

## Reflexões sobre os benefícios econômicos da temporada de transatlânticos no verão 2005/06 em Ilhéus, Bahia

Felipe de Paula Souza, Karen Vieira Ramos, Rodrigo Muniz Ferreira, Nogueira, Tatiana Amaral Silva \*

### Resumo

Este artigo compreende uma reflexão acerca dos benefícios econômicos gerados pelo setor de turismo marítimo no estado da Bahia e, especialmente, no município de Ilhéus. A partir de uma abordagem predominantemente quantitativa a respeito da temporada transatlântica - de outubro de 2005 a março de 2006 -, a proposta vislumbrada é focar questões econômicas e turísticas no que tange à importância, desenvolvimento e perspectivas do sub-setor no bojo da economia local. No entanto, não se pretende neste ensaio esgotar as visões de análises sobre o tema, inviáveis pelos limites do trabalho, mas sim de contribuir na bibliografia e fomentar a geração de produções posteriores.

**Palavras-chave:** Cruzeiros, Economia, Ilhéus.

### Abstract

This article understands a reflection concerning the economic benefits generated by the sector of maritime tourism in the state of the Bahia and, especially, in the city of Ilhéus. From a predominantly quantitative boarding regarding the transatlantic season - of October of 2005 the March of 2006 -, the proposal glimpsed is to focus economic and tourist questions in what it refers to to the importance, development and perspectives of the subsector in the bulge of the local economy. However, it is not intended in this assay to deplete the visions of analyses on the subject, impracticable for the limits of the work, but yes to contribute in the bibliography and to foment the generation of later productions.

**Key-words:** Cruises, Economy, Ilhéus

## Introdução

Nos últimos anos tem se observado um grande crescimento do turismo marítimo. Na década de setenta, cerca de meio milhão de pessoas no mundo escolhiam um navio para seus momentos de férias. Segundo dados do website Ciber América, em 2004, o número de turistas de cruzeiros superou treze milhões de passageiros. Estimativas da indústria especializada apontam que, em 2010, o número de turistas em navios de cruzeiro ultrapasse a marca de vinte e dois milhões de pessoas por ano.

Dentro desta realidade mundial, no Brasil também se observa um amplo desenvolvimento no mercado de turismo de cruzeiros. Possuindo uma costa que - além de ser dona de belas paisagens - é livre de intempéries e possuidora de extensa área navegável. A partir daí, o país surge como um dos destinos mais procurados por turistas de todo o mundo.

Apesar de ainda não conseguir explorar totalmente a potencialidade do mercado de turismo<sup>2</sup>, percebe-se facilmente que o Brasil já está incluso no mercado mundial de cruzeiros. Luxuosos navios passaram a ser figura comum em cidades dotadas de potencial turístico e estrutura portuária adequada.

Considerando o cenário nacional no que se refere a turismo de cruzeiros, pode-se atribuir um destaque particular ao estado da Bahia. Possuidor da maior costa navegável do país, com 1.183 km de extensão, o estado já seria - apenas por esse motivo - digno de atenção da indústria turística marítima. Porém, não contando exclusivamente com isso, e considerando a imensa potencialidade turística da costa baiana, o poder público local tem empenhado alguns esforços - limitados, sem dúvida, mas reais - no sentido de desenvolver o estado como pólo receptor também deste tipo de turismo.

O trabalho desenvolvido pelo governo estadual iniciou em 1991, após a liberação da política de cabotagem nacional, que contou com obras de infra-estrutura específica e divulgação da destinação através de operadores turísticos e armadores internacionais. Isto acabou levando a cidade de Salvador a ser a primeira colocada na movimentação de cruzeiros entre portos do nordeste e a segunda do país.

Observa-se também a recente ascensão da cidade de Ilhéus, ao sul do estado, como um pólo receptor de navios de cruzeiros. Políticas públicas amplamente desenvolvidas pelo governo municipal têm sido responsáveis por alavancar o porto local em movimentação de navios passageiros. O presente artigo pretende apresentar um olhar sobre a realidade do turismo de cruzeiros na cidade sul baiana. Através do estabelecimento de um foco sobre a temporada de cruzeiros do verão 2005 - 2006, o objetivo aqui é realizar uma discussão a respeito deste tipo de turismo analisando seu presente, seu passado, e suas potencialidades de desenvolvimento.

A cidade de Ilhéus conta em sua história recente, todos os anos, com uma definida temporada de cruzeiros. Alguns dos navios mais luxuosos que navegam pela costa brasileira aportam na cidade no período compreendido entre outubro e março. Turistas de várias partes do mundo como, brasileiros, ingleses, americanos, australianos, portugueses e espanhóis têm visitado a cidade.

O verão 2005 - 2006 foi, de modo geral, bastante produtivo para o setor turístico de Ilhéus. Levantamentos da Prefeitura local apontam que a cidade recebeu uma quantidade de turistas muito acima do habitual. A partir disto, verifica-se que o turismo de cruzeiros foi responsável por grande fatia deste número, já que os navios

\* Alunos do Mestrado em Cultura e Turismo da UESC - Universidade Estadual de Santa Cruz, Ilhéus, Bahia. Felipe de Paula Souza: felipedepaula81@gmail.com, Karen Vieira Ramos: ramos.karen@gmail.com, Rodrigo Muniz Ferreira Nogueira: pitmuniz@yahoo.com.br, Tatiana Amaral Silva: tatianaamaral1@yahoo.com.br.

1 Estima-se que o Brasil explore apenas metade do potencial do mercado de cruzeiros. Com uma média de 100 mil passageiros por ano, acredita-se que o auge do mercado pode acontecer por volta de 2008. Informações do site Viagens de Navio.

trouxeram cerca de cinquenta mil visitantes à cidade.

A temporada 2004 - 2005 teve um resultado que, na época, foi considerado satisfatório, alcançando dezenove escalas de navios. Porém, o verão 2005 - 2006 foi de um sucesso ainda maior. Os navios Costa Victoria, Mistral, Island Star, Costa Romântica, Alexander V. Humboldt, Armonia e Delphin foram os responsáveis por superar o número do ano anterior, totalizando vinte e seis escalas. Estima-se que, apenas o Costa Victoria - maior navio de cruzeiros da costa brasileira, com 252 metros de comprimento e 964 cabines - tenha trazido a Ilhéus neste verão mais de dezesseis mil turistas.

Levando em consideração que cada passageiro, em média, gasta cerca de US\$ 35 - trinta e cinco dólares - na cidade, percebe-se a potencialidade e a expressividade deste tipo de turismo para Ilhéus. Essa considerável quantia é gasta mesmo com uma das principais características dos turistas de navios: a pequenez do tempo de permanência. Os turistas que chegam de navio a Ilhéus não chegam, ao menos, a pernoitar na cidade. Por estes dados, observa-se que este tipo de turismo apresenta um considerável impacto sobre a economia local.

Discutirá-se nas páginas seguintes, alguns conceitos importantes para o melhor entendimento deste assunto. Um breve e recente histórico da economia baiana, no que concerne ao transporte marítimo, seguido de uma visão sobre os investimentos na área turística, acompanhado por um trecho que trabalha as possibilidades do turismo marítimo, constituem a parte inicial da exposição a que este artigo se propõe.

Em seguida se apresentarão dados a respeito do turismo marítimo especificamente em Ilhéus. Por fim, um levantamento de dados acompanhado de considerações

finais encerram o presente trabalho, objetivando, destarte, angariar um desenvolvimento científico a respeito da área da economia do turismo.

## QUESTÕES ECONÔMICAS E TURÍSTICAS DA BAHIA

O Estado da Bahia atravessa por um momento de expressiva mudança e crescimento no quadro econômico, marcado historicamente por uma vocação predominantemente agrícola (a exemplo da cultura da cana-de-açúcar e do cacau), e de atividades ligadas ao primeiro setor, como a mineração e pecuária. O grande marco da evolução da economia baiana ocorreu na década de 1960, com o processo de industrialização, liderado pelo Centro Industrial de Aratu, e mais tarde consolidado pelo Pólo Petroquímico de Camaçari, com a produção de produtos químicos e petroquímicos. Um novo impulso verifica-se a partir da década de 1990, com a ampliação do parque industrial, a instalação de novas fronteiras agrícolas e a exploração de uma "indústria" do turismo, esta última considerada como uma grande alternativa econômica do estado. As bases da economia, que por muito tempo havia se concentrado no recôncavo, se irradiaram pelo interior do estado e dinamizaram-se.

*O Oeste se consolidou como um grande produtor de grãos, enquanto a fruticultura se desenvolveu principalmente no Médio e Baixo São Francisco e no Extremo Sul (...) A pecuária continua disseminada por todo o Estado (...) Novas oportunidades industriais surgiram com o Pólo de Informática de Ilhéus e o crescimento do setor calçadista espalhado pela Bahia (SANTOS, 2003).*

Para atender às necessidades de escoamento da produção de todo o estado, o governo da Bahia lançou na década de 1990 o Programa Estadual de Logística de

Transporte - PELT, objetivando oferecer um programa de transporte utilizando todos os modais disponíveis (aeroviário, aquaviário, rodoviário e ferroviário), de forma a minimizar os custos da produção e maximizar a competitividade no mercado internacional. O PELT, embora seja focado no transporte de carga, também contempla o transporte de interesse turístico, visualizando-o como potencial econômico para a Bahia.

Além do PELT, outras medidas institucionais de nível Federal colaboraram para o escoamento da produção interna e para incrementação do mercado turístico do estado, como a política de cabotagem nacional e a Lei de modernização dos portos brasileiros. A primeira refere-se à liberação para que embarcações estrangeiras do setor de transporte de passageiros pudessem cumprir rotas turísticas (com embarque e desembarque) em portos brasileiros. Antes da Emenda Constitucional nº.7, de 15 de agosto de 1995, que regulamentou a cabotagem nacional, era permitido aos navios estrangeiros apenas o embarque de passageiros em algum porto brasileiro com a finalidade de desembarque em algum porto estrangeiro. A medida fomentou grandemente a atividade no Brasil, que até então não utilizava seu potencial geográfico para a exploração deste segmento econômico.

A Lei nº. 8.630, de fevereiro de 1993, conhecida como Lei de modernização dos portos brasileiros, na qual foi extinto o Portobrás, contribuiu com a abertura de participação privada no sub-setor portuário permitindo, basicamente: a) a privatização dos serviços portuários; b) o comando único das equipes de trabalho; c) a operação das cargas de terceiros nos terminais privados. Esta medida permitiu a dinamização e descentralização, através da estadualização ou municipalização das Companhias das Docas ou dos próprios

portos, aumentando a competitividade brasileira dentro do âmbito portuário e colaborando para a geração de divisas para o país, através do aumento da capacidade de exportações<sup>2</sup> nacionais tanto de produtos primários quanto de serviços turísticos.

Estes dispositivos legais causaram importantes efeitos diretos e indiretos na economia estadual, tornando a presença do porto um foco de atrações de empresas, negócios e turismo, favorecendo de forma multiplicadora para o crescimento econômico da Bahia. Entre estes diversos benefícios, iremos nos ater neste trabalho às questões específicas do turismo marítimo como atividade econômica de grande importância na geração de renda e na balança de transações correntes para a Bahia e, principalmente, para o município de Ilhéus. Para tal, é necessário elucidar as questões econômicas do segmento turístico para posteriormente tecer uma análise acerca da categoria das viagens marítimas e sua importância para o referido município.

De acordo com Lage & Milone (1991), "a atividade turística é caracterizada por um tipo de serviço à disposição dos homens da sociedade industrial moderna, que integra a vida de todas as nações e contribui de maneira significativa em todos os setores da economia". As viagens turísticas ocupam então um lugar de destaque nas relações econômicas, políticas e sociais entre os países. Se transusermos esta perspectiva para níveis regionais e locais, verificamos coerência da afirmação através da intensa ênfase dos investimentos público e privado no turismo, confirmando sua importância.

Como foi dito anteriormente, a exploração da indústria do turismo no estado da Bahia começou a ter significação a partir da década de 1990. Neste período, o Governo do Estado subdividiu geograficamente o estado em 7 zonas

<sup>2</sup> De acordo com a Companhia das Docas do Estado da Bahia (CODEBA), órgão ligado ao Ministério dos Transportes, as exportações brasileiras via portos representam cerca de 90% do total de todas as exportações do país.

turísticas<sup>3</sup>, as quais receberam investimentos de acordo com a "importância" econômica de cada região no tocante ao desenvolvimento da atividade turística, demonstrado no gráfico 01:

Mas qual seria a participação econômica do turismo de cruzeiro para a Bahia e, especificamente no caso de Ilhéus? Será que este setor é capaz de atender parte da demanda não atendida de aproximadamente 2 milhões de visitantes anuais no estado? Estas respostas carecem de uma análise específica do segmento e suas características. No próximo tópico vamos tratar das questões econômicas e turísticas durante a temporada transatlântica na Bahia e

em Ilhéus. A partir dos dados obtidos, será possível estender para outras perspectivas e compreender a importância do setor em níveis macros.

### *O turismo marítimo e seus benefícios econômicos para a Bahia e para seus municípios*

O turismo marítimo na Bahia é um segmento que ainda engatinha quando se trata da utilização de toda potencialidade do sub-setor a níveis internacionais. Estima-se que durante a temporada de setembro de 2005 a março de 2006, quase 105 mil turistas desembarcaram no litoral baiano, gerando uma receita de quase US\$ 7,5 milhões. Embora haja um acréscimo relevante no fluxo de passageiros em relação ao ano anterior, a Bahia corresponde apenas 0,8% dos destinos mundiais, que superou 13 milhões de pessoas em 2005, gerando benefícios de US\$ 18 bilhões anuais<sup>4</sup>.

O Brasil localiza-se numa fatia pequena da demanda por serviços de cruzeiro (ver gráfico 02), apesar de oferecer amplos atrativos naturais e vantagem em relação ao Hemisfério Norte (durante o inverno nessa região concentram-se a

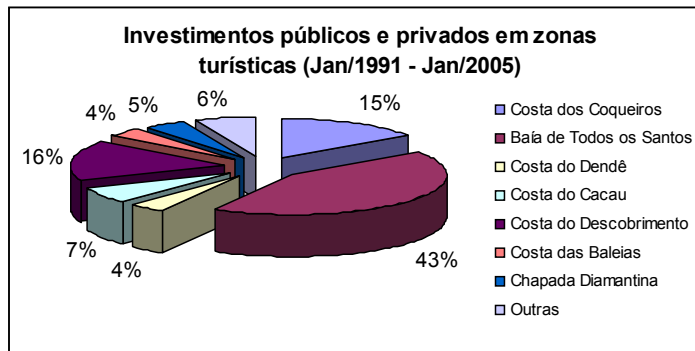


Gráfico 01: Investimentos públicos e privados em zonas turísticas da Bahia.

Fonte: SUINVEST, posição em janeiro de 2005.

Os dados mostram também que as zonas turísticas baianas receberam, entre os anos de 1991 e 2005, mais de US\$ 2,6 bilhões, havendo projeções para até o ano de 2020 o investimento de mais US\$ 5,1 bilhões. Os resultados das parcerias públicas e privadas (PPPs) são visualizados através de informações obtidas pela Secretaria da Cultura e Turismo do estado. De acordo com a SCT, mais de 5 milhões de turistas visitaram o estado durante o ano de 2005 - 6,3% a mais que o ano anterior -, gerando uma receita da ordem de US\$ 1,2 bilhão. Somente na temporada do verão 2005/2006, a Bahia atraiu 2 milhões de pessoas - cerca de 40% do total de turistas de todo o ano de 2005 -, 6% a mais em comparação ao ano anterior, representando US\$ 340 milhões como receita decorrente desse fluxo.

O Turismo passou, ao longo deste período, a ser um dos negócios mais promissores do estado da Bahia, que detém a liderança das viagens domésticas com 23,5% do fluxo total de turistas; e em relação ao PIB do estado, girando em torno de 5,5% (US\$ 1,8 bilhão). Os números mostram a importância do turismo de lazer para toda a economia baiana.

3 Zonas estas listadas no Gráfico 01.

4 Dados disponíveis em <<http://www.ciberamerica.org>>. Acessado em 15/04/2006.

A Bahia é o estado que possui a maior costa navegável do país, o que contribui para a representação do segmento turístico.

maioria dos roteiros de viagens dos transatlânticos, enquanto que no Brasil é (verão). A Bahia é, dentro deste contexto, o segundo pólo nacional de movimentações de turistas, fruto de trabalhos de propaganda turística em operadoras internacionais e nacionais realizados pela Secretaria de Cultura e Turismo a partir de 1991; da política de cabotagem nacional; e obras de infra-estrutura do PRODETUR (Programa de Desenvolvimento do Turismo) que melhorassem a acessibilidade e as facilidades para o receptivo turístico.

dos principais problemas que afetam no desenvolvimento deste mercado. Apesar do PELT e das medidas políticas e jurídicas nacionais citadas no tópico anterior, o Brasil conta com elevadas tarifas portuárias e infra-estruturas inadequadas à logística necessária no embarque e desembarque de passageiros. Estes óbices acabam por retirar o Brasil do planejamento de rotas dos navios de cruzeiros internacionais.

Como exemplo dos entraves portuários brasileiros, as cidades de Santos e do Rio de Janeiro servem como referenciais. O porto do Rio de Janeiro cobra tarifas de

embarque e desembarque de US\$ 15 mil, enquanto em Santos são cobrados US\$ 22 mil. Ambos os valores são bastante superiores aos praticados em países

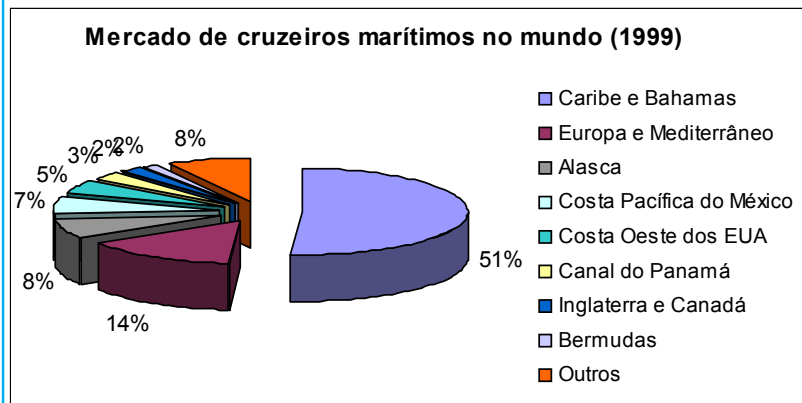


Gráfico 02: Mercado mundial de cruzeiros marítimos. Fonte: Saab, 2006.

Os cruzeiros marítimos são comparados, na visão mercadológica, a um resort flutuante, devido aos diversos serviços e atividades de lazer oferecidos como piscinas, bares, restaurantes, cassinos, teatros, festas, entre outras opções. Esta diversidade no ramo de lazer e entretenimento coloca o turismo de cruzeiro como um desafio à sustentabilidade no que tange aos benefícios econômicos gerados nas zonas de destinos. Os turistas de viagens marítimas gastam muito menos em comparação aos turistas que se alojam na cidade; e as viagens têm um caráter de curto prazo, sendo o tempo médio de duração entre três e quatro noites<sup>6</sup>.

Além dos desafios supramencionados do mercado de cruzeiros marítimos no país, as operações portuárias constituem-se em um

desafio para a expansão do turismo em Ilhéus se deu, de acordo com Ana Paula Gonçalves Sousa (2004), através da utilização dos diversos equipamentos de infra-estrutura implantados para atender a própria atividade cacauieira, a exemplo do aeroporto, do setor viário e alguns hotéis que supriam a demanda do segmento dos negócios também desencadeados pelo cacau.

No interior do estado, Ilhéus aparece desde o final da década de 1990 em terceiro lugar quanto aos destinos turísticos baianos. Já no verão de 2005, o fluxo estimado de visitantes na cidade foi de 200 mil pessoas, gerando uma receita de US\$ 24 milhões. Deste total, 25% correspondem às atracções de navios de turismo no porto

Este tempo médio de duração é generalizado. Especificamente em Ilhéus, o tempo médio de permanência cai para cerca de oito horas.

da cidade. Porém, a receita gerada para o município representa apenas US\$ 1,7 milhão. Esta desproporção pode ser explicada pela baixa média de consumo individual dos turistas de cruzeiros na localidade receptiva, como já foi explicado anteriormente.

Apesar do Porto do Malhado<sup>7</sup> ter sido inaugurado na década de 1970, não era explorado dentro de uma vertente turística, em decorrência da importância da lavoura cacaueteira e da necessidade do escoamento da produção. No início da década de 1990 (ver o gráfico 03) o turismo marítimo passou a ser uma alternativa econômica para o município, devido às exportações turísticas e à circulação de dinheiro na economia local.

entanto, a participação econômica é feita de modo gradativo pelas empresas privadas e pelos poderes municipais e estaduais, no sentido de incrementação da infra-estrutura e melhoria da atratividade e receptividade turística; qualificação da mão-de-obra especializada ou semi-especializada para o setor; educação da população local e conscientização da importância do turismo para o município; e políticas de divulgação da cultura local como instrumento da diferenciação dos serviços turísticos.

### Potencialidades marítimas

A Bahia vem melhorando o desempenho da atividade econômica turística, e por este motivo, está ocorrendo

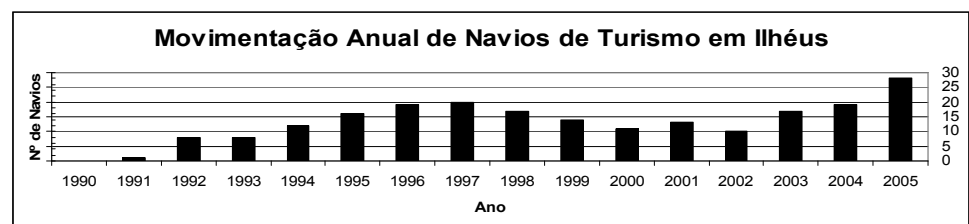


Gráfico 03: Estatística anual de movimentação de navios de turismo no Porto de Ilhéus. Fonte: CODEBA.

Os números correspondentes às movimentações de navios de turismo demonstram a importância do sub-setor como alternativa para a economia local - potencialmente classificada diante do perfil do turista, dos atrativos naturais e dos equipamentos e serviços turísticos do município. Em relação ao PIB ilheense, que no ano de 2005 foi avaliado em US\$ 2 bilhões, somente o segmento de cruzeiros marítimos participou com 0,8%. Os dados indicam que cenário de turismo marítimo deve ser analisado com otimismo, apesar da relativa baixa participação no PIB do município. Como já foi tratado anteriormente, a cidade de Ilhéus reconheceu o turismo como alternativa econômica tardiamente em relação à exploração do setor em nível mundial. No

crescimento das receitas totais e individuais por visitantes, assim como, o equilíbrio sazonal do fluxo de visitantes e o aprimoramento do produto turístico. Segundo dados da Secretaria de Cultura e Turismo da Bahia e da Bahiatursa, em 2003, o turismo respondeu por cerca de 9,16% do PIB da Bahia. Isso teve repercussões no crescimento da economia, gerando 600 mil empregos, diretos e indiretos, em 2004. Para 2010, as expectativas são da criação de 850 mil empregos. Todo esse aquecimento econômico ocorre em função dos investimentos do setor público e da iniciativa privada no Estado. No mapa turístico do Brasil, a Bahia se destaca por oferecer cenários exóticos, uma natureza exuberante, mil quilômetros de praias, além de um conjunto arquitetônico tombado pela Unesco como Patrimônio da Humanidade.

7 O primeiro porto de Ilhéus foi construído nos anos 20 na foz do Rio Cachoeira. Em 1971 decidiu-se pela construção do novo porto na ponta do Malhado, diante das deficiências verificadas no antigo porto. O Porto Internacional do Malhado, em Ilhéus, foi o primeiro no Brasil a ser construído em mar aberto.

Além disso, o estado oferece inúmeras manifestações folclóricas e religiosas<sup>8</sup>.

Um pólo turístico que vem se destacando na Bahia é o da Região do Cacau. A economia local está historicamente atrelada a monoprodução do cacau, que acabou definindo a cultura, a sociedade, a política e outros aspectos da região. Mesmo com o auge e a crise dessa atividade, o cacau continuou sendo por muitos anos produção exclusiva.

A chegada de empreendedores estrangeiros em Ilhéus provocou uma mudança positiva economicamente, pois os valores das propriedades são elevados e a população manifesta-se descontente com a aquisição, por parte desse grupo, de alguns pontos considerados patrimônios históricos de Ilhéus, como, por exemplo, o Morro de Pernambuco (QUEIROZ, 2003). Assim, com o ingresso do capital internacional, o turismo passa a ser incrementado no município. A partir daí, surge o primeiro hotel de lazer da cidade e o fluxo de visitantes cresce.

Com a crise do cacau, investidores regionais passam a apostar em outras atividades, e, dessa forma, são inaugurados hotéis, pousadas, locadoras de veículos e agências de viagens. "O parque turístico de Ilhéus especializa-se em um turismo de lazer voltado para uma clientela de médio/alto padrão de renda", (QUEIROZ, idem).

A cidade de Ilhéus possui dezenas de quilômetros de praias, sendo as mais conhecidas as do Pontal, Sul e Norte. Além destas, a praia da Avenida Soares Lopes é considerada um dos locais mais sofisticados da cidade. Por ser uma das mais antigas cidades do Sul da Bahia, Ilhéus tem a presença marcante do barroco português, sobretudo nos templos religiosos, como exemplo disso, está a Catedral de São Sebastião e a Igreja de São Jorge. Dentre as festas marcantes da cidade estão a Festa

de São Sebastião, em 20 de janeiro, com diversões ao ar livre, a Festa de São Jorge, realizada em 23 de abril, com procissão e festejos afro-brasileiros e a Festa de Nossa Senhora da Vitória, em 15 de agosto. A cidade ainda promove uma Micareta - carnaval fora de época - desde 2005.

A cidade possui um moderno e bem equipado porto que é o Porto Internacional do Malhado. Ele não funciona apenas em função do cacau, haja vista o seu papel de apoio ao escoamento de outras riquezas do sul baiano. (PAULO FILHO, 1976). No verão 2005/2006, Ilhéus recebeu importantes transatlânticos, como o Costa Vitória, Costa Romântica, Island Star, Mistral, Concorde Plaza, Alexander V. Humboldt, Armonia e Delphin, que totalizaram 26 escalas.

A chegada desses navios em Ilhéus tem movimentado a economia da cidade, porque traz uma quantidade significativa de turistas de vários países. A receita gerada desses escalas de navios no município fica em torno de 1,7 milhões de dólares. A vinda desses navios ainda provoca um desenvolvimento em Ilhéus, pois a prefeitura investe na revitalização de alguns pontos, como o Rio do Engenho, o Balneário Tororomba e a Mata da Esperança.

Toda uma estrutura é organizada pela prefeitura no receptivo para os turistas que chegam de navio a Ilhéus. Movimentações incluem baianas que distribuem fitas do Senhor do Bomfim e perfumam com água de cheiro esses visitantes.

Desta forma, deve ser ressaltada como as atividades turísticas movimentam culturalmente e socialmente tanto os países receptores quanto os geradores de turistas, interferindo nas dinâmicas identitárias, no meio ambiente e nas relações sociais e políticas. Entretanto, é inegável a possibilidade e a complexidade dos seus impactos econômicos, especialmente nos



países receptores em desenvolvimento, embora "menos equilibrado", e com muitas vazões dos benefícios - empregos e renda - que poderiam "ser mais expressivos se o seu sistema econômico fosse mais integrado" (RABAHY, 2003, P. 61). Porém, Rabahy (idem, p.62) ainda afirma que segundo a OMT:

*A atividade turística tem importância significativa na economia mundial, especialmente para os países com nível intermediário de desenvolvimento e para aqueles em desenvolvimento, classificados como preponderantemente receptores. A importância do turismo nas economias nacionais é refletida em vários campos de atividade, destacando-se aqui os seus efeitos na produção, no emprego, no balanço de pagamentos, no setor público, no desenvolvimento regional, na distribuição de renda, nos preços, no câmbio, na moeda e até nos termos de relação de troca com outros países.*

Levando-se em consideração os impactos benéficos do turismo na economia de um local, com o aumento da renda do lugar visitado, via entrada de divisas, o estímulo de investimentos com aumento da demanda e geração de empregos e a conseqüente possível redistribuição de riquezas, é que podemos perceber as possibilidades advindas/geradas com a progressão do turismo marítimo, como uma nova alternativa.

A expansão do turismo marítimo, mundialmente, e em específico dos cruzeiros marítimos na extensa costa brasileira, tem levado os cruzeiros a um constante desenvolvimento que pode ser considerado um dos maiores de toda indústria do turismo nos últimos vinte anos. (AMARAL, 2002).

### Considerações finais

Mesmo com toda a progressão de perspectivas do turismo de cruzeiros no

âmbito mundial, o Brasil ainda tem muito a desenvolver para atingir seu ápice. A Bahia, com seu belo e amplo litoral, apresenta-se como uma excelente localidade para o desenvolvimento deste tipo de turismo.

Dados divulgados pela Bahiatursa revelam o crescimento do número de navios que atracam em portos do litoral baiano. Para a temporada 2005/2006, foi observado um acréscimo de 85,8% no fluxo de passageiros em desembarque nos portos da Bahia - Salvador, Ilhéus e Porto Seguro - em relação à temporada anterior.

Na Bahia, ainda segundo a Bahiatursa, a receita registrada no Estado com os cruzeiros passou de quatro milhões para quase sete milhões e meio de dólares<sup>9</sup>, o que é um aumento significativo.

Dados divulgados pela assessoria de comunicação da prefeitura municipal de Ilhéus revelam as possibilidades do turismo marítimo no município. Entre outubro de 2005 e março de 2006 foram 26 transatlânticos que geraram grande receita para a cidade.

Aproveitando-se destas novas probabilidades, advindas com o desenvolvimento do turismo marítimo em Ilhéus, se percebe através do discurso oficial da prefeitura, os investimentos em infraestrutura que estão sendo realizados para recepcionar os turistas provenientes das embarcações. Os turistas que desembarcaram no porto de Ilhéus foram recepcionados por funcionários da Fundação cultural de Ilhéus - FUNDACI e da Casa de Cultura Jorge Amado. Recebem as boas vindas de artistas caracterizados de Gabriela, Nacib e meninas do Bataclan e outros personagens do imaginário Amadiano. Brindes como água de coco, fitinhas do Senhor do Bonfim, distribuídas por baianas, são ofertadas aos visitantes.

Deve ser observado então o efeito multiplicador do consumo gerado pela

atividade turística, tendo em vista o fato dos setores da economia serem interdependentes - o chamado efeito cascata (COOPER,2001) . Logo, um turista recepcionado por atores caracterizados como personagens da literatura amadiana, ao visitar o Quarteirão Jorge Amado para conhecer o Vesúvio, a Catedral de São Sebastião, a Fundação Cultural e a Casa dos Artistas, numa estimativa de tempo de oito horas, gastando em média 35 dólares, ao efetuar algum tipo de consumo, está na realidade dando maior liquidez à economia.

Com o presente artigo não se buscou o esgotamento do tema. O objetivo aqui, considerado cumprido, foi o de apresentar uma visão sobre a realidade e as potencialidades apresentadas por esse meio de prática turística. Por serem significativas, as possibilidades de ganhos econômicos mereciam - e merecem - o devido destaque através de estudos especializados. Espera-se aqui, ter se aberto uma porta, simbolicamente falando, para o início de estudos aplicados do setor a fim de se obter o maior ganho para as comunidades envolvidas.

## REFERÊNCIAS

- AGÊNCIA BRASILEIRA DE NOTÍCIAS. Disponível em: <<http://www.abn.com.br/transpmar.htm>> Acessado em 13 de Março de 2006.
- AMARAL, Ricardo. Cruzeiros Marítimos. São Paulo: Manole, 2002.
- ASCOM - PMI. Costa Romântica encerra temporada de transatlânticos. Boletim Informativo da Assessoria de Comunicação da Prefeitura Municipal de Ilhéus, Nº291. Divulgado no dia 20 de março de 2006.
- \_\_\_\_\_. Costa Victoria e Mistral voltam a se encontrar no Porto de Ilhéus. Boletim Informativo da Assessoria de Comunicação da Prefeitura Municipal de Ilhéus, Nº265. Divulgado no dia 07 de fevereiro de 2006.
- \_\_\_\_\_. Costa Victoria volta a Ilhéus trazendo mais 2700 turistas. Boletim Informativo da Assessoria de Comunicação da Prefeitura Municipal de Ilhéus, Nº281. Divulgado no dia 06 de março de 2006.
- \_\_\_\_\_. Ilhéus atrai empreendimentos estrangeiros e aposta no turismo. Boletim Informativo da Assessoria de Comunicação da Prefeitura Municipal de Ilhéus, Nº247. Divulgado no dia 11 de janeiro de 2006.
- \_\_\_\_\_. Mais de 3 mil turistas desembarcam em Ilhéus. Boletim Informativo da Assessoria de Comunicação da Prefeitura Municipal de Ilhéus, Nº251. Divulgado no dia 17 de janeiro de 2006.
- \_\_\_\_\_. Mais dois grandes navios de turismo chegam a Ilhéus. Boletim Informativo da Assessoria de Comunicação da Prefeitura Municipal de Ilhéus, Nº247. Divulgado no dia 11 de janeiro de 2006.
- \_\_\_\_\_. Navios com turistas estrangeiros movimentam o Porto de Ilhéus. Boletim Informativo da Assessoria de Comunicação da Prefeitura Municipal de Ilhéus, Nº242. Divulgado no dia 04 de janeiro de 2006
- BAHIATURSA - Empresa Baiana de Turismo. <<http://www.bahiatursa.ba.gov.br>>. Acessado em 11 de Abril de 2006
- CIBER AMERICA. Disponível em: <<http://ciberamerica.org/Ciberamerica/Portugues/Areas/turismo/cruzeiros.htm>> Acessado em 13 de Março de 2006.
- CODEBA - Companhia das Docas do Estado da Bahia. <<http://www.codeba.com.br>>. Acessado em 19 de Abril de 2006.
- COOPER, Chris. (et al.). Turismo: princípios e práticas. 2 ed. Porto Alegre: Bookman, 2001.
- IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia Estatística. <<http://www.ibge.gov.br>>. Acessado em 11 de Abril de 2006.
- LAGE, Beatriz Helena Gelas; MILONE, Paulo César(orgs.). Turismo: teoria e prática. São

- Paulo: Atlas, 2000.
- \_\_\_\_\_. Economia do Turismo. Campinas, SP: PAPIRUS, 1991.
- MAGALHÃES, Osvaldo Campos. O sistema portuário baiano e a logística de escoamento. Bahia Invest. Salvador, v.3, n.5, p. 48-50, set. 2005.
- MELLO, Marinaldo Moradillo. Turismo baiano receberá US 2,3 bi até o ano de 2005. Salvador, 27 nov. 1998. Entrevista à Magnólia Cavalcante, Correio Negócios - Correio da Bahia.
- OMT. Efectos del turismo em la economia. Madri, secretaria Geral da OMT, 1978.
- PAULO FILHO, Ubaldo Marques. Turismo: realidade baiana e nacional. Salvador: Bigrat, 1976.
- QUEIROZ, Lucia. Ilhéus: o pólo turístico da região do cacau. Bahia Análise e Dados. Salvador, v.2, n.4, março/2003.
- RABAHY, Wilson. Turismo e desenvolvimento: estudos econômicos e estatísticos no planejamento. Barueri, SP: Manole, 2003.
- Revista CLUSTER DO ENTRETENIMENTO, CULTURA E TURISMO DA BAHIA. Volume 1. 2005
- SAAB, William George Lopes & RIBEIRO, Rodrigo Martins. Breve panorama sobre o mercado de cruzeiros marítimos. Caderno Virtual de Turismo. Disponível em <<http://www.ivt-rj.net/caderno/anteriores/11/saab/saab1.htm>> Acessado em 15 de Abril de 2006.
- SANTOS, Almir. O PELT e o desenvolvimento da Bahia. Bahia Análise & Dados. Salvador, v.13, n.2, p. 221-223, set.2003.
- SOUSA, Ana Paula Gonçalves de. Classificação e análise dos atrativos naturais, equipamentos e serviços turísticos do município de Ilhéus - Estado da Bahia. Monografia. Ilhéus: UESC, 2004.
- VIAGENS DE NAVIO. Disponível em: <<http://www.viagensdenavio.com.br>> Acessado em 13 de Março de 2006.