

Cruzeiros marítimos, terminais de passageiros e cidades portuárias

Sea Cruises, Passenger Terminals and Port Cities

No final da década de 90 as cidades portuárias brasileiras acostumadas a receber apenas navios de carga, começaram a sentir os benefícios da recepção de luxuosos transatlânticos. Até 1995, aos navios de bandeira estrangeira era permitido apenas o embarque de passageiros em algum porto brasileiro, com a finalidade posterior e exclusiva de transporte e desembarque em algum porto no exterior.

Essa restrição inibia os armadores internacionais de incluir o Brasil em seus roteiros de viagem. Foi a partir da promulgação da Emenda Constitucional nº 7, de 15 de agosto de 1995, autorizando a navegação de cabotagem, que o segmento de cruzeiros marítimos, antes praticamente inexistente, começou a se expandir. Considerando-se que as empresas de cruzeiros marítimos determinam seus roteiros de viagem com dois anos de antecedência, pode-se afirmar que somente a partir de 1997 elas puderam sentir os efeitos dessa liberação e, portanto, passaram a manter maior presença nas águas brasileiras. Na temporada 2002/2003 houve um movimento de mais de 150.000 pessoas no Porto de Santos e de 135.000 turistas chegando ao Porto do Rio de Janeiro, sendo 45.000 estrangeiros.

Entre 2000 e 2004, a receita média anual das cidades portuárias brasileiras, onde navios de longo curso e de cabotagem aportaram, foi de US\$ 52,7 milhões. A média de navios de cabotagem foi de 79% e os de longo curso, apenas 21%.

Para a temporada 2005/2006 o mercado tem previsão de crescimento de 35%. Na estado da Bahia a previsão é de um acréscimo de 85,8% no fluxo de passageiros em desembarque nos portos de Salvador, Ilhéus e Porto Seguro, em relação ao período anterior. Somente no porto de Salvador estão programadas 71 escalas feitas por 29 navios, que deverão desembarcar 70.715 turistas gerando uma receita de mais de cinco milhões de dólares.

At the end of the decade of the 90's, Brazil's port cities, accustomed to receiving freighters only, began to experience the benefits of visits by luxurious transatlantic cruise ships. Up to 1995, ships flying a foreign flag were only allowed to take on passengers in specific Brazilian ports, for the subsequent and exclusive purpose of their conveyance to and disembarkation at a port outside of the country.

That restriction discouraged international operators from including Brazil in their travel itineraries. It was as from the approval of the Constitutional Amendment No. 7, of 15 August 1995, authorizing cabotage, that the segment of sea cruises, previously non-existent, began to grow. Considering that sea cruise companies set up their travel routes two years in advance, it can be said that it was only from 1997 that they were able to note the effects of the legislative liberalization and thus proceeded to maintain a greater presence in Brazilian waters. In the 2002/2003 season, there was a movement of more than 150,000 passengers through the Port of Santos, with 135,000 tourists arriving at the Port of Rio de Janeiro, including 45,000 foreign nationals.

Between 2000 and 2004, the annual average revenues obtained by the Brazilian port cities, where deep sea and cabotage vessels docked, amounted to US\$ 52.7 million. The percentage of cabotage vessels was 79%, while the deep sea vessels accounted for only 21%.

For the 2005/2006 season, the market outlook is for 35% growth. In the State of Bahia, an increase of 85.8% is expected

in the flow of passengers disembarking in the ports of Salvador, Ilhéus and Porto Seguro, with respect to the previous period. In the Port of Salvador alone, 71 port calls are scheduled to be made by 29 vessels, expected to disembark 70,715 tourists, generating revenues of more than five million dollars.

The movement of tourists in the passenger terminal of the Port of Santos in the period between 1998 and 2004 increased 62 %, as can be seen below:

Brazil's share in the context of international cruise tourism is still not significant, with the sea cruise markets remaining highly concentrated in the regions of the Caribbean, Mediterranean, the Bahamas and the United States. Nevertheless, the country is considered today to be a market with high potential, as, in addition to its more than seven thousand kilometers of coastline on the Atlantic Ocean, it also offers a climate enabling tourists to visit throughout the year, it is at a distance from the scenarios of international conflict, in addition to featuring innumerable and exuberant natural attractions. Another important factor worth mentioning is that when winter takes over in the northern hemisphere and ships are forced to remain berthed at a daily cost of approximately 100 thousand dollars, summer in the sunny country to the south is just beginning.

The various levels of government – federal, state and municipal – have been showing an interest in encouraging a substantial development of this activity through the diversification of the tourism supply, by promoting the regionalization of the products offered and a segmented



O movimento de turistas no terminal de passageiros do porto de Santos, no período de 1998 a 2004 teve um aumento de 62% como demonstra o quadro abaixo:

A participação do Brasil no contexto do turismo marítimo internacional ainda é pouco expressiva, com o mercado dos cruzeiros marítimos muito concentrado nas regiões do Caribe, Mediterrâneo, Bahamas e Estados Unidos. No entanto, o país é considerado hoje um mercado com elevado potencial, pois, além de possuir mais de sete mil quilômetros de litoral banhado pelo oceano Atlântico, oferece ainda condições climáticas que permitem exploração turística durante o ano todo, está longe dos conflitos internacionais e além de possuir inúmeras e exuberantes belezas naturais. Outro fator importante a ser mencionado é que quando no hemisfério norte é inverno e os navios têm de ficar atracados a um custo diário de aproximadamente 100 mil dólares, o verão no país do sol está despontando.

Os governos – federal, estadual e municipal – vêm demonstrando interesse em estimular um desenvolvimento sustentável dessa atividade através da diversificação da oferta turística, promovendo a regionalização dos produtos e uma organização segmentada para atender às demandas do mercado de acordo com o

organization in order to attend to market demands in line with the potential of each region. A first step in this direction was the decree published in 2002, which defines as international ports the first and the last port visited by each vessel in the country. This decree relieved the intermediate ports from the obligation to carry out the standard arrival control procedures, thus reducing bureaucracy, operating costs for the ship's operators and attracting more ships to a greater range of Brazilian ports.

Passenger Terminals

At the present time, the Brazilian ports that are receiving tourists from sea cruises are: Rio de Janeiro, Santos, Salvador, Fortaleza, Recife, Belém, Manaus, Natal, Ilhéus, Maceio, Itajai and Rio Grande in addition to cities such as Búzios, Angra dos Reis, Ilha Bela, Arraial do Cabo, Cabo Frio and the island of Fernando de Noronha, where the ships dock and the passengers are shuttled by means of tenders, small vessels that link up with the cruise ships.

There are still a number of deficiencies in the sector, such as the lack of investment

in sea cruise terminals compatible with the quality of the ships and the growing demands by ship's operators in relation to the amounts invested. According to the Empresa Brasileira de Turismo – Embratur (Brazilian Tourism Enterprise), 23 Brazilian ports are physically capable of handling transatlantic liners, but only two have passenger terminals dedicated to the docking of cruise ships. These are the Pier Mauá Terminal in Rio de Janeiro and the Concais Terminal in Santos; the latter, following refurbishment in 2001, now has a number of quality services and advanced equipment and stands out as a model of successful management. Other initiatives are moving in the same direction, such as the Tourist Pier of Itajai-SC, Recife-PE and Porto Veleiro in Búzios-RJ. There are already projects in the analysis stage in Natal and Salvador. The infrastructure existing in a few of the ports mentioned is described below.

Port of Santos - São Paulo

Located at the mid-point of the coastline of the State of São Paulo, extending along an estuary limited by the islands of São Vicente and Santo Amaro, the

Volume of Work **Volumen de Carga** (2002 – 2005)

Movimento de turistas no Terminal de Passageiros Marítimos - Concais **Movement of tourists in the Cruise Passenger Terminal - Concais**

Tipo Type	1998/99	1999/00	2000/01	2001/02	2002/03	2003/04
Passageiros Embarcados Passengers Embarked	45.665	14.741	36.709	70.488	70.130	66.237
Passageiros Desembarcados Passengers Disembarked	45.993	15.371	35.417	68.783	71.101	67.257
Passageiros em Trânsito Passengers in Transit	3.055	7.244	16.530	12.579	10.240	20.334
Total Total	94.713	37.356	88.656	151.850	151.471	153.828

Fonte **Source**: Concais Elaboração:SEPLAN/DES0E Base: Dez/2003 à Fev/2004

potencial de cada região. Um primeiro passo foi o decreto editado em 2002 que define como portos internacionais, o primeiro e o último porto visitado por cada embarcação no país. Esse decreto retirou dos portos intermediários a obrigação de realizar os procedimentos de fiscalização, diminuindo a burocracia, os custos operacionais para os armadores e atraindo mais navios para diferentes portos brasileiros.

Terminais de Passageiros

Atualmente os portos brasileiros que estão recebendo turistas de cruzeiros marítimos são: Rio de Janeiro, Santos, Salvador, Fortaleza, Recife, Belém, Manaus, Natal, Ilhéus, Maceió, Itajaí e Rio Grande além das cidades como Búzios, Angra dos Reis, Ilha Bela, Arraial do Cabo, Cabo Frio e a ilha de Fernando de Noronha, onde os navios ficam fundeados e o transporte dos turistas é feito através de *tenders*, pequenas embarcações que são acopladas aos navios de cruzeiros.

Ainda existem inúmeras carências no setor, como a falta de investimentos em terminais de cruzeiros marítimos compatíveis com a qualidade dos navios e a crescente exigência dos armadores, em relação aos valores investidos. Segundo a Empresa Brasileira de Turismo – Embratur, 23 portos brasileiros têm condições físicas de

largest port of Latin America and also the leading port in terms of passenger movement is the main port of departure during the cruise season in Brazil. Almost all of the cabotage tourism ships operate out of the Port of Santos, which has a well-located passenger terminal with a structure of bars, cafés and convenience shops, in addition to offering a structure for passengers who embark or disembark.

The Tourist Passenger Terminal of the Port of Santos opened in 1999, with a total surface area of 27,500 m² and a wharf 400 meters long and 25 meters wide. The main hall, dedicated to the boarding of passengers, has a surface area of 1,935 m², with granite floor, air-conditioning and sound system, and is equipped with emergency lighting. Passengers will also find convenience shops, Internet, telephone service, costume jewelry, souvenirs, an ice cream shop and cafeteria.

The complex has 40 check-in counters, toilets, walk-in clinic and administrative areas for the representatives of ship's operators, travel operators and agencies, shipping agency and port operators.

There are also facilities of the Municipal Tourism Secretariat, State Tourism Secretariat, Tourist Care Delegation, Customs House, Federal Police, Port Authority and Quarantine Authority.

Port of Rio de Janeiro - Rio de Janeiro

Located on the west coast of Guanabara Bay, the Port of Rio de Janeiro was officially opened on 20 July 1910. The passenger terminal has been managed by the company, Pier Mauá, since 1999 and at the present time offers a secure infrastructure in accordance with the ISPS Code, with closed circuit TV cameras and metal detectors. Thirty guards and one vehicle provide the security service throughout the wharf. A total of R\$ 5.5 million was invested in construction work and equipment.

Today, the Port of Rio de Janeiro has a first aid station, mobile ICU, post office, Internet center, telephone service, parking area, system of vans and minibuses for shuttling travelers between the ships and the departure terminal, restaurant and a café-bookshop Letras & Expressões.



receberem transatlânticos, mas apenas dois dispõem de terminais de passageiros destinados à atracação de cruzeiros marítimos. São os terminais Pier Mauá, no Rio de Janeiro e Concais, em Santos, esse último depois de uma reforma em 2001, já dispõe de uma série de serviços qualificados e equipamentos avançados e desponta como modelo bem-sucedido de gestão. Outras iniciativas estão seguindo o mesmo caminho como é o caso do Pier Turístico de Itajaí-SC, de Recife-PE e do Porto Veleiro em Búzios-RJ. Em Natal e Salvador já existem projetos em fase de análise. Abaixo será apresentada a infra-estrutura presente em alguns portos citados.

Porto de Santos - São Paulo

Localizado no centro do litoral do estado de São Paulo, estendendo-se ao longo de um estuário limitado pelas ilhas de São Vicente e de Santo Amaro, o maior porto da América latina é também o porto com maior movimento de passageiros e a principal porta de embarque durante a temporada de navios no Brasil. Quase todos os navios do turismo de cabotagem, operam a partir do porto de Santos que proporciona um terminal de passageiros, bem localizado com estrutura de bares, cafés, lojas de conveniência e oferecendo ainda uma estrutura para passageiros que embarcam ou desembarcam.

O Terminal Turístico de Passageiros do Porto de Santos inaugurado em 1999, conta com uma área total de 27.500 m² e um cais de 400 m de extensão por 25 m de largura. O salão principal que serve ao embarque de passageiros tem 1.935 m², piso de granito, ar-condicionado e som, e é dotado de luzes de emergência. Também abriga lojas de conveniência, internet, telefonia, bijuterias, souvenirs, sorveteria e lanchonete.

O complexo possui 40 balcões para check-in, sanitários, ambulatório médico e espaços administrativos para o representante do armador, operadoras e agências de turismo, agência marítima e operadores portuários. Também funcionam instalações da Secretaria de Turismo Municipal, Secretaria de Turismo Estadual, Delegacia de Atendimento ao Turista, Alfândega, Polícia Federal, Autoridade Portuária e Vigilância Sanitária.

Porto do Rio de Janeiro - Rio de Janeiro

Localizado na costa oeste da baía de Guanabara, o porto do Rio de Janeiro foi inaugurado oficialmente em 20 de julho de 1910. Desde 1999 o terminal de passageiros é administrado pela Empresa Pier Mauá, e atualmente oferece uma infra-estrutura de segurança que obedece ao ISPS Code, com câmeras de circuito interno de TV e detectores de metal. Trinta vigilantes e uma viatura fazem a segurança ao longo do cais. No total foram investidos R\$ 5,5 milhões em obras e equipamentos.

Hoje, o porto do Rio de Janeiro conta com pronto socorro, unidade móvel de UTI, correios, central de Internet, posto telefônico, área de estacionamento, sistema de vans e microônibus que fazem a ligação entre as embarcações e o terminal de saída, restaurante e um café-livraria Letras & Expressões.

Porto de Manaus - Amazonas

Localizado à margem esquerda do Rio Negro distante 13 km da confluência com o rio Solimões, o Porto de Manaus constitui a

Porto do Rio em 1817 e em 1930
The Port of Rio in 1817 and in 1930

Terminal do Santos
The passenger terminal in Santos



principal entrada para o Estado do Amazonas. O porto, nas primeiras décadas do século XX, representava não apenas um ponto de atividades mercantis, mas também a ligação cultural da cidade com o resto do mundo. Com o intuito de retomar esse elo cultural os armazéns nove e dez, utilizados anteriormente apenas para guardar as mercadorias que chegavam e saíam do Porto de Manaus, se transformaram na Estação Hidroviária do Amazonas, após a restauração.

Um detalhe importante da nova construção, que durou apenas dez meses, é que o estilo de arquitetura usado foi o mesmo empregado pelos ingleses, no início do século XX, estrutura metálica e com tijolinhos maciços, baseados nos originais e feitos por uma olaria local especialmente para a Estação. A estação está dividida em dois terminais de embarque e desembarque, o regional e o internacional. O terminal internacional possui uma área de 1.909,49 m² e está preparado para receber os turistas dos grandes cruzeiros, com requinte e sofisticação, contendo um mix de lojas variado que inclui grifes internacionais, joalherias de renome, cyber café, lojas de artesanato regional, bombonière típica e quiosques de atendimento aos turistas.

A Amazônia tem recebido bons investimentos no transporte fluvial, o que invariavelmente se reverte para o turismo de navegação. Por tudo isso se apresenta hoje como uma mina de ouro praticamente inexplorada em termos de cruzeiros.

Porto de Recife - Pernambuco

A Prefeitura Municipal do Recife e o Governo do Estado de Pernambuco vêm desenvolvendo várias atividades para revitalizar as áreas portuárias da cidade do Recife. Dentro desse conjunto de ações foi implantado o Terminal Marítimo de Passageiros, ao lado do Marco Zero, uma grande praça localizada em um ponto de refe-

rência histórico-cultural da cidade. O projeto consistiu na recuperação de um antigo armazém do porto de Recife e sua transformação em um espaço de recepção de passageiros de embarcações turísticas nacionais e internacionais.

Pretende-se realizar um trabalho integrado no sentido de atrair as companhias marítimas de cruzeiros para a cidade, transformando-a numa base de navios de cruzeiros circulares pela costa do Nordeste, dela partindo e para ela retornando. Deverá funcionar também como um grande incentivo à sua utilização como ponto de embarque e desembarque para passeios fluviais, mergulho na costa do Estado, excursões marítimas pelo litoral pernambucano e instalação de bases operacionais e escritórios das empresas que os exploram.

Recife, por sua relação com as águas, deverá desenvolver um amplo programa de captação de apoio a grandes eventos desportivos náuticos de âmbito nacional e internacional, favorecendo a sua destinação como ponto de partida ou chegada de regatas e outras modalidades do gênero.

Porto de Itajaí - Santa Catarina

Localizado no município de Itajaí, na margem direita do rio Itajaí-Açu, no litoral norte do estado de Santa Catarina, o Pier Turístico de Itajaí foi construído em uma iniciativa conjunta do Porto de Itajaí e da Prefeitura Municipal.

O local é alfandegado e a estrutura conta com dolphins de atracação e de amarração, terminal de passageiros, plataformas de embarque e desembarque, instalações para a administração, salas para a Receita Federal e Polícia Federal. Está distante no máximo à uma hora dos principais pontos turísticos da região, como o Parque Beto Carrero World, em Penha; o complexo turístico - Ilha de Porto Belo, no município homônimo; o parque Unipraias, em Balneário Camboriú, além dos municípios de Brusque, Blumenau e Joinville, que são considerados ótimos para o turismo de compras.

Revitalização de áreas portuárias

O isolamento das atividades portuárias nas zonas industriais condenou a subutilização dos portos situados nas áreas centrais das cidades e a degradação das áreas em seu entorno. A revitalização desses espaços, na visão de vários estudiosos do tema, deve ter em vista o desenvolvimento econômico, social e cultural e se caracterizar pelo respeito às condições históricas, sociais e urbanas do porto e da cidade. Um grande aliado dos portos e das cidades nesse processo são os cruzeiros marítimos e seu enorme contingente de passageiros. Esse tipo de turismo tem se mostrado importante dinamizador econômico e social nos projetos de revitalização, pois além dos gastos realizados no porto e principalmente na cidade, incentiva o incremento de atividades portuárias. Os projetos de terminais de passageiros mostram-se, portanto, como um primeiro passo nesse sentido de se buscar uma área de integração com a cidade. Seria como um portal de entrada em que os passageiros teriam informações gerais e específicas do que estaria disponível a eles na área portuária e na cidade como um todo. Vale salientar que há duas vertentes sendo implementadas atualmente. Uma em que há um esvaziamento ou atrofiamento da

Port of Manaus - Amazonas

Located on the left bank of the Rio Negro at a distance of 13 km from the confluence with the Solimões River, the Port of Manaus constitutes the main gateway to the State of Amazonas. The port, in the early decades of the twentieth century, was not only a place of trading activities but also signified the city's cultural link to the rest of the world. With the aim of recovering that cultural tie, warehouses nine and ten, previously used solely to store the goods that were shipped in and out of the Port of Manaus, were converted into the Amazon Waterways Terminal, following their restoration.

A significant detail regarding the new construction, which took only ten months to complete, is the fact that the style of architecture is the same as that used by the English builders at the beginning of the twentieth century, a metal structure with solid brick, based on the originals and made by local brickworks especially for the Station. The station is divided into two embarkation and disembarkation terminals, that is, for regional or international travelers. The international terminal has a surface area of 1,909.49 m² and was designed with a capability for receiving tourists from large cruise ships, with polish and sophistication, featuring a range of shops including international brand names, fine jewelers, cyber café, regional crafts shops, typical sweetshop and tourist information kiosks.

The Amazon region has received significant investments in river transport, which will invariably benefit cruise tourism. All of this combines to present a picture today of what looks to be a practically unexplored goldmine in terms of cruises.

Port of Recife - Pernambuco

The Municipal Prefecture of Recife and the Government of the State of Pernambuco have been carrying out a number of activities for revitalizing the port areas of the city of Recife. In the context of this package of revitalization actions, the Cruise Passenger Terminal was located next to the Marco Zero, a large plaza which is an historical-cultural reference point of the city. The project consisted of the rehabilitation of an old warehouse in the port of Recife and its conversion into an arrivals area for domestic and international cruise passengers.

A comprehensive undertaking was intended in the sense of attracting sea cruise operators to the city, by transforming it into a base for vessels making circular cruises along the Northeast coast, departing from and returning to the city. It was designed to operate also as an important incentive for use as a point of embarkation and disembarkation for river passengers, for diving activities off the shores of the State, sea excursions along the coastline of Pernambuco and the setting up of operational bases and offices of the companies exploiting such services.

Recife, on account of its association with waterways and the sea, should develop a wide-ranging program aimed at capturing support for major national and international nautical sports events, favoring its destination as the starting point or finishing line for regattas and other boating activities.

Port of Itajaí - Santa Catarina

Located in the town of Itajaí, on the right bank of the Itajaí-Açu River, on the north coast of the State of Santa Catarina, the Itajaí Tourist Pier was built through a joint initiative by the Port of Itajaí and the Municipal Prefecture.

There is a Customhouse and the structure has berthing and mooring 'dolphins', passenger terminal, embarkation and disembarkation platforms, installations for administrative purposes, Federal Revenue and Federal Police facilities. The region's main tourist attractions are, at the most, one hour away, including the Beto Carrero World amusement park, in Penha; the vacation complex - Ilha de Porto Belo, in the town of the same name; the Unipraias Park, in Balneário Camboriú, in addition to the towns of Brusque, Blumenau and Joinville, considered ideal for shopping tourism.

Revitalization of Port Areas

The isolation of port activities in industrial areas has led to a situation where ports located in city centers are underused, with an ensuing degradation of the surrounding areas. The revitalization of these areas, as envisioned by a number of experts who have studied the issue, should take into account the economic, social and cultural development and respect the historical, social and urban conditions of the port and the city. An important ally of ports and cities in this process are the sea cruise ships and their enormous contingents of passengers. This type of tourism has proven to be an important economic and social driving force in revitalization projects as, in addition to the spending by visitors in the port and principally in the city, it gives an incentive to an increase in port activities. The passenger terminal projects are thus seen as a first step forward in this direction of searching for an area of integration with the city. The terminal would be like an entrance way where the passengers can obtain general and specific information on what is available to them in the port area and in the city as a whole. It should be noted that there are two approaches to the issue, which are being implemented at the present time. One where there is an emptying or shrinking of the port structure and another in which urban reform accompanies an increase in port activity, maintaining and developing those port functions that are shared with the city. This latter trend appears to be the more interesting and feasible from an economic, historical-cultural and social point of view.



estrutura portuária e outra em que a reforma urbana acompanha o incremento da atividade portuária, mantendo-se e desenvolvendo-se aquelas funções portuárias que são compartilhadas com a cidade. Essa última parece ser a mais interessante e viável do ponto de vista econômico, histórico-cultural e social.

Os desafios das cidades portuárias

O grande desafio que se apresenta hoje para as cidades portuárias é a de atender as expectativas deste novo personagem nos portos brasileiros: o turista de cruzeiro marítimo nacional e internacional, aliada a um desenvolvimento sustentável da cidade. As administrações governamentais deverão planejar e desenvolver ações com celeridade para revitalizar as áreas portuárias degradadas, promovendo a atração e o acesso e a acessibilidade dessas áreas para os habitantes e visitantes destas cidades, através da construção de equipamentos urbanos integrados para o lazer e o entretenimento. Para tanto precisam através de políticas de preservação, incrementar atividades turísticas e lúdicas conscientes ecologicamente e buscando adaptação harmoniosa à vida contemporânea.

Esse esforço deve ser conjunto e envolver o poder público, a iniciativa privada e as comunidades para que os investimentos possam ser compatibilizados e maximizados na implementação integrada de ações de curto, médio e longo prazos. Somente assim, será possível colocar em prática um plano de integração com convivência harmônica e sustentável entre cidade e porto.

Colaboração:

Diogo Carneiro, estudante de jornalismo da Universidade Federal de Goiás

The Challenges Facing Port Cities

The major challenge existing today for port cities is that of meeting the expectations of this new player in the Brazilian port scenario: the domestic and international cruise tourist, in conjunction with the sustainable development of the city. The different levels of government should plan and implement actions without delay in order to revitalize the degraded port areas, promoting the attraction and access to and accessibility of these areas for the city dwellers and visitors alike, through the construction of integrated urban facilities for leisure and entertainment. It is therefore necessary, through preservation policies, to increase environmentally friendly tourism and leisure time activities, seeking a harmonious adaptation to contemporary life.

This should be a shared focus and involve government, private initiative and the various communities to ensure that the investments can be rendered compatible and maximized in an integrated implementation of short, medium and long term actions. Only in this way will it be possible to put into practice a plan of integration with a harmonious and sustainable coexistence between city and port.

Collaboration:

Diogo Carneiro, journalism student at the Federal University of Goiás

Porto do Rio em 2002
The Port of Rio in 2002