



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO TECNOLÓGICO DE JOINVILLE
CURSO DE GRADUAÇÃO EM ENGENHARIA NAVAL

GIOVANNI DE ALMEIDA MASELLI

**A BAÍA DA BABITONGA COMO UM DESTINO DE CRUZEIROS
MARÍTIMOS: uma análise a partir da metodologia ProKnow-C**

Joinville
2023

GIOVANNI DE ALMEIDA MASELLI

**A BAÍA DA BABITONGA COMO UM DESTINO DE CRUZEIROS
MARÍTIMOS: uma análise a partir da metodologia ProKnow-C**

Trabalho de Conclusão de Curso do Curso de Graduação em Engenharia Naval do Centro Tecnológico de Joinville da Universidade Federal de Santa Catarina para a obtenção do título de Bacharel em Engenharia Naval.
Orientadora: Elisete Santos da Silva Zagheni, Dra.

Joinville
2023

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor,
através do Programa de Geração Automática da Biblioteca Universitária da UFSC.

Maselli, Giovanni de Almeida

A Baía da Babitonga como um destino de cruzeiros marítimos : uma análise a partir da metodologia ProKnow-C / Giovanni de Almeida Maselli ; orientadora, Elisete Santos da Silva Zagheni, 2023.

67 p.

Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) -
Universidade Federal de Santa Catarina, Campus Joinville,
Graduação em Engenharia Naval, Joinville, 2023.

Inclui referências.

1. Engenharia Naval. 2. cruzeiros marítimos. 3. baía da babitonga. 4. Proknow-C. I. Zagheni, Elisete Santos da Silva. II. Universidade Federal de Santa Catarina. Graduação em Engenharia Naval. III. Título.

GIOVANNI DE ALMEIDA MASELLI

A BAÍA DA BABITONGA COMO UM DESTINO DE CRUZEIROS

MARÍTIMOS: uma análise a partir da metodologia ProKnow-C

Este Trabalho de Conclusão de Curso foi julgado adequado para obtenção do Título de “Bacharel em Engenharia Naval” e aprovado em sua forma final pelo Curso de Graduação em Engenharia Naval.

Joinville, 17 de agosto de 2023.

Viviane Lilian Soethe, Dra.
Coordenadora do Curso

Banca Examinadora:

Elisete Santos da Silva Zagheni, Dra.
Orientadora

Prof^a. Viviane Lilian Soethe, Dra.
Avaliadora
Universidade Federal de Santa Catarina

Caio Symanowicz Fernandes, Eng^o.
Membro
Perbras

Este trabalho é dedicado ao meu avô José Carlos de Almeida.

AGRADECIMENTOS

À todos os meus familiares que sempre me apoiaram e estiveram ao meu lado durante todo o período acadêmico, em especial, à minha mãe Andréa.

À professora Elisete por toda a paciência, compreensão e auxílio fornecido nesse período de produção do Trabalho de Conclusão de Curso. Ao professor Calil por todo o acompanhamento, conselhos e auxílios durante a graduação.

A Universidade Federal de Santa Catarina e todos os professores que fizeram parte da graduação.

Aos meus colegas e amigos que fiz durante esse período.

RESUMO

O presente estudo propõe analisar o potencial turístico a partir de cruzeiros transatlânticos na Baía da Babitonga. A Baía da Babitonga, localizada no litoral norte de Santa Catarina, emerge como um destino promissor para cruzeiros marítimos, criando oportunidades para o desenvolvimento local. Por meio da metodologia de revisão bibliográfica utilizando o ProKnow-C, uma análise abrangente foi conduzida para avaliar a viabilidade desse local como um atrativo turístico para a indústria de cruzeiros. A revisão bibliográfica examinou diversos estudos científicos, relatórios técnicos e casos de sucesso para compreender os fatores-chave que podem influenciar a atratividade da Baía da Babitonga. Os resultados destacaram a localização estratégica da baía, com fácil acesso a partir de portos próximos, e sua beleza natural como pontos positivos. São apresentadas propostas para o desenvolvimento do turismo de cruzeiros na região como um estudo de caso, incluindo investimentos em infraestrutura portuária, a criação de roteiros turísticos sustentáveis e parcerias entre setores público e privado. A conclusão do estudo apresenta uma análise geral do trabalho e fornece recomendações para trabalhos futuros, enfatizando a importância de estudos de impacto ambiental específicos, monitoramento contínuo dos indicadores de sustentabilidade e programas de conscientização para garantir o desenvolvimento sustentável do turismo de cruzeiros na Baía da Babitonga.

Palavras-chave: cruzeiros marítimos. Baía da Babitonga. ProKnow-C. revisão sistemática.

ABSTRACT

The present study proposes to analyze the tourist potential from transatlantic cruises in Babitonga Bay. Babitonga Bay, located on the north coast of Santa Catarina, emerges as a promising destination for sea cruises, creating opportunities for local development. Through the literature review methodology using ProKnow-C, a comprehensive analysis was conducted to assess the viability of this location as a tourist attraction for the cruise industry. A bibliographic review examined several scientific studies, technical reports and success stories to understand the key factors that can influence the attractiveness of Babitonga Bay. The results highlighted the strategic location of the bay, with easy access from nearby ports, and its natural beauty as positive points. Projects are designed for the development of cruise tourism in the region as a case study, including investments in port infrastructure, the creation of tourist routes and partnerships between public and private sectors. The conclusion of the study presents a general analysis of the work and provides recommendations for future work, emphasizing the importance of specific environmental impact studies, continuous monitoring of sustainability indicators and awareness programs to ensure the sustainable development of cruise tourism in Babitonga Bay .

Keywords: maritime cruises. Baía da Babitonga. ProKnow-C. systematic review.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Navio de cruzeiro marítimo	15
Figura 2 – Impactos econômicos relacionados a cruzeiros marítimos	16
Figura 3 – Exemplo de itinerário de viagem de cruzeiro	18
Figura 4 – Embarcação Norwegian Prima no estaleiro Fincantieri.	19
Figura 5 – Robôs bartenders no navio Quantum of the Seas.	20
Figura 6 – EOSEAS.	21
Figura 7 – Visão traseira do EOSEAS.	22
Figura 8 – Enquadramento metodológico adotado	24
Figura 9 – Etapas abordadas do ProKnow-C	25
Figura 10 – Resumo do processo de seleção do portfólio bibliográfico	27
Figura 11 – Fluxograma do processo de seleção do portfólio bibliográfico.	32
Figura 12 – Mapa de calor das palavras-chave nos artigos.	36
Figura 13 – Coocorrência das palavras-chave nos artigos.	37
Figura 14 – Quantidade de artigos publicados por ano	38
Figura 15 – Cocitação entre os principais autores	40
Figura 16 – Atividades realizadas pelos passageiros	43
Figura 17 – Tempo permanecido na cidade de Rijeka	44
Figura 18 – Poluição do ar causada por cruzeiro marítimo	45
Figura 19 – Mapa da Baía da Babitonga	50
Figura 20 – Histórico do clima em São Francisco do Sul.	52
Figura 21 – Histórico do clima em Joinville.	53
Figura 22 – Comparativo de precipitação entre as cidades de Joinville e São Francisco do Sul.	54
Figura 23 – Histórico de ventos em São Francisco do Sul.	55
Figura 24 – Fachada do Terminal Turístico Naval.	56
Figura 25 – Desembarque dos turistas em São Francisco do Sul.	56
Figura 26 – Proximidades ao desembarque.	57
Figura 27 – Possível itinerário para Baía da Babitonga	59

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Eixos e palavras-chave relacionados a pesquisa em português	29
Tabela 2 – Eixos e palavras-chave relacionados a pesquisa em inglês	29
Tabela 3 – Número de artigos obtidos para o portfólio bruto	31
Tabela 4 – Número de artigos após verificação de duplicidade	31
Tabela 5 – Artigos selecionados para o portfólio bibliográfico	33
Tabela 6 – Periódicos com mais publicações	38
Tabela 7 – Avaliação dos periódicos	39
Tabela 8 – Análise dos principais autores	40

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	13
1.1	OBJETIVOS	14
1.1.1	Objetivo Geral	14
1.1.2	Objetivos Específicos	14
2	FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	15
2.1	CRUZEIROS MARÍTIMOS	15
2.2	TERMINAL MARÍTIMO DE PASSAGEIROS	16
2.2.1	Homeport	17
2.2.2	Portos de escala	17
2.3	NAVIOS DE CRUZEIRO NA ENGENHARIA NAVAL	18
3	METODOLOGIA	23
3.1	ENQUADRAMENTO METODOLÓGICO	23
3.2	METODOLOGIA DE PESQUISA	24
4	ANÁLISE DE DADOS	28
4.1	SELEÇÃO DO PORTFÓLIO BIBLIOGRÁFICO	28
4.1.1	Seleção dos eixos de pesquisa	28
4.1.2	Seleção das palavras-chave	28
4.1.3	Seleção da base de dados	29
4.1.3.1	Scopus	30
4.1.3.2	ScienceDirect	30
4.1.3.3	SciELO	30
4.1.3.4	Número de artigos obtidos	31
4.1.4	Filtros de pesquisa	31
4.2	ANÁLISE BIBLIOMÉTRICA DO PORTFÓLIO BIBLIOGRÁFICO	35
4.2.1	Palavras-chave	35
4.2.2	Ano de publicação	37
4.2.3	Periódicos	38
4.2.4	Reconhecimento científico	39
4.2.5	Autores	39
4.3	RELEVÂNCIA DO PORTFÓLIO BIBLIOGRÁFICO	41
5	ANÁLISE DAS REGIÕES DE DESTINO DE CRUZEIROS MARÍTIMOS	42
5.1	IMPACTOS ECONÔMICOS	42
5.2	IMPACTOS AMBIENTAIS	44
5.3	IMPACTOS SOCIAIS	46
5.4	RELEVÂNCIA DO ESTUDO	47
6	ESTUDO DE CASO	49

6.1	BAÍA DA BABITONGA	49
6.1.1	Joinville	51
6.1.2	São Francisco do Sul	51
6.1.3	Itapoá	51
6.2	CLIMA	52
6.3	INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA	55
6.4	TURISMO LOCAL	57
6.5	ROTAS MARÍTIMAS	58
7	CONCLUSÃO	60
	REFERÊNCIAS	62

1 INTRODUÇÃO

O interesse em cruzeiros marítimos presenciou uma evolução ao longo do tempo, tendo diferentes propósitos relacionados à época. De acordo com Amaral (2009), em 1920 os cruzeiros eram exclusivamente utilizados como transportes nas viagens entre América e Europa, sendo poucos os indivíduos que tinham como intenção viagem de lazer ou turismo.

Houve uma grande mudança em relação ao uso a partir dos anos 50 com o aumento de viagens de avião transcontinentais sem escalas, tornando-se meios de entretenimento e de turismo de lazer (AMARAL, 2009). No Brasil esse aumento do uso de cruzeiros marítimos com a finalidade de lazer se deu após a revogação da Lei da Cabotagem em 1995, liberando embarcações estrangeiras para operarem na costa brasileira (BRITO, 2006).

Segundo a Cruise Lines International Association (CLIA)¹, em 2019 cerca de 30 milhões de pessoas embarcaram em cruzeiros ao redor do mundo. Esse número representa um aumento considerável em relação a décadas anteriores e reflete a crescente demanda por essa forma de turismo, e que as perspectivas eram de crescimento no mercado mundial nos anos seguintes (STELZER; FRANÇA, 2021).

O turismo relacionado a cruzeiros marítimos teve um período de grande crescimento até 2020, quando houve uma grande queda devido a pandemia causada pelo vírus da Covid-19. Com o aumento da contaminação territorial, foi questão de tempo para que o surto chegasse aos cruzeiros marítimos e os países rejeitassem a entrada de passageiros infectados (STELZER; FRANÇA, 2021). Conseqüentemente, o pânico causado nos passageiros fez com que a recuperação de turistas no setor se tornasse lenta, de acordo com dados obtidos no relatório “Estudo de perfil e impactos econômicos no Brasil” (CLIA, 2022).

O aumento do turismo em determinada região traz benefícios na condição de vida da população residente, proporcionando melhorias infra estruturais além de econômicas, sendo benéfico não apenas aos turistas. Também podem trazer impactos negativos, como no meio ambiente e qualidade de vida, entretanto, os pontos negativos poderão ser minimizados com um planejamento adequado (FILHO, 2002). O Brasil tem uma vantagem relacionada ao turismo por cruzeiros marítimos, segundo Brito (2006). .

O Brasil possui mais de sete mil quilômetros de costas navegáveis e sua posição geográfica possibilita a incidência de sol durante todo o ano em grande parte do território, sendo estes fatores fundamentais para a realização de cruzeiros marítimos, pois os navios de cruzeiros estão sempre em busca do sol e do calor. (BRITO, 2006, p.16).

Assim, é fundamental compreender a importância dos cruzeiros marítimos no âmbito econômico para uma região. A indústria de cruzeiros não apenas favorece as empresas que operam as embarcações como também impacta positivamente os destinos visitados,

¹ Cruise Lines International Association

contribuindo para a criação de empregos locais, o desenvolvimento da infraestrutura turística e o crescimento econômico regional.

A Baía da Babitonga é considerada uma região com condições adequadas para transporte marítimo em geral, sendo que desde o descobrimento do Brasil já era conhecida e utilizada para a atracação de embarcações. Além disso, possibilita acesso de embarcações de médio e grande porte, tendo o seu canal de acesso ao Porto de São Francisco uma profundidade de 10 a 15 metros (XAVIER; MAIA, 2008).

A região também é propícia ao turismo possuindo 24 ilhas e permitindo diversas atividades em praias, montanhas, cachoeiras, assim como esportes náuticos, sendo hoje o turismo a principal atividade econômica da região (XAVIER; MAIA, 2008).

Com isso, os gastos dos passageiros durante os cruzeiros têm um grande efeito na economia local, beneficiando diversos setores, como alimentação, transporte e comércio. Os cruzeiros marítimos também desempenham um papel importante na promoção do turismo, os quais atraem visitantes de longas distâncias e promovem a imagem dos destinos.

1.1 OBJETIVOS

1.1.1 Objetivo Geral

Identificar os impactos econômicos, ambientais e sociais causados por cruzeiros marítimos, a partir da revisão da literatura.

1.1.2 Objetivos Específicos

- Formar um portfólio bibliográfico relevante a partir do instrumento ProKnow-C;
- Avaliar os impactos de cruzeiros marítimos em outras regiões;
- Propor recomendações para o desenvolvimento sustentável do setor de cruzeiros na região da Baía da Babitonga.

No próximo capítulo, é apresentada uma revisão teórica dos conceitos fundamentais relacionados aos cruzeiros marítimos e sua importância econômica para destinos turísticos. Em seguida, é detalhada a metodologia utilizada para a revisão sistemática, destacando o ProKnow-C como ferramenta de pesquisa. Posteriormente, são apresentados e discutidos os resultados.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Este capítulo de fundamentação teórica busca estabelecer as bases conceituais necessárias para a compreensão e o desenvolvimento do presente Trabalho. Por meio da revisão da literatura, são explorados os principais conceitos que fundamentam a pesquisa, oferecendo uma visão aprofundada do tema em questão.

2.1 CRUZEIROS MARÍTIMOS

Cruzeiros marítimos são viagens realizadas em navios de passageiros projetados para oferecer uma experiência de lazer e diversão em alto mar. Com a capacidade de navegação o navio fará escalas em diferentes portos ao longo do roteiro possibilitando ao turista conhecer diferentes lugares sem a necessidade de se hospedar no local.

Atualmente, os navios são construídos com o objetivo de proporcionar lazer e diversão num contexto turístico. Os navios, verdadeiras “cidades flutuantes”, possuem um ambiente muito parecido com o de um resort, têm o objetivo de fazer com que os passageiros relaxem, num entorno distinto daquele da sua residência. (BRITO, 2006, p.48).

Com o ambiente parecido com o de um resort, o navio possui estrutura para atender o turista quanto as necessidades de saúde e bem estar. Ainda, são oferecidas atividades de entretenimento durante o período de navegação e quando a embarcação está atracada em algum destino. A Figura 1 apresenta a imagem de um navio cruzeiro.

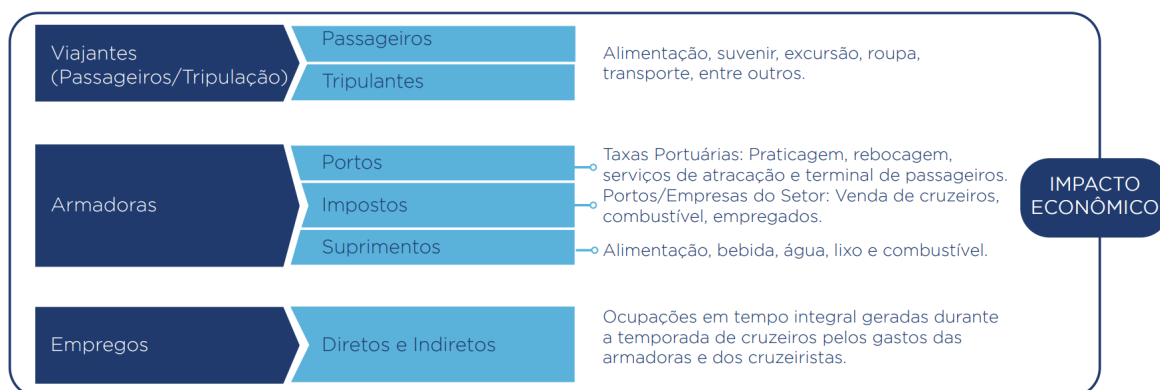
Figura 1 – Navio de cruzeiro marítimo



Fonte: CLIA (2022).

Os impactos econômicos dos cruzeiros marítimos formam uma cadeia que beneficia muito além dos armadores, nas cidades de destino a embarcação deve investir em taxas portuárias, impostos e suprimentos com a embarcação. Os turistas por sua vez utilizam da infraestrutura local, consumindo em estabelecimentos (CLIA, 2022). Na Figura 2 são apresentada as atividades impactadas economicamente pelos cruzeiros marítimos.

Figura 2 – Impactos econômicos relacionados a cruzeiros marítimos



Fonte: CLIA (2022).

Verifica-se que há contribuição econômica da atividade nos locais em que os navios de cruzeiros utilizam como porto de partida ou de escalas, sendo essas atividades econômicas relacionadas com criação de empregos, gastos de passageiros e tripulantes e taxas e impostos pagos pelas armadoras, pelo uso da infraestrutura local, e de suprimentos.

2.2 TERMINAL MARÍTIMO DE PASSAGEIROS

Terminais marítimos de passageiros são instalações portuárias projetadas especificamente para receber e acomodar navios de passageiros, sendo pontos de embarque e desembarque para os turistas. A operação de embarque e desembarque pode ser realizada diretamente da embarcação, se houver estrutura para isso. Caso contrário, é possível realizar a operação em fundeio - local onde é permitido a embarcação ancorar - por meio de barcos de emergências contidos no navio, levando os passageiros até as docas.

A infraestrutura de cruzeiros pode variar desde o acesso a um cais de uso geral posicionado em uma faixa litorânea acessível ao público até um terminal rico em comodidades com arquitetura projetada. Os navios de cruzeiro também podem compartilhar ancoradouros e instalações de balsa ou usar uma variedade de terminais e cais em qualquer porto, dependendo do tamanho do navio de cruzeiro, do número de outros navios de cruzeiro no porto em um determinado dia e do tamanho de outros navios (LONDON; LOHMANN, 2014, p.17, tradução nossa).

2.2.1 Homeport

Homeport é o ponto inicial e/ou final de um cruzeiro, funcionando com um porto central como base para o navio, que parte para o itinerário e retorna para atracar. Qualquer destino que se pretenda tornar um porto de origem deve ter certas instalações básicas, comodidades e utilidades para atender adequadamente às necessidades dos navios de cruzeiro, seus passageiros e funcionários (JORDAN, 2013).

Segundo Jordan (2013):

Em termos de infra-estrutura rodoviária, os portos de origem devem ter transporte terrestre adequado para atender ao grande fluxo de passageiros de cruzeiros que chegam de seu país de origem. É necessário transporte para levá-los do aeroporto até sua acomodação ou diretamente para o terminal de cruzeiros. Também é necessário apoiar as excursões em terra, que são um setor gerador de receita significativo para os navios de cruzeiro e os destinos. (JORDAN, 2013, p. 377, tradução nossa)

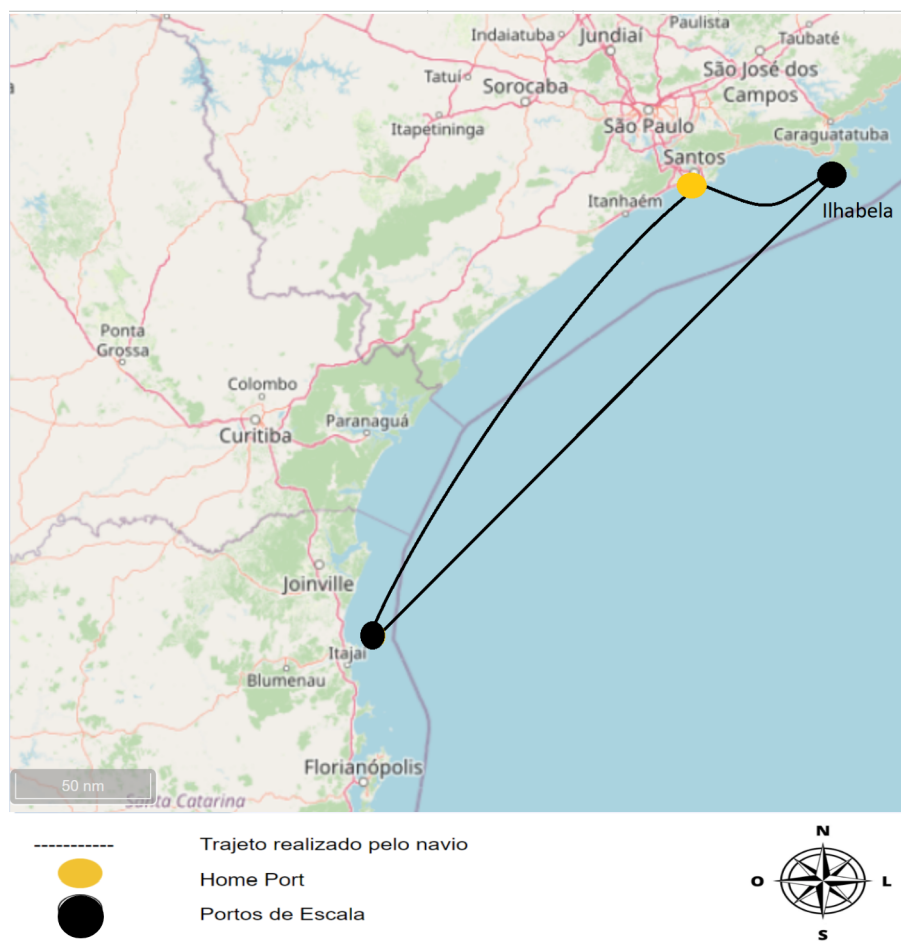
2.2.2 Portos de escala

As atrações turísticas são o elemento mais importante para um destino se tornar um porto de escala, além da conectividade do porto e das distâncias das principais atrações, sendo importante para uma companhia de cruzeiro, pois significa que os navios que atracam podem ter um tempo de escala menor sem comprometer a utilidade da escala (ALVES; SANTOS, 2022). Assim, podendo permanecer por menos tempo e abranger mais portos de escala em um mesmo dia.

Um porto de escala de cruzeiros é um destino intermediário que faz parte do itinerário de um cruzeiro marítimo. É um local onde o navio atraca por um curto período de tempo, permitindo que os passageiros desembarquem e explorem a cidade ou região visitada. Os portos de escala oferecem uma variedade de atividades e atrações turísticas, como passeios históricos, praias, compras, excursões culturais e gastronômicas.

A Figura 3 apresenta um modelo de itinerário utilizado pela Costa Cruzeiros, onde o ponto amarelo é o Porto de Santos, considerado um Home Port não apenas como terminal de cruzeiros, mas também para navios de carga em geral, e os pontos pretos os municípios de Ilhabela e Itajaí, dois portos de escala. A escala apresentada na imagem está em milhas náuticas, unidade de medida empregada em rotas marítimas.

Figura 3 – Exemplo de itinerário de viagem de cruzeiro



Fonte: Adaptado de Sea-Seek (2023).

2.3 NAVIOS DE CRUZEIRO NA ENGENHARIA NAVAL

O projeto e construção de navios de cruzeiro é uma atividade desafiadora no campo da engenharia naval. Com a necessidade de embarcações cada vez maiores para proporcionar luxo é necessária também a modernização dos estaleiros e projetos inovadores. Esse desenvolvimento foi auxiliado com a formação de clusters marítimos, que permite melhorias nos projetos, proporcionando navios de cruzeiros maiores e contemporâneos.

Portanto, clusters ou aglomerados são empresas de um mesmo segmento de atividade, instaladas numa área geográfica próxima, com relações formalizadas e integradas, gerando conhecimento e desenvolvimento para todos os atores dessa indústria (MOURA, 2008, p. 51)

Os clusters são formados por empresas, órgãos públicos, sociedades classificadoras, universidades e serviços do mesmo setor, permitindo uma maior troca de conhecimento e avanços tecnológicos para este setor.

Dessa forma, um cluster visa à evolução de confiança, disseminação do know-how entre a cadeia de produção, colaborando com a capacitação tecnológica dos atores envolvidos, tendo como resultado o próprio desenvolvimento das indústrias e instituições dos setores, permitindo promover a inserção de inovações nos processos produtivos, nos produtos e serviços que são ofertados aos mercados (MOURA, 2008, p. 53).

Com o desenvolvimento de clusters dentro da indústria de navios de cruzeiros, formaram-se alguns estaleiros de referência para o projeto e construção do navio. Na indústria finlandesa o estaleiro O Meyer Turku Oy tornou-se o principal em exportações de embarcações de cruzeiros marítimo. Os principais concorrentes dos finlandeses são os estaleiros Chantiers de L'Atlantique (França), Meyer Werft and Fland (Alemanha), Van de Gissen de Nord (Holanda) e Fincantieri (Itália) (MOURA, 2008). A Figura 4 apresenta uma embarcação no estaleiro Fincantieri na Itália.

Figura 4 – Embarcação Norwegian Prima no estaleiro Fincantieri.



Fonte: Ship Technology (2021).

Enquanto isso as empresas vêm lançando diferentes tipos de inovações nos navios para conquistar novos clientes de variados gostos. A Royal Caribbean International¹ desenvolveu um sistema integrado onde os passageiros podem preencher todos os documentos de embarque necessário. Além disso, é possível acompanhar as bagagens, fazer compras no shopping, reservar mesas em restaurantes dentro da embarcação e excursões nas cidades

¹ <https://www.royalcaribbean.com/>

de destino (PARNYAKOV, 2014). O navio Quantum of the Seas, possui um bar chamado “bionic bar” onde as bebidas são preparadas exclusivamente por robôs, como pode ser visto na Figura 5.

Figura 5 – Robôs bartenders no navio Quantum of the Seas.



Fonte: Royal Caribbean (2016).

Em outra frente, a empresa de construção naval STX Europe junto com uma empresa especializada em construção de super-iates e navios de cruzeiros, as Stirling Design International, estão operando no conceito de “navio de cruzeiro super ecológico”. O EOSEAS é um navio com mais de 300 metros de comprimento, 60 metros de boca e deslocamento de 105.000 toneladas (PARNYAKOV, 2014). Na Figura 6 é apresentada ua imagem do conceito do EOSEAS.

Figura 6 – EOSEAS.



Fonte: Parnyakov (2014).

Na embarcação, a água potável é feita através da dessalinização da água do mar por meio de osmose reversa, parte da energia elétrica é captada por meio de painéis solares, com uma área de 8.300 m² juntamente com a energia eólica, captada por meio de cinco mastros com vela e uma área total de 12.000 m² (PARNYAKOV, 2014). Na Figura 7 é possível ver uma vista traseira do conceito da embarcação EOSEAS.

Figura 7 – Visão traseira do EOSEAS.



Fonte: Parnyakov (2014).

3 METODOLOGIA

O objetivo deste capítulo é fornecer uma visão clara dos métodos utilizados para a seleção e análise das fontes bibliográficas, assim como para a organização e sistematização das informações obtidas. Neste capítulo é apresentado o enquadramento metodológico adotado para a realização deste trabalho e a metodologia de pesquisa.

São abordados os métodos de seleção das bases de dados selecionadas, da seleção e avaliação dos estudos para a inclusão no portfólio bibliográfico, bem como da abordagem adotada para a análise e interpretação dos dados. Por meio desse enquadramento metodológico, é garantido o rigor e a objetividade do presente trabalho.

3.1 ENQUADRAMENTO METODOLÓGICO

O enquadramento metodológico consiste na descrição ou explicação das abordagens e ferramentas utilizadas na pesquisa a fim de especificar o conjunto de métodos, procedimentos e pressupostos filosóficos que fundamentam o tema (TASCA *et al.*, 2010).

De acordo com Gil (2002) as pesquisas podem ser classificadas em três grandes grupos: exploratórias, descritivas e explicativas. Por ser uma pesquisa de levantamento bibliográfico e com propósito de proporcionar uma maior familiaridade com o problema, será classificada como exploratória. Quanto à natureza da pesquisa, é considerada como Teórica Aplicada, com o objetivo de aplicação prática na problemática.

Quanto à lógica da pesquisa, é considerada como indutiva. Segundo Gil (2008):

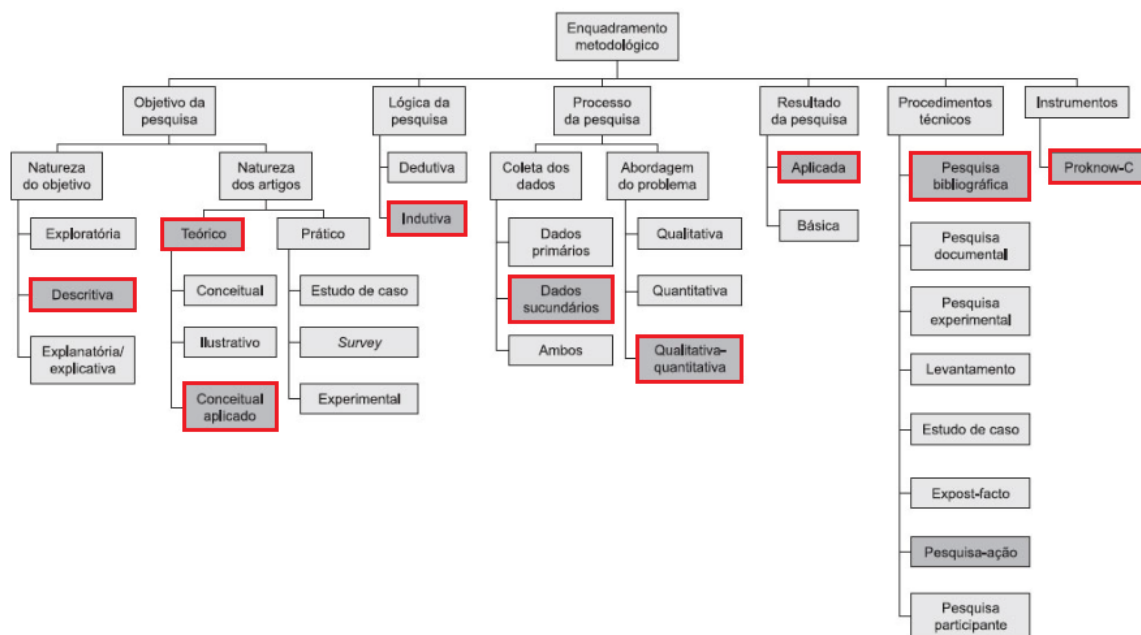
Nesse método, parte-se da observação de fatos ou fenômenos cujas causas se deseja conhecer. A seguir, procura-se compará-los com a finalidade de descobrir as relações existentes entre eles. Por fim, procede-se à generalização, com base, na relação verificada entre os fatos ou fenômenos. (GIL, 2008, p. 10)

Dado que a coleta de dados da pesquisa é feita por meio de artigos em periódicos, considera-se classificada como coleta de dados secundários (RICHARDSON, 2012). A partir do raciocínio empregado por Richardson (2012), foi definida a abordagem do problema como qualitativa-quantitativa:

O aspecto qualitativo de uma investigação pode estar presente até mesmo nas informações colhidas por estudos essencialmente quantitativos, não obstante perderem seu caráter qualitativo quando são transformadas em dados quantificáveis, na tentativa de se assegurar a exatidão no plano dos resultados (RICHARDSON, 2012, p. 79).

Quanto aos procedimentos técnicos para a coleta de dados, utilizou-se a pesquisa bibliográfica por meio de periódicos disponibilizados no portal CAPES. Por fim, o instrumento utilizado é Knowledge Development Process – Constructivist (ProKnow-C). Na Figura 8 é destacado o enquadramento metodológico adotado neste trabalho.

Figura 8 – Enquadramento metodológico adotado



Fonte: Adaptado de Lacerda *et. al* (2012).

O enquadramento metodológico adotado foi delineado para proporcionar clareza sobre os princípios que norteiam esta pesquisa. Através dessa estrutura, é assegurado rigor e a objetividade do presente trabalho, garantindo uma base sólida para a pesquisa. Na Seção 3.2 é abordada a metodologia de pesquisa empregada, seguindo o enquadramento metodológico discutido.

3.2 METODOLOGIA DE PESQUISA

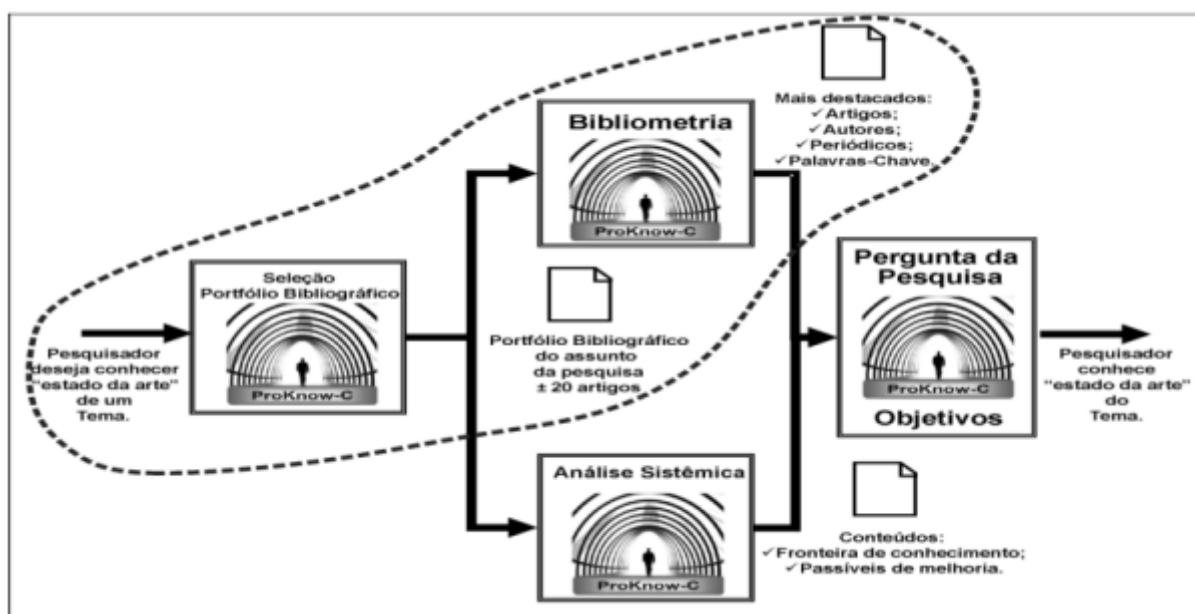
Como abordado na Seção 3.1, a metodologia empregada para o levantamento bibliográfico e revisão da literatura é a ProKnow-C, tendo sua origem na Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), Departamento de Engenharia de Produção e Sistemas no Laboratório de Metodologia Multicritério de Apoio à Decisão (LabMCDA) proposto e estabelecido por Ensslin *et al.* (2010). Com o método pode-se realizar uma busca com amplitude delimitada, estruturada e com o foco orientado pelo enquadramento proposto (ENSSLIN, L. *et al.*, 2015).

A escolha da metodologia ProKnow-C se dá pelo fato de ser construtivista, com o objetivo de geração de conhecimento, e por possuir integração entre os critérios de formação do portfólio. Segundo Ensslin *et al* (2014), o portfólio bibliográfico no instrumento ProKnow-C é um conjunto restrito de artigos científicos e relevantes.

O processo se integra em uma metodologia de construção do conhecimento estruturada em quatro etapas, sendo elas: I) seleção do portfólio; II) análise bibliométrica do

portfólio bibliográfico; III) análise sistêmica do portfólio bibliográfico e IV) elaboração dos objetivos de pesquisa (AFONSO *et al.*, 2012). Neste trabalho são abordadas as etapas I e II, visto que o objetivo de pesquisa é encontrar situações semelhantes ao tema central abordado com um portfólio bibliográfico estruturado, e não realizar uma análise sistêmica do portfólio. Na Figura 9 são apresentadas as etapas do instrumento ProKnow-C e destacadas as abordadas neste trabalho.

Figura 9 – Etapas abordadas do ProKnow-C



Fonte: Ensslin *et al.* (2015).

A metodologia empregada no ProKnow-C consiste numa série de procedimentos sequenciais partindo da definição de mecanismos de busca de artigos, seguido por processos pré-estabelecidos até a fase de filtragem e seleção do portfólio bibliográfico (ENSSLIN, L. *et al.*, 2015). O primeiro passo é definir os eixos de pesquisas relacionados ao assunto de desejo, seguido da escolha das palavras-chave que serão utilizadas nos mecanismos de busca a fim de encontrar artigos com o tema desejado. Essa etapa define quais artigos serão escolhidos ou excluídos do processo (AFONSO *et al.*, 2012).

A seguir seleciona-se quais bases de dados serão utilizadas para a busca das palavras chaves definidas, já que não há um mecanismo que realize a busca em todas as bases de dados. As palavras chaves podem ser utilizadas isoladamente ou combinadas para a pesquisa nas bases de dados (AFONSO *et al.*, 2012). Deve-se verificar se as palavras-chave selecionadas estão de acordo com os artigos científicos encontrados e dentro do tema de pesquisa.

Após a confirmação da adequabilidade das palavras-chave, passa-se para etapas de filtragem de artigos, para encontrar um portfólio bibliográfico mais relevante. A primeira

etapa consiste na exclusão de artigos repetidos e/ou redundantes, seguindo para a segunda etapa onde são eliminados os artigos a partir da leitura do título. Na terceira etapa é verificada a relevância dos artigos que ainda constam no portfólio bibliográfico bruto, sendo necessária uma análise crítica do pesquisador, podendo ser verificada a quantidade de citações de cada artigo, data de publicação ou outros critérios (ENSSLIN, L. *et al.*, 2015).

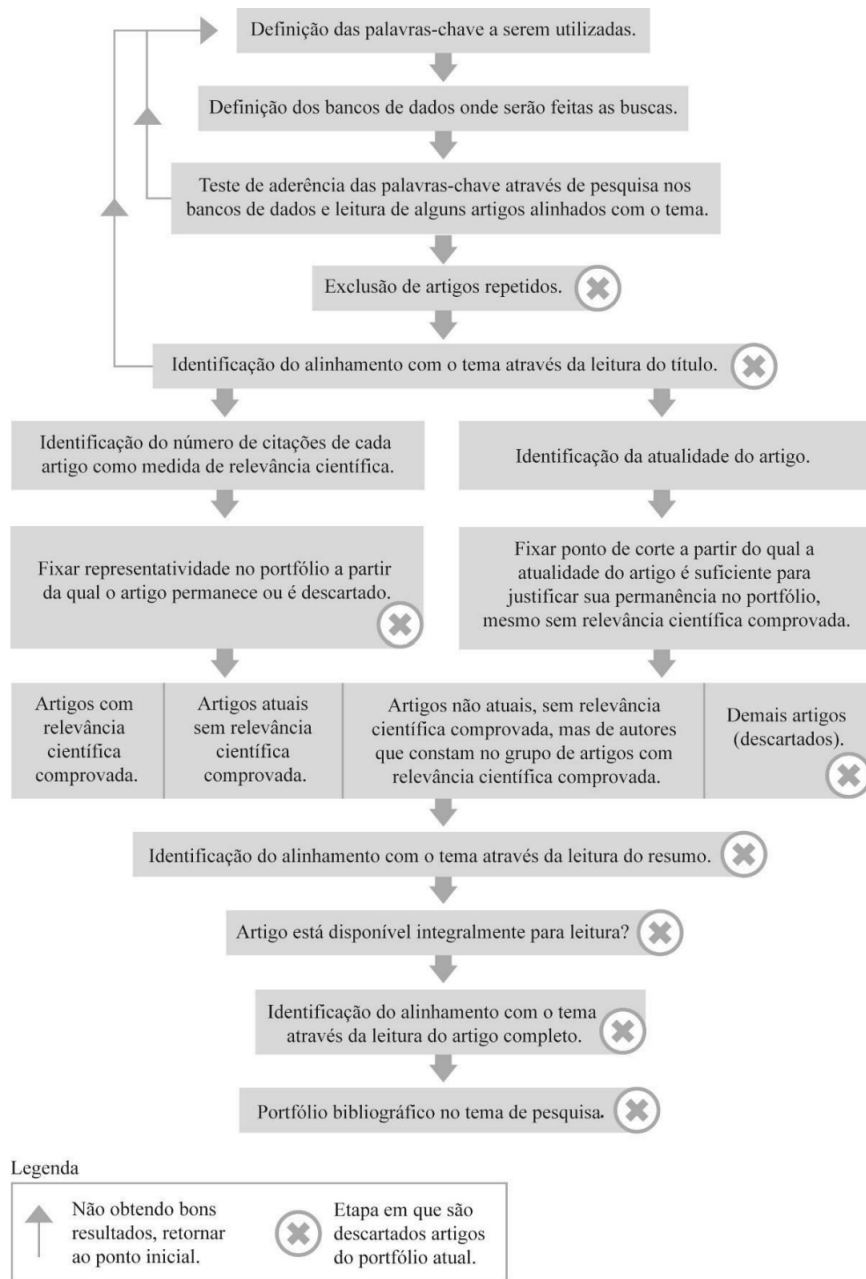
Depois das etapas de filtragem, com o portfólio formado de artigos considerados de relevância científica confirmada, passa-se para a leitura dos resumos dos artigos. A partir do resumo verifica-se se o artigo está de acordo com o tema principal abordado, descartando ou mantendo no portfólio. Finalmente é verificada a disponibilidade da íntegra do artigo para a consulta, novamente verificando-se a relevância com o tema em questão. Os artigos considerados alinhados ao assunto, compõem o portfólio bibliográfico da pesquisa (AFONSO *et al.*, 2012).

Para a organização do portfólio é recomendado o uso de um *software* de gerenciamento de referências. Neste trabalho foi utilizado o *JabRef*, que administra as referências no sistema nativo BiBTeX¹, que é utilizado com o sistema de preparação de documentos L^AT_EX, permitindo a organização das referências bibliográficas.

No capítulo a seguir é discutido como foi aplicada a metodologia neste trabalho, explicitando todas as ações tomadas para a seleção dos artigos, e apresentado o portfólio bibliográfico formado a partir dos critérios discutidos. Na Figura 10 é apresentado um resumo das etapas apresentadas nesta seção.

¹ sistema de criação, manutenção e formatação de referências bibliográficas para linguagem L^AT_EX.

Figura 10 – Resumo do processo de seleção do portfólio bibliográfico



Fonte: Adaptado de Afonso *et al.* (2012).

4 ANÁLISE DE DADOS

Neste capítulo é apresentado o procedimento de obtenção do portfólio bibliográfico à partir do enquadramento metodológico discutido na Seção 3.1 e da metodologia de pesquisa discutida na Seção 3.2 do Capítulo 3. Além disso, é apresentado os artigos que fazem parte do portfólio bibliográfico final e feitas as análises referentes aos artigos.

4.1 SELEÇÃO DO PORTFÓLIO BIBLIOGRÁFICO

Como descrito na Seção 3.2, o ProKnow-C é constituído de uma série de procedimentos sequencias para que possa sair de um portfólio bibliográfico bruto e obter, por fim, artigos relevantes e alinhados ao tema central do trabalho. Nas próximas subseções são discutidas as ações realizadas para estes procedimentos.

4.1.1 Seleção dos eixos de pesquisa

O intuito do estudo é compreender como se deu o crescimento econômico relacionado ao turismo por cruzeiros marítimos em outras regiões de forma economicamente sustentável. Assim, com o propósito de abranger diferentes áreas para análise de portfólio, são propostos dois eixos de pesquisa:

- Localidades;
- Economia.

Para o direcionamento da pesquisa em cada eixo, serão utilizadas palavras-chave combinadas com “navio de cruzeiro”.

4.1.2 Seleção das palavras-chave

Com a seleção dos eixos de pesquisa foram escolhidas palavras-chave que remetessem ao assunto com a possibilidade de abranger diferentes termos. As pesquisas foram feitas preferencialmente em inglês, dada a maior quantidade de artigos disponibilizados dentro das bases de dados. Junto das palavras-chave sempre foram colocados os termos “navio de cruzeiro” para direcionamento da pesquisa. Na Tabela 1 são apresentados os termos de pesquisa em português

Tabela 1 – Eixos e palavras-chave relacionados a pesquisa em português

Eixo I: Localidades	Eixo II: Economia
idades	lucro
itinerários	economia
destinos	financeiro

Fonte: Autor (2023).

Analogamente aos termos de busca em português, junto das palavras-chave utilizadas para a pesquisa na língua inglesa foi adicionado o termo “cruise ship” com o operador lógico “AND” para o direcionamento. Além disso, dada a grande quantidade de artigos recentes relacionados à pandemia causada pelo vírus SARS-CoV-2, foi adicionado o operador lógico “AND NOT” junto do termo “Covid-19”, já que não é objetivo de pesquisa. Na Tabela 2 são apresentados os termos de pesquisa utilizados em inglês.

Tabela 2 – Eixos e palavras-chave relacionados a pesquisa em inglês

Eixo I: Localidades	Eixo II: Economia
ities	profit
itineraries	economy
destinations	financial

Fonte: Autor (2023).

4.1.3 Seleção da base de dados

Com os eixos de pesquisa e palavras-chave definidos, parte-se para a escolha de quais bases de dados serão utilizadas na busca dos artigos. Para a seleção de base de dados foi utilizado o portal de periódicos do CAPES, que reúne bases de dados nacionais e internacionais, permitindo o acesso a artigos, resumos, teses, entre outros. O foco de pesquisa é direcionado à artigos, sendo eles nacionais ou internacionais.

A seleção de base de dados em uma revisão sistemática envolve a identificação e o acesso a diferentes fontes de informação, como bancos de dados acadêmicos, bibliotecas digitais, repositórios institucionais, periódicos científicos e outras fontes relevantes. Essa diversidade de bases de dados permite explorar uma ampla gama de estudos publicados, além de reduzir o risco de viés de publicação, onde apenas estudos com resultados positivos são disponibilizados.

A seleção adequada das bases de dados é um passo crucial para a realização de uma revisão sistemática de qualidade, pois impacta diretamente a validade e a generalização dos resultados obtidos. Portanto, a compreensão dos procedimentos e das considerações envolvidas nessa etapa é fundamental para garantir a robustez e a relevância da pesquisa

realizada. Nas subseções a seguir são apresentadas as bases de dados utilizadas com uma breve descrição de cada uma delas.

4.1.3.1 Scopus

O Scopus, desenvolvido pela Elsevier, é uma importante base de dados bibliográfica multidisciplinar utilizada por pesquisadores em todo o mundo, abrangendo resumos e citações organizados por especialistas. Nele encontram-se rapidamente pesquisas relevantes e oferece acesso a dados, métricas e ferramentas de análise (ELSEVIER, 2023b). A escolha para o Scopus ser uma base de dados selecionada se deu pelo fato de ser atualizada com novas publicações frequentemente, a facilidade de leitura em resumos, abrangência interdisciplinar com um excelente filtro de pesquisa e pela facilidade de leitura dos resumos.

4.1.3.2 ScienceDirect

O ScienceDirect é uma plataforma desenvolvida pela Elsevier, é uma das maiores bibliotecas digitais disponíveis atualmente. Ela oferece acesso a milhares de periódicos acadêmicos revisados por pares, bem como a livros eletrônicos e capítulos de livros (ELSEVIER, 2023a). Com sua extensa cobertura de disciplinas acadêmicas, o ScienceDirect fornece uma fonte abrangente de informações confiáveis para pesquisadores e estudantes. Além disso, o ScienceDirect oferece métricas de citação que auxiliam na avaliação do impacto de artigos científicos e no acompanhamento de tendências na área de estudo. A seleção do ScienceDirect com uma base de dados se deu pelo fato de possuir grande diversidade e cobertura de periódicos, principalmente dentro da engenharia, e por possuir alta qualidade em seleção de periódicos e revisão de artigos, sendo altamente confiável para o processo de revisão bibliográfica.

4.1.3.3 SciELO

A SciELO (Scientific Electronic Library Online) é um programa internacional de comunicação de pesquisa lançado em 1998 e implementado por meio de uma rede descentralizada de coleções. Ela foi desenvolvida com o objetivo de promover a visibilidade e o acesso a publicações científicas de qualidade produzidas em países da América Latina, Caribe, Espanha, Portugal e África do Sul. Uma característica fundamental do SciELO é a publicação multilíngue, de modo que os periódicos podem publicar artigos em um ou vários idiomas, incluindo a publicação simultânea do mesmo artigo em mais de um idioma (SCIELO, 2023). A escolha da SciELO como uma base de dados se deu pelo fato de abranger artigos de outras regiões com outras linguagens, tendo em vista a região do Caribe o principal destino de cruzeiros marítimos no mundo.

4.1.3.4 Número de artigos obtidos

A busca foi limitada a partir do ano de 2013 com o objetivo de atingir artigos com maior latência e relevância à assuntos atuais, além de serem excluídos os de outras áreas de assunto. Como discutido no Seção 3.2, todos os artigos encontrados na busca foram exportados para o software de gestão de referências JabRef. Na Tabela 3 são apresentados os números de artigos encontrados em cada base de dado selecionada, para a formação do portfólio bruto.

Tabela 3 – Número de artigos obtidos para o portfólio bruto

Base de dados	Número de artigos
Scopus	308
ScienceDirect	2211
SciELO	3
Total	2522

Fonte: Autor (2023).

4.1.4 Filtros de pesquisa

Partindo dos 2522 artigos obtidos no portfólio bruto através das pesquisas nas bases de dados é avaliada a redundância e duplicidade dos mesmos. Após a verificação relacionada aos títulos, foram excluídos 62 artigos obtidos no Scopus, 1190 no ScienceDirect e 0 no SciELO. O número de artigos resultante é apresentado na Tabela 4.

Tabela 4 – Número de artigos após verificação de duplicidade

Base de dados	Número de artigos
Scopus	246
ScienceDirect	1021
SciELO	3
Total	1270

Fonte: Autor (2023).

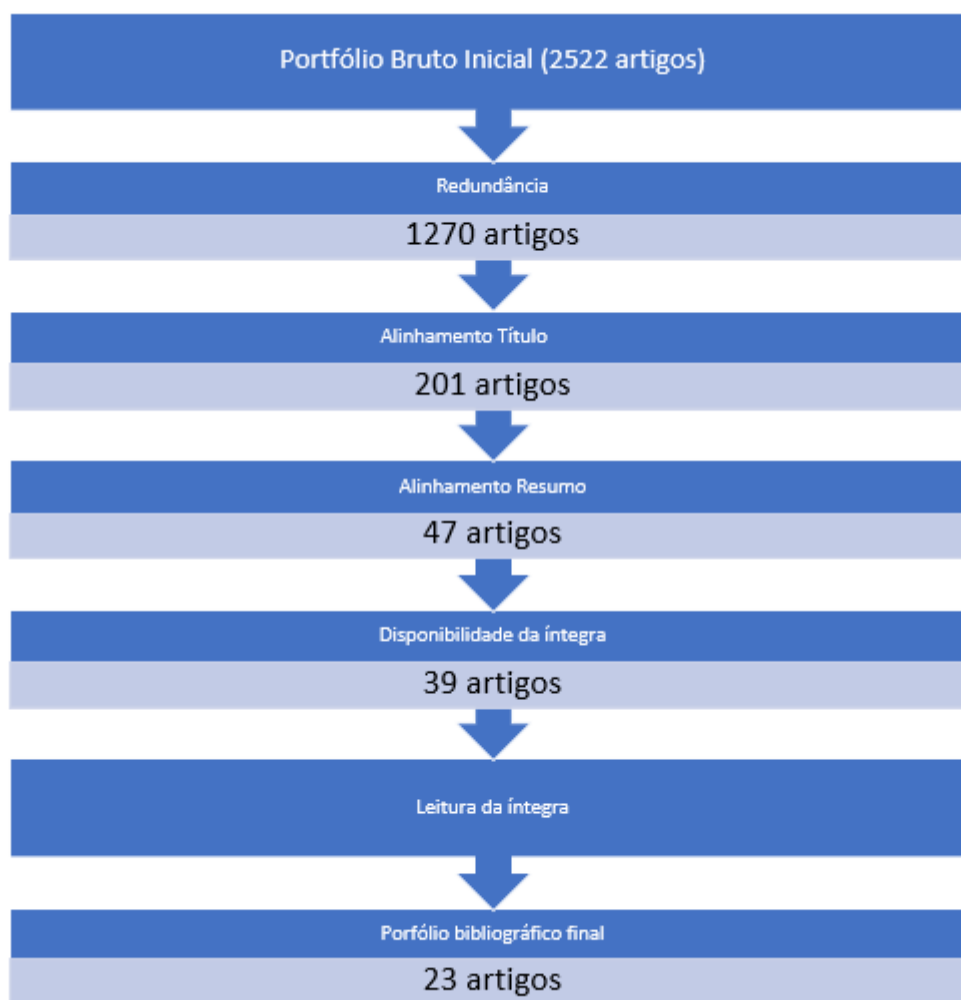
Assim, foram reunidos todos os artigos em um mesmo arquivo no software de gestão de referências e novamente verificada a redundância. O número de artigos no portfólio antes da aplicação de outros filtros foi de 1253. A seguir foi realizado o alinhamento dos títulos com o tema de pesquisa e que remetesse as palavras-chave. Dessa forma foram dispensados 1052 artigos, ficando 201 alinhados diretamente ou indiretamente.

A próxima etapa foi a verificação do alinhamento dos resumos dos artigos com o tema em discussão. O fato de ter considerado títulos alinhados direta e indiretamente permite construir um arcabouço teórico melhor e mais diversificado, possibilitando a identificação de relevância do artigo por meio do resumo. Após a leitura dos 201 resumos foram eliminados 154 artigos que não tinham alinhamento com o assunto, restando 47.

Após a análise dos resumos, verificou-se a disponibilidade do texto na íntegra, novamente dispensando os artigos que não continham o texto integral. Nesta etapa, foram eliminados 8 artigos, restando 39 para a leitura. Parte-se então para a leitura completa dos artigos para verificação do alinhamento com o tema. Os artigos que estiverem alinhado, fazem parte do portfólio bibliográfico em que é feita a revisão bibliográfica.

Assim, dos 39 artigos lidos, 23 foram considerados alinhados com o tema em pesquisa, e que pudessem contribuir com o desenvolvimento do trabalho. Na Figura 11 é apresentado um fluxograma das etapas da seleção do portfólio que foram descritas até o momento. A Tabela 5 apresenta os artigos que fazem parte do portfólio bibliográfico final.

Figura 11 – Fluxograma do processo de seleção do portfólio bibliográfico.



Fonte: Autor (2023).

Tabela 5 – Artigos selecionados para o portfólio bibliográfico

Autor(es)	Título	Revista	Citações	Ano
Larsen, S. Wolff, K. Marnburg, E. Øgaard, T	Belly full, purse closed: Cruise line passengers' expenditure	Tourism Management Perspectives	128	2013
Førland, E. J. Jacobsen, J. K. S. Denstadli, J. M. Lohmann, M. Hanssen-Bauer, I. Hygen, H. O. Tømmervik, H.	Cool weather tourism under global warming: Comparing Arctic summer tourists' weather preferences with regional climate statistics and projections	Tourism Management	72	2013
Tsamboulas, D. Moraiti, P. Koulopoulou, G.	How to forecast cruise ship arrivals for a new port-of-call destination	Transportation Research Record	12	2013
Brida, J. G. Chiappa, G. D. Meleddu, M. Pulina, M.	A comparison of residents' perceptions in two cruise ports in the Mediterranean sea	International Journal of Tourism Research	107	2014
Brida, J. G. Scuderi, R. Seijas, M. N.	Segmenting cruise passengers visiting Uruguay: A factor-cluster analysis	International Journal of Tourism Research	58	2014
Pinnock, F. H.	The future of tourism in an emerging economy: The reality of the cruise industry in Caribbean	Worldwide Hospitality and Tourism Themes	30	2014
Robles, L. T. Galvão, C. B. Pereira, S. R.	Cruise shipping in Brazil: An emergent or established market?	Tourism Management Perspectives	20	2015
Brida, J. G. Bukstein, D. Tealde, E.	Exploring cruise ship passenger spending patterns in two Uruguayan ports of call	Current Issues in Tourism	60	2015

Continuação Tabela 5

Autor(es)	Título	Revista	Citações	Ano
Chang, Y.-T. Park, H. Liu, S.-M. Roh, Y.	Economic impact of cruise industry using regional input–output analysis: a case study of Incheon	Maritime Policy and Management	64	2016
Larsen, S. Wolff, K.	Exploring assumptions about cruise tourists’ visits to ports	Tourism Management Perspectives	70	2016
Ozturk, U. A. Gogtas, H.	Destination attributes, satisfaction, and the cruise visitor’s intent to revisit and recommend	Tourism Geographies	71	2016
Papageorgiou, M.	Coastal and marine tourism: A challenging factor in Marine Spatial Planning	Ocean & Coastal Management	230	2016
Brida, J. G Lanzilotta, B. Moreno, L. Santiñaque, F.	A non-linear approximation to the distribution of total expenditure distribution of cruise tourists in Uruguay	Tourism Management	52	2018
Del Chiappa, G. Lorenzo-Romero, C. Gallarza, M.	Host community perceptions of cruise tourism in a homeport: A cluster analysis	Journal of Destination Marketing & Management	62	2018
MacNeill, T. Wozniak, D.	The economic, social, and environmental impacts of cruise tourism	Tourism Management	240	2018
Whyte, L. J. Packer, J. Ballantyne, R.	Cruise destination attributes: measuring the relative importance of the onboard and onshore aspects of cruising	Tourism Recreation Research	24	2018

Continuação Tabela 5

Autor(es)	Título	Revista	Citações	Ano
Artal-Tur, A. Navarro-Azorín, J. M. Ramos-Parreño, J. M.	Estimating the impact of cruise tourism through regional input-output tables	Anatolia	14	2019
Cervený, L. K. Miller, A. Gende, S.	Sustainable cruise tourism in marine world heritage sites	Sustainability	32	2020
Jugović, A.	Perspectives of cruise tourism in the City of Rijeka	Pomorstvo	2	2020
Jugović, A. Mudronja, G. Putnina, K. E.	Port of Rijeka as cruise destination	Transactions on Maritime Science	3	2020
Kovačić, M. Silveira, L.	Cruise tourism: Implications and impacts on the destinations of Croatia and Portugal	Pomorstvo	9	2020
Nyberg, J. E. Pe'eri, S. Slocum, S. L. Rice, M. Komwa, M. Sun, D.	Planning and preparation for cruising infrastructure: Cuba as a case study	Sustainability	2	2021
Vega-Muñoz, A. Salazar-Sepúlveda, G. Contreras-Barraza, N. Araya-Silva, L.	Port governance and cruise tourism	Sustainability	1	2021

Fonte: Autor (2023).

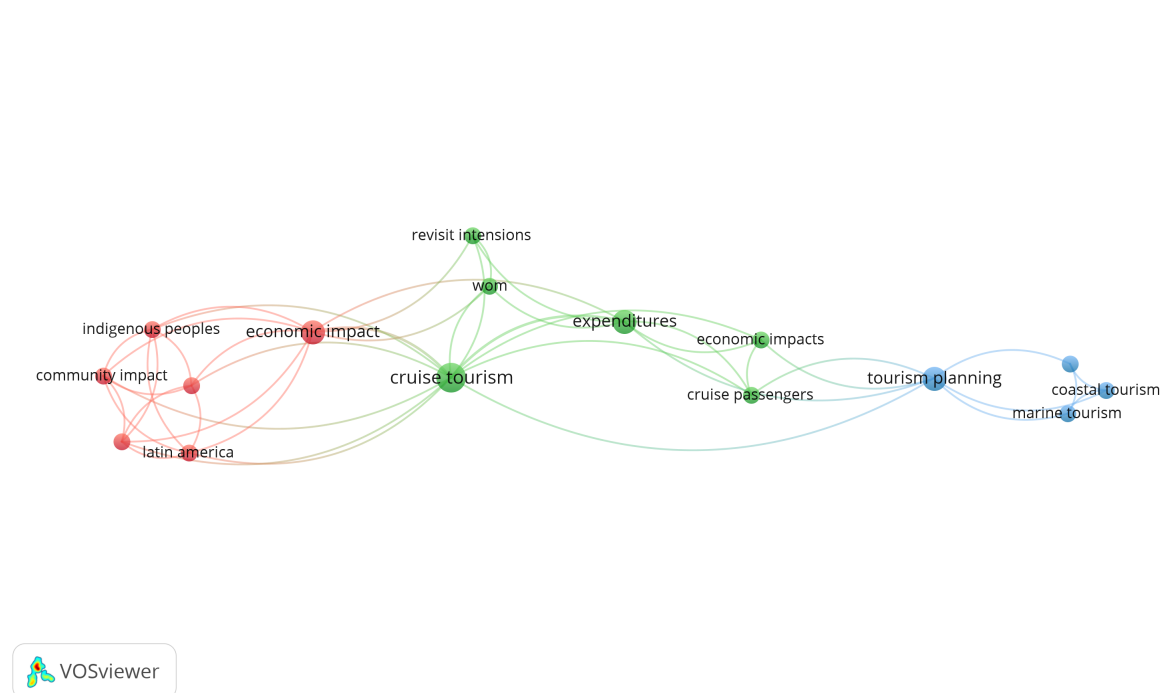
4.2 ANÁLISE BIBLIOMÉTRICA DO PORTFÓLIO BIBLIOGRÁFICO

4.2.1 Palavras-chave

Para a análise das palavras-chave foi utilizado o software VOSviewer¹ com todos os artigos do portfólio e selecionada a verificação de incidências de palavras nos títulos e

¹ <https://www.vosviewer.com/>

Figura 13 – Coocorrência das palavras-chave nos artigos.



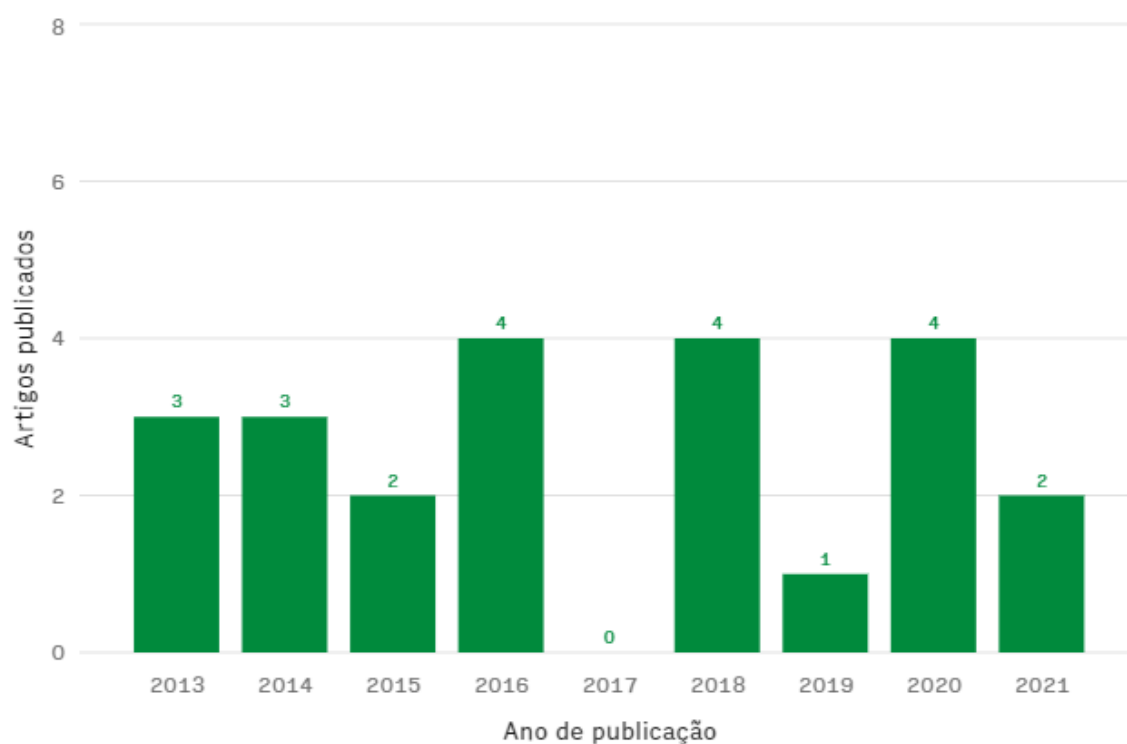
Fonte: Autor (2023).

Neste caso aparecem as palavras “community impact” e “economic impacts” com grande recorrência nos artigos, algo julgado como satisfatório, já que era objetivo de pesquisa a verificação do impacto de um local se tornar destino de navio de cruzeiros também nessas áreas.

4.2.2 Ano de publicação

Com todos os artigos do portfólio bibliográfico organizados em planilha, verificou-se o ano de publicação de cada um deles. Percebe-se que a média anual é bem próxima para os artigos selecionados. Os anos de 2017, 2022 e 2023 não possuem nenhum artigo selecionado para o portfólio bibliográfico entre todos os anos selecionados para pesquisa nas bases de dados. A Figura 14 apresenta a quantidade de artigo no portfólio bibliográfico selecionado por ano.

Figura 14 – Quantidade de artigos publicados por ano



Fonte: Autor (2023).

4.2.3 Periódicos

Os artigos são distribuídos em 17 diferentes periódicos. A Tabela 6 apresenta os periódicos que apresentam pelo menos dois artigos publicados.

Tabela 6 – Periódicos com mais publicações

Periódico	Nº de artigos
Sustainability	3
Tourism Management	3
Pomorstvo	2
Tourism Management	2
Perspectives	2

Fonte: Autor (2023).

Para medir a influência dos periódicos foi acessado o website da SCImago Journal Rank² que disponibiliza diferentes ferramentas e métricas para estimar a relevância de

² <https://www.scimagojr.com/>

periódicos acadêmicos, utilizando número de citações recebidas por um periódico e pela importância ou prestígio dos periódicos de onde essas citações vêm. Dois indicadores utilizados para verificar a influência: o SJR, que indica o prestígio científico do periódico baseado na área do conhecimento e nas citações, e o Índice h, que quantifica a produtividade e o impacto dos periódicos através das citações. Quanto maior o SJR e o índice h, maior a relevância. Na Tabela 7 são apresentados os periódicos com as avaliações.

Tabela 7 – Avaliação dos periódicos

Periódico	SJR	Índice h
Sustainability	0,664	136
Tourism Management	3,561	236
Pomorstvo	0,226	11
Tourism Management Perspectives	1,92	69

Fonte: Autor (2023).

4.2.4 Reconhecimento científico

Dos 23 artigos no portfólio bibliográfico, 18 possuem pelo menos 10 citações em outros artigos acadêmicos, sendo apenas 4 com 3 ou menos citações, como pode ser observado na Tabela 5. Quatro artigos chamam atenção por ter mais de 100 citações, são eles: *A comparison of residents' perceptions in two cruise ports in the mediterranean sea* (BRIDA, J. et al., 2014), com 107 citações, *Belly full, purse closed: Cruise line passengers' expenditures* (LARSEN; WOLFF et al., 2013), com 128 citações, *Coastal and marine tourism: A challenging factor in Marine Spatial Planning* (PAPAGEORGIOU, 2016) com 230 citações e *The economic, social, and environmental impacts of cruise tourism* (MACNEILL; WOZNIAK, 2018) com 240 citações.

O reconhecimento científico dos autores dos artigos mais citados do portfólio, pode ser visto na Seção 4.2.5.

4.2.5 Autores

Na análise dos autores foi utilizada a plataforma Google Acadêmico³ e avaliados o número de citações do autor, além dos Índices h e Índice i10. O Índice i10 apresenta a quantidade de artigos que tiveram ao menos 10 citações. Na Tabela 8 são apresentados o número de citações, o Índice h e o Índice i10 dos autores dos artigos nos últimos 5 anos (desde 2018) que foram apresentados na Seção 4.2.4.

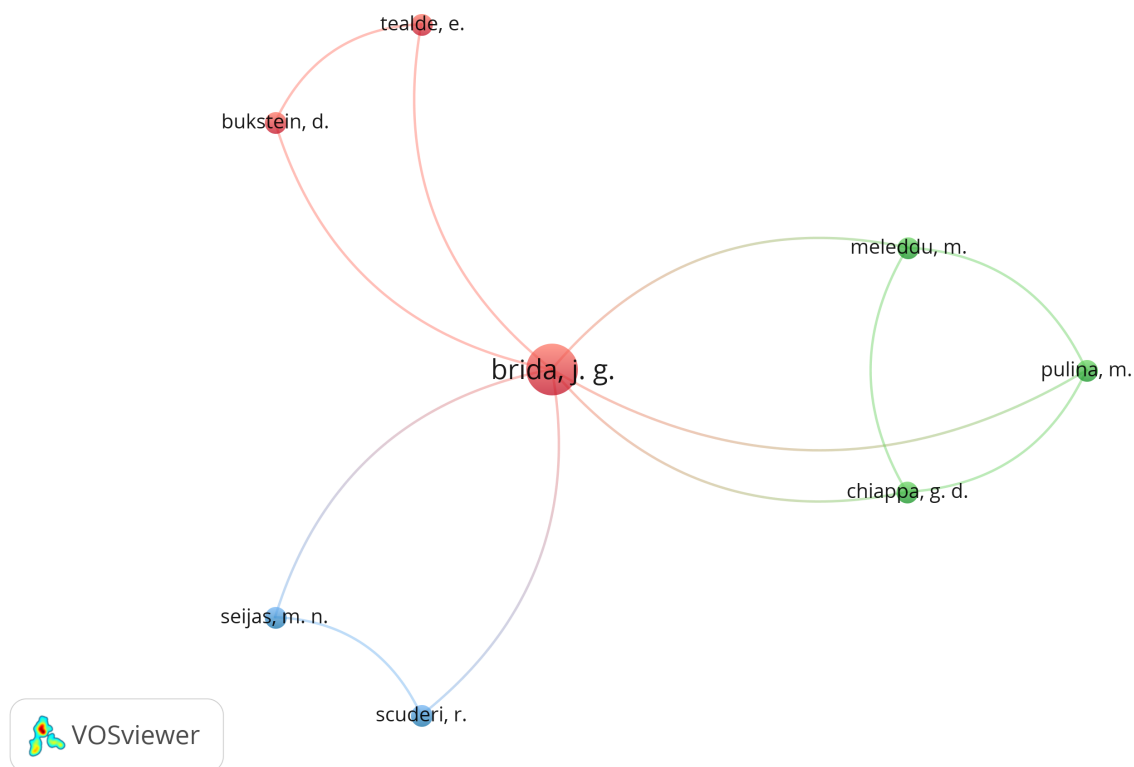
³ <https://scholar.google.com.br/>

Tabela 8 – Análise dos principais autores

Autor	Citações	Índice i10	Índice h
Manuela Pulina	2335	39	27
Juan Gabriel Brida	6409	118	42
Giacomo Del Chiappa	5384	87	42
Marta Meleddu	1132	23	20
Svein Larsen	2555	35	24
Katharina Wolff	878	18	14
Torvald Øgaard	1296	31	20
Marilena Papageorgiou	445	9	9
David Wozniak	541	6	7
Timothy MacNeill	360	4	6

Além disso, utilizando o software VOSviewer, verificou-se a cocitação entre os autores dos artigos do portfólio. É possível verificar que há uma ligação entre os estudos dos autores, havendo diversas cocitações nos textos. Na Figura 15 é apresentada a relação de citação mútua entre os autores no portfólio bibliográfico.

Figura 15 – Cocitação entre os principais autores



Fonte: Autor (2023).

4.3 RELEVÂNCIA DO PORTFÓLIO BIBLIOGRÁFICO

O portfólio bibliográfico apresentado neste capítulo é uma valiosa fonte de informações para a análise dos impactos causados por cruzeiros marítimos em outras regiões do mundo. Os artigos selecionados foram cuidadosamente escolhidos com base em critérios específicos, definidos pela metodologia ProKnow-C, para garantir a relevância e a confiabilidade das informações obtidas.

A quantidade de citações recebidas por muitos dos artigos ao longo do tempo é um indicativo da influência dessas pesquisas no meio acadêmico e na indústria de cruzeiros. Artigos amplamente citados geralmente são considerados como referências importantes no campo de estudo. Além disso, a presença de artigos publicados em periódicos de prestígio, como “Sustainability” e “Tourism Management”, também é um indicativo da relevância e do rigor das pesquisas pois possuem processos de revisão por pares que garantem a qualidade e a confiabilidade dos conteúdos publicados.

Outro fator que contribui para a relevância do portfólio é a diversidade dos temas abordados nos artigos. Eles contemplam aspectos econômicos, ambientais e sociais relacionados ao turismo de cruzeiros, permitindo uma análise abrangente e detalhada das implicações desses destinos para as regiões que os recebem.

A seleção criteriosa dos artigos em base de dados confiáveis e a qualidade dos autores e periódicos envolvidos são elementos que conferem confiabilidade ao portfólio. Isso significa que as informações obtidas a partir desses estudos têm bases sólidas e podem ser utilizadas como referência para embasar o desenvolvimento do estudo de caso proposto para a Baía da Babitonga.

Com base nesse portfólio bibliográfico, o Capítulo 5 apresenta a análise dos destinos de cruzeiros marítimos. Utilizando as informações dos artigos, é possível avaliar alguns dos impactos econômicos, ambientais e sociais nos locais visitados pelos cruzeiros. Essa análise é fundamental para a proposição de estratégias que promovam o desenvolvimento sustentável da Baía da Babitonga como destino de cruzeiros marítimos, apresentado no capítulo de estudo de caso.

5 ANÁLISE DAS REGIÕES DE DESTINO DE CRUZEIROS MARÍTIMOS

Grande parte dos artigos do portfólio bibliográfico tratam de uma determinada região que é destino de cruzeiros marítimo e avalia os impactos sofridos naquela região, sejam positivos ou negativos, por meio de pesquisas (comunidade local, turistas, tripulantes, órgãos públicos e empresas de cruzeiro) ou de revisão bibliográfica. Para dar prosseguimento ao trabalho, neste capítulo são avaliados e discutido os impactos, para posteriormente propor uma alternativa para a Baía da Babitonga. Ao final do capítulo será possível compreender a questão da influência de cruzeiros marítimos em outras regiões do mundo a partir do portfólio bibliográfico e realizar a análise dos artigos selecionados.

5.1 IMPACTOS ECONÔMICOS

O turismo de cruzeiros é um gerador de receitas para as indústrias que estão diretamente envolvidas, beneficiando não só as empresas de cruzeiro, como as cidades portuárias onde operam os navios de cruzeiro, as agências de viagem e toda atividade logística relacionada na cadeia de suprimentos dos navios (JUGOVIĆ, 2020). Para uma estimativa, os impactos econômicos podem ser separados em 3 partes, efeito direto, indireto e induzido (ARTAL-TUR; NAVARRO-AZORÍN; RAMOS-PARREÑO, 2019):

- Efeito direto: contribuição em termos de emprego, valor acrescentado, remuneração dos trabalhadores, das empresas e entidades públicas associadas à atividade do turismo de cruzeiros;
- Efeito indireto: mede o valor das compras de bens e serviços efetuadas pelos passageiros e tripulantes de cruzeiros na localidade. Inclui também os efeitos decorrentes da demanda (compras e investimentos) das indústrias portuárias e dependentes em relação à atividade de turismo de cruzeiros;
- Efeito induzido: compreende o consumo privado dos trabalhadores empregados pelo setor, consequência dos empregos gerados pelos efeitos diretos e indiretos.

Porém, grande parte dos autores do portfólio bibliográfico questionam a efetividade das receitas dos efeitos indiretos, já que o curto período em que um passageiro permanece em terra nos portos de escala limita a possibilidade de gastos do passageiro. Além disso as empresas de cruzeiro operam no regime de refeições inclusas, fazendo com que os passageiros retornem para a embarcação, em vez de gastar com refeições em terra (LARSEN; WOLFF, 2016).

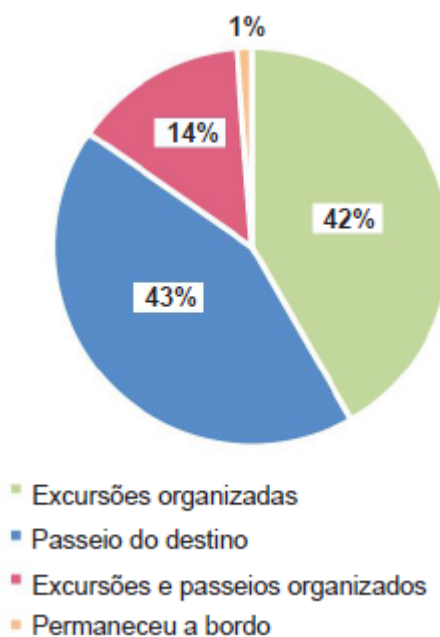
Em Lisboa, por exemplo, o gasto médio de cada passageiro em terra é de €56,80, sendo 44% compras, 31,5% alimentação e 15,2% de deslocamentos dentro da cidade (KOVAČIĆ; SILVEIRA, 2020). Em Cartagena, Cádiz e Málaga, na Espanha, o gasto médio ficou em €25, €49,80 e €62,6, respectivamente, e isso depende de quanto tempo o

passageiro passa em terra. Em Cartagena a média de tempo é de 2 horas e 21 minutos, sendo um porto de escala (ARTAL-TUR; NAVARRO-AZORÍN; RAMOS-PARREÑO, 2019). Além disso constatou-se que:

- 5% dos passageiros não desembarcam nas escalas e 10% dos que desembarcam não gastam qualquer dinheiro;
- 50% dos tripulantes desembarcam em portos de escala e 10% não gastam dinheiro;
- Os tripulantes gastam em média 40% dos gastos dos passageiros.

Em Rijeka na Croácia, Jugović (2020) realizou uma pesquisa com os passageiros de uma temporada de cruzeiros para estimar o tempo permanecido em terra e quais foram as atividades realizadas pelos mesmos. As Figuras 16 e 17 apresentam de forma gráfica os resultados.

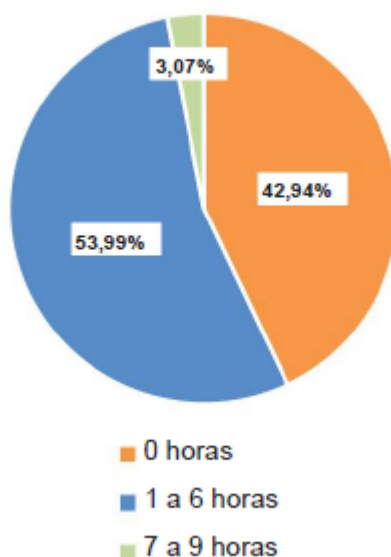
Figura 16 – Atividades realizadas pelos passageiros



Fonte: Adaptado de Jugović (2020).

Nota-se que apenas 1% dos passageiros permaneceram na embarcação, sendo preferência da maioria realizar excursões ou passeios. Excursões organizadas pela empresa de cruzeiros ou adquiridas no porto de desembarque favorecem economicamente a região com geração de empregos diretos ligados ao turismo e potenciais consumos durante os passeios.

Figura 17 – Tempo permanecido na cidade de Rijeka



Fonte: Adaptado de Jugović (2020).

Por outro lado o tempo permanecido em terra de grande parte é de até 1 hora, sendo a menor parte permanecendo de 7 a 9 horas no destino do porto de escala. Estes passageiros realizam passeios nas proximidades do porto de desembarque, não realizando excursões para outros locais. É interessante ter um atrativo na zona portuária com o ideal de entreter uma classe de passageiros que não está disposta a ir longe da zona de desembarque, mantendo-os por mais tempo em terra.

5.2 IMPACTOS AMBIENTAIS

Os impactos ambientais são de grande importância em qualquer análise para o desenvolvimento sustentável. Como um negócio de longo prazo, não é economicamente benéfico poluir o mesmo local de destino que é usado para atrair turistas. (NYBERG *et al.*, 2021). Os navios de cruzeiros são movidos a motor, utilizando combustível fóssil mais pesado do que os utilizados em transporte rodoviário (KOVAČIĆ; SILVEIRA, 2020). Na Figura 18 é possível ver a emissão de gases e fuligem através do funil de um navio de cruzeiro.

Figura 18 – Poluição do ar causada por cruzeiro marítimo



Fonte: Kovačić *et al.* (2020).

Além dos impactos causados pela queima de combustíveis fósseis, os navios de cruzeiros causam poluição sonora acima e abaixo da linha do mar, luminosa, emissões de água de lastro - que podem comprometer as espécies marinhas locais - e emissões de águas residuais ao mar (CERVENY; MILLER; GENDE, 2020). As águas residuais dos navios de cruzeiro podem ser divididas em três grupos (KOVAČIĆ; SILVEIRA, 2020):

- Águas negras: resíduos de sanitários;
- Águas cinzentas: águas residuais de casas de banho, ralos, chuveiros, conveses, saunas;
- Porões de navios: óleos residuais, lubrificantes, produtos de limpeza, detritos de metal e plástico.

Atualmente as embarcações possuem tratamento de efluentes além de normas para descarte das águas residuais e enxofre no oceano (CERVENY; MILLER; GENDE, 2020). Também os portos estão se modernizando com ligações para o despejo dos resíduos líquidos dos navios de cruzeiro para o sistema de esgoto da cidade local.

Para isso é necessária uma excelente infraestrutura de tratamento de esgoto da cidade, já que em alguns casos em período de temporada de cruzeiros a cidade fica superlotada. Analogamente existem regiões que permitem que os navios aproveitem o “cold ironing”, prática de desligar os motores a diesel para se conectar à energia local, reduzindo a poluição gerada pelos navios que esperam pelo espaço para atracação (NYBERG *et al.*, 2021).

5.3 IMPACTOS SOCIAIS

Nos impactos sociais deve-se pensar, principalmente, nas influências em que o aumento do fluxo de turismo pode causar na sociedade local. Segundo Nyberg *et al.* (2021), o fluxo diário de passageiros pode impactar a infraestrutura terrestre e esgotar recursos, como água potável, esgoto e lixo, aumento do tráfego e desgaste de estradas e calçadas.

Dentro dos impactos sociais também estão contidos os econômicos e ambientais, discutidos na Seção 5.1 e Seção 5.2, respectivamente. Afinal a sociedade local depende do meio ambiente como forma de sustento, e a melhoria econômica local pode trazer efeitos negativos, como aumento da criminalidade local e corrupção de agentes públicos (MACNEILL; WOZNIAK, 2018).

Em pesquisa realizada por MacNeill e Wozniak (2018) verificou-se como uma sociedade local com o aumento de fluxo de cruzeiros marítimos reagiu em diversas frentes em 2014 e outra em 2016 na região de Trujillo, Honduras. Como resultados, apesar do choque econômico positivo dos navios de cruzeiro na região de Trujillo, as cidades da área não experimentaram nenhum movimento positivo nos indicadores de capital financeiro, observando uma falta de melhoria nos níveis de emprego. Por outro lado a renda total e o emprego no setor de turismo aumentaram durante esse período para o país como um todo no período de estudo, assim como o PIB per capita e o emprego total em nível nacional (MACNEILL; WOZNIAK, 2018).

Embora os indicadores de confiança e prestatividade não tenham apresentado alteração, a medida de criminalidade mostra melhora e a corrupção piorou nas cidades próximas ao porto de cruzeiros. Em relação à corrupção percebida pela população, em uma escala de 1 (sem corrupção) a 5 (completamente corrupto), mostra que as cidades portuárias afetadas pelo investimento no porto de navios exibem um aumento estatisticamente significativo na corrupção de aproximadamente 3,25 para 3,5.

Um outro estudo em forma de pesquisa abordado por Brida *et al.* (2014) apresenta a satisfação dos residentes de duas regiões que são destinos de cruzeiros marítimos no Mar Mediterrâneo, Sicília e Sardenha, na Itália. Em forma de questionário entre 1 (discorda totalmente) até 5 (concorda totalmente). Utilizando como base os residentes de Messina, os critérios melhores avaliados entre os residentes foram:

- Aprimoramento de outros conhecimentos culturais e comunitários (3,5648);
- Valorização da tradição e autenticidade locais (3,4833);
- Melhorar a qualidade do turismo local e da infraestrutura comercial (3,4057);
- Aumento das oportunidades de trabalho (3,3331);
- Conservação e valorização do patrimônio histórico (3,2974).

Os mesmos critérios foram avaliados positivamente - que mais concordam - em ambas regiões, sendo os cinco com maiores destaques. Por outro lado, os critérios avaliados como negativos, discordando da afirmação, pelos residentes locais são apresentados a seguir:

- Influência dos turistas de cruzeiros no dia a dia (2,0295);
- Mudança no padrão de vida atual causado pelas atividades de cruzeiro (2,2303);
- Aumento do tráfego e acidentes de trânsito (2,4464);
- Aumento de pequenos crimes (2,5251);
- Deterioração do ecossistema: erosão de areia, danos à flora e fauna (2,5612);

Analisando as respostas, é possível notar que os residentes locais não acreditam que os efeitos negativos tiveram fortes impactos e concordam que os positivos realmente levaram benefícios aos locais. Isso leva a crer que o desenvolvimento do turismo de cruzeiros podem ter os impactos sociais negativos reduzidos, desde que a população faça parte do planejamento com as autoridades.

5.4 RELEVÂNCIA DO ESTUDO

O estudo sobre a análise das regiões de destino de cruzeiros marítimos revelou a importância de compreender os impactos econômicos, ambientais e sociais que essa indústria traz para a sociedade, para o estado e para os turistas. Os dados coletados através dos artigos obtidos na revisão bibliográfica demonstraram que o turismo de cruzeiros pode ser um poderoso gerador de receitas para as empresas envolvidas e para as cidades portuárias, mas os benefícios podem variar de acordo com a forma como as atividades são conduzidas, o que deve ser levado em conta para apresentar o estudo de caso.

As informações coletadas fornecem um ponto de partida para a elaboração de estratégias e ações específicas que considerem os aspectos econômicos, ambientais e sociais. Além disso, a compreensão dos fatores que influenciam a satisfação e a percepção da população local em relação ao aumento de navios de cruzeiros na região, sendo necessário envolvê-la no processo de planejamento, para garantir o apoio da comunidade às iniciativas propostas.

A partir dessas informações, é possível identificar as variáveis que fazem parte deste tipo de negócio, entender a viabilidade do estudo, traçar um plano efetivo para a implementação das ações necessárias para tornar essa proposta estruturada e analisar as consequências das decisões tomadas previamente, criando um embasamento teórico a partir de regiões que já passaram pela mesma situação.

Portanto, o Capítulo 5 é importante, pois fornece as bases necessárias para o desenvolvimento de um estudo de caso bem estruturado e informado, que visa transformar

a Baía da Babitonga em um destino atrativo e sustentável para o turismo de cruzeiros. Assim, no Capítulo 6 são apresentadas as informações geográficas, infraestruturais e sociais da Baía da Babitonga, sendo possível compreender se a região é um possível destino e quais são os investimentos e decisões de órgãos públicos necessários para que se concretize.

6 ESTUDO DE CASO

No estudo de caso são apresentadas as características dos locais junto das análises, além de propostas por meio do conhecimento adquirido da leitura do portfólio bibliográfico. Para o desenvolvimento da Baía da Babitonga como um destino de cruzeiros marítimos, são abordadas as condições da cidade de São Francisco do Sul, dado que é uma cidade com o desenvolvimento turístico importante e já recebeu cruzeiros marítimos em ocasiões anteriores.

6.1 BAÍA DA BABITONGA

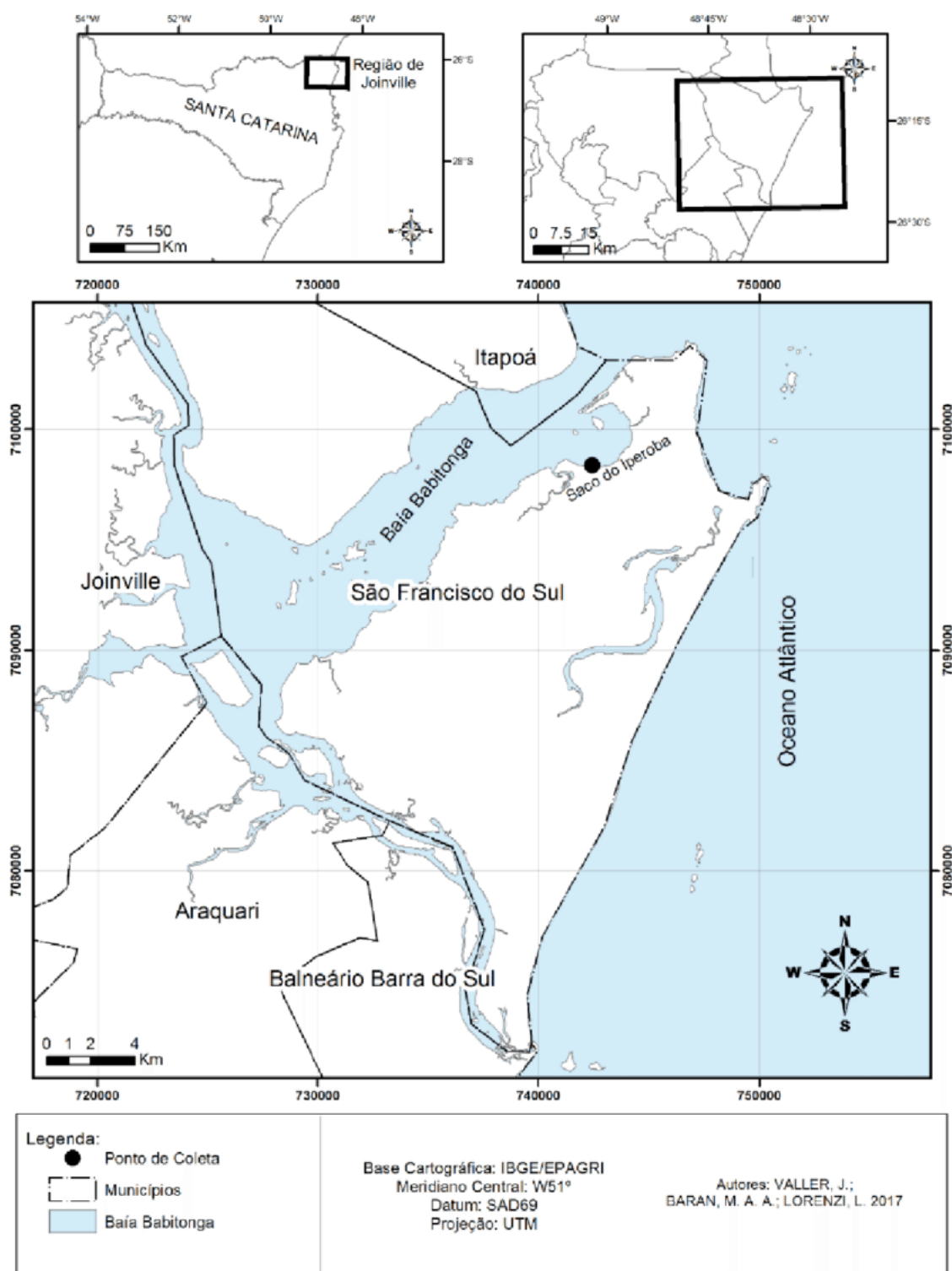
A Baía da Babitonga é uma baía no estado de Santa Catarina, localizada entre os municípios de Joinville, Itapoá e a ilha de São Francisco do Sul. A baía é uma importante área de conservação ambiental e é considerada uma das mais belas paisagens naturais da região. A região da Baía da Babitonga é caracterizada por sua rica biodiversidade, abrigando uma variedade de espécies de aves, peixes e crustáceos.

Tem uma extensão de mais de 12 milhas náuticas ($\approx 22,22$ km) de comprimento por 3 milhas náuticas ($\approx 5,56$ km) de largura. As profundidades variam de 12 a 20 metros permitindo o fundeio das embarcações de grande porte em segurança (BERNSTORFF, 2008).

Por se tratar de um arquipélago formado por 24 ilhas, a Baía mostra forte relação econômica com o turismo. Apresenta uma grande oferta de praias, sendo base para o chamado “turismo de sol e mar”, principalmente com a prática de esportes náuticos. (SOLDA, 2022, p. 13)

Além disso há a realização de passeios em escunas realizado entre Joinville e São Francisco do Sul, além das de menor porte entre São Francisco do Sul e o trapiche em frente ao Porto de Itapoá. Para o turismo terrestre há as opções do cicloturismo e as trilhas como principais exemplos de ecoturismo (SOLDA, 2022). Na Figura 19 é apresentado um mapa da região da Baía da Babitonga.

Figura 19 – Mapa da Baía da Babitonga



Fonte: Valler et. al (2017).

6.1.1 Joinville

Tem uma população estimada de 604.708 pessoas (IBGE, 2021). O acesso ao município através da Baía da Babitonga se dá por meio Rio Cachoeira e pela Lagoa do Saguacú, embora o assoreamento destes acessos impeça a circulação de embarcações de maior porte (XAVIER; MAIA, 2008). Com uma economia diversificada, Joinville se destaca nos setores industrial, comercial e de serviços, sendo reconhecida como um importante polo industrial do país. Com sua rica cultura, belas paisagens naturais e infraestrutura turística desenvolvida, a cidade tem se consolidado como um destino turístico cada vez mais procurado.

O município apresenta aspectos estruturais e econômicos totalmente distintos de São Francisco do Sul. Joinville tem sua economia pautada no setor secundário e as funções da baía da Babitonga sempre estiveram relacionadas à ocupação territorial, sendo atualmente com o objetivo de ocupação humana (XAVIER; MAIA, 2008).

6.1.2 São Francisco do Sul

Considerada a cidade mais antiga de Santa Catarina é o primeiro povoamento estável do litoral catarinense. Sua economia tem forte relação com o mar, tendo o porto como principal fonte e mais recentemente o turismo dos balneários da porção norte da ilha (PEREIRA, 2007), tem uma população estimada em 54.751 pessoas (IBGE, 2021).

São Francisco do Sul é o principal destino turístico na Baía da Babitonga devido à sua rica história, praias e belezas naturais. A cidade encanta os visitantes com suas construções coloniais preservadas, museus e festivais culturais. Além disso, suas belas praias atraem turistas em busca de lazer e atividades náuticas.

6.1.3 Itapoá

Com uma população estimada de 21.766 pessoas, Itapoá pertencia ao município de Garuva, e passou a ser distrito a partir de 01 de março de 1966, e desmembrou-se definitivamente de Garuva em 26 de abril de 1989 (IBGE, 2021). Possui aproximadamente 32 km de costa e faz parte da parte Norte da Baía da Babitonga, juntamente com a Ilha de São Francisco do Sul (JUNIOR; MARTINS, 2019)

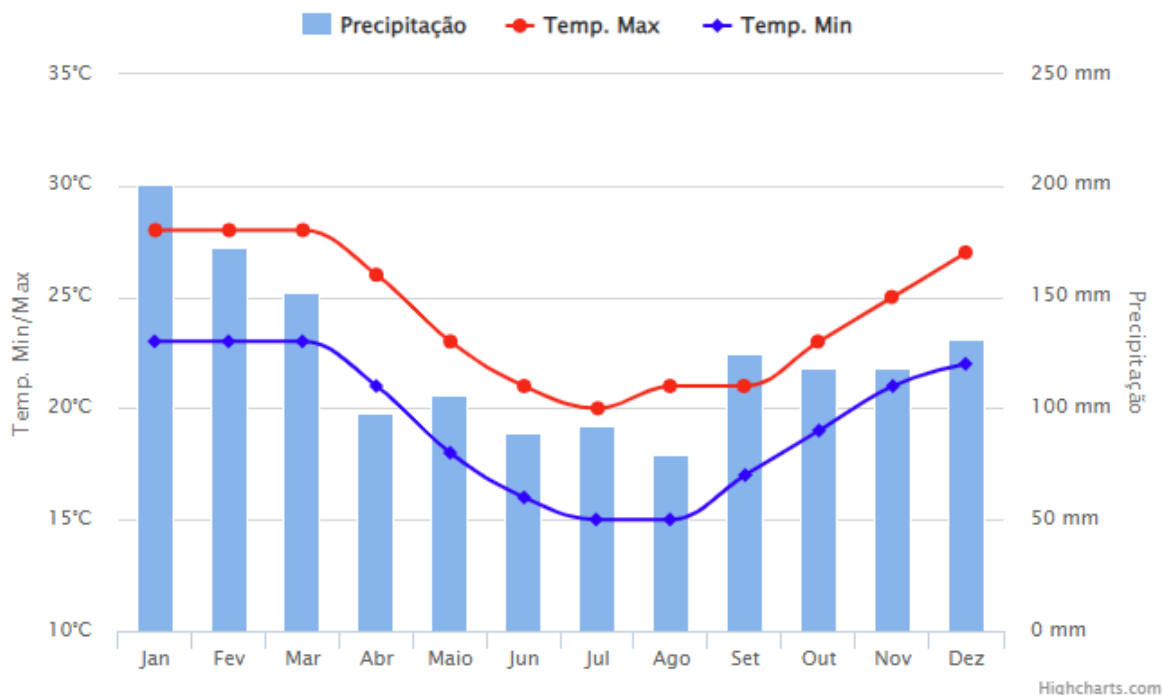
Itapoá tem na atividade portuária e no comércio exterior sua principal fonte econômica. O Porto de Itapoá é um dos mais importantes do país, impulsionando o desenvolvimento local e gerando empregos diretos e indiretos. Além disso, o turismo também desempenha um papel significativo na economia, com suas belas praias atraindo visitantes e impulsionando o setor de serviços e hospedagem.

6.2 CLIMA

Em uma análise inicial são verificadas as condições climáticas da região. Segundo Førland *et al.* (2013) os turistas normalmente observam três tipos de impactos climáticos, sendo eles: estético, relacionado a cobertura de nuvens e visibilidades; térmico, referente ao balanço térmico corporal e atmosférico e físico, que se diz ao respeito de precipitações e ventos.

Tendo como base que a temporada de cruzeiros marítimos no Brasil ocorre entre novembro e abril, verificou-se o histórico de alguns componentes climáticos na cidade de São Francisco do Sul. A Figura 20 apresenta o histórico de precipitações e temperatura na região.

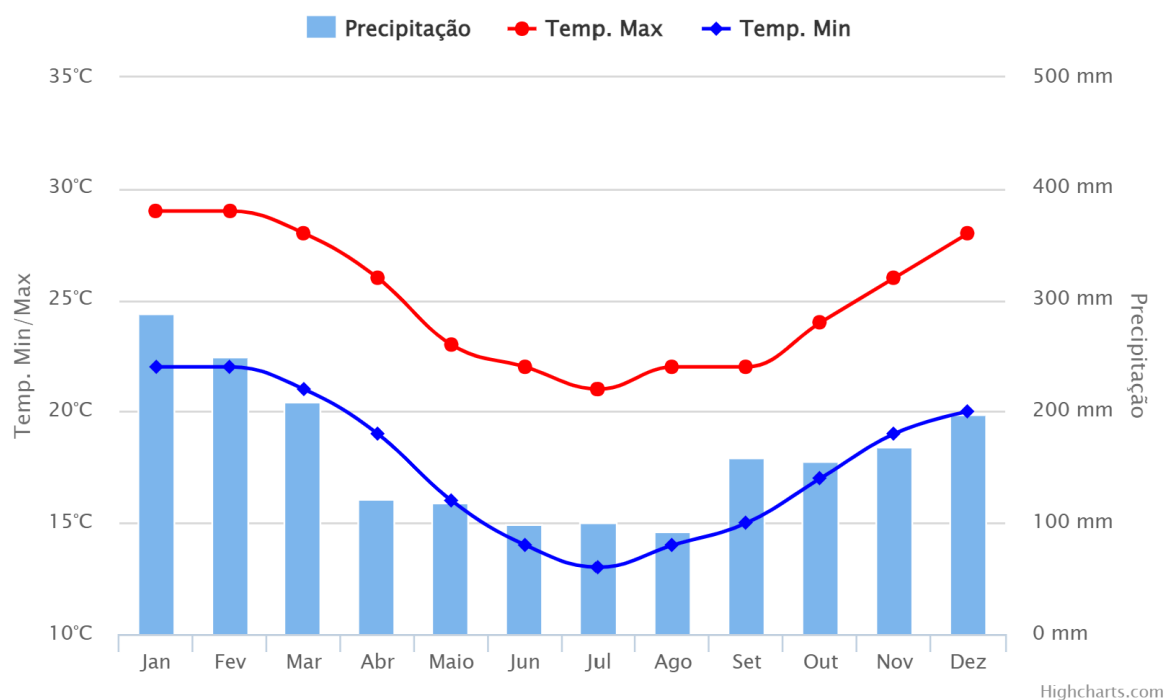
Figura 20 – Histórico do clima em São Francisco do Sul.



Fonte: Climatempo (2023)

Nota-se por meio do gráfico que o período entre novembro e abril é o de maiores temperaturas, sendo a preferência de turistas no verão (FØRLAND *et al.*, 2013), e também com o maior nível de precipitações, o que não é algo tão favorável. Porém no caso das precipitações a média mensal fica abaixo de outras cidades da região, como por é demonstrado na Figura 21 a média mensal das precipitações em Joinville.

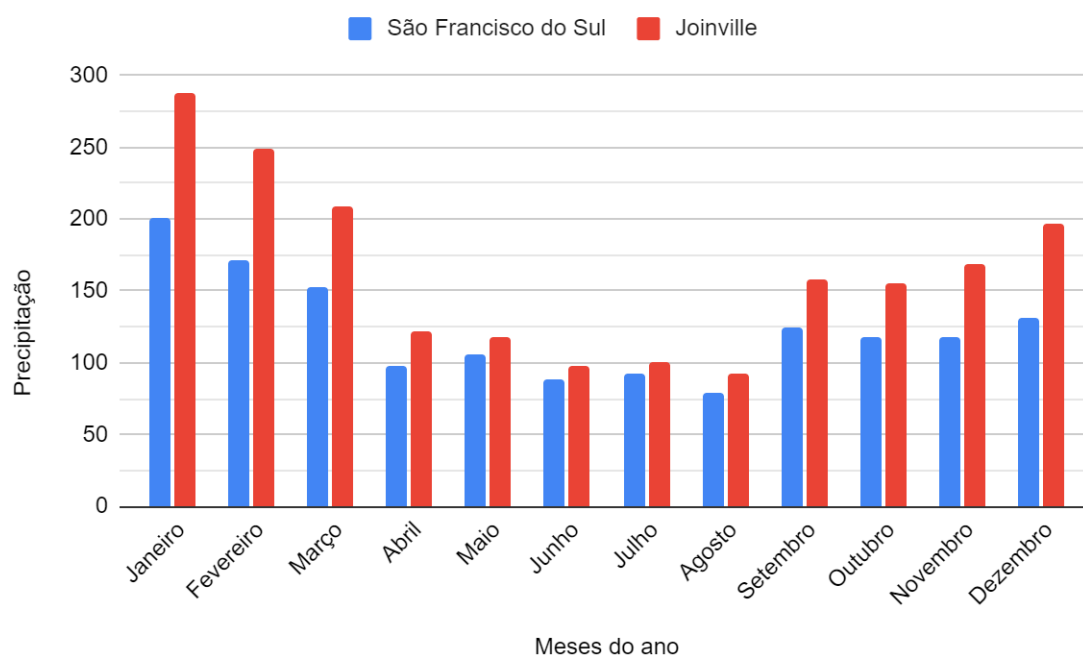
Figura 21 – Histórico do clima em Joinville.



Fonte: Climatempo (2023)

A Figura 22 apresenta um gráfico comparativo do histórico dos últimos 30 anos, relacionados a precipitação, nas cidades de Joinville e de São Francisco do Sul em mesma escala.

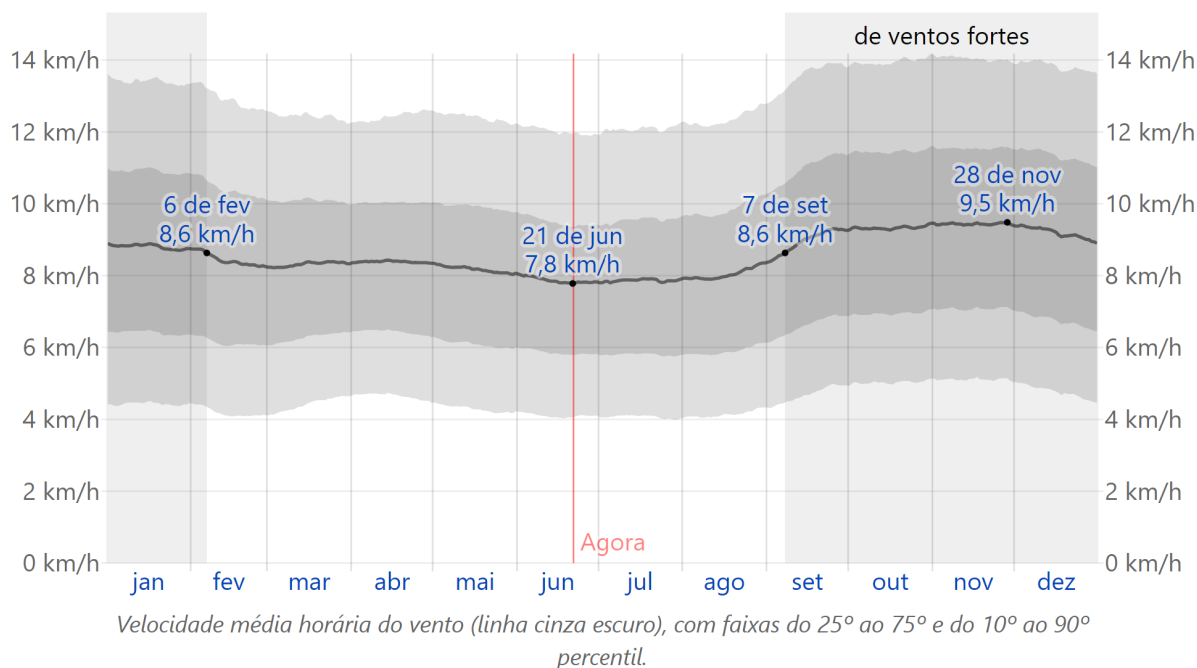
Figura 22 – Comparativo de precipitação entre as cidades de Joinville e São Francisco do Sul.



Fonte: Autor (2023)

Em outra frente relacionada ao clima foram constatadas que as condições de ventos são propícias na época do ano, permitindo que o turismo ocorra também em ambientes marinhos, como por exemplo no passeio de escuna. Na Figura 23 é apresentado o histórico de ventos na região.

Figura 23 – Histórico de ventos em São Francisco do Sul.



Fonte: Weatherspark (2023)

Segundo Bernstorff (2008) ventos de até 10 nós ($\approx 18,52$ km/h) são considerados fracos, sendo visto na Figura 23 que os períodos de ventos mais fortes coincidem com a temporada de cruzeiros, porém chegam ao máximo de 14 km/h ($\approx 7,56$ nós).

6.3 INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA

São Francisco do Sul possui um terminal marítimo de passageiros, o Terminal Turístico Naval. O terminal é um espaço também utilizado para eventos culturais, como o Festival Gastronômico São Chico em Sabores, a Feira do Livro e Feira dos Artesãos da Ilha (SÃO FRANCISCO DO SUL, 2020). A estrutura ainda não está pronta para um número elevado de cruzeiros desembarcando passageiros, ou para se tornar um homeport, considerando a cidade apenas como ponto de escalas.

O desembarque é feito por meio de lanchas com o cruzeiro ficando fundeado e com isso é necessário um bom clima nos dias de atracação de cruzeiros. As Figuras 24 e Figura 25 apresentam a fachada e o processo de desembarque dos turistas, respectivamente.

Figura 24 – Fachada do Terminal Turístico Naval.



Fonte: São Francisco do Sul (2020).

Figura 25 – Desembarque dos turistas em São Francisco do Sul.



Fonte: São Francisco do Sul (2020).

Para atrair as grandes empresas de cruzeiros marítimos para a cidade, são necessários investimentos em infraestrutura portuária pois o processo de desembarque por meio de lanchas é lento e reduz o período de tempo dos turistas em terra e diminui a possibilidade de mais cruzeiros estarem no destino. Com o próprio aumento do fluxo de cruzeiros é possível financiar tais investimentos, sendo recuperados ao longo do tempo.

6.4 TURISMO LOCAL

Um critério aceito para um porto de escala é que seja próximo às zonas turísticas da cidade. São Francisco do Sul possui diversas praias, algumas delas permitindo ir caminhando, como a Praia dos Ingleses. O Centro Histórico e o Ferry Boat para a Vila da Glória, em Joinville, também são próximos ao desembarque dos passageiros. A Figura 26 apresenta um mapa da região próxima ao desembarque.

Figura 26 – Proximidades ao desembarque.



Fonte: Google (2023).

É possível ver que nas proximidades há Museu, Parque Ecológico, Mercado Muni-

cipal, além de restaurantes. Há um grande benefício econômico local com o aumento de fluxo de turistas nestas regiões da cidade, possibilitando ainda que nativos participem de feiras de artesanatos e shows culturais.

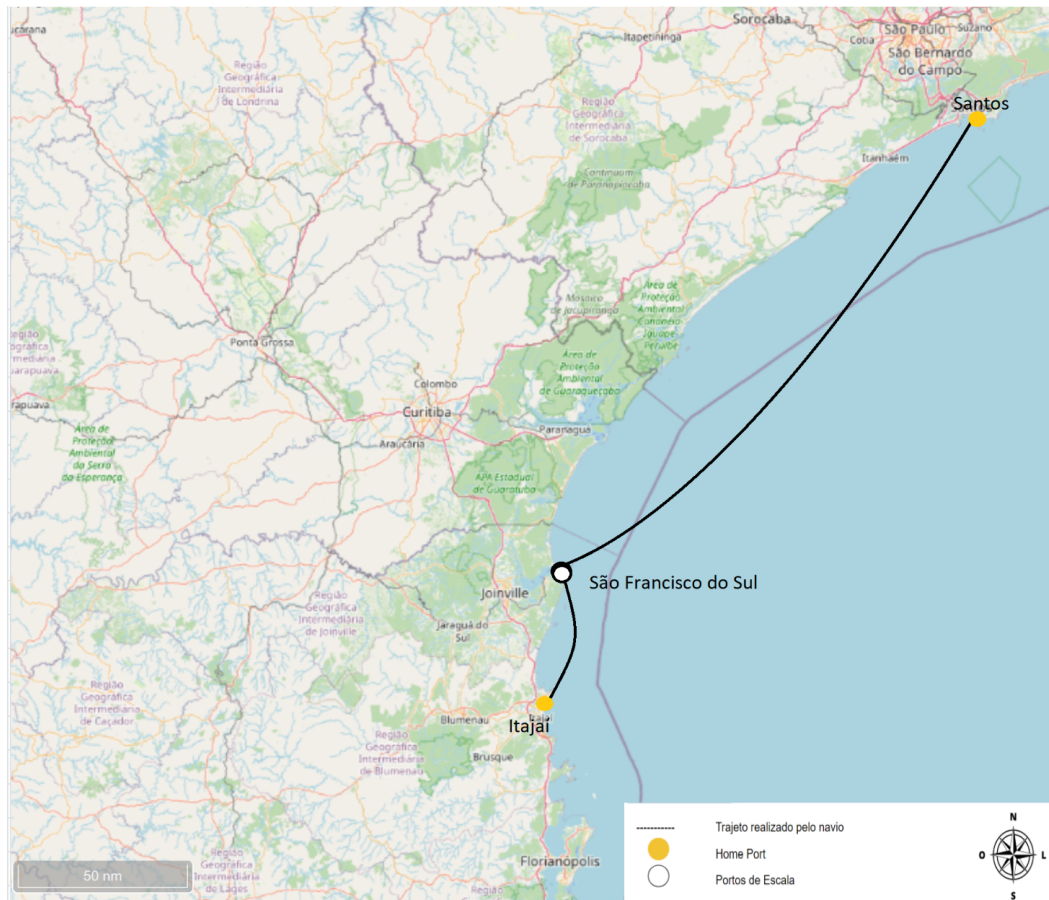
6.5 ROTAS MARÍTIMAS

Com uma proposta de rota marítima, foi utilizado o website SeaRoutes¹. Uma proposta, vista na Figura 27, leva em consideração o porto de saída em Santos, que é um homeport de referência, e com uma possível parada em Itajaí. Segundo Tsamboulas (2013) uma distância de 60 milhas náuticas entre dois portos pode beneficiar a região, sendo duas atratividades em uma curta distância.

De acordo com cálculo de rota no SeaRoutes foi verificada que a distância entre o porto de Itajaí e de São Francisco do Sul é de aproximadamente 65 milhas náuticas. Esta distância também permite que o cruzeiro visite dois destinos em um mesmo dia, tendo um tempo estimado de viagem de 60 milhas náuticas em média de 3 horas (TSAMBOULAS; MORAITI; KOULOPOULOU, 2013).

¹ <https://searoutes.com/>

Figura 27 – Possível itinerário para Baía da Babitonga



Fonte: Adaptado de Sea-Seek (2023)

A escala gráfica da imagem está em milhas náuticas. O tempo calculado entre o Porto de Santos e São Francisco do Sul é em média 9 horas. Esse itinerário pode ser incluído em viagens de minicruzeiros (viagens de 3 a 5 noites) e também ser incluso como um porto de escala em cruzeiros mais longos, como para Montevidéu, Uruguai. Essa rota já é explorada sendo Itajaí como porto de escala entre Santos e Montevidéu, e leva em média 7 noites.

7 CONCLUSÃO

A Baía da Babitonga desempenha um papel de grande importância para a região em que está localizada. Além de sua beleza cênica e rica biodiversidade, a baía oferece oportunidades econômicas e turísticas significativas. O turismo na região tem sido impulsionado pela beleza natural, pela pesca artesanal e pela preservação dos recursos naturais.

A baía atrai visitantes interessados em desfrutar de suas paisagens deslumbrantes, participar de atividades náuticas e explorar as riquezas culturais e históricas da região. Além disso, o turismo tem contribuído para o desenvolvimento local, gerando empregos e estimulando o crescimento econômico sustentável.

No entanto, o aumento do turismo na região da Baía da Babitonga também traz desafios e impactos negativos a serem considerados. O crescimento desordenado do turismo pode levar à degradação ambiental, como poluição da água e do ar, perturbação de habitats naturais e aumento da pressão sobre os recursos naturais. Além disso, o aumento do turismo pode resultar em problemas sociais, como a especulação imobiliária, a descaracterização cultural e a sobrecarga de infraestruturas locais.

É essencial implementar uma gestão adequada e sustentável do turismo, com políticas de preservação ambiental, regulamentação do fluxo turístico e engajamento com as comunidades locais, a fim de minimizar os impactos negativos e maximizar os benefícios para a região.

A metodologia ProKnow-C é uma abordagem funcional para a criação de um portfólio bibliográfico. Ela permite uma organização sistemática e eficiente de referências bibliográficas relevantes para um determinado tema ou área de estudo. A metodologia envolve a busca estruturada em bases de dados científicas, a seleção criteriosa de artigos relevantes, a análise e a síntese dos principais achados encontrados.

Com o uso do ProKnow-C, foi possível criar um portfólio bibliográfico robusto, com referências de qualidade, que serviram como base sólida para o embasamento teórico de um trabalho acadêmico e científico. Além disso, a metodologia permite a atualização e manutenção do portfólio ao longo do tempo, garantindo a incorporação de novas descobertas e contribuições para a área de estudo.

Por meio de uma revisão bibliográfica abrangente, foi possível identificar os impactos econômicos, sociais e ambientais do turismo de cruzeiro em outras regiões do mundo. As descobertas revelaram que o turismo de cruzeiro pode ter efeitos positivos na economia local, impulsionando setores como turismo, comércio, transporte e hospitalidade. O influxo de visitantes provenientes dos cruzeiros marítimos pode gerar receitas significativas, criar empregos diretos e indiretos e promover o desenvolvimento econômico regional.

No entanto, a revisão também destacou os desafios sociais e ambientais associados ao turismo de cruzeiro. Impactos negativos incluem congestionamento urbano, superlotação em áreas turísticas, pressão sobre recursos naturais e poluição, tanto no mar quanto

em terra. Além disso, questões sociais como desigualdade de renda, aumento dos preços imobiliários e mudanças culturais podem surgir como consequências do turismo de cruzeiro em larga escala.

Esses achados enfatizam a importância de um planejamento cuidadoso e de uma gestão sustentável do turismo de cruzeiro. É fundamental implementar regulamentações e políticas eficazes que garantam a preservação dos recursos naturais, a minimização dos impactos negativos e a maximização dos benefícios econômicos e sociais. Uma abordagem integrada, envolvendo governos, autoridades portuárias, comunidades locais e empresas de cruzeiro, é essencial para alcançar um equilíbrio adequado entre o desenvolvimento turístico e a proteção ambiental e cultural.

Para futuros trabalhos relacionados a esse tema, recomenda-se a realização de pesquisas que envolvam a participação da população local. Compreender as percepções, necessidades e expectativas dos residentes da região da Baía da Babitonga é fundamental para o planejamento e gestão do turismo, garantindo que suas vozes sejam ouvidas e consideradas nas decisões relacionadas ao desenvolvimento turístico.

Além disso, é recomendado realizar uma análise detalhada da infraestrutura existente na região. Avaliar a capacidade de suporte dos recursos físicos, como portos, estradas, serviços de água e energia, bem como a disponibilidade de equipamentos de turismo, é crucial para entender os limites e oportunidades de crescimento turístico sustentável.

Outra área de investigação relevante seria a análise das relações entre os agentes públicos envolvidos no turismo na Baía da Babitonga. Estudar a interação entre governos locais, autoridades portuárias, órgãos reguladores e outras partes interessadas é essencial para identificar oportunidades de cooperação, coordenação de esforços e tomada de decisões conjuntas, visando uma gestão eficaz e integrada do turismo na região.

Ainda, uma área de investigação futura envolve a realização de um levantamento bibliográfico abrangendo artigos que tratam do tema no contexto brasileiro, o que permitiria uma análise mais próxima da realidade da região da Baía da Babitonga, dado que uma limitação do presente trabalho foi de artigos que tratassem de outras regiões do mundo.

Por fim, recomenda-se a realização de estudos comparativos e análises de melhores práticas em outras áreas que enfrentam desafios e oportunidades semelhantes. Examinar casos de sucesso e lições aprendidas em destinos turísticos costeiros pode fornecer informações valiosas e orientações para a Baía da Babitonga, ajudando a desenvolver estratégias e políticas mais eficazes para promover um turismo sustentável e de qualidade na região.

REFERÊNCIAS

AFONSO, Michele Hartmann Feyh *et al.* Como construir conhecimento sobre o tema de pesquisa? Aplicação do processo ProKnow-C na busca de literatura sobre avaliação do desenvolvimento sustentável. **Revista de Gestão Social e Ambiental**, 2012.

ALVES, Renato L.C.; SANTOS, Tiago A. Cruise ship itinerary design considering port attractiveness for passengers. **Research in Transportation Business Management**, v. 43, 2022.

AMARAL, Ricardo Costa Neves do. **Uma análise do mercado de cruzeiros marítimos: evolução, expansão e previsão no Brasil e no Mundo**. 2009. Tese (Doutorado) – Escola de Comunicações e Artes, Universidade de São Paulo, São Paulo.

ARTAL-TUR, Andrés; NAVARRO-AZORÍN, José Miguel; RAMOS-PARREÑO, José Maria. Estimating the impact of cruise tourism through regional input–output tables. **Anatolia**, v. 30, n. 2, p. 235–245, 2019.

BERNSTORFF, Mários. **Notas sobre a Baía da Babitonga e porto de São Francisco do Sul - SC**. Brasil: [s.n.], 2008.

BRIDA, J.G. *et al.* A comparison of residents' perceptions in two cruise ports in the mediterranean sea. **International Journal of Tourism Research**, v. 16, n. 2, p. 180–190, 2014.

BRIDA, Juan Gabriel; BUKSTEIN, Daniel; TEALDE, Emiliano. Exploring cruise ship passenger spending patterns in two Uruguayan ports of call. **Current Issues in Tourism**, v. 18, n. 7, p. 684–700, 2015.

BRIDA, Juan Gabriel; SCUDERI, Raffaele; SEIJAS, María Nela. Segmenting cruise passengers visiting Uruguay: A factor-cluster analysis. **International Journal of Tourism Research**, n. 3, p. 209–222, 2014.

BRIDA, Juan Gabriel *et al.* A non-linear approximation to the distribution of total expenditure distribution of cruise tourists in Uruguay. **Tourism Management**, v. 69, p. 62–68, 2018.

BRITO, Telma Medeiros. **Cruzeiros marítimos como opção de lazer**. 2006. Diss. (Mestrado) – Faculdade de Educação Física, Universidade Estadual de Campinas, Campinas.

CERVENY, Lee K.; MILLER, Anna; GENDE, Scott. Sustainable cruise tourism in marine world heritage sites. **Sustainability (Switzerland)**, v. 12, n. 2, 2020.

CHANG, Young-Tae *et al.* Economic impact of cruise industry using regional input–output analysis: a case study of Incheon. **Maritime Policy and Management**, v. 43, n. 1, p. 1–18, 2016.

CLIA. **Estudo de Perfil e Impactos Econômicos no Brasi**. [S.l.], 2022. Disponível em: https://abremar.com.br/wp-content/uploads/CLIA2022_V.FINAL04_WEB.COMPACT.pdf. Acesso em: 23 mai. 2023.

DEL CHIAPPA, Giacomo; LORENZO-ROMERO, Carlota; GALLARZA, Martina. Host community perceptions of cruise tourism in a homeport: A cluster analysis. **Journal of Destination Marketing Management**, v. 7, p. 170–181, 2018.

ELSEVIER. **ScienceDirect**. [S.l.: s.n.], 2023. Disponível em: <https://www.elsevier.com/pt-br/solutions/sciencedirect>.

_____. **Scopus**. [S.l.: s.n.], 2023. Disponível em: <https://www.elsevier.com/pt-br/solutions/scopus>.

ENSSLIN, Leonardo *et al.* **ProKnow-C**: Processo de análise sistêmica. Processo técnico com patente de registro pendente junto ao INPI. Brasil: [s.n.], 2010.

ENSSLIN, Leonardo *et al.* Avaliação de Desempenho nas Empresas de Saneamento Básico: Construção de um Portfólio Bibliográfico Relevante ao Tema. **Revista de Gestão Ambiental e Sustentabilidade**, 2015.

ENSSLIN, Sandra Rolim *et al.* Processo de mapeamento das publicações científicas de um tema: portfólio bibliográfico e análise bibliométrica sobre avaliação de desempenho de cooperativas de produção agropecuária. **Revista de Economia e Sociologia Rural**, Sociedade Brasileira de Economia e Sociologia Rural, v. 52, n. 3, p. 587–608, jul. 2014.

FILHO, Francisco Casimiro. **Contribuições do turismo à economia brasileira**. 2002. Tese (Doutorado) – Escola Superior de Agricultura, Universidade de São Paulo, São Paulo.

FØRLAND, Eirik J. *et al.* Cool weather tourism under global warming: Comparing Arctic summer tourists' weather preferences with regional climate statistics and projections. **Tourism Management**, v. 36, p. 567–579, 2013.

GIL, Antonio Carlos. **Como Elaborar Projetos de Pesquisa**. 4 ed. [S.l.]: Atlas, 2002.

_____. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6 ed. [S.l.]: Atlas, 2008.

IBGE. **Arranjos populacionais e concentrações urbanas no Brasil**. Rio de Janeiro: [s.n.], 2021.

JABREF. **The efficient way to collect, organize & discover**. [S.l.: s.n.], 2023. Disponível em: <https://www.jabref.org/>.

JORDAN, Leslie-Ann. A critical assessment of Trinidad and Tobago as a cruise homeport: doorway to the South American cruise market? **Maritime Policy & Management**, Routledge, v. 40, n. 4, p. 367–383, 2013.

JUGOVIĆ, Alen. Perspectives of cruise tourism in the City of Rijeka. **Pomorstvo**, v. 34, n. 2, p. 252–260, 2020.

JUGOVIĆ, Alen; MUDRONJA, Gorana; PUTNINA, Krista Elza. Port of rijeka as cruise destination. **Transactions on Maritime Science**, v. 9, n. 1, p. 63–71, 2020.

JUNIOR, Luiz Martins; MARTINS, Rosa Elisabete Militz Wypczynski. Evolução socioespacial do município de Itapoá- SC. **Geosul**, 2019.

KOVAČIĆ, Mirjana; SILVEIRA, Luis Avila. Cruise tourism: Implications and impacts on the destinations of croatia and Portugal. **Pomorstvo**, v. 34, n. 1, p. 40–47, 2020.

LARSEN, Svein; WOLFF, Katharina. Exploring assumptions about cruise tourists' visits to ports. **Tourism Management Perspectives**, v. 17, p. 44–49, 2016.

LARSEN, Svein; WOLFF, Katharina *et al.* Belly full, purse closed: Cruise line passengers' expenditures. **Tourism Management Perspectives**, v. 6, p. 142–148, 2013.

LONDON, Wendy R.; LOHMANN, Gui. Power in the context of cruise destination stakeholders' interrelationships. **Research in Transportation Business Management**, v. 13, p. 24–35, 2014. Cruises and Cruise Ports: Structures and Strategies.

MACNEILL, Timothy; WOZNIAK, David. The economic, social, and environmental impacts of cruise tourism. **Tourism Management**, v. 66, p. 387–404, 2018.

MOURA, Delmo Alves de. **Análise dos principais segmentos da indústria marítima brasileira: estudo das dimensões e dos fatores críticos de sucesso inerentes à sua competitividade**. 2008. Tese (Doutorado) – Escola Politécnica, Universidade de São Paulo, Departamento de Engenharia Naval e Oceânica, São Paulo.

NYBERG, John E. *et al.* Planning and preparation for cruising infrastructure: Cuba as a case study. **Sustainability (Switzerland)**, v. 13, n. 5, p. 1–14, 2021.

OLIVEIRA LACERDA, Rogério Tadeu de; ENSSLIN, Leonardo; ENSSLIN, Sandra Rolim. Uma análise bibliométrica da literatura sobre estratégia e avaliação de desempenho. **Gestão & Produção**, 2012.

- OZTURK, Ugur Aytun; GOGTAS, Hakan. Destination attributes, satisfaction, and the cruise visitor's intent to revisit and recommend. **Tourism Geographies**, v. 18, n. 2, p. 194–212, 2016.
- PAPAGEORGIU, Marilena. Coastal and marine tourism: A challenging factor in Marine Spatial Planning. **Ocean Coastal Management**, v. 129, p. 44–48, 2016.
- PARNYAKOV, Alexey V. Innovation and design of cruise ships. **Pacific Science Review**, v. 16, n. 4, p. 280–282, 2014.
- PEREIRA, Vanessa Maria. **São Francisco do Sul: o patrimônio que se estabelece e a paisagem que se constrói**. 2007. Diss. (Mestrado) – Centro Tecnológico, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis.
- PINNOCK, Fritz H. The future of tourism in an emerging economy: The reality of the cruise industry in Caribbean. **Worldwide Hospitality and Tourism Themes**, n. 2, p. 127–137, 2014.
- RICHARDSON, Roberto Jarry. **Pesquisa social: métodos e técnicas**. 3 ed. [S.l.]: Atlas, 2012.
- ROBLES, Leo Tadeu; GALVÃO, Cassia Bömer; PEREIRA, Simone Rocha. Cruise shipping in Brazil: An emergent or established market? **Tourism Management Perspectives**, v. 16, p. 298–305, 2015.
- SÃO FRANCISCO DO SUL, Prefeitura Municipal de. **Secretaria do Turismo**. [S.l.: s.n.], 2020. Disponível em: <https://www.saofranciscodosul.sc.gov.br/>.
- SCIELO. **Scientific Electronic Library Online**. [S.l.: s.n.], 2023. Disponível em: <https://scielosp.org/about/about-scielo>.
- SOLDA, Juliana. **Um novo olhar sobre a Baía da Babitonga: conectando a Baía no cotidiano das pessoas**. 2022. Trabalho de conclusão de curso. Departamento de Arquitetura e Urbanismo. Universidade Federal de Santa Catarina., Florianópolis.
- STELZER, Joana; FRANÇA, Ronald. Os cruzeiros marítimos e os desafios logísticos e jurídicos causados pelo coronavírus (Covid-19). **Revista Destarte**, 2021.
- TASCA, Jorge Eduardo *et al.* An approach for selecting a theoretical framework for the evaluation of training programs. **Journal of European Industrial Training**, 2010.
- TSAMBOULAS, Dimitrios; MORAITI, Panayota; KOULOPOULOU, Giorgia. How to forecast cruise ship arrivals for a new port-of-call destination. **Transportation Research Record**, n. 2330, p. 24–30, 2013.

VALLER, Jonatas; BARAN, Miguel A. A.; LORENZI, Luciano. A construção e a manutenção de tocas de caranguejos em um aterro em manguezal podem afetar a variabilidade espacial da macrofauna bentônica? **Acta Biológica Catarinense**, v. 4, jul. 2017.

VEGA-MUÑOZ, Alejandro *et al.* Port governance and cruise tourism. **Sustainability (Switzerland)**, v. 13, n. 9, 2021.

WHYTE, Lincoln James; PACKER, Jan; BALLANTYNE, Roy. Cruise destination attributes: measuring the relative importance of the onboard and onshore aspects of cruising. **Tourism Recreation Research**, v. 43, n. 4, p. 470–482, 2018.

XAVIER, Wlamir Gonçalves; MAIA, Andrei Giovanni. A Baía da Babitonga e a formação sócio-espacial do norte e nordeste catarinense. **Seminário ANPTUR**, 2008.