o desenvolvimento dos destinos receptivos turísticos mundiais. Sendo uma ferramenta imprescindível para governos e profissionais do setor de turismo, pois o marketing define uma grande parte dos fluxos turísticos.

Pelo fato de governos e empresas desejarem atingir de maneira eficaz e confiável o consumidor turístico surgem os segmentos, onde de forma mais clara Chias (2007, p. 71), define segmento como “um agrupamento de pessoas com demandas similares, às quais se pode oferecer uma resposta especializada mais igual para todos”.

No Brasil, os recursos naturais são abundantes e variados aliados a criatividade do povo, possibilitam diferentes experiências, definindo tipos de turismo como os realizados na cidade de Fortaleza, polo receptor que oferece segmentos turísticos, além do tão propagado turismo de sol e praia. A cidade atrai visitantes para o turismo de negócios, de eventos, ecoturismo, entre outros. Lembrando do segmento de turismo náutico de cruzeiros, que surge com o implemento do Terminal Marítimo de Passageiros do porto de Fortaleza.

Todos esses segmentos incidem diretamente no incremento da economia local por intermédio da cadeia produtiva gerada pela atividade turística, a qual pode ser facilitada e ampliada pelas tecnologias de informação. Neste sentido afirma Bissoli (1999) que as tecnologias permitem mais excelência na prestação de serviços, reduzindo custos, otimizando a produção e melhorando a qualidade do atendimento, observando o vínculo essencial e necessário entre o setor do turismo de Fortaleza e as tecnologias de informação que vendem os atrativos do destino.

A transformação dos recursos em atrativos, que constituem os roteiros e os produtos turísticos disponibilizados, utiliza como principal estratégia a segmentação, que segundo Cobra (2005) tem a função de:

A segmentação de mercado turístico é uma técnica utilizada para agrupar consumidores de serviços de turismo com comportamento de compras semelhantes para realizar esforços concentrados e especializados de marketing sobre este segmento (agrupamento de consumidores), pois se supõe que esse subgrupo de consumidores responderá de uma maneira similar ao esforço de marketing, ou seja, um segmento de mercado bem definido possibilita a eficácia da aplicação dos instrumentos de marketing, como propaganda, estratégia de preços, promoção de vendas, distribuição e esforço de vendas, otimizando assim os recursos disponíveis. Há duas maneiras básicas para se conduzir um processo de segmentação de mercado: uma é *a priori* e a outra é baseada nas respostas do consumidor. (COBRA, 2005, p. 160).

Sendo necessário adotar medidas para estruturar o desenvolvimento, à promoção e um comércio adequado às singularidades de cada praia aos segmentos turísticos que a região oferece. Mais que aumentar a oferta turística o Ministério do Turismo com a segmentação, espera que o turismo contribua para economia e

melhoria da qualidade de vida da população do país a partir das novas oportunidades possibilitadas pela estruturação dos segmentos turísticos.

De acordo com Beni (1998):

Segmentar o mercado é identificar clientes com comportamento homogêneo quanto a seus gostos e preferências. A segmentação possibilita o conhecimento dos principais destinos geográficos, dos tipos de transportes, da composição demográfica dos turistas e da sua situação social e estilo de vida entre outros elementos. (BENI, 1998, p. 149).

Após a ocorrência de alterações nos desejos dos turistas Ansarah (1999, p.24) enfatiza que “uma única estratégia já não consegue atender aos que buscam produtos específicos. É preciso, então, segmentar o mercado”. A segmentação turística que ocorre na cidade de Fortaleza em razão da demanda criada com a instalação do Terminal Marítimo de Passageiros do porto do Mucuripe se diversifica em função dos principais destinos e equipamentos turísticos ofertados pela metrópole e entorno. Segmentação é definida basicamente por combinar atrativos turísticos como praias, edificações históricas, mercados de artesanais e na identidade singular cultural do povo cearense. Os segmentos turísticos oferecidos pela cidade são: sol e praia, de compras, cultural e, em função do terminal; eventos e o turismo náutico de cruzeiros marítimos.

Em meados do século XVIII, os aspectos terapêuticos do banho de mar, surgiam na Europa sendo receitado por médicos como tratamento, sendo o mar, o sol a brisa, a praia e sua paisagem marítima, insumos que assumiam, mesmo que de maneira tímida, sua função balneária. Os espaços praianos ganham função social no século XIX, e as praias assumem o papel de vilegiatura balnear, ou seja, uma segunda residência em que os habitantes das cidades passavam no campo ou na praia, a temporada de verão.

Os grandes destinos turísticos litorâneos ocorrem na década de 1960. Já no Brasil o turismo de sol e praia segundo Brasil (2008), surge no Rio de Janeiro, expandindo-se para o sul e sudeste e logo em todo litoral brasileiro. Devido as condições climáticas de sol e calor o ano todo, o Nordeste destaca-se como principal destino de sol e praia do país, onde no conceito empregado por (BRASIL, 2008, p.16), é que: “turismo de sol e praia constitui-se das atividades turísticas relacionadas à recreação, entretenimento ou descanso em praias em função da presença conjunta de água, sol e calor”.

As atividades turísticas inerentes ao segmento litorâneo com serviços ofertados, produtos e equipamentos que de acordo com (BRASIL, 2008, p. 17) são: operações e agenciamento, transporte, hospedagem, alimentação, recepção e condução de turistas e outras atividades complementares. O segmento gera empregos diretos e indiretos, como afirma o entrevistado D (2017): “Sobretudo, movimenta toda cadeia produtiva do Turismo”.

A forma como se associa a diferentes atividades com as dinâmicas peculiares e distintas no que tange a área litorânea, caracterizam o turista da praia é a motivação pelo desejo de descanso, diversão e novas vivências por meio da interação das experiências adquiridas com as comunidades receptoras. Na avaliação ocorre observar onde e como o turismo náutico de cruzeiros marítimos se integra ao turismo de sol e praia, essas ações que evidenciam características de integração com o segmento exposto se caracterizam na informação de Brasil (2008) descrita na:

Agenda Ambiental Portuária, que se alinha a um conjunto de ações específicas para o setor portuário previstas no PAF, possui uma interface direta com as estruturas de apoio ao Turismo de Sol e Praia, a partir da definição de critérios para a designação de portos turísticos (na maioria concentrados em estuários), sendo aqui considerados portos com terminais de passageiros. (BRASIL, 2008, p. 33).

A integração do destino de sol e praia e os demais segmentos do mercado turístico de Fortaleza (turismo cultural, de compras, ecoturismo, náutico entre outros) ocorre por meio do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Fortaleza quando a ação dos intermediários turísticos ou canais de distribuição é combinada com as diferentes opções e atrativos dos destinos oferecidos pelos roteiros das empresas que prestam serviços ao receptivo portuário. A cidade de Fortaleza e entorno, aliada aos ambientes praias e à receptividade do povo cearense, se apresentam como potenciais para o desenvolvimento do turismo de sol e praia.

No lugar em que o segmento é explorado no roteiro oferecido aos turistas que chegam à cidade de Fortaleza pelo terminal de passageiros do Porto do Mucuripe, está a Praia do Futuro. A Praia do Futuro começa na ponta do Mucuripe indo até a praia do Caça e Pesca, em Sabiaguaba. É uma das praias mais procuradas pelos habitantes de Fortaleza para entretenimento e lazer. A outra praia que atua como receptivo dos turistas que utilizam o terminal marítimo de

passageiros é a praia do Cumbuco, impactando positivamente a economia do município sede.

Afirma o entrevistado B (2017) que: “O impacto do turismo no Ceará de forma geral é de 11,7%. Mensuramos apenas os impactos estaduais”. (Entrevistado B, 2017).

E em relação à receita, complementa o entrevistado B (2017): “A receita deixada se refere justamente ao gasto realizado pelos turistas que visitam a cidade, vindo dos cruzeiros, ampliando a receita de barracas, feiras de artesanato”. (Entrevistado B, 2017).

O segmento do turismo de cruzeiros marítimos em Fortaleza, além do turismo de sol e praia cria outras demandas, que se diversificam nos segmentos: cultural, de compras, alimentação, entre outras, onde o entretenimento oferecido pelos cruzeiros é complementado com a oferta de roteiros que segundo o entrevistado D (2017): “São os seguintes: City Tour em Fortaleza, Praia do Cumbuco, Museu da Cachaça e Praia do Futuro. A grande maioria prefere o *City Tour*”. (ENTREVISTADO D, 2017).

Roteiros oferecidos pela metrópole de Fortaleza, atendendo essas demandas, sendo o terminal marítimo de passageiros o receptivo que por meio de sua logística provê à realização desses roteiros.

O segmento do turismo de sol e praia ocasiona reordenamentos da praia, evidenciando o que diz o entrevistado F (2017): “Os roteiros mais procurados por eles são realmente praias, muita gente quer ir para o Cumbuco outros querem ficar na Praia do Futuro”. (ENTREVISTADO F, 2017).

Com a instalação do equipamento do terminal o leque se estende para outros segmentos, como no caso do turismo cultural, que não tem um recurso natural como principal atrativo, mas de outro extremo atrai produtos culturais, sendo como descreve Barreto (1995) que o turismo cultural tem como objetivo apreciar os bens materiais e imateriais produzidos.

Segundo o Ministério do Turismo o turismo cultural envolve as atividades turísticas relacionadas a vivenciar o conjunto dos elementos significativos do patrimônio histórico e cultural e dos eventos culturais valorizando e promovendo os bens materiais da cultura como atrativos.

No entender de McIntosh e Goeldner (1990) o turismo cultural é uma atividade que abrange todos os tipos de viagens nas quais o turista compartilha e

experimenta outras maneiras de viver e pensamentos. Entre os roteiros procurados, como cita o entrevistado F (2017) temos: “principalmente o *City Tour* para que eles tenham uma visão da história e também da geografia da cidade”. (ENTREVISTADO F, 2017).

O roteiro do *City Tour* abrange à localidade do centro histórico de Fortaleza, área que se consiste em um espaço de turismo cultural, a seleção dos equipamentos é dimensionada de acordo com o maior valor histórico, proporcionando ao turista um conhecimento da origem histórica da cidade. É um dos roteiros mais procurados, segundo o entrevistado E (2017): “*City tour e shuttle bus* são os mais procurados”.

Entre os pontos turísticos de Fortaleza, no *city tour*, destacam-se:

- A Ponte dos Ingleses, também conhecida como Ponte Metálica, localizada na praia de Iracema na Rua dos Tabajaras, 325. P. de Iracema- Fortaleza/ CE.
- A Catedral Metropolitana de Fortaleza, templo católico, construída nas fundações da antiga Igreja da Sé. Demorou quarenta anos para ser concluída, iniciada em 1938 e inaugurada em 1978. Projeto do arquiteto francês George Maunier em estilo eclético, com predominância de elementos góticos e românticos, arquitetura imponente e vitrais com referências à Catedral de Colônia e à Catedral de Chartres, localizadas na Alemanha e França, respectivamente. Localizada na Rua Monsenhor Tito Guedes, s/n, Centro – Fortaleza/CE.
- Centro Cultural Dragão do Mar, uma construção arrojada composta por várias edificações interligadas com um museu antropológico, o Memorial da Cultura Cearense e ainda a biblioteca, teatros, cinemas e um planetário. Localizado na Rua Dragão do Mar, 81, Praia de Iracema – Fortaleza, CE.
- Forte Schoonenborch, a Fortaleza de Nossa Senhora de Assunção, localizada à margem esquerda da foz do riacho Pajeú, sobre o monte Marajaitiba, hoje abriga a sede da 10ª Região Militar do Exército Brasileiro. Endereço: Avenida Alberto Nepomuceno, s/n, Centro – Fortaleza, CE.

- Passeio Público, a praça mais antiga e arborizada da cidade, é um dos equipamentos culturais mais simbólicos de Fortaleza. Antigo Campo da Pólvora, o Passeio Público era, originalmente, dividido em três níveis, um para cada classe social (alta, média, baixa), também foi palco de execuções dos revolucionários da Confederação do Equador. O logradouro recebeu intervenções de requalificação como espaço público no ano de 2007, ressurgindo como um processo de inclusão social através da arte e da cultura. Endereço: Rua Doutor João Moreira, 198-250, Centro – Fortaleza, CE.
- O Teatro José de Alencar é referência artística, turística e arquitetônica, tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, por meio de suas edificações e equipamentos anexos é considerado um espaço aglutinador de pesquisa, formação, produção e difusão artística. Endereço: Rua Liberato Barroso, 525, Centro – Fortaleza, CE.
- Mausoléu Castelo Branco, a edificação faz parte do conjunto arquitetônico do Palácio de Abolição, antiga sede do Governo do Estado. Uma obra com arquitetura moderna, monumento-mausoléu à memória do ex-presidente Humberto de Alencar Castelo Branco. O monumento com suas características já faz parte da paisagem de Fortaleza de maneira qualitativa sendo o mausoléu um importante ponto turístico da cidade. Endereço: Av. Barão de Studart – Palácio da Abolição, 505, Aldeota – Fortaleza, CE. Fonte: Secretaria da Cultura.

Fazer compras para os turistas é sinônimo de lazer, pois o comprador casual ou específico busca os principais lugares onde encontram várias lojas, com os mais variados produtos, como *souvenires*, confecções, perfumes e etc. Esse segmento turístico se evidencia em Fortaleza quando, grupos de cruzeiristas que chegam a cidade pelo terminal marítimo de passageiros, em seus pacotes, está incluso um roteiro com à finalidade exclusiva de fazer compras. Locais com infraestrutura básica turística, onde o visitante, após realizar as compras, possa parar tomar um café, almoçar ou lanchar. Os locais oferecidos pelas empresas de turismo que realizam o traslado dos cruzeiristas onde são realizadas compras são de responsabilidade formada por um tripé, pois de acordo com Moletta e Goidanich

(2003, p. 07), tanto o “setor público, o privado e os núcleos receptores interessados nessa proposta turística devem estar preparados para adaptar sua nova realidade”.

O Turismo de compras movimentava uma cadeia de atividades diversificada, tais como: artesanato, fábricas, construção civil, restaurantes, hotéis, operadoras de turismo, mercado de capital, demanda, oferta entre outros, pois como afirmam Moletta e Goidanich (2003), o turismo estimula vários segmentos da economia onde os principais são: geração de impostos e divisas, geração de empregos, estímulo ao desenvolvimento ao setor industrial, aumento da produção de outros setores, aumento da qualificação da mão de obra local, pois cursos de capacitação técnica são oferecidos segundo Moletta e Goidanich (2003) com frequência nos núcleos receptores que trabalham com o turismo.

Fator favorável a este segmento é a diminuição da sazonalidade, pois de acordo com Moletta e Goidanich (2003, p. 14), “o problema de alta ou baixa estação, no turismo de compras, quase não existe, pois todos os dias do ano são bons pra comprar”. E no caso de Fortaleza que além de produtos artesanais, rendas dentre outros, possui o setor de vestuário diversificado e atrativo para oferecer seus produtos aos cruzeiristas que buscam as compras. Em relação ao segmento, e se o mesmo é importante para economia, confirma o entrevistado B (2017): “Sim, nas compras em nossos mercados de artesanatos (Emcetur e Mercado Central), além dos shoppings”. (ENTREVISTADO B, 2017).

Ressalta-se que este segmento é direcionado ao Mercado Central de Fortaleza, para a Avenida Monsenhor Tabosa e Shoppings. Segmento importante para a economia da cidade e Moletta e Goidanich (2003) dizem que o turismo de compras, gera empregos com a entrada de divisas e o desenvolvimento de vários setores econômicos, observando que o turismo de compras sempre acompanha uma melhoria socioeconômica da população receptora. Segundo o entrevistado B (2017):

Algumas empresas oferecerem diretamente no momento do receptivo, um pacote para que o turista possa naquele curto espaço de tempo, que estará na capital cearense, conhecer alguns dos pontos turísticos mais próximos. Além dos espaços para a compra de souvenirs. (ENTREVISTADO B, 2017).

Os locais de compras direcionados aos turistas que visitam Fortaleza por meio do terminal são: O Mercado Central de Fortaleza: um mercado localizado no centro da cidade ao lado da Catedral de Fortaleza. Tem como especialidades artigos

artesanais, artigos em couro, rendas de bilro, bijuterias, joias em ouro e artigos para decoração. Produtos regionais como a castanha, o doce de caju e a cachaça estão à venda no mercado. Segundo o *site*, o Mercado Central de Fortaleza é um mercado em artigos do Nordeste, acompanhou e ainda acompanha a história da cidade. Endereço: Av. Alberto Nepomuceno, 199, Centro – Fortaleza/CE.

O polo comercial da Avenida Monsenhor Tabosa: um dos principais pontos turísticos e comerciais de Fortaleza, com muitas lojas de confecções, sapatos e roupas nacionalmente conhecida pela grande variedade de produtos vendidos. Endereço: Av. Monsenhor Tabosa s/n, Praia de Iracema – Fortaleza/CE.

O turismo de compras necessita de infraestrutura a disposição dos turistas, que varia de acordo como o tipo de turismo em quantidade e qualidade. Sendo que a estrutura de terminal de passageiros do Porto de Fortaleza e as empresas turísticas que prestam serviços junto ao terminal, quando as empresas nos roteiros levam os turistas.

De acordo com Moletta e Goidanich (2003, p. 09), a “diversos estabelecimentos comerciais que oferecem variedade de ofertas dentro da mesma classe de produto, como: malhas, calçados e bolsas, cama, mesa e banho entre outros”. A parceria entre o terminal e as empresas, possibilita o segmento do turismo de compras na cidade de Fortaleza sendo esse segmento diretamente conectado com o turismo de cruzeiros realizado no terminal marítimo de passageiros do Porto do Mucuripe.

Na diversidade de segmentos, está também o Ecoturismo, que pode ser compreendido com o conceito exposto por Dias e Aguiar (2002, p. 97), que entendem o ecoturismo “como forma de turismo baseado na natureza, em que a motivação principal dos turistas seja observar e apreciar essa natureza ou as culturas tradicionais dominantes nas zonas rurais”.

O Ecoturismo é um segmento da atividade turística que utiliza o patrimônio natural e cultural com uma consciência ambientalista, onde as culturas tradicionais locais são valorizadas e a promoção do desenvolvimento sustentável. Esse segmento turístico em consonância com o terminal de passageiros do Mucuripe, acontece quando os cruzeiristas são conduzidos ao Museu da Cachaça que fica no Sítio Ypióca, no Município de Maranguape/CE, localizado a 30 km de Fortaleza em uma fábrica de bebidas que há 171 anos produz aguardentes. Atrai turistas vindos de todo o país e do exterior, enfatiza o entrevistado F (2017): “alguns

roteiros surgiram também, como o Museu da Cachaça, que é bem procurado” e constitui uma boa oportunidade para conhecer um pouco mais sobre a cultura cearense.

No Museu da Cachaça, ocorre a experiência do ambiente tradicional, a experiência de conhecer o processo de fabricação de um dos produtos regionais mais procurados do nordeste, a cachaça uma das bebidas mais tradicionais do Brasil e ainda pode visitar prédios históricos e passear nas charretes que circulam no local. No Museu foi montada a fábrica e o memorial em um casarão datado de 1846 com os equipamentos e muitos tonéis de madeira para armazenamento da cachaça.

Sendo o Ecoturismo um segmento do turismo, e alinhado com o receptivo do terminal de passageiros do porto de Fortaleza gera benefícios à localidade visitada, como enfatiza Swarbrooke (2000), quando diz que o ecoturismo, só existe com a preservação do meio ambiente, e adequadamente gerenciado pode ser uma forma de turismo sustentável, pois tem como princípio o dever de incentivar o reconhecimento dos valores intrínsecos dos recursos naturais e culturais para todos que, direta ou indiretamente participam da atividade.

O segmento de eventos relacionado ao turismo é potencial de negócios, pois os eventos na sociedade moderna estão em frequente atividade e são definidos por Mesquita e Guimarães (2007), como eventos todas as manifestações onde as pessoas se reúnem em um determinado local com um objetivo específico, podendo ser classificados como eventos: congressos, casamentos, treinamento, *shows*, feiras dentre outros. Fazem parte do meio cultural, observando que não são todos os tipos de eventos que geram fluxo turístico para um destino. Na atualidade os eventos passaram a fazer parte de forma significativa na composição do produto turístico ofertado pela cidade de Fortaleza turistificada, mas especialmente associada às práticas desenvolvidas em sua orla marítima.

As tipologias de eventos que geram fluxos turísticos ofertados por Fortaleza estão: feiras, congressos, convenções, festivais, salões, religiosos, *workshops*, encontros, torneios esportivos. Estes eventos promovem turisticamente o local em que são realizados, no caso a cidade de Fortaleza que se beneficia de forma substancial, pois como nos aponta Canton (2009, p. 198) “além das contribuições os eventos tornam-se instrumentos no sentido de combater a sazonalidade turística”.

Sazonalidade que ocorre em Fortaleza nas baixas estações, sendo os eventos um segmento turístico que interage com quase todas as atividades econômicas, pois cria postos de trabalho formais e informais além de gerar melhor distribuição de oportunidades para lugares e pessoas. Realizados em qualquer época do ano, anulam a sazonalidade negativa aos destinos turísticos.

Os eventos são importante segmento para a cidade de Fortaleza, pois além de movimentar fluxos turísticos no período de baixa estação, de acordo com Fazzini e Palladino (2003), 30% dos turistas que viajam motivados por eventos tendem a retornar ao destino. E ainda segundo Canton (2009, p. 198), “os eventos são vistos por governos e iniciativa privada como catalizadores para a atração de visitantes, para o aumento de gastos médios por turistas, bem como período de permanência”. Sendo necessário para que um destino se consolide no mercado de eventos e diminua a sazonalidade do mesmo, é necessário que a cadeia produtiva do turismo e o governo se unam e proporcionem ao visitante as condições ideais de hospitalidade.

Um evento é formador do imaginário, que por meio das imagens capturadas do acontecimento criam um perfil do destino no mercado, dando-lhes maior vantagem competitiva, despertando o interesse a respeito do lugar aumentando o apelo aos visitantes. Como qualquer outro produto o turismo de evento passa por desafios do mercado, pois como produto turístico, definido por Lage e Milone (2001, p. 51) é: “conjunto de bens e serviços relacionados a toda e qualquer atividade de turismo”. Demandadas facilidades e acessibilidades bem como componentes fundamentais a este segmento, os transportes, acomodação, alimentação, entretenimento e outros subcomponentes como, por exemplo, o apoio logístico que o terminal marítimo de passageiros do Mucuripe, e os serviços que o mesmo junto com empresas de turismo presta como equipamento multiuso turístico.

Na metrópole turística Fortaleza, os eventos não utilizam recursos naturais existentes, entretanto o leque pode ser ampliado, pois como é posto por Brenol (1999), os eventos podem ampliar possibilidades de uma cidade turística, logo:

Constituem parte significativa na composição do produto turístico, atendendo intrinsecamente às exigências de mercado em matéria de entretenimento, lazer, conhecimento, descanso e tantas outras motivações. Podem representar, quando adequadamente identificadas com o espaço onde se realizam, a valorização dos conteúdos locais, tornando-os parte destacada da atração. (BRENOL, 1999, p. 63).

Sendo um evento um acontecimento formal ou não formal, são celebrados acontecimentos importantes e significativos, com a aproximação e contato dos participantes uma imagem é formada, de uma Fortaleza moderna fundada nas qualidades climáticas, em belas paisagens e principalmente na hospitalidade dos residentes.

Fortaleza, como destino para o segmento de eventos, é privilegiada, pois, o segmento engloba diversas atividades que a cidade pode oferecer, desde o cultural, o científico, turismo de negócios, gastronômicos dentre outros. Ocorrendo um tipo de turismo decorrente e de acordo com um tipo de evento, diferenciando-se predominantemente pela atividade realizada.

O segmento de turismo de eventos de Fortaleza representa uma parcela importante em termos econômicos, pois a atividade promove melhorias na infraestrutura, no incremento da receita global da localidade sede do evento, além de melhorar a imagem da cidade ao ter o participante como elemento divulgador, como é exposto por Canton (2009) quando diz que:

O turismo de eventos contribui com uma importante parte no faturamento da atividade turística no mundo, e é fator propulsor e impactante em diversos segmentos econômicos como difusores da imagem positiva do lugar, o que pode fomentar a vinda de outros turista. (CANTON, 2009, p. 200).

Os eventos realizados no terminal de passageiros do porto do Mucuripe, não importando se fixos ou itinerantes, são relevantes para Fortaleza como destino turístico, infraestrutura construída em um local privilegiado em termos de paisagem e apropriada para sediar eventos devido à natureza multifuncional. Diz Canton (2009) que:

Os eventos necessitam espaços e a concretização desses espaços, criam nova dinâmica sócio espacial para a cidade com reflexos econômicos e comerciais sobre a mesma, independente do número e da quantidade dos eventos a serem sediados. (CANTON, 2009, p. 209).

Sobre a importância do Terminal como local de eventos, o entrevistado A diz que:

O Terminal Marítimo de Passageiros, quando não está sendo utilizado no receptivo de Navios de cruzeiros, alberga alternativamente a possibilidade de alocação de seus espaços internos e externos para eventos corporativos, culturais e sociais quase que semanalmente. (ENTREVISTADO A, 2017)

O terminal marítimo de passageiros do Mucuripe é um espaço diferenciado divulgado por meio de campanhas de marketing vinculando a cidade de

Fortaleza. O receptivo turístico portuário no intuito de atrair novos negócios, não só para aquela área administrada pela Companhia Docas do Ceará bem como no incremento e dinamismo da cidade de Fortaleza como polo de cruzeiros marítimos.

O desenvolvimento da maioria das grandes cidades decorre de certas facilidades proporcionadas por localizações estratégicas que possibilitam o crescimento da cidade. A proximidade da água seja fluvial, lacustre ou marítima, foi fundamental para atrair diferentes e novas vias de negócios.

O turismo náutico é atividade turística associada ao litoral, rios, lagos, lagoas e atividades afins, incluindo os esportes náuticos, (EMBRATUR, 2003). O elemento que define o turismo náutico é o equipamento que se constitui em atrativo que motiva o deslocamento: embarcação, equipamento náutico utilizado como meio de transporte turístico. O navio, além de transporte é um atrativo, pois como é exposto por Lima (2008):

A singularidade dos transportes turísticos reside no fato de ser parte integrante da experiência turística, possibilitando agregar valor aos deslocamentos, mesmo quando se restringem a possibilitar o acesso às regiões receptoras ou à locomoção no interior dos destinos. Isso significa que no deslocamento físico há também a dimensão vivencial, simbólica, que pode conferir relevância a esse deslocamento, numa função de fruição, notadamente quando é possível a apreciação da paisagem ou quando há oferta de entretenimento durante a viagem, (LIMA, 2008, p. 60).

Entende-se como náutica toda atividade de navegação em uma embarcação, enfatizando quanto ao caracterizar o turismo náutico por utilizar embarcações náuticas, sendo observado por BRASIL (2006, p. 9) sob dois enfoques:

Como finalidade da movimentação turística: toda a prática de navegação considerada turística que utilize os diferentes tipos de transporte aquaviários, cuja motivação do turista e finalidade do deslocamento seja a embarcação em si, levando em conta o tempo de permanência a bordo. Como meio de movimentação turística: o transporte náutico é utilizado especialmente para fins de deslocamento, para o consumo de outros produtos ou segmentos turísticos, o que não caracteriza este segmento. (BRASIL, 2006, p. 9).

O MTur, BRASIL (2006), aponta um investimento de R\$ 570 milhões em obras marítimas, fluviais e lacustres, já com Programa de Aceleração do Crescimento (PAC-2) o aporte financeiro voltado para a reestruturação dos terminais portuários do País. Observando que grande parte das atividades turísticas do Brasil são realizadas nas proximidades de espelhos d'água como praias, lagoas, rios, estâncias hidrominerais, investimentos esses para incentivar viajantes brasileiros e

estrangeiros a desfrutarem dos 8 mil quilômetros de litoral e cerca de 35 mil quilômetros de vias internas navegáveis no Brasil MTur, Brasil (2006). O Ministério do Turismo lançou a cartilha com dicas sobre destinos e atrações de turismo náutico (Versões Português – Espanhol e Português – Inglês) que possibilita que turistas que preferem viagens em embarcações próprias. Defini roteiros com a ajuda de manuais.

O turismo náutico subdivide-se entre: (a) Turismo Náutico de Cruzeiro: engloba a atividade comercial de embarcações de cruzeiros marítimos e fluviais; e (b) Turismo Náutico de Recreio e Esporte: realizados em barcos de pequeno e médio porte, alguns ou não, destinados às atividades de esporte e lazer. (BRASIL, 2010).

De acordo com a EMBRATUR (2003) o turismo náutico é praticado tanto em grandes navios como em pequenas embarcações de recreio, fatores que proporcionam o aumento da demanda pelo turismo náutico de cruzeiros, pois este explora a facilidade de se visitar vários destinos com excelência nos serviços a bordo, principalmente o realizado por meio de navios. Este segmento turístico ganha força em Fortaleza com a implantação do Terminal de Passageiros do Mucuripe.

O turismo náutico é enfatizado por Lima (2009) como atividade que:

Engloba e movimenta uma cadeia de importantes segmentos a ele imediatamente vinculados: hoteleiro, de restauração, de eventos, de artesanato, de aluguel de embarcações, de contratação de marinheiros e motoristas, comércio e transportes e serviços que serão positivamente afetados pelo desenvolvimento da indústria náutica em cidades dotadas de potencial náutico. (LIMA, 2009, p. 302).

A cidade de Fortaleza conta com esse equipamento, não só por ser uma cidade costeira, mas por está equipada com um terminal marítimo de passageiros multiuso, podendo o mesmo ser utilizado no setor de eventos, nos segmentos feiras, *test drives* e exposições. Este espaço é utilizado para negócios e divulgação de produtos náuticos. Conforme o exposto por Rosalem (2007), há dez anos, o calendário náutico brasileiro conta com aproximadamente 250 eventos ao longo do ano, nos segmentos vela, regata, *rallies*, competições, encontros, salões náuticos e pesca oceânica embarcada.

No turismo náutico de cruzeiros marítimos o meio de transporte se torna um produto capaz de gerar o turismo, sendo o mesmo ponto focal da viagem, observando que todos os meios ou modos de transporte podem se constituir como

atrativos turísticos, no que se refere a Fortaleza e ao terminal marítimo de passageiros são utilizados como produtos complementares: os ônibus do *city tour*, os *buggies* nos passeios nas praias, os barcos, balsas, balsas e outros veículos aquáticos nos passeios ou travessias, são exemplos da utilização dos meios de transportes como atrativos. O segmento está vinculado a um tipo de turismo que desperta curiosidade e interesse, sendo a imagem associada à costa brasileira, conta ainda como produto navegação: os segmentos dos minicruzeiros, sendo os navios com rotas diferenciadas exclusivas e uma programação que torne os cruzeiros mais acessíveis, atraindo um novo perfil de turistas, com pessoas mais jovens e com menor poder aquisitivo além de pacotes turísticos bem mais baratos que em uma viagem de cruzeiro convencional.

O setor náutico é visto por empresários e agentes como uma via produtiva que, além da lucratividade, forma uma rede que amplia as conexões de pessoas com pessoas e o relacionamento delas com o meio ambiente. Os aspectos de qualidade são inerentes ao mercado do turismo náutico, pois exige estratégias arrojadas de concepção e *marketing*, sendo também necessário conhecimento de gestão, logística, potenciais, etc.

A estrutura como empreendimento na dinâmica operacional para atender devidamente com qualidade, conforme o Mtur (2006) deve:

A operação de um empreendimento náutico envolve diversas responsabilidades e questões administrativas, tais como: segurança, acesso, plano de emergência (incêndio), resgate de barcos, terminal de passageiros, coordenação de competições, regatas e festividades, manutenção, seguros, treinamento de marinheiros, escolas de vela e outros ofícios náuticos, previsão do tempo, tábuas de marés etc. (BRASIL, 2006, p. 23).

Os fatores em relação ao terminal marítimo de passageiros devem atuar juntos ao sistema que se entremeia aos serviços disponíveis, segurança, bem como uma consciência ambiental e de preservação cultural da localidade receptora. Sendo a escolha do turista potencial em aportar ou não em um lugar, é diretamente influenciada por estes motivos. Aspectos esses que gerenciados de forma planejada promovem a imagem do destino.

A costa brasileira apesar de grande, ainda não aproveita seu potencial e vocação para o turismo náutico. Medidas que incentivem ao turismo náutico, no que se refere as implantações são lentas ou inexistentes. Ressalta Lima (2009, p. 306) que, “um dos fatores para essa falta de exploração está na ausência de estruturas

de apoio ao setor”. O segmento de turismo náutico tenta se expandir nos últimos anos no Brasil, principalmente devido ao crescimento no setor de cruzeiros marítimos que ocorreu até o ano de 2010.

O segmento impulsiona transformações significativas na exploração e regulação das instalações portuárias de turismo. Obstante disso, o mercado de cruzeiros apresenta oscilações nas últimas temporadas, gera um cenário de incertezas quanto ao futuro do segmento no Brasil. A importância do Terminal Marítimo de Passageiros de Fortaleza e da estrutura, serve de receptivo turístico portuário, incrementando o turismo náutico em Fortaleza, com o segmento de cruzeiros marítimos e toda a cadeia produtiva com chegada e partida de navios de cruzeiros que movimentam a metrópole, por meio do terminal de passageiros do Porto do Mucuripe.

3.3 O TURISMO NÁUTICO DE CRUZEIROS MARÍTIMOS

Ao analisar os cruzeiros marítimos e a evolução nas últimas décadas, observa-se que esse crescimento no segmento foi devido a um novo conceito de viagem a bordo de um navio. Com as melhorias no transporte e o aumento da riqueza as viagens de cruzeiros a lazer iniciadas na década de 1960, onde o conceito de *grand tour* foi copiado segundo (LICKORISH; JENKINS, 2000, p.31) se “depararam com uma demanda forte e latente motivada pela curiosidade e pelo encanto da cultura e de novas experiências” e sendo o turismo um evento totalmente social, acrescentam Lickorish e Jenkins (2000) que ele pode levar a mudanças estruturais na sociedade onde essas mudanças já são visíveis em todas as regiões do mundo.

No segmento de cruzeiros marítimos, no que se refere aos antecedentes relacionados a viagens organizadas, Molina (2003) descreve que ainda no século XIX:

Irrompe na história do turismo um pioneiro que se tornaria mundialmente conhecido: Thomas Cook, que foi o primeiro a organizar uma viagem em um navio, com uma série de serviços incluídos a partir de um único preço pago pelos clientes. (MOLINA, 2003, p. 24).

Para alguns autores e em especial Amaral (2006), o surgimento dos cruzeiros marítimos acontece no século XIX, período da criação da *Companhia Peninsular & Oriental Steam Navigation*, mais conhecida como P&O. Sendo a

primeira empresa a operar serviços regulares de correio na Europa, e também o transporte de passageiros, em 1844.

Este conceito de viajar de forma mais cômoda e mais rápida nos transportes intercontinentais, altera o paradigma dos transportes que, com nova mentalidade e foco seguem novo modelo de negócios, com produtos e benefícios direcionados aos passageiros. Os cruzeiros remodelam-se nos Estados Unidos entre o final da década de setenta e início da década de oitenta, mais precisamente de acordo com Amaral (2006, p. 3) quando, “na década de 1970, surgem as empresas de cruzeiros marítimos, as armadoras que passam a ditar o ritmo e a tendência do mercado: Royal Caribbean line (rebatizada como Royal Caribbean International) e a Carnival Cruise Line. Complementa Amaral (2006, p. 4) que:

Os anos de 1980 marcaram o início das grandes “*Cruise Lines*”, que começaram a sentir o potencial de um mercado ainda limitado, pela oferta de leitos e os benefícios da economia de escala, determinantes em termos de vantagens competitivas e atrativos adicionais na ampliação de mercado. (AMARAL, 2006, p. 4).

Os cruzeiros marítimos se tornaram um destino em si, devido a combinação da experiência da viagem em um transatlântico, transporte, hospedagem, atrativos naturais e adicionais, atividades de lazer e entretenimento, gastronomia e intercâmbios culturais num único lugar, refletiu no crescimento do turismo de cruzeiro marítimo ao longo das últimas décadas.

No setor de cruzeiros as embarcações são classificadas de acordo com o tipo de navegação. (a) Cabotagem: realizada entre os portos ou pontos no território brasileiro utilizando avia marítima ou estas e as vias navegáveis interiores (fluviais e lacustres); e (b) Longo Curso: realizada entre portos brasileiros e estrangeiros.

O transporte utilizado no segmento de cruzeiros é o transatlântico, Torre (2002), define transatlântico como navios que realizam travessias de um porto a outro, sendo cada porto em continentes diferentes, não existindo escalas, navegando por mares do oceano Pacífico ou Atlântico. E complementando com a definição de Embarcações (2016):

Um navio transatlântico é um navio de passageiros construído para transportar pessoas de um porto ao outro de forma regular. É um navio de grandes dimensões, casco duplo e estrutura reforçada para suportar temporais. (EMBARCAÇÕES, 2016, p. 32).

O turismo náutico de cruzeiros marítimos apresenta crescimento desde a década de 1970, “quando se configura como negocio de lazer e não apenas de

transporte” (ANDRADE; ROBERTSON, 2012, p. 21). Dessa forma, Lage e Milone (2000) afirmam que:

O turismo moderno não precisa ter um conceito absoluto, mas importa no conhecimento do mecanismo dinâmico que integra. Especificamente sob a análise da teoria microeconômica, quando aplicada a um estudo do setor turístico particular, por se tratar de uma que serão a seguir, apresentadas O turismo sob o enfoque do comportamento dos cruzeiros marítimos no mundo e no caso brasileiro possui uma abordagem restrita do comportamento dos indivíduos e das empresas, não se incorporando aspectos globais, pode ser estudada em três partes: demanda, oferta e mercado turístico. (LAGE; MILONE, 2000, p. 26).

Segundo Lage e Milone (2000), ao tratar dos fundamentos econômicos do turismo, ressaltando os elementos presentes nos produtos turísticos orientados para atender os desejos e necessidades dos consumidores chamados turistas, encontram-se: os transportes, a hospedagem, o agenciamento, a alimentação, o entretenimento e outros. Dessa maneira, pode-se entender que o produto oferecido pelos cruzeiros marítimos tem a oferta para atender a necessidades e o terminal marítimo de passageiros como receptivo, por sua vez, supre a demanda dos cruzeiros que chegam ao porto do Mucuripe.

O segmento do turismo de cruzeiros marítimos ganha dinamismo quando expande a atividade, apresenta novos requisitos para ser competitivo em mercados intensamente disputados, na diferenciação dos produtos de serviços por meio da personalização, segmentando o mercado utilizado inclusive estratégia de sustentabilidade. Na forma como se apresentam os cruzeiros marítimos, Lima, (2008, p. 61) diz que:

Os cruzeiros marítimos são o produto mais emblemático pela forma como se apresenta e pelo volume de negócios que gera. Como produto turístico reúne os elementos da cadeia produtiva do turismo, serviços de hospedagem, alimentação, transporte aquaviário e serviços auxiliares dos transportes, agências e organizadores de viagem, atividades recreativas, culturais e desportivas, necessitando também de outros meios de transportes para chegar aos portos, aéreo, rodoviário e às vezes, ferroviário e metroviário. (LIMA, 2008, p. 61).

Nos cruzeiros marítimos, o tempo de permanência geralmente é mais curto e não envolve pernoite no lado terra dos destinos visitados, o que exige um raio de distância muitas vezes limitado para que possam ser coordenadas visitas às atrações turísticas. E se o objetivo principal da viagem de cruzeiros é ver a vida a bordo como descreve Palhares (2002), ou segundo Lohmann; Fraga e Castro (2013), também pode ocorrer de não haver, necessariamente um grande interesse

na visitação aos destinos e suas atrações. Nesse sentido, o Terminal de Passageiros do Porto de Fortaleza oferece transportes do lado terra assumem um papel fundamental como elo entre este e o lado água, essa sinergia, exige uma ampla visão sobre planejamento, gestão, políticas públicas e legislação.

As viagens realizadas em navio permitem que cruzeiristas vivenciem experiências de intercâmbio cultural, agregando conhecimento através desse contato com pessoas e culturas distintas. Ávila (2012). Afirma Amaral (2006, p. 72) que:

O melhor de um cruzeiro, em relação a qualquer hotel em terra, é a possibilidade de cada dia, visitar um local diferente e ter contato com as respectivas culturas, línguas e costumes peculiares. As atrações em terra e os locais de interesse turístico podem significar o sucesso total da viagem ou um componente adicional a toda satisfação proporcionada a bordo do navio.

Esta satisfação adicional acontece quando são acionadas as redes de serviços necessários para qualificar o terminal marítimo de passageiros como receptivo portuário turístico e agente de exportação, sendo que a maior evidência da contribuição do turismo para a economia de um país está na geração de divisas internacionais. Destinos turísticos, como a Metrópole de Fortaleza, fornecem bens e serviços aos turistas, em contrapartida o destino recebe recursos financeiros advindos do exterior por intermédio desses turistas. Um cruzeiro é simplesmente uma viagem de férias em um navio, que propicia a experiência de uma viagem com a tripulação fazendo todo trabalho. Para o turista os seus principais objetivos com ênfase Mancini (2010) são, a satisfação do seu desejo de relaxar, sair do cotidiano, vivenciar uma nova experiência, aprender, ser mimado e se divertir. Mas é imprescindível uma adequada instalação em terra, como exemplo o terminal marítimo de passageiros para receber os navios, pois como é descrito por Amaral (2006, p.187):

Acesso ao mar, até o local de atracação, passando pela área de manobra da embarcação, é necessária uma sinalização náutica apropriada, principalmente com as condições de segurança à navegação são mais importantes que as estruturas das instalações terrestres, para o navio atingir e permanecer no cais de atracação do Terminal de Passageiros, pois de nada adianta instalações perfeitas se a embarcação não consegue chegar com segurança ao local. Isso quer dizer que, desde o canal de profundidade (calado) e largura para movimentação segura do navio.

O Produto “turismo de cruzeiros” é uma inter-relação entre os navios e os roteiros oferecidos, muitas vezes resultando em uma soma de destinos (OMT, 2008). As escalas devem ser divulgadas.

Em relação à promoção do receptivo da escala complementa Amaral (2006, p.129) ao dizer que:

A escassez ou inexistência de suporte para divulgação e material informativo por parte dos destinos ou portos de escala dificulta tarefa de promover os atrativos de cada região. Por meio de um trabalho integrado de propaganda e divulgação, envolvendo destinações turísticas e companhias marítimas os destinos poderão ser até o principal atrativo para a venda do “pacote turístico”.

A divulgação da cidade de Fortaleza é pouca ou praticamente não existe, como afirma o entrevistado D:

Não existem políticas de captação de cruzeiros para Fortaleza. Infelizmente, nossos órgãos de turismo não possuem essas ações. Os cruzeiros passam em Fortaleza, ora pelas necessidades de rota ou porque já passaram em outros anos. (ENTREVISTADO D, 2017).

A complexa rede estrutural de serviços de um navio de cruzeiro, que anteriormente podia ser denominada “Hotel *Resort* Flutuante”, pode, em alguns casos, ser considerada um “Destino Turístico”, com características e atrativos próprios. A complexidade da rede de serviços dá abertura a uma ampla gama de estudo. A maioria dos dirigentes desta estrutura é oriunda dos quadros da tripulação de navios de cruzeiros de todo o mundo, já que diversas particularidades dificultam a ocupação de tal posição por um executivo de outros meios turístico, mesmo que sejam experientes em atividades de hotelaria e serviços em terra. A complexidade e as inúmeras variáveis do segmento demandam conhecimento específico de cada função a ser executada (AMARAL, 2006).

No contexto, Mill (2007) complementa que no turismo de cruzeiros estão inseridas características peculiares a qualquer produto turístico, como: a) perecibilidade – se perde por não vender; b) heterogeneidade – ampla combinação de variáveis que tornam a viagem uma experiência singular; c) complementariedade – consiste em uma série de serviços que se combinam e complementam-se para formar a experiência do cruzeiro marítimo.

Para entender a complexidade que as variáveis do segmento turístico em questão demandam, é necessária visão abrangente, não compartimentalizada, parcelada, mecanicista e reducionista que destrói os vínculos da complexidade do

homem e sua integração entre ele e os outros seres naturais. Inserir a complexidade da observação, necessária para o entendimento do fenômeno turístico que ocorre em um cruzeiro entre os cruzeiristas e a rede de serviços peculiares ofertados por agentes que promovem e dão suporte à atividade. Esclarece essa relação, Morin (2014, p.79) ao alertar que:

Na sociologia, às vezes eliminamos a noção de pessoas porque não sabemos o que fazer dela. O que se passa é o seguinte: chegamos a uma reclusão disciplinar, hiperdisciplinar, na qual cada um de nós é proprietário de um magro território que compensa a incapacidade de refletir nos territórios dos outros com uma interdição rigorosa, feita ao outro, de penetrar no seu.

No entanto existem alguns obstáculos ao turismo internacional que dificultam o desenvolvimento da atividade. Desta forma, é necessário considerar os obstáculos apontados por Beni (2003) para o desenvolvimento do turismo, ao se levantar os pontos relacionados, como esses devem ser tratados para incentivar o crescimento do mercado de cruzeiros no Brasil. Amaral (2006), também lembra que a chegada das grandes companhias de cruzeiros internacionais só aconteceu com a Emenda Constitucional nº 7 de 15 de agosto de 1995. Permitindo que navios estrangeiros realizassem roteiros dentro do Brasil, utilizando os portos brasileiros para embarques e desembarques.

O mercado de cruzeiros marítimos apresenta demanda crescente ano a ano e passou a aumentar a oferta de navios a partir da década de 1980, quando os estaleiros lançaram 40 novos navios de cruzeiro no mercado internacional. Na década de 1990, foram lançados 80 navios e na década de 2000 até o final de 2013, o mercado recebeu um total de 167 novas embarcações (CLIA, 2015). Os números demonstram que, independente da crise econômica mundial, as companhias de cruzeiros continuam incorporando novos navios à frota a cada ano.

Esse aumento da frota, Andrade e Robertson (2012) ressaltam que:

O turismo de cruzeiros pode ser relacionado como uma “nova era” do turismo de massas, agora por via marítima. O aumento da frota e, em particular, do tamanho dos navios, não deixam de ser uma ameaça à sustentabilidade do setor. (ANDRADE; ROBERTSON, 2012, p. 28).

Autores como Telfer e Sharpley (2016, p.101), relacionam a globalização neoliberal com a indústria de navios de cruzeiros quando apontam que:

Esta indústria representa a chegada da era da globalização neo-liberal. Os maiores navios de cruzeiro (“Allure of the Seas” da “Royal Caribbean” tem a capacidade máxima de 6.318 passageiros) e esse número tende a crescer. Projeta-se para 2015 um total de faturamento estimado em 39,6 bilhões de dólares com 22,2 milhões de passageiros. As três companhias de cruzeiros, Carnival Cruise Line, Royal Caribbean Cruise Line e a Norwegian Cruise Line, e suas respectivas marcas respondem por 76,6% da receita mundial e 81,6% do total de passageiros no mundo.

Os cruzeiros marítimos de acordo com a *Cruise Foward* (2014) têm crescimento considerável sendo um dos segmentos do turismo que mais cresce anualmente ao nível global. Em 2015, como apontado pela *Cruise Market Share* (2015), o setor de cruzeiros marítimo gerou uma renda global de aproximadamente U\$ 39,6 bilhões e atendendo um número total de 22, 2 milhões de cruzeiristas em todo mundo. Sendo que a demanda pelas viagens de cruzeiro cresceu 68% nos últimos dez anos, e apenas em 2014, injetou um total de 119,9 bilhões de dólares na economia global. ([*Cruise Lines International Association*] CLIA, 2015).

A expansão da atividade do setor de cruzeiros marítimos chega ao Brasil e tem desenvolvimento de forma acentuada a partir dos anos 2000. Quando no final da primeira década alcançou o auge com uma oferta total de 20 navios no território nacional, na temporada 2010-2011 (CLIA – Abremar, 2015). O país, devido à realização dos eventos esportivos internacionais se destacou como um dos que mais receberam investimentos em infraestrutura, especialmente na infraestrutura portuária (*World Economic Fórum* - WEF, 2015) com uma previsão de ampliação e melhorias da infraestrutura do setor de cruzeiros marítimos. Em contrapartida, o setor de cruzeiros sofre consecutivas quedas nas operações do segmento realizadas no país, recebendo apenas dez navios na temporada de 2015-2016 (CLIA-Abremar, 2015). O mercado mundial de cruzeiros segundo a CLIA (2015) a demanda por viagens de cruzeiros cresceu 68% nos últimos dez anos, e somente em 2014, injetou um total de 119,9 bilhões de dólares na economia mundial. Um segmento em crescimento constante e que de acordo com *Cruise Market Share* (2015b) tem a previsão do lançamento de pelo menos 22 navios em 2017.

De acordo com a CLIA – Abremar (2015a), no último *Estudo de Perfil e Impactos Econômicos dos Cruzeiros Marítimos no Brasil*, o número médio de cruzeiristas por navio, na temporada 2014/2015, aumentou 38,6% comparado à temporada 2010/2011. O estudo apresenta ainda que às armadoras foram responsáveis por 53% dos impactos econômicos num total de (1,133 bilhão de

reais). E comparando com a temporada 2013/2014, ocorreu uma redução de 8,5%, o que representa uma redução de 198 milhões de reais para a economia do país.

Já a temporada 2014/2015 contou apenas com 10 navios segundo o quadro apresentado pelas armadoras que atuam no mercado nacional. Para a temporada 2015/2016 de 5 de novembro a 1º de maio do ano seguinte a CLIA – Abremar (2016) tem a perspectiva de um ligeiro aumento no quantitativo de cruzeiristas (597.011 cruzeiristas).

Apesar da crescente e contínua demanda de cruzeiristas potenciais e das características geográficas e climáticas altamente favoráveis para a expansão dessa atividade na costa brasileira. Observando ainda problemas como as altas taxas portuárias e tributárias, deficiências na infraestrutura de cruzeiros existente, entre outros (CLIA–Abremar, 2015, Ramoa, 2014) se mostra um panorama de incerteza e baixa expectativa de crescimento em relação ao mercado de cruzeiros marítimos para os próximos anos.

Figura 6 – Cruzeiro no Mucuripe



Fonte: Elaborada pelo autor (2017).

4 O PORTO DO MUCURIBE E A DINÂMICA PORTUÁRIA

A história portuária do Brasil tem o Decreto da Abertura dos Portos às nações amigas, em 23 de janeiro de 1808, como marco principal, segundo especialistas em historiografia portuária. Esse fato incluiu o Brasil no sistema econômico liberal internacional.

Como observa Espínola (2007, p. 201): “os portos passam a ser considerados instituições extremamente importantes para o desenvolvimento nacional”. O Porto de Fortaleza guarda muitas histórias e memórias. Desde os longínquos dias do século XVI, destacam-se os movimentos sociais que influenciaram na decisão de transferi-lo da área da Ponte Metálica para a Ponta do Mucuripe.

A operacionalidade precária e falta de segurança aos navios que atracavam na Ponte Metálica, exige a construção de um porto mais seguro.

Diz Espínola (2007) que:

Não oferece segurança e confiança desde que foi construído, era um arremedo de porto, porque não permitia atracagem dos navios que ficavam longe: seus guindastes não tinham potência suficiente para deslocar as mercadorias e o embarque e desembarque de passageiros era uma verdadeira aventura (ESPÍNOLA, 2007, p. 60).

A impraticabilidade do porto e precariedade de oferecer serviços de embarque e desembarque de mercadorias e passageiros a absoluta falta de segurança e taxas portuárias altas inviabilizando-se os trabalhos e oferecendo riscos de acidentes.

O governo do estado em parceria com importadores e exportadores, encontra-se sem condições para mudança. Projetos são apreciados, sendo aprovado o do professor Lucas Bicalho, então Inspetor Federal de Portos Rios e Canais, aprovado pelo Decreto nº 14. 555 de dezembro de 1920. A construção ficou a cargo da empresa inglesa *Norton Griffits & Company Limited*.

As obras do porto de Fortaleza consistiam em um molhe de proteção com execução suspensa devido aos assoreamentos provocados na área, foram alteradas pelo projeto iniciado em 1921 e interrompido em 1923. Ficaram paradas durante seis anos por falta de crédito orçamentário.

Em 1929 o engenheiro Augusto Hor Meyel, apresentou ‘melhor alternativa para a precária situação portuária da capital cearense’. Com base nos estudos, o Dr.

Hor Meyel apresenta, a 21 de janeiro de 1930, o projeto de construção do porto de Fortaleza na enseada do Mucuripe.

No minucioso memorial, deixou claro, a preferência pela enseada do Mucuripe. Complementando com Meyel *apud* Espínola (2007, p. 61) quando diz: “a referida enseada oferece vantagens extraordinárias sobre qualquer outro lugar na costa cearense”.

Decorridos dez anos, o governo do estado do Ceará, pelo Decreto nº 23.606 de 20 de dezembro de 1933, recebe o Porto em concessão. Em 1938, o Decreto-Lei nº 544, editado em 07 de julho, previu a transferência das instalações portuárias para o novo local, na enseada do Mucuripe.

Entregue às operações em 26 de agosto de 1953 e segundo Espínola (2007):

Em 1955, o Porto do Mucuripe, apresentava uma extensão de cais acostável, fundado sobre tubulações de concreto armado, de 426 m, assim distribuídos: 170 m para navios de calado de até 22 pés (6,70 m); 150 m para navios de calado até 20 pés (6,10 m) e 106 m para navios até 11 pés (3,30 m). Essas foram as profundidades máximas obtidas ao longo da última dragagem realizada no ano anterior. (ESPÍNOLA, 2007, p. 90).

Mesmo com esses resultados, o Porto do Mucuripe apresentava feição de grande porto, não somente pela movimentação de navios na bacia de evolução, nem pelos armazéns construídos, e principalmente pelo surgimento em sua retroárea da empresa comercial o Moinho Fortaleza.

O cais do Mucuripe, com essas transformações específicas, recebia 75% dos navios que o demandavam. Funcionando sem organização formalizada legalmente quanto à exploração comercial, o Porto do Mucuripe passava por uma notável transformação.

Ao longo de 1957 descreve Espínola (2007) que:

Ficou constatado que 82% dos navios que demandavam em direção ao porto do Mucuripe tiveram as suas operações realizadas sem maiores transtornos. Índice ‘muito bom’ para quem ainda estava em construção. (ESPÍNOLA, 2007, p. 91).

As operações de embarque e desembarque dos navios que não podiam atracar por terem calado inferior a 27 pés (8 m 22 cm), fossem de carga ou de passageiros, eram realizadas no interior da bacia protegida pelo molhe do porto, ou em mar aberto.

Em relação a essas operações, Espínola (2007) estudioso do porto afirma:

Para tais serviços, os agentes locais das companhias de navegação colocavam à disposição dos navios embarcações auxiliares, como alvarengas com capacidade para acomodar cargas de até 2.200 toneladas e pequenos rebocadores para a sua movimentação, bem como lanchas para garantir o embarque e desembarque de passageiros de forma mais confortável. (ESPÍNOLA, 2007, p. 91).

Transtornos relacionados à comodidade dos passageiros são evidenciados por longo tempo. Como o navio não atraca junto ao terminal, o traslado dos passageiros é feito do cais comercial ao novo Terminal de Passageiros por ônibus, ocasionando incômodos aos passageiros que chegam à Fortaleza pelo Porto do Mucuripe.

A exploração comercial do porto passa à união, pelo Decreto nº 57.103, de 19 de outubro de 1965, com administração exercida pela Companhia Docas do Ceará (CDC). Uma sociedade de economia mista, vinculada à Secretaria Especial de Portos da Presidência da República, que realiza a administração e a exploração comercial do Porto de Fortaleza, atuando como Autoridade Portuária. Administração presente hoje.

O Porto de Fortaleza, localizado na enseada do Mucuripe é um porto marítimo artificial. Possui posição geográfica: Latitude Sul 3°42'36"S, Longitude Wer 38°28'24"W. O acesso ao cais de atracação é feito pela barra de entrada com 100 m de largura e profundidade de 11 m, e um canal de acesso, com cerca de 1.200 m de comprimento por 100 m de largura, retilíneo, conduzindo diretamente a uma área de fundeio e bacia de evolução com dimensões adequadas ao tráfego.

As duas bacias de evolução possuem: a primeira 300 m de largura e profundidade de 10 m, e outra com 350 m de raio e profundidade de 13 m, protegidas por um molhe de 1.910 m de comprimento e cota média de 7 m, localizado na parte norte do cais.

Existem, ainda, 07 áreas de fundeio com perfeitas condições de segurança náutica. (DOCAS, 2011).

Esta posição estratégica leva o Porto de Fortaleza a atender a mais de 15 empresas de navegação, com linhas regulares destinadas a portos nas Costas Leste e Oeste da América do Norte, Golfo do México e Caribe, Europa, Oriente Médio,

Extremo Oriente e países do Mercosul, além de portos brasileiros atendidos pela navegação de cabotagem.

O Porto do Mucuripe é um dos principais portos da navegação de cabotagem do Brasil em movimentação de cargas. Como descreve Espínola (2007, p. 103): “O Mucuripe foi (e ainda é) durante mais de 60 anos o principal porto do Ceará. Nele está, por exemplo, o segundo polo trigueiro do Brasil e o terceiro de frutas”.

A região de influência abrange os Estados do Ceará e Piauí e partes do Maranhão, Rio Grande do Norte, Pernambuco e Paraíba, se estendendo, ainda às regiões Norte e Centro Oeste e ao Vale do São Francisco, áreas de alcance de distribuição de cargas movimentadas no Porto. (DOCAS, 2016).

A modernização do Porto de Fortaleza, a dragagem necessária e outras diretivas, são ações cada vez mais importantes ao Porto, como fator de desenvolvimento do Estado do Ceará, valorizando nossa economia e sustentabilidade, nossas indústrias, comércio e riquezas contribuindo para a geração de trabalho e renda no Ceará e no Nordeste.

4.1 OS CRUZEIROS QUE ATRACAM NO PORTO DO MUCURIBE

A localização geográfica de Fortaleza, somada à infraestrutura do terminal marítimo de passageiros do Mucuripe, junto ao apelo turístico do Ceará, favorece a chegada e saída de navios de cruzeiros turísticos, colocando a metrópole de Fortaleza na rota de escala das companhias de cruzeiros marítimos.

Como avalia o presidente da Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos (ABREMAR), Marcos Ferraz (2015): “O Terminal de Passageiros do Porto de Fortaleza é um dos mais modernos em termos de infraestrutura, o que potencializa o interesse das companhias de cruzeiros”.

O terminal de passageiros do Porto do Mucuripe começou a receber os turistas em suas instalações em 16 de junho de 2014, o navio *MSC DIVINA*, Figura 7 abaixo, ancorou com 3.500 mexicanos que vieram para os jogos da copa de 2014.

Figura 7 – MSC DIVINA – 1º Navio do TMP do Mucuripe



Fonte: Elaborada pelo autor (2014).

De acordo com representantes do trade turístico e do comércio, do governo do Estado e à presidência da Companhia Docas do Ceará (CDC), o impacto econômico do setor na temporada de 2014/2015 de cruzeiros, foi de R\$ 1,15 bilhão, do qual R\$ 455 milhões foram gerados pelos turistas e tripulantes e R\$ 693 milhões pelos armadores. (PORTOS E NAVIOS, 2015).

Um técnico da SETUR-CE o entrevistado B (2017), em relação as políticas de captação de cruzeiros, mostra que:

A SETUR investe na captação de cruzeiros e aviões, de forma que torne o Ceará um ponto de acesso ao Brasil, para varias empresas. Nossa intensão é a visibilidade de entrada ao Brasil, por meio de nossos acessos, sejam eles por terra, mar ou ar. Os resultados obtidos, são que antes, há alguns anos atrás, não se contabilizavam navios atracando em Fortaleza, com passageiros a bordo, muito menos interessados em nos visitar. Hoje essa imagem é diferente, somos a primeira parada para os navios que vem da Europa. (ENTREVISTADO B, 2017).

A afirmação do entrevistado B (2017) é contestada nas palavras do entrevistado D (2017) quando diz que:

Não existem políticas de captação de cruzeiros para Fortaleza. Infelizmente, nossos órgãos de turismo não possuem essas ações. Os cruzeiros passam em Fortaleza, ora pelas necessidades de rota ou porque já passaram em outros anos. (ENTREVISTADO D, 2017).

Complementa o entrevistado F (2017), apontando que:

O governo do estado do Ceará deveria investir muito mais no turismo de cruzeiros, eu sei que esse ano, teve uma grande feira nos Estados Unidos, Feira de Cruzeiros Mundiais e parece que não teve nem um representante cearense lá. (ENTREVISTADO F, 2017).

A temporada 2015/2016, começou em novembro de 2015 e foi até abril de 2016 com um número reduzidos de escalas no terminal. O setor no Brasil, opera com 10 navios de quatro empresas de armadores.

Enquanto Salvador, em 2014/2015 recebeu 75 escalas de cruzeiros marítimos, Fortaleza, apenas três navios. Como já apontava à coordenadora de Infraestrutura e de Operações da Cia Abramar Brasil, Márcia Leite (2015): “Para Fortaleza estão previstos apenas três escalas”.

A temporada que iniciou em Novembro de 2015, recepcionou, neste mês e em Dezembro, em torno de 6.791 turistas. Em Abril, quando se encerrou a temporada de cruzeiros na Costa Brasileira, o Porto do Mucuripe tinha recebido sete navios com aproximadamente 18.585 passageiros ao todo.

Cruzeiristas que transitaram na cidade de Fortaleza e municípios vizinhos. Essa movimentação no Porto de Fortaleza é essencial por fomentar a economia local, e toda cadeia produtiva do turismo, além de projetar o Estado do Ceará nacionalmente. (DOCAS, 2016).

Para o primeiro semestre de 2016, a previsão foi de nove cruzeiros no total. Foram previstos aportarem no Porto de Fortaleza os navios abaixo descritos.

- O primeiro navio de 2016, Figura 8, foi o *MS AMADEA* no dia 2 de janeiro - proveniente de Nice (França);

Figura 8 – MS AMADEA – 1º navio de 2016



Fonte: <<http://www.docasdoceara.com.br>>³.

- *INSIGNIA* – dia 21 de janeiro – proveniente de Miami (EUA);
- *SILVER SPIRIT* – dia 30 de janeiro – proveniente de *Bridgetown* (Barbados);
- *BALMORAL* – dia 31 de janeiro – proveniente de *Southampton*;
- *MAASDAM* – dia 13 de fevereiro – proveniente de *Fort Lauderdale*;
- *THE WORLD* – dias 25, 26 e 27 de fevereiro – proveniente de *Ushuaia*;
- *SEABOURN QUEST* - dia 7 de março – proveniente de Valparaíso;
- *MSC LIRICA* – dia 9 de março – proveniente do Rio de Janeiro (Figura 9).

Figura 9 – O MSC LÍRICA



Fonte:<<https://www.msccruzeiros.com.br/pt-br/Descubra-MSC/Navios/MSCLirica.aspx>>⁴.

³ Acesso em: 22 jan. 2017.

⁴ Acesso em: 29 jul. 2017.

- E o último navio da temporada 2015/2016, o *MSC SPLENDIDA* no dia 12 de abril – proveniente do Porto de Santos. Figura 10 abaixo:

Figura 10 – MSC SPLENDIDA – último navio da temporada 2015/2016



Fonte: Elaborada pelo autor (2016).

De acordo com dados da Polícia Federal a movimentação de turistas brasileiros e estrangeiros pelo Terminal de Passageiros do Mucuripe cresceu 56,5% de janeiro a novembro no ano de 2016, em comparação com o mesmo período de 2014. O número saltou de 6.960 passageiros para 10.896 visitantes. Os turistas foram predominantemente brasileiros que residem fora do País. Esse perfil de turista representa 37% do total de passageiros e teve crescimento de 283,37% em relação ao mesmo período de 2014 (ROTA DO SOL CE, 2016).

A Companhia Docas do Ceará, afirma que de janeiro a novembro, seis cruzeiros marítimos chegaram à Capital. Eram previstos oito, mas dois deles não conseguiram chegar por más condições de tempo e maré. Outro grande cruzeiro chegou a Fortaleza, Figura 11, *Crystal Symphony* que aportou no dia 26 de dezembro de 2015.

Figura 11 – O navio Crystal Symphony



Fonte: <<http://navegafacil.com/blog/-crystal-symphony>>⁵.

A temporada de cruzeiros marítimos 2016/2017 teve início no Brasil, com a chegada do transatlântico *Soberano* ao Porto de Santos (SP). O navio fretado pela CVC, sua primeira viagem da temporada saiu de Santos, com 100% de ocupação, rumo ao Rio de Janeiro. Salientando-se que esse transatlântico não fez escala no Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Fortaleza.

Questionado em relação a diretiva estratégica adotada pela empresa, Valter Patriani, Vice-Presidente de Vendas, Produtos e Marketing da CVC, explica que a companhia decidiu retomar a estratégia de fretamento do navio devido à redução no número de transatlânticos que virão ao Brasil. “As ‘armadoras’, nome dado às empresas proprietárias de navios, estão alocando boa parte de seus navios para mercados como China e Caribe, devido aos altos custos das operações marítimas no Brasil”. (ROTA DO SOL CE, 2016).

Para o primeiro semestre do ano de 2017, a previsão foi de nove escalas no terminal da cidade. Em fevereiro Fortaleza recebeu três cruzeiros internacionais com 4.802 passageiros no total. O primeiro navio, o *Regatta*, Figura 12, atracou ao meio-dia de domingo (19) de fevereiro de 2017.

⁵ Acesso em: 22 abr. 2017.

Figura 12 – O Regatta, da Oceania Cruises



Fonte: <<https://pt.oceaniacruises.com>>⁶.

O navio *Regatta*, com uma capacidade de 1.037 pessoas entre cruzeiristas e tripulantes, transportou 413 norte-americanos, 118 canadenses, 47 ingleses e 14 australianos. Partindo de Miami, os turistas param em Manaus antes de chegar a Fortaleza.

O segundo navio com 570 passageiros e 475 tripulantes, o *Prinsendam*, Figura 13, atracou às 8 horas da terça-feira (21) no Porto de Fortaleza. Com saída de Buenos Aires, o navio escalou em portos como Salvador e Recife antes de chegar ao Ceará. A embarcação é parte da frota da *Holland America Line*, e realiza um roteiro de circo-navegação da América do Sul.

⁶ Acesso em: 22 abr. 2017.

Figura 13 – O Prinsendam



Fonte: <<http://www.portalworldcruises.com/2017>>.

No domingo de Carnaval (26), foi a vez do *Sea Princess*, Figura 14, que atracou às 13 horas, com 1.870 passageiros e 850 tripulantes. Operado pela *Princess Cruises*, o *Sea Princess* é um dos navios da companhia dedicados ao mercado australiano. Sua passagem pelo Brasil é parte de um grande cruzeiro às Américas, com ida e volta para o porto de Sydney, na Austrália.

Figura 14 – O navio Sea Princess



Fonte: <<http://www.princess.com/ships/cp-sea-princess>>.

O número de turistas desses três navios, de acordo com o *Portal World Cruise* (2017), foi equivalente à metade do total de passageiros que vieram em todo

o ano de 2016, quando a Capital recebeu oito navios, com 8.625 passageiros. Três outros navios estavam programados, mas não atracaram por motivos climáticos.

Em 22 de março de 2017 atracou o navio *Crystal Serenity*, cruzeiro onde a pesquisa sobre o perfil do cruzeirista foi realizada. No dia (18 de Abril) Fortaleza recebeu o navio MSC *Preziosa*, Figura 15 abaixo, trouxe mais de 4 mil visitantes (3.412 passageiros e 1.282 tripulantes) e encerrou a temporada de cruzeiros 2016-2017. O cruzeiro foi o último da temporada, que recomeça em outubro. Só este ano, o Ceará recebeu nove cruzeiros, totalizando quase 11 mil turistas.

Figura 15 – MSC Preziosa - último da temporada 2016/2017



Fonte:<<http://www.docasdoceara.com.br/pt/files/2017>>.

A Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos – (ABREMAR) estimou que 381 mil passageiros realizaram cruzeiros no Brasil nesta temporada, contra 550 mil da temporada 2015/16.

A temporada 2017/2018 no Brasil já está quase definida. Duas das principais companhias que operam no país: a Costa e a MSC já definiram navios e roteiros, e já estão vendendo pacotes para a estação. A *Pullmantur/CVC* deve confirmar sua temporada em breve, enquanto isso, *Norwegian Cruise Line* e *Royal Caribbean International* também já definiram que não irão retornar ao país. (PORTAL WORLD CRUISES, 2017). Ficando assim a panorâmica do fluxo dos cruzeiros no Brasil.

Operadores de turismo marítimo e representantes de armadores internacionais conhecem o potencial do terminal de passageiros do Porto de Fortaleza, o equipamento se encontra com a estrutura física 100% concluída, mas ainda aguarda na "fila" da Secretaria Especial de Portos (SEP) a liberação de recursos à dragagem da área de atracação e a conclusão do estudo de arrendamento, para que o terminal de passageiros do Porto do Mucuripe possa operar com maior eficiência como receptivo de cruzeiros marítimos na cidade de Fortaleza.

4.2 O PERFIL DO TURISTA DO CRUZEIRO “CRYSTAL SERENITY”

Conhecer o perfil da demanda, as empresas faz-se necessário para aumentar a competitividade, e ajudar as empresas a compreenderem melhor sua clientela e potenciais e potenciais clientes. Dai a realização de estudos sobre o perfil dos turistas nos mercados americanos.

De acordo com Ávila (2012), o turista de cruzeiros, por meio das viagens realizadas em um navio transoceânico, usufrui de vivências e experiências de intercâmbio cultural, por meio do contato com pessoas e culturas distintas. Um viajante internacional é definido por Lickorish e Jenkins, (2000, p.54) como “a pessoa viaja para fora de seu país de residência independente do motivo da viagem”, o que se enquadra na categoria e perfil dos turistas que chegam a Fortaleza pelo terminal de passageiros do Porto do Mucuripe.

Turistas que circulam na cidade e em seu entorno, nos roteiros ofertados pelos empresários da cadeia produtiva do turismo e a comunidade receptiva, sendo os mesmos acionados para receber, dar suporte e comodidade aos visitantes.

A pesquisa em relação ao perfil do turista de cruzeiros foi realizada com os passageiros do navio o “*Crystal Serenity*”, maior navio da companhia *Crystal Cruises* (Figura 16).

Figura 16 – Navio Crystal Serenity



Fonte: <<https://www.dreamlines.com.br/navio/crystal-serenity>>.

O maior navio da companhia como o *Symphony* mantém o ratio mais alto de espaço/passageiro. Desta forma, sempre terá a sensação de espaço a bordo. As especificações do navio são: Idiomas a bordo: o inglês; peso (toneladas): 68000; Capacidade Total: 1070; Número de Tripulante: 655. O número de cabines é de 548 todas com vista para o mar e mais da metade com varanda privativa. Relação toneladas/passageiro: Excelente 64:1, Relação passageiro/tripulação: Premium 2:1. (CRYSTAL CRUISES, 2017).

A pesquisa de campo ocorreu no dia 22 de março de 2017 com aplicação de formulários. A abordagem para a coleta de dados junto aos turistas no retorno dos roteiros oficiais do passeio à Praia do Cumbuco, do *city tour* em Fortaleza e no terminal de passageiros no momento do embarque. O navio *Crystal Serenity* entra no canal às 6h34 min., ancorando no berço do terminal de cargas às 7h10 min. O traslado dos turistas é feito pelos ônibus *shuttle*, que os transportam do navio até o terminal de passageiros, fato esse que seria desnecessário, caso o navio atracasse no berço ao lado do terminal marítimo de passageiros. Como argumenta o entrevistado F (2017): “não compreendo como é que ainda não foi instalado ali o terminal de verdade, quando eu falo terminal de verdade, os navios ancorando ali, em frente mesmo”. (ENTREVISTADO F, 2017). Fato evidenciado na Figura 17, quando vemos o navio *Crystal Serenity*, ancorado no berço do cais comercial.

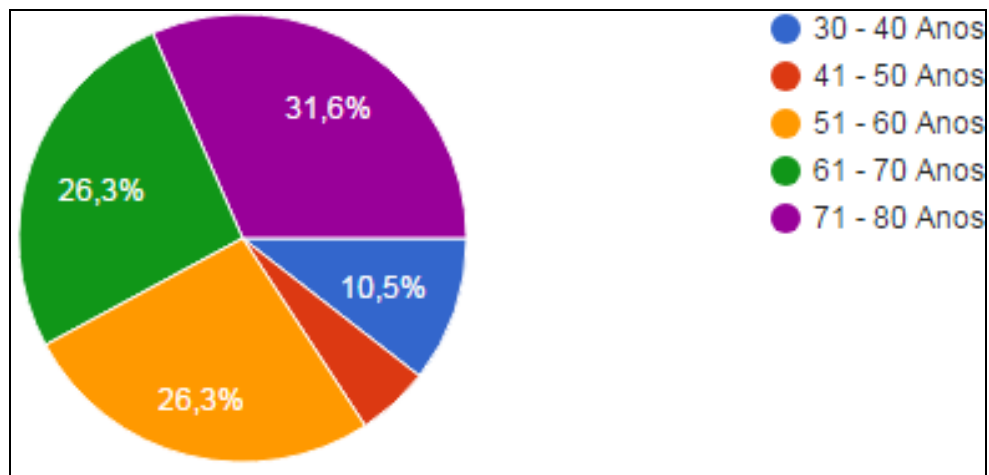
Figura 17 – O Crystal Serenity ancorado no terminal de cargas



Fonte: Elaborada pelo autor (2017).

Para traçar o perfil do turista que aporta na cidade de Fortaleza pelo Terminal Marítimo de Passageiros de Fortaleza identificou-se as idades.

Gráfico 1 – Idade

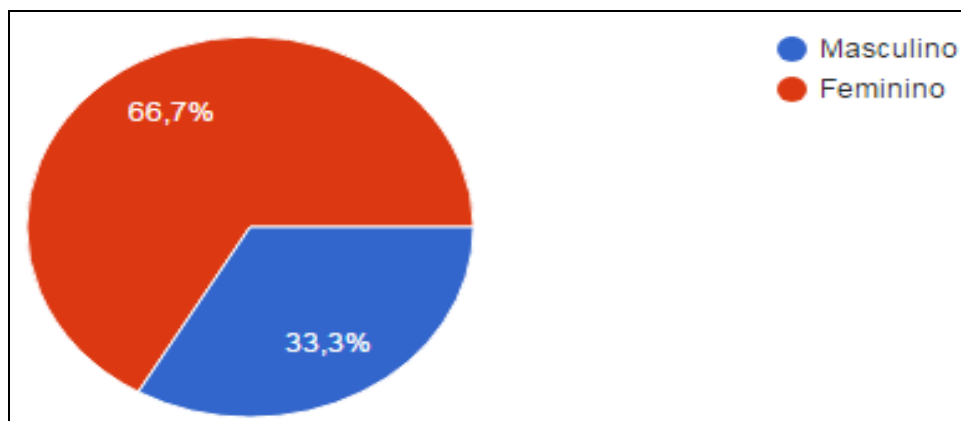


Fonte: Elaborado pelo autor (2017).

Mais da metade dos turistas entrevistados, ou seja, 57,9% possuem mais de 60 anos de idade; em contrapartida, nota-se que pouco mais de 10% dos entrevistados é formada por adultos com até quarenta anos de idade. Tais números conduzem ao pensamento de que o turismo de cruzeiros na cidade *locus* da pesquisa tem como público alvo um mercado consumidor de produtos turísticos preponderantemente composto por pessoas do chamado grupo da “terceira idade”,

como descreve o entrevistado F (2017): “O perfil do turista de cruzeiros que vem muito à Fortaleza é o turista da melhor idade, um pessoal acima de 50, principalmente acima dos 60 anos”. (ENTREVISTADO F, 2017). Atraindo ainda relativamente poucos turistas mais jovens.

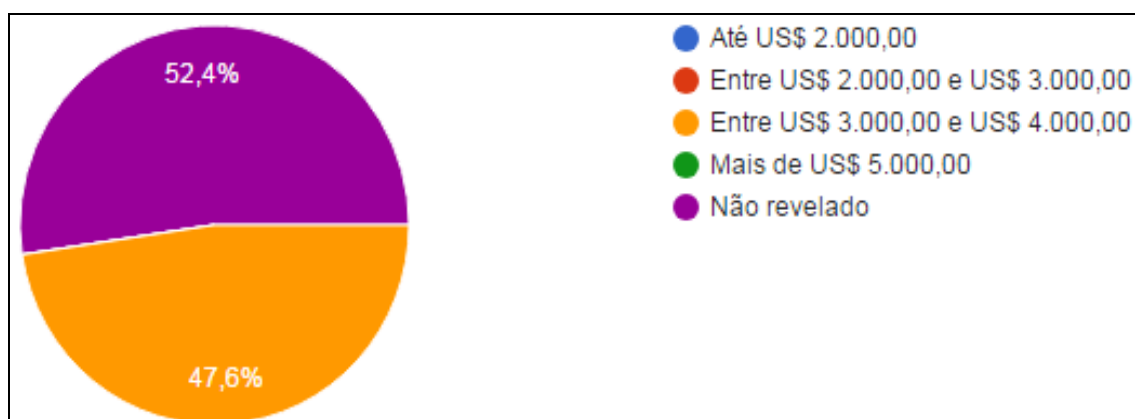
Gráfico 2 – Sexo



Fonte: Elaborado pelo autor (2017).

Praticamente dois terços dos visitantes que chegam à Fortaleza pelo Terminal Marítimo de Passageiros são do sexo feminino; tendo como contraponto apenas um terço de homens entre os entrevistados. Assim, torna-se evidente que a maior parte dos turistas que aportam na capital cearense por meio do referido terminal é formada por mulheres que viajam em grupo.

Gráfico 3 – Renda

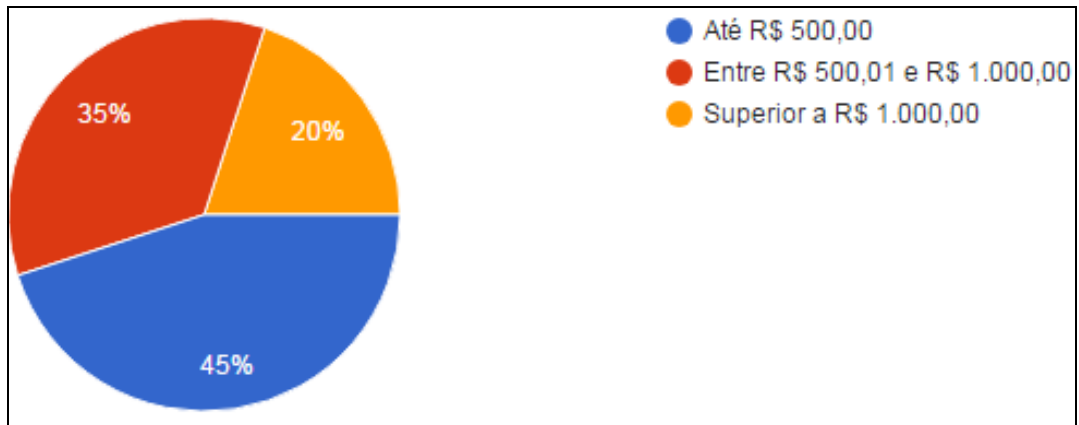


Fonte: Elaborado pelo autor (2017).

Aprendem-se dois fatos importantes: o primeiro diz respeito ao fato de que alguns dos turistas não se disponibilizou a revelar o seu nível de renda, já o segundo grupo afirma ter renda que varia entre US\$ 3.000,00 e US\$ 4.000,00

mensais, ou seja, entre U\$\$ 42.000,00 e U\$\$ 48.000,00 anuais. Revelando o bom poder aquisitivo dos turistas que escolhem esse segmento, os quais se apresentam, mormente como casais idosos com bom poder de compra.

Gráfico 4 – Gastos na estadia?

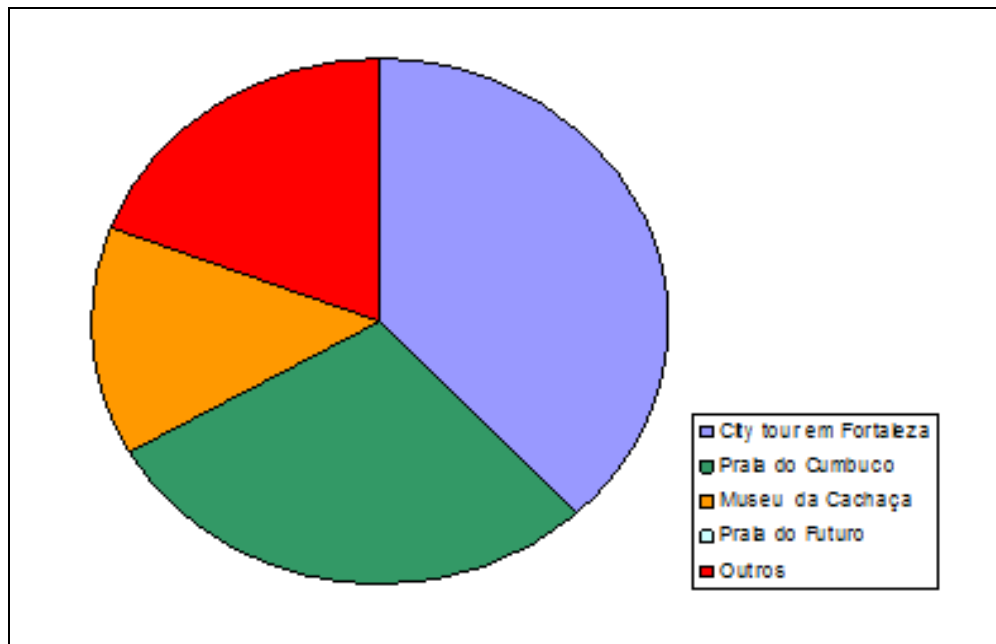


Fonte: Elaborado pelo autor (2017).

Verificou-se que quase a metade, ou seja, 45% dos turistas gastou menos de R\$ 500,00; em segundo lugar com 35%, aparecem os turistas que aportaram em Fortaleza pelo Terminal Marítimo de Passageiros e gastaram entre R\$ 500,00 e R\$ 1.000,00, os quais responderam por um pouco mais de um terço dos entrevistados.

Por fim, observou-se que um quinto dos visitantes gastou mais de R\$ 1.000,00. Observando-se o que diz o entrevistado E (2017): “O turista de cruzeiros é aquele turista que fica pouco na cidade, compra muito pouco, pois tem outros destinos pra visitar, mas um formador de opinião muito importante”. (ENTREVISTADO E, 2017).

Gráfico 5 – Roteiro dos tours escolhidos?



Fonte: Elaborado pelo autor (2017). Obs.: City tour em Fortaleza - 38%; Praia do Cumbuco - 29%; Museu da Cachaça - 14%; Praia do Futuro - 0%; Outros - 19%.

Foi informado que, mais de um terço, ou seja, 38% dos turistas optou por realizar o *city tour* pela capital cearense; seguida pela escolha da praia do Cumbuco como passeio por 29% dos visitantes.

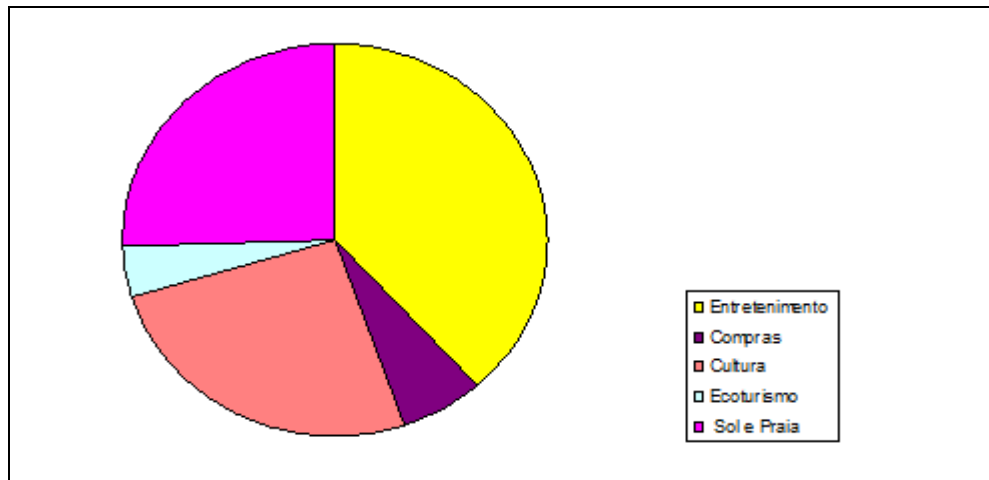
Por último, observou-se a opção pela visita ao Museu da Cachaça na cidade de Maranguape localizada na região metropolitana de Fortaleza, na ordem de 14%; o restante, ou seja, 14% optou pelos demais passeios oferecidos.

Sendo ressaltado pelo entrevistado E (2017) que: “os roteiros oferecidos são bons, porém o que falta é estrutura da cidade. vários pontos turísticos sem condições de receber os turistas, cidade suja, e sem proteção”. (ENTREVISTADO E, 2017).

Ainda em relação aos roteiros o entrevistado D (2017) diz: “São os seguintes: City Tour em Fortaleza, Praia de Cumbuco, Museu da Cachaça e Praia do Futuro. A grande maioria prefere o City Tour (60%)”. (ENTREVISTADO D, 2017).

Concluindo, o entrevistado E (2017), diz que: “O city tour e *shuttle bus* são os mais procurados”.

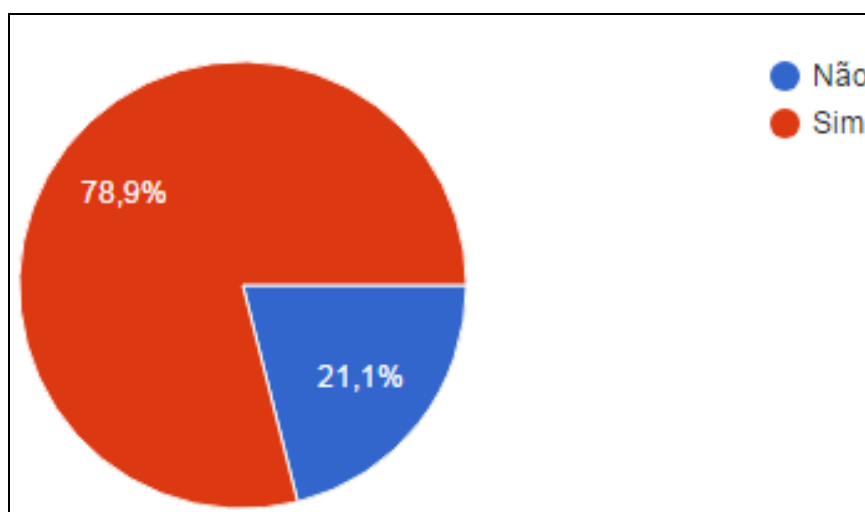
Gráfico 6 – Motivações para a viagem?



Fonte: Elaborado pelo autor (2017). Obs.: Entretenimento - 85,7%; Compras - 9,5%; Cultural - 57,1%; Ecoturismo - 9,5%; Sol e praia - 57,1.

Destaca-se que quase a totalidade dos visitantes que chegam à Fortaleza pelo Terminal Marítimo de Passageiros, ou seja, 85,7% tem como motivação principal da viagem o entretenimento; esse número é seguido por 57,1% dos entrevistados que alegam serem dois os aspectos primordiais que motivaram a visita: o cultural e a exploração do segmento sol e praia. Por último, apresentam-se com menores percentuais a motivação para compras (9,5%) e o ecoturismo (9,5%). Assim, torna-se evidente que a maior parte dos turistas que aporta à capital cearense por meio do referido terminal tem como motivação para sua visita o: entretenimento e a exploração dos segmentos turísticos de sol e praia e cultural.

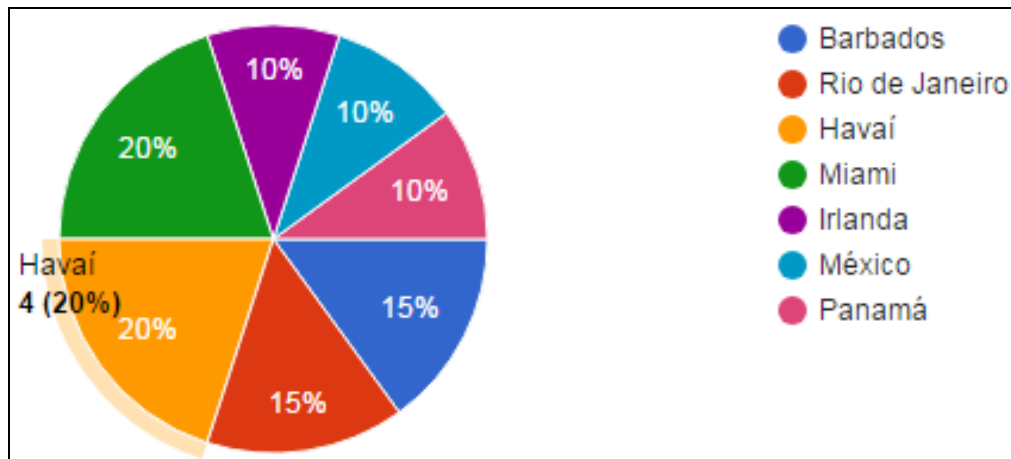
Gráfico 7 – Fez outros cruzeiros?



Fonte: Elaborado pelo autor (2017).

Verificou-se que mais de três quartos (78,9%) dos turistas entrevistados já realizaram outros cruzeiros ao longo da sua vida, tendo como contraponto o fato de que apenas um pouco menos de um quarto (21,1%) dos visitantes nunca fizeram outros cruzeiros. Assim, os turistas são na maioria, casais idosos e grupos de senhoras com elevado poder aquisitivo e que já realizaram outros cruzeiros.

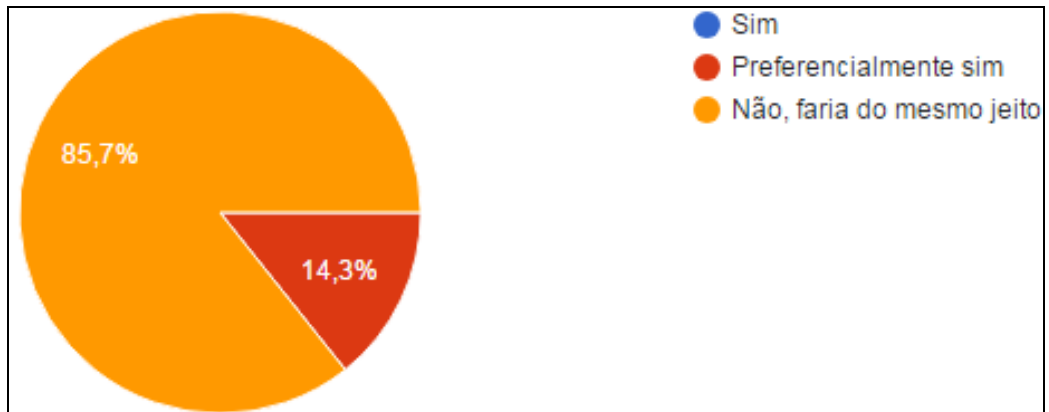
Gráfico 8 – Porto de embarque?



Fonte: Elaborado pelo autor (2017).

Constatou-se que a maior parte dos turistas é proveniente dos Estados Unidos, tendo como portos de saída os situados no Havaí (20%) e Miami (20%), respondendo assim por quase a metade dos entrevistados, ou seja, 40%. Em segundo lugar aparecem os turistas vindos de portos situados em países latinos da América do Norte e do Caribe, com mais de um quarto da demanda, ou seja, 35% dos respondentes, são eles: o México, Barbados e Panamá. Por fim, destacam-se os turistas advindos de países europeus como a Irlanda respondendo com 10% dos entrevistados e os próprios turistas que embarcaram em portos brasileiros que corresponderam a menos de um quinto dos visitantes (15%).

Gráfico 9 – A inclusão de Fortaleza foi decisivo para a escolha?

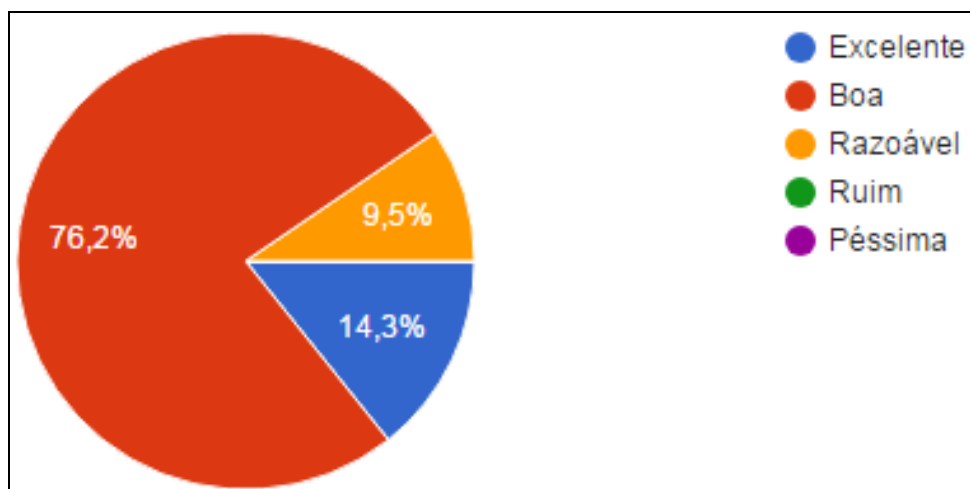


Fonte: Elaborado pelo autor (2017).

A grande maioria dos entrevistados, ou seja, 85,7%, afirma que o fato do roteiro do cruzeiro incluir Fortaleza não foi decisivo para a escolha, pois fariam a viagem da mesma forma; enquanto menos de um quinto dos turistas, 14,3%, admite ter sido decisiva para a escolha do cruzeiro a presença da capital cearense no roteiro.

Verificou-se que há falta de divulgação da cidade de Fortaleza pela SETUR, SETFOR e ABAV-CE; órgãos encarregados do *marketing* turístico de divulgação e venda da cidade, inclusive o *site* da Companhia Docas do Ceará, faltando informações sobre a Fortaleza como ponto turístico de escala dos cruzeiros marítimos.

Gráfico 10 – Como avalia o destino Fortaleza?



Fonte: Elaborado pelo autor (2017).

Praticamente dois terços (76,2%) dos turistas avaliou Fortaleza como boa; em segundo lugar apareceram os turistas que classificaram como excelente a estadia na capital cearense o que correspondeu a 14,3% dos entrevistados. Por fim, quase 10% dos visitantes avaliaram como razoável a visita na capital alencarina.

Constata-se que o perfil do turista do navio *Crystal Serenity*, é: em sua maioria grupos de mulheres da terceira idade, casais e aposentados que já fizeram outros cruzeiros. Mesmo sendo pessoas com um padrão alto de renda, gastam relativamente pouco em sua estadia em Fortaleza, como descreve o entrevistado E (2017): “O turista de cruzeiros é aquele turista que fica pouco na cidade, compra pouco, pois tem outros destinos pra visitar”. (ENTREVISTADO E, 2017).

Em relação aos roteiros oferecidos pelas empresas de turismo que prestam serviços ao Terminal, o entrevistado F (2017) diz:

Os roteiros mais procurados por eles são realmente praias, muita gente quer ir para o Cumbuco outros querem ficar na Praia do Futuro. Alguns roteiros surgiram também, como o Museu da Cachaça, que é bem procurado, e principalmente o *City Tour*, para que eles tenham uma visão da história e também geográfica da cidade. (ENTREVISTADO F, 2017).

Constatou-se que o *city tour* é o roteiro mais procurado, como afirma o entrevistado D (2017): “A grande maioria prefere o City Tour”. O segundo roteiro é a Praia do Cumbuco, vindo em seguida o Museu da Cachaça que promove o segmento do ecoturismo. O Terminal Marítimo de Passageiros possui dinâmica operacional que favorece a outros segmentos turísticos oferecidos pela Metrópole Fortaleza, podendo satisfazer o turista de cruzeiros como receptivo, bem como, em relação às outras motivações para sua viagem. Essas motivações, além de fazer o cruzeiro são: o entretenimento, o turismo de sol e praia, o cultural, compras e o ecoturismo.

O embarque, da maioria dos turistas, ocorre em portos dos Estados Unidos, América Central e Caribe, sendo observado o número inexpressivo dos que embarcaram em portos brasileiros, apesar de todo investimento feito no setor portuário nos últimos anos.

4.3 O SITE DA COMPANHIA DOCAS DO CEARÁ

Sendo o equipamento portuário um receptivo turístico vinculado e administrado pela Companhia Docas do Ceará, o estudo fez uma análise do

website: <www.docasdoceara.com.br>, para identificar a qualidade das informações, imagens e *layout* que o *site* apresenta, de modo a compreender o nível de sua eficiência e eficácia em repassar as informações primordiais e desejadas, principalmente as referentes ao Terminal Marítimo de Passageiros do Porto do Mucuripe e a cidade de Fortaleza.

As informações são fundamentais para que o turista planeje a viagem de maneira agradável e segura, utilizando uma plataforma digital, no caso o site da Companhia Docas do Ceará, que por meio da informação digitalizada, possa atuar como indutor na escolha de um pacote turístico tendo Fortaleza como destino.

Considerando que o Terminal Marítimo de Fortaleza é local de parada de grandes navios de passageiros, e que na temporada de cruzeiros chegam a capital navios com capacidade média de 600 passageiros, a exemplo do navio “Regatas” da empresa Oceania Marini, e também aportam navios de 340 metros, com capacidade para 4.000 passageiros, lembrando que essa média varia de acordo com o interesse das companhias de cruzeiros (PRETI, 2016).

Com relação aos procedimentos metodológicos, utilizou-se a pesquisa institucional e de campo, procedimento de coleta de informações, realizado com aplicação de um questionário.

Os dados coletados foram analisados de acordo com princípios de usabilidade, utilizando-se na pesquisa as variáveis ligadas às características do *site* e também a existência de informações turísticas. As informações obtidas tornaram possível contextualizar a forma como os usuários interagem com essa interface por meio das informações disponibilizadas nessa plataforma.

A análise do *site* da Companhia Docas do Ceará, teve como base os parâmetros da usabilidade, levando em consideração aspectos relacionados ao turismo, buscando analisar em que medida as informações disponibilizadas pelo *site* são destinadas ao segmento do turismo náutico de cruzeiros na cidade de Fortaleza.

Partindo desse princípio foi feita uma análise do *site* da Companhia Docas do Ceará, tendo em mente que simples, não é simplório. Da Vinci é considerado como um dos expoentes das revoluções criativas, como mestre nas artes plásticas, sobretudo na pintura, que em seu tratado sobre “os espelhos” descreve de forma detalhada a câmera obscura como ferramenta primitiva na arte de captar imagens, para o turismo as imagens são de extrema relevância, pois com imagens bem elaboradas pode influenciar o turista potencial na escolha do destino.

Entre as definições de imagem tem-se a de Platão “chamo de imagens em primeiro lugar as sombras, depois os reflexos que vemos nas águas ou na superfície de corpos opacos, polidos e brilhantes e todas as representações do gênero” (BARBOSA, 2001, p.31).

Definição que de certa forma remete de volta ao espelho, pois a imagem sempre é um objeto em relação ao outro. No turismo esse reflexo de desejo por vezes transforma-se em necessidade, em que a imagem é frequentemente usada como elemento indutor que desperta mental e emocionalmente a quem ela é exposta, projetando sonhos e fantasias em relação a um determinado lugar.

Vendo as imagens de um lugar, por exemplo, se imagina estar no lugar. Determinada representação mental é elaborada pela mediação de maneira hipnótica e até de certa forma alucinatória, que transpõe instantaneamente do real ao imaginário, pois os lugares que poderíamos contemplar e visitar, através de imagens organizadas de forma a estimular nossas expectativas e sonhos, são intensificadas em relação ao desejo de conhecer esse lugar.

Sob este prisma visualiza-se o simbolismo no universo do turismo, como na citação de Chauí (2006, p.250), onde ressalta, “a ordem simbólica consiste na capacidade humana para dar às coisas um sentido que está além de sua presença material, isto é, na capacidade de atribuir significações às coisas e aos homens”.

Entendendo o imaginário como um dinamizador, agindo e atuando como um estimulador, estruturador e aglutinante nas práticas chamadas pós-modernas da sociedade atual, compreendendo que o fenômeno turismo não é apenas outra tendência de reestruturação de mercado, mas sim um importante elemento consequente dos direcionamentos sociais e econômicos, tendências ampliadas no momento como uma suposta pós-modernidade.

A mídia exerce papel fundamental no processo de criar mundos metafóricos por meio de imagens veiculadas nas propagandas, e como ressalta Barbosa (2001, p. 32), observando-se, porém que “as imagens nem sempre representam o que são, elas se servem das coisas para falar de outras coisas”.

As imagens dos lugares de certa forma vendem o “espetáculo” em toda sua extensão, é a sua imagem no espelho. Como Debord (2011) descreve:

O espetáculo, que é o apagamento dos limites do Eu e do mundo pelo esmagamento do Eu que a presença-ausência do mundo assedia, é também a supressão dos limites do verdadeiro e do falso pelo recalçamento de toda verdade vivida, diante da presença real da falsidade garantida pela organização da aparência (DEBORD, 2011, p. 140).

Aparência fortemente manipulada subliminarmente pelo advento das mídias e das tecnologias de informação e da comunicação. O acesso às informações e imagens contidas nas plataformas digitais, no caso específico, aquelas que o *site* da Companhia Docas do Ceará pode disponibilizar, principalmente sobre o Terminal Marítimo de Passageiros de Fortaleza, permite ao turista potencial planejar e montar sua viagem, transformando o produto turístico em algo tangível.

Segundo Stein (2004, p. 41), “produto é aquilo capaz de satisfazer um desejo”, e a metrópole de Fortaleza no contexto do segmento com seus atrativos atende satisfatoriamente a esses anseios.

A atividade turística em toda totalidade pode ser considerada um dos setores que mais crescem em nível mundial, impulsionada, principalmente pelo desejo crescente da população em conhecer novos locais e conviver com novas realidades.

Com o aumento da procura por viagens, fato aliado às diferentes modificações que o turismo sofreu em consequência do fenômeno da modernização e do advento da criação e aperfeiçoamento das tecnologias da informação e da comunicação, torna-se fundamental a adequação dos profissionais, produtos e serviços da área, visando assim, satisfazer um público crescente e buscando uma melhor qualidade com menor preço.

As vastas opções de serviços e destinos tornaram os consumidores cada vez mais exigentes em relação ao produto adquirido. O avanço na tecnologia da informação aplicada ao turismo fez com que o turista tenha acesso, antes da viagem, ao maior número de informações possíveis sobre os prováveis destinos turísticos. A construção desse imaginário prévio, nos dias atuais, é fator preponderante na tomada de decisão sobre qual local a ser visitado.

Mas para que o processo flua a contento, as informações devem ser precisas, verídicas e confiáveis. A disponibilização dessas informações na *web* dá agilidade, diminui custos e pode ser mais condizentes com a realidade, além de receberem uma atualização constante, deixando o turista potencial mais seguro no

processo de tomada de decisão ao escolher Fortaleza como destino turístico, sobretudo com o apoio logístico do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Fortaleza.

Com o aumento da acessibilidade ao turismo pela população mundial, os destinos turísticos investem cada vez mais na internet, por meio de *websites*, para divulgação dos atrativos turísticos, buscando oferecer aos usuários as informações necessárias mais diversas sobre o destino a ser visitado.

Verificou-se que o site da Companhia Docas do Ceará, administradora do Terminal Marítimo de Passageiros do porto de Mucuripe, busca aspectos de funcionalidade do *site* e em que medida este divulga e promove a cidade de Fortaleza e seus atrativos turísticos.

Divulga a cidade para os passageiros dos navios que ali aportam, como nos aponta o entrevistado F (2017): “todo navio tem um jornal de bordo, que fala um pouco de cada cidade que vão visitar”. Os cruzeiros, além de um deslocamento físico, são também uma experiência psicológica.

Ávila (2012) afirma que o turista por meio das viagens realizadas em um navio transoceânico vivencia experiências de intercâmbio cultural através do contato com pessoas e culturas distintas.

A Figura 18 apresenta a *homepage* da Companhia Docas do Ceará. A mesma faz a divulgação do Porto e do Terminal Marítimo de Passageiros do Mucuripe.

Figura 18 – Homepage do site do Porto de Fortaleza


 OUVIDORIA | INICIO | MAPA | FALE CONOSCO | WEBMAIL


DOCAS DO CEARÁ
 AUTORIDADE PORTUÁRIA

[▶ LEI DE ACESSO À INFORMAÇÃO](#)
[▶ QUEM SOMOS](#)
[▶ O PORTO](#)
[▶ AUTORIDADE PORTUÁRIA](#)
[▶ CVT PORTUÁRIO](#)
[▶ DOCUMENTOS](#)
[▶ SISTEMAS CORPORATIVOS](#)
[▶ LICITAÇÕES](#)
[▶ TARIFA PORTUÁRIA](#)
[▶ INFORMAÇÕES OPERACIONAIS](#)
[▶ SEGURANÇA E MEIO AMBIENTE](#)
[▶ NOTÍCIAS](#)
[▶ ARTIGOS](#)
[▶ GALERIA DE IMAGENS](#)
[▶ LINKS](#)

Você está na: Página inicial

Companhia Docas do Ceará participa da EXPOFRUIT 2016


 30/09/2016 - Realizada anualmente em Mossoró (RN), a Expofruit – Feira Internacional da Fruticultura Irrigada – é considerada a feira de fruticultura tropical mais importante do país, atraindo a atenção de grandes investidores e exportadores, responsáveis pela demanda e fornecimento da produção frutícola que são distribuídos para diversos locais do mundo. A Feira ocorreu nos [...] [saiba mais](#)

Visita ao Marégrafo do IBGE


 26/09/2016 - No último dia 23, estudantes do curso de Geografia da Universidade Federal do Ceará – UFC da disciplina de Cartografia, acompanhados por técnicos do IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, estiveram realizando uma visita ao Marégrafo do IBGE, situado na Faixa do Cais do Porto de Fortaleza. A apresentação do equipamento [...] [saiba mais](#)

DIEGEP e CODCMS acompanham Superintendentes e Inspetores Receita Federal no Porto de Fortaleza


 Através de uma solicitação do Inspetor-Chefe da ALF/FOR Silvestre Gomes da Silva Neto encaminhada ao Dr. Cesar Pinheiro, Presidente da Companhia Docas do Ceará, uma comitiva formada pelo Diretor de Infraestrutura e Gestão Portuária, Marcelo Caldas e pela Coordenadoria de Comunicação Social, esteve acompanhando Chefes, Superintendentes e Inspetores da Receita Federal de Fortaleza e Belém-PA. A visita foi realizada em toda a área portuária, incluindo o novo Pátio de Contêineres e o Terminal Marítimo de Passageiros. [saiba mais](#)

Campanha de Vacinação - Vírus H1N1


SEP
 SECRETARIA DE PORTOS


ANTAQ
 AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS





TOUR VIRTUAL
 Conheça o Porto do Mucuripe


VÍDEOS
 2003 - 2013
 10 ANOS DE CVT


IMAGENS EM DESTAQUE



[Ver mais imagens](#)

Desse modo, as informações visuais disponibilizadas pelo *site* exercem papel importante no fomento do turismo náutico de cruzeiros em destinos como a cidade de Fortaleza, que de acordo com Amaral (2006):

A escassez ou inexistência de suporte para divulgação e material informativo por parte dos destinos ou portos de escala dificulta a tarefa de promover os atrativos de cada região. Por meio de um trabalho integrado de propaganda e divulgação, envolvendo destinações turísticas e companhias marítimas os destinos poderão ser até o principal atrativo para a venda do “pacote turístico” (AMARAL, 2006, p. 120).

A imagem é atributo primordial para influenciar na escolha da aquisição de um pacote turístico, neste sentido, Perinotto (2013, p.8)

o turismo é uma das atividades que mais utiliza a imagem para se promover e atrair turistas, pois o turista, antes de comprar um lugar, para desfrutar de suas férias, por exemplo, compra uma imagem, como um sonho ou um desejo.

No caso específico de Fortaleza, que dispõe de diversos atrativos turísticos e cuja atividade turística se consolida ao longo dos tempos, a promoção do destino por meio de *websites* se torna muito vantajosa, uma vez que a informação disponibilizada pode corresponder ao produto que o turista vai adquirir, pois “ao vender uma imagem de determinado local, não se deve pensar somente em agradar o cliente, com a finalidade de que a compra seja concretizada, mas também de proporcionar um produto de qualidade, que venha realmente a satisfazer o turista” (PERINOTTO, 2013, p.8).

A qualidade das informações fornecidas por ferramentas midiáticas, como o site em estudo, possibilita inúmeras vantagens, dando ao turista potencial maior conhecimento e visão ampliada acerca de acessos, serviços, atrativos, deixando-o mais independente e confortável quanto ao que ele espera encontrar em relação ao destino escolhido. De acordo com Guimarães e Borges (2008), um símbolo pode ser um diferencial de mercado, então um portal organizado tende a se tornar símbolo do destino.

A disponibilização de *sites* funcionais, de acesso rápido e facilitado, e que contenham informações capazes de atrair o público tornam-se fator de extrema importância nos dias atuais.

Neste sentido, ao tratar da importância da avaliação do jornalismo *on-line*, existe entendimento que se aplica, segundo Andrade (2007, p.9) ao caso, pois:

O leitor de um jornal *on-line*, ao acessar sua página inicial, percorre sua extensão observando os conteúdos que lhe são oferecidos. Suponha que se interesse por uma imagem publicada relacionada a uma notícia. Não cabe ao usuário ter de verificar onde deve clicar para ter acesso ao conteúdo. A interface deve estar preparada, primeiro para indicar claramente onde está o link, seja pelo uso de cores, tipos sublinhados ou outras estratégias, e segundo, permitir que o usuário tanto possa clicar no link indicado como na própria imagem, que foi seu foco inicial de atenção, ou mesmo no resumo que descreve a notícia.

Utiliza-se o termo usabilidade para definir o tipo de interação de uma interface com os usuários. (SANTOS, 2000, p.21 *apud* ANDRADE, 2007, p.38) entende que a usabilidade então pode ser definida como a área que está relacionada com o estudo da capacidade, em termos funcionais, humanos, de um sistema ser usado facilmente e com eficiência pelo usuário.

Neste sentido é exposto por Nielsen e Loranger (2006):

há dez anos, a web foi emocionante para as pessoas. Hoje é rotina. É uma ferramenta. Se for conveniente, eles vão usá-lo; se não, eles não vão. Com muitos sites e provavelmente uma centena de vezes mais páginas na web, os usuários estão ficando menos tolerantes a sites difíceis, por isso cada falha de projeto significa perda de negócios. Usabilidade tornou-se mais importante do que nunca. (NIELSEN; LORANGER, 2006, tradução livre).

Não basta disponibilizar informações através de um *site*. Determinados critérios devem ser seguidos para que se obtenha êxito. E esses critérios dizem respeito não só à qualidade da informação, mas também como ela é disponibilizada, de forma a atrair o usuário. E ainda de acordo com Nielsen e Loranger (2006) a respeito dessas questões, argumentam:

Usabilidade é uma qualidade atribuída em relação a quão fácil é para usar algo. Mais especificamente, isso se refere a quão rapidamente uma pessoa pode aprender a usar algo, o quanto eficiente ela é enquanto está usando isso, o quanto ela memoriza isso, quão propenso a erros isso é e quanto os usuários gostam de usar isso. Se as pessoas não podem ou não querem usar um recurso, seria melhor que não existisse (NIELSEN; LORANGER, 2006, p. 16, tradução livre).

A avaliação de um *site* se torna importante então, para definir em que medida a ferramenta está atingindo os objetivos para os quais se propõe. Em face dessa relevância, são estabelecidos critérios para a realização dessas avaliações. Sobre a forma de realizar essa avaliação Nielsen (1993) descreve que:

A avaliação heurística é realizada olhando para uma *interface* e tentando chegar a uma opinião sobre o que é bom ou ruim sobre a interface. Idealmente, as pessoas iriam conduzir tais avaliações de acordo com determinadas regras, tais como as listadas em documentos de diretrizes típicas. No entanto, algumas diretrizes de usabilidade tem centenas de regras. Portanto, são vistas como intimidadoras pelos desenvolvedores. Em vez disso, a maioria das pessoas provavelmente realiza algum tipo de avaliação heurística com base na sua própria intuição e bom senso (NIELSEN, 1993, p. 155, tradução livre).

Segundo Ferreira e Nunes (2008) a usabilidade, de acordo com os métodos de Nielsen, se determina pelas seguintes características: facilidade de manuseio, capacidade de aprendizado rápido, dificuldade de esquecimento, ausência de erros operacionais, satisfação do usuário e eficiência na execução das tarefas a que se propõe. Os autores explicam:

- Facilidade de manuseio e capacidade de aprendizado rápido: o usuário consegue, em pouco tempo, explorar o produto – no caso, o sistema, para efetuar suas tarefas.
- Dificuldade de esquecimento: mesmo depois de certo tempo sem utilizar o sistema, o usuário é capaz de retornar a ele e realizar suas tarefas sem precisar reaprender a operá-lo.
- Ausência de erros operacionais: o usuário realiza suas tarefas sem transtornos e pode recuperá-las caso ocorram erros
- Satisfação do usuário: o usuário considera agradável a interação com o sistema e este satisfaz suas necessidades.
- Eficiência na execução das tarefas a que se propõe: tendo aprendido a interagir com o sistema, o usuário atinge elevados níveis de produtividade na execução de suas tarefas.

Observe-se que “nos sistemas orientados para a usabilidade, a informação deve fluir naturalmente, sem deter a atenção do usuário, permitindo-lhe, desse modo, dedicar-se exclusivamente àquilo que ele pretende realizar”. (FERREIRA; NUNES, 2008, p. 21) assim, no *site*, as informações tem que ser disponibilizadas claramente, de forma fácil e acessível, de modo que o tempo despendido pelo usuário no site seja empregado para interagir e obter as informações e serviços os quais necessita. Quando o usuário tem a percepção de que o *site* não é claro, não é funcional, e que está usando seu tempo para tentar

“entender” a ferramenta, a tendência é de que ele buscará a informação por outros meios.

De acordo com Ferreira e Nunes (2008), nesse contexto:

Nos sistemas de informação a *interface* é, para o usuário, a parte visível e o meio de comunicação com o sistema para realizar suas tarefas. É por meio da interface que o homem e o sistema (site) se comunicam. Os sistemas orientados para a usabilidade demandam uma interação humano-máquina transparente; a interface, além de visar à satisfação das necessidades dos usuários, tem de ser amigável, ou seja, deixar os usuários à vontade e estimulados a usá-la. (FERREIRA; NUNES, 2008, p.21).

As interfaces estão de acordo com os princípios de usabilidade e, a partir destes, despertar no usuário a percepção de que é fácil, de que é agradável acessar a ferramenta e de que, através dela, poderá obter as informações e serviços os quais necessita, de forma rápida e eficiente.

As perguntas realizadas (Apêndice F) referem-se à percepção do usuário do *site* <www.docasdoceara.com.br> sobre aspectos de clareza e eficiência da ferramenta e também sobre a disponibilização de informações, principalmente aquelas destinadas aos turistas de cruzeiros marítimos que aportam em Fortaleza, uma vez que o site administra o Terminal Marítimo de Passageiros, equipamento utilizado no apoio à atividade turística da cidade.

As cidades de residência dos respondentes informadas foram: Fortaleza, Caucaia, Quixeramobim, Barbalha, Santana do Acaraú, Crateús, no estado do Ceará, João Pessoa (PB), Recife (PE), São Paulo (SP) e San José (EUA).

Foram respondidos 64 questionários. Sendo que, (70,3%) dos pesquisados são homens e (29,1%) são mulheres. Quanto à faixa etária, (65,7%) dos pesquisados afirmam ter mais de 40 anos. Verificou-se que, (85,9%) dos entrevistados, informaram ter nível superior ou pós-graduação.

As nove perguntas seguintes do questionário, buscam identificar características relativas à facilidade ou dificuldade de interação do usuário com a interface. Foram investigados aspectos relacionados à funcionalidade do *site*, à clareza e atualização das informações disponibilizadas, aspectos gráficos e facilidade de navegação, itens essenciais para que a ferramenta seja de fato utilizada.

Com relação às informações no site, (89,1%) dos pesquisados afirmaram conseguir saber, por meio do site, o que a empresa Companhia Docas do Ceará faz.

Os entrevistados consideraram o conteúdo do *site* claro, consistente e atualizado de acordo com (85,9%) sim, e (14,1%) não. Os entrevistados consideraram rápido o acesso às informações disponibilizadas.

Com relação à facilidade de interação com o *site*, da Companhia Docas do Ceará, (73,4%) dos entrevistados consideraram que o site tem uma apresentação gráfica agradável e legível, que 85% destes pesquisados conseguem saber onde estão ao navegarem no *site*; (92,2%) dos respondentes consideraram fácil a navegação; 92% dos respondentes afirmaram que os recursos de navegação – menus, links, ícones, são claros e fáceis de encontrar.

Por fim, (76,6%) dos pesquisados afirmaram ter conseguido acesso rápido ao contato com a empresa. As últimas perguntas voltaram-se especificamente ao Terminal Marítimo de Passageiros de Fortaleza, equipamento turístico administrado pela Companhia Docas do Ceará, e a disponibilização de informações turísticas no *site*. Constatou-se que:

- (56,3%) dos pesquisados não conseguiram saber por meio do *site*, o que é o Terminal Marítimo de Passageiros;
- (76,6%) destes, não conseguiram obter no site informações turísticas sobre o Ceará;
- (65,6%) dos pesquisados, não identificaram imagens turísticas que pudessem incentivar visitantes a conhecer esse Estado;
- Finalizando a pesquisa, (76,6%) dos respondentes informaram não existir no *site* links relacionados à atividade turística desenvolvida na cidade de Fortaleza.

Da análise dos resultados, observa-se que o *site* <www.docasdoceara.com.br>, na visão dos entrevistados, é um produto que pode ser facilmente usado, atendendo aos princípios de usabilidade explicitados neste artigo. Todavia, percebe-se também que o *site* não divulga de forma adequada o Terminal Marítimo de Passageiros, equipamento turístico, nem disponibiliza imagens e informações turísticas do Estado.

Conclui-se então tratar-se de um *site* institucional, com o objetivo de divulgar informações acerca das atividades portuárias desenvolvidas pela Companhia Docas do Ceará, enquanto administradora do Porto de Fortaleza.

Todavia, ressalta-se que o referido *site* não coloca em relevo aspectos relacionados ao Terminal Marítimo de Passageiros, nem disponibiliza informações e imagens turísticas.

As imagens e informações disponibilizadas pela *internet* têm grande alcance e tem o poder de criar no potencial turista o imaginário do local a ser visitado. Observando-se a forma do crescimento da internet e considerando a importância de portais turísticos *on-line*, que facilitem a interação entre o turista potencial, consumidor de produtos turísticos, e os destinos turísticos, comprova-se que os serviços de *internet* vêm assumindo especial importância no processo de tomada de decisão nas viagens turísticas.

Neste contexto, o presente estudo buscou analisar em que medida o *site* da Companhia Docas do Ceará, que administra o Terminal Marítimo de Passageiros de Fortaleza apresenta características que facilitem a integração com o usuário e, principalmente se essa ferramenta aproveita o potencial que a *internet* proporciona, para divulgar os atrativos turísticos da cidade de Fortaleza e até mesmo do estado do Ceará.

A análise do *site* foi realizada dentro de princípios de usabilidade e levando em consideração a disponibilização de informações turísticas. Os resultados da pesquisa demonstraram que o *site* da Companhia Docas do Ceará possui um ambiente confortável para o usuário, com uma apresentação gráfica adequada e de fácil acessibilidade. Todavia, a ferramenta não contém informações turísticas referentes ao Terminal Marítimo de Passageiros como um equipamento de turismo e sua atuação como receptivo, nem realiza a divulgação da cidade de Fortaleza como destino turístico.

Desse modo, embora seja um *site* funcional para os usuários de um modo geral, ele não apresenta maiores utilidades para residentes de outros locais que farão cruzeiros e aportarão nesta capital. Esses usuários não conseguem tirar partido da ferramenta para obter informações mais específicas sobre o local de escala do navio.

Mesmo sendo um *site* institucional de uma empresa de economia mista elaborado para a divulgação da empresa, o que faz com eficácia, ao deixar de utilizar essa ferramenta com a finalidade de divulgação turística, a instituição perde grande oportunidade de tornar o *site* mais atrativo com as imagens midiáticas, despertando o interesse dos passageiros de cruzeiros marítimos em acessar as

informações nele contidas, Conhecendo assim, além das atividades desenvolvidas pela Companhia Docas do Ceará, ao mesmo tempo, acessariam informações e imagens despertando assim o imaginário e desejo dos turistas de vivenciar a experiência dos atrativos turísticos oferecidos pela cidade de Fortaleza.

5 O TERMINAL MARÍTIMO DE PASSAGEIROS DO PORTO DE FORTALEZA

O quadro estrutural dos terminais marítimos de passageiros no Brasil, encontrava-se insuficiente para atender a crescente demanda de embarque e desembarque, bem como, receber de maneira segura aos navios nas temporadas de cruzeiros. Com as prerrogativas de ser cidade-sede da Copa de 2014 e o Porto do Mucuripe estar incluído no Programa Nacional de Dragagem II – PND, a cidade de Fortaleza foi contemplada com um novo Terminal Marítimo de Passageiros. Instalado na Praia Mansa, para atender às necessidades do porto e das outras demandas que o segmento de turismo de cruzeiros cria, novos setores geradores de emprego e renda que estimulam a economia local tornando a Metrópole um polo receptivo e emissor de cruzeiros marítimos.

Com a inauguração do equipamento o poder público dá ênfase ao segmento do turismo de cruzeiros marítimo afirma que o terminal se configuraria como “uma importante porta de entrada para a cidade de Fortaleza e, também, para a economia do turismo que é fundamental para a cidade” (DOCAS, 2011). E também que o novo empreendimento “fomenta o desenvolvimento da vocação turística do Estado do Ceará, garante que navios de grande porte passem a atracar no Porto de Fortaleza, o que aumenta o turismo na capital, movimentando ainda mais a economia e interfere consideravelmente na relação Porto x Cidade”. (DOCAS, 2011).

Do ponto de vista estratégico o entrevistado A (2017) diz:

Como na maioria dos portos mundiais, o Porto de Fortaleza comumente conhecido como Porto do Mucuripe, possui uma localização estratégica mantendo uma proximidade com os portos da Europa, Caribe, Américas do Norte e Central, África, Oriente Médio e países do Mercosul, além dos portos brasileiros atendidos pela navegação de cabotagem. Localizada em região urbana, assim como o Porto de Antuérpia e Rotterdam, é considerado como a porta de entrada e saída da capital cearense. Em seu entorno conta com uma malha rodoviária que liga as rodovias federais e estaduais possuindo também um enorme pátio de triagem que atende à movimentação de vagões integrados a ferrovia Transnordestina. (ENTREVISTADO A, 2017).

O Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Fortaleza é considerado uma instalação portuária de turismo: instalação portuária explorada mediante arrendamento ou autorização e utilizada em embarque, desembarque e trânsito de passageiros, tripulantes e bagagens, e de insumos para o provimento e abastecimento de embarcações de turismo (DOCAS, 2016).

Ainda em relação ao terminal o entrevistado A (2017) diz:

Detentor de uma infraestrutura adequada, o Porto de Fortaleza está apto a receber navios de carga geral, portas-*contêineres*, petroleiros, graneleiros e de passageiros. A moderna e funcional instalação do Terminal Marítimo de Passageiros engrandece a cidade de Fortaleza proporcionando um receptivo primoroso e um adequado embarque e desembarque dos passageiros e tripulantes advindos dos navios e embarcações marítimas, nacional ou internacional. Estamos aptos para receber navios de cruzeiros e transatlânticos colaborando desta forma com o turismo no Estado. (ENTREVISTADO A, 2017).

A construção do Terminal está embasada na Resolução nº 3.290/2014 da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). A norma dispõe sobre: autorização, exploração e ampliação de terminal privado, de estação de transbordo de carga, de instalação portuária pública de pequeno porte e de instalação portuária de turismo. De acordo com a Antaq (2014), os requisitos para compor a infraestrutura dos terminais são: acessos, profundidade do canal, capacidade de passageiros, berços de atracação, salas de embarque e desembarque, estacionamento, acessibilidade, receptivo, lojas, scanners, sinalização e certificados, investimentos PAC/COPA 2014 e status das obras.

Os principais critérios de seleção para o porto receber o investimento são: estar próximo à cidade-sede dos jogos da copa de 2014 e incluído no Programa Nacional de Dragagem PND. (PORTAL BRASIL, 2015). Mesmo estando incluído no programa, a dragagem do berço de atracagem do Terminal Marítimo de Passageiros de Fortaleza ainda não ocorreu, medida fundamental para otimizar as operações do equipamento como nos afirma o entrevistado D, (2017): “Seria aumentar a profundidade do píer em frente ao novo terminal de passageiros, os navios não conseguem atracar no cais do novo terminal”. (ENTREVISTADO D, (2017).

Ainda em relação a pouca profundidade do berço de atracagem e os transtornos que isso acarreta, O entrevistado F (2017) complementa:

Já trabalho há muito tempo nesse novo terminal, realmente não compreendo como é que ainda não foi instalado ali, o terminal de verdade, quando eu falo terminal de verdade com os navios ancorando ali, em frente mesmo, sei que tem toda uma logística, parece-me que não foi feito a contento, para que funcionasse de uma maneira mais adequada. (ENTREVISTADO F, 2017).

No panorama estrutural portuário nacional as Companhias Docas, sociedade de economia mista, são as representantes da união na exploração direta sobre os portos organizados por meio de instrumento jurídico conhecido como

concessão (BRASIL, 2015). Em relação ao Terminal é a Companhia Docas do Ceará (CDC), à autoridade representante e responsável pelo porto público do Ceará.

A Companhia Docas do Ceará (CDC) para realizar as operações portuárias de turismo relacionadas ao terminal marítimo de passageiros, deve seguir os principais requisitos de estrutura e equipamentos conforme os relacionados na Resolução nº 3.290 da ANTAQ (2014). Onde a mesma, e o artigo de (MANSOUR; CENSI, 2015), serviram de base na elaboração dos seguintes quadros:

Quadro 2 – Administração do terminal

TMP – Fortaleza	
Nome do Terminal	Terminal Marítimo de Passageiros de Fortaleza
Administração do Porto Organizado	Companhia Docas do Ceará
Administração do Terminal	Companhia Docas do Ceará
Economia	Mista
Forma de contrato	Delegação

Fonte: Elaborado pelo autor (2017).

Os dados do Quadro 2, demonstram à qualidade da administração responsável pelo terminal marítimo de passageiros do porto de Fortaleza. Lembrando que os itens à esquerda do quadro correspondem aos principais elementos para o funcionamento do terminal que constam na Resolução nº 3.290/2014 da ANTAQ (2014).

No Quadro 3 abaixo, estão representados os dados estruturais do terminal marítimo de passageiros do porto de Fortaleza, sendo observado pelo Entrevistado D (2017), que o berço de atracação exclusivo ainda não permite que navios atraquem, pois o mesmo não tem a profundidade necessária para à operação, sendo utilizado o berço do cais comercial. Como medida, complementa o entrevistado D (2017) que: “Seria aumentar a profundidade do píer em frente ao novo terminal de passageiros”.

Quadro 3 – Infraestrutura do terminal

TMP – Fortaleza	
Acesso marítimo	Enseada do Mucuripe
Localização	Porto do Mucuripe Praia Mansa
Inauguração	Junho de 2014
Área total	29.997 m ²
Área Operacional	9.786 m ²
Calado do Cais	13 m.
Berço de atracação exclusivo	01
Berço de atracação compartilhado com cais comercial	Atualmente requer
Capacidade de passageiros	4.500 passageiros/turno

Fonte: Elaborado pelo autor (2017).

O Quadro 4 retrata as condições de acessibilidade aos passageiros e a estrutura do terminal, quanto a comodidade dos passageiros e a logística dos traslados para os cruzeiristas. O Terminal Marítimo de Passageiros de Fortaleza, está equipado e estruturado conforme os principais requisitos da Resolução nº 3.290 da ANTAQ (2014).

Quadro 4 – Infraestrutura operacional do terminal

(continua)

TPM – Fortaleza	
Estrutura embarque/desembarque	Sim
Armazém para bagagens	Sim
Estacionamento	200 vagas para carros – 40 vagas para ônibus
Ambulatório UTI móvel	Sim
Área para órgãos reguladores e de fiscalização	Sim
Sanitários com acessibilidade	Sim
Acentos individuais para passageiros	Sim
Passarelas cobertas	Sim
Rampas de acesso	Sim

Quadro 4 – Infraestrutura operacional do terminal

(conclusão)

TPM – Fortaleza	
Elevadores	Sim
Escadas rolantes	(02)
Raio-X bagagens despachadas	Sim
Raio-X bagagens de mão	Sim
Sinalização	Sim
Acesso Intermodal	Rodoviário

Fonte: Elaborado pelo autor (2017).

O Quadro 5 retrata a atual condição do terminal marítimo de passageiros do Porto do Mucuripe, quanto aos certificados de segurança, qualidade e meio-ambiente. Em relação à segurança o entrevistado F (2017) alerta: “A Costa Cruzeiros parou de trabalhar com Fortaleza também, devido a um problema que teve, um acidente com os passageiros que tiveram lá”. (ENTREVISTADO F, 2017).

Observando que o terminal de passageiros do Mucuripe, opera num porto organizado que já possui o ISPS Code, de acordo com o entrevistado A (2017), o terminal ainda precisa ser licitado e arrendado para a devida implantação dos certificados.

Quadro 5 – Certificados

TMP Fortaleza	
ISPS Code	Não
ISO 9001	Não
ISO 14001	Não
OHSAS 18001	Não

Fonte: Elaborado pelo autor (2017).

Os tópicos do Quadro 6, mostram informações relevantes aos cruzeiristas e armadoras, interessados quanto ao nível de qualidade e satisfação do turista. O terminal em análise possui central de informações com profissionais capacitados para recepcionar em pelo menos dois idiomas. Em relação ao terminal marítimo de passageiros do Mucuripe, o entrevistado E (2017) diz que: é necessário “melhorar os preços da estadia do porto, pois eles cobram preços altíssimos para a atracagem e

permanência dos navios. oferecem melhores serviços como cambio, atendentes bilíngues, restaurantes, etc.”.

Complementando com o que diz o entrevistado F (2017):

Para o novo terminal do porto ficar bem mais interessante é colocar uma alfândega que funcione 24 horas, uma polícia de migração 24 horas também. E a possibilidade de muitas lojinhas, e um restaurante, uma lanchonete, para que se torne um porto igual a maioria dos portos do mundo, porque como está não tem nenhum atrativo, e se tivesse esses atrativos o navio com certeza ficaria mais tempo em Fortaleza. (ENTREVISTADO F, 2017).

Quadro 6 – Serviços de apoio ao cruzeirista

TMP Fortaleza	
Central de Informações	Sim
Atrativos: cultura local, artesanato e recepção	Sim
Recepção	Bilíngue
Climatização /sonorização	Sim
Lojas/Conveniência	Não
Bancos 24 horas	Não
Casas de câmbio	Não
Wi-Fi	Sim

Fonte: Elaborado pelo autor (2017).

O Terminal Marítimo de Passageiros do Mucuripe oferece segundo o RIMA (2011), uma ampla gama de serviços para passageiros e operadores de cruzeiros. O equipamento estrutural foi implantado na Praia Mansa, a construção consiste em três obras, um tripé construído com um recurso de R\$ 224 milhões, injetados para estruturar e dinamizar o crescimento do porto de Fortaleza.

O complexo é constituído pelo Terminal Marítimo de Passageiros em área de 9.000 m², conforme Figura 19.

Figura 19 – Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Fortaleza



Fonte: Elaborada pelo autor (2016).

Um pátio de contêineres, Figura 20, de 40 mil m² para armazenagem de cargas.

Figura 20 – Pátio de contêineres



Fonte: Elaborada pelo autor (2016).

A Figura 21 apresenta o berço de atracação de 350 metros ainda não utilizado, na foto vemos o navio atracado no berço do terminal de cargas.

Figura 21 – Berço de atracação

Fonte: Elaborada pelo autor (2017).

O terminal de passageiros do Mucuripe amplia-se o leque de seguimentos turísticos ofertados na cidade e o avanço dos serviços prestados pelo porto de Fortaleza.

A Praia Mansa, local escolhido para a instalação do equipamento, tem como forte potencial para se tornar um atrativo e marco paisagístico, pois o cenário que se descortina é uma vista exuberante do *skyline* da orla da Avenida Beira Mar. O entorno onde se encontra o complexo é preservado pela administração do Terminal Marítimo de Passageiros podendo ser utilizado para a promoção de eventos e visitação pública com espaços encerrados ou ao ar livre. (CARUSO JR., 2011).

O pavimento térreo do terminal onde se realiza a parte da operação marítima possui um saguão principal que pode ser dividido por meio de divisórias articuladas em três setores dependendo o tipo de cruzeiro, do horário e da quantidade de passageiros, usando-se todo o saguão, um terço ou dois terços dele. No mesmo piso encontram-se o controle alfandegário, órgãos públicos, vestiários, depósitos do terminal e a gerência de operações junto ao apoio logístico.

A principal demanda ocorre no primeiro andar onde se encontram as salas de multiuso, com diversas salas, espaço cultural, três bares voltados para a varanda oeste, dois restaurantes (um a oeste e outro a leste) e um terraço coberto

ao norte. Com uma possível expansão do terminal esse pavimento pode servir de área de embarque por meio de pontes, ficando o térreo com exclusividade para o desembarque (CARUSO JR., 2011).

O Terminal Marítimo de Passageiros do Mucuripe é uma Instalação portuária de turismo, assim como equipamento de apoio receptivo ao turista, que objetiva oferecer conforto e segurança aos passageiros de cruzeiros marítimos. Como *fly-port* o projeto em seu conceito tinha a finalidade de criar espaços multifuncionais onde as atividades de cruzeiro podem ser rapidamente modificadas atendendo às diferentes demandas sazonais e operacionais.

Além de equipamento receptivo para o turismo náutico, conta com espaços multiuso que podem abrigar diferentes eventos e convenções e foram projetados para permitir a expansão interna do terminal (CARUSO JR., *op. cit.*).

O terminal possui dinâmica remodelada para atender a demanda, como aponta o entrevistado A (2017): (Figura 22).

Podemos dizer que o Terminal Marítimo de Passageiros, quando não está sendo utilizado no receptivo de Navios de cruzeiros, alberga alternativamente a possibilidade de alocação de seus espaços internos e externos para eventos corporativos, culturais e sociais quase que semanalmente. (ENTREVISTADO A, 2017).

Figura 22 – Remodelado para multiuso eventos e festas



Fonte: Elaborada pelo autor (2016).

Na Figura 23 o Terminal remodelado para receber o evento de moda, *Dragon Fashion 2016*.

Figura 23 – Evento Dragon Fashion



Fonte: Elaborada pelo autor (2016).

O espaço interno do terminal, na Figura 24, disponibiliza internet rápida e unidades de recarga para equipamentos eletrônicos, facilitando a comunicação dos passageiros que ali aportam.

Figura 24 – HI-FI e tomadas



Fonte: Elaborada pelo autor (2017).

A sinergia entre o lado água e o lado terra evidencia o turismo receptivo direcionado aos navios de cruzeiros em cidades costeiras como Fortaleza. Fonseca (2012) descreve, tanto no interior dos cruzeiros, quanto nos terminais portuários de passageiros pode haver a oferta de serviços turísticos de receptivos com programações variadas (*half day, full day, tours*) envolvendo outros locais, geralmente próximos, o que ocorre em Fortaleza quando utiliza o Terminal Marítimo de Passageiros do Mucuripe como receptivo turístico. Em relação aos *tours* oferecidos ressalta o entrevistado E (2017), que: “Os roteiros oferecidos são bons, porém o que falta é estrutura da cidade. vários pontos turísticos sem condições de receber os turistas, cidade suja, e sem proteção”. (ENTREVISTADO E, 2017).

Contudo, no estudo das mobilidades turísticas tratadas por Allis (2013), ainda são pouco conhecidas as motivações para uso das variadas formas de deslocamento do lado terra (a pé, por bicicleta, taxi, por ônibus regular ou de empresas turísticas, etc.) no turismo de cruzeiros. Sendo um importante elemento na perspectiva da logística quando se trata da ligação entre o lado água e o lado terra, no contexto do terminal quem promove essa mobilidade são empresas de turismo por meio de ônibus, taxis que realizam os traslados. O entrevistado F (2017) ressalta: “a gente ta pensando, esperando que um dia nosso terminal, fique igual a um terminal do Rio de Janeiro, ou de outros grandes portos do Brasil, para poder realmente atrair mais navios”. (ENTREVISTADO F, 2017).

O terminal de passageiros do porto de Fortaleza, no que se refere à sinergia água-terra, entra no conceito do navegador Amir Klink, (2006) quando define “borda d’água”, como sendo, uma linha de conexão entre terra e água que permite a transposição de pessoas e a criação de negócios onde o objeto da pesquisa é o terminal marítimo de passageiros que atua como essa borda d’água, de fundamental importância na consolidação da cidade como polo receptivo e destino turístico, incidindo diretamente no incremento do turismo náutico de cruzeiros marítimos na cidade de Fortaleza.

5.1 ESTUDOS AMBIENTAIS (EIA – RIMA) DA CONSTRUÇÃO DO TERMINAL

O conflito histórico criado entre o desenvolvimento econômico e o meio ambiente se evidencia pela atual crise ambiental, na qual advém a humanidade. Na concepção onde sustentabilidade é reconhecer a escassez dos recursos naturais e

produzir e gerir com senso de preservação, assegurar a distribuição do bem estar entre as gerações presentes e futuras, além do reconhecimento de um mundo em uma rede integrada de comunicação entre diversos setores da sociedade, onde as ideias de desenvolvimento sustentável não estão desvinculadas da profunda discussão sobre o relacionamento das pessoas com os recursos naturais disponíveis.

No programa de educação ambiental do Ceará (2003) é exposto que:

O desejo utópico de integração profunda entre a sociedade e a natureza é perpassado pelas condições concretas de uso e exploração de recursos naturais, implicando na existência de relações de poder e desigualdades sociais (CEARÁ, 2003, p.57).

O projeto de implantação do Terminal Marítimo de Passageiros é conduzido pela competente Companhia Docas do Ceará, sociedade de economia mista, vinculada à Secretaria de Portos da Presidência da República, cuja finalidade de criação é de realizar a administração e a exploração comercial do Porto de Fortaleza, atuando como autoridade portuária, então denominado Porto do Mucuripe.

A análise prévia do impacto ambiental foi realizada em 2011, através da contratação da Consultoria Caruso Jr., cuja justificativa que consta no Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) respectivo ao Estudo Prévio de Impacto Ambiental (EIA), executado por aquela empresa, remonta à existência no projeto de um cais preferencial para transatlânticos e transoceânicos e aponta para o aumento do fluxo de cruzeiros. O projeto é concebido para atender ao turista nacional ou do exterior contando com áreas comerciais, restaurantes, cafés, acesso à internet, ambulatório e representação de todos os órgãos de operação turística e alfandegária.

Consta no estudo, a referência de dados acerca da projeção de participação do fluxo de navios de passageiros de 2011 a 2020, como HOMEPORT (porto de embarque, porto de origem e retorno de viagem) que passaria de 10% para 30%, e como PORT-OF-CALL (porto de trânsito, ponto de escala de navios), de 90% para 70% (CARUSO JR., 2011), ou seja, a expectativa seria a maior participação do Porto de Fortaleza, como entrada e saída de turistas que vêm para visitar e demorar um maior período neste destino, sendo também um atrativo como equipamento de hospitalidade para esses turistas, vez que o conforto e as melhores condições de comodidade formaram a base criativa do projeto.

Considerando a magnitude dos impactos ambientais, especialmente porque para a instalação do Terminal seria necessária a implantação de um berço de atracação para aproximação dos navios, foram analisadas três alternativas para o projeto, a primeira, com somente um berço de atracação, a segunda, com dois berços de atracação e a terceira, uma projeção sem a implantação do Terminal. A proposta, objeto do estudo e conclusiva para a obra, foi a primeira alternativa, além de outras, então analisadas para os impactos de parcelas da obra.

No Relatório de Impacto ao Meio Ambiente (RIMA) não consta a projeção do aumento do fluxo de navios de passageiros, em quantitativos, ou mesmo, quais os projetos existentes e específicos para essa finalidade, apontando para o PRODETUR, PRODETUR-NE e outros programas que não fazem uma relação direta com a obra do Terminal.

Na determinação dos impactos indiretos, área de influência indireta, foi determinada pela extensão dos impactos da implantação e operação, considerou toda orla marítima (limitada pela linha de costa até o limite da supramaré) compreendida entre o Mole do Titanzinho até a foz do Rio Ceará, divisa com o município de Caucaia, localizada a aproximadamente 15 km da área do empreendimento. O limite aquático considerou a Enseada do Mucuripe até a foz do Rio Ceará, incluindo a Praia do Titanzinho. A área de influência direta foi considerada pelos impactos no meio físico e biótico, causados pelas obras na bacia de evolução e o canal de acesso ao Porto de Fortaleza.

Nesse aspecto, foram realizados os estudos e levantamentos técnicos acerca das marés e influência no projeto, no que se refere ao ruído, em aspectos que observam tanto a qualidade do ar, bem como na qualidade e monitoramento da água e fauna aquática, foram elaborados diversos outros diagnósticos quanto aos impactos sociais e econômicos, resultando em parecer favorável à implantação do projeto que previa a dragagem de 500.000m^3 de material do leito da bacia de atracação, esse material seria instalado em faixa de terra, por meio de sistemas de drenagem e consolidação em uma área com extensão de 9.000m^2 para a construção do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Fortaleza.

Contudo, faz-se uma crítica acerca do levantamento realizado pela Consultoria Caruso Jr. que, ao definir a área de impacto indireto numa faixa de terra de 15 km de extensão, definiu a orla marítima (linha de costa até o limite de supramaré) e assim, nada constou acerca dos impactos ambientais no Parque

Estadual Marinho da Pedra da Risca do Meio, criado através da Lei estadual nº 12.717, em 05/09/1997, localizado a 18 km do Porto do Mucuripe em Fortaleza, na direção 60° NE. Uma área de proteção integral demarcada no mar, formada por recifes naturais submersos, numa área de 33,20 Km².

De acordo com a referida Lei estadual é permitido o trânsito de embarcações, entretanto, não houve nenhuma menção desse trânsito na área do Parque, vez que um dos objetivos do Terminal Marítimo de Passageiros é o aumento do fluxo de transatlânticos e transoceânicos, salientando-se a estreita relação do Estado do Ceará com Cabo Verde, para o turismo e outros acordos econômicos que, a partir desse exemplo, poderia nortear uma análise do referido impacto naquela unidade de conservação de proteção integral.

5.2 PLANO BÁSICO AMBIENTAL DO TERMINAL MARÍTIMO

O Termo de Referência do Plano Básico Ambiental (PBA), documento integrante do processo de licenciamento ambiental do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Fortaleza/CE. O PBA/TMP é composto por detalhamento em nível executivo dos programas ambientais apresentados no Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA).

Os programas ambientais descritos no Termo de Referência acompanham a execução dos procedimentos de controle ambientais previstos no EIA/RIMA. A execução dos programas contribui para normalização e para a criação de rotinas nas ações de caráter ambiental, empreendidas nas atividades das fases de instalação e operação do Terminal.

O Programa de Gestão Ambiental Portuária gerencia as ações que ocorrem no Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Fortaleza. É um instrumento técnico-gerencial que garante a implementação das ações propostas nos demais programas ambientais. O programa é integrado com dados de todos os outros programas. Mecanismos de supervisão ambiental são aplicados bem como mecanismos de acompanhamento das medidas mitigadoras.

Em relação à gestão do programa, Caruso Jr. (2012, p.8) ressalta:

O programa é desenvolvido ao longo do período de instalação do Terminal Marítimo, tornando-se um processo contínuo durante toda a operação do terminal. Será conduzido por uma equipe de técnicos, liderada por um Coordenador Geral, que será responsável pelo seu gerenciamento, desempenhando também a função de articulação entre a autoridade portuária, o órgão ambiental, e as comunidades locais.

O programa avalia o desempenho dos demais programas ambientais, bem como, fornecerá subsídios na tomada de decisões quanto ao gerenciamento ambiental do Terminal Marítimo, engloba serviços técnicos voltados a garantir a execução e os resultados dos programas constantes no PBA, que envolve as atividades de supervisão e fiscalização das atividades quanto aos aspectos ambientais. O gerenciamento da realização dos programas de monitoramento é de caráter ambiental e social. Os programas constantes no PBA/TMP são:

- **Programa de monitoramento da qualidade da água marinha**

O programa faz o monitoramento da qualidade das águas marinhas, ao entorno do empreendimento, é necessário para aferir o quanto as concentrações foram alteradas durante o procedimento da dragagem, e se essas se mantiveram ou não em conformidade com a legislação do enquadramento das águas. Conforme Caruso Jr. (2012): “o processo de dragagem pode causar, como impacto de primeira ordem, a alteração das concentrações de sólidos em suspensão, e conseqüentemente, de turbidez”.

O programa observa a qualidade da água marinha da área do Terminal Marítimo. Ressaltando-se que no EIA/RIMA do Terminal Marítimo de Passageiros a caracterização química das amostras de sedimento, coletadas na área do futuro berço de atracação, revelaram que o material avaliado não possui contaminação química.

- **Programa de monitoramento da qualidade da água subterrânea**

Água subterrânea é toda a água abaixo da superfície da terra que preenche os espaços entre os grãos, fraturas e falhas das rochas, exercendo um papel essencial na manutenção da umidade do solo, do fluxo dos rios e demais corpos de água. As águas subterrâneas cumprem uma fase do ciclo hidrológico,

uma vez que constituem uma parcela da água precipitada. No caso do local de estudo na avaliação de Caruso Jr. (2012, p.20):

[...] o banco arenoso que foi originado a partir de uma intervenção antrópica no mecanismo de transporte sedimentar natural, com a construção de um molhe na ocasião da implantação do porto de Fortaleza –, o subsolo é formado, sobretudo por sedimentos arenosos, e a água subterrânea é composta pelo acúmulo de água da chuva, que infiltra até o aquífero freático.

O programa é monitora a qualidade das águas subterrâneas na Praia Mansa, onde está instalado o Terminal Marítimo de Passageiros, de acordo com a metodologia preconizada pela legislação ambiental pertinente. Objetivando também a obtenção de indicadores acerca da condição da qualidade das águas subterrâneas nos limites ocupados pelas instalações do empreendimento.

- **Programa de monitoramento da água de lastro**

A água de lastro é um contrapeso, utilizada em navios de carga e de transporte de passageiros para que as embarcações mantenham a estabilidade e a integridade estrutural, como é transportada de um país ao outro, pode disseminar espécies exóticas, consideradas potencialmente daninhas e perigosas. Apesar dos riscos, a água de lastro, é essencial para as operações seguras e eficientes da navegação.

O programa avalia o risco de introduções de espécies exóticas e nocivas ao meio ambiente. Todo navio nacional ou estrangeiro que utiliza água como lastro deve possuir um Plano de Gerenciamento da Água de Lastro com o propósito de fornecer procedimentos seguros e eficazes para esse fim. Esse Plano poderá ser incluído na documentação operacional do navio, devendo, ainda, ser específico para cada navio.

- **Programa de monitoramento dos níveis de pressão sonora**

Quando o som, causa ao homem a sensação de desconforto e mal estar, passa a ser considerado ruído, afetando sua saúde e produtividade. Este fato está diretamente relacionado a fatores como distância da fonte sonora, duração do som e intensidade do som, além de características individuais de cada pessoa, como sensibilidade auditiva e concentração.

O programa realiza análises quali-quantitativas periódicas para verificar como as obras e a operação do Terminal Marítimo de Passageiros interferem no conforto acústico dos trabalhadores locais, na comunidade do entorno e no meio ambiente, assim como avaliar e controlar os impactos causados.

- **Programa de monitoramento da morfologia praial**

Em relação ao suprimento de sedimentos de uma praia, o principal ofensivo à orla marítima é a erosão contínua dessas regiões, na maioria dos casos influenciada pela ação antrópica na forma de ocupação desordenada, aterros, trapiches, extração de areia e construção de grandes estruturas como a do Terminal Marítimo, sendo imprescindível um devido estudo prévio e consequente monitoramento.

A construção do Terminal Marítimo de Passageiros e do cais de atracação poderá ocasionar uma alteração na morfologia da área que não será ocupada da Praia Mansa. Sabe-se que o perfil transversal de uma praia varia de acordo com o acúmulo ou perda de sedimentos, desenvolvendo uma variação periódica dos perfis típicos de acumulação e erosão. Esse processo é um fenômeno natural e não pode ser confundido com as atividades do porto (CARUSO JR., 2012).

O monitoramento da morfologia da faixa remanescente é recomendado e poderá indicar se estão ou não ocorrendo alterações em consequência das atividades de instalação ou operação do Terminal, e qual a dimensão dessas eventuais mudanças. A aplicação do programa tem como intuito avaliar a interação dos processos morfológicos e dinâmicos na Praia Mansa com as atividades de instalação e operação do Terminal.

- **Programa de recuperação de áreas degradadas**

O programa de recuperação de áreas degradadas tem como objetivo, manter intervenções limitadas ao terreno do empreendimento. Tem como objetivos: minimizar as perdas com os recursos naturais, minimizar as alterações no ambiente aquático, minimizar o risco de contaminação ambiental, zelar pela saúde e segurança dos envolvidos no processo.

Na área onde o Terminal Marítimo de Passageiros é instalado e no entorno, ocorrerão alterações permanentes de uma área que não pode ser recuperada. Caso seja verificada, durante a instalação e operações do empreendimento, a degradação de locais onde não estava previsto qualquer tipo de intervenção, deve-se proceder à recuperação dos ambientes degradados. Em procedimento apontado por Caruso Jr. (2012, p. 54): “Para a recuperação, recomenda-se o plantio de mudas, vegetação existente na Praia Mansa, recuperando-se, desse modo, as características originais da área eventualmente degradada”.

- **Programa de monitoramento da fauna terrestre**

O monitoramento permite acompanhar o impacto do empreendimento sobre a fauna terrestre local, enquanto as medidas buscarão manter a fauna terrestre nas áreas remanescentes. Dessa forma, o programa é recomendado para as áreas remanescentes da Praia Mansa.

- **Programa de monitoramento da fauna aquática**

A fauna aquática sofre os impactos de afugentamento, perturbação e mortalidade causada pela execução da dragagem necessária para a instalação e operação do Terminal Marítimo de Passageiros. O programa terá o objetivo de monitorar a recuperação ambiental e o retorno das espécies para o local afetado por tais atividades e construção do cais do terminal.

- **Programa de monitoramento da atividade pesqueira**

O monitoramento da atividade pesqueira mensura a proporção e relevância desse impacto, a fim de avaliar a necessidade de ressarcimento aos pescadores que tiverem prejuízos com as obras de instalação e operação do empreendimento, e que sobrevivem da pesca no local. Segundo Caruso Jr. (2012) o programa monitora as atividades pesqueiras que sofrerão interferências com as obras de instalação e operação do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de

Fortaleza e criar mecanismos para compensar os pescadores artesanais que efetivamente realizam essa atividade no local, além de desenvolver projetos com ajuda da comunidade pesqueira para que os recursos do mar sejam aproveitados da melhor maneira possível, visando a melhoria de suas atividades produtivas e geração de renda. (CARUSO JR., 2012, p. 77).

- **Programa de educação ambiental**

A Educação constitui o aprimoramento humano naquilo que pode ser aprendido e recriado a partir dos diferentes saberes existentes em uma cultura, de acordo com as necessidades e exigências de uma sociedade. O programa de educação ambiental envolve as comunidades de entorno, incluindo a portuária, na interação com o ambiente interno e externo ao Porto de Fortaleza, gera a co-responsabilidade comunitária em prol da proteção dos ecossistemas locais, promovendo uma nova racionalidade ambiental embasada nos princípios de cidadania, com foco num desenvolvimento socioeconômico sustentável.

- **Programa de comunicação social**

A comunicação social é um campo de conhecimento que estuda a comunicação humana e questões que envolvem a interação entre os sujeitos em sociedade. A comunicação social lida com as técnicas de transmissão da informação, o formato com que a informação é transmitida, e os impactos que a informação terá na sociedade e a relação entre os sujeitos em uma situação comunicativa. O projeto privilegia iniciativas que viabilizem o diálogo permanente entre o empreendedor, colaboradores e comunidade.

- **Programa de proteção ao trabalhador e segurança no ambiente de trabalho**

De acordo com a Lei Federal nº 6.514, o programa coordena, orienta, controla e supervisiona a fiscalização e as demais atividades relacionadas com a segurança e a medicina do trabalho em todo o território nacional. Determinação,

reforçada recentemente pelo Decreto Federal nº 7.602, que dispõe formular e propor as diretrizes da inspeção do trabalho, bem como supervisionar e coordenar a execução das atividades relacionadas com a inspeção dos ambientes de trabalho e respectivas condições de trabalho.

A execução permanente do programa durante a construção do Terminal é de responsabilidade da empreiteira contratada. Na fase de operação do Terminal, a responsabilidade do serviço especializado em Segurança e Saúde do Trabalhador Portuário (SESSTP), e pela Coordenadoria do Sistema Integrado de Meio Ambiente, Segurança e Saúde do Trabalho (CODSMS) da Companhia Docas do Ceará.

- **Programa de saúde das populações circunvizinhas ao empreendimento**

Com a implantação e operação de novos empreendimentos como o Terminal Marítimo, aumentando o fluxo de pessoas de outros lugares, potencializa o aparecimento de doenças infectocontagiosas, sexualmente transmissíveis, dentre outras, demandando assistência médica e acesso a equipamentos de saúde com atendimento de qualidade.

Em áreas portuárias é comum a disseminação e proliferação de problemas sociais, especialmente aqueles ligados à saúde da população em geral. Sendo o esclarecimento um dos fatores mais importantes na forma a prevenir problemas tais como doenças contagiosas e uso de drogas ilícitas, do alcoolismo entre outros. Sendo a educação uma das estratégias que surtem maiores resultados, especialmente por meio de palestras/oficinas de trabalho com pequenos grupos de trabalhadores portuários e moradores circunvizinhos ao empreendimento. Como descreve Caruso Jr. (2012): “A intenção principal é manter os trabalhadores e comunidade do entorno da área portuária bem informados sobre os cuidados com a saúde pessoal por meio de um calendário anual de saúde”.

- **Programa de prevenção, segurança e instalação de barreiras sanitárias no embarque e desembarque de passageiros**

Este programa promove o conhecimento, a informação e a orientação das medidas de vigilância que visam evitar a propagação de doenças transmissíveis,

com o aprimoramento de ações integradas com outros órgãos do Ministério da Saúde e serviços sanitários estaduais ou locais.

- **Programa de auditoria ambiental**

O programa de auditoria ambiental avalia os sistemas de gestão e controle ambiental no terminal marítimo de passageiros de Fortaleza, focando o cumprimento da legislação vigente e do licenciamento ambiental devendo ser compatibilizada, quando possível, com o programa de gerenciamento de riscos, integrante deste Plano Básico Ambiental e com o Sistema Integrado de Meio Ambiente, Segurança e Saúde do Trabalho da Companhia Docas do Ceará - Porto de Fortaleza, nas questões relativas ao meio ambiente.

O programa de auditoria ambiental, para a instalação do Terminal Marítimo de Passageiros estabelece as diretrizes e estratégias a serem adotadas na fase de obra e operação, no intuito de assegurar o bom desempenho ambiental em termos de consumo de materiais e de impactos potencialmente associados a cada atividade.

- **Programa de gerenciamento de riscos**

O Programa reconhece a avaliação dos riscos ambientais nos diversos setores de trabalho do Terminal Marítimo de Passageiros, bem como o planejamento das ações prioritárias visando a eliminação ou a redução dos riscos. Esse Programa de Gerenciamento de Riscos deve ser executado pela Companhia Docas do Ceará, juntamente com o Programa de Prevenção de Riscos Ambientais – PPRA para o porto de Fortaleza.

- **Programa de ação a emergência**

O programa de ação de emergências estabelece procedimentos a serem adotados em situações de emergência que possam ocorrer no Terminal Marítimo de Passageiros na fase de instalação e operação. Esses procedimentos definem ações imediatas e eficazes visando a preservação de vidas, minimização de impactos

ambientais, proteção às comunidades vizinhas, minimização de perdas patrimoniais, de instalações e outras que possam afetar as atividades das comunidades e do terminal.

Os registros das ações de resposta são efetuados pelo gestor da emergência em formulário(s) específico(s). Tais registros deverão ser arquivados internamente e servirão como subsídios na análise e investigações internas sobre o acidente, de forma a facilitar a identificação das causas e a avaliação das operações de resposta e principalmente embasar à forma como os procedimentos de combate serão utilizados.

5.3 MONITORAMENTO AMBIENTAL DO TERMINAL E DRAGAGEM

O terminal de passageiros do Porto do Mucuripe configura-se como uma intervenção de grande porte na Praia Mansa. Um ambiente de elevado grau de vulnerabilidade ecodinâmica, onde os impactos ambientais podem ser observados nas transformações da natureza resultantes das ações antrópicas. Danos causados aos sistemas naturais relacionados aos impactos negativos nos meios físico, biótico e socioeconômico.

Com relação ao meio físico e biótico, os impactos listados são em sua maioria temporários, e a magnitude e relevância foram maiores na fase de implantação do empreendimento.

A instalação do equipamento foi baseada em critérios usualmente adotados no planejamento de terminais de passageiros portuários: condições de navegabilidade, segurança das embarcações, disponibilidade da área para instalações de equipamentos terrestres, questões ambientais e sociais.

As alternativas do projeto foram consideradas somente dentro dos limites do Porto de Fortaleza, pois qualquer outra opção seria desfavorável em termos construtivos, ambientais e operacionais. A construção de um novo cais, com um berço de atracação de 350 m comprimento foi a alternativa de *layout* selecionada para o Porto de Fortaleza. Para que essa cais possa oferecer às companhias de cruzeiros a infraestrutura necessária para atracações simultâneas de navios, será necessário dragar cerca de 500.000 m³ de sedimento, para aumentar a bacia de evolução do porto.

Com relação à circulação hidrodinâmica, transporte de segmento e segurança à navegação a alternativa de *layout* selecionada não apresenta riscos. No âmbito social essa alternativa não reduz a área de pesca utilizada pelos pescadores artesanais da Praia Mansa. Os pescadores não instalam redes e/ou fazem lances de pesca na área que se pretende dragar.

Os fatores mais importantes à navegação são as condições de segurança, mais que as estruturas das instalações terrestres. Condições que assegurem o navio atingir e permanecer no cais de atracação do terminal de passageiros do Porto do Mucuripe. Nada adianta perfeitas instalações se o navio não consegue chegar com segurança ao berço de atracação. Lembrando que esse percurso é desde o canal de acesso ao mar, passando pela área de manobra até o local de atracação. Ressalta Amaral (2006, p. 187) que: “É necessária uma sinalização náutica apropriada, principalmente com profundidade (calado) e largura para a movimentação segura do navio”.

Os critérios fundamentais na seleção dos portos para receberem o investimento do PAC-2 eram: sua localização, próximo à cidade-sede dos jogos da copa de 2014 e estar incluído no Programa Nacional de Dragagem II – PND. (BRASIL, 2015).

O Programa Nacional de Dragagem (PND) foi instituído em 2007, pela Lei nº 11.610, que estabelece prioridade para as dragagens de ampliação, propõe fixar profundidades e demais condições que devam constar no Projeto básico de dragagem; tentando assegurar a eficiência da gestão econômica, financeira e ambiental, aprovando e fiscalizando os programas de investimentos de dragagem. Atua na estruturação da gestão ambiental dos portos e na alocação dos recursos arrecadados. Financiado pelo PAC e tem, ou pelo menos tinha, a previsão de realizar dragagens em todos os portos do país.

O Programa Nacional de Dragagem II (PND) foi lançado pela Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP), em 2012 com o objetivo de “aprofundar ou manter as profundidades dos canais de acesso, bacia de evolução e também dos berços de atracação”. Ressalta-se, que o (PND) – II encontra-se em atraso, outro fator preponderante para os entraves operacionais do terminal de passageiros do Mucuripe: O navio não consegue atracar em frente ao terminal porque o calado, ou seja, a profundidade do berço de atracação não é suficiente

para receber os navios. Sendo que, a maioria dos navios de cruzeiros necessitam de um calado maior para atracar, cerca de 15 metros de profundidade.

A dragagem é considerada uma obra estratégica para o Porto do Mucuripe. Conforme a Companhia Docas do Ceará (2011): “a dragagem vai permitir que Fortaleza entre na rota das grandes embarcações. A profundidade do porto será elevada para 14 metros, possibilitando a atracação de navios de até 100 mil toneladas e 300 metros de comprimento.

Quanto a operação de dragagem a ser realizada, Caruso Jr. (2011) nos aponta:

A bacia de evolução do Porto de Fortaleza encontra-se com cota de 14 m. Para operação do terminal será necessário aumentar a abrangência da bacia de evolução, alcançando a área destinada ao cais do mesmo. Assim, serão dragados cerca de 500.000 m³ para atingir a cota 14 m, e atender ao calado do novo cais de atracação.

Antes de se realizar qualquer tipo de operação de dragagem, análises são feitas para estabelecer os parâmetros essenciais no processo de planejamento e seleção dos métodos de dragagem que serão utilizados. Como apontam Alfredini e Arasaki (2009): a operação de dragagem consiste na escavação e remoção (retirada, transporte e decomposição do solo, rochas decompostas ou desmontadas por derrocamento). De acordo com Alfredini e Arasaki (2009, p. 626), solos que estão: “submersos em qualquer profundidade, retirados por meio de variados tipos de equipamentos (mecânicos ou hidráulicos) em mares, estuários e rios”.

A dragagem atua na contínua necessidade de aprofundamento e alargamento de canais, portos, lagos ou rios, mas também em aterrar charcos, pântanos e áreas alagadas, para serem utilizadas como terra firme. Sendo utilizado para isso, um tipo especial de embarcação, a draga (OLIVEIRA, 2010).

A gestão de curto prazo de uma dragagem consista na escavação de material de acordo com um determinado gabarito de navegação especificado. A gestão de longo prazo de uma dragagem diz respeito à localização do despejo. A operação das áreas de despejo da dragagem, visando assegurar sua utilização a longo prazo, essas ações constituem os mais importantes objetivos a longo prazo.

No caso do Terminal Marítimo de Passageiros de Fortaleza, deve ser feita uma avaliação meteorológica para estabelecer padrões de vento, bem como estudos hidrológicos para medir as marés, correntes e ondas. Medidas necessárias para

realizar a operação de aprofundamento do berço de atracação de frente ao terminal e definir a forma do leito do canal a ser dragado.

É imprescindível o navio atracar no berço de atracação do terminal, não só para reduzir os incômodos aos cruzeirista, como o apontado pelo entrevistado D (2017) afirma que:

O berço exclusivo do terminal atualmente encontra-se inativo, devido ao assoreamento do canal de acesso, desta forma os navios atracam nos berços adjacentes do cais comercial e os passageiros são transportados de ônibus para o novo terminal de passageiros. (ENTREVISTADO D, 2017).

Outro transtorno apontado por Caruso Jr. (2011) é que:

Os navios de passageiros que chegam ao Porto de Fortaleza atracam de maneira improvisada e sem estrutura adequada através do terminal comercial, concorrendo com os demais navios. Os passageiros entram e circulam pelo cais do porto, junto com cargas, contêineres, caminhões e empilhadeiras. Os vendedores ambulantes se estabelecem na retroárea e perambulam pelo cais e entre as cargas.

A dragagem do berço é ação prioritária para otimizar a funcionalidade operacional do terminal de passageiros do Porto do Mucuripe, como receptivo turístico de cruzeiros marítimos para o qual foi projetado. Para a realização da dragagem existem de acordo com Gois Filho (2004) os seguintes processos: Processos mecânicos de dragagem (caçamba de mandíbula, escavadeira frontal, retroescavadeira, pás de arrasto e draga de alcatruzes); Processos hidráulicos de dragagem (draga de sucção e draga autotransportadora de arrasto); Processos pneumáticos de dragagem (dragas pneumáticas).

O processo de dragagem mais apropriado à área do berço do terminal de passageiros do Mucuripe é o hidráulico, com dragas de sucção e recalque, na Figura 25, pois de acordo com Caruso Jr. (2011), do terminal:

A crescente tendência de utilização de material dragado para fins de execução de aterros hidráulicos têm estimulado o desenvolvimento das dragas sucção e recalque. Outra razão para o uso desse tipo de draga é a sua capacidade de operação em águas rasas que não permitem a utilização de dragas autotransportadoras de sucção e arrasto. Algumas das maiores dragas de sucção e recalque possuem propulsão própria para permitir fácil circulação dentro do próprio sítio como também para fora deste.

Figura 25 – Draga de sucção e recalque



Fonte: <<http://www.jandenul.com/>. Acesso em: 11 set. 2016.

No processo de dragagem do terminal marítimo de passageiros do Mucuripe, ocorre uma alteração da qualidade das águas marinhas, como apontado por Caruso Jr. (2012, p.11):

A dragagem de aprofundamento envolve a criação ou ampliação de bacias portuárias e o aprofundamento de canais de acesso, caracterizando-se por movimentar grandes quantidades de material, remover solos compactos e de camadas não alteradas. E assim, o processo de dragagem pode causar, como impacto de primeira ordem, a alteração das concentrações de sólidos em suspensão, e consequentemente, de turbidez.

No projeto inicial, a dragagem do terminal, de acordo com o Caruso Jr. (2012, p.11) consistia:

Na fase de instalação a dragagem será de aprofundamento para ampliação da bacia de evolução do Porto de Fortaleza e a implantação do berço de atracação do Terminal Marítimo de Passageiros, e na fase de operação, a dragagem será de manutenção, visando a manter a profundidade de 14,0 m. Durante a instalação a dragagem será executada por uma draga de sucção e recalque. Esse tipo de draga gera uma menor concentração de sedimentos em suspensão, pois a embarcação é estacionária e, desse modo, reduz o impacto da elevação da concentração de sólidos em suspensão e de turbidez durante sua operação.

Ressalta-se que, a profundidade de 14 metros, prevista para o berço de atracação de frente ao terminal de passageiros do Porto do Mucuripe, descrita no projeto, não foi concretizada.

As operações de dragagem na complexidade contribuem para o desenvolvimento econômico, construindo ou modernizando instalações portuárias,

ampliando seus canais de navegação, também colaboram para uma degradação ambiental grave, onde, esses impactos podem apresentar efeito direto ou indireto. Os autores Bray; Bates e Land (1997): afirmam que as dragagens causam a dispersão e deposição dos sedimentos, ruptura e desagregação de espécies bentônicas. Os bentos compreendem associações de organismos aquáticos que vivem dentro ou sobre os substratos do fundo, O desequilíbrio favorecem espécies exóticas, comprometendo assim os recursos naturais a serem utilizados no futuro.

As dragagens precisam ser executadas de forma sustentável, pois, geram a dispersão dos sedimentos, proporcionam a ressuspensão de material contaminado, alteram a linha da costa, diminui a transparência da coluna d'água, alteram a batimetria do solo marinho, provocam alterações químicas e físicas da qualidade da água.

Em relação à água, como descreve Caruso Jr. (2012, p.77):

Durante as obras de dragagem e de construção do cais de atracação do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Fortaleza, ocorrerá redução da atividade pesqueira na Praia Mansa, em função do aumento da turbidez na coluna d'água e, conseqüentemente afugentamento da ictiofauna.

Nas operações de dragagem do berço de atracação e aumentar a abrangência da bacia de evolução do Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Fortaleza, serão dragados cerca de 500.000 m³ para atingir a cota de 14 m de profundidade, e atender ao calado do novo cais de atracação. Ações extremamente necessárias, para que, a instalação portuária de turismo possa funcionar com maior capacidade operacional receptiva incrementando o segmento de turismo de cruzeiros marítimos em Fortaleza.

5.4 O USO DO TERMINAL PARA EVENTOS

O turismo tem no segmento de eventos potenciais de negócios, pois os eventos são atividades que estão presentes no cotidiano da sociedade moderna. Sendo definidos como todas as manifestações onde pessoas se reúnem em determinado local, no caso o Terminal Marítimo de Passageiros do Mucuripe, com um objetivo específico (MESQUITA; GUIMARÃES, 2007).

São classificados como eventos: congressos, casamentos shows, treinamento, feiras dentre outros. Estão inseridos no meio cultural, observando que

não são todos os tipos de eventos que geram fluxo turístico para um destino. Os eventos fazem parte de forma significativa na composição dos produtos turísticos ofertados pela cidade de Fortaleza turistificada.

O Terminal possui estrutura para atender as tipologias de eventos que geram fluxos turísticos ofertados por Fortaleza são: feiras, congressos, convenções, festivais, salões, religiosos, *workshops*, encontros e torneios esportivos. Estes eventos promovem turisticamente o local em que são realizados, logo a cidade de Fortaleza se beneficia substancialmente, pois os eventos combatem a sazonalidade negativa dos destinos.

Um evento é um formador do imaginário, onde, por meio das imagens capturadas do acontecimento cria um perfil do destino no mercado, dando-lhe maior competitividade, aumentando o apelo aos visitantes. Fortaleza, como destino para o segmento de eventos, engloba as diversas atividades inerentes ao segmento, desde o cultural, o científico, turismo de negócios, gastronômico dentre outros.

Sendo o Terminal Marítimo de Passageiros (TMP) do Porto de Fortaleza, construído com o objetivo de dar mais comodidade e conforto para os visitantes dos cruzeiros marítimos ao Ceará, chama atenção por conta de outra função que tem desempenhado. O local se tornou um dos pontos mais procurados para a realização de eventos privados, dentre os quais festas, casamentos, festivais e encontros corporativos.

O terminal marítimo de passageiros do Porto do Mucuripe, administrado pela Companhia Docas do Ceará, Autoridade Portuária, em sua origem teve como premência, ampliar e melhorar a recepção turística de cruzeiros marítimos na cidade de Fortaleza. Situado em uma localização paisagística privilegiada de Fortaleza, o Terminal é detentor de uma das mais bonitas vistas da orla da cidade. Figura 26 abaixo. Atraindo vários setores empresariais comerciais e sociais para sediar em seus espaços multifuncionais eventos das mais diversificadas naturezas.

Figura 26 – Orla do Terminal

Fonte: Elaborada pelo autor (2016).

Diante da prerrogativa legal trazida pela Resolução Nº 2240/2011 da ANTAQ, e da Portaria Nº 409/2014 – SEP, que apesar do Porto de Fortaleza ser uma área pública, a realização de eventos privados não só é permitida como também incentivada. Conforme a norma, quando não está sendo utilizado no receptivo de navios de cruzeiros, o Terminal alberga alternativamente a possibilidade de alocação de seus espaços internos para eventos corporativos e sociais. Na Figura 27 abaixo, o Terminal foi remodelado para receber uma feira de moda e um casamento em abril de 2016.

Figura 27 – Eventos: feira de moda e casamento

Fonte: Elaborada pelo autor (2016).

De acordo com o entrevistado A (2017):

Ao todo, são disponibilizados oito espaços diferentes para a realização dos eventos, com preços que variam de R\$ 732,00 a R\$ 21 mil, além de custos com estacionamento, montagem e desmontagem, energia elétrica e outras tarifas que precisam ser arcadas por quem aluga os espaços. (ENTREVISTADO A, 2017).

Complementa ainda o entrevistado A (2017):

Os recursos angariados são todos destinados ao caixa da Companhia Docas do Ceará (CDC), administradora do Porto de Fortaleza, que aproveita para gerar receita, principalmente no período em que não há temporada de cruzeiros. (ENTREVISTADO A, 2017).

O entrevistado A (2017) enfatiza que nenhum espaço pode ser alugado se estiver prevista a chegada de navios, independente de ser ou não temporada, como afirma o entrevistado A (2017):

No Brasil, a temporada de cruzeiros acontece de novembro a abril. Assim, no período em que não há visitantes, o Terminal de Passageiros fica disponível para a realização de eventos. É possível até alugar espaços durante a temporada de cruzeiros, mas só se Fortaleza não for receber navios naqueles dias. “Teríamos um evento que nos renderia R\$ 200 mil no fim de 2015, mas não foi autorizado devido à chegada de um navio. Nenhum espaço pode ser alugado quando isso ocorre”, reforça. (ENTREVISTADO A, 2017).

Em seu *site*, a CDC disponibiliza uma tabela detalhada sobre as áreas que podem ser alugadas no Terminal, além dos preços cobrados. Para utilizar apenas o auditório do local, por exemplo, o valor é de R\$ 732,00. Outras opções são: a área de bagagem (R\$ 4.140), o salão do pavilhão superior (R\$ 4.728) e o chamado varandão, uma área de 1.591 metros quadrados localizada no piso superior e com vista para o mar, Figura 28 abaixo:

Figura 28 – O Varandão

Fonte: Elaborada pelo autor (2017).

Conforme o entrevistado A (2017):

O varandão é o espaço mais procurado para casamentos. Além das opções mais baratas, a Companhia disponibiliza o pavimento térreo (R\$ 5.133), pavimento superior (R\$ 8.346), área do estacionamento mais a brita (R\$ 19.293) e até a faixa do cais, uma área externa de mais de 10 mil m² que custa R\$ 21 mil para alugar. (ENTREVISTADO A, 2017).

Quanto ao Processo burocrático, além dos custos, a pessoa física ou jurídica que quiser realizar um evento no Terminal Marítimo terá que enfrentar um processo bastante burocrático para obter a liberação do espaço desejado. Segundo o entrevistado A (2017), primeiro ligar para Coordenadoria de Comunicação e saber a disponibilidade de data. Em seguida, agendar uma visita técnica e escolher o espaço, recebendo posteriormente uma projeção de orçamento feita pela Companhia Docas do Ceará.

O orçamento sendo aprovado, o interessado deve apresentar todas as certidões exigidas. Uma série de documentos pessoais e para comprovação de renda, além do contrato social em caso de pessoa jurídica. O entrevistado A (2017) explica que:

Após recebermos os documentos, abrimos processo administrativo e enviamos para o departamento jurídico, que, aprovando o pedido, encaminha o documento para a reunião dos diretores da CDC, que dará o 'ok' final. Com tudo pronto, emitimos um boleto para pagamento de caução de 20% sobre o valor contratado. (ENTREVISTADO A, 2017).

A Companhia Docas do Ceará ressalta que o que é alugado é apenas o “espaço físico, ficando o contratante responsável pela estrutura, serviços de *buffet*, limpeza, etc.”. No decorrer da pesquisa foi observado um fator restritivo para a utilização comercial dos espaços é a situação de segurança no entorno do porto. O acesso ao terminal cruza regiões não satisfatórias quanto à segurança, principalmente no horário noturno. Espera-se que os projetos da urbanização da prefeitura de Fortaleza melhorem a situação de insegurança a partir dos próximos anos, assim melhorando o fluxo comercial do terminal.

Em relação aos eventos o entrevistado A (2017) diz:

Podemos dizer que o Terminal Marítimo de Passageiros, quando não está sendo utilizado no receptivo de Navios de cruzeiros, alberga alternativamente a possibilidade de alocação de seus espaços internos e externos para eventos corporativos, culturais e sociais quase que semanalmente. (ENTREVISTADO A, 2017).

Os eventos, embora atraiam um grande número de pessoas, não comprometem a principal função para qual a obra foi construída: a recepção de navios de passageiros. Além do mais, como afirma o diretor de gestão portuária da CDC, Mario Jorge Cavalcante (2016): “Hoje nós administramos o terminal e mantemos os custos do equipamento, com o arrendamento, o arrendatário vai pagar a outorga mensal e arrecadar tarifas dos passageiros que chegarem ao porto, além de promover os eventos”.

Outra atividade turística que pode ser implementada com o Terminal é a atividade turística ligada às marinas, como feiras náuticas, implementadas no contexto do terminal multiuso do Porto do Mucuripe. Os equipamentos turísticos complementares seriam, um conjunto de instalações à beira-mar na área entre o Terminal e a Praia Mansa, instalações necessárias aos usuários de pequenas e médias embarcações destinadas ao esporte náutico e ao lazer, incrementando ainda mais o segmento na cidade de Fortaleza.

6 CONCLUSÃO

Com a instalação do terminal marítimo de passageiros do Porto do Mucuripe, por meio da dinâmica operacional como receptivo de turismo de cruzeiros marítimos, se expande o leque de segmentos ofertados aos turistas. A cidade de Fortaleza descobriu que o turismo é uma riqueza que não está concentrada em um único segmento ou negócio turístico.

Aprende-se, em relação às políticas públicas e sua complexidade que, lhes faltam fundamentalmente os princípios do plano de governo com perspectivas de visão de políticas de longo prazo, ou seja, ocorre descontinuidade nas políticas de crescimento, sendo atropeladas pelo grupo político que está no poder.

A cidade de Fortaleza, mesmo sendo uma metrópole litorânea com 34 km de extensão só começa a avançar no turismo com plano de mudanças, pois o governo compreende a importância do turismo, começa a investir na infraestrutura, base para o desenvolvimento do turismo.

Os planos governamentais diretivos ao incremento do turismo são decisivos para o avanço do turismo. Fortaleza é o portão de entrada do turismo, mas o estado amplia o leque dos segmentos turísticos ofertados. Não apenas o seguimento ligado às praias, mas, associa vários atrativos turísticos: negócios, cultura, gastronomia, ecoturismo, eventos, dentre outros. Também a identidade acolhedora singular do povo cearense. Fortaleza, possui em sua orla, os principais equipamentos e serviços de suporte às diversas atividades socioeconômicas vinculadas à complexa cadeia produtiva do turismo.

Diante de tudo que foi analisado quanto ao objeto de estudo chega-se a conclusão que apesar do governo ter construído o Terminal multiuso, *top*, considerado um dos mais modernos do Brasil, ainda não está à altura de atender realmente a finalidade operacional para o qual foi construído, devido a pouca profundidade do berço de atracação. Os navios não atracam ao lado do terminal, vindo do cais de cargas em ônibus para o Terminal. Constatou-se a necessidade de melhorias das condições do canal de acesso e de regulamentação da atividade de dragagem e derrocamento das margens do berço de atracação de modo atender navios de maiores calados.

É evidente a necessidade da retomada do processo de licitação para o arrendamento do terminal marítimo de passageiros do Mucuripe para uso privativo. Pois, nos cruzeiros marítimos, os terminais podem ser operados pelas administradoras públicas, ou repassados a organizações privadas, o que inclui as próprias armadoras. A concessão do serviço de exploração do equipamento e dragagem seria mais célere em mãos de empreendedores privados. O governo admite que o arrendatário investirá e promoverá a complexa dinâmica operacional do equipamento como exige o receptivo turístico. Proporcionando segurança e conforto, e sustentabilidade ambiental com recuperação da Praia Mansa, atrativo turístico já integrado ao planejamento da região.

Conclui-se também que, houve equívoco quanto a estimativa do quantitativo de embarcações de navios de cruzeiros que poderiam atracar. Pois a série histórica que a estimativa foi trabalhada é referente a período muito reduzido (2004 a 2009), sendo que a estruturação da projeção de fluxo de passageiros para o horizonte do ano de 2020, adotou o mesmo critério para as projeções de movimentação de carga pelo porto entre 2009 e 2020. Estimativa elaborada em cenário bastante otimista.

Concluiu-se que, há falta de mais divulgação e marketing da cidade de Fortaleza e dos atrativos turísticos pelos órgãos responsáveis em promover o turismo na metrópole. Fato, evidenciado também em relação ao *site* da Companhia Docas, que carece de informações turísticas da cidade. Faltando um trabalho integrado de propaganda e divulgação, envolvendo o destino ou a escala, podendo até ser o principal atrativo para a venda do “pacote turístico”.

Conclui-se também que não houve planejamento consistente em relação às intervenções. Fortaleza fica longe demais das metrópoles Santos e Rio de Janeiro e as armadoras não mandam navios para o Ceará. Assim, a Companhia Docas é que sustenta os gastos com o Terminal, basicamente com os lucros da promoção de eventos.

Outro fator que inibe o crescimento do turismo de cruzeiros não só no Porto de Fortaleza, mas em outros portos do país são às altas taxas para usufruir dos serviços portuários, inviabilizando a atividade por parte das armadoras. Sendo o principal fator para o declínio dos cruzeiros, os custos operacionais e competitividade, o chamado “custo-brasil”.

Conclui-se que mesmo a gestão ambiental portuária se mostre parcialmente eficaz, na abordagem apresentada, conclui que a operação do Terminal Marítimo de Passageiros de Fortaleza está fundamentalmente necessitando de uma revisão acerca dos impactos ambientais que, em pouco espaço de tempo, já estão sendo observados na Praia Mansa acarretando na sua erosão e, ainda, o assoreamento do berço de atracação.

Concluiu-se também que a Resolução Nº 2240/2011 da ANTAQ, e da Portaria Nº 409/2014, permite e incentiva a realização de eventos privados.

A face dinâmica e complexa da atividade econômica, influencia e promove mudanças para comportar os novos e complexos formatos das operações de cruzeiros marítimos. Conclui-se que, com o incontestável potencial turístico do Ceará e a metrópole de Fortaleza equipada com um terminal moderno como o do Porto do Mucuripe, a Companhia Docas do Ceará deverá, como está proposto no plano de ações transferir a gestão do Terminal para a iniciativa privada. Que deverá investir e promover a dinâmica operacional que o Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Fortaleza (TMP) precisa para receber com mais dinamismo eficiência o turismo de cruzeiros marítimos. As intervenções são necessárias, deixarão o Terminal apto para receber navios, cruzeiros e transatlânticos, colocando dessa forma o turismo do Ceará em evidência.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS. **Instalação portuária de turismo**. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/portal/Portos IPT.asp>>. Acesso em: 11 set. 2016.

_____. **Instalações portuárias autorizadas**. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/Instalações portuárias.asp>> Acesso em: 05 set. 2016.

_____. **Resolução nº 1.556**. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/portal/pdfSistema/Publicacao/0000001978.pdf>>. Acesso em: 12 set. 2016.

_____. **Resolução nº 2240**, de 4 de outubro de 2011. Aprova a norma que regula a exploração de áreas e instalações portuárias sob gestão das administrações portuárias no âmbito dos portos organizados. Disponível em: <http://www.suape.pe.gov.br/images/publicacoes/resolucao/Resolucao_ANTAQ_n__2.240.2011.PDF>. Acesso em: 27 set. 2016.

_____. **Resolução nº 3.290**. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/portal/pdfSistema/Publicacao/0000006340.pdf>>. Acesso em: 13 set. 2016.

ALFREDINI, P.; ARASAKI, E. **Obras e gestão de portos e costas**. São Paulo: Blucher, 2009.

ALLIS, T. No caminho das mobilidades turísticas. **Revista Rosa dos Ventos**, Caxias do Sul, v.5, n.4, p. 663-668, 2013.

ALLIS, T.; FRAGA, C.; RIBEIRO, S.C.; SANTOS, M.P.S. **Rio de Janeiro in the Era of Mega-Events**. Rio de Janeiro: Challenges, 2014.

AMARAL, Ricardo Costa Neves do. **Cruzeiros marítimos**. Barueri: Manole, 2006.

ANDRADE, Antônio Luis Lordelo. **Usabilidade de interfaces web: avaliação heurística no jornalismo on-line**. Rio de Janeiro: E-papers, 2007.

ANDRADE, C; ROBERTSON, M. H. Turismo de cruzeiros: evolução, sustentabilidade e tematização do setor. In: AMORIM, E. *et al.* **Abordagem multidisciplinar dos cruzeiros turísticos**. Textiverso: 2012.

ANSARAH, Marília Gomes dos Reis (Org.). **Turismo segmentação de mercado**. São Paulo: Futura, 1999.

ARANTES, Débora Zanella. **Mapa estratégico dos cruzeiros marítimos: as transformações necessárias ao desenvolvimento do setor no Brasil**. 2009. p. 199. Monografia (Graduação em turismo) UFRGN/Natal, 2009.

ARAÚJO, A. M. M. **Fortaleza, metrópole regional: moradia e acumulação**. Fortaleza: EDUECE, 2010.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE REPRESENTANTES DE EMPRESAS MARÍTIMAS. **Alavanca para o turismo**. São Paulo, 2013. Disponível em: <<http://www.abremar.com.br/xml/alavanca.php>>. Acesso em: 30 out. 2016.

_____. **O potencial e o impacto dos cruzeiros marítimos no Brasil**. São Paulo, 2008. Disponível em: <<http://ebookbrowse.com/o-potencial-e-o-impacto-dos-cruzeiros-maritimos-no-brasil-pdf-d341795075>>. Acesso em: 26 out. 2016.

ÁVILA, M. A. Reflexões acerca da importância do lazer e entretenimento em cruzeiros marítimos. In: AMORIM, E., et al. **Abordagem multidisciplinar dos cruzeiros turísticos**. Leiria/PT: Textiverso: 2012.

BARBOSA, Yacrim Melgaço. **O despertar do turismo: um olhar crítico sobre os não-lugares**. São Paulo: Aleph, 2001.

BARRA, Otávio Augusto de Oliveira Lima. **Portos e Gestão Ambiental: Análise dos impactos ambientais decorrentes da implantação do Terminal Marítimo de Passageiros na Praia Mansa Fortaleza/CE**. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Estadual do Ceará, Ceará: 2015.

BARRETO, Margarida. **Manual de iniciação ao estudo do turismo**. Campinas: Papirus, 1995.

BENI, Mário Carlos, **Análise estrutural de turismo**. São Paulo: SENAC, 1998.

_____. **Globalização do turismo – megatendências do setor e a realidade brasileira**. São Paulo, SP: Aleph, 2003.

_____. (Org.). **Turismo: planejamento estratégico e capacidade de gestão – desenvolvimento regional, rede de produção e clusters**. Barueri, SP: Manole, 2012.

_____. (Org.). **Turismo: planejamento estratégico e capacidade de gestão – desenvolvimento regional, rede de produção e clusters**. Barueri, SP: Manole, 2015.

BETTY, Luiz Carlos. **Fortaleza 27º Grau**. Fortaleza: BBG Comunicação. 1996.

BISSOLI, Maria Ângela Marques Ambrizi. **Planejamento turístico municipal com suporte em sistemas de informação**. São Paulo: Futura, 1999.

BOYER, Marc. **História do turismo de massa**. Tradução de Viviane Ribeiro. Bauru: EDUSC, 1999.

BRASIL CRUISE. **Escalas dos cruzeiros**. Disponível em: <<http://www.brasilcruise.com.br/Escalas.asp>>. Acesso em: 06 set. 2016.

BRASIL. Ministério do Planejamento. **Segmentação indústria de cruzeiros marítimos**. Brasília, 2012. Disponível em: <www.planejamento.gov.br/secretarias/2012>. Acesso em: 23 out. 2016.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Segmentação do turismo e o mercado**. Brasília: Ministério do Turismo, 2010.

BRASIL. Ministério do Turismo. Secretaria Nacional de Políticas de Turismo. **Turismo Náutico**: orientações básicas. Ministério do Turismo, coordenação geral de segmentação. Brasília: Ministério do Turismo, 2006.

BRASIL. Ministério do Turismo. Secretaria Nacional de Políticas de Turismo. **Turismo Náutico**: orientações básicas. Ministério do Turismo, coordenação geral de segmentação. Brasília: Ministério do Turismo, 2006.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Turismo Cultural**: orientações básicas. / Ministério do Turismo, Secretaria Nacional de Políticas de Turismo, Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico, Coordenação-Geral de Segmentação. – 3º ed.- Brasília: Ministério do Turismo, 2010.

BRASIL. Ministério do Turismo. Secretaria Nacional de Políticas de Turismo. **Turismo Náutico**: orientações básicas. Ministério do Turismo, coordenação geral de segmentação. Brasília: Ministério do Turismo, 2006.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Turismo Cultural**: orientações básicas. / Ministério do Turismo, Secretaria Nacional de Políticas de Turismo, Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico, Coordenação-Geral de Segmentação. – 3º ed.- Brasília: Ministério do Turismo, 2010.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Turismo Cultural**: orientações básicas. / Ministério do Turismo, Secretaria Nacional de Políticas de Turismo, Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico, Coordenação-Geral de Segmentação. – 3º ed.- Brasília: Ministério do Turismo, 2010.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Segmentação do turismo**: Experiências, Tendências e Inovações – Artigos Acadêmicos / Ministério do Turismo, Secretaria Nacional de Políticas de Turismo, Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico, Coordenação Geral de segmentação – Brasília: Ministério do Turismo, 2010.

BRASIL. Ministério do Turismo. Turismo de Negócios e Eventos: orientações básicas. Brasília: Ministério do Turismo, 2008.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Turismo de sol e praia**: orientações básicas, Ministério do Turismo, Secretaria Nacional de Políticas de Turismo, Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico, Coordenação Geral de Segmentação. Brasília: Ministério do Turismo, 2008.

BRASIL. Ministério do Turismo. Secretaria Nacional de Políticas de Turismo. **Turismo Náutico**: orientações básicas. Ministério do Turismo, coordenação geral de segmentação. Brasília: Ministério do Turismo, 2006.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Turismo Cultural**: orientações básicas. / Ministério do Turismo, Secretaria Nacional de Políticas de Turismo, Departamento de Estruturação, Articulação e Ordenamento Turístico, Coordenação-Geral de Segmentação. – 3º ed.- Brasília: Ministério do Turismo, 2010.

BRASIL. Secretaria Especial dos Portos. Sistema portuário nacional. 2015. Disponível em: <<http://www.cvm.gov.br/legislacao/circ/sep/oc-sep-0215.html>>. Acesso em: 11 set. 2016.

BRASIL. Secretaria Especial dos Portos. **Obras do PAC Copa**. 2015. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/investimentos/arrendamentos-1/obras-do-pac-copa>>. Acesso em: 12 set. 2016.

BRASIL. Secretaria Especial dos Portos. **Sistema portuário nacional**. 2015. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/sistema-portuario-nacional>>. Acesso em: 14 set. 2016.

Presidência da República. Secretaria dos Portos. **Investimentos em infraestrutura de turismo nos portos**. Brasília, 2010. Disponível em: http://www.senado.gov.br/comissoes/CDR/AP/20110323_antonio_netto.pdf. Acesso em: 30 jul. 2016.

BRASIL. Secretaria Especial dos Portos. Sistema portuário nacional. 2015. Disponível em: <<http://www.cvm.gov.br/legislacao/circ/sep/oc-sep-0215.html>>. Acesso em: 11 set. 2016.

BRASIL. Secretaria Especial dos Portos. **Obras do PAC Copa**. 2015. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/investimentos/arrendamentos-1/obras-do-pac-copa>>. Acesso em: 12 set. 2016.

BRASIL. Secretaria Especial dos Portos. **Sistema portuário nacional**. 2015. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/sistema-portuario-nacional>>. Acesso em: 14 set. 2016.

BRASIL. **Portal Brasil, 2015**. Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/estados/ceara>>. Acesso em: 11 de jun. 2017.

BRASIL. **Lei 12815, de 05 de junho de 2013**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm>. Acesso em: 20 set. 2016.

BRASIL. **Lei 12815, de 05 de junho de 2013**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm. Acesso em: 10 set. 2016.

BRASIL. **Lei 8630, de 25 de fevereiro de 1993 (Lei de Modernização dos Portos)**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8630.htm. Acesso em: 12 set. 2016.

BRASIL. **Lei 8630, de 25 de fevereiro de 1993 (Lei de Modernização dos Portos)**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8630.htm>. Acesso em: 12 set. 2016.

BRASIL. **Lei estadual nº 12.717, em 05/09/1997**. SECRETARIA DO MEIO AMBIENTE DO CEARÁ – SEMACE, 2008. Disponível em: <http://antigo.semace.ce.gov.br/biblioteca/legislacao/conteudo_legislacao.asp?cd=11>. Acesso em: 27 abr. 2017.

BRASILTURIS **Jornal** - 30 de nov de 2016 - Edição 795- Editora Brasilturis, 2016.
<https://issuu.com/editoravia/docs/bj-795>

BRAY, R. N; BATES, A. D.; LAND, J. M. **Dredging**, a Handbook for Engineers. 2 ed. New York: John Wiley & Sons, 1997.

BRENOL, Renato Andrade. **Manual de eventos**. Caxias do Sul: EducS, 1999.

CANTON, Antonia Marisa. Evento, um potencializador de negócios. In: PANOSSO NETTO, Alexandre; ANSARAH, Marília G.R. (Eds.). **Segmentação do Mercado Turístico**: estudos, produtos e perspectivas. Barueri, SP: Manole, 2009.

CARUSO JR. Estudos Ambientais e Engenharia LTDA. **Estudo de Impacto Ambiental (EIA) Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Fortaleza – Ceará**. Volumes I, II, III e IV. 2011.

CARUSO JÚNIOR ESTUDOS AMBIENTAIS E ENGENHARIA LTDA. **Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Fortaleza –Ceará**. Fortaleza, 2011.

_____. **Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Fortaleza**, 2011.

_____. **Termo de Referência Plano Básico Ambiental Terminal de Passageiros do Porto de Fortaleza**. Fortaleza, 2012.

CASA CIVIL. Presidência da República, 1977. **Lei Federal nº 6.514**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L6514.htm>. Acesso em: 19 mar. 2017.

CASA CIVIL, Presidência da República, 1977. **Decreto Federal n.º 7.602**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/decreto/d7602.htm>. Acesso em: 29 mai. 2017.

CEARÁ. Secretaria do Turismo. **Plano Ceará Receptivo SETUR 2015**. Disponível em: <<http://www.setur.ce.gov.br>>. Acesso em: 19 de jun. 2017.

CEARÁ. Superintendência Estadual do Meio Ambiente do. **Programa de educação ambiental do Ceará**. 2 ed. Rev. Atual, Fortaleza: SEMACE, 2003.

CHAUÍ, Marilena. **Convite à filosofia**. São Paulo: Ática, 2006.

CHIAS, Josep. **Turismo o negócio da felicidade**: desenvolvimento e marketing turístico de países, lugares e cidades. Trad. Sandra Valezuela. São Paulo: SENAC, 2007.

CLAUDINO SALES, V. **Cenários Litorâneos – Lagoa do Papicu: Natureza e Meio Ambiente na Cidade de Fortaleza/Ce**. Dissertação de Mestrado, USP, São Paulo, 1993. 349p.

COBRA, Marcos. **Marketing de Turismo**. 2. ed. São Paulo: Cobra Editores e Marketing, 2005.

COMPANHIA DOCAS DO CEARA, DOCAS, 2011. Disponível em: <<http://www.docasdoceara.com.br/o-porto>>. Acesso em: 02 maio 2017.

COMPANHIA DOCAS DO CEARÁ. DOCAS, 2014. Disponível em: <<http://www.docasdoceara.com.br/>>. Acesso em: 16 out. 2016.

COMPANHIA DOCAS DO CEARA, DOCAS, 2016. Disponível em: <<http://www.docasdoceara.com.br/o-porto>>. Acesso em: 02 maio 2017.

CORIOLOANO, Luzia Neide Menezes; SILVA, Sylvio Carlos Bandeira de Mello. **Turismo e Geografia: abordagens críticas**. Fortaleza: EdUECE, 2005.

_____. **O turismo nos discursos, nas políticas e no combate à pobreza**. São Paulo: Annablume, 2006.

_____; PARENTE, Karlos Marques. Espaços de reserva do capital na orla oeste de Fortaleza: Demandas para lazer e turismo In: CORIOLOANO, Luzia Neide, VASCONCELOS, Fábio Perdigão (orgs.), **Turismo, Território e Conflitos Imobiliários**. Fortaleza: EdUECE, 2012.

_____; FERNANDES, Laura M. Marques. Políticas de turismo: Ações e contradições da realidade cearense. In: CORIOLOANO, Luzia Neide; VASCONCELOS, Fábio Perdigão. (orgs.) **O Turismo e a Relação Sociedade – Natureza: realidades, conflitos e resistências**. 2. ed. Fortaleza: EdUECE, 2014.

_____; VASCONCELOS, Fábio Perdigão (Org.). **O turismo e a relação sociedade-natureza: realidades, conflitos e resistências**. Fortaleza: EdUECE, 2014.

COSTA, M. C. L. Fortaleza: expansão urbana e organização do espaço. In: SILVA, J. B. da, CAVALCANTE, T. C. e DANTAS, E.W. C. **Ceará: um novo olhar geográfico**. 2. ed. Fortaleza: Demócrito Rocha, 2007.

CRYSTAL CRUISES, 2017. Disponível em: <<https://www.dreamlines.com.br/cruzeiros-brasil>>. Acesso em: 06 jul. 2017.

CRESWELL, John W. **Projeto de pesquisa: métodos qualitativos, quantitativos e mistos**. Tradução de Luciana de Oliveira da Rocha. 2. ed. Porto Alegre: Artmed, 2007.

CRUISE FOWARD. **Impact – Environment & Economic**. 2014. Disponível em: <<http://cruisefoward.org/impact/economic>>. Acesso em: 12 out. 2016.

CRUISE LINES INTERNATIONAL ASSOCIATION. **Infographic Economic Impact**. 2015. Disponível em: <<http://www.cruisefoward.org/impact/economic/infographic-economic-impact>>. Acesso em: 11 nov. 2016.

_____. **Dados do setor**. Associação Brasileira de Representantes de Empresas Marítimas, São Paulo. Disponível em: <<http://abremar.com.br/dadosdosetor>>. Acesso em: 3 ago. 2016.

_____. **Temporadas**. 2016. Associação Brasileira de Representantes de Empresas Marítimas, São Paulo. Disponível em: <<http://www.abremar.com.br/temporadas-2>>. Acesso em: 20 nov. 2016.

_____. **Cruzeiros marítimos**: estudo de perfil e impactos econômicos no Brasil. Disponível em: <<http://www.abremar.com.br/down/fgv2014.pdf>>. Acesso em: 04 set. 2016.

_____. **CLIA 2011**: Cruise market profile study. Fort Lauderdale, 2011. Disponível em: <http://www.cruising.org/sites/default/files/pressroom/Market_Profile_2011.pdf>. Acesso em: 17 nov. 2016.

CRUISE MARKET SHARE. **2015 Wold Wide Market Share**. 2015a. Disponível em: <<http://cruisemarketwatch.com/market-share/>>. Acesso em: 14 out. 2016.

CRUISE MARKET SHARE. **Growth of Cruise Line Industry**. 2015b Disponível: <<http://cruisemarketwatch.com/growth/>>. Acesso em: 14 out. 2016.

CVC – Agência de Viagens CVC. **Nossa história**. Disponível em: <<http://www.cvc.com.br/institucional/nossa-história>>. Acesso em: 19 jan. 2017.

DANTAS, E. W. C. **Mar à Vista**: estudo da maritimidade em Fortaleza. 2a ed. Fortaleza: Edições UFC, 2011.

DEBORD, Guy. **A sociedade do espetáculo**. 12. ed. Rio de Janeiro: Contraponto, 2011.

DENCKER, Ada de Freitas Maneti. **Métodos e técnicas de pesquisa em turismo**. São Paulo: Futura, 1998.

_____. **Pesquisa e Interdisciplinaridade no ensino superior**: uma experiência no curso de turismo. São Paulo: Aleph, 2002.

DIAS, Reinaldo, AGUIAR, Marina Rodrigues. **Fundamentos do turismo**: conceitos, normas e definições. Campinas, SP: Alínea, 2002.

EIA/TMP (2011) - RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL (RIMA) DO PORTO DE FORTALEZA – CEARÁ. Disponível em: <<http://tmp.mpce.mp.br/orgaos/CAOMACE/pdf/rima/RIMA-TerminalMaritimodePassageirosdoPortodeFortaleza.pdf>>. Acesso em: 22 jul. 2016.

EMBARCAÇÕES. **Guia Curso Básico de Desenho Naval**. São Paulo: On Line, 2016.

ESPÍNOLA, Rodolfo. **Caravelas, jangadas e navios**: uma história portuária. Fortaleza: OMNI, 2007.

FALCO, Débora de Paula. Turismo, pós-modernidade e mídia: um olhar contemporâneo sobre as implicações da prática turística. In: CONGRESSO DE CIÊNCIA DA COMUNICAÇÃO NA REGIÃO SUDESTE, 13., 2008, São Paulo. **Anais...** São Paulo: INTERCOM, 2008. p.1-15. Disponível em: <<http://www.intercom.org.br/papers/regionais/sudeste2008/resumos/r9-0221-1.pdf>>. Acesso em: 10 maio 2016.

FARIAS, Wallace Bezerra. **Cruzeiros marítimos e stakeholders**: perspectivas de desenvolvimento da infraestrutura de cruzeiros no Brasil. 2016. 121 f. Dissertação (Mestrado em Turismo) – Escola de Artes, Ciências e Humanidades, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2016. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/100/100140/tde-14102016-161636/pt-br.php>>. Acesso em: 12 out. 2016.

FAZZINI, C.; PALLADINO, R. Turismo de eventos. **Revista Turismo em Números**, São Paulo, n.15, p. 8-16, out. 2003.

FERREIRA, Simone Bacellar Leal; NUNES, Ricardo Rodrigues. **E - Usabilidade**. Rio de Janeiro: LTC, 2008.

FONSECA, D.O.P. **Turismo receptivo voltado ao mercado de cruzeiros**: uma análise descritiva das regiões norte e sudeste do Brasil. 2012. 70 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Turismo) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2012.

FORTALEZA. Secretaria do Turismo. **SETFOR, 2015**. Disponível em: <<https://catalogodeservicos.fortaleza.ce.gov.br/categoria/turismo>>. Acesso em: 25 de mai. 2017.

FOURASTIÉ, Jean. **Lazer e turismo**: ócio e turismo. Rio de Janeiro, RJ: SALVAT, 1979.

GIRÃO, Raimundo. **Geografia estética de Fortaleza**. Fortaleza: BNB, 1985.

GOES FILHO, H. A. **Dragagem e gestão de sedimentos**. 2004. 175 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil) – Programa de Pós-Graduação em Engenharia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2004. Disponível em: <http://wwwp.coc.ufrj.br/teses/mestrado/rh/2004/Teses/GOES%20FILHO_HA_04_t_M_rhs.pdf>. Acesso em: 08 set. 2016

GUIMARÃES, S., BORGES, P. **E-turismo**: internet e negócios do turismo. São Paulo: Cengage Learning, 2008.

HOEFEL, F. **Morfodinâmica das praias arenosas oceânicas**: uma revisão bibliográfica. Itajaí: Univali, 1998.

IGNARRA, Luiz Renato. **Fundamentos do Turismo**. São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2003.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Atlas de representações literárias de regiões brasileiras**. Rio de Janeiro, RJ. 2016.

INSTITUTO DE PESQUISA E ESTRATÉGIA ECONÔMICA DO CEARÁ. **Síntese dos Indicadores Sociais**. Fortaleza: SEPLAN, 2005.

_____. **Anuário Estatístico do Ceará – 2014**. Fortaleza: IPECE, 2014. Disponível em:
<http://www2.ipece.ce.gov.br/publicacoes/anuario/anuario2014/aspectosEconomicos/turismo/polos_atrativos.htm>. Acesso em: 19 fev. 2017.

KLINK, Amyr. **Linha d'água: entre estaleiros e homens do mar**. São Paulo: Companhia das letras, 2006.

KOMAR, P. Selective longshore transport rates of different grain-size fractions within a beach. **Journal of Sedimentary Petrology**, 1977.

KRIPPENDORF, Jost. **Sociologia do turismo: para uma nova compreensão do lazer e das viagens**. 3. ed. São Paulo: Aleph, 2009.

LAGE, B.H.G; MILONE, P.C. (Orgs.). **Turismo: teoria e prática**. São Paulo: Atlas, 2000.

LAGE, Beatriz Helena Gelas; MILONE, Paulo César. **Economia do turismo**. São Paulo: Atlas, 2001.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Fundamentos de metodologia científica**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2003.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Metodologia do trabalho científico**. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2014.

LICKORISH, Leonard J.; JENKINS, Carson L. **Introdução ao turismo**. Rio de Janeiro: Campus, 2000.

LIMA, Fernanda Ester Teixeira. O turismo e os transportes. In: CORIOLANO, Luzia Neide (Coord.). **Turismo: gestão da cadeia produtiva**. Fortaleza: Edições Demócrito Rocha, 2008.

LIMA, Rozuila Neves. **Turismo náutico sustentável: um diferencial competitivo**. In: PANOSSO NETTO, Alexandre; ANSARAH, Marília G.R (Eds.). **Segmentação do Mercado Turístico: estudos, produtos e perspectivas**. Barueri: Manole, 2009.

LOHMANN, G.; FRAGA, C.; CASTRO, R. **Transportes e destinos turísticos: planejamento e gestão**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2013.

MANCINI, M. **The CLIA guide to the cruise industry**. Stanford: Cengage Learning, 2010.

MANSOUR, Clarissa; CENSI, Juliana. Análise descritiva do panorama estrutural dos terminais de transporte marítimo de passageiros no Brasil. In: CONGRESSO INTERNACIONAL DE DESEMPENHO PORTUÁRIO, 2., 2015, Florianópolis. **Anais...** Florianópolis: CIDESPORT, 2015. p.1-27. Disponível em:
<<http://www.cidessport.com.br/sites/default/files/36867.pdf>>. Acesso em: 20 maio 2017.

MARSHALL, Marjorie. Coordenadora de Comunicação da Companhia DOCAS: depoimento [abril. 2016]. Entrevistador: Elmiro Ribeiro. Fortaleza: Vídeo celular. Entrevista concedida ao MPGNT-UECE-CE. marjorie.marshall@docasdoceara.com.br.

MACINTOSH, Robert W; GOELDNER, Charles C. **Tourism: principles, practices, philosophies**. Nova York: Bookman, 1999.

MESQUITA, A; GUIMARÃES, Indira. Eventos ferramenta de marketing e gerador de divisas para o município. **Turismo de eventos: ferramenta de desenvolvimento de um destino**. Fortaleza: [s.n.], 2007. p.25-37.

MILL, R. C. **Resorts: Management and Operation**. 2ª ed. Ed: John Wiley and sons, 2007.

MINAYO, Maria Cecília de Souza (org.). **Pesquisa social: teoria, método e criatividade**. 18. ed. Petrópolis: Vozes, 2001.

_____. Ministério do Meio Ambiente. **Projeto orla: fundamentos para gestão integrada**. Brasília, 2006.

_____. **Anuário Estatístico de Turismo – 2015**. Brasília: Mtur, 2014.

MOLETTA, Vânia Beatriz. Florentino; GOIDANICH, Karin Leyser. **Turismo de compras**. 4. ed. Porto Alegre: SEBRAE/RS, 2003.

MOLINA, Sérgio. **O pós-turismo**. São Paulo: Aleph, 2003.

MOLINA, Sérgio. **Turismo: metodologia e planejamento**. Bauru, SP: Edusc, 2005.

MORAIS, J. O. Compartimentação territorial evolutiva da zona costeira. In: LIMA, L. C.; MORAIS, J. O.; SOUZA, M.J. N. (Orgs.) **Compartimentação territorial e gestão regional do Ceará**. Fortaleza: FUNECE, 2000.

MORIN, Edgar. **O método: A natureza da natureza**. Porto Alegre: Sulina, 2005.

_____. Os sete saberes necessários à educação do futuro. São Paulo: Cortez; Brasília, DF: UNESCO, 2005.

_____. **Introdução ao pensamento complexo**. Porto Alegre: Sulina, 2006.

_____. **Ciência com consciência**. Tradução de Maria D. Alexandre e Maria Alice A. de Sampaio Dória. 16. ed. rev. e mod. pelo autor. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2014.

_____. **Introdução ao pensamento complexo**. 5. ed. Porto Alegre: Sulina, 2015.

MUEHE, D. **Geomorfologia costeira**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1994.

NIELSEN, Jakob. LORANGER, Hoa. **Prioritizing Web Usability**. Berkeley, California USA: New Riders, 2006.

NIELSEN, Jakob. **Usability Engineering**. California: Academic Press, 1993.

OLIVEIRA, Erivam de Moraes. **Da fotografia analógica à ascensão da fotografia digital**. Volume 5, nº 1, USP. São Paulo, 2005.

OLIVEIRA, U. B. G. **A dragagem e os impactos ao meio ambiente**. Rio de Janeiro. dez. 2010. Disponível em: <www.uezo.rj.gov.br/tccs/capi/UlyssesOliveira.pdf>. Acesso em: 10 out. 2016.

ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TURISMO. **Panorama OMT del turismo internacional**, 2015. Disponível em: <<http://www.e-unwto.org>>. Acesso em: 27 abr. 2017.

_____. **Cruise tourism: current situation and trend**. Madrid: Cedro, 2010.

_____. **Cuenta satélite de turismo: Recomendaciones sobre el marco conceptual**, 2008. Disponível em: <<https://unstats.un.org/unsd/publication/.../Series>>. Acesso em: 27 abr. 2017.

_____. **Introdução ao turismo**. São Paulo: Roca. 2001.

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE TURISMO. **Turismo de Cruceros: situación actual y tendencias**. Madrid: OMT, 2008.

PALHARES, Guilherme Lohamann. **Transportes turísticos**. São Paulo: Aleph, 2002.

PANOSSO NETO, Alexandre; ANSARAH, Marília Gomes dos Reis. **Segmentação do mercado turístico: estudos, produtos e perspectivas**. Barueri, SP: Manole, 2009.

PERINOTTO, André Riani Costa. **Investigando a Comunicação Turística de Parnaíba/PI-Brasil: internet e redes sociais, descrição e análise**. Revista de Investigación em Turismo y Desarrollo Local. V. 06. nr. 15. Dezembro 2013. Disponível em: <www.eumed.net>. Acesso em: 09 nov. 2016

PORTO, Marcos Maia. **Desenho indústria e modelos de gestão portuária: o caso brasileiro**. GEIPOT, Ministério dos Transportes: Brasil, 1999.

PORTOS e Navios (2015). Sem dragagem, porto do Mucuripe inibe atracação. Disponível em: <<https://www.portosenavios.com.br/noticias/portos-e-logistica/29819-sem-dragagem-porto-do-mucuripe-inibe-atracacao-no-terminal-de-passageiros>>. Acesso em: 18 set. 2016.

PRETI, Ricardo. Analista de Comunicação da Companhia DOCAS: depoimento [novembro. 2016]. Entrevistador: Elmiro Ribeiro. celular. Entrevista concedida ao MPGNT-UECE-CE. ricardo.preti@docasdoceara.com.br

RAIS/CAGEC, 2015. MINISTERIO DO TRABALHO, **Relação Anual de Informações Sociais, RAIS (2015)**. Disponível em: <http://www.rais.gov.br/sitio/consulta_trabalhador_identificacao.jsf>. Acesso em: 09 set. 2016.

RAMOA, C. E. A. **Cruzeiros marítimos**: realidade, perspectivas e fatores que influenciam o comportamento do mercado brasileiro. Dissertação (Mestrado em Turismo) – Programa de Pós-graduação em Turismo e Hotelaria, Universidade do Vale do Itajaí, Balneário Camboriú, 2014.

RELATÓRIO DE IMPACTO AMBIENTAL. **Terminal Marítimo de Passageiros - Porto de Fortaleza - Ceará - Brasil**. 2011.

RESOLUÇÃO Nº **3.290-ANTAQ, DE 13 DE FEVEREIRO DE 2014**. Disponível em: <<http://web.antaq.gov.br/portaltv3/pdfSistema/Publicacao/0000006904.pdf>>. Acesso em: 15 de jun. 2017.

REVISTA Portogente. **Guia básico do transporte marítimo**. Disponível em: <<http://portogente.com.br/portopedia/86467-guia-basico-do-transporte-maritimo>>. Acesso em: 20 set. 2016.

REVISTA Portogente. Logística de Transportes. Disponível em: <<http://portogente.com.br/portopedia/logistica-de-transportes-73441>>. Acesso em: 18 set. 2016.

RICHARDSON, R. J. **Pesquisa social**: métodos e técnicas. 3. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

ROSALEM, Viviane. **São Paulo Boat Show bate expectativas de público e de negócios gerados**. Boatshow, 10 out. 2007. Disponível em <<http://www.boatshow.com.br/noticias>>. Acesso em: 11 out. 2007.

ROTA do Sol (2016). Disponível em: <<http://rotadosolce.blogspot.com.br/2016>>. Acesso em: 22 mar. 2017.

RUSCHMANN, Doris Van de Meene; SOLHA, Karina Toledo (Org.). **Turismo**: uma visão empresarial. Barueri, SP: Manole, 2004.

SAKATA, Marici Cristine Gramacho. **Tendências metodológicas da pesquisa acadêmica em turismo**. São Paulo: Biblioteca 24 horas, 2011.

SANTOS, Glauber Eduardo de Oliveira; KADOKA, Décio Katsushigue. **Economia do turismo**. São Paulo: Aleph, 2012 – (Série turismo)

SANTOS, M. e SILVEIRA, M. L. **O Brasil**: território e sociedade no início do século XXI. – Rio de Janeiro: Record, 2001.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço**. Técnica e tempo, Razão e emoção. São Paulo: Hucitec, 1996.

_____. **Por uma outra globalização**: do pensamento único à consciência universal. 25. ed. Rio de Janeiro: Record, 2015.

SILVA, J. B. *et al* (Org.). **Panorama da geografia brasileira I**. São Paulo: Anablume, 2006.

SILVA, M. A. K. da e MEIRELES, A. J. de A. Contribuição ao desenvolvimento sustentável de Fortaleza/CE: um lugar chamado Caça e Pesca. In. SILVA, J. B.; CAVALCANTE, T. C.; DANTAS, E.W. C., ZANELLA, E.M.E.; MEIRELES, A.J. A. **Litoral e Sertão: natureza e sociedade no Nordeste Brasileiro**. Fortaleza: Expressão Gráfica, 2006.

SOUZA, M. J. N. **Geomorfologia – atlas do Ceará**. Fortaleza: SEPLAN/IPLANCE, 1989.

SPOSITO, Eliseu Savério. **Geografia e filosofia: contribuição para o ensino do pensamento geográfico**. São Paulo: UNESP, 2004.

STEIN, Ademir S. **A arte de vender sonhos**. São Paulo: Nobel, 2004.

SWARBROOKE, John. **Turismo sustentável: conceitos e impacto ambiental**. 2. ed. São Paulo: Aleph, 2000.

TELFER, D. J.; SHARPLEY, R. **Tourism and Development in the Developing World**. 2. ed. London: Routledge, 2016.

TORRE, Francisco de la. **Sistemas de transportes turísticos**. São Paulo: Roca, 2002.

TRIGO, Luiz Gonzaga Godói. **A sociedade pós-industrial e o profissional em turismo**. Campinas: Papirus, 1998.

TRIVINOS, Augusto Nivaldo Silva. **Introdução à pesquisa em ciências sociais: a pesquisa qualitativa em educação**. São Paulo: Atlas, 1987.

VASCONCELOS, F. P. **Gestão Integrada da Zona Costeira: ocupação antrópica desordenada, erosão, assoreamento e poluição ambiental do litoral**. Fortaleza: Premius, 2005.

WORLD ECONOMIC FÓRUM. **The Travel & Tourism Competitiveness Report 2015**. Disponível em:

<http://www3.weforum.org/docs/TT15/WEF_Global_Travel&Tourism_Report_2015.pdf>. Acesso em: 22 out. 2016.

APÊNDICES

APÊNDICE A – Termo de consentimento



UNIVERSIDADE ESTADUAL DO CEARÁ - UECE MESTRADO PROFISSIONAL EM GESTÃO DE NEGÓCIOS TURÍSTICOS - MPGNT

Sou Antônio Elmiro Ribeiro, mestrando do Curso de Mestrado Profissional em Gestão de Negócios Turísticos da Universidade Estadual do Ceará – UECE. Pesquiso o turismo no Ceará com foco no Terminal Marítimo de Passageiros de Fortaleza. Venho solicitar a colaboração de V.Sa., respondendo este formulário que fornecerá dados e informações necessárias a minha dissertação de mestrado.

Os Termos de Consentimento Livre e Esclarecido e Pós-informado integram este documento.

TERMO DE CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO

Prezado(a) participante da pesquisa,
Você está sendo convidado(a) a participar da pesquisa sobre o Turismo, sob minha responsabilidade, pesquisador Antônio Elmiro Ribeiro, investigo o Terminal Marítimo de Passageiros do Porto do Mucuripe. A pesquisa integra a dissertação que estou escrevendo no Mestrado em Gestão de Negócios Turísticos da Universidade Estadual do Ceará – UECE

1 PARTICIPAÇÃO NA PESQUISA: Ao participar desta pesquisa você contribuirá apresentando o seu ponto de vista por meio das respostas às perguntas do questionário. Como é de seu conhecimento a sua participação é voluntária, você tem a liberdade de não querer participar, e pode desistir, em qualquer momento, sem nenhum prejuízo para você.

2 RISCOS E DESCONFORTOS: Considera-se que a participação na pesquisa não deve apresentar nem risco, nem desconforto ao participante, pois se trata somente de responder ao questionário e/ou conceder entrevista, além do mais, sem divulgação de nome. As informações serão divulgadas com a seguinte redação “informações levantadas junto aos órgãos, empresas e guias ligados às atividades de turismo no Terminal Marítimo de Passageiros de Fortaleza, empresários do ramo e gestores públicos”, por exemplo.

3 BENEFÍCIOS: Os benefícios esperados com o estudo são o aprofundamento sobre o desenvolvimento do turismo náutico de cruzeiros marítimos em Fortaleza. Os participantes da pesquisa receberão os resultados após a defesa da dissertação.

4 FORMAS DE ASSISTÊNCIA: não se aplica.

5 CONFIDENCIALIDADE: todas as informações que nos fornecer serão utilizadas somente para esta pesquisa. Suas respostas e dados pessoais ficarão em

segredo, seu nome não aparecerá em lugar nenhum do questionário, nem quando os resultados forem apresentados.

6 **ESCLARECIMENTOS:** Se tiver alguma dúvida a respeito da pesquisa e/ou dos métodos utilizados na mesma, pode procurar a qualquer momento o pesquisador responsável.

Nome do pesquisador responsável: António Elmiro Ribeiro Telefone para contato: (85) 996007037 Email: elmioribeirojack@gmail.com

7 **RESSARCIMENTO DAS DESPESAS:** Caso aceite participar da pesquisa, não receberá nenhuma compensação financeira.

8 **CONCORDÂNCIA NA PARTICIPAÇÃO:** Se o(a) Sr.(a) estiver de acordo em participar deverá preencher e assinar o Termo de Consentimento Pós-esclarecido que se segue, e receberá uma cópia deste Termo.

O sujeito de pesquisa ou seu representante legal, quando for o caso, deverá rubricar todas as folhas do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido – TCLE – assinando na última página do referido Termo.

O pesquisador responsável deverá, da mesma forma, rubricar todas as folhas do Termo de Consentimento Livre e Esclarecido – TCLE – assinando na última página do referido Termo.

CONSENTIMENTO PÓS INFORMADO

Pelo presente instrumento que atende às exigências legais, o Sr.(a) _____, portador(a) da cédula de identidade _____, declara que, após leitura minuciosa do TCLE, teve oportunidade de fazer perguntas, esclarecer dúvidas que foram devidamente explicadas pelo pesquisador, ciente dos serviços e procedimentos aos quais será submetido e, não restando quaisquer dúvidas a respeito do lido e explicado, firma seu CONSENTIMENTO LIVRE E ESCLARECIDO em participar voluntariamente desta pesquisa.

E, por estar de acordo, assina o presente termo.

_____, _____ de _____ de _____

Assinatura do participante

APÊNDICE B – Entrevistado A – Companhia Docas do Ceará – CDC

INSTITUIÇÃO: Companhia Docas do Ceará CDC

DATA: 02/05/2017

01) Qual a papel do Terminal Marítimo de Passageiros para o turismo em Fortaleza?

02) Qual a participação dos cruzeiros na renda ou faturamento da empresa?

Taxas ao porto?

Pagam impostos?

Novas compras de suprimentos?

03) Qual o quantitativo de **eventos** realizados no Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Fortaleza desde que foi inaugurado?

04) Qual o quantitativo de **navios** que o Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Fortaleza atendeu por temporada desde que foi inaugurado?

05) O que pode ser feito para otimizar a operacionalidade do terminal e incrementar o segmento de turismo de cruzeiros em Fortaleza/CE?

APÊNDICE C - Entrevistado B - Representante da SETUR-CE

INSTITUIÇÃO: SETUR

DATA: 09/03/2017

01) Qual a participação da SETUR na receita do turismo em Fortaleza?

02) Que tipos de receitas os cruzeiros propiciam?

Taxas ao porto?

Pagam impostos?

Novas compras de suprimentos?

Vendem pacotes turísticos?

Frequentam restaurantes e bares?

03) Qual a política de captação de cruzeiros? Quais seus resultados?

04) Quais incentivos existem para que os cruzeiros passem por Fortaleza?

05) A vinda de cruzeiros gera empregos diretos no setor turístico?

06) Existe um relatório do nível de satisfação das empresas que realizam os cruzeiros em relação ao destino Fortaleza? Tem dificuldade? Quais?

07) O que pode ser feito para incrementar o setor?

APÊNDICE D – Entrevistado C - representante da SETFOR

INSTITUIÇÃO: SETFOR

DATA: 25/04/2017

- 01) Qual a participação da SETFOR na receita do turismo de cruzeiros em Fortaleza? Que tipos de receitas os cruzeiros propiciam?
Taxas ao porto?
Pagam impostos?
Novas compras de suprimentos?
Quais os roteiros turísticos ofertados?
Frequentam restaurantes e bares?
- 02) Qual a política de captação de cruzeiros? Quais seus resultados?
- 03) Quais incentivos existem para que os cruzeiros passem por Fortaleza?
- 04) A vinda de cruzeiros gera empregos diretos no setor turístico?
- 05) Existe um relatório do nível de satisfação das empresas que realizam os cruzeiros em relação ao destino Fortaleza?
Tem dificuldade? Quais?
- 06) O que pode ser feito para o terminal otimizar sua capacidade operacional e incrementar o segmento de turismo de cruzeiros em Fortaleza/CE.?

APÊNDICE E – Entrevistado D - Representante da NETUR

INSTITUIÇÃO: NETUR

DATA: 25/04/2017

01) Qual a participação dos cruzeiros na renda ou faturamento da empresa?

02) Que tipos de receitas os cruzeiros propiciam?

Pagam impostos?

Novas compras de suprimentos?

Quais ou qual agências vendem os pacotes turísticos?

.

Frequentam restaurantes e bares?

03) Qual a política de captação de cruzeiros? Quais seus resultados?

04) Quais incentivos existem para que os cruzeiros passem por Fortaleza?

05) A vinda de cruzeiros gera empregos diretos no setor turístico?

06) Existe um relatório do nível de satisfação das empresas que realizam os cruzeiros em relação ao destino Fortaleza? Tem dificuldade? Quais?

07) Qual o quantitativo de navios que a NETUR atendeu por temporada desde que o terminal começou a funcionar?

08) Quais os *Tours* oferecidos pela empresa e o percentual das escolhas em cada um?

09) O que pode ser feito para o terminal otimizar sua capacidade operacional e incrementar o setor?

APÊNDICE F – Entrevistado E- Guia turístico prestador de serviços ao Terminal Marítimo de Passageiros de Fortaleza

INSTITUIÇÃO: GUIA NETUR

CARGO: Guia de turismo - Categoria Nº Reg./Guia: 06.014696.96-5

DATA: 18/05/2017

- 1 Há quanto tempo presta serviço como guia turístico junto ao Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Fortaleza?
- 2 Quantos roteiros já fez como guia turístico junto ao TMP, desde que o mesmo começou a funcionar?
- 3 Quais os roteiros mais procurados pelos turistas?
 - 3.1 – Eles gostam dos roteiros oferecidos?
 - 3.2 – O que poderia melhorar nos mesmos?
- 4 O turista tem alguma informação antecipada sobre a cidade de Fortaleza?
- 5 Descreva o perfil do turista que aporta em Fortaleza por meio do TMP do Mucuripe:
- 6 Em sua avaliação, a atividade de receptivo turístico portuário que o TMP do Mucuripe exerce, contribui para o desenvolvimento do turismo de cruzeiros e sua cadeia produtiva na cidade de Fortaleza?
- 7 Quais os entraves que impedem o TMP deslanchar como equipamento portuário de turismo?
Sugestões:

APÊNDICE G – Entrevistado F- Guia turístico prestador de serviços ao Terminal Marítimo de Passageiros de Fortaleza

INSTITUIÇÃO: GUIA NETUR - ERNANITUR

DATA: 11/06/2017

1 – Há quanto tempo presta serviço como guia turístico junto ao Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Fortaleza ?

2 - Quantos roteiros já fez como guia turístico junto ao TMP, desde que o mesmo começou a funcionar?

3 - Quais os roteiros mais procurados pelos turistas ?

3.1 – Eles gostam dos roteiros oferecidos?

3.2– O que poderia melhorar nos mesmos?

4 – O turista tem alguma informação antecipada sobre a cidade de Fortaleza?

5 – Descreva o perfil do turista que aporta em Fortaleza por meio do TMP do Mucuripe:

6 – Em sua avaliação, a atividade de receptivo turístico portuário que o TMP do Mucuripe exerce, contribui para o desenvolvimento do turismo de cruzeiros e sua cadeia produtiva na cidade de Fortaleza?

7 - Quais os entraves que impedem o TMP deslançar como equipamento portuário de turismo?

Sugestões:

APÊNDICE H - Pesquisa de opinião sobre o site da Companhia Docas do Ceará, que administra o Terminal Marítimo de Passageiros de Fortaleza

Nome _____

Sexo

feminino masculino

Faixa etária

15 a 20 anos 20 a 30 anos 30 a 40 anos 40 a 50 anos

Mais de 50 anos

Escolaridade

Fundamental Médio Superior Pós-graduado Outros

Cidade de residência _____

1. Na página inicial do site da Companhia Docas do Ceará - <http://www.docasdoceara.com.br/> você tem como saber o que essa empresa/instituição faz?

sim não

2. Você considera que o site tem uma apresentação gráfica agradável e legível?

sim não

3. Este site permite que você sempre saiba em que página está?

sim não

4. Este site está atualizado?

sim não

5. De um modo geral, você considera rápido o acesso às informações do site?

sim não

6. Os recursos de navegação (menus, ícones, links, botões) estão todos claros e fáceis de achar?

() sim () não

7. O conteúdo textual do site está claro e consistente?

() sim () não

8. É fácil a navegação neste site?

() sim () não

9. Nesse site você consegue ter acesso rápido ao contato com a empresa (fale conosco, e-mail)?

() sim () não

10. Você consegue obter nesse site informações sobre o Terminal Marítimo de Passageiros de Fortaleza?

() sim () não

11. Você consegue obter nesse site informações turísticas sobre o Ceará?

() sim () não

12. No site existem imagens turísticas que possam incentivar o visitante a conhecer o Estado do Ceará?

() sim () não

13. Existem links disponibilizados neste site que se relacionem à atividade turística desenvolvida em Fortaleza (serviços de hospedagem, alimentação, táxi, passeios etc.)?

() sim () não

APÊNDICE I – Questionário dos turistas do cruzeiro

Identificar o perfil do turista que chega em Fortaleza pelo Terminal Marítimo de Passageiros do Porto do Mucuripe.

Dados pessoais:

01-Idade: _____

02 - Sexo: () F () M

02.1- Origem: () Nacional Qual? _____

() Internacional Qual? _____

03 - Renda: () Até U\$ 2.000,00

() Entre U\$ 2.000,00 e U\$ 3.000,00

() Entre U\$ 3.000,00 e U\$ 4.000,00

() Mais de U\$ 5.000,00

04 - Quanto você gastou na sua estadia?

() Até R\$ 500,00

() Entre R\$ 500,01 e R\$ 1.000,00

() Superior a R\$ 1.000,00.

05 - Qual o roteiro dos tours escolhido?

() City Tour em Fortaleza

() Praia do Cumbuco

() Museu da Cachaça.

() Praia do Futuro

() Outros: _____

06 - Qual seu porto de embarque? _____

07 - Além de fazer o cruzeiro, existem outras motivações para sua viagem?

() Entretenimento

- Compras
- Cultural
- Ecoturismo
- Sol e praia (lazer)
- Outros: _____

08 - Você já fez outros cruzeiros?

- Não
- Se sim, quantos? _____

09 - O fato do roteiro de cruzeiro incluir Fortaleza foi decisivo para sua escolha?

- Sim
- Preferencialmente Sim
- Não, faria do mesmo jeito

10 - Qual avaliação você faz da parada em Fortaleza?

- Excelente
- Boa
- Razoável
- Ruim
- Péssima