

**UNIVERSIDADE DO ESTADO DO AMAZONAS
CURSO DE BACHARELADO EM TURISMO**

TÁSSIA MILENA PIRES DE SOUZA

**ASPECTOS SOCIOECONÔMICOS DA TEMPORADA DE CRUZEIROS 2018/2019
NA CIDADE DE PARINTINS**

MANAUS

2019

TÁSSIA MILENA PIRES DE SOUZA

**ASPECTOS SOCIOECONÔMICOS DA TEMPORADA DE CRUZEIROS 2018/2019
NA CIDADE DE PARINTINS**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado para obtenção de conceito final, do Curso de Bacharelado em Turismo da Escola Superior de Artes e Turismo – ESAT, sob orientação da Professora Maria Helena de Souza Fonsêca – Esp.

MANAUS

2019

TÁSSIA MILENA PIRES DE SOUZA

**ASPECTOS SOCIOECONÔMICOS DA TEMPORADA DE CRUZEIROS 2018/2019
NA CIDADE DE PARINTINS**

Trabalho de conclusão de curso apresentado como requisito parcial para obtenção do título de Bacharel pela Universidade do Estado do Amazonas.

BANCA EXAMINADORA

Professora Maria Helena de Souza Fonsêca, Esp.

Professora Karla Cristina Ribeiro Maia, Ma.

Professor Ricardo de Almeida Breves, Me.

DEDICATÓRIA

A minha mãe Edilsa Pires, por nunca desistir de nada, principalmente de mim.

AGRADECIMENTOS

Gostaria de agradecer, primeiramente, a Deus, pelo dom da vida, e por estar presente em todos os momentos bons e ruins, me dando forças para sempre seguir em frente, sem deixar-me abater pelas maldades deste mundo.

Agradeço a minha mãe Edilsa, por todo amor e por nunca desistir de mim, me apoiando em minhas decisões, e sempre me fazendo acreditar que eu possuía sim, capacidade para fazer qualquer coisa. Sempre cuidando de mim em toda essa minha trajetória acadêmica. Sinceramente, eu não sei o que seria de mim sem minha mãe, a qual é simplesmente a melhor mãe do mundo.

A minha irmã Taciana, que sempre me ajudou a encarar os desafios enfrentados na vida, principalmente na capital, acreditando em mim e me dando os puxões de orelha para eu estudar, nos momentos de preguiça. Me fazendo lembrar que viemos para a capital para estudar, e só tínhamos uma a outra; sempre nos demos força, o que nos ajudou a seguir firme na busca de nosso futuro.

Ao meu pai Geraldo Paixão e ao meu irmão Geraldo Junior, os quais, mesmo distantes, sempre me apoiaram e me ajudavam até mesmo com o pouco que tinham.

As minhas tias Elaine e Vilselia por todo o acolhimento oferecido a mim e à minha irmã em nossa vinda para Manaus. Nos tratando como filhas e sempre nos ajudando com os trabalhos da faculdade. À tia Valdira que também, me acolheu em sua casa, durante a pesquisa de campo realizada na cidade de Parintins, nos meses de julho e agosto de 2019. A minha avó a qual me apoiou e estava sempre disposta a me ajudar de qualquer maneira, me acalmando com suas palavras de fé.

A minha prima Kássia Caroline, que, realmente, sempre esteve e sei que continua do meu lado, me guiando e dando forças para continuar firme em meus propósitos. Nos dias difíceis que enfrentava na faculdade, ela sempre me recebia com o sorriso mais lindo do mundo, me motivando a seguir em frente. Ela era o meu exemplo de força e superação de limites, e serei eternamente grata a Deus por ter nos presenteado com esse anjo em nossas vidas.

À Dayanne, que ajudou em meus trabalhos acadêmicos e em outras questões, digamos, tecnológicas. Obrigada por sua atenção, assessoria e contribuições bibliográficas.

À minha colega de curso e amiga Yara Magabi, que enfrentou todos os desafios da vida acadêmica sempre ao meu lado, me incentivando e ajudando bastante nos

trabalhos acadêmicos. Brigando comigo quando pensava em desistir. Mas não poderia deixá-la sozinha ali, pois ela precisava de mim, e eu precisava dela. E assim caminhamos até o final, apoiando uma a outra, sempre juntas, e que assim seja para todo o sempre. Além de outros colegas de curso, Edivaldo, Michele, Gabriele, Dona Wal e Leonardo.

À Marceli, minha amiga de Parintins, que ajudou, me apoiando e acreditando sempre no melhor de mim, e me tratando sempre com todo amor e carinho.

Ao meu amigo Fernando, por todo o apoio e conselhos. Por se fazer presente em todos os momentos que precisei, sempre me incentivando e encorajando a dar o meu melhor e a não desistir dos meus sonhos.

Agradeço também pelas amizades que fiz no Bosque da Ciência, durante o estágio supervisionado, Tatiane, Ingrid, Marília, Larissa, Denis e Seu Ivan, que ajudaram bastante na minha vida acadêmica, com conselhos e outras ajudas importantes.

A todos os professores do curso de Turismo, da Escola Superior de Artes e Turismo, pelos ensinamentos repassados. Tenho certeza que alguma coisa das aulas de cada professor ficou fixada na minha mente. Seja um termo, um modelo, um autor, ou quaisquer outras informações relacionadas ao turismo.

E a todos aqueles que participaram da coleta de dados, respondendo, de boa vontade, aos questionários desta pesquisa. Que Deus os abençoe.

EPÍGRAFE

*“Quem foi que disse que eu não chegava. Se a
minha meta era de chegar.
Ora, não saí primeiro, mas chegar já é vencer.
Eu posso me orgulhar”.*
(Chico da Silva)

RESUMO

O presente trabalho destaca aspectos socioeconômicos identificados durante a temporada de navios de cruzeiros no período de 2018/2019, na cidade de Parintins, no estado do Amazonas e demonstra que, devido ao fato de o turismo impulsionar diversos tipos de serviços para a consecução de seu produto, contribui para a dinamização de determinadas atividades econômicas e sociais. Os destinos, quando visitados por navios de cruzeiros, são beneficiados em diferentes aspectos, como o aumento do fluxo de turistas nas cidades que movimenta a economia local e o de entorno. O objetivo geral deste estudo foi identificar os aspectos socioeconômicos advindos da atividade turística dos navios de cruzeiros que possuem escala na cidade de Parintins na temporada de 2018/2019. A pesquisa foi de natureza qualitativa e quantitativa e o instrumento utilizado para coleta de dados foi um questionário aplicado às pessoas que trabalham com turismo e atenderam nessa temporada. Por meio da pesquisa de campo foram feitas as observações, anotações e registros fotográficos, além de diálogos com esses prestadores de serviços. Nos resultados obtidos nessa pesquisa foram identificados aspectos positivos e negativos, resultantes da atividade turística dos navios de cruzeiro na cidade, sob a visão desses trabalhadores. Os positivos foram geração de emprego e renda para a população, além de ideias para a melhoria da próxima temporada, como a abertura de novos centros culturais, melhoria da estrutura do porto da cidade, dentre outros. Quanto aos negativos, observou-se a inoperância dos órgãos governamentais competentes no planejamento turístico. A conclusão, ressalta a constatação da falta de políticas públicas, principalmente no Terminal de Passageiros Portuário e a qualificação dos profissionais.

Palavras-chave: turismo, Parintins, Cruzeiros, Transporte

ABSTRACT

This paper highlights the socioeconomics aspects identified during the cruise ship season of 2018/2019, in the city of Parintins, in the state of Amazonas, achievement of its product contributes to the dynamization of certain economic and social activities. The destinations, when visited by cruise ships, benefit in different ways, such as the increased flow of tourists in cities that move the local economy and the surrounding economy. The general objective of this study was to identify the socioeconomics aspects arising from the tourist activity of cruise ships that have stopover in the city of Parintins in the 2018/2019 season. The research was qualitative and quantitative and the instrument used for data collection was a questionnaire applied to people who work with tourism and attended this season. Through field research were made observations, take notes and photographic records, as well as dialogues with these service providers. The results obtained in this research identified positive and negative aspects resulting from the tourist activity of cruise ships in the city, under the view of these workers. The positive results were job and income generation for the population, as well as ideas for the improvement of next season, such as the opening of new cultural centers, improvement of the city's port structure, among others. As for the negatives, we observed the ineffectiveness of the competent government agencies in the tourism planning. The conclusion highlights the lack of public policies, especially in the Port Passenger Terminal and the qualification of the professionals.

Keys-words: Tourism, Parintins, Cruises, Transport

LISTA DE QUADROS

Quadro 1. Navios com parada em Parintins –	48
Quadro 2. Ramos de comércio dos respondentes	61

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1. Faixa Etária	60
Gráfico 2. Sexo.....	61
Gráfico 3. Contribui economicamente para seu negócio?	64
Gráfico 4. Seu faturamento aumentou?	65
Gráfico 5. Percentual de aumento	66
Gráfico 6. Houve treinamento feito por algum órgão do Governo para a Temporada de Cruzeiros de 2018/2019?	67
Gráfico 7. A cidade possui atrativos turísticos para serem visitados?	69

LISTA DE FIGURAS

Figura 1- Navio Sirena	49
Figura 2 - Navio Sirena na Serra da Valéria.....	49
Figura 3 - Navio Crystal Symphony	50
Figura 4 - Navio Silver Whisper.....	51
Figura 5 - Navio Prinsendam.....	52
Figura 6 - late Le Champlain.....	53
Figura 7 - Navio Viking Sea.....	54
Figura 8 - Navio Seas Navigator	55
Figura 9 - Navio M/S Aurora.....	56
Figura 10 - Navio M/S Braemar	57
Figura 11 - Navio Veendam	58
Figura 12 - Navio Quest Seabourn.....	59
Figura 13 - Catedral de Nossa Senhora do Carmo	70
Figura 14 – Liceu de Artes e Oficio Claudio Santoro/Bumbódromo.....	70
Figura 15 - Mercado Municipal.....	71
Figura 16 - Curral do boi bumbá Garantido	71
Figura 17 - Curral do boi bumbá Caprichoso.....	72
Figura 18 – Comunas Bar	72
Figura 19 - Lembranças de Parintins	73
Figura 20 - Peixe Tambaqui e Açaí	74
Figura 21 - Caipirinha.....	74
Figura 22 - Café com leite	75
Figura 23 - Triciclos.....	75
Figura 24 - Boi Bumbá Show - Caprichoso	76
Figura 25 - Boi Bumbá Show - Garantido.....	76

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	14
2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA.....	16
2.1 RESUMO DA HISTÓRIA DOS TRANSPORTES	16
2.2 TRANSPORTE E TURISMO	21
2.3 BREVE RELATO DAS VIAGENS DE NAVIOS REGULARES	24
2.4 CONCEITOS E BREVE HISTÓRICO DE CRUZEIROS	26
2.4.1 Operadoras de cruzeiros atuando no Brasil	29
2.5 ANÁLISE DE IMPACTOS ECONÔMICOS E TURISMO.....	33
2.5.1 impactos econômicos dos navios de cruzeiros no Brasil	37
3 PARINTINS: BREVE HISTÓRICO E ASPECTOS	39
4 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS.....	44
5 ANÁLISE DOS RESULTADOS.....	48
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	82
REFERÊNCIAS.....	85

1 INTRODUÇÃO

A cidade de Parintins, localizada no interior do Estado do Amazonas, aproximadamente a 420 km da capital, é palco de uma manifestação cultural singular, do mundo. Festival Folclórico de Parintins, que atrai visitantes nacionais e internacionais. Durante a temporada de cruzeiros, são feitas pequenas apresentações dessa festa para os passageiros dos navios, no curral dos bois-bumbás, além da visita aos principais atrativos da cidade, como a Catedral de Nossa Senhora do Carmo, o Liceu de Artes e Ofício Claudio Santoro, o Mercado Municipal, os currais dos bois Garantido e Caprichoso, o Balneário do Canta Galo, e o pôr do sol no Comunas Bar. Durante essas temporadas são perceptíveis algumas mudanças no cenário econômico e social da cidade.

Os turistas consomem produtos e serviços vendidos pela população local que, tem nessa atividade turística uma forma de subsistência, geração de emprego e renda. Diante disso, os cruzeiros que visitam a cidade são vistos como uma forma de contribuição para suprir as necessidades da população, sobretudo econômicas em outros períodos além do Festival Folclórico.

Com base em informações dos setores do comércio, transportes e de outros componentes do *trade* turístico da cidade, surgiu uma inquietação nessa pesquisadora para buscar identificar: Quais os aspectos socioeconômicos dos cruzeiros gerados às pessoas que trabalharam diretamente com os turistas durante a temporada 2018/2019?

Para responder esse questionamento foram realizadas pesquisas bibliográficas e de campo, com aplicação de questionários às pessoas que trabalhavam no comércio ou prestavam serviços aos turistas nessa temporada. Por meio da pesquisa de campo foram feitas as observações, anotações e registros fotográficos, além de diálogos com essas pessoas a fim de obter dados que esclarecessem as inquietações por parte da pesquisadora.

O objetivo geral desta pesquisa foi identificar aspectos socioeconômicos da temporada de cruzeiros 2018/2019 na cidade de Parintins e, como forma de atingir esse objetivo, foram definidos os objetivos específicos: verificar o calendário de navios de cruzeiros com escala em Parintins na temporada de novembro de 2018 a abril de 2019; coletar dados com as pessoas que trabalharam com a temporada de cruzeiros

em 2018/2019 e demonstrar aspectos socioeconômicos durante a temporada de cruzeiros de novembro de 2018 a abril de 2019.

Entende-se a relevância dos resultados deste trabalho, para a academia, por demonstrar informações e servir para dar seguimento a estudos posteriores, apresentando-se assim uma proposta de ajuda mútua entre os saberes para o aprimoramento da atividade turística. Para o empresariado, contribui com informações que podem ser utilizadas na gestão dos seus negócios, e para a sociedade a melhoria e desenvolvimento socioeconômico, cultural e ambiental do local.

Este trabalho apresenta no segundo capítulo um resumo da história dos transportes, contextualizando o traçado histórico dos transportes e sua relação com o turismo, relatando a evolução dos meios de transporte desde o período pré-histórico com o uso dos animais e as primeiras invenções, aquaviárias e terrestres. Trata também do transporte e turismo, em que é possível perceber a relação intrínseca do transporte com a atividade turística e as inúmeras facilidades e contribuições para melhoria nos destinos turísticos, tanto no deslocamento, quanto na economia.

Relata ainda as viagens de navios de linhas regulares, os quais são bastantes confundidas com os navios de cruzeiros. É feita uma explicação acerca das diferenças entre esses meios de transportes aquaviários, sendo ambos, de grande importância para o turismo mundial, porém, de formas diferentes. Aborda conceitos e um breve histórico de cruzeiros, as operadoras que atuam no Brasil e os impactos econômicos dos navios de cruzeiro no Brasil.

O capítulo terceiro trata sobre a cidade de Parintins, sendo apresentado um breve histórico e aspectos socioeconômicos, sociais e culturais da cidade, local onde foi realizada a pesquisa de campo.

O quarto capítulo é sobre os procedimentos metodológicos, apresentando as fases nas quais se definiu o estudo, os atores participantes desse processo e aborda todo o relato da pesquisa, com a apresentação dos resultados.

E por fim, o quinto capítulo, faz-se uma análise dos resultados obtidos com a coleta de dados que podem servir como base para outros trabalhos científicos além de possíveis decisões que venham a ser tomadas em prol do desenvolvimento do turismo na cidade estudada.

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

De acordo com Mello (2006, p. 86), “a fundamentação teórica apresentada deve servir de base para a análise e interpretação dos dados coletados na fase de elaboração do relatório final. Dessa forma, os dados apresentados devem ser interpretados à luz de teorias existentes”. Portanto, para se compreender melhor as questões que envolvem uma pesquisa, deve haver teorias existentes que, possam explicar de alguma forma, todos os dados que forem apresentados no trabalho. Para se obter confiabilidade, é importante a apresentações de autores que entendam o assunto específico trabalhado durante a pesquisa.

2.1 RESUMO DA HISTÓRIA DOS TRANSPORTES

Andar ou locomover-se é próprio da humanidade, mas os frágeis pés humanos limitavam as caminhadas. A domesticação de animais foi uma solução para essa fragilidade natural, tendo sido desenvolvido ainda no período pré-histórico (RONÁ, 2002, p.18). A domesticação dos animais foi uma importante parte da história, por facilitar a locomoção ou deslocamentos dos seres humanos, pois, há 2,5 milhões de anos, já se deslocavam e a dependência pelos instrumentos de pedra deu origem à denominação do paleolítico ou a antiga idade da pedra a esta etapa do desenvolvimento cultural humano (BARBOSA, 2002 p.12). Devido a questão das águas como obstáculo para ir em busca de sua subsistência, foram criados meios de navegar, melhorando os seus deslocamentos.

Acredita-se que, os homens, ainda no período Paleolítico, inventaram formas para flutuar nas águas, primeiro a jangada, ligando paralelamente troncos de árvores, e também tiveram a ideia de escavar troncos mais grossos para canoas (RONÁ, 2002, p.18). Com os novos meios encontrados para quebrar o obstáculo que existia em relação as águas, criaram mecanismos para transportarem-se de um lugar para outro. Com a criação da jangada, houve o início do desenvolvimento do transporte aquático, visto que, nos primórdios do paleolítico superior, a última fase da idade da pedra, o ser humano era eminentemente um nômade, deslocava-se de um lugar para outro, seja em busca de alimentos para a sobrevivência, seja para sua proteção em abrigos seguros. Os deslocamentos eram feitos pela necessidade da sobrevivência e proteção

em abrigos seguros (BARBOSA, 2002, p. 12), visto que, caminhavam em busca de alimentos seguindo os animais.

Na origem e evolução do transporte, dentre as etapas existentes, houve a da agricultura e a da sementeira. As primeiras tentativas do homem para iniciar o que se conhece como agricultura foram providências tomadas para dispor das plantas indispensáveis à sua alimentação, Torre (2003, p.3). Com a descoberta de que podia multiplicar as sementes em espaços reduzidos, consumia somente o necessário para satisfazer suas necessidades e armazenava o resto para futuras sementeiras.

Como destaca Torre (2003, p.3):

A atividade da sementeira se converteu em uma tradição acompanhada de cerimônias mágicas e rituais. Isso causava aumento da população em algumas localidades dependendo da abundância de alimentos existentes. Embora a agricultura no início fosse considerada como um complemento da alimentação, converteu-se, depois, na sua principal fonte.

A descoberta do fogo, para Torre (2003, p.3), também foi muito importante no seu desenvolvimento, pois seu calor permitia suportar o frio e sua luz tornava mais suportáveis as noites. Perceberam também que, os animais temiam o fogo, e o utilizou como arma para afugentá-los das grutas e cavernas, conquistando para si esses refúgios.

Mais tarde, aprendeu a domesticar os animais, levando provavelmente os cachorros para sua moradia e, conforme cresciam, acostumavam-se a conviver com os seres humanos, possibilitando que, a cada geração, estes animais fossem menos selvagens. Desta forma, Torre (2003, p.3) afirma que:

O homem descobriu que os animais poderiam ter uma utilidade, e, aproveitando a carne, o leite e a pele de cabras e ovelhas, começou a criar rebanhos e a trasladá-los a diversos lugares buscando pastos. Descobriu também que os cachorros podiam ajudá-lo a cuidar do rebanho. Isto significava que podia transportar mais coisas das que carregavam as mulheres da família, razão pela qual começou a colocar carga sobre eles, ensinando-os também a arrastar coisas.

A invenção da roda, que originalmente era apenas uma seção circular de uma árvore, aumentou a possibilidade de transportar mais peso a uma velocidade maior,

surgindo veículos providos de rodas. É claro que se ignora onde começaram a usá-la e como foram inventadas. De acordo com Torre (2003, p.4):

O mais antigo que se conhece é um carro militar descoberto em Kish, Mesopotâmia e calcula-se que tenha uns 5.500 anos de antiguidade. No entanto os veículos providos de rodas não podiam ser utilizados sem caminhos adequados, sobre os que pudessem rodar. Como consequência, os romanos fizeram vias adequadas para os transportes de longas distâncias.

Em relação ao transporte aquático, é importante ressaltar que a passagem do homem de coletor a produtor trouxe a necessidade de intercambiar produtos, fazendo surgir a propriedade privada. Para Torre (2003, p. 4), encontrando-se próximo dos rios, o homem começou a fazer uso deles como meio de transporte, primeiro projetando balsas rudimentares que aos poucos se transformaram em pequenas canoas.

No mar, os barcos evoluíram para dois tipos de embarcação: os mercantes, que utilizavam energia eólica, eram lentos, mas apresentavam grande capacidade de carga; e os militares, que eram movidos por remos, sendo assim mais rápidos, porém com pequena autonomia (RONÁ, 2002, p.19). As viagens pelo mar se tornavam cada vez mais crescente pela sua evolução relacionada a sua estrutura e com os benefícios que, estes tipos de transportes trariam para impérios daquela época, relacionados ao transporte de carga ou de uso militar. Como é possível perceber, foram invenções mais “sustentáveis” que utilizavam energia eólica, que é a dos ventos e também fazendo o uso de remos.

Conforme (RONÁ, 2002, p.21), em relação ao transporte terrestre, alguns lugares, como o Norte da China, em razão de seu solo, os leons, não apresentaram grande desenvolvimento no transporte por rodas – os terrenos fofos impediam a livre circulação de carros – ao passo que o Sul se utilizou muito mais da navegação fluvial, facilitada pela presença de grandes cursos d’água. Desta forma, o transporte para se desenvolver em alguma região dependia de fatores, natural ou econômico. Alguns países tinham mais condições de se envolver em um mercado relacionado ao turismo, por ter terras boas para construir estradas, ou embarcações, em suas vias marítimas.

Os primeiros barcos gregos – os pentacoras – foram inspirados nas embarcações fenícias. O próximo foi o uso da trirreme, que atingia cerca de 36 metros

de comprimento e podiam, assim, levar duzentos homens a bordo (RONÁ, 2002, p.24). A América pré-colombiana ignorava o uso da roda em veículos e não tinha desenvolvido a domesticação de nenhum animal para transportar o homem ou seus pertences. As únicas exceções eram os esquimós, que domesticaram cão para puxar os trenós, e os quíchuas, que tinham na lhama um auxiliar essencial (RONÁ, 2002, p.30). Em cada parte do mundo, foi possível ver a integração dos transportes de maneiras diferentes, mas se adequando e contribuindo para a melhoria de deslocamento humano e de seus pertences.

Os romanos conseguiam viajar mais de 150 quilômetros num único dia usando cavalos. Construíram vários tipos de veículos de transporte e uma vasta rede de comunicações através de estradas (BARBOSA, 2002, p.19). A Roma é conhecida por estar bastante ligada a desenvolvimentos na infraestrutura no que diz respeito as viagens, e de técnicas que pudessem facilitar os deslocamentos, tanto na construção de veículos como em suas vias terrestres, as estradas. Essas iniciativas foram peças fundamentais na questão das viagens feitas, principalmente em ocasiões como festejos e até, para jogos olímpicos. Porém, segundo Barbosa (2002), o colapso do Império Romano, no século V, marcava a entrada de uma nova era, a Idade Média.

[...] as estradas herdadas do povo romano se deterioravam com o decorrer do tempo, a carruagem como único meio de transporte havia sido suspensa. Porém foi o desgaste provocado pelos veículos de roda que acabou por danificar boa parte das estradas (BARBOSA, 2002, p. 23).

Diante disso, as preocupações se tornaram crescentes, pelo fato de não haver uma via para se locomoverem, os viajantes, segundo Barbosa (2002), sempre que possível, seguiam de barco, utilizando a frequência dos grandes rios [...] os mercadores transportavam mercadorias em caravanas de mula e por via fluvial ou marítima. As atividades que eram desenvolvidas nesse tempo exigiam mais dos transportes e dos conhecimentos das pessoas para criar instrumentos ou se utilizar de alguns como forma de melhorar a sua locomoção. Visto que, os seus produtos necessitavam ser transportados para a sua comercialização, logo, se utilizavam dos meios que possuíam para transportá-los.

Sem via terrestre, torna-se impossível e precária a comercialização de qualquer produto. Depois desse período, houve uma modernização nos sistemas de transportes, com a construção das estradas de ferro. Barbosa (2002, p. 50) esclarece que:

A partir de 1808, Richard Trevithick exibiu uma invenção que se transformaria nas ferrovias. O que facilitaria o deslocamento de passageiros em um curto período de tempo, porém, esta invenção foi inicialmente, para transporte de mercadorias apenas. No entanto, em 1830, surgiu uma nova classe, mais poderosa, abrindo caminho para a consolidação da estrada de ferro, com a locomotiva a vapor de George Stephenson, capaz de se deslocar a uma velocidade de 20 milhas por hora.

Naquele tempo, ainda eram usados carruagens e cavalos para se deslocarem de um lugar para outro. Contudo com a grande evolução dos transportes as viagens passaram a se desenvolver cada vez mais, principalmente em questões de segurança, velocidade e comodidade. Com a rapidez e conforto das ferrovias, muitas pessoas eram encorajadas a viajar, conforme (BARBOSA 2002, p.51), uma vez que, as ferrovias iam se desenvolvendo em questões de estrutura, levando em conta fatores de segurança e conforto, houve um aumento do costume das pessoas de viajar em trens.

Nesse tempo, surgiu um empreendedor capaz de oferecer melhores condições para essa classe, o primeiro agente de viagens, Thomas Cook. Segundo Barbosa (2005, p.52), por meio da intuição e de uma impressionante capacidade visionária, conseguiu imaginar o transporte de passageiros com tarifas reduzidas, o que aumentaria a demanda.

Desta forma, percebe-se, o quanto as vias e os variados tipos de transportes foram se desenvolvendo para se adequar a uma nova realidade e para todos os públicos, como forma de melhorar cada vez mais seus serviços, tendo em vista, como sempre, as exigências do mercado. Alguns tipos de transportes, se tornaram mais famosos que outros, em épocas diferentes, mas todos tiveram seus momentos de glória. Todos foram importantes dentro da história dos transportes e contribuíram para o crescimento da atividade turística em vários lugares do mundo.

2.2 TRANSPORTE E TURISMO

Os transportes estão presentes no processo da atividade turística, como elemento fundamental para o deslocamento dos turistas de um lugar a outro: entre o polo emissor ao receptor, ou dentro do próprio polo receptor. Sejam destinos primários ou destinos secundários, os transportes são capazes de fazer essa interligação entre eles. Como forma de promover vários destinos em uma viagem, os cruzeiros, possuem vários roteiros, escalando vários lugares como parte integrada da viagem.

Como forma de definir a atividade de transporte, mas especificamente para o caso do transporte voltado para o turismo, o mesmo pode ter sido como a atividade meio que interliga a origem de uma viagem turística a um determinado destino (e vice-versa), que interliga vários destinos turísticos entre si (primários ou secundários) ou que faz com que visitantes se desloquem dentro de um mesmo destino primário ou secundário (PALHARES, 2002, p. 27).

Em alguns casos, a própria atividade de transporte é uma experiência de turismo, tal como no caso dos cruzeiros, dos trens panorâmicos, dos passeios de carro, bicicleta, etc. (PALHARES, 2002, p. 28). Nesses tipos de transporte, é possível observar a grande quantidade de atrações dentro de cada um, desde aspectos musicais, de aventura e das paisagens em destinos os quais estão sendo direcionados.

Se interpretarmos o produto turístico, no sentido mais amplo, como tudo aquilo que o visitante consome, não apenas na destinação, mas no caminho para ela e na volta dela, então o transporte oferece alguns elementos fundamentais do produto (COOPER et al., 2001, p. 307). Todo o consumo feito por meio de um curto ou longo caminho percorrido durante ou no destino, são feitos pelo transporte. Por exemplo, se um turista sai de seu local de origem, em um cruzeiro, ele consumirá alimentos ou bebidas, dentro do navio, que se transportará em direção a um destino turístico, e esse deslocamento, é o transporte sendo usado como finalidade turística. E, ainda, chegando ao seu destino, o turista pode consumir produtos regionais, seja da culinária ou artesanatos que, são comercializados e fazem parte da cultura local.

No que diz respeito ao transporte, (PAGE, 2001 p.17), afirma que:

O transporte é um dos três componentes fundamentais do turismo, aliado ao produto turístico (oferta) e ao mercado turístico (demanda). Os transportes estão presentes em todas as atividades desenvolvidas pelos turistas, como forma de melhoria de deslocamento dos mesmos. E, por vezes, os transportes servem como parte de atração de alguns destinos turísticos, contribuindo para a geração de emprego e renda para esses lugares.

É possível perceber a relação intrínseca do transporte com a atividade turística, com as inúmeras facilidades que esta pode trazer. Tanto em questão de deslocamento quanto ao aumento do consumo pelos próprios turistas em determinada localidade. Cooper (2001, p.307) afirma que, os números referentes às despesas turísticas, para ilustrar a importância do transporte como componente do produto, o transporte na destinação pode representar até 15% da despesa turística internacional de um país. Com o aumento dessa despesa nos destinos turísticos, provoca conseqüentemente, o aumento da renda per capita, e contribui para a melhoria da infraestrutura e dos serviços turísticos.

A demanda turística tem estimulado o desenvolvimento rápido do transporte e em resposta, a tecnologia permitiu que novas formas de transporte se produzam rapidamente, ao mesmo tempo em que há exemplos de melhorias radicais na qualidade dos serviços de transporte para o turismo nas últimas décadas (COOPER, 2001, p. 307).

Com a grande evolução tecnológica, os meios de transporte se desenvolveram cada vez mais rápido, como forma de trazer mais benefícios, tanto nas formas de deslocamento, com mais segurança e rapidez. Isso, de certa forma, contribuiu também para a evolução do turismo no mundo. O turismo, no padrão que atualmente é conhecido no mundo inteiro, só pôde ser alcançado graças ao desenvolvimento tecnológico dos meios de transporte, PALHARES (2002).

A crescente evolução dos transportes, em todos os modais, foi de grande importância para o do turismo, principalmente em função de sua regulamentação e atuação organizacional em escala mundial. "A Revolução Industrial trouxe o motor a vapor e com ele o surgimento dos trens. Sem eles, Thomas Cook, não teria organizado

a primeira excursão de turismo, no ano de 1841, na Inglaterra.” (COLLIER, 1997, apud PALHARES, 2002)

Nota-se que desde os primeiros passos do turismo, o transporte teve uma forte presença, contribuindo de forma satisfatória em melhorias de seus produtos e serviços. Tendo em vista, que esse processo se deu com a evolução primeiramente dos trens, e que hoje faz parte integrante do sistema turístico de vários destinos.

O turismo, assim como o transporte, afeta inúmeras indústrias em diferentes graus de intensidade (PALHARES, 2002, p.86). Por isso, os sistemas de transportes podem ser afetados pelos impactos econômicos de cada região, seja de forma direta ou indireta. Esses impactos podem influenciar no desenvolvimento da atividade turística também. São fatores que quando não são bem planejados podem gerar diversos problemas para atividades que dependem, de certa forma, do setor econômico.

Sejam terrestres, aéreo ou aquaviário, todos os meios de transportes estão envolvidos com o turismo, sendo uns mais ligados com outros pela forma como se complementam. Essa intermodalidade de transportes promove uma melhoria nos serviços turísticos, com mais facilidades em relação a rapidez e conforto, em atendimentos e infraestruturas nos destinos, ou a bordo desses transportes. Conforme Palhares (2002, p.46), tradicionalmente, sempre houve uma integração muito grande entre os transportes marítimos e ferroviários. Enquanto, os navios eram responsáveis pelas grandes viagens internacionais e ao redor do mundo, os trens faziam a interligação dos portos com o interior.

Enfim, toda a tecnologia que pode ser implantada aos diversos veículos de transportes, contribui para a melhoria dos serviços e produto turístico. De acordo com a distância que podem percorrer, a proporção do custo pode aumentar. Sendo assim, nas próprias destinações, os turistas utilizam outros meios de se transportar, sendo eles, transportes alternativos, como taxis, carros alugados, barcos e até mesmo os ônibus. Por isso, os transportes funcionam também com um complemento da viagem, atraindo de maneira mais ampla, a experiência do turista, dentro do destino.

2.3 BREVE RELATO DAS VIAGENS DE NAVIOS REGULARES

Segundo Torre (2003, p. 191), o serviço regular: com rotas e itinerários fixos, para transportes de passageiros, sejam turistas ou não, é aquele que cumpre horários e é anunciado previamente, sendo a sua partida obrigatória, independente do número de passageiros que se disponibilizem a viajar. Já o transporte não regular, dos quais faz parte o charter (cruzeiros), é aquele para uma finalidade específica. E conforme o Portal *World Cruises*, os “transatlânticos” são navios projetados para cumprir linhas entre um destino e outro, e que tem seu projeto baseado para navegar mesmo em tempo ruim. São navios confortáveis, as vezes até mesmo luxuosos, mas que, por serem meio de transporte, e não destino final, diferenciam-se dos navios de cruzeiros no que diz respeito a atrações a bordo. Logo, os transatlânticos são transportes que possuem um serviço regular, com itinerários fixos que devem ser seguidos, independente do que possa ocorrer, com o transporte de pessoas, mercadorias ou outros. E muitas vezes, são confundidos com os cruzeiros, porém segundo Torre (2003, p.191):

“Os cruzeiros são exclusivos para turistas, com visitas a portos que contam com atrativos, e na maioria dos casos tem como destino final o ponto de partida.” As estruturas dos dois são totalmente diferentes, com aspectos visivelmente perceptíveis como “tobogãs, simuladores de surfe, grandes piscinas, bares com robôs e outras coisas dessa natureza, cada vez mais comuns nos cruzeiros, dificilmente estarão a bordo de transatlânticos.”

A história da navegação marítima, como fonte de lazer, tem início com os navios de linha regular. Conforme o Observatório de Inovação do Turismo (2014), a primeira a executar esse exercício, *Deux Frères*, foi uma embarcação francesa que, em 17 de dezembro de 1784, inaugurou o trajeto circular e contínuo entre *Le Havre*, na França, e Nova Iorque, nos EUA. Este navio continha serviços de bordo, como forma de levar mais conforto para seus passageiros, durante suas viagens. Diante disso, as empresas marítimas desse tempo, começam a inovar, se desenvolvendo cada vez mais para conquistar sua posição no mercado.

Nesse cenário de mudança, os passageiros tinham que se adequar às linhas de navegação, visto que, todas as embarcações tinham horário para sair e voltar. A partir daí, ocorre o desenvolvimento de várias empresas marítimas de linha regular

que possibilitaram o deslocamento *programado* dos viajantes, isto é, as pessoas passam a poder planejar-se conforme a flexibilidade de tempo das companhias marítimas. No entanto isso não significava uma liberdade total para o viajante, pois o roteiro deveria adequar-se às linhas de navegação e ao tempo de espera pela próxima embarcação.

Desde muito tempo, era crescente a vontade de inovar em relação aos meios de transportes, principalmente no que diz respeito aos marítimos, os quais eram os mais utilizados naquela época.

O engenheiro norte americano Robert Fulton tentou inutilmente interessar Napoleão Bonaparte pelo seu pequeno barco de oito cavalos, que fez navegar em Siena, em 1802. Em 1807, já de volta a sua Nova York, construiu um barco maior e, ainda com o nome Steamboat, subiu o Rio Hudson até Albany: foram 150 milhas em 32 horas, levando a carga e 40 passageiros. Foram passos importantes para se chegar ao patamar de navegação que é conhecida atualmente. (RONÁ, 2002, p.43).

O foco dos engenheiros foi a construção de navios cada vez maiores e com mais poder em sua velocidade, isso os tornaria mais reconhecidos pelo mercado. Dentro dessa perspectiva inovadora, os transatlânticos começaram a disputar por espaço. “Os navios transatlânticos se tornaram megalíticos, disputando uns com os outros no que se refere a velocidade e conforto, muitas vezes confundido com luxo (RONÁ, 2002, p.46). Porém, isso ocorreu em um período de guerras onde acabou prejudicando e tirando do lugar o verdadeiro propósito desses navios, com a “primeira guerra mundial foi terrível aos mares[...] O afundamento do Lusitânia, em 1915, provocando mais de mil mortes, foi um choque que prejudicou a imagem do império alemão Roná (2002, p.56).

Vários fatores prejudicaram a imagem de alguns transportes que estavam sendo utilizados naquela época, principalmente no que diz respeito à segurança, tendo em vista o grande desenvolvimento no transporte marítimo, mas segundo Ansarah (2001, p.137) os grandes acidentes marítimos contribuíram muito para a melhoria da segurança da vida humana no mar.” Pois a partir desses acontecimentos foram criadas regras e exigências a serem obedecidas pelas embarcações marítimas, como forma de trazer mais segurança para as pessoas que transportavam neles.

Palhares (2002, p.57), afirma que “o fim da guerra marcou a explosão do consumismo norte-americano”. Com isso, as pessoas viajavam por status, e isso se tornou uma prática crescente dentro pela classe média. E a partir disso, foi possível perceber um grande aumento de navios com a ideia de viajar pelos continentes, visitando vários lugares diferentes em um curto período de tempo.

Muitas empresas marítimas se aproveitaram desse fenômeno para alavancar com seus negócios. A nova funcionalidade das embarcações, conhecida por maturidade inovativa, permitiu uma moderna forma de exploração do segmento que ansiava por viagens de extremo luxo, conforto e lazer. Assim, tornou-se necessária apenas a reestruturação das embarcações para uma nova realidade. Observatório De Inovação Do Turismo (2014).

Porém, com o passar dos anos, a grande evolução foi em relação ao transporte aéreo, o qual inovou em velocidade, ultrapassando o tempo que os navios percorriam entre os continentes. De acordo com Roná (2002, p.57), o Boeing 707, reduziu o tempo de travessia para pouco menos de nove horas e os grandes navios perderam sua função de companhias transportadoras. Restou então aos armadores mais perceptivos a alteração para os cruzeiros.

As viagens de avião tornaram-se uma espécie de tendência naquele momento que, se aprofundava cada vez mais, quando as pessoas que desejavam viajar com mais velocidade, optavam pelas viagens aéreas. Mas o conforto ainda era uma característica própria das viagens de navios, logo, enquanto uns preferiam velocidade, outros optavam pelo conforto, que só os navios possuíam.

2.4 CONCEITOS E BREVE HISTÓRICO DE CRUZEIROS

Segundo Torre (2003, p.191), os cruzeiros são exclusivos para turistas, com visitas a portos que contam com atrativos, e na maioria dos casos tem como destino final, o ponto de partida.” Os cruzeiros, contam com uma estrutura mais voltada para o lazer dos turistas durante a viagem, porém os atrativos podem envolver também os destinos turísticos, onde os navios têm escalas. “Nos portos de escala do navio, parte dos passageiros adere aos programas turísticos do local, e a outra parte prefere ficar a bordo ou limita-se a *tours* terrestres de curta duração (ANSARAH, 2001, p. 191).

Cruzeiros turísticos, como seu nome indica, são realizados para fins turísticos e em diferentes épocas do ano, e sua duração e extensão são variáveis, Torre (2003, p.192). Isso ocorre, devido os roteiros formatados pelas agências de turismo que operam o navio.

Os percursos podem ser fluviais ou marítimos, que oferecem um complementar serviço de excursões opcionais em terra que operam, juntamente com outro tipo de transporte, que podem ser terrestres ou aéreo (TORRE, 2003, p.192). Todos os cruzeiros têm finalidade turística pois estes apresentam atrativos dentro de sua própria estrutura, sendo assim, os turistas podem usufruir do produto dentro do próprio navio de cruzeiro. E além desses atrativos interiores, outros encontram-se em terra, como forma de complemento do produto, que são opcionais.

Os serviços de cruzeiro são com frequência operados em combinação com pacotes que incluem todos os serviços, o roteiro (cruzeiro), transporte aéreo e terrestres, hotéis, alimentação e excursões (TORRE, 2003, p.192).

De acordo com a Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos - Abremar, o setor expandiu-se rapidamente a partir do fim da década de 1990, e registrou um crescimento de 600% nos últimos dez anos. Esse crescimento se deve ao aumento de companhias com a construção de navios cada vez mais avançados, com alta tecnologia, e a oferta de pacotes com mais destinos turísticos, fora a questão econômica do país, que se tornou favorável para a inclusão nesse mercado. “O crescimento da indústria de cruzeiros marítimos deve-se não apenas à segmentação do setor, à diversificação do produto e à oferta de novos destinos, mas também ao fato de os preços das viagens terem diminuído consideravelmente.” (MARSH e STAPLE, 1995 apud PALHARES, 2002). Os valores das viagens se tornaram mais acessíveis, e mesmo com os valores mais baixos, os serviços tornaram-se melhores, com mais qualidade e segurança, pois diante disso, a demanda se tornaria cada vez maior.

Diferentemente do transporte marítimo convencional, cuja função última é transportar pessoas, o objetivo do cruzeiro é, em grande parte, fazer com que seus hóspedes desfrutem das ótimas infraestruturas que os navios oferecem, além de visitarem pontos turísticos ao longo da viagem PALHARES (2003, p.254).

A evolução dos cruzeiros trouxe contribuições a mais para o setor econômico, seja no país, estado ou cidade, por onde estes percorrem e atracam. Pois movimentam a economia de forma que se torne benéfica para todos os envolvidos nesse processo

que vai desde o comerciante a órgãos públicos representantes do local visitado. Ao visitarem atividades turísticas, efetuarem compras, consumirem algum tipo de refeição, os passageiros dos cruzeiros marítimos terminam contribuindo para o desenvolvimento socioeconômico da região visitada PALHARES (2003, p.254-255). Mesmo que a passagem pelo local seja breve, somente de algumas horas, é possível perceber a grande movimentação econômica que ocorre durante o passeio dentro do destino turístico.

O cruzeiro é mais um produto de lazer do que um meio de transporte COOPER (2001, p. 317). Visto que, este é composto por vários atrativos dentro do mesmo, com toda a sua estrutura formada para o lazer, como musicais, shows, jogos, piscinas, dentre outros. Os quais promovem a diversão dos turistas a bordo dos navios, antes mesmo de chegarem aos seus destinos. Esses elementos contribuem para a melhor experiência que o turista pode ter.

Durante a Primeira Guerra Mundial quase todos os grandes navios transatlânticos foram convertidos para transportar tropas MANCINI (2001, p.4). O declínio das viagens de transatlânticos desde os anos 50 significou o desenvolvimento da indústria de cruzeiros, uma vez que a maioria das linhas marítimas diversificou suas atividades de cruzeiros COOPER (2001, p.317). Este momento se tornou crucial para o desenvolvimento dos cruzeiros, pois foi um momento de mudança pra as linhas começarem a ter uma outra percepção acerca desse mercado que estava surgindo. E com isso, foram criadas mais companhias, com grandes navios, com estruturas mais elaboradas para que fossem realizadas as viagens para os destinos.

No contexto atual, segundo a classificação dos navios de cruzeiros seria errôneo chamar os barcos dessa época de cruzeiros, seu objetivo primordial era o transporte, sem paradas intermediárias para ver o que havia no caminho MANCINI (2001, p.5). Não tendo um produto formatado para realizar essas atividades como forma de se adequar ao que hoje seria denominado de cruzeiro. Diante dessa afirmação, pode-se dizer que o cruzeiro o qual conhecemos atualmente, não existia nesse tempo, pois não existiam paradas nos lugares como forma de atratividade. Logo, não poderia ser considerado um cruzeiro, sendo que o cruzeiro possui paradas, como parte de sua viagem.

Porém, no começo do século XX, umas poucas linhas de vapores projetaram um produto que se assemelhava a “um cruzeiro” [...] e redirecionavam seus barcos a

lugares mais quentes como o Caribe MANCINI (2001, p.6). Portanto, podemos perceber que este foi o primeiro destino a ser explorado como fins de meio turístico, com a atividade por navios de cruzeiros.

O cruzeiro alcançou mesmo seus melhores momentos, nos anos 80 e 90 (MANCINI, 2001, p. 7). O luxo fazia parte do modo de atrair mais viajantes, pois este se torna um fator de encantamento e símbolo de status ou beleza. E os navios que investiam nesse atrativo, se tornavam mais chamativos e escolhidos para levá-los a seus destinos (Observatório de Inovação do Turismo, 2014). Toda a decoração na parte interna ou externa do navio acabavam se tornando um próprio atrativo que, os deixara encantados e com vontade de permanecer por mais tempo.

As embarcações transformaram-se, assim, numa espécie de vitrine, onde turistas de médio poder aquisitivo dividiam espaço com seus ídolos. Essa estratégia ainda faz muito sucesso no segmento de cruzeiros marítimos, basta lembrar as saídas especiais de algumas companhias que utilizam artistas como atrativo, como o cruzeiro com o cantor Roberto Carlos, que esteve na décima edição, em 2014, e os temáticos *Energia na Veia [Véia]*, com artistas dos anos 1970, 1980 e 1990, (Observatório de Inovação o Turismo, 2014).

2.4.1 Operadoras de cruzeiros atuando no Brasil

O Brasil ocupa hoje a quinta posição no ranking mundial de cruzeiros marítimos graças a adaptação das empresas ao mercado brasileiro, ao crescimento econômico do país e ao conseqüente aumento do poder aquisitivo da população Paula (2015).

Segundo o *site DreamLines*, as companhias de cruzeiros atualmente no Brasil são:

- *Mediterranean Shipping Company* (MSC) com uma frota de 16 navios cruzando os mares dos cinco continentes, a MSC ocupa o posto de terceira maior empresa de cruzeiros do mundo. Os navios da companhia possuem características mediterrânicas que estão presentes na sua sofisticada decoração de elementos náuticos, nos cardápios de seus muitos restaurantes e no modo de servir da tripulação.

Um dos grandes destaques da companhia é sua característica *Family Friendly*. Nos cruzeiros da MSC, crianças de até determinada idade não pagam para viajar, as

cabines são adequadas para receber famílias, há inúmeras opções de entretenimento para diferentes faixas-etárias e divertidos ambientes específicos para crianças.

A MSC oferece entretenimento para diferentes perfis, com opções tanto para quem gosta de agito quanto para quem prefere tranquilidade. Excelentes opções gastronômicas são características da companhia – sendo a cozinha italiana sua maior especialidade. Também não faltam opções de atividades em terra nos muitos destinos por onde os navios da MSC cruzeiro passam.

- Costa Cruzeiros Agência marítima e Turismo Ltda. é uma das principais companhias do continente europeu e há muito se orgulha de seus mega navios que preservam a tradição italiana em muitos aspectos. Nas embarcações da Costa é fácil encontrar influências italianas na gastronomia, no modo de servir da tripulação e na decoração dos ambientes.

Mesmo com esse estilo, a empresa que navega por todos os continentes também se preocupa em acolher seus passageiros provenientes de todas as partes do mundo, adaptando seus serviços de acordo com cada região, mas sem perder sua essência. Nos navios da Costa é comum encontrar uma atmosfera festiva que os torna ideais para curtir férias em família, como casal ou com amigos de qualquer idade.

Um dos destaques da companhia é seu Samsara Spa, conhecido como um dos melhores dentre todas as companhias de cruzeiro por seus tratamentos de bem-estar e estética de alta qualidade. Costa é possível encontrar cruzeiros de diferentes durações: desde voltas ao mundo que duram até 4 meses até minicruzeiros de 3 dias

- *Celebrity Cruises Line*, design contemporâneo e inovador dos navios da *Celebrity Cruises* reflete o tipo de viagem que é especialidade da empresa: sofisticadas, modernas e cheias de estilo. A companhia se autodenomina parte da categoria “*premium*” de cruzeiros e busca proporcionar uma experiência confortável a seus passageiros a preços justos e acessíveis.

Um dos grandes destaques dos navios da *Celebrity* são as suas inovadoras coleções de arte em cada navio que, combinadas com suas instalações modernas e tecnológicas, ajudam a criar uma atmosfera de alto padrão. A companhia é conhecida também por possuir alguns dos melhores restaurantes dos mares que elevam qualquer experiência gastronômica a bordo a outro nível.

A *Celebrity Cruises* possui três categorias de navios: *Millennium*, *Soltice and Expedition*. Os navios são escolhidos de acordo com o objetivo cada viagem, podendo acomodar de 98 a 2886 passageiros. No entanto, todos eles possuem em comum o excelente atendimento da tripulação e cabines que se destacam por serem bastante espaçosas.

- A *Crystal Cruises Line*, é uma companhia de cruzeiros especializada em viagens de luxo por alguns dos mais incríveis destinos do mundo. Viajar com a Crystal é conhecer o que há de melhor em atendimento e serviço de bordo, desfrutar da alta gastronomia de seus restaurantes e passar bons momentos em ambientes luxuosos e confortáveis.

Conhecida por ter a maior disponibilidade de espaço em cabines e áreas comuns, tudo nos navios da Crystal é pensado para criar uma experiência inesquecível. Ao contrário de muitas companhias de luxo, a empresa possui navios de grande porte que trazem uma variedade muito maior de entretenimento a bordo, além de restaurantes e áreas de lazer.

A companhia foi uma das primeiras a ser *all-inclusive* e recentemente passou a adotar estratégias para diversificar o perfil dos seus passageiros, renovando as opções de atividades para crianças e adolescentes, por exemplo. Ainda assim, o perfil dos passageiros se mantém clássico e elegante, e se reflete na forma de se vestir e se portar nos diversos eventos dos cruzeiros *Crystal*.

- *Seabourn Cruise Line*, os cruzeiros dessa companhia são sinônimo de exclusividade, luxo, distinção e conforto. Desde 1987 a empresa opera cruzeiros em mega iates que garantem uma atmosfera íntima e especial que a distingue das demais e garante experiências inigualáveis. A companhia é reconhecida por ter como princípio o atendimento excepcional, com uma tripulação muito bem preparada para servir um público exigente. Em seus restaurantes, pratos preparados com ingredientes de alta qualidade garantem uma experiência gastronômica única, que fica ainda melhor quando combinada com os premiados vinhos disponíveis a bordo.

O tamanho reduzido das embarcações da *Seabourn* permite que elas naveguem até portos menores, o que garante itinerários únicos que incluem destinos exóticos e fora da rota comum de cruzeiros. A companhia atrai passageiros de todas as idades que procuram sofisticação, modernidade, tranquilidade e elegância e

encontram nos pequenos navios da companhia os melhores serviços e destinos de viagem.

- A *Royal Caribbean International* é a segunda maior companhia de cruzeiros do mundo e também uma das mais bem avaliadas. Com 25 navios, a Royal é famosa por possuir alguns dos maiores navios dos mares, sendo o maior deles o recém-lançado *Harmony of the Seas*, que possui capacidade para mais de 6 mil passageiros.

Além de inovar no tamanho dos navios, a companhia também é a que mais inova nas atividades a bordo: escalada, patinação no gelo, tirolesa, jardins tropicais, *shows* da *Broadway*, quadras de esporte, imensas academias e SPAs são apenas algumas das opções de entretenimento. Também não faltam instalações pensadas para crianças, com tobogãs, playgrounds e áreas exclusivas para entretenimento familiar.

A companhia navega por todos os continentes e passa por mais de 70 países. A *Royal Caribbean* possui também duas ilhas privadas no Caribe onde o acesso é exclusivo a passageiros de seus navios. Com tantas opções, a companhia consegue agradar pessoas de qualquer idade e proporcionar férias incríveis. Navios: *Allure of the Seas*, *Brilliance of the seas*, *Allure of the seas*, *Enchantment of the seas*, *Freedom of the seas*, *Explorer of the seas*, *Grandeur of the seas*, *Independence of the seas*, *Jewel of the seas*, *Liberty of the seas*, *Majesty of the seas*, *Mariner of the seas*, *Navigator of the seas*, *Oasis of the seas*, *Radiance of the seas*, *Rhapsody of the seas*, *Serenade of the seas*, *Vision of the seas*, *Voyager of the seas*, *Quantum of the seas*, *Anthem of the seas*, *Ovation of the seas*, *Harmony of the seas*, *Empress of the seas*, *Symphony of the seas*, *Spectrum of the seas*.

- A *Iberostar Grand Amazon*, é uma empresa conhecida por seus muitos hotéis espalhados pelo mundo. Um dos grandes destaques da companhia é o *Grand Amazon*, um navio de cruzeiro que navega pelos principais rios da floresta amazônica no Brasil. As viagens partem de Manaus e permitem conhecer alguns dos pontos mais fascinantes e isolados desta região tão rica em fauna, flora e belezas naturais.

O hotel flutuante da *Iberostar* traz a seus viajantes uma forma confortável e luxuosa de conhecer um dos ecossistemas mais ricos do mundo. Com todas as refeições inclusas, excelentes instalações nas áreas internas e externas e uma grande variedade de excursões em terra, o *Grand Amazon* aceita hóspedes de a partir de 8 anos de idade, o que faz com que a viagem seja mais apropriada a adultos. Ainda que a capacidade do navio seja de 150 passageiros, o navio não costuma chegar à lotação máxima. Os passageiros têm bastante espaço para curtir tudo que o *Grand Amazon* oferece com tranquilidade e tratamento VIP. Esta é, sem dúvidas, uma das melhores formas de conhecer a Amazônia.

2.5 ANÁLISE DE IMPACTOS ECONÔMICOS E TURISMO

A análise de impacto econômico verifica os fluxos de gastos associados com atividade turística, identificando as mudanças no comércio, pagamento de impostos, renda e geração de trabalhos devidos à atividade de turismo. Embora cada tipo de análise econômica possua características que as distinguem umas das outras, elas são, muitas vezes, confundidas, já que um problema analisado geralmente exige diferentes tipos de análises a serem feitas.

Segundo dados da Organização Mundial do Turismo - OMT (2001), nos últimos 50 anos, o turismo internacional mostrou um crescimento sustentável a uma taxa média anual de 6,8 %, passando de 25 milhões de chegadas, em 1950, para 697,8 milhões em 2000, resistindo a condições políticas e econômicas adversas, e se tornando uma das maiores indústrias do mundo, com um faturamento de U\$ 477,9 bilhões.

Esse é um fator de grande importância para o país visto que diante das diversas crises econômicas com as quais nosso país sofre, o turismo se torna uma importante atividade econômica para que se possa atrair mais visitantes para o Brasil, de forma a promover o desenvolvimento econômico de cada cidade visitada.

Do ponto de vista econômico, a atividade turística se torna importante não pelo fato da “viagem a trabalho ou lazer”, mas, sim, pelas consequências não-intencionadas deste ato. Quando o turista viaja a lazer, ele não trabalha, o que afeta

diretamente a oferta de mão-de-obra, pois possibilita a abertura de novas vagas no mercado (BARBOSA, 1998 apud BRAZ, 2006)

Ao viajar, o turista procurará ter as suas necessidades atendidas pelos prestadores de serviços do destino escolhido por ele, o que irá gerar mais postos de trabalho dentro de cada empresa que faça parte do trade turístico ou em empreendimentos que ofereçam produtos e serviços de forma indireta ao turismo. Além do que, ao viajar para um país diferente do seu, ele participará de um amplo movimento internacional de capital, o que implicará diretamente na entrada de divisas no país, o que corrobora para a injeção de recursos na economia local.

O valor dos gastos realizados pelos turistas representa somente parte dos impactos econômicos. Sendo que, na maioria das vezes, os turistas gastam seu dinheiro, em mercadorias e serviços, como transportes, acomodações, comidas exóticas ou não, bebidas e outros. Porém, deve se levar em conta outros fatores, em uma análise econômica, diante dos gastos de um turista em qualquer que seja o destino, para que seja alcançado benefícios econômicos de forma sustentável (COOPER, 2001, p. 163)

Alguns desses fatores seriam a abertura de novos negócios diante da renda obtida através do turismo, geração de empregos e compra de produtos importados para que as necessidades de cada turista sejam supridas de forma eficaz. Com isso, é possível observar a importante função que o turismo desempenha dentro de uma região e como esta pode trazer benefícios para os diversos setores, ligados direta ou indiretamente a essa atividade.

Ainda de acordo com os efeitos diretos das atividades são os gastos feitos pelos turistas nos estabelecimentos que fornecem os bens e os serviços turísticos. Estes gastos feitos pelos turistas por primeiro, ao chegar em um destino, são chamados de “linha de frente”, que seriam serviços como transporte, hospedagem, e restaurantes os quais, seriam filtrados e transformados em outros produtos e serviços essenciais para a economia local. (COOPER, 2001, p. 164).

Além disso, há ainda a preocupação com a questão da infraestrutura turística dos locais visitados pelos turistas, e para que seja oferecido um serviço de qualidade

para os turistas é necessário que se tenha um espaço propício e com estrutura e produtos de qualidade para receber bem quem escolhe um destino.

Diante disso, essas melhorias poderiam e devem ser feitas como uma forma de melhoria da qualidade de vida da população residente, pois a mesma paga seus impostos para poder desfrutar de sua cidade e ainda, dependendo do grau de atratividade da cidade, esta pode receber incentivos fiscais, capazes de transformar a infraestrutura da cidade.

A atividade turística também envolve custos econômicos: custos diretos, incorridos em qualquer negócio turístico; custos governamentais, na provisão de infraestrutura para melhor servir aos turistas; e os custos pagos pela comunidade, representados pela inflação local que o turismo pode gerar (WANHILL, 1997 apud BARBOSA, 2002).

Então os diversos setores estão envolvidos nesse processo como parte do todo, gerando lucros e tendo custos. Com isso, a atividade turística pode ser vista como um propulsor de melhorias dentro do destino, causando impacto na população e empreendimento locais, os quais muitas das vezes fazem parte do *trade* turístico que fornece serviços e produtos ao turista, seja em um curto ou longo período de visita.

Segundo Cooper (2001, p. 5) o desenvolvimento do turismo não atingirá seu ponto ótimo, caso seja deixado inteiramente nas mãos do setor público ou do privado, já que o setor público teoricamente voltará seus objetivos para maximizar os benefícios sociais e o setor privado maximizará os lucros.

Por isso, é importante que haja planejamento por parte dos setores e a consequente integralização dos mesmos para a melhoria do processo turístico afim de beneficiar a todos. Por motivos de não haver demanda suficiente para consumir seus produtos, isso leva prejuízos a moradores locais os quais muitas das vezes são produtos perecíveis, e não consumidos pela população local. Visto que muitas das vezes, os produtos são produzidos para exclusividade do turista que visita um local. Diante disso, o papel do setor público é de extrema importância para o desenvolvimento do turismo em uma região.

Além disso, trata-se de uma atividade que, em âmbito doméstico, é fundamental na redistribuição de renda, já que acontece, quase sempre, em áreas isoladas, onde pouca ou nenhuma indústria manufatureira se estabelece. Mesmo

diante de um novo e único setor é significativo a interação e participação de todos os setores, para que se possa melhorar a oferta do produto turístico do local, atendendo as necessidades do turista Barbosa (2002).

Para (FOGEL, 2000 apud FERREIRA, 2005), existe uma tendência natural de que, devido às mudanças tecnológicas que vêm ocorrendo na economia, a indústria do lazer aumentará substancialmente sua participação na estrutura de consumo da moderna economia e, no futuro, será o setor de maior importância nas economias, tanto dos países desenvolvidos, como em desenvolvimento.

No Brasil, várias regiões e municípios têm a atividade turística inserida em seu conjunto macroeconômico, incrementando seu orçamento mensal e traduzindo-se, principalmente, em melhoria na qualidade de vida da comunidade e em conforto para os visitantes, por meio da geração de empregos, renda, capitalização de divisas, melhoria das instalações e infraestruturas, como a urbana, a de acesso, a de recreação, a de entretenimento e a de lazer.

Economias são complexas redes de consumidores e produtores interagindo, onde bens produzidos por um setor da economia se tornam insumos para outro e, os bens produzidos por esse outro setor, também podem se tornar insumos para um terceiro setor. Assim, uma alteração na demanda final por um bem ou serviço pode gerar um efeito multiplicador em toda a economia, uma vez que as empresas compram insumos umas das outras. As vendas, rendimentos e empregos resultantes das transações feitas diretamente aos empreendimentos turísticos locais representam os efeitos diretos da despesa dos visitantes dentro da economia, Souza; Simões, (2018, p. 9).

Ainda segundo os autores citados acima, os impactos econômicos descrevem as mudanças líquidas na base econômica de uma economia regional que podem ser atribuídas ao ingresso de dinheiro novo vindo de visitantes não locais.

A contribuição do turismo para o crescimento econômico está relacionada à geração de valor agregado bruto para a região receptora, constatado a partir dos gastos dos turistas na localidade visitada, que não se limitam somente aos gastos com hospedagem, mas também a uma extensa variedade de serviços e bens de consumo como alimentação, transportes, entretenimentos, excursões e atividades diversas (PALOMEQUE, 2001 apud VILELA e MEDEIROS, 2009).

Á vista disso é possível compreender a importância do turismo em relação ao crescimento econômico, e conseqüentemente para o desenvolvimento de uma região através dos gastos dos turistas com os produtos e serviços ofertados no local visitado. Entretanto, a importância econômica do turismo se caracteriza pela totalidade de sua complexidade, expressa não somente diante da grande quantidade de elementos que o compõem, (sendo a demanda, a oferta, os operadores de mercado e o destino turístico como espaço geográfico), mas também por envolver distintos subsetores econômicos (PALOMEQUE, 2001 apud VILELA e MEDEIROS, 2009). E esse envolvimento desses subsetores se tornam de grande relevância na organização do processo turístico de uma região.

É necessária a realização de análises que verifiquem não apenas os fluxos de gastos associados com a atividade turística, identificando as mudanças no comércio, pagamento de impostos, renda e geração de trabalhos, mas, sobretudo, de que forma tais indicadores estão promovendo transformações nas condições de vida da sociedade. Em outras palavras, faz-se necessária a realização de análises mais amplas que permita valorizar os efeitos produzidos pelos fluxos monetários turísticos em longo prazo de toda sua circulação por meio da economia local (OMT, 2001)

2.5.1 impactos econômicos dos navios de cruzeiros no Brasil

O Brasil é um país de grandes belezas culturais e naturais os quais chamam atenção dos turistas que o escolhem como destino em pacotes de companhias de navios de cruzeiros os quais possuem escalas na América do Sul. Exuberante e animada, a América do Sul oferece uma variedade infinita de experiências aos bem-aventurados que exploram suas praias.

A maioria dos cruzeiros que viajam para o Brasil, tem as cidades do Rio de Janeiro e Santos (São Paulo) como origem dos roteiros da temporada de navios no Brasil. Em cada porto da América do Sul, além dessas cidades, os cruzeiros visitam locais como, Búzios, Ilha grande, Porto Belo, Parati, Maceió, Recife, Fortaleza, Natal, Manaus, Parintins. Conforme (HRDLICKA, 2005, p. 374):

Percebe-se assim que o Brasil tem grande potencial geográfico e físico natural e outras facilidades, tem tudo para fazer parte daquele grupo de países desenvolvidos no turismo náutico, tornando possível o desenvolvimento sustentável de sua extensa costa litorânea e a complexa rede formada por seus rios navegáveis e suas comunidades ribeirinhas tão diversas (HRDLICKA, 2005, p. 374).

De acordo com o Relatório realizado pela *Cruise Lines International Association* – CLIA (Associação Internacional de Cruzeiros), o total dos impactos (diretos, indiretos e induzidos) dos passageiros e tripulantes alcançou R\$ 965 milhões durante a temporada 2017/2018. O impacto gerado pela despesa com compras e presentes (comércio varejista) foi o maior. Aproximadamente R\$ 291,1 milhões, seguido por alimentos e bebidas (R\$ 288,6 milhões), transporte antes e/ou após a viagem (R\$ 160,5 milhões), passeios turísticos (R\$ 124,6 milhões), transporte nas cidades visitadas (R\$ 61,9 milhões) e hospedagem (R\$ 38,4 milhões). Diante disso, é possível observar a grande capacidade que o turismo de navios de cruzeiros detém ao impactar de forma positiva nos locais visitados.

O setor de cruzeiros marítimos gerou 27.748 postos de trabalho na economia brasileira durante a temporada 2017/2018, 9,8% a mais que em 2016/2017. É uma atividade que possui uma tendência a melhorar a qualidade de vida da população residente, em vista da geração de emprego e renda, em diversos setores existentes na cadeia produtiva do turismo do local que for visitado pelos Cruzeiristas nas temporadas de cruzeiros, com destinos a cidades pertencentes a América do Sul.

Os gastos gerados pelos viajantes, tripulantes e também pelas armadoras provocam impactos econômicos, que podem ser divididos em direto, indireto e induzido. Quanto aos gastos dos viajantes e tripulantes nos portos de embarque/desembarque e trânsito, a movimentação econômica engloba compras de passeios turísticos, souvenirs, alimentos e bebidas e transporte durante, antes e/ou após a viagem. O consumo turístico individual é o que representa maior significância para a avaliação econômica do turismo, pois é o componente onde estão incluídos os consumos totais realizados pelos visitantes, durante a sua viagem e permanência nos destinos (CLIA, 2001)

Ainda no relatório da CLIA, durante a temporada de cruzeiros, são gerados postos de trabalho nos terminais portuários e na cidade como um todo: comércio, bares e restaurantes, transporte, receptivo e atrativos turísticos, movimentando toda a cadeia de serviços locais. Do lado das armadoras, os impactos para a economia brasileira foram distribuídos em comissionamento para agências de turismo, combustíveis, salários, fornecedores de alimentos e bebidas, marketing, excursões e escritórios, água e lixo, taxas e impostos. Em 2015/2016, o valor pago em impostos foi de R\$ 126,7 milhões, contra R\$ 159,3 milhões na temporada de 2016/2017.

Através da atividade turística, as regiões têm a oportunidade de se dinamizarem, promovendo um aumento das receitas, num efeito que se multiplica por vários setores econômicos dos destinos. O turismo de cruzeiros tende a vir a causar um efeito de competitividade para satisfazer as exigências dos turistas que visitam o destino, pois é uma atividade que serve de catalisador para o desenvolvimento de outros setores econômicos.

Através do turismo e dos *inputs* que a atividade turística requer, num determinado destino, as restantes indústrias podem servir de fornecedores turísticos (ex: agricultura; pesca; construção civil; artesanato), que por sua vez aumentarão a sua produção e rendimentos. A atividade turística serve também de diversificação da economia local, tornando-a mais abrangente, com a criação de novas atividades produtivas e com uma estrutura mais sólida (Eusébio, 2006, p.38).

O turismo de cruzeiros, ao requerer bens e serviços nos destinos que abrange, cria todo um conjunto de interações econômicas entre diversos agentes, resultando num impacto econômico que abrange diversos setores da economia desses destinos (CHASE & ALON, 2002 apud EUSEBIO, 2006). É capaz de causar impactos positivos e/ou negativos em diversos setores e ao provocar impactos negativos em um determinado setor, o outro que depende deste pode ser afetado na mesma forma, nem sempre na mesma intensidade, porém de uma forma bastante significativa.

Segundo dados no Relatório da Associação Internacional de Cruzeiros, durante a temporada de 2018/2019 o gasto médio por cruzeirista nos destinos brasileiros foi de R\$ 581,35, dentre transportes, compras de souvenirs, alimentos e bebidas, passeios turísticos e hospedagem, principalmente em locais onde o tempo de visitação era maior que 1 dia.

3 PARINTINS: BREVE HISTÓRICO E ASPECTOS

A cidade de Parintins tem sua origem e formação de maneira sólida a partir de explorações e/ou expedições além de missões religiosas para catequizar os habitantes daquela região, com as variadas mudanças em sua denominação até chegar à categoria de município, e ter seu nome consolidado como Parintins, de forma

definitiva. Assim como a grande maioria das cidades brasileiras, a cidade foi habitada inicialmente por indígenas. Souza (2013)

Já em 1657 os jesuítas Manuel Pires e Francisco Veloso tiveram contato com populações indígenas locais, incluindo Aruaques e Tupinambaranas. Quando Pe. Manuel dos Reis é designado a ilha em 1723, passa a chamá-la de São Francisco Xavier dos Tupinambaranas. Sendo os Tupinambaranas habitantes da ilha, a palavra tupinambá significa homem virial e/ou homem forte. Já a palavra tupinambarana significa “tupi não verdadeiro”, ou seja, os índios derivados da mestiçagem. Cerqua (1980).

Segundo (BITTENCOURT, 2001 apud DAGNAISSER, 2018), por volta de 1796, em uma das viagens do explorador português, Jose Pedro Cordovil, à região Amazônica, ficaram na referida ilha, junto com seus agregados e os escravos, para se dedicarem a pesca e à agricultura. E é nesse momento que se dá início ao processo de produção de Parintins enquanto cidade.

E ainda Jose Pedro Cordovil juntamente com Maués e Sapupés, organizou uma vila, tomando como base os moldes patrocinados pelo marquês de Pombal e denominou o lugar de Tupinambarana. Tupinambarana — o nome da ilha, cujo significado em tupi é mestiço (tupis não verdadeiros). Cerqua (1980)

Com a Independência do Brasil, o local foi elevado à Freguesia com o nome de Tupinambarana, através do Decreto de 25 de julho de 1832, do Governo do Pará. E no dia 24 de outubro de 1848, por meio da lei provincial do Pará nº 146, a Freguesia foi elevada à categoria de Vila, passando a se chamar Vila Bela da Imperatriz. (DAGNAISSER, 2018).

Segundo Cerqua (1980, p. 61) Parintins foi declarada Vila com o nome de Villa Bella da Imperatriz, conforme lei do Pará de 14 de março de 1838, contudo tal declaração não foi reconhecida devido a “falta de preenchimento de formalidades estabelecidas em lei”.

Em 15 de outubro de 1852, já pertencente a província autônoma do Amazonas, foi elevada a Vila e Município. Souza (2013, p. 32) complementa pontuando que “Em 14 de março de 1853, deu-se a instalação do município de Parintins.

O nome Parintins só foi adotado em 1880, conforme discorre Souza (2013, p.32): Em 30 de outubro de 1880, pela lei provincial nº 499, a sede do município recebeu foros de município e passou a denominar-se Parintins. O nome Parintins é

em homenagem aos primeiros habitantes da Ilha Tupinambarana que foram os índios da tribo Parintintim.

A cidade de Parintins teve várias denominações: primeiro chamou-se Tupinambarana, depois Vila Nova da Rainha, mais tarde voltou novamente a Tupinambarana, depois Vila Bela da Imperatriz e, por último, quando elevada à comarca de cidade, passou a chamar-se Parintins (Cerqua, 1980).

Azevedo Filho (2013) afirma que até a década de 50, a cidade Parintins era pacata e pequena. Nas décadas de 60 e 70 ocorre a introdução da produção e do beneficiamento da juta, com a imigração dos japoneses para o Estado do Amazonas.

A imigração japonesa para o Estado se deu em quatro fases: a primeira, a partir de 1929, em Maués, com o objetivo principal do plantio do guaraná; a segunda, a partir de 1931, em Parintins, com a chegada dos chamados koutakusei, cuja atuação envolvia não apenas produção agrícola, mas também pesquisas e cuja principal contribuição foi a aclimação da juta no Brasil; a terceira, em 1954, quase dez anos depois do fim da Segunda Guerra Mundial, em Manacapuru, e a quarta, em 1958, para a estrada Manaus-Itacoatiara, ambas voltadas para produtos hortifrutigranjeiros. (PINTO, 2010, p. 31).

A juta é a primeira e mais significativa marca da presença dos imigrantes japoneses em Parintins. SÁ, (2012) Em vista disso, é impossível dissociar Parintins da Juta, visto que esta foi de grande importância para o desenvolvimento da cidade, e principalmente contribuindo para a economia local. Os japoneses, além de terem trazido as primeiras sementes de juta para o Brasil e as aclimatado, também criaram a primeira beneficiadora de juta do Amazonas, a Companhia Industrial Amazonense, fundada no dia 11 de fevereiro de 1936, no município de Parintins, tendo como seu primeiro presidente o senhor Tsukasa Uyetsuca. (HOMMA, 2010).

A participação do Japão na segunda guerra mundial, fez com que os projetos agroindustriais na Amazônia fossem paralisados e a Companhia Industrial Amazonense confiscada pelo governo, assim como todos os seus bens. (PINTO, 2010)

Com a demanda crescente nos mercados interno e externo, pela fibra e por produtos desenvolvidos a partir da fibra de juta, nasceu a Companhia de tecelagem de Juta Parintins - Fabriljuta, na Ilha Tupinambarana de Parintins, no início dos anos

de 1960, situada à 370 quilômetros descendo o rio Amazonas, (BUTEL, 2012). Foi a primeira indústria de médio porte instalada no município, com trabalho permanente, produzia o ano todo, em três turnos, não apenas durante a safra, que acontecia de seis em seis meses.

A Companhia Fabriljuta abre falência em 1984, dando início a uma nova mobilidade do trabalho, a indústria cultural do Festival Folclórico de Parintins. Desta forma, a agremiação folclórica Boi Bumba Garantido adquiriu os galpões da antiga tecelagem e o transformou na Cidade Garantido, abrindo centenas de empregos nessa nova indústria instalada.

Em junho de 1966 ocorre a primeira disputa no Festival Folclórico de Parintins, num tablado na quadra da Catedral, com apresentação de quadrilhas, pássaros¹³ e culminando com os Bois, onde permaneceu por 10 anos. Entre os anos de 1975 a 1988 o evento foi realizado em diversos locais, nos quais eram construídas duas arquibancadas para separar as torcidas. Nesse período o Festival passou a ser organizado através de regulamento rígido, com jurados, contagem de pontos e entrega de troféu. (VALENTIN, 2005)

Em 28 de junho de 1988 foi inaugurado o Bumbódromo, cujo nome oficial é Centro Cultural Amazonino Mendes, uma arena com o formato estilizado da cabeça de boi, projetado especialmente para a apresentação dos bois-bumbás de Parintins, Caprichoso e Garantido, a partir de então o Festival passou a ganhar destaque no cenário nacional e internacional, como uma das maiores manifestações folclóricas do Brasil e do mundo, e com isso passou a atrair patrocinadores, (DAGNAISSER, 2018).

A atração é a disputa entre os bois-bumbás Caprichoso e Garantido, que dura 3 dias, durante o último final de semana do mês de junho. No qual cada boi-bumbá tem que realizar sua apresentação com no mínimo 2 horas e no máximo 2 horas e 30 minutos, com um intervalo de 30 minutos entre as apresentações.

Outra festividade conhecida na cidade de Parintins é a Festa em honra a Nossa Senhora do Carmo. A festa inicia com o círio no dia 06 de julho, com a realização de missas todas as noites até o dia 16 de julho quando acontece a procissão em honra a Nossa Senhora do Carmo percorrendo as principais ruas do centro da cidade, saindo e retornando à Catedral. Além dos ritos religiosos acontece o arraial com a venda de lembranças e guloseimas, e ainda apresentação dos bois bumbas Garantido e Caprichoso.

Azevedo Filho (2013, p. 93) discorre que:

Como pode se observar nesse contexto histórico, a cidade de Parintins passou por grandes transformações sociais, econômicas, culturais e religiosas. Desde a sua fundação, com todo o processo de denominações e explorações acerca de seu território; da atividade econômica vindo da produção da juta, com a imigração dos japoneses para o Amazonas, mais especificamente na cidade de Parintins e as festividades as quais até hoje são conhecidas nacionalmente e internacionalmente por carregar toda a cultura e adoração que faz parte do povo Parintinense. O Festival Folclórico de Parintins atrai um grande fluxo de turistas nacionais e internacionais e que durante sua realização gera oportunidades de emprego, gerando renda para a comunidade local.

Ainda de acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), com dados do ano de 2018, o município de Parintins conta com 5.956,373 km² de território, sendo 0,3789% do Estado do Amazonas. Além de dados do órgão referentes ao ano de 2019, o qual estima-se que a população conta com aproximadamente 114.273 pessoas, sendo considerada a segunda cidade mais populosa do Estado do Amazonas e para chegar à cidade de Parintins, o meio de transporte é por via fluvial e aérea, sendo 12 horas de lancha ou 18 horas de barco e 1 hora de voo.

A cidade está subdividida em duas zonas urbanas, em uma espécie de linha imaginária, em alusão ao Festival Folclórico de Parintins, onde ela é dividida ao meio pelo Catedral de Nossa Senhora do Carmo até o Bumbódromo, separando o lado azul e vermelho, das origens do Caprichoso e Garantido, respectivamente.

Localizada na divisa entre os estados do Amazonas e Pará, as margens do rio Amazonas, considerado o maior rio do mundo em extensão, com 6.850 km, segundo dados do IBGE, e com mais de mil afluentes e subafluentes, o qual o torna o maior rio do mundo, em questão de volume de água também. Este rio serve como uma espécie de estrada hídrica que liga Parintins a capital do Estado do Amazonas e ao Oceano Atlântico. E neste contexto, pode-se referir a questão do turismo náutico de cruzeiros, visto que é uma atividade turística que tem a cidade de Parintins como parte das escalas dos navios de cruzeiros, o qual movimenta a economia local da cidade.

4 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

A metodologia é apresentada como o estudo dos métodos, da forma ou dos instrumentos usados para realização de uma pesquisa científica; é o conhecimento dos métodos que auxiliam o pesquisador na elaboração do trabalho científico. (TRIGUEIRO, RICIARI, FREGONENZE E BOTELHO, 2014) Diante disso, pode-se fazer uma investigação profunda acerca do objeto o qual será estudado e trazer esclarecimentos para se compreender como é desenvolvido esse segmento do turismo, na região estudada.

Quanto aos fins, a pesquisa realizada é de descritiva e exploratória, com instrumentos de coleta de dados como questionários e observação participante, visto que, trata-se de um assunto pouco explorado e que necessita de uma participação ativa para que se possa compreender o fenômeno desse tipo de turismo na cidade de Parintins. A coleta de dados foi realizada no período de 20 de julho a 30 de agosto de 2019, com perguntas relacionadas à-temporada de cruzeiros, de novembro de 2018 a maio de 2019, com prestadores de serviços e vendedores de produtos locais os quais trabalham diretamente nesse processo.

A pesquisa descritiva, segundo Silva & Menezes (2000, p.21), descreve as características de determinada população ou fenômeno, ou o estabelecimento de relações entre as variáveis. Sua principal característica está na utilização de técnicas padronizadas de coleta de dados, como questionários e observação sistemática.

Foi uma pesquisa para entender e explicar alguns aspectos relacionados ao turismo náutico de cruzeiros, buscando identificar alguns aspectos socioeconômicos que esta atividade traz para a cidade. Foi feita com as pessoas que têm mais contato com os turistas, que são os comerciantes de artesanatos, comidas regionais, bebidas, transportes e outros.

Também, entende-se como descritiva pelo fato de explicar o porquê dos fenômenos, associados aos objetivos específicos, que foram realizar o levantamento de navios de cruzeiros com escala em Parintins, na temporada de novembro de 2018 a abril de 2019; coletar dados com as pessoas que trabalharam com a temporada de cruzeiros em 2018/2019 e Identificar aspectos socioeconômicos durante a temporada de cruzeiros de novembro de 2018 a abril de 2019.

Para Gil (2002) a pesquisa exploratória tem como objetivo principal o aprimoramento de ideias ou a descoberta de intuições, envolvendo, na maioria dos casos, levantamentos bibliográficos, entrevista com pessoas relacionadas ao tema pesquisado e análises de exemplos para facilitar a compreensão do assunto.

Essas pesquisas foram feitas como forma de obter algumas informações acerca dos aspectos socioeconômicos dentro do processo de turismo náutico dos cruzeiros, fazendo levantamentos de conceitos e histórico desse fenômeno e das companhias que atuam no Brasil e mais, especificamente, no Amazonas.

Para se chegar a conclusões em relação ao tema tratado nesse trabalho, foi coletado informações com pessoas que possuem ligação comercial de forma direta com o turista que visita a cidade durante a temporada de cruzeiro.

Quanto aos meios utilizados, foi realizada a pesquisa bibliográfica e de campo. Bibliográfica, pois utiliza-se de materiais impressos ou por meio eletrônico para melhor embasamento teórico durante o processo investigativo. E de campo porque a pesquisadora teve que se deslocar até a cidade de Parintins para realizar a coleta de dados. Em relação a essa pesquisa, diz o autor Gonsalves (2001, p.67), que essa é a pesquisa que pretende buscar a informação diretamente com a população pesquisada.

A pesquisa de campo é aquela que exige do pesquisador um encontro mais direto. O pesquisador precisa ir ao espaço onde o fenômeno ocorre ou ocorreu, e reunir um conjunto de informações a serem documentadas. Neste tipo de pesquisa é muito utilizado por trabalhos que contêm caráter exploratório ou até mesmo, descritivo. Visto que para se compreender melhor acerca dos aspectos socioeconômicos em relação a atividade turística dos navios de cruzeiros na cidade de Parintins, é importante que a coleta seja realizada no local com a presença da pesquisadora, visto que se pode obter informações adicionais importantes para a pesquisa. Por isso deve ser feito dentro do espaço onde o fenômeno ocorre para ser analisado pelas pessoas participantes de forma direta nesse processo.

Além da pesquisa de campo, foi realizada a observação participante, a qual é uma forma de se reunir informações de forma que haja uma interação maior com o grupo o qual foi pesquisado. Para Mann (1970, p.97), a observação participante é uma tentativa de colocar o observador e o observado do mesmo lado, tornando-se um

membro do grupo de molde a vivenciar o que eles vivenciam e trabalhar dentro de um sistema de referência para eles.

Assim sendo, se torna uma forma de melhor compreensão acerca dos resultados coletados, visto que se demonstra como uma maneira de os respondentes confiarem no pesquisador, trazendo aspectos relevantes para a pesquisa. Além disso, “é uma estratégia de campo que combina simultaneamente a análise documental, a entrevista de respondentes e informantes, a participação, a observação direta e a introspecção.” (LUDKE, ANDRE, 1986, p.28)

Em relação aos procedimentos metodológicos, de acordo com Prodanov e Freitas (2013, p. 54), trata-se da:

[...] maneira pela qual obtemos os dados necessários para a elaboração da pesquisa, (onde) torna-se necessário traçar um modelo conceitual e operativo dessa, denominado de design, que pode ser traduzido como delineamento, uma vez que expressa as ideias de modelo, sinopse e plano.

Para a obtenção dos resultados coletados nessa pesquisa utilizou-se de questionários, como instrumentos de coleta de dados, com perguntas estruturadas de forma ordenada, respondidas por escrito.

Segundo Gil (1999, p.128), pode ser definido “como a técnica de investigação composta por um número mais ou menos elevado de questões apresentadas por escrito às pessoas, tendo por objetivo o conhecimento de opiniões, crenças, sentimentos, interesses, expectativas, situações vivenciadas etc.”

O tipo de pesquisa utilizado foi de caráter qualitativo e quantitativo, pois a mesma trouxe dados estatísticos, devido ao questionário conter perguntas fechadas, com informações em números. Foram feitos gráficos e quadros para organizar as informações de forma a trazer uma melhor compreensão dos resultados, também foram utilizadas informações de vários materiais bibliográficos, em busca de entender um fenômeno específico, em profundidade, como forma de descrever, fazer comparações e/ou interpretação de vários fatores. Para se entender o fenômeno estudado nesse trabalho, essa pesquisa permitiu um aprofundamento melhor acerca do tema, com a imersão total do pesquisador, juntamente com as pessoas daquele meio.

A pesquisa se desdobra em caráter qualitativo, pois segundo Goldenberg (2000 p. 53) os dados qualitativos consistem em descrições detalhadas de situações com o objetivo de compreender os indivíduos em seus próprios termos. Estes dados não são padronizáveis como nos dados quantitativos, obrigando o pesquisador a ter flexibilidade e criatividade no momento de coletá-los e analisá-los. Foi utilizada uma abordagem de caráter quantitativo, para a coleta e análise dos dados que foram coletados através de questionários respondidos por trabalhadores locais, dos mais diversos ramos, que estavam ligados diretamente com o turismo na cidade.

Diferentemente da pesquisa qualitativa, os resultados da pesquisa quantitativa podem ser quantificados. Como as amostras geralmente são grandes e consideradas representativas da população, os resultados são tomados como se constituíssem um retrato real de toda a população alvo da pesquisa. Fonseca (2002).

O tipo de amostra desta pesquisa é a não probabilística intencional, pois se trata de uma questão que partiu da inquietação da própria pesquisadora em buscar responder cientificamente a respeito da atividade turística dos cruzeiros na cidade de Parintins, com a identificação dos aspectos socioeconômicos gerados por essa atividade.

“Amostragem não probabilística: aquela em que a seleção dos elementos da população para compor a amostra depende ao menos em parte do julgamento do pesquisador ou do entrevistador no campo” (MATTAR, 2001).

O tamanho dessa amostra contou com a quantidade de 53 respondentes, dentre artesãos, tricicleiros, trabalhadores do ramo de A&B, de confecções e artigos em geral, e que atenderam turistas que desembarcaram dos navios de cruzeiros na cidade durante a temporada de 2018/2019. Um ponto da pesquisa foi mostrar também a visão desses prestadores de serviços e que trabalham com a oferta de produtos, demonstrando a visão que estes possuem das temporadas de cruzeiros, seja de forma positiva ou até mesmo negativa desta atividade.

5 ANÁLISE DOS RESULTADOS

Nesta fase, se vão buscar instrumentos necessários para a execução da pesquisa de um modo geral, e para melhor compreensão é necessário contextualizar desde a parte conceitual, até de fato os resultados obtidos em campo. Sendo assim, a estruturação está dividida em duas partes, a primeira relacionada a caracterização dos navios de cruzeiros que fizeram escala em Parintins e a segunda a demonstração dos dados obtidos com a pesquisa.

A cidade de Parintins, é uma das escalas dos navios que visitam o Estado do Amazonas, durante as temporadas de cruzeiros que acontecem todos os anos, e o fato de ter se tornado uma das paradas dos transatlânticos, deve-se a grandiosidade e reconhecimento mundial que tornou o Festival Folclórico da cidade em uma das importantes atrações turísticas da região.

Quadro 1. Navios com parada em Parintins

TEMPORADA DE CRUZEIROS 2018/2019				
	Embarcação	Data (chegada)	Nº de pessoas (pax+crew)	Operadora de turismo
1	SIRENA	16/11/2018 19/11/2018	1.084	Amazon Explorers
2	CRSYTAL SYMPHONY	20/11/2018	1.393	Amazon Explorers
3	SILVER WHISPER	21/11/2018	677	Amazon Explorers
4	PRINSENDAM	24/11/2018	1.334	Amazon Explorers
5	LE CHAMPLAIN	04/12/2018	184	Anavilhanas Turismo
6	VIKING SEA	06/12/2018	1.480	Amazon Explorers
7	NAVIGATOR	08/12/2018	835	Amazon Explorers
8	VIKING SEA	27/12/2018	1.480	Amazon Explorers
9	AURORA	19/01/2019	2.724	Amazon Explorers
10	BRAEMAR	27/01/2019	1.300	Anavilhanas Turismo
11	SIRENA	01/02/2019	1.084	Amazon Explorers
12	PRINSENDAM	12/03/2019	1.334	Amazon Explorers
13	VEENDAM	17/03/2019	1.924	Amazon Explorers
14	LE CHAMPLAIN	29/03/2019	184	Anavilhanas Turismo
15	SEABOURN QUEST	09/04/2019	780	Amazon Explorers

Fonte: Amazonastur (2018), adaptado por Souza.

Figura 1- Navio Sirena



Fonte: Yuri Pinheiro, 2019

Figura 2 - Navio Sirena na Serra da Valéria



Fonte: Repórter Parintins, 2019

A temporada de cruzeiros em Parintins iniciou no dia 16 de novembro de 2018, com o primeiro navio da temporada 2018/2019, o M/S Sirena (Figura 1), vindo dos

Estados Unidos, com 684 passageiros e 400 tripulantes, totalizando 1.084 pessoas, onde algumas desembarcaram no Centro Receptivo Turístico da Comunidade Serra da Valeria (Figura 2), na cidade de Parintins.

O navio O M/S Sirena faz parte da companhia de cruzeiros *Oceania Cruises* é uma empresa especializada em cruzeiros de luxo conhecida pelo excelente custo-benefício das suas viagens e por viajar por incríveis lugares que estão fora das rotas tradicionais de cruzeiros. O navio M/S Sirena partiu em direção a cidade de Manaus, no dia 17 de novembro de 2018. No domingo, do dia 18 de novembro de 2018, o navio M/S Sirena retornou em direção a cidade de Parintins, chegando no dia 19 de novembro de 2018, com o desembarque de passageiros, os quais realizaram passeios turísticos, inclusive de triciclos para conhecer os atrativos da cidade.

Figura 3 - Navio Crystal Symphony



Fonte; Freyzer Andrade, 2019

O segundo navio a chegar foi o Crystal Symphony, (Figura 3) no dia 20 de novembro, com 1393 passageiros, entre americanos e canadenses, ancorar em frente a cidade de Parintins. Com bandeira de Bahamas, o cruzeiro iniciou viagem em Fort Lauderdale, na Flórida. Além disso, em território brasileiro, o navio passou por Belém e Santarém, no Pará, até chegar na cidade de Parintins, para então seguir viagem até Manaus. O navio Crystal Symphony pertence a companhia de cruzeiros, Crystal

Cruises criada em 1988 com a visão de estabelecer um padrão completamente novo em viagens de luxo e exploração mundial. Navios excepcionalmente projetados incorporariam os melhores conceitos de design de lendários transatlânticos e hotéis de classe mundial, decorados com os mais recentes avanços da modernidade.

Figura 4 - Navio Silver Whisper



Fonte: Silver Sea, 2019

O terceiro navio de cruzeiro com destino a cidade de Parintins foi o M/S Silver Whisper, (Figura 4) o qual chegou no dia 21 de novembro de 2018, vindo da cidade de Manaus, com um total de 677 pessoas, dentre passageiros e tripulantes. O navio pertence a companhia de cruzeiros Silver Sea Cruises, a *Silversea Cruises* é reconhecida como o padrão-ouro em cruzeiros de luxo, aclamado pelo seu lendário estilo de vida europeu e alcance global de destinos. Sua ideia era criar uma nova classe de embarcações de elite projetadas com mais espaço para menos convidados e com os mais altos níveis de serviço personalizado. Por isso a pequena quantidade de passageiros é devido ao seu estilo personalizado de seleção.

Figura 5 - Navio Prinsendam



Fonte: Jornal A Crítica, 2019.

O quarto navio da temporada, chamado *Prinsendam*, (Figura 5) chegou em Parintins, no dia 24 de novembro de 2018, com 1334 pessoas, de diversas nacionalidades. O navio pertence a companhia de cruzeiros *Holland America Line* a qual é famosa pela sofisticação de suas instalações e serviços. Com 14 navios navegando por mares de todo o mundo, a empresa atua desde 1873 no transporte de passageiros e preza pela tradição e elegância, porém sempre traz um toque de modernidade que garante o conforto dos passageiros. Além possuir vantagens como a possibilidade de conhecer as cidades do roteiro sem pressa e com bastante liberdade, já que os navios frequentemente pernoitam nos portos.

Figura 6 - Iate Le Champlain



Fonte: Gerlean Brasil, 2019

O quinto cruzeiro da temporada foi o *Le champlain*, (figura 6) da companhia francesa de cruzeiros *Ponant*, chegou na cidade de Parintins no dia 4 de dezembro, com 184 pessoas a bordo, logo depois este seguiu viagem até o porto de Manaus. A empresa *Ponant* oferece experiências com expedições desde o Ártico, mediterrâneo e Pacífico, a bordo de cruzeiro iates projetados para cruzeiros de luxo e com toda a bandeira francesa os quais dão a sensação de estar a bordo de seu próprio iate particular. Um iate que serve portos lendários de escala e portos secretos acessíveis apenas a pequenos navios. Foi o único cruzeiro em forma de iate e não de navio como os que fizeram parte da temporada de cruzeiros 2018/2019.

Figura 7 - Navio Viking Sea



Fonte: Iglu Cruise, 2019

No dia 6 de dezembro de 2018, o sexto navio *Viking Seas* (Figura 7) com um total de 1480 pessoas a bordo, chegou na cidade de Parintins, o navio pertence a companhia de cruzeiros *Viking Ocean Cruises* que fornece itinerários focados no destino, projetados para viajantes experientes que têm interesse em geografia, cultura e história. Os itinerários oceânicos são projetados para maximizar a quantidade de tempo que os viajantes passam em seu destino. Esses itinerários enriquecedores incluem cruzeiros básicos e combinados que navegam para a Escandinávia e o norte da Europa, o Mediterrâneo, o Caribe, a Austrália e a Nova Zelândia, a Ásia, o Alasca, a América do Norte e do Sul e a África.

Figura 8 - Navio Seas Navigator



Fonte: Yuri Pinheiro, 2017

O *Seven Seas Navigator* (Figura 8) foi o sétimo navio da temporada 2018/2019, chegando em Parintins no dia 08/12/2018, com o total de 835 pessoas, dentre turistas e tripulantes. Este navio pertence à companhia *Regent Seven Seas Cruises*, o qual possui a experiência de luxo mais abrangente do mundo, com uma frota de cinco navios que visita mais de 450 destinos em todo o mundo.

Figura 9 - Navio M/S Aurora



Fonte: Melk Guerreiro, 2019

O oitavo navio a atracar na cidade de Parintins, foi o M/V Viking Sea, (Figura 7) chegando no dia 27 de dezembro de 2018, com o total de 1480 pessoas. Seguido deste, o nono navio de cruzeiro a visitar a cidade de Parintins foi o Navio M/S Aurora, (Figura 9), o qual chegou no dia 19/01/2019 com 2.724 pessoas. Oriundo da Inglaterra, visitou anteriormente a capital do Amazonas, Manaus, no dia 18 de janeiro de 2019.

Figura 10 - Navio M/S Braemar



Fonte: Manauscult, 2018

O M/S *Braemar* (Figura 10) foi o décimo navio de cruzeiro a chegar em Parintins, no dia 27/01/2019, com 1.300 passageiros e tripulantes. O navio de cruzeiro que mede 195 metros de comprimento e mais de 24 mil toneladas, veio com a bandeira de Bahamas, Caribe, hasteada em seu mastro. Com cinco dias de estadia na capital, Manaus, o cruzeiro partiu no domingo, 3/02/2019, às 6h30, com destino à Anavilhanas.

O décimo primeiro navio a atracar em Parintins, foi o M/S *Sirena*, (Figura 1) chegou no dia 01/02/2019 com 1084 pessoas, entre canadenses, americanos e europeus.

O décimo segundo navio a chegar na cidade foi o *Prinsendam*, (Figura 5) no dia 12/03/2019, com 1334 pessoas. O *Prinsendam* foi construído em 1988 pela *Royal Viking Line*, quando recebeu o nome *Royal Viking Sun*. Entre 1994 e 1998, foi operado pela *Cunard Line* e, depois, acabou transferido para a *Seabourn Cruise Line*, sendo renomeado para *Seabourn Sun*, em 1999. Três anos mais tarde, o navio se juntou à frota da *Holland America Line* e passou a se chamar *Prinsendam*.

Figura 11 - Navio Veendam



Fonte, Manauscult, 2018

O M/S *Veendam* (Figura 11), foi o décimo terceiro da temporada chegou no dia 17/03/2019, com 1924 pessoas na cidade de Parintins. Iniciou sua viagem na Flórida, EUA, visitou, primeiramente a cidade de Manaus, no dia 15/03, seguindo viagem no dia 16/03/2019 em direção a cidade de Parintins. O navio M/S *Veendam* pertence a companhia de cruzeiros *Holland American Line* uma empresa atua desde 1873 no transporte de passageiros e preza pela tradição e elegância. Uma das vantagens dos cruzeiros da Holland é a possibilidade de conhecer as cidades do roteiro sem pressa e com bastante liberdade, já que os navios frequentemente pernoitam nos portos.

Figura 12 - Navio Quest Seabourn



Fonte: Osny Araújo, 2015

No dia 29/03/2019, o *Le Champlain* (Figura 6) décimo quarto cruzeiro chegou à ilha com o total de 184 pessoas. Sendo este também um cruzeiro em formato de iate, o qual faz parte da companhia de cruzeiros francesa *Ponant*, o qual pernitoou na cidade de Parintins. Por último, o décimo quinto navio da temporada no dia 09/04/2019, chegou o navio *S. Quest Seabourn*, (Figura 12) com 780 pessoas. O *Seabourn Quest* é a terceira interação do design da embarcação que foi chamada de um divisor de águas para o segmento de luxo. Este pertence a companhia de cruzeiros *Seabourn*, pioneira em cruzeiros de navios ultraluxuosos e continua a representar o auge desse estilo único de viagem.

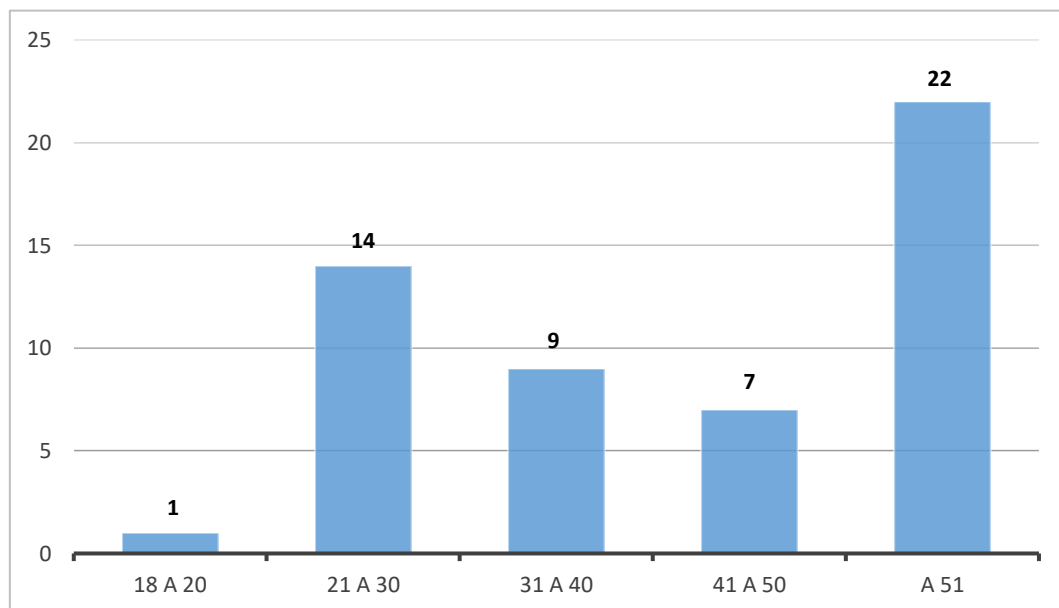
Para se chegar aos resultados referentes a pesquisa sobre os aspectos socioeconômicos dos navios de cruzeiros na cidade de Parintins foram aplicados questionários com pessoas que fazem parte do *trade* turístico os quais atuam na linha de frente no que diz respeito a oferta de produtos e serviços turísticos que são disponibilizados para os turistas que desembarcam na cidade.

Essas pessoas atuam na área do comércio na oferta de alimentos e bebidas (restaurantes, lanchonetes, cafeterias), artesanatos, transporte (tricicleiros), lojas de calçados, e guias de turismo. Ao todo foram respondidos 53 questionários com respostas semelhantes e ora dessemelhantes, visto as mais variadas formas de entendimento em relação a lucros em seus próprios negócios. As opiniões adversas

são sobre aspectos positivos e negativos em relação a temporada de cruzeiros que, ocorreram durante o mês de novembro de 2018 a abril de 2019 na cidade de Parintins.

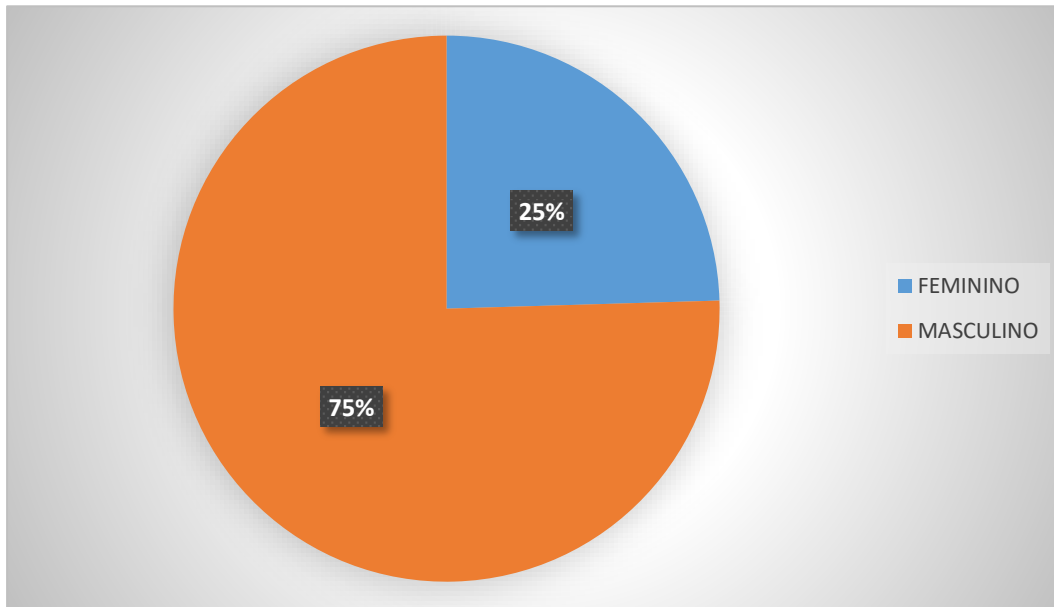
Para a analisar o perfil dos respondentes durante a pesquisa de campo, foram elaboradas questões para coletar dados sociodemográficos dos mesmos, como uma forma de se obter dados em relação ao sexo e faixa etária. Pode-se observar que a maioria dos respondentes correspondem ao sexo masculino e com idade acima de 51 anos como mostra o gráfico 1 e o gráfico 2. referentes a características das duas variáveis observadas.

Gráfico 1. Faixa Etária



Fonte: Souza, 2019

Gráfico 2. Sexo



Fonte: Souza, 2019

Por conseguinte, em relação aos dados que foram obtidos, outra variável importante para essa pesquisa diz respeito ao ramo do comércio que o respondente atua durante a temporada de cruzeiros na cidade, como uma forma de se analisar quais os ramos existentes na cidade que fazem parte da oferta de produtos e serviços turísticos para os turistas consumirem e/ou usufruírem. Como mostra a tabela abaixo:

Quadro 2. Ramos de comércio dos respondentes

RAMO DO COMÉRCIO QUE ATUA	Nº
AGENCIA DE VIAGENS	2
ALIMENTAÇÃO	3
ARTESANATO	4
ATENDENTE	1
BAR	1
CAFETERIA	1
CHURRASCARIA	1
COMERCIO DE CALÇADOS	2
COMERCIO DE VAREJO E ATACADO	1

COMERCIO VAREJISTA DE ARTESANATO E SOUVENIRS	1
GUIA DE TURISMO	1
RESTAURANTE	1
TRICICLEIRO	31
VENDAS	1
VARIOS	1
TOTAL	53

Fonte: Souza, 2019

Como é possível observar, a maioria dos entrevistados são os tricicleiros, pois os mesmos são os que realmente se encontram na linha de frente na oferta de serviços turísticos. O objetivo inicial era entrevistar os 50 tricicleiros que trabalharam na temporada de 2018/2019, porém somente 31 estavam presentes, o que foi uma quantidade razoável para coleta de resultados relevantes para a pesquisa.

Por conseguinte, os artesãos, que trabalham com o artesanato, são o segundo ramo de comércio que foi entrevistado. Os artesãos também possuem uma associação, porém sem uma sede, o que se tornou um problema para reuni-los para que fosse feita a aplicação dos questionários com o maior número possível. É importante frisar que os artesãos são o segundo grupo de pessoas com a maior quantidade na oferta de produtos, visto que são armadas feiras com mais de 50 barracas em uma área do porto de Parintins, onde os turistas param para comprar ou somente observar os produtos regionais confeccionados pelos parintinenses. Infelizmente, não foi possível aplicar os questionários com o restante dos artesãos que fazem parte da associação, pelo fato de não estarem disponíveis e/ou abertos a ajudar com esta pesquisa.

Mesmo com as respostas dessemelhantes, uma grande parte se refere ao ramo de A&B (alimentos e bebidas), seguidas por comércios de produtos variados como calçados, souvenirs, camisas e outros. E ainda as agências de viagens, e guias de turismo, o qual informou que só existem 3 guias que são devidamente credenciados na cidade de Parintins.

Com as respostas colhidas em relação ao ramo do comércio que os entrevistados atuavam, a próxima pergunta buscou identificar a visão em relação a

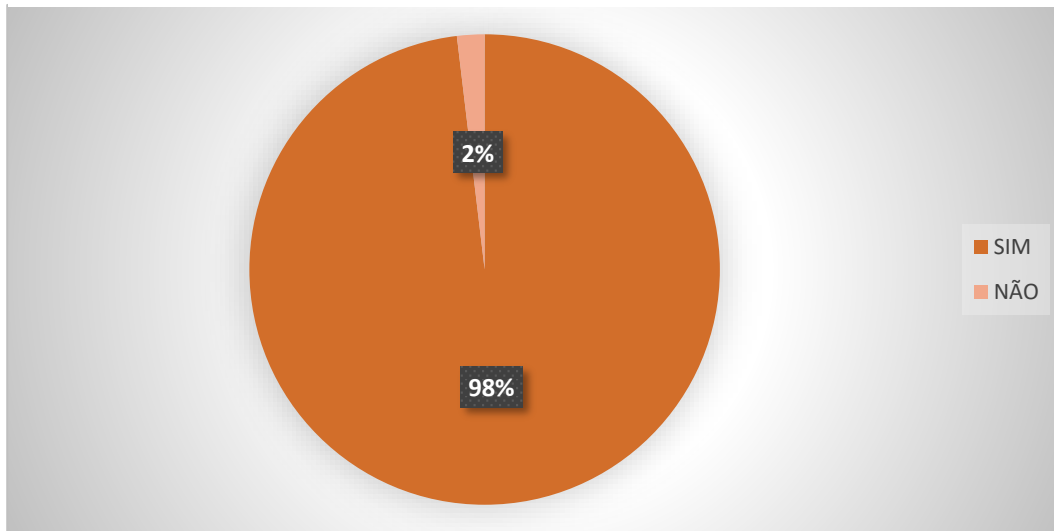
temporada de cruzeiros, se esta influenciava positivamente ou negativamente para o seu tipo de negócio. Visto que esta foi uma pergunta aberta, as respostas foram algumas parecidas e outras diferentes, com respostas curtas e outras com respostas longas, ambas de grande importância e relevância para a pesquisa feita. Diante disso, foi feita uma divisão de respostas, como forma de filtrar os dados, como as respostas curtas e as respostas longas.

As respostas curtas para a pergunta em relação a visão dos mesmos sobre a temporada de 2018/2019, são descritas como: 05 ótima, 10 boa, agradável, legal, lucrativa positiva, relevante, e não muito boa e 13 não responderam.

E as respostas longas: 1. Influencia na renda, nas melhorias da estrutura dos “pontos” turísticos e faz o convite ao turista a conhecer o festival; 2. Dispor de produtos alusivos do festival de Parintins para os turistas dos navios; 3. Boa expectativa para as vendas; 4. Movimenta a economia do turismo; 5. Ajuda a circular renda na cidade; 6. Não supera mais as expectativas, não é como antes; 7. Os navios trazem muita curiosidade sobre nossa cultura, se encantam com nossos artesanatos, com as fantasias e dançarinos do boi e para a área comercial são as bebidas quentes que eles procuram, produtos regionais, nossas sementes e os triciclos que para eles é uma diversão na floresta e pensam que no meio do mato só tem índios. “Eles deixam dólares e o nosso pessoal converte para nossa moeda, por meio de atravessadores dá pra ganhar uns trocados na venda desses dólares”.

As opiniões coletadas na pergunta nº 5 que diz respeito a visão de cada setor em relação a temporada de cruzeiros na cidade, é de grande relevância, visto que com suas respostas é possível observar as diversas percepções dentre os mais variados setores do trade turístico da cidade. Ademais as respostas mais longas trazem informações que podem ser necessárias diante de um planejamento organizacional em relação a temporada de cruzeiros no ano seguinte, e ainda algumas sugestões de melhorias e a importância da temporada para a economia do município. Porém, traz também algumas frustrações de empreendedores com a questão da “não-superação” das expectativas, visto que não é mais como antes e a imagem que os turistas tem das cidades do Amazonas, que só tem mato e índio. Porém, mesmo diante de todos esses aspectos observados, a grande maioria identifica uma melhoria na geração de lucros para seu negócio, visto que a temporada de cruzeiros influencia na renda dos mesmos e a circular essa renda na cidade.

Gráfico 3. Contribui economicamente para seu negócio?



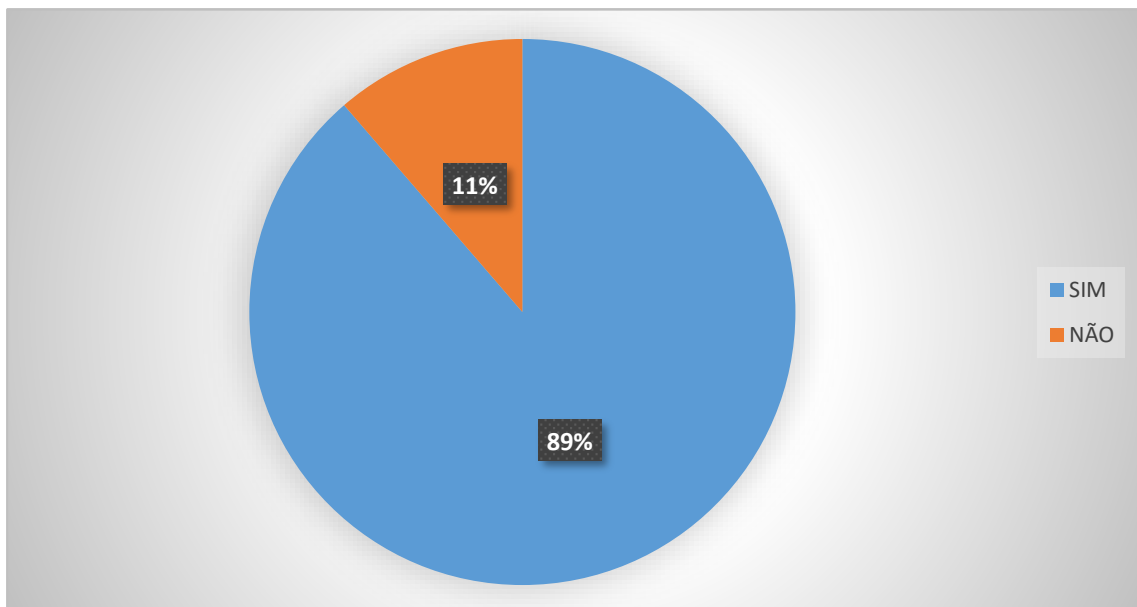
Fonte: Souza, 2019

Na próxima questão que, diz respeito a sexta pergunta, foi respondida pelos entrevistados, para saber se a temporada de cruzeiros contribui economicamente para seu ramo de negócio, e foi possível notar que a grande maioria respondeu que contribui de forma positiva, diante do aspecto econômico. E somente uma pessoa responde que não contribui para o seu negócio. Diante disso, é notável a geração de impacto econômico positivo no que diz respeito a economia da população com empreendimentos locais, sendo dos mais diversos setores que interagem com o turismo na cidade. Os pequenos negócios se transformam em pequenas indústrias locais, trazendo uma espécie de industrialização básica para a economia regional, gerando modificações na estrutura econômica e social local ou regional, o que gera incremento de renda e contribuições para os negócios locais. Como pode-se observar no gráfico a maioria dos empreendimentos localizados na cidade são beneficiados economicamente com a atividade turística vindos da chegada de navios de cruzeiros na cidade.

Nesse caso, a pergunta seguinte fortalece o entendimento em relação a geração de impactos positivos para esses pequenos empreendedores locais, visto que a faturamento de mais da metade aumentou em porcentagens variadas, o que leva a pensar na lucratividade para as empresas e pessoas que ofertam os serviços e produtos turísticos locais. Daí a temporada de cruzeiros se torna uma alternativa para a população local aumentar seu faturamento em um período que não seja durante o Festival Folclórico de Parintins.

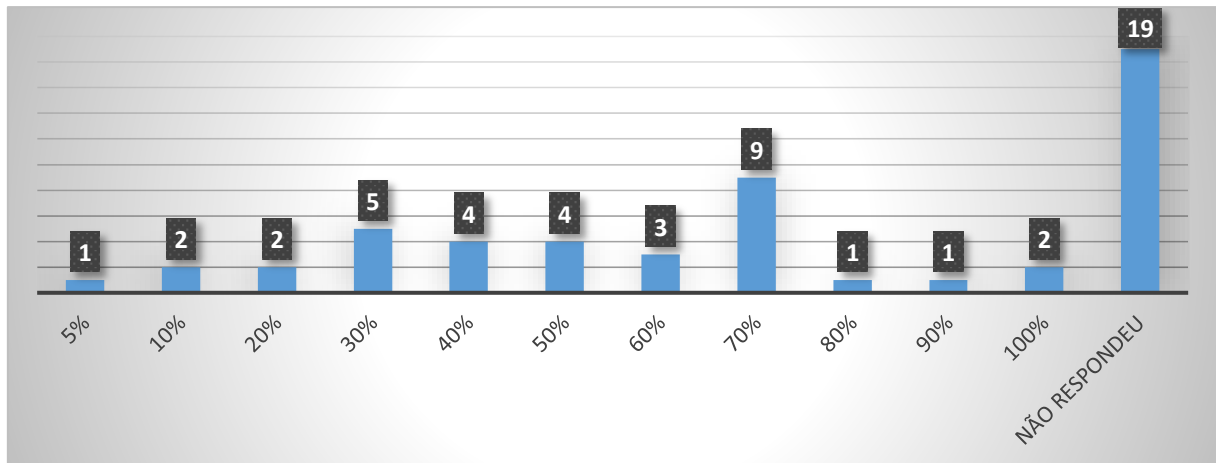
O gráfico 4 e o gráfico 5, representam a quantidade de pessoas que tiveram aumento em seu faturamento e o percentual desses aumentos respectivamente.

Gráfico 4. Seu faturamento aumentou?



Fonte: Souza, 2019

Gráfico 5. Percentual de aumento



Fonte: Souza, 2019

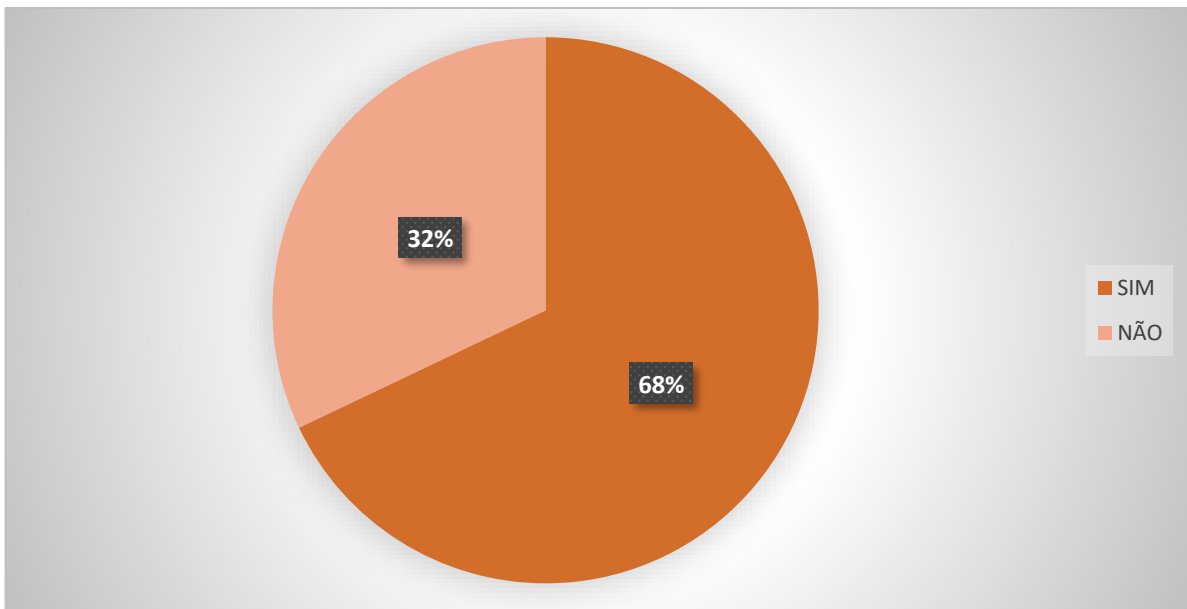
A próxima pergunta a ser respondida (gráfico 6) foi em relação a identificar se houve algum treinamento oferecido pelo governo como forma de capacitar e treinar o pessoal que tem empreendimentos e/ou que trabalham para os mesmos ou os que trabalham por conta própria. Seja eles profissionais da linha de frente ou não, pois alguns turistas circulam aleatoriamente pela cidade em busca de bons serviços e/ou produtos, com um bom atendimento. Porém alguns não tem muito conhecimento na língua inglesa, que é o idioma falado pela maioria dos turistas.

É importante salientar que os tricicleiros são bem mais preparados visto que esses participam de vários cursos para melhor recepcionar os turistas, uma vez que eles estão na linha de frente no desembarque dos turistas no porto, e contam com uma organização e padronização de seus triciclos para dar mais conforto e confiabilidade para o turista.

Os cursos de qualificação dos tricicleiros são de inglês básico, curso de condutor e de atendimento ao cliente, todos estes facilitados pelas associações com parcerias com os órgãos competentes. Além dos tricicleiros, outras empresas que não participaram ou não tinham conhecimento em relação a existência de algum treinamento que fosse oferecido pelo governo, tinham suas próprias alternativas de qualificar e treinar seus empregados, ora pagando cursos para eles, e ou os próprios donos com experiências, ofereciam treinamento para eles, principalmente em cursos

de inglês e de bom atendimento. Como pode-se observar no gráfico, a grande maioria já passou por treinamentos que foram oferecidos pelo governo, totalizando 37 respostas sim (68%), e 16 respostas não (32%).

Gráfico 6. Houve treinamento feito por algum órgão do Governo para a Temporada de Cruzeiros de 2018/2019?



Fonte: Souza,2019

Na pergunta 9, foi perguntado quantos empregos eram gerados em cada negócio, de modo a ser analisado aspectos em relação a geração de emprego, visto que esta faz parte de uma das premissas relacionadas aos impactos econômicos de uma região. Sendo as respostas desde 0 a mais de 5 empregos gerados direta o indiretamente no setor turístico da cidade. Segundo as respostas dessa questão a quantidade de empregos que são gerados por esses empreendedores variam entre dois, três, quatro, cinco ou mais empregos em cada ramo de negócio.

A maioria dos entrevistados que responderam que 0 ou nenhum emprego que tenha sido gerado em seu negócio, foram pessoas que já possuem um empregado fixo, como parentes ou amigos, ou foram respondidos por tricicleiros, visto que eles possuem uma associação a qual detém esses dados de forma geral, mas como foram

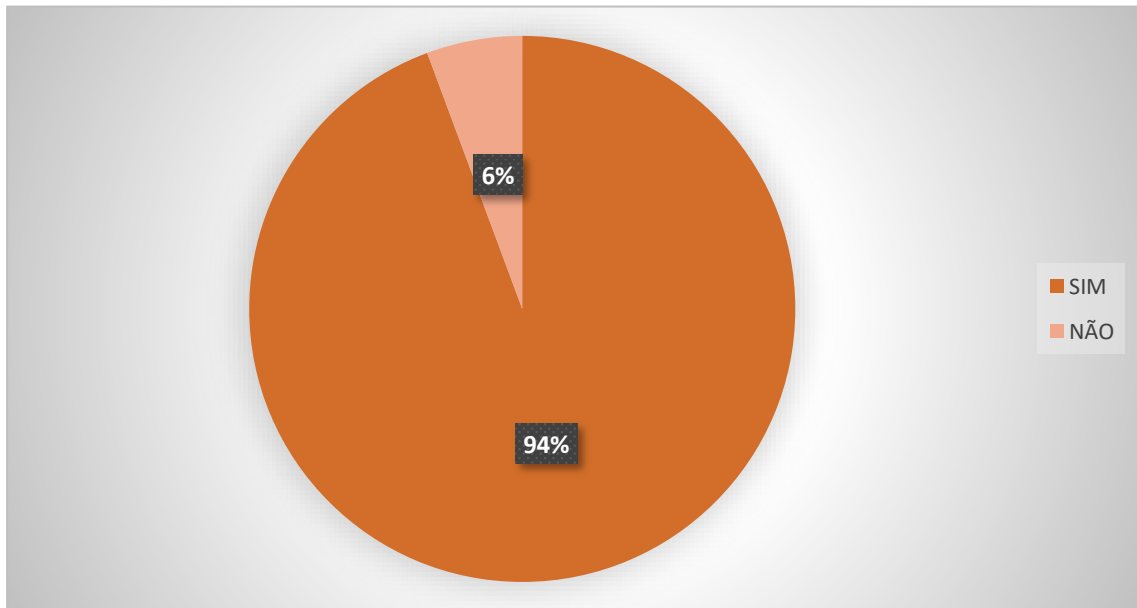
respondidos individualmente, a maioria das respostas eram “somente eu”, que foi interpretado como 0 ou nenhum.

A décima pergunta foi elaborada em relação aos requisitos que seriam avaliados em uma possível contratação de empregados para o seu negócio. Os itens apontados pelos respondentes em relação a uma possível contratação foram, o idioma, bom atendimento, padronização e organização, educação e boa apresentação, conhecimento sobre a região e a cultura, e outros cursos.

Analisando os dados da questão anterior, foram obtidas respostas que, se tornaram relevantes para esta pesquisa, visto que os mais variados setores do comércio analisam suas possíveis contratações de formas diferentes, sendo alguns por idiomas, bom atendimento, e conhecimentos sobre a região e a cultura local. Ademais outros entrevistados colocaram somente a resposta curso, mas deduzindo que seria um curso na área de vendas como de bom atendimento ou de idiomas como as respostas de outros. A grande maioria de respostas foram em relação a cursos de idiomas, principalmente a língua inglesa, visto que esta é a língua mais falada pelos turistas que desembarcam na cidade, por virem de países da América do Norte, ou da Europa e da Ásia, mas todos compreendem e se entendem mais por esse idioma, o inglês.

A próxima pergunta foi elaborada a respeito da opinião dos entrevistados para saber se a cidade possuía atrativos para serem visitados pelos turistas. É notável a presença de uma quantidade considerável de atrativos para serem visitados pelos turistas durante a temporada de cruzeiros na cidade. É importante frisar que durante a pesquisa, foram feitas algumas observações pelos prestadores de serviços em relação a quantidade de atrativos, sendo que ambos lamentaram a insuficiência de atrativos, pois pela grande importância que a cidade tem como destino turístico, poderia haver mais atrativos para serem visitados. O gráfico 7 mostra a quantidade de 50 respostas afirmativas (94%) e 3 respostas negativas (6%) em relação a essa variável.

Gráfico 7. A cidade possui atrativos turísticos para serem visitados?



Fonte: Souza, 2019

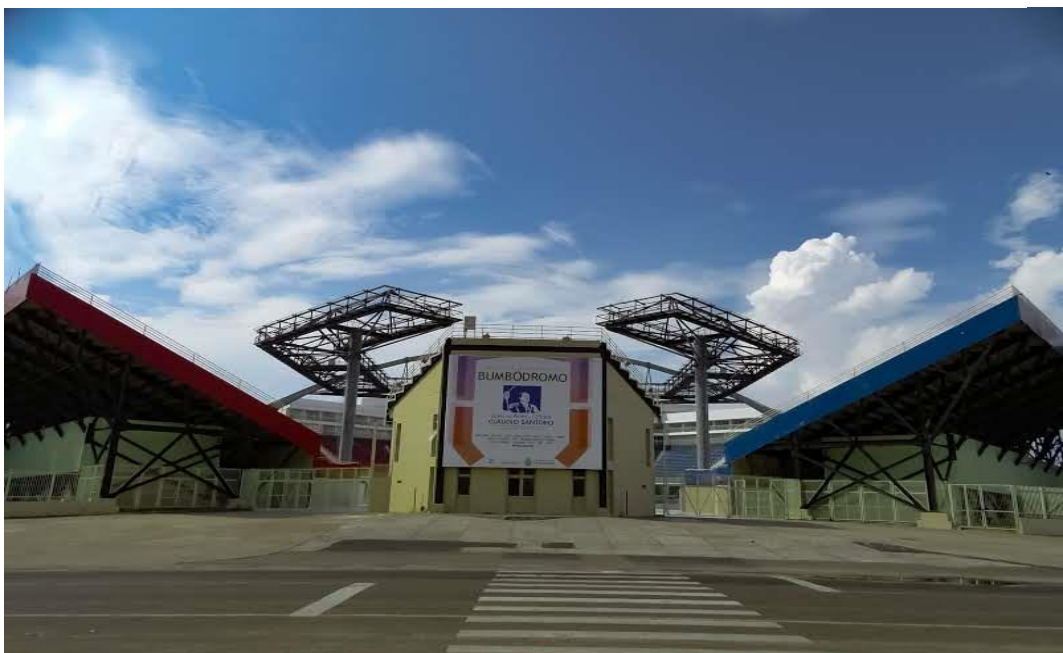
Os atrativos mais conhecidos são a Catedral de Nossa Senhora do Carmo (Figura 13), o Liceu de Artes e Ofício Claudio Santoro/Bumbódromo (Figura 14), o Mercado Municipal (Figura 15), os currais dos bois Garantido (figura 16) e caprichoso (Figura 17), e o Comunas Bar (Figura 18). Porém a cidade possui um grande potencial para a implantação de novos centros culturais e até museus que podem se tornar outras alternativas para complementar a oferta de produtos locais na cidade, fora o Festival Folclórico ou a Festa da Santa, os quais atraem mais turistas durante esses períodos.

Figura 13 - Catedral de Nossa Senhora do Carmo



Fonte: Gledson Chagas, 2019

Figura 14 – Liceu de Artes e Ofício Claudio Santoro/Bumbódromo



Fonte: Gledson Chagas, 2019

Figura 15 - Mercado Municipal



Fonte: Gledson Chagas, 2019

Figura 16 - Curral do boi bumbá Garantido



Fonte: Gledson Chagas, 2019

Figura 17 - Curral do boi bumbá Caprichoso



Fonte: Gledson Chagas, 2019

Figura 18 – Comunas Bar



Fonte: Gledson Chagas, 2019

A pergunta seguinte foi a 12: qual o produto mais vendido em seu negócio para os turistas? Dentre os produtos mais consumidos pelos turistas durante a temporada de 2018/2019, foram lembranças de Parintins, como cocar, colar, camisetas e

souvenirs (Figura19); peixe, açaí (Figura 20); caipirinha (Figura 21), café com leite (Figura 22); triciclos (Figura 23) e boi-bumbá show (Figura 24), cerveja e refrigerante, sandália havaiana.

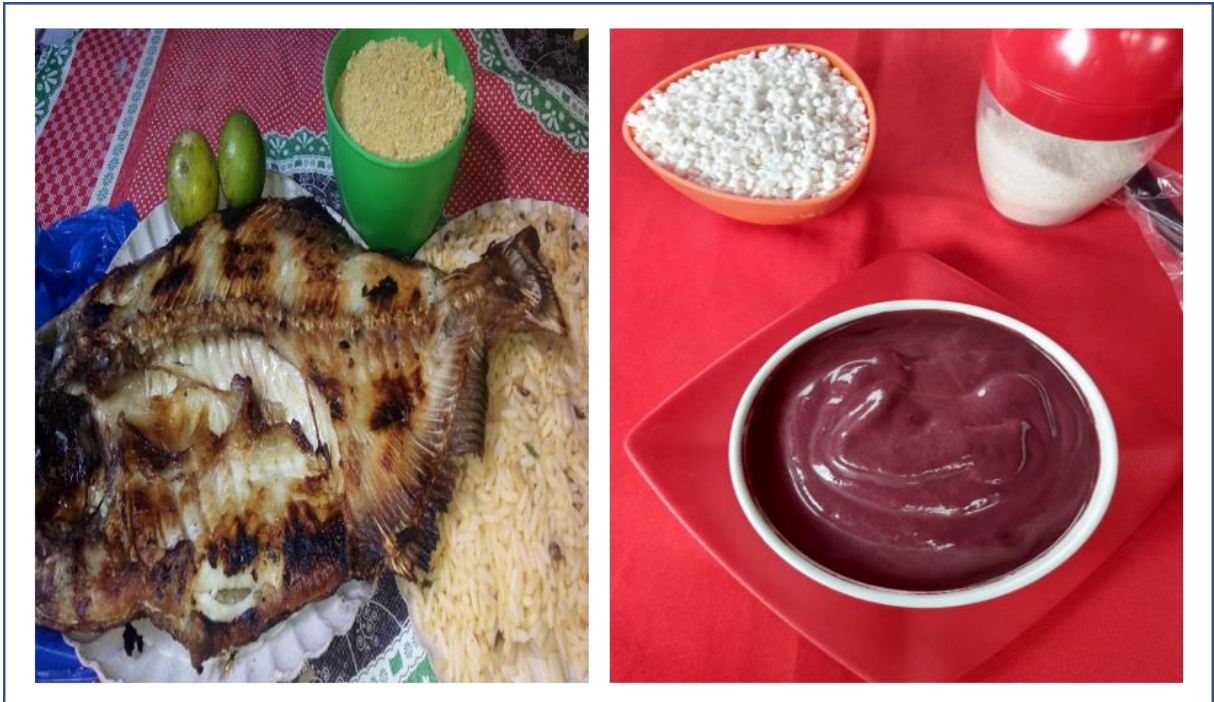
A cidade de Parintins tem uma forte dependência do Festival Folclórico dos Bois-bumbás, por esse evento trazer questões culturais e naturais da região amazônica, com representações dos costumes e crenças dos Parintinenses, o que se torna uma marca registrada da cidade, com isso se torna parte dos produtos e serviços que eles oferecem em seus negócios para os turistas, como artesanatos, souvenirs, bebidas e comidas típicas da região, visto que a maioria dos turistas vão para o destino afim de experienciar a cultura do local. E a cidade de Parintins possui produtos bem característicos da cultura amazônica e da própria cidade com representações dos bois em seus produtos e serviços.

Figura 19 - Lembranças de Parintins



Fonte: Souza, 2019

Figura 20 - Peixe Tambaqui e Açaí



Fonte: Souza, 2019

Figura 21 - Caipirinha



Fonte: Villa Bulcão, 2019

Figura 22 - Café com leite



Fonte: Souza, 2019

Figura 23 - Triciclos



Fonte: Rafael Brandão, 2019

Figura 24 - Boi Bumbá Show - Caprichoso



Fonte: Souza, 2019

Figura 25 - Boi Bumbá Show - Garantido



Fonte: Souza, 2019

Os dados obtidos trouxeram produtos os quais foram mais consumidos pelos turistas que desembarcaram na cidade na temporada de cruzeiros 2018/2019, que vão desde lembranças até bebidas e comidas. Os passeios turísticos de triciclo foram apresentados em maior número na pesquisa, pelo motivo da coleta ter sido realizada na associação dos tricicleiros e estes estarem todos reunidos para melhor aplicação dos questionários. Mas os passeios de triciclo são contratados muito antes de chegarem à cidade de Parintins pois o serviço oferecido por eles é feito através de parcerias com agências de turismo que trabalham na venda dos passeios desde a cidade de origem desses turistas. Mesmo assim, podem comprar o serviço no local no dia do desembarque na cidade.

Por conseguinte, as famosas lembranças “tangíveis” do destino estão em segunda maior parcela referentes a produtos que os turistas mais compram, visto que essas lembranças englobam os souvenirs, artesanatos (cocares e colares), e camisas personalizadas do Festival Folclórico. E são lembranças que trazem uma identidade cultural do destino Parintins em aspectos culturais ou naturais. A criatividade do povo parintinense é reconhecida tanto nacional e internacionalmente pela produção de vários monumentos e artesanatos que trazem a cultura indígena em objetos confeccionados com materiais artificiais que imitam elementos da natureza, como a fauna e a flora amazônica. Dentre esses produtos é possível encontrar nas lojas de souvenirs e artesanatos, animais da região, canoas, bois em miniatura, brincos, colares, cocares, bolsas, chapéus, imãs de geladeira, bonecas com indumentária de Sinhazinha e cunhã Poranga, confeccionados com materiais regionais. É importante ressaltar que houve um agrupamento de elementos referentes a alguns resultados da 12^o pergunta do questionário, visto algumas respostas se encaixam na categoria de artesanato, em virtude de este ser uma técnica manual utilizada para produzir objetos feitos a partir de matéria-prima, e os objetos descritos se utiliza dessa técnica.

Além dos artesanatos, outras lembranças vendidas para os turistas são as camisas personalizadas com alusão ao Festival Folclórico da cidade, as quais são vendidas em vários empreendimentos locais. Mas durante a pesquisa de campo foram entrevistadas apenas duas lojas que trabalham com a confecção dessas camisas, que trabalham com a técnica de bordado, sublimação, Silk, Poli Tape e Stone Rot Fix e também pintadas artesanalmente. Uma das lojas entrevistadas destacou a importância de se complementar a oferta de produtos de seu empreendimento,

destacando a busca de ideias vindas de viagens turísticas realizadas em outros lugares do mundo, implantando monumentos de animais e dos bois bumbas em tamanho proporcional para que os turistas possam tirar fotos e ampliem suas alternativas turísticas na cidade. As camisas personalizadas são confeccionadas de acordo com o gosto do cliente, no que diz respeito ao tipo de tecido, tamanho e cores de acordo com as preferências dos turistas, afim de atender as necessidades dos mesmos.

Na categoria de A&B (alimentos e bebidas), foram coletadas através de respostas de restaurantes, bares, cafeterias e lanchonetes, as quais trabalham na oferta de produtos como café, cervejas, refrigerantes, sucos, peixes e outros. De acordo com os dados coletados na pesquisa, a bebida que os turistas mais consomem é a cerveja, pois muitos possuem o costume de tomar esse tipo de bebida, principalmente nos bares da cidade. Ou optam por tomar uma caipirinha, refrigerantes ou sucos para se refrescar, visto que o clima da cidade é quente no período da temporada de cruzeiros. Uma vez que, geralmente o horário de chegada dos navios de cruzeiros na cidade de Parintins é no período da manhã, eles comumente aproveitam para tomar café sem ou com leite, somente.

Uma das atendentes informou que os turistas recebem algumas instruções antes de saírem do navio, para não consumir alimentos estranhos na cidade. Porém alguns se aventuram em experimentar o pão com tucumã, tapiocas e/ou outras iguarias da cidade. Com isso, durante a análise de resultados foi identificado o consumo de peixes por turistas em um dos restaurantes entrevistados, visto que é uma iguaria da região, o qual exige um certo cuidado para ser consumido. Por fim, outra iguaria da região é o açai, que também é um dos produtos consumidos pelos turistas em sua visita pela cidade. Foi entrevistado apenas um local que vendia este produto em sua forma totalmente natural com outros ingredientes adicionais, como farinha de tapioca, granola, flocos de arroz, aveia e outros cereais, de acordo com o gosto do cliente.

Visto que, como já foi dito, o clima da cidade de Parintins é quente, principalmente nessa época do ano, no período da temporada de cruzeiros, além de se refrescar com as bebidas os quais eles consomem, e sendo que eles não estão acostumados com o clima da região, pois vem de países com clima frio. Diante disso, buscam formas de se refrescar e se adaptar ao calor da cidade, com isso, outro produto que eles também consomem, são as sandálias havaianas, vendidas

principalmente no centro da cidade. Nessa pesquisa foram entrevistadas duas lojas de calçados as quais vendem sandálias havaianas. Segundo informações dos vendedores eles compram tanto para usá-las como também para levá-las de lembranças da cidade. Por fim, uma das respostas dessemelhantes foi referente ao produto boi-bumbá show, respondido por uma agência de viagem. Esta resposta corresponde a um tipo de apresentação para os turistas, em forma de um mini festival folclórico, com apresentações de itens dos bois bumbas Garantido e Caprichoso, em seus respectivos currais.

Como foi possível observar, existem vários ramos de negócios com produtos regionais e ainda produtos nacionais para oferecer ao turista, visto que os empreendimentos tem apenas um objetivo que é satisfazer as necessidades dos seus clientes. Desde o ramo de bebidas e alimentos até artesanatos, sempre se tem a preocupação em agradar aos turistas. Um relato feito por um dos respondentes, informou que os turistas nem sempre querem pagar pelo valor cobrado pelos vendedores, querendo dar o valor que quiser pelo produto, são aspectos relevantes para a pesquisa visto que existem diferentes tipos de turistas e muitas vezes o residente deve se adequar as preferências do turista, para não perder o cliente. Vale ressaltar que a quantidade de respostas em relação a um produto não significa que este é o mais vendido durante a temporada de cruzeiros em uma visão geral pois a coleta de dados foi feita com o número de pessoas disponíveis a responder o questionário no período de realização de pesquisa na cidade de Parintins. Existiam sim, mais negócios na cidade que receberam os turistas durante esta temporada, mas não havia como identificar a todos, visto que parte dos turistas que desembarcam na cidade andam de forma aleatória pela cidade em busca de conhecer e consumir produtos.

A população tem uma grande importância para o desenvolvimento local de uma cidade, visto que eles se relacionam de forma mais direta com os turistas que visitam o local. Por estarem na linha de frente na oferta de produtos e serviços, estes conhecem as situações que os cerca, as dificuldades e os benefícios da atividade turística nos setores do comércio. A última pergunta que foi a número 13 aplicado com os trabalhadores locais foram em buscar informações referentes aos problemas enfrentados e quais as sugestões para a melhoria das próximas temporadas de cruzeiros na cidade de Parintins. Visto que esta era uma questão em formato de

pergunta aberta, onde podem conter repostas em formato de uma frase ou até mesmo um texto elaborado com as próprias palavras do respondente, este então poderá se expressar com mais liberdade para explicar, opinar e descrever sobre seu questionamento. Com isso é possível coletar informações que possam explicar e justificar melhor as respostas anteriores, em perguntas fechadas.

Por ser uma questão a qual pode conter várias opiniões diferentes, também reuniu opiniões semelhantes a respeito das barreiras enfrentadas pelos mesmos, as quais impedem que a temporada se realize de forma satisfatória para todos os envolvidos na atividade turística com os navios de cruzeiros. Houve muitas respostas de conteúdos semelhantes com sugestões similares a respeito das melhorias que desejavam que acontecessem na cidade, nesse período. Portanto, para que se compreendesse de forma mais clara e simples as respostas obtidas foi realizada uma seleção de respostas que continham o mesmo problema, como foi o exemplo da situação do porto da cidade, o qual não contém estrutura para atracação dos navios de cruzeiros.

Outro questionamento/opinião que foi repetido, foi a questão do apoio/ajuda/investimento de órgãos competentes, como a Prefeitura da cidade e do Governo do Estado, para com os trabalhadores locais e/ou parcerias com outros elementos do trade turístico, para que a atividade turística se desenvolva em conjunto gerando benefícios para todos. Pois os comerciantes reclamam que só há essa articulação do Governo, Prefeitura e outros, no período do Festival, depois a cidade fica abandonada, sem estruturas e investimentos em outros eventos que acontecem antes ou depois do Festival Folclórico de Parintins, como a Temporada de Cruzeiros. A falta de atrativos foi outro dado frequente entre as respostas obtidas, pois a cidade conta com poucos atrativos turísticos para serem visitados, como a Catedral de Nossa Senhora do Carmo, o Liceu de Artes e Ofício Claudio Santoro, o Mercado Municipal, os currais dos bois Garantido e Caprichoso, o Balneário do Canta Galo, e o pôr do sol no Comunas Bar. Além da Praça da Liberdade e Bumbódromo, os quais integram o city tour oferecido pelos tricicleiros.

É importante revelar que alguns sugeriram a abertura de novos espaços os quais mostrassem um pouco da cultura do povo parintinense, sob uma outra ótica, pois a cidade de Parintins possui um grande potencial para a abertura de centros culturais, sendo composta por vários prédios antigos, os quais possuem uma história

rica referentes ao período que foi construída, sobre a arquitetura pela qual é composta, dentre outros. E para complementar a oferta turística da região, através da opinião e sugestão do comércio local, foi identificado pelos mesmos, a falta de profissionais qualificados para guiar o turista pela cidade de Parintins, pois muitos trabalhadores locais não possuem cursos de idiomas para se comunicarem com os turistas. Por isso, sugerem que haja mais guias de turismo, tradutores ou intérpretes, os quais foram selecionados como uma categoria só, diante das respostas parecidas, sendo que os mesmos são profissionais que possuem fluência em idiomas.

Outro opinaram que a vinda de mais navios poderia suprir melhor as suas necessidades, com a vinda de mais turistas que pudessem comprar mais de seus produtos e serviços. Além de falta de organização da atividade turística junto a órgãos competentes, assim como a melhor e maior divulgação da cidade em âmbito nacional e internacional, como forma de chamar mais turistas para visitar a cidade e conseqüentemente, melhorar a renda do parintinense e da economia local como um todo.

Alguns respondentes se limitaram a dizer apenas que faltavam muitas ou várias coisas, mas não se explicaram ou justificaram suas respostas. Dois dos 53 respondentes afirmaram em suas respostas que não havia nada a melhorar, assim como houve uma pessoa que optou por não responder a essa questão.

Houve algumas respostas diferentes que são relevantes para se chegar a um entendimento acerca da temporada de cruzeiros, em relação ao que poderia ser melhorado para as próximas temporadas na cidade tais como: curso e treinamento para as pessoas que trabalham com o turismo na cidade, policiamento do trânsito, passeios fluviais e roteiros de pesca esportiva, limpeza da cidade, estrutura nos pontos turísticos com horários de funcionamento de acordo com os navios e não haver exploração de valores, visto que isso, muitas vezes, acaba assustando os turistas.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O desenvolvimento do presente trabalho possibilitou compreender aspectos importantes em relação a temporada de navios de cruzeiros na cidade de Parintins, analisando informações da temporada que começou no mês de novembro de 2018 até abril de 2019. Para obter os dados apresentados neste trabalho, a pesquisadora teve que se deslocar da cidade de Manaus até Parintins, no mês de julho durante as férias da faculdade para a realização da pesquisa de campo. O tema desta pesquisa diz respeito a identificação dos aspectos socioeconômicos dos navios de cruzeiros na cidade, nesta temporada específica. A coleta de dados feita com as pessoas que trabalham com o turismo na cidade e que possuem essa relação direta com o turista que está visitando, foi satisfatória, pois permitiu trazer aspectos positivos e negativos em relação ao tema proposto para a pesquisa. Visto que a temporada de cruzeiros se torna uma espécie de nova alternativa para lucrar com a atividade turística depois do Festival Folclórico da cidade.

O tema proposto foi escolhido a fim de trazer opiniões acerca da realidade enfrentada por parintinenses que trabalham com o turismo na cidade durante a temporada, do ponto de vista econômico. Desta maneira, foi identificado aspectos socioeconômicos, em forma de variáveis como, a geração de emprego, de faturamento e de capacitações profissionais, em dados quantitativos e qualitativos. Tendo essa atividade contribuindo economicamente de forma positiva com percentual de até 100% de faturamento e gerando mais de 5 empregos em alguns empreendimentos. Trouxe ainda a importância do idioma Inglês como principal requisito para se trabalhar no ramo turístico, de forma a proporcionar uma melhor experiência para o turista, e ainda como pontos negativos, a falta de apoio e incentivo por parte de órgãos públicos para com a atividade turística na cidade, a falta de estrutura nos atrativos turísticos, a questão da limpeza na cidade, e a falta de uma estrutura adequada no porto para que os navios possam atracar.

Diante disso, é de extrema importância que haja um maior envolvimento de órgãos competentes para desenvolver ações estratégicas voltadas à preparação da cidade para melhor receber os turistas que desembarcam dos cruzeiros, principalmente em conjunto com prestadores de serviços e produtos turísticos. Com a oferta de cursos de treinamento para as pessoas que trabalham com o turismo na cidade durante a

temporada de cruzeiros, a melhoria de estruturas dos atrativos, turísticos e a abertura de novos centros culturais para diversificar o produto turístico na cidade. E ainda a melhoria do porto da cidade, visto que como foi dito na fundamentação deste trabalho, por essa deficiência no porto, os navios tem que ser ancorados no meio do rio, e com isso, somente metade ou menos da metade dos passageiros descem ate a cidade para realizar a visitação turística.

Antes do término deste trabalho, o porto da cidade de Parintins foi interditado pela agência fluvial e capitania dos portos, por questões de segurança, determinando a saída imediata de todas as embarcações do porto. Essa interdição foi prejudicial para a temporada de cruzeiros 2019/2020, onde os turistas que descem dos navios têm que passar por um caminho de terra até chegar à cidade. O porto que já foi interditado outras vezes, passou por uma reforma, cujo objetivo era adequar para a atracação de navios, porém não se obteve êxito. Diante disso, deve haver um comprometimento por parte de órgãos públicos para melhorar a estrutura desse Terminal Fluvial da cidade, para que a atividade turística se desenvolva com mais facilidade para os turistas e prestadores de serviços e produtos turísticos da região.

A cidade de Parintins possui grande potencial turístico a ser explorado, tanto em belezas naturais, culturais e arquitetônicas, e os próprios parintinenses que trabalham com o turismo na cidade, percebem esse potencial e como povo reconhecido pela sua criatividade, possuem muitas ideias para contribuir com o desenvolvimento turístico da cidade. Pois eles, mas do que ninguém, se encontram na linha de frente na oferta de produtos e serviços, em relação direta com o turista, e identificam os aspectos positivos e negativos vivenciados pelo turista. A ideia inicial desse trabalho foi realmente trazer dados do ponto de vista dessas pessoas, para mostrar como podem contribuir com as decisões que os envolve também, visto que estes estão inseridos nesse processo de desenvolvimento do turismo na cidade.

A maioria dos resultados trouxe aspectos positivos do ponto de vista econômico em relação a temporada de cruzeiros na cidade, demonstrando que o turismo continua sendo uma atividade capaz de gerar impactos econômicos de forma positiva para o local e para a população, gerando emprego e renda, e conseqüentemente, melhorando a qualidade de vida dos mesmos.

Os objetivos os quais foram propostos nesse trabalho de pesquisa foram concluídos de forma satisfatória, visto que foram listados todos os 15 navios de cruzeiros que fizeram parte da temporada de 2018/2019 atracando em Parintins, e

entrevistando pessoas que trabalharam com o turismo durante a temporada específica, e a partir dessa coleta de dados foi possível identificar aspectos socioeconômicos dos navios de cruzeiros durante a temporada de 2018/2019 na cidade de Parintins.

Os dados coletados podem servir como base para outros trabalhos científicos que estejam em interesse mútuo com o tema proposto nesta pesquisa. E ainda servir como base para possíveis decisões que venham a ser tomadas em prol do desenvolvimento do turismo na cidade, visto que é uma pesquisa feita com as pessoas que estão lidando diretamente com os turistas, que trabalham e tem experiência com o turismo, e que trouxeram muitas contribuições e ideias relevantes para a que o turismo na cidade de Parintins se desenvolva da melhor forma possível, para a comunidade e para os turistas.

REFERÊNCIAS

Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos - ABREMAR. **Cruzeiros Marítimos: Estudo de Impactos Econômicos no Brasil**. Rio de Janeiro: FGV, 2014.

ANSARAH, Marília Gomes dos Reis. **Turismo: como aprender e como ensinar**. 2º ed. – São Paulo: Editora Senac, 2001

AZEVEDO FILHO, J.D.A.M. **A produção e a percepção do turismo em Parintins**. Tese doutorado – São Paulo: Faculdade de filosofia, letras e ciências humanas da Universidade de São Paulo, 2013

BARBOSA, Luiz Gustavo M. **Os impactos econômicos do turismo e sua implicação nas políticas públicas: o caso do município de Macaé-RJ**, Brasil, 2002

BARBOSA, Ycarim Melgaço. **História das viagens e do turismo**. São Paulo: Aleph, 2002. (Coleção ABC do Turismo)

BRAZ, Alessandra. **Impactos econômicos da hotelaria no turismo**. Brasília -DF – 2006

BUTEL, et al. (Org). **História e Memória Política de Parintins**. Parintins. Câmara Municipal de Parintins, 2012.

CERQUA, Arcângelo. **Clarões de Fé no Médio Amazonas: A prelazia de Parintins no seu jubileu de prata**. Manaus: Imprensa Oficial do Estado do Amazonas, 1980

Cruise Line International Association – CLIA. **Estudo de Perfil e Impactos Econômicos no Brasil**, 2018

DreamLines. **Companhias de cruzeiros**. Disponível em: <<http://www.dreamliness.com.br/companhia-de-cruzeiros>> Acesso em: 09 nov. 2018.

COPPER, Chris. **Turismo, princípios e pratica** / Chris Cooper, John Fletcher, Stephen Wanhill, David Gilbert e Rebecca Shepherd; trad. Roberto Cataldo Costa – 2.ed. – Porto Alegre : Bookman, 2001.

DAGNAISSER, Dayanne Cristine Pires. **Para Além do Espetáculo: Folclore e Patrimônio nos bois bumbas de Parintins**. Tese doutorado – Manaus: UEA, 2018

EUSÉBIO, M. C. de A. (2006). **Avaliação do impacte económico do turismo a nível regional: o caso da Região Centro de Portugal**. Universidade de Aveiro. Disponível em: <<http://ria.ua.pt/handle/10773/1839>> Acesso em: 27 jun. 2019.

FERREIRA, Sidney Geraldo. **OS IMPACTOS DO TURISMO NAS PEQUENAS CIDADES: UM ESTUDO EM ITAPECERICA - MINAS GERAIS LAVRAS**. Minas Gerais, 2005

FONSECA, J. J. S. **Metodologia da pesquisa científica**. Fortaleza: UEC, 2002

GIL, Antônio Carlos. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 1999.

GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed – São Paulo: Atlas, 2002

GOLDENBERG, M. **A arte de pesquisar: como fazer pesquisa qualitativa em Ciências Sociais**. 8 ed. – Rio de Janeiro: Record, 2004.

GONSALVES, E. L. **Iniciação à pesquisa científica**. 2. ed. Campinas,SP: Alínes, 2001.

HRDLICKA, Hermann. Et al. Panorama do turismo náutico de lazer. In: TRIGO, Luiz Gonzaga Godoi (org.). **Análises regionais e globais do turismo brasileiro**. São Paulo: Roca, 2005.

- HOMMA, Alfredo Kingo Oyama. Apresentação. In: WITKOSKI, Antônio Carlos, et al. (Org.) **A cultura da juta e malva na Amazônia: sementes de uma nova racionalidade ambiental**. São Paulo. Annablume, 2010.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATISTICA. **Cidades e Estados**. 2019. Disponível em: < <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/am/parintinss>> Acesso em: 1 out. 2019
- LUDKE, M.; ANDRE, M.E.R.D.A. **Pesquisa em educação: abordagens qualitativas**. São Paulo: EPU, 1987
- MANCINI, Marc. **Cruceros: Guia sobre la Industria de los Cruceros** – Espana: Paraninfo, 2001
- MATTAR, F.N. **Pesquisa de marketing**. 3.ed. São Paulo: Atlas, 2001
- MANN, Peter H. **Métodos de Investigação sociológica**. Rio de Janeiro, Zahar, 1970.
- MELLO, Carlos Henrique Pereira. **Gestão da qualidade**. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2006.
- Observatório de Inovação do Turismo** - Revista Acadêmica Vol. VIII, nº2 – São Paulo, 2014
- ORGANIZAÇÃO MUNDIAL DO TURISMO** - OMT , 2001: banco de dados. Disponível em:<<http://www.world-tourism.org>>. Acesso em: 24 de abril, 2019
- PAGE, Stephen. **Transporte e turismo**. trad. Roberto Cataldo Costa – Porto Alegre: Bookman, 2001
- PAIVA, Carine Leal Fraga; MANOLESCU Friedhilde Maria Kustner. **O Impacto Do Turismo No Desenvolvimento Regional**. São Paulo, 2007

PALHARES, Guilherme Lohmann - **Transportes Turísticos** / Guilherme Lohmann Palhares. São Paulo: Aleph, 2002. - (Turismo).

PAULA, Antônio Henrique Borges. **Cadeira Produtiva do Turismo**. Rio de Janeiro: Senac Nacional, 2015

PINTO, Renan Freitas. **Amazônia: viagem das ideias**. 3 ed. Manaus: Editora Valer, 2012

PRODANOV, Cleber Cristiano; FREITAS, Ernane Cesar de. **Metodologia do trabalho científico: métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico**. Novo Hamburgo: Feevale, 2009

RONÁ, Ronaldo di. **Transportes no Turismo**. Barueri – SP: Manole, 2002

SÁ, Michele Eduarda brasil de. **A presença japonesa no município de Parintins**, Curitiba 2012

SILVA, Edna Lúcia da.; MENEZES, Estera Muszkat. **Metodologia da pesquisa e elaboração de dissertação**. Florianópolis: UFSC/ PPGEPP/LED, 2000

SOUZA, Nilciana Dinely de. **Processo de urbanização da cidade de Parintins (AM): evolução e transformação**. 2013. 141f. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana)
– Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013

Souza, T. V. S. B.; Simões, H. B.; **Contribuições do Turismo em Unidades de Conservação Federais para a Economia Brasileira - Efeitos dos Gastos dos Visitantes em 2017: Sumário Executivo**. ICMBio. Brasília, 2018.

TORRE, Francisco de La. **Agencia de Viagem e Transporte**. 4° ed - São Paulo: Roca, 2003.

Portal World Cruises. **Transatlântico e navio de cruzeiro**. Disponível em: <<https://www.portalworldcruises2.com/2017/08/transatlantico-e-navio-decruzeiro.html>> Acesso em: 14 nov. 2018

TRIGUEIRO, Rodrigo de Menezes; RICIERI, M; FREGONENZE, GB; JIM BOTELHO. **Metodologia Científica**. Londrina: Editora e Distribuidora Educacional, 2014

VALENTIN, Andreas. **Contrários: a Celebração da Rivalidade dos Bois-bumbás de Parintins**. Manaus: Valer, 2005.

TERMO LIVRE ESCLARECIDO DE PESQUISA

Eu, Tássia Milena Pires de Souza, aluna finalista do Curso de Bacharelado em Turismo da Escola Superior de Artes e Turismo – ESAT, Universidade do Estado do Amazonas – UEA, visando coletar dados que subsidiem os resultados que norteiam a minha pesquisa, o qual pretende identificar os aspectos econômicos dos navios de cruzeiros na cidade de Parintins. Diante disso, solicito sua participação para responder às questões propostas neste questionário. Esta pesquisa está sendo realizada sob orientação da Prof^a. Maria Helena Fonsêca e, gostaríamos de ressaltar que, ao transcrevermos os resultados, os nomes dos participantes da pesquisa serão mantidos em sigilo (característica de um trabalho científico).

Afirmo que aceitei participar por minha própria vontade, sem receber qualquer incentivo financeiro ou ter qualquer ônus e com a finalidade exclusiva de colaborar para o sucesso da pesquisa.

Desde já contamos com sua colaboração e reiteramos nossos sinceros agradecimentos pela sua participação.

Atenciosamente,

Tássia Milena Pires de Souza

Acadêmica do Curso de Turismo UEA

De acordo:

Assinatura

QUESTIONÁRIO DE PESQUISA PARA TCC - MONOGRAFIA

1. Qual seu nome completo?

R: _____

2. Qual a sua faixa etária?

18 a 20 anos 21 a 30anos 31 a 40anos 41 a 50anos acima de 51

3. Selecione o sexo: Masculino Feminino Outros

4. Qual o ramo do comércio que você atua?

R: _____

5. Qual a sua visão em relação a temporada de cruzeiros na cidade?

R: _____

6. Ela contribui economicamente para seu ramo de negócio?

Sim Não

7. Seu faturamento aumentou da temporada passada para esta deste ano?

Sim Não

Se Sim, sabe informar o quanto em percentual: _____

8. Houve algum treinamento feito por algum Órgão do Governo para a temporada de cruzeiros de 2018/19?

Sim Não

9. Quantos empregos temporários são gerados durante a temporada de cruzeiros em seu negócio?

R: _____

10. Quais são os requisitos avaliados em uma possível contratação de funcionários para a temporada de cruzeiros?

R: _____

11. Na sua opinião, a cidade possui atrativos turísticos para serem visitados?

Sim Não

12. Qual produto é mais vendido em seu negócio para os turistas?

R: _____

13. O que está faltando para melhorar a temporada de cruzeiros?

R: _____