



SÓNIA MANUELA  
DA CRUZ  
OLIVEIRA

**A IMPORTÂNCIA DAS  
CARACTERÍSTICAS DA OFERTA  
DO PORTO GRANDE E DA ILHA DE  
SÃO VICENTE PARA O  
DESENVOLVIMENTO DO NOVO  
TERMINAL DE CRUZEIRO**

Relatório de Dissertação do Mestrado em  
(Ciências Empresariais: Ramo Gestão Logística)

**ORIENTADOR**  
(DOUTORAMENTO, Vítor Caldeirinha)

Novembro 2025

SÓNIA MANUELA  
DA CRUZ  
OLIVEIRA

**A IMPORTÂNCIA DAS  
CARACTERÍSTICAS DA OFERTA  
DO PORTO GRANDE E DA ILHA DE  
SÃO VICENTE PARA O  
DESENVOLVIMENTO DO NOVO**

**JÚRI**

*Presidente:* (professora, Raquel Ferreira Pereira  
Instituto Politécnico de Setúbal)

*Orientador:* (professor, Vítor Manuel dos Ramos  
Caldeirinha, Instituto Politécnico de Setúbal)

*Vogal:* (professor, Duarte Lynce de Faria, Instituto  
Politécnico de Setúbal)

Novembro 2025

## **Resumo**

Este estudo analisa a importância das características da oferta do Porto Grande e da Ilha de São Vicente para o Desenvolvimento do novo terminal de cruzeiro, com o objetivo de investigar os fatores que influenciam a competitividade. O estudo abrange a revisão da literatura sobre o mercado de cruzeiros, características portuárias e a elaboração de itinerários de cruzeiros, bem como modelos de administração dos portos, infraestrutura portuária e a multidimensionalidade dos portos.

A metodologia combina abordagens qualitativas e quantitativas para identificar e avaliar as variáveis que determinam o sucesso do novo terminal de cruzeiros. Os dados foram recolhidos junto a 20 intervenientes do sector turístico por meio de um questionário baseado em uma Likert de 7 pontos, e os dados foram posteriormente analisados com recurso ao SPSS e o MS Excel.

Os resultados revelam uma avaliação geralmente positiva da infraestrutura portuária, dos serviços básicos e dos serviços complementares portuários onshore como fatores-chave para o desempenho do terminal. No entanto, o próprio destino mostrou-se pouco competitivo, evidenciando a necessidade de desenvolver novos atributos e fortalecer os existentes para consolidar a posição de São Vicente como destino de Cruzeiros.

Palavras-chave: Portos, Mercado de Cruzeiros, Terminal de Cruzeiros, Competitividade

## **Abstract**

This study analyzes the importance of the characteristics of Porto Grande and São Vicente Island for the development of the new cruise terminal, aiming to identify the key factors that influence its competitiveness. The research includes a literature review on the cruise market, port characteristics, and itinerary development, as well as the governance models, port infrastructure, and multidimensional nature of ports.

The methodology combines qualitative and quantitative approaches to identify and assess the variables determining the success of the new cruise terminal. Data were collected from 20 tourism-sector stakeholders using a questionnaire based on a 7-point Likert scale, and the results were analyzed through SPSS and Excel.

The findings reveal a generally positive evaluation of port infrastructure, basic port services, and complementary onshore services as key factors for the terminal's performance. However, the destination itself showed lower competitiveness, highlighting the need to develop new attributes and strengthen the existing ones to enhance São Vicente's position as a cruise destination.

**Keywords:** Ports, Cruise Market, Cruise Terminal, Competitiveness

## **Agradecimento**

Agradecimento a todas as pessoas que me ajudaram, não só para desenvolver a tese, mas na minha vida profissional e académico. Um enorme agradecimento ao professor Vítor Caldeirinha, pela sua atenção, dedicação para a elaboração desse trabalho.

## ÍNDICE

|        |                                                            |    |
|--------|------------------------------------------------------------|----|
| 1      | INTRODUÇÃO .....                                           | 1  |
| 2      | REVISÃO DA LITERATURA CIENTÍFICA .....                     | 3  |
| 2.1    | Enquadramento Teórico.....                                 | 3  |
| 2.1.1  | Mercado de Cruzeiros.....                                  | 3  |
| 2.1.2  | Características do Mercado de Cruzeiros .....              | 4  |
| 2.1.3  | Elaboração do Itinerário de Cruzeiros/porto de escala..... | 6  |
| 2.1.4  | Formas de Entrada no Mercado de Cruzeiros .....            | 8  |
| 2.2    | Caracterização dos Portos .....                            | 10 |
| 2.2.1  | Definição de Porto/ Tipos de Portos.....                   | 10 |
| 2.2.2  | Modelo de Administração dos Portos.....                    | 11 |
| 2.2.3  | Características dos Portos.....                            | 13 |
| 2.2.4  | Multidimensionalidade dos Portos .....                     | 15 |
| 2.2.5  | Localização do Porto .....                                 | 16 |
| 2.2.6  | Infraestruturas Portuárias.....                            | 18 |
| 2.2.7  | Infraestrutura do Terminal.....                            | 19 |
| 2.2.8  | Serviços Marítimos do Terminal .....                       | 21 |
| 2.2.9  | Impacto Económico .....                                    | 22 |
| 2.2.10 | Desenvolvimento Regional.....                              | 25 |
| 2.2.11 | Sustentabilidade e Meio Ambiente.....                      | 28 |
| 2.2.12 | Tecnologia e Inovação.....                                 | 32 |
| 3      | OBJETIVOS .....                                            | 34 |
| 3.1    | Gap da literatura científica.....                          | 34 |
| 3.2    | Objetivos.....                                             | 36 |
| 3.3    | Modelo e hipóteses de investigação.....                    | 36 |
| 4      | METODOLOGIA E VARIÁVEIS .....                              | 38 |
| 4.1    | Variáveis do modelo .....                                  | 38 |
| 4.2    | Instrumentos de recolha de investigação .....              | 39 |
| 4.3    | Análise de Documentos .....                                | 39 |
| 4.4    | Questionário.....                                          | 39 |
| 4.5    | Amostra.....                                               | 40 |
| 4.6    | Tratamento dos Dados .....                                 | 40 |
| 5      | RESULTADOS E ANÁLISE.....                                  | 41 |
| 5.1    | Resultados.....                                            | 41 |

|     |                                                                              |    |
|-----|------------------------------------------------------------------------------|----|
| 5.2 | Análise dos Resultados .....                                                 | 44 |
| 5.3 | Discussão .....                                                              | 46 |
| 5.4 | Matriz SWOT – Cabo Verde como destino de cruzeiros (com foco em São Vicente) |    |
|     | 47                                                                           |    |
| 5.5 | Recomendações .....                                                          | 48 |
| 5.6 | Tendências futuras .....                                                     | 50 |
| 6   | CONCLUSÃO .....                                                              | 53 |
| 6.1 | Limitações do estudo .....                                                   | 55 |
| 6.2 | Contributo para a ciência .....                                              | 55 |
|     | REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS: .....                                            | 57 |
|     | Anexos e Apêndices .....                                                     | 65 |

## **Lista de Figura**

|                                                                                   |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------|----|
| Figura 1: Modelo conceitual.....                                                  | 37 |
| Figura 2: Variáveis das características importantes do mercado de cruzeiros ..... | 39 |
| Figura 3 : Membros da comunidade portuária participantes do inquérito.....        | 41 |
| Figura 4 : Caracterização da amostra (tipo/nome dos intervenientes e nº) .....    | 42 |

## **Lista de Tabelas**

|                                                                                                                                              |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Tabela 1: Distribuição dos navios e passageiros de cruzeiros pelos portos das ilhas de Cabo Verde na temporada 2024/2025.....                | 24 |
| Tabela 2: Estimativa das receitas geradas pelo turismo de Cruzeiro em São Vicente .....                                                      | 25 |
| Tabela 3: Análise e cálculo do impacto social e económico do novo terminal de cruzeiro de São Vicente é capaz de gerar para Cabo Verde ..... | 25 |
| Tabela 4: Relatório Estatístico - Terminal de Cruzeiros de São Vicente, Cabo Verde .....                                                     | 44 |

## **Lista de Abreviaturas e Siglas**

|              |                                                                                                                                             |
|--------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| BCV          | Banco de Cabo Verde                                                                                                                         |
| CAI          | Associação Atlântico Cruzeiros                                                                                                              |
| CLIA         | Associação Internacional das Companhias de Cruzeiros                                                                                        |
| Enapor       | Empresa Nacional de Administração dos Portos (Cabo Verde)                                                                                   |
| Hinterland   | Área terrestre de influência do porto, incluindo as zonas de origem e destino das cargas que movimenta e dos passageiros de cruzeiro.       |
| IAPH         | Associação Internacional de Portos                                                                                                          |
| INE          | Instituto Nacional de Estatística de Cabo Verde                                                                                             |
| Interporting | escala de navio, saída de alguns dos passageiros e bagagens e entrada de novos passageiros e bagagens                                       |
| MT           | Toneladas métricas                                                                                                                          |
| PIB          | Produto Interno Bruto                                                                                                                       |
| Shorex       | Oferta de serviços turísticos aos passageiros de cruzeiros em terra                                                                         |
| Transit      | Escala de navio de cruzeiro em trânsito durante um itinerário de vários portos, com a saída temporária dos passageiros para visita a terra. |
| Turn Around  | Escala de navio de cruzeiro com saída de todos os passageiros e bagagens e entrada de novos passageiros e bagagens                          |
| UNCTAD       | Confederação das Nações Unidas sobre o Comércio e desenvolvimento                                                                           |

# 1 INTRODUÇÃO

No âmbito do mestrado em Ciências Empresariais, realizou-se a presente dissertação com o objetivo de cumprimento dos requisitos necessários à obtenção do grau de Mestrado em Ciências Empresariais – Ramo Gestão Logística.

A temática escolhida incidiu sobre a importância das características da oferta do Porto Grande e da Ilha de São Vicente, com objetivos de investigar os fatores que influenciam a competitividade e o desempenho do novo terminal de cruzeiro de São Vicente.

O mercado de cruzeiros marítimo tornou-se um segmento económico de grande representatividade e vem crescendo expressivamente em todo o mundo.

Com a expansão mundial do sector de cruzeiro, essa atividade também chegou ao arquipélago de Cabo Verde, que tem recebido navios desde dos anos 90.

O desenvolvimento do turismo, bem como a evolução dos tipos de navios de cruzeiros, trouxe diversas exigências aos portos de cruzeiros, em diferentes níveis: criação de terminais especializados adaptados às características das embarcações a receber, acessibilidade, localizações e funcionalidade. O terminal de cruzeiro destina-se à movimentação de passageiros com condições adequadas a níveis de segurança e conforto. Esses navios possuem um elevado comprimento, muitas vezes estes necessitam de assistência de pilotagem para entrarem nos portos.

O novo terminal de cruzeiro era de fato uma antiga ambição da Enapor. Uma vez que o porto antes existente servia tanto navios de mercadoria como navios de cruzeiros e não reunia as condições físicas necessárias para acomodar o movimento do turismo de cruzeiros, além de revelar-se pequeno para receber os navios de cruzeiros. Pelo que se tornou necessário criar requisitos essenciais para o novo terminal de cruzeiro, transformando-o numa das portas de entrada numa região em crescimento do potencial turístico, indo ao encontro das necessidades, cada vez mais exigentes, deste segmento e assumindo-se como uma infraestrutura fundamental para potenciar o turismo de cruzeiros.

A metodologia utilizada na elaboração da presente dissertação tem por base uma revisão da literatura sobre o tema relativamente aos terminais de cruzeiros competitivos e às suas características portuárias e terrestres, ou seja, das cidades onde estão inseridos e que determinam as respetivas competitividades, que incidiu no desenvolvimento de um modelo geral comprovado através de um inquérito aplicado. Este consistiu na realização de um estudo de caso. Foi construída a seguinte pergunta de partida: “Quais as características da oferta do

Porto Grande e da ilha de São Vicente que poderão determinar a competitividade do novo terminal de cruzeiro”?

O presente estudo tem como objetivo geral em determinar a importância das características da oferta do Porto Grande e da ilha de São Vicente para o novo terminal de Cruzeiros.

Construído o objetivo, partimos para a construção de objetivos mais específicos:

- Identificar as características dos terminais de cruzeiros e das ofertas shorex (ofertas terrestres) dos casos internacionais mais competitivos e da literatura, que determina o respetivo sucesso.
- Avaliar e quantificar a importância dessas características para o desempenho do novo terminal cruzeiro da ilha de São Vicente.
- Identificar as principais variáveis do desempenho competitivo do novo terminal de cruzeiros do Porto Grande.
- Propor um modelo de oferta do novo terminal de cruzeiros, demonstrando através de pesquisas de campo e conceitos de autores da gestão dos portos e de terminais de cruzeiros.

Este trabalho está estruturado nos seguintes capítulos: introdução, revisão da literatura, objetivos, metodologia, resultados, discussão, conclusões.

## **2 REVISÃO DA LITERATURA CIENTÍFICA**

### **2.1 Enquadramento Teórico**

Neste capítulo é abordado o enquadramento geral do mercado de cruzeiros, as suas características, elaboração do itinerário de cruzeiro/porto escala e formas de entrada no mercado de cruzeiros.

#### **2.1.1 Mercado de Cruzeiros**

Segundo Amaral (2006), as empresas de cruzeiros marítimo surgiram na década de 1970, com destaque para a Royal Caribbean International (RCI), e a Carnival Lines. Essas empresas foram as pioneiras, nesse mercado tendo impulsionado as inovações tecnológicas para agregar serviços, benefícios e capacidade para acomodar mais passageiros.

Para Ramôa e Flores (2015), o crescimento da procura pelas viagens de cruzeiros e da economia de escala na produção industrial, impulsionou o surgimento da oferta de grandes navios no mercado de cruzeiros marítimos, surgindo assim verdadeiros resorts flutuantes. Capazes de proporcionar a bordo diversos atrativos para milhares de pessoas de diversas nacionalidades, tornando o processo de globalização evidente nesse mercado com tantos atrativos.

Os navios de cruzeiros no início da década de 1970 tinham capacidade de 1.000 passageiros, atualmente podem acomodar mais de 6.000 passageiros, servido por mais de 3.000 membros da tripulação, numa tendência ao gigantismo.

Essa tendência de gigantismo está a causar preocupações às cidades e portos, sobre vários fatores incluindo o impacto económico do negócio de cruzeiros, suas ramificações sociais, sua sustentabilidade ambiental, seus benefícios a longo prazo efeito no turismo e as consequências globais.

Soraini et al. (2009), as Caraíbas continua sendo o principal destino de cruzeiro devido à sua natureza física, a variedade geográfica e cultural, e sua aproximação com os Estados Unidos, que possui o maior mercado de cruzeiros do mundo.

As principais empresas estão a implementar mais embarcações nessa área, e muitos terminais e portos de passageiros estão passando por modernização nas infraestruturas. Embora nos últimos anos a bacia do Mediterrâneo tem ganhado uma posição competitiva no mercado de cruzeiros, tornando-se no segundo maior mercado de cruzeiros, devido às suas características das infraestruturas portuárias e as ofertas shorex.

De acordo com Cruise Lines International Association (2023), em 2023 o volume mundial de passageiros atingiu 31.7 milhões, superando 2019 em 106%, superando a tendência de crescimento anual dos passageiros de cerca de 7% entre 1990 e 2020. Embora o mercado de cruzeiros tenha permanecido fechado durante 2021, o cruzeiro continua a ser o sector de turismo que mais cresce, sendo otimistas as perspectivas futuras, principalmente com o aumento contínuo da dimensão dos navios. Prevê-se um acréscimo de 19% de passageiros de 2022 a 2028. Portos e cidades costeiras, considerando o potencial impacto do mercado de cruzeiros, estão a aumentar suas atratividades neste respeito num esforço para capturar melhor os benefícios económicos que os passageiros de cruzeiros podem trazer para empresas e comunidade local.

O turismo de cruzeiro é liderado pelo mercado norte-americano como o principal responsável pela emissão de cruzeiristas. Aliado a este crescimento estão a emergência de novos mercados e de novos destinos, quer na Europa, quer no continente asiático. Embora o principal destino continua sendo o Caribe a seguir o Mediterrâneo, representando respetivamente 35% e 16.7% da movimentação global de navios de cruzeiros.

Apesar disso, tem sido cada vez mais questionada a problemática da poluição dos navios dos cruzeiros nos portos, tendo levado a que os novos navios em construção escolham cada vez mais LNG como fonte de combustível. 29 portos de cruzeiros em todo o mundo possuem pelo menos um berço com energia onshore; 20 portos serão financiados até 2025.

Com o crescente foco no turismo sustentável, os portos de cruzeiros estão sendo incentivados a adotar práticas que minimizam seu impacto no meio local. Isso pode incluir o uso de energias renováveis, a implementação de medidas de gestão de resíduos e a promoção do transporte público, CLIA (2023).

### **2.1.2 Características do Mercado de Cruzeiros**

Syriopoulos, Tsatsaronis e Gorila (2020), o mercado de cruzeiros é oligopolista, sendo que as quadro maiores empresas combinadas detêm mais de 80% da frota mundial. Essas grandes

empresas usam uma estratégia de múltiplas marcas, concentrado cada empresa em apenas um segmento de mercado, criando a impressão de que há muita competição entre as marcas.

Para responder às necessidades do mercado, as companhias de cruzeiros foram criando navios com diferentes características, de modo a diferenciarem-se da concorrência. Segundo Douglas et. al., (2010), Pallis (2015), as companhias de cruzeiros atuais distinguem-se umas das outras através do produto que oferecem ou melhor os itinerários de cruzeiros vendidos, resultando no estabelecimento de quatro segmentos de mercados: luxo, premium, contemporâneo e destination.

*“Um navio de cruzeiro moderno oferece não só uma forma de transporte marítimo como também um hotel, com todas as características de uma pequena cidade no mar, com teatro, modalidades desportivas, lojas.” (Mendes e Silva 2012: p.136)*

O segmento Luxo é destinado às classes altas com grande capacidade económica, apresentam os mais altos níveis de qualidade e serviços personalizados em navios luxuosos.

O segmento premium são cruzeiros sofisticados com muitas atividades a bordo e maior foco em serviços refinados. A marca premium não é tão cara ou formal como a Luxo e tipicamente está indicada para empresários e homens de negócios que pretendem usufruir de alta qualidade, mas a um preço mais reduzido.

Esses dois segmentos são destinados às elites e aos empresários, que pretendem viajar em acomodações de luxo e de alta qualidade.

O contemporâneo é o segmento que tem mais afluência, está especialmente dirigido para o mercado de massa, atrai grandes fluxos de pessoas que procuram as condições económicas mais favoráveis, oferecidas por este tipo de cruzeiros. Sendo a mais popular, detém os grandes navios, oferecendo muitas atividades a bordo por um ótimo valor. Por esta razão, os maiores navios existentes no mercado são destinados a este mercado.

Por último à opção Expedição (Destination) que é caracterizado por itinerários extravagantes, destinado para cruzeiristas cuja principal motivação é a de visitar os destinos contemporâneos no itinerário e não pela experiência a bordo propriamente dita. Os cruzeiros desse tipo caracterizam-se por embarcações de menor dimensão, como cruzeiros estilo expedição, veleiros e cruzeiros fluviais.

De acordo com um estudo da “Cruise Market Watch” em 2024, a indústria de cruzeiro movimentará em todo o mundo mais de 30.1 milhões de passageiros, distribuídos por 360 navios. As melhores companhias de cruzeiros em 2024 foram a Royal Caribbean, com

capacidade de 12.921.000 passageiros, distribuídos em 59 navios, e a Carnival, que dispõe de 97 navios capazes de receber 7.740.900 passageiros.

O mercado de cruzeiros está centralizado em 3 grandes grupos: a Carnival Cruise Lines (CCL), a Royal Caribbean Cruise Lines (RCCL); A Norwegian Cruise Lines (NCL).

A Carnival Cruise Lines é a maior companhia de cruzeiros do mundo, com 37.3% da quota de mercado, tendo ao dispor uma frota de 106 navios com capacidade de transportar até 261.273 de passageiros. As principais marcas desta companhia são a Carnival, a Princess, Costa Cruises, a Holland American, a AIDA e a P& O Cruises, fazem parte das suas filias a P&O Cruises, a Ibero Cruises, a Cunard e a Seabourn (Cruise Market watch, 2024; statista 2024).

A segunda maior é a Royal Caribbean Cruise lines, com 23.9% da quota de mercado, tem à sua disposição um conjunto total de 56 navios, capazes de receber a bordo 142.812 milhares de passageiros. Nas suas filiais encontra as marcas como Royal Caribbean, a Celebrity, a Silversea (Cruise Market watch, 2024; statista 2024).

A Norwegian Cruise Lines é considerada a terceira força na oferta na indústria de cruzeiros, representado por 32 navios, representado pelas marcas Norwegian, Oceania Cruises, Regent Seven Seas Cruises (Cruise Market watch, 2024; statista 2024).

Além dos três principais grupos referidos, existe um conjunto de outros operadores independentes. Destes outros operadores, merece especial destaque a companhia italiana MSCCruise (Mediterranean Shipping company), que opera com 22 navios com capacidade de receber até 66.925 milhares de passageiros (Cruise Market watch, 2024; statista 2024).

### **2.1.3 Elaboração do Itinerário de Cruzeiros/porto de escala**

De acordo com Alves e Santos (2022), um dos principais fatores de sucessos do turismo de cruzeiros é a capacidade de criar itinerários altamente sedutores, capazes de atrair turistas e maximizar o lucro total para a empresa de transporte de cruzeiro. Os itinerários devem ser cuidadosamente selecionados, combinando uma maximização do valor total de atração do itinerário, dado pelos destinos e atração incluído, com a minimização do custo total do itinerário.

Rodrigo e Nottebom (2013), o roteiro compreende um pacote com destinos e atividades previamente determinados. Este fato faz com que a procura por este serviço seja dada pela atratividade do roteiro como um todo, mostrando que ao elaborar um roteiro, fatores como tempo nos destinos, distância entre os destinos e tempo de viagem devem ser levados em

consideração. O aumento de navios e itinerários é oportuno para satisfazer a forte procura por viagens de cruzeiro.

Segundo Perez e Sanchez (2015), os três principais envolveres na elaboração de um itinerário de cruzeiro são: os portos, destino do cruzeiro e linha de cruzeiro. Sendo que o produto fornecido pela indústria de cruzeiro é a combinação do navio e do itinerário, que é a soma dos destinos/porto visitados. Do ponto de vista da linha de cruzeiro o itinerário leva em consideração quatro conceitos fundamentais: naval, questões comerciais, logística e consumidores-alvos.

*“Segurar posição competitiva no mercado de cruzeiros, com o aumento da dimensão dos navios significou adaptar as instalações portuárias para atender às necessidades dos próprios navios e o aumento do trânsito de passageiros” (Cardoso, 2013: p56).*

Para Salvador (2017), o sucesso do porto não é apenas determinado através das infraestruturas, superestruturas e desempenho de resultados relacionados. Cada vez mais é determinado pela forma que a administração portuária consegue direcionar a interação entre diferentes intervenientes para os seus objetivos alcançar.

Para Caldeirinha (2008), a competitividade de um porto é a vantagem crucial para melhor oferta em termos relativos e obter melhor desempenho que os portos/terminais concorrentes, sendo necessários que os gestores tenham uma forma fácil, rápida e clara de compararem os seus desempenhos e perceber que medidas devem ser tomadas para melhor acompanharem os restantes no nível de serviços e da oferta, com medidas de eficácia, da tecnologia e da economia de escala.

De acordo com Rodrigue e Notteboom (2013), a indústria de cruzeiros vende itinerários, não destinos e identificaram três tipos principais de itinerários:

1. Perene – Nesse caso, a região é coberta pelo itinerário ao longo do ano, embora com variações sazonais no número de navios implantados. Os principais mercados desse tipo são o Caribe e o Mediterrâneo.
2. Sazonal – Algumas regiões têm potencial de mercado apenas durante uma estação específica. Este é o caso dos cruzeiros no Báltico, na Noruega, no Alasca, na Nova Inglaterra, com operações nos meses de verão. Por outro lado, cruzeiros na América do Sul e na Austrália acontecem durante os meses de inverno.

3. Reposicionamento – Devido à sazonalidade do setor, os navios de cruzeiros precisam ser reposicionados. Esse tipo de itinerário ocorre no Atlântico, na conexão entre Caribe e o Mediterrâneo, e entre o norte da Europa e o Mediterrâneo

No caso do arquipélago de Cabo Verde, o mercado de cruzeiros é de reposicionamento sazonal, funcionando ou tem a sua época alta nos meses de outubro a maio.

#### **2.1.4 Formas de Entrada no Mercado de Cruzeiros**

Os parceiros da CLIA podem beneficiar do departamento “Comunidade de Portos e destinos” que tem por objetivo ajudar os membros da CLIA a proporcionar experiências incríveis e únicas incluídas em seus itinerários para seus hóspedes. Os parceiros que fazem parte da Comunidade de Portos e Destinos incluem autoridades e operadores portuários, agentes portuários, organizações de gestão e gestão de destinos e conselhos de turismo e organizações de viagens e turismo. A Comunidade de Portos e Destinos tem oportunidades de se conectar com executivos de planeamento de itinerários, operações portuárias e excursões em terra e muito mais. (cruising.org)

As estratégias de implementação para entrada no mercado de cruzeiros são baseadas principalmente em opções internas, que incluem arrendamento terminal e desenvolvimento de greenfiel. Opções externas, ou seja, únicas e múltiplas aquisições, locação e contratos de concessão são as soluções preferidas para os investidores privados. Operadores privados privilegiam portos situados em grandes mercados em crescimento, atraentes taxas e baixos riscos políticos e institucionais, embora tenham expandido recentemente para portos menores, Parola e Musso (2007).

Pallis et al. (2018), no caso dos portos de cruzeiros, as linhas de cruzeiros preferem portos de retorno (domésticos) com alto nível de transporte, acessibilidade para turistas, enquanto os portos de escala (selecionados) são selecionados por seus destaques e pontos de referência.

Cabo Verde é um destino em crescimento no mercado de cruzeiros, para reforçar a sua posição aderiu a associações como CAI (Associação Atlântico Cruzeiros) em 2019 associação mediterrânea de cruzeiros, bem como a construção de um novo terminal de cruzeiro com uma infraestrutura moderna. Cabo Verde também é membro da Associação dos países da África

Ocidental e Central para o desenvolvimento do turismo de cruzeiro (West Africa Network), juntamente com Senegal, Serra Leoa, Togo e Gana.

À semelhança do resto do mundo o mercado de cruzeiros em Cabo Verde também tem crescido, segundo dados da empresa que administra os portos de Cabo Verde, em 2022, os portos nacionais receberam cerca de 130 cruzeiros, o que traduziu num aumento de 360% em relação ao ano de 2021. Em 2023 essa tendência de crescimento se manteve, registando-se um aumento de 35 % em relação a 2022.

Na temporada de cruzeiro 2023/2024, os portos do arquipélago receberam 220 cruzeiros e um total de 90 852 passageiros. O Porto Grande, em São Vicente, lidera com 69 escalas e 50 079 passageiros. De seguida o Porto da Praia, na capital, recebeu 55 escalas e 35 mil passageiros. O Porto do Vale dos Cavaleiros, na ilha do Fogo, recebeu 25 escalas e cerca de 1500 passageiros. Em Santo Antão, os números apontam 22 escalas e cerca de 1600 passageiros e, na ilha do Sal no Porto da Palmeira, e um total de 620 passageiros. Na ilha da Boavista, no Porto de Sal-Rei, foram contabilizados 14 escalas e 877 passageiros. Em Tarrafal de São Nicolau, no Porto do Tarrafal, 13 escalas e 821 passageiros. As ilhas com menos escalas na temporada foram Maio e Brava, com 6 e uma respetivamente.

## 2.2 Caracterização dos Portos

### 2.2.1 Definição de Porto/ Tipos de Portos

Caldeirinha e Felício (2013, p:15), “...*porto é uma entidade orgânica precisa e complexa, claramente identificada com infraestrutura e um espaço de operação marítima e em terra, associado a sistemas logísticos.*”

Esses autores, propõem quatro modelos de portos, centrando-se na infraestrutura e serviços:

1. O porto cais, baseado nas tarefas. Apresenta como característica a operação de carga e descarga, condições de estacionamento, serviços ao navio, infraestrutura de acostagem, espaço físico restrito (limitado) e assegura a transferência de carga.
2. O porto terminal, baseado no processo. Este tipo de porto completa fatores do porto cais e apresenta no essencial as características de operador portuário, superestruturas para assegurar, serviços á carga e passageiros, serviços de manutenção, espaços físicos alargados, tecnologias portuárias, independentes de modos e assegurar a multimodalidade.
3. O porto plataforma logística, baseada no subsistema. Este tipo de porto contempla fatores tipo terminal e apresenta, no essencial as características de operador logístico, supraestruturas para assegurar unidade ao porto, serviços integrados, espaços físicos integrados, elevada intensidade tecnológica, integração dos modos, articulação logística, assegurar a intermodalidade e interliga áreas empresariais e industriais.
4. O porto centro de negócio, baseado no sistema. Este tipo de porto contempla fatores tipo porto de plataforma logística e apresenta, no essencial, as características de operador sistémico, integração empresarial e industrial e assegura a atividade em rede.

Para Estrada (2007), cada porto é um ente orgânico dotado de determinadas características físicas, com uma história, e com uma cultura, independentemente dos vários tipos de portos, que influenciados pela sua localização, sendo que inclui atualmente um cabaz de produtos ou serviços.

Tendo em conta essas quatro modalidades de portos, posso dizer que vamos estudar o porto terminal, dedicado a atividade turística.

Para Sanches e Perez (2015) os portos são uma ligação fundamental, entre o navio e os territórios visitados. Já os portos terminais de cruzeiros atuam como uma conexão entre atração turística e a companhia de navegação ou navio de cruzeiros, sendo que cada porto de

escala possui um interior turístico diferente, definido como a área geográfica que pode ser visitada pelos passageiros de cruzeiros.

De acordo com Thompson (2006), as seguintes categorias de porto terminal podem ser consideradas:

1. Portos de destino ou portos de escala (*Transit*) - portos em que os passageiros passam algumas horas, não há embarque de novos passageiros. São fornecidas instalações básicas aos navios de cruzeiros e, para os passageiros, atividades como excursões em terra.
2. Portos de retorno ou porto de embarque/desembarque (*Interporting*) – Esses portos têm os mesmos atributos dos portos de escala e, além disso, outros, como o embarque e desembarque de passageiros e fornecedores de produtos. São fornecidas boas instalações de embarque/desembarque, tratamento de bagagem, costumes e boas acomodações para passageiros.
3. Portos base ou portos do *hub* (*Turn-around*) – esses portos possuem todos os atributos dos anteriores, e também são a base de uma filial de pelo menos uma empresa de cruzeiros. Instalações para navios e manutenção estão normalmente disponíveis nesses portos.

Rodrigue e Notteboom (2009) defendem que são os seguintes os fatores que contribuem para um acesso eficiente de um porto ao seu hinterland: infraestruturas de transportes suficientes, utilização eficiente dessas infraestruturas, boa coordenação da cadeia de transporte, cadeia de transporte sustentáveis e serviços prestados pelos agentes privados atrativos.

As atrações nos portos de destino turístico, assim como as operações de embarque e desembarque nos terminais de passageiros, são fatores que não são responsabilidade das companhias de cruzeiros marítimos, mas são primordiais para aprimorar a qualidade dos serviços e atender melhor aos clientes, nesse sentido devem complementar os serviços prestados nos navios.

### **2.2.2 Modelo de Administração dos Portos**

Banco Mundial (2007 cit. por Perez & Sanches, 2015) - Existem quatro modelos de administração de portos: serviços públicos, *toll port*, o porto senhorio e o porto privado.

Os portos de serviços públicos e os *toll port* concentram-se principalmente em atender aos interesses públicos, enquanto os portos senhorio têm um carácter misto e buscar um equilíbrio entre os interesses públicos (autoridades portuárias) e privados (operadores portuários). Por

outro lado, os portos totalmente privados concentram-se nos interesses privados dos acionistas.

Parcerias entre os setores públicos e privados têm-se tornando uma ferramenta para atrair capital para investimento em infraestruturas e como forma de compartilhar os riscos entre os setores públicos e privados, uma vez que as linhas de cruzeiros tornaram-se uma característica significativa no desenvolvimento de portos e de cruzeiros.

O modelo de propriedade e gestão do porto, influencia o tipo de investimento em instalações portuárias.

A dimensão e o peso dos terminais operados por empresas privadas exercem importante influência no desempenho dos portos, contribuindo para a respetiva inserção em novas cadeias logísticas marítimas e globais, ligados às empresas operadores dos terminais, agregando novos conhecimentos e técnicas utilizadas pelos operadores dos terminais e outros terminais do mundo e facilitando e eliminação ao máximo dos custo não produtivos, aumentando a eficiência e aumentando a satisfação do cliente e os níveis de desempenho.

De acordo com Barros e Athanassiou, (2004) a privatização é a melhor forma de aumentar expressivamente a eficiência dos portos. Uma vez que os terminais privados que possuem parcerias com operadores internacionais ou com grandes armadores são obrigados a adequar os respetivos, lay-out, as infraestruturas, os equipamentos, os sistemas de informação e aos modelos de gestão e formação, fatores cruciais qualitativos, quando comparado com os que não beneficiam destes conhecimentos e exigências.

Com o objetivo de atender com eficácia para necessidades de atualização dos terminais de cruzeiros, a concessão de terminais de cruzeiros e o desenvolvimento de novos terminais tem-se tornado comum. Em alguns portos, as linhas de cruzeiros estão diretamente envolvidas no financiamento, construção e operação de terminais, Pallis et al. (2018).

Alves e Santos (2022), refere sobre os portos espanhóis do Mediterrâneo, aos estudos da eficiência portuária é medida através das características dos portos e características dos hinterlands, administradas de forma privada, com cais longos (mais de 350 m de comprimento) e cooperando diretamente com uma linha de cruzeiro.

De facto, operadores internacionais de terminais de cruzeiros estão surgindo e se tornando mais presentes nas operações de terminais, uma vez que as parcerias públicas – privadas também estão se tornando comuns nas operações de terminais de cruzeiro.

### **2.2.3 Características dos Portos**

Para Estrada (2007), os portos modernos são mais que simples infraestruturas, passaram a ser elementos complexos da cadeia logística, dotadas de meios humanos, organização, ligações a redes internacionais e sistemas de informação que influencia os seus resultados e o nível competitivo.

Os portos modernos incluem, um cabaz de produtos ou serviços oferecidos num local dotado com infraestrutura e equipamentos e presta serviços necessários ao navio e carga e aos passageiros, aos quais acrescenta valor.

Ericksson Lima (1999) do Banco Nacional de Desenvolvimento Económico e Social (BNDES) cit. por Arantes (2009), afirma que um terminal especializado para o turismo, deve possuir, ao menos, as seguintes estruturas:

Capacidade para receber navios de 200 (duzentos) a 300 (trezentos) metros de comprimento, com 20 (vinte) a 35 (trinta e cinco) metros de largura e 9 (nove) metros de calado.

Capacidade para atender no mínimo de 2 (dois) mil passageiros:

Capacidade para embarque de dezenas de toneladas de alimentos para o abastecimento a bordo;

Plataformas exclusivas de embarque e desembarque de passageiros;

Instalações para a receção e atendimento do turista (registos de entrada e saída, alfândegas, etc., ou seja, funções similares às realizadas nos aeroportos)

Instalações para os agentes públicos ou privados relacionados ao turismo (estado, autoridades Municipais, agentes de turismo etc);

Instalações para a prestação de serviços de transportes para visitas locais (táxis, autocarros, comboios turísticos etc);

Instalações para os prestadores de serviços de limpeza e abastecimentos de navios, tratamento e disposição de resíduos.

Castro (2018), os portos atualmente para acompanhar a evolução dos navios, relativamente às dimensões, os navios de cruzeiros de última geração exigem profundidade da ordem dos 10 metros, e com comprimentos de atracação por volta dos 300 metros. Consoante a tipologia do

terminal, e o número de navios que o terminal pretende receber simultaneamente, poderão ser necessários elevados comprimentos de acostagem e grandes áreas do canal de aproximação.

Os terminais de cruzeiros modernos estão frequentemente integrados a projetos costeiros e de desenvolvimento urbano, incluindo áreas de lazer, comércio e hotéis. Esta integração é vital para o turismo e a economia local, transformando os terminais em centros de atividades e atração turística, além de promover o desenvolvimento econômico e cultural da região, Notteboom, Pallis & Rodrigue (2022).

A construção de terminais de cruzeiros pode variar significativamente em termos de custo, conforme demonstrado por recentes projetos em portos notáveis. O investimento para o desenvolvimento dessas infraestruturas pode variar de aproximadamente 146 milhões de euros a mais de 3 bilhões de euros. Especificamente, o novo terminal de G de Miami, nos Estados Unidos da América, deve custar de cerca de 45 milhões de euros (Royal Caribbean, 2023), enquanto o custo do novo terminal em Port Canaveral, no estado da Flórida, foi em torno de 28 milhões de euros (Port Canaveral, 2023). Ademais, o investimento no maior terminal dos EUA em PortMiami ultrapassou 610 milhões de euros (Port Miami, 2023). Estes valores evidenciam a escala dos investimentos necessários, refletindo não apenas os custos diretos de construção, mas também em infraestruturas, tecnologias e serviços, essenciais para sustentar o crescimento do turismo de cruzeiro, Souza e Zucoloto (2023).

Estes exemplos ilustram a grandeza financeira associada à criação e expansão de terminais de cruzeiros. Eles refletem não apenas o custo direto da construção, mas também o investimento em infraestrutura, tecnologias e serviços necessários para atender o mercado de turismo de cruzeiro em crescimento.

No contexto do arquipélago de Cabo Verde, um país em desenvolvimento, o projeto de construção de um novo terminal de cruzeiro, que foi projetada em 26.5 milhões de euros, co-financiando em 10% pelo governo de Cabo Verde, 35% pelo governo dos países Baixos (Fundo do programa ORIO), 55% e pelo fundo OPEP (organização dos países exportadores de Petróleo) para o desenvolvimento Internacional, previsão para captar anualmente 200.000 turistas de cruzeiros com a construção dessa infraestrutura. A obra deverá reforçar a posição da ilha de São Vicente /Cabo Verde no segmento de turismo de cruzeiro, com um valor acrescentado maior que aquele que existe atualmente. Será sem dúvida um grande

impulsionador da economia local. Esta construção que teve início em 2022, e foi inaugurada em Julho 2025.

#### **2.2.4 Multidimensionalidade dos Portos**

Segundo Caldeirinha (2014), a dimensão do porto, a localização e a governação são determinantes fundamentais da sua eficiência, uma vez que efetuam, por um lado, a capacidade do próprio porto, por outro, a dimensão do mercado no “*hinterland*” do porto que pode fazer uso dessa capacidade. Determinam também a forma como essa capacidade é gerida e como o porto interage no mercado, em concorrência com outros portos.

Segundo Farias e Trigo (2016), cada tipo de porto, devido às suas necessidades, exigirá um tipo de investimento específico. Destinos mais novos no mercado de cruzeiros, são designados como portos de trânsito, devido a não maturidade para operarem como portos híbridos ou principais.

A eficiência e a produtividade passaram a ser os grandes temas dos investigadores portuários, devido a ocorrerem grandes transformações com a expansão e aprofundamento dos portos, com a melhoria da tecnologia, mudanças organizacional, a privatização e especialização de inputs portuários e dos terminais, e dos terminais, com impactos na eficiência e na produtividade que provocaram evidentes desigualdades entre portos, Caldeirinha (2010).

Segundo Caldeirinha (2010), os estudos sobre a eficiência portuária podem ser classificados em três grandes grupos: o primeiro inclui estudos com indicadores parciais ou unidimensionais de produtividade do sistema portuário, não traduzindo a realidade multidimensional dos portos; o segundo grupo de estudo inclui os que possuem uma visão apenas do lado da engenharia, utilizando simulações operacionais dos terminais e a teoria das filas de espera; o terceiro grupo, mais recente, cobre a estimativa da fronteira tecnológica de produção, utilizando aproximações multivariáveis nos inputs e nos outputs e têm como objetivo fundamentar a decisão política e económica portuária.

A desvantagem da visão unidimensional nos portos, em que apenas se compara uma variável de input com uma variável de output, é não abarcar a natureza especial multidimensional e multivariável dos portos, que movimentam vários tipos de carga e possuem diversos inputs relacionados com mão-de-obra, capital, terrenos, e entre outros.

### **2.2.5 Localização do Porto**

Os portos têm um padrão de evolução da sua localização ao longo do tempo, surgindo habitualmente com uma cidade associada, muito próximos dela, mas ao longo dos anos com o seu crescimento, vão-se localizando cada vez mais longe da cidade com o objetivo de obter

maiores terraplenos, maiores fundos de cais e evitar congestionamento nas acessibilidades terraplenos e conflitos com as suas áreas de expansão.

Para Caldeirinha (2014), a localização é um dos principais motivos de escolha do porto, o que aumenta o seu desempenho operacional, e também que a localização junto a pequenas economias afeta o movimento e o desempenho do porto, bem como, releva o facto de a procura dos serviços portuários derivar do movimento de mercadorias e do consumo da região onde o porto está localizado.

Notteboom e Rodrigue (2005), realçaram a importância do relacionamento entre o desenvolvimento do porto e o desenvolvimento da região onde o porto está localizado, que designam por regionalização. Para esses autores o desempenho da região e a suas riquezas influenciam as características do porto.

A infraestrutura urbana adequada permite que cidades e portos acomodem confortavelmente navios de cruzeiros e seus passageiros, minimizando o impacto negativo no meio ambiente e na vida local. Sendo que a infraestrutura urbana é uma parte integrante da experiência do turismo, incluem não apenas infraestruturas portuárias, mas também infraestruturas de transporte terrestre, a proximidade de atrações turísticas e as instalações disponíveis para os passageiros durante seu tempo no porto.

A localização do porto tem associado várias dimensões como a distância à zona urbana, a densidade populacional e a riqueza da região da influência, a localização física na costa, a localização face às acessibilidades e ao tecido industrial, a localização em ilha, no continente ou em zonas periféricas, a localização cultural que influencia os modelos organizacionais, a localização face aos grandes eixos de transportes marítimos e terrestres, Caldeirinha e Felício (2013).

Os determinantes do desempenho do porto segundo Estrada, (2007) são a propriedade do porto, a localização, a dimensão e a intensidade do capital, defende que a localização é muito

importante quando conjugada com o fator dimensão uma vez que os portos de maior dimensão possuem um maior desempenho.

Tongzon (2002) referiu que a localização é um dos principais motivos de escolha do porto e que a localização junto a pequenas economias afeta o movimento e o desempenho do porto, bem como releva o facto de a procura dos serviços portuários derivar da dimensão do movimento de mercadorias e do consumo da região onde o porto está localizado.

Souza e Zucoloto (2023), o planeamento da infraestrutura urbana nas proximidades dos terminais é crucial para operação eficaz das atividades e melhora da experiência do turismo, tendo como uma de suas principais procuras o acesso ao transporte terrestre. Os portos de cruzeiros devem estar conectados à rede de transportes locais, incluindo autocarros, táxis e serviços de comboios, para facilitar a mobilidade dos turistas e tripulantes para o porto. Além disso, os serviços básicos como água, eletricidade e serviços de saneamento, são vitais para o funcionamento do terminal de cruzeiros e atendimento das necessidades básicas dos passageiros. Sua ausência pode limitar a eficácia da operação do terminal de cruzeiros.

No caso de Cabo Verde, um Pequeno estado Insular localizada no Oceano Atlântico Norte, a cerca de 500 km ao largo da costa ocidental africana e na encruzilhada entre Europa e as Américas, possui uma localização estratégica, colocando o país na rota marítimo de bastante favorável.

Não obstante, esta localização privilegiada conduz a um conjunto alargado de alternativas e opções em matérias de desenvolvimento do país, e com isso o país revê no turismo uma grande oportunidade para desenvolver a sua economia interna, Costa (2014).

Os seus portos são pontos estratégicos de desenvolvimento socio-económico das localidades, graças a movimentação de cargas e passageiros entre as ilhas.

Cabo Verde é um país com alguma diversidade, em termos culturais, particularmente na música, dança e no património arqueológico, embora o seu destino turístico caracteriza-se essencialmente pelo produto sol, praia e mar. A ilha São Vicente, onde está a ser construído o novo terminal de cruzeiros, tem uma imensa baía, grandes praias de areia branca e uma visão emblemática da ilha vizinha de Santo Antão.

### 2.2.6 Infraestruturas Portuárias

Carvalho, et al., (2017), designa por infraestruturas portuárias, fundamentalmente, os canais de navegação, os molhes de proteção, os cais de acostagem e as docas e, por superestruturas, equipamentos de movimentação e a organização.

As infraestruturas físicas determinam o desempenho e o volume total de carga/passageiros com influência, por sua vez, na escolha dos armadores. Para aumentar a competitividade dos portos, a maioria das autoridades portuárias em todo mundo e os gestores de terminais estão a fazer investimentos nas infraestruturas para reduzir custos operacionais e melhorar a qualidade do serviço, Cullinane e Wang (2009).

A característica da infraestrutura e dos equipamentos portuários é considerada uma boa representação da realidade, capacidade e dimensão dos portos, sendo que o indicador de desempenho mais utilizado é o movimento absoluto de cargas em toneladas ou em TEU (*twenty-foot equivalent unit*) no caso de contentores. Atualmente, com a maior preocupação pela eficiência dos portos, o indicador de eficiência multidimensional DEA tem vindo a ser muito utilizado na comparação entre portos, (Caldeirinha e Felício 2014).

Notteboom (2011) referiu inúmeros fatores relacionados com a procura do porto, como sejam a carga, qualidade, lucros, ligações “*feeder*”, serviços intermodais, relação carga e descarga, “*transshipment*”, oferta do porto, geografia face aos mercados e rotas de comércio, fundos do acesso marítimo, cais, taxas, sistemas de informação, preços, fiabilidade e disponibilidade dos serviços, alfândegas, tempo em porto, tempo de trabalho, reputação do porto, comunidade portuária, logística, segurança, linhas marítimas e armadores.

Além do terminal de cruzeiro, os portos de Cabo Verde, a nível das infraestruturas tem sofrido uma completa reestruturação, visando torná-los mais ágeis e competitivos frente ao mercado internacional. A empresa gestora dos Portos tem apostado na construção de gares marítimos, expansão e modernização dos 9 portos existentes, na inovação tecnológica dos serviços portuários, recursos humanos, certificados, aquisição e transição energética.

O terminal de cruzeiro de São Vicente, é composto por um terrapleno denominado “Ponto Terrestre” com 270 metros quadrados, dragagem de aproximação 124.000 metros cubos na bacia portuária e no canal de acesso, 2 berços de 400 e 350/300 metros respetivamente, uma profundidade máxima de 11 metros, uma gare marítima de passageiros, uma vila turística

junto ao marginal que vai ter lojas, free-shops, restaurantes, bares, pequenos museus e souvenir.

Ainda conta com serviços da alfândega, serviços das autoridades portuárias, zona de apoio logística. O Novo terminal de Cruzeiro de São Vicente tem capacidade de receber até 80% da frota mundial de navio de cruzeiros, segundo a Enapor.

### **2.2.7 Infraestrutura do Terminal**

Farias e Trigo (2016), as instalações portuárias de cruzeiros marítimos variam desde um pequeno cais em regiões litorâneas até um extenso terminal de passageiros, projetado arquitetonicamente para atender mega navios e oferecer uma gama de serviços para passageiros, tripulantes e armadores.

Para Caldeirinha (2013), a comunidade do terminal congrega o conjunto de entidades com interesses ou que influenciam o terminal, nomeadamente, a autoridade do porto, clientes, EDI-fornecedores de serviços, operadores de terminal, carregadores, linhas de navegação, entidades alfandegárias, agentes de navegação, fornecedores de serviços logísticas, transitários e estivadores. Além disso, em grande parte das situações, cada terminal, pelo menos nos portos de grande dimensão, é explorado por diversas entidades, muitas vezes com interesses antagônicos e em concorrência e competição.

The World Bank, (2020), para melhorar o desempenho e a competitividade os portos têm evoluído de forma a serem portos inteligentes, com a automatização que utiliza tecnologias emergentes, como big data, internet das coisas, tecnologias de quinta geração (5G), solução blockchain e outros métodos baseados em tecnologias inteligentes.

Segundo Amaral (2006), a importância de elementos como banheiro, telefones, assentos confortáveis, e serviços ampliados como alimentação e lojas. Sendo que os portos de cruzeiros são classificados em diferentes categorias, como homeports (portos principais), ports of call (portos de escala) e hybrid ports (portos híbridos), cada um com função específica no itinerário dos cruzeiros.

Para esses autores, os portos principais são os portos onde os cruzeiros começam e terminam suas rotas. Esses portos geralmente têm infraestruturas avançadas para lidar com alta movimentação de pessoas e bagagens e as cidades que acomodam esses portos, beneficiam do alto perfil de investimento no turismo e na estrutura turística. Esses portos incluem instalações

para abastecimento de combustível, tratamento de resíduos, e serviços de segurança e alfândega.

Já os portos de Escala/Trânsito são os portos visitados durante o itinerário do cruzeiro. Os navios atracam temporariamente, permitindo que os passageiros desembarquem para visitar a localidade.

Os portos de escala possuem vantagens e desvantagens ao operar navios de cruzeiro, há uma concentração de gastos dos passageiros no comércio local, apesar do curto tempo no destino, geralmente entre oito e doze horas, há o potencial de retorno do passageiro ao destino, por um período mais extenso, após a viagem de cruzeiro. O que torna a atividade uma ferramenta de marketing em potencial, Farias e Trigo (2016).

Os portos de escala são uma parte crucial do planejamento do itinerário, já que os passageiros os usam constantemente para embarcar e desembarcar, e os navios de cruzeiros modernos exigem uma infraestrutura que nem todos os portos podem oferecer. Os portos de escala são o elo de ligação entre os navios de cruzeiros e os destinos.

De acordo com essas definições pode-se dizer que o terminal de São Vicente é um porto escala.

Os portos híbridos funcionam tanto como portos principais quanto como portos de escala. Permitem tanto o embarque e desembarque de passageiros para o início ou término de cruzeiro.

Os terminais de cruzeiros podem ser de duas tipologias quanto à sua função: terminais de escala ou terminais de *turnaround*. Um terminal de escala é um terminal que integra um circuito de cruzeiros marítimos, em que os navios atracam num porto durante um período de tempo curto, e os passageiros poderão visitar a cidade em que fazem escala durante esse período e depois retomam o circuito do cruzeiro. Relativamente aos terminais *turnaround*, os passageiros iniciam e finalizam o seu circuito no mesmo porto, sendo a sua viagem exclusivamente dentro do navio de cruzeiro. Um terminal de cruzeiros poderá funcionar com duas tipologias distintas ao mesmo tempo, consoante a tipologia do terminal e o número de navios que pretende receber em simultâneo, estes exigem áreas consideráveis para Castro, (2018).

### 2.2.8 Serviços Marítimos do Terminal

Para além das características físicas “hard” dos portos, também as características não físicas ou de serviços dos portos ou “soft” determinam a variação do desempenho dos terminais. Incluem-se a especialização do porto e a dinâmica do porto, a autoridade portuária e a sua comunidade, as taxas portuárias e a qualidade geral dos serviços do porto, Caldeirinha (2014).

No âmbito das características “soft – terminal”, procedeu-se à sua subdivisão em três fatores: “softlogis-terminal”, relativo aos serviços do terminal e integração logística na cadeia de abastecimento, “softorg-terminal”, relativo à gestão do próprio terminal; e “softsea-terminal”, relativo aos serviços de transporte marítimo do terminal, Caldeirinha (2013).

The World Bank, (2007), os serviços prestados pelo porto, estes podem ser divididos em serviços de marinha, serviços no terminal, serviços de reparação e manutenção e ainda serviços auxiliares e de apoio, sendo que cada um destes serviços envolve inúmeras atividades.

De acordo Tongzon (2002), a frequência dos navios permite aos carregadores uma maior escolha, maior flexibilidade e menores “transit times”, levando a um maior desempenho do porto. Para esse autor a produtividade é um fator determinante na escolha dos portos, sendo diretamente influenciado pelos equipamentos portuários, a frequência dos navios, a infraestrutura, a localização, tarifas, tempo de trânsito e o tempo de espera dos navios.

A imagem do porto parece ser muito importante para o desempenho do terminal, tendo Cheo (2007) referido a importância das estratégias de marketing, incluindo a comunicação e imagem, para a captura de novas linhas e cargas. As comunidades portuárias são entidades muito ativas nos grandes portos modernos, servindo de “locomotiva” que puxa pela qualidade e pela imagem de todo o porto e pelas autoridades pública.

O desenho dos terminais de cruzeiros é fortemente influenciado pelas características técnicas dos navios, como tamanho, capacidade de passageiros e requisitos operacionais. Isso inclui a consideração da profundidade dos canais de navegação, o tamanho e a estrutura dos píeres e a disponibilidade de equipamentos para operações seguras e eficientes. O planeamento deve acomodar navios de diferentes tamanhos e capacidades, garantido que todas as operações,

desde o atracamento até o desembarque de passageiros e bagagens, sejam realizadas de maneira suave e segura, Notteboom, Pallis & Rodrigue (2022).

Notteboom (2011) referiu inúmeros fatores relacionados com a procura do porto, entre eles a qualidade dos serviços do porto, reputação do porto e o trabalho desenvolvido pela comunidade portuária na vertente do marketing.

As estruturas dos terminais de cruzeiros variam desde estruturas temporárias até edifícios de uso misto, projetadas para atender às diversas necessidades dos passageiros. Eles incluem áreas específicas para check-in, sala de espera, instalações de segurança, serviços como restaurantes e lojas. Essas instalações devem ser projetadas para facilitar um fluxo de passageiros, minimizar atrasos e proporcionar uma experiência agradável. A flexibilidade e a multifuncionalidade dessas estruturas são essenciais para acomodar os diferentes fluxos de passageiros e as necessidades operacionais, Notteboom, Pallis & Rodrigue (2022).

Rodrigues e Wang, (2022), propõe haver um controlo do estado do porto, como uma prática por meio da qual as autoridades do estado do porto inspecionam equipamentos, motores e condições de higiene para tripulações e passageiros de embarcações estrangeiras em seus portos. Inspeções malsucedidas podem resultar em detenção até que os problemas sejam resolvidos. Regulamentos padrão para embarcações de cruzeiros, bem como informações publicamente disponíveis sobre as inspeções de navios, foram propostos como uma ferramenta de governo para autoridades locais.

### **2.2.9 Impacto Económico**

Apesar do rápido crescimento da indústria de cruzeiro, promover a atividade de cruzeiros não significa que uma cidade ou porto terá benefícios económicos diretos.

O setor de cruzeiro movimenta a economia e o mercado, trazendo recursos para o país e criando postos de trabalho. Não só em agências turísticas, no marketing do sector e atendimento ao cliente, empresas de transporte, mas também nos portos das cidades e dentro dos navios, Santana e Edra (2020).

O turismo de cruzeiros pode contribuir para o desenvolvimento económico regional e gerar renda para as indústrias de apoio. Criação de valor local na forma de gastos dos turistas no

destino e a distribuição de renda entre as partes interessadas locais, nacionais e internacionais. As despesas dos passageiros de cruzeiros nos destinos constituem uma importante fonte de rendimento para a população local e para as empresas, municípios, fornecedores de diferentes tipos de serviços (por exemplo, instalações portuárias, transporte), experiências e produtos, Heemstra et al. (2023). Simultaneamente, a receita de cruzeiros no destino é sensível a vários fatores, por exemplo, sazonalidade, os atributos de um destino, tipos de atividade no destino e duração da estadia, Domenech e Gutiérrez (2020).

Apesar dos benefícios económicos acima mencionados derivados do desenvolvimento do turismo de cruzeiros, esse desenvolvimento pode gerar uma problemática económica devido aos custos do turismo de cruzeiro, particularmente o turismo de cruzeiro excursionista em massa. Uma vez que grande massa de turismo implica às comunidades locais grandes custos de investimentos como desenvolvimento de instalações portuárias e pode haver baixo retorno sobre o investimento, outro problema são as despesas medíocres dos turistas de cruzeiros nos destinos, resultante em poucos benefícios para as comunidades locais, Heemstra et al. (2023), uma razão para a falta de criação de valor é o modelo “pacote tudo incluído” do turismo de cruzeiro, combinado com períodos curtos nos destinos, Gouveia e Eusébio (2019). A criação de valor local é desafiada ainda mais pela distribuição desigual de turismo de cruzeiros no tempo e no espaço, Heemstra et al. (2023).

A dependência do turismo de cruzeiro pode ser vista como um problema económico para as comunidades de cruzeiros, especialmente em áreas rurais em desenvolvimento, com poucas outras oportunidades económicas. As estratégias de preços da indústria de cruzeiros pressionam os provedores locais a aceitar preços mais baixos, pelo que pode estar ligado ao medo de perder hóspedes de cruzeiros, reduzindo assim a renda que é vital para a sobrevivência, Lopes e Dredge (2018).

De acordo com o relatório anual da CLIA (2025), sector turismo de cruzeiro tem forte impacto na economia global. Estimando-se, 37,7 milhões de viajantes de cruzeiros até final de 2024. Com um aumento de 19.7% em relação a 2023. Gerando 168 bilhões de dólares em impacto económico global e 1.6 milhões de empregos gerados.

A valorização do turismo de cruzeiro em Cabo Verde como fonte de riqueza económica, atribuindo a sua importância crescente na economia, podendo constituir um dos motores de desenvolvimento socioeconómicos regional e nacional, contudo o desenvolvimento do sector

deve ser baseado na qualidade e competitividade da oferta, primando pela excelência ambiental e urbanística, formação de recursos humanos e modernização empresarial pública e privado, Maurício (2013).

O turismo de Cabo Verde está diretamente influenciando pela conjuntura económica e financeira dos principais países emissores de turistas. A atividade de turismo nacional registou um pequeno crescimento em 2024 de 16.5% (22.5% em 2023), fixando-se nos 1.116.950 turistas internacionais, cerca de 155 mil turistas a mais face ao ano anterior. Gerando uma receita bruta de 62.736,3 milhões de escudos caboverdianos (representado 22.6 % do PIB), BCV (2024).

Em 2024, o principal mercado de turistas, medido pelo número de hóspedes que entraram nos estabelecimentos hoteleiros do país, continuou a ser o Reino Unido, com cerca de 3 por cento do total do número de hóspedes, seguida de outros países com 23%, Alemanha com 11 por cento, Bélgica e Holanda com 10 por cento, Portugal com 9.9 por cento e França com 9.2%, BCV (2024).

Em 2024, a atividade económica de Cabo Verde beneficiou do crescimento dos rendimentos reais das famílias, de um contexto externo favorável com impacto no aumento da procura externa turismo. De acordo com as estimativas trimestrais das contas nacionais do INE, o PIB em volume cresceu 7.2 %, o que se compara com 4.8 % registado em 2023, BCV (2024).

De acordo Enapor (2024), registou-se 250 escalas de navios de cruzeiros no ano 2024 nos portos de Cabo Verde, significando assim um crescimento de 46.2% em relação ao ano 2023. Registou-se 110.554 passageiros de cruzeiros no ano 2024, com um aumento de 27.2% em relação ao ano 2023.

**Tabela 1: Distribuição dos navios e passageiros de cruzeiros pelos portos das ilhas de Cabo Verde na temporada 2024/2025**

| <b>Ilhas/Porto</b>              | <b>Nº Navios</b> | <b>%</b> | <b>Nº Passageiros</b> | <b>%</b> |
|---------------------------------|------------------|----------|-----------------------|----------|
| Santo Antão (Porto Novo)        | 18               | 7,2%     | 1 741                 | 1,6%     |
| São Vicente (Porto Grande)      | 83               | 33,2%    | 62 947                | 56,9%    |
| São Nicolau (Porto de Tarrafal) | 18               | 7,2%     | 694                   | 0,6%     |
| Sal (Porto de Palmeira)         | 15               | 6,0%     | 1 104                 | 1,0%     |
| Boa Vista ( Porto de Sal-Rei)   | 18               | 7,2%     | 573                   | 0,5%     |
| Maio (Porto Inglês)             | 9                | 3,6%     | 225                   | 0,2%     |
| Santiago (Porto da Praia)       | 64               | 25,6%    | 41 945                | 37,9%    |
| Fogo (Porto dos Cavaleiros)     | 24               | 9,6%     | 1 290                 | 1,2%     |
| Brava (Porto da Furna)          | 1                | 0,4%     | 35                    | 0,0%     |
| Total                           | 250              | 100,0%   | 110 554               | 100,0%   |

Fonte: Elaboração a partir da Enapor (2025)

**Tabela 2: Estimativa das receitas geradas pelo turismo de Cruzeiro em São Vicente**

|             | Estimativa dos gastos efectuados em terra | Estimativa dos gastos efectuados em terra por pax |
|-------------|-------------------------------------------|---------------------------------------------------|
| Passageiros | 864 000 €                                 | 30 €                                              |
| Tripulantes | 121 500 €                                 | 23 €                                              |

Fonte: Elaborado a partir de Maurício (2013)

**Tabela 3: Análise e cálculo do impacto social e económico do novo terminal de cruzeiro de São Vicente é capaz de gerar para Cabo Verde**

| Designação                      | Escalas      | Visita on Shore Shore | Média Gastos (Euros)   | TOTAL (Euros) |
|---------------------------------|--------------|-----------------------|------------------------|---------------|
| PAX                             | 37 600       | 28 800 (77%)          | 30                     | 864 000       |
| TRIPULANTES                     | 18 000 (50%) | 5 400 (30%)           | 22,5 (75%)             | 121 500       |
| Sub-Total                       | 54 000       | 34 200                | 28,8                   | 985 500       |
| Serviços Marítimos e Portuários | 57           |                       | 4 000                  | 228 000       |
| Bunkering                       | 17           |                       | 225 MT/Navio = 3825 MT | 3 049 985     |
| TOTAL                           |              |                       |                        | 5 248 985     |

Fonte: Elaborado por Enapor (2015)

### 2.2.10 Desenvolvimento Regional

O facto de um porto ser escolhido para escala de navios de cruzeiros tem um valor económico significativo para cidades e regiões. Uma comunidade local e uma cidade atraentes são os pré-requisitos para atrair mais cruzeiros e pagar por investimentos locais em infraestruturas, por exemplo, um novo terminal.

A contribuição económica não é necessariamente o principal benefício do turismo de cruzeiro, pois há desenvolvimento das comunidades, o enriquecimento das culturas locais e a vitalidade da comunidade são vistos como contribuições sociais importantes para os destinos, Chen et al. (2021).

Para Alves e Santos (2022), as linhas de cruzeiros os fatores mais importantes ao escolher a escala, a atração turística é o elemento mais importante em um destino, seguida pela conectividade do porto e pela distância das principais atrações do terminal de cruzeiros. Sendo que a distância é importante para uma linha de cruzeiro porque significa que os navios que fazem escala podem ter um tempo de escala menor sem comprometer a utilidade da escala.

Rodrigue, Wang (2022), ressalta a importância de um bom funcionamento da cadeia de abastecimento logística do turismo, de forma a obter uma melhor cooperação entre os fluxos físicos de bens e serviços, bem como os fluxos de informações. Um exemplo é o abastecimento pontual de combustível nos portos. Fazendo isso de forma contínua, fornecedores locais de navios se integrarão aos provedores de logística e centro de distribuição regionais/ globais.

A cadeia de abastecimento turística deve ser bem definida e ininterrupto, ressalta ainda a importância da confiança inter organizacional e a qualidade do relacionamento entre os parceiros das ofertas shorex (hotéis, restaurantes, festivais, transportes) Rodrigue, Wang (2022).

Papathanassis (2023), destinos de cruzeiros locais são espaços-tempos onde navios de cruzeiros, seus passageiros, pessoas e empresas locais e o ambiente natural se cruzam. Os recursos naturais e culturais de um destino são as principais razões pelas quais os passageiros de cruzeiros desembarcam e para destinos vulneráveis, a gestão ambiental é crucial para a sustentabilidade dos negócios.

Ren et al. (2021), turismo de cruzeiro num destino local compreende normalmente três tipos principais de práticas: acolhimento/ hospedagem, prestação de serviços e administração

A hospedagem envolve práticas nas quais a comunidade anfitriã e o navio de cruzeiro se cruzam. Essas práticas geralmente visam profissionalizar acomodações para navios de cruzeiros localmente para se destacarem como um destino atraente. Prestação de serviços/ manutenção é frequentemente discutida em relação ao fornecimento de serviços aos navios de cruzeiros, possibilidade de criação de valor para a comunidade local. Por exemplo, as qualidades de um porto, são reconhecidas como uma importante vantagem competitiva para o destino. Administração se refere a estratégias locais para administrar o turismo de cruzeiro, abordando seu valor económico direto.

No entanto, os efeitos sociais indesejados do turismo de cruzeiros e os desafios para a comunidade de destinos estão bem documentados, por exemplo, bolhas turísticas, superlotação, congestionamento de infraestruturas e perda de charme local. A superlotação turística num destino está relacionada com a responsabilidade social, e está ligada aos estudos geográficos- espaciais. A superlotação levanta outros problemas, por exemplo, experiências turísticas ruins, estresse entre moradores, serviços ineficientes, consequentemente a

identidade local de uma comunidade de destino de cruzeiros fica comprometida quando é criada uma bolha turística Heemstra et al. (2023).

Segundo, Ros Chaos e outros (2018), a superlotação é frequentemente vista como um problema logístico quantitativo que pode ser gerido com tecnologia e planeamento de mobilidade.

O turismo de cruzeiros pode exercer efeitos positivos em comunidades marginalizadas e que têm poucas outras possibilidades de desenvolvimento, no entanto quando a indústria de cruzeiro sobrecarrega esses destinos, pressiona os preços e define condições para o desenvolvimento local sem a participação dos moradores locais, e eles sentem-se impotentes, Kerswill e Mair (2015).

O empoderamento é examinado em estudos que se concentram no papel das organizações públicas locais no desenvolvimento de cruzeiros, segundo Heemstra et al. (2023). Para beneficiar dos turistas de cruzeiros, a comunidade local precisa estar envolvida no desenvolvimento do turismo de cruzeiro, MacNeill e Wozniak, (2018). Esse envolvimento pode ser praticado de diferentes maneiras, Pesce et al. (2018), sugere envolver comunidades locais implementando uma ferramenta de tomada de decisão coletiva para selecionar locais de interesse para visitantes, de modo que o desgaste das atrações mais populares possa ser prevenido. Além disso, empoderar a comunidade local promovendo a autogovernança coletiva, também foi mencionado como uma forma de lidar com externalidades negativas da indústria de cruzeiros, Van Bets et al., (2017). O empoderamento das comunidades também pode ser praticado facilitando a troca de conhecimento e a aprendizagem, por exemplo, a nomeação de uma agente de ligação comunitária para o turismo de cruzeiros e estabelecer uma abordagem unificada para resolver problemas existentes em marketing, recrutamento de pessoal, informação, treinamento e padrões de serviços - McCaughey e outros (2018). Nyseth e Viken (2016) forneceram um exemplo de troca de conhecimento ao discutir uma rede de envolvimento de atores do turismo de cruzeiros na gestão ambiental do Arquipélago de Svalbard.

Cetkovic et al. (2019), sugeriu promover a educação em hospitalidade e turismo, incluindo o desenvolvimento de habilidades entre os trabalhadores locais de turismo e hospitalidade, para melhorar a qualidade dos produtos de turismo de cruzeiros.

De acordo Shoval et al., (2020), o controlo é outra prática que tem sido discutida na literatura como uma forma de devolver o poder à comunidade local, por exemplo, tentando influenciar as práticas dos hóspedes do cruzeiro no tempo e no espaço.

O desenvolvimento regional requer a prática de investir, desenvolvimento, manutenção e restauração de infraestrutura, bem como ao aumento de recursos locais na comunidade, por exemplo, capacitação em inovação e treinamento. Preparar-se para o turismo de cruzeiro requer tornar o destino mais eficiente e atraente tanto para os hóspedes do cruzeiro quanto para os habitantes. Exemplos de práticas discutidas na literatura incluem práticas de transportes, por exemplo, práticas inovadoras envolvendo e-bikes ou transportes públicos.

Heemstra et al. (2023), bem como a gestão de capacitação com base em ativos intangíveis, por exemplo, práticas de certificações, Mangano e Ugolini (2020).

Os destinos locais de cruzeiros são espaços- temporais onde os navios de cruzeiros, seus passageiros, as pessoas e empresas locais e o ambiente natural se cruzam. Os recursos naturais e culturais são os principais motivos pela qual os passageiros de cruzeiros desembarcam e, para destinos vulneráveis, a gestão ambiental é crucial para a sustentabilidade dos negócios, Heemstra et al., (2023).

### **2.2.11 Sustentabilidade e Meio Ambiente**

O turismo de cruzeiro é muitas vezes um fenómeno de dois lados, destinos locais, Ren et al. (2021). Por um lado, os navios de cruzeiros trazem grandes números de turistas para esses destinos, por isso eles são vistos como um estímulo económico atraente. Por outro lado, as consequências negativas das atividades. Como por exemplo: a poluição da água e do ar, superlotação e aumento do stress nas comunidades e ecossistemas locais.

A sustentabilidade é um fator que cresce em importância na sociedade. No mercado e portos de cruzeiro não é diferente, a adoção da sustentabilidade tem ocupado um lugar de contribuição para o meio ambiente mais limpo e em sistemas de responsabilidade social mais integrado. Para James et al., (2020), a sustentabilidade do turismo de cruzeiros normalmente é considerada em relação aos impostos sociais, económicos e ambientais.

Dentre os impactos causados pela sustentabilidade, estão a transferência modal e pegada de carbono. A adoção de tecnologias ecologicamente amigáveis, a otimização dos processos

operacionais e a implementação de medidas para diminuir o consumo de energia, são soluções para um mercado/porto de cruzeiro, mais sustentáveis. O porto de cruzeiro terá um papel vital para atingir os objetivos regionais e nacionais do desenvolvimento sustentável, embora seja indispensável que haja a responsabilidade social alinhada com a colaboração e envolvimento das partes interessadas.

Os destinos de turismo de cruzeiros são extremamente diversos, variando de grandes cidades (por exemplo, Barcelona, Veneza) a pequenas comunidades rurais (por exemplo, muitos destinos no Ártico), ou seja, eles enfrentam diferentes problemas em relação a sustentabilidade. Além disso, os impactos onshore do turismo de cruzeiros afetam não apenas os portos, mas também outras comunidades no interior, por exemplo, aquelas que são destinos de passeios de um dia que os turistas de cruzeiro visitam, Heemstra et al., (2023).

Os impactos ambientais das atividades de cruzeiros estão frequentemente relacionados com a falta de controlo de resíduos ou emissões por parte dos navios. As emissões atmosféricas estão entre os impactos ambientais mais discutidos das actividades de cruzeiro, ocorrendo quando o navio de cruzeiro está esperando no porto, com efeitos negativos diretos na qualidade do ar da comunidade local, Paiano et al., (2020). Estudos existentes também examinam as emissões de navios em portos e no mar que afetam negativamente a qualidade da água, Simonsen et al., (2019). O uso desregulado da água também é visto como um problema, especialmente em destinos áridos ou quentes, Heemstra et al., (2023).

Além da poluição do ar e da água, alguns estudos examinam os impactos das visitas de cruzeiros na flora e fauna das comunidades de cruzeiros, Heemstra et al., (2023). O Acesso dos navios de cruzeiros a ecossistemas vulneráveis foi identificado como um problema quando estão no mar, bem como quando atracados, por exemplo, navegar por fiordes glaciais é uma prática de cruzeiro que exerce efeitos negativos sobre os ecossistemas marinhos locais, Nyseth e Viken (2016).

Quando o meio ambiente é tratado como uma externalidade, os atributos ambientais e naturais únicos de um destino perdem-se, tornando o destino menos interessante para o turismo. É do interesse da comunidade local e da indústria de cruzeiros cuidar do meio ambiente; portanto, a colaboração entre as partes interessadas para abordar os problemas ambientais é essencial, Van Bests et al., (2017).

Andrade, et al. (2021), sugeriu cinco estratégias para a gestão sustentável do turismo de cruzeiro que permita uma coexistência frutífera entre os habitantes e visitantes: compreender o comportamento e os movimentos dos passageiros de cruzeiros; melhorar a identidade local e proteger o património cultural; regionalizar o negócio de cruzeiros; dispersar os visitantes em diferentes áreas do destino; aumentar o valor do porto.

Wang, Rodrigue (2022), enquanto as linhas de cruzeiros buscam um foco maximização de lucro na taxa de ocupação por navios, os portos de cruzeiros concentram-se em contratos sustentáveis de longo prazo para utilizar suas instalações em termos do número total de passageiros anuais atendidos. Assim, o mecanismo de incentivo entre as linhas de cruzeiro e os portos de cruzeiro precisa alinhar-se a diferentes objetivos.

MC Carthy, (2018), o turismo de cruzeiro sustentável em uma comunidade, as vantagens e desvantagens que se seguem devem ser distribuídas uniformemente pela regionalização do negócio de cruzeiros, de modo que tanto os efeitos positivos quanto os efeitos negativos sejam dispersos mais amplamente no tempo e no espaço.

Práticas sustentáveis de cruzeiros locais fazem uso ótimo de recursos locais, respeitam a autenticidade sociocultural e ecológica dos destinos anfitriões e garantem que os benefícios socioeconómicos sejam acumulados para as partes interessadas locais. Papathanassis (2023), enfatizou a importância do engajamento de múltiplas partes interessadas na gestão de áreas costeiras e marinhas, e novos destinos de turismo de cruzeiros para o desenvolvimento de saúde económica, ambiental e de comunidade de longo prazo no destino anfitrião.

Novos sistemas de propulsão, combustíveis alternativos e a busca pela diminuição sistemática do consumo de petróleo tem feito que a pressão económica pela redução de combustíveis seja a principal força na diminuição do impacto ambiental com grande parte dos recursos e inteligência das empresas focando nessa redução de forma a otimizar os resultados financeiros e, consequentemente, reduzir o fator poluição, ambiente agradece, Amaral (2019).

Com o objetivo de tornar os processos e operações mais sustentáveis, causando menor impacto ambiental possível, em 2017 a International Association of Ports and Harbors criou o Programa Mundial de Sustentabilidade de Portos, o qual é guiado pelos 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU, e visa a capacitação dos atores portuários na criação de valor agregado sustentável para as comunidades portuárias. Atualmente, o

programa aludido acumula 120 projetos implementados em 71 portos, distribuídos pelos 5 continentes, Gorges (2021).

Para fazer face à preocupação global com um turismo sustentável, o novo terminal de cruzeiro de São Vicente, foi acrescido o valor de quase 3.000 milhões de euros que permite a descarbonização do terminal de cruzeiro “Onshore Power Supply” (OPS), projeto que teve o financiamento do Banco Europeu de Investimento (BEI) e parte pela empresa gestora dos portos de Cabo Verde (Enapor). Trata-se de um sistema de fornecimento de energia em terra aos navios, que os permite desligar os motores quando estiverem atracados, evitando assim o consumo de combustível fóssil. É uma estratégia recomendada pelo World Port Climate Initiative para a redução do impacto ambiental dos navios nos portos, com impacto direto na diminuição dos ruídos, e poluição atmosférica.

O terminal foi projetado para oferecer também combustível limpo, o LNG (gás natural liquefeito) para os navios de cruzeiros, que contribui para redução dos gases, também possui painel de energias solar e eólicas, sendo é essencial para ter um terminal sustentável.

O novo terminal de Cruzeiro, é abrangido pelo Plano de Gestão Ambiental dos Portos de Cabo Verde, visa mitigar os impactos ambientais das operações portuárias, promover práticas sustentáveis e assegurar que o desenvolvimento dos portos contribui positivamente para a sociedade, tendo como principais áreas de foco a gestão de resíduos, a qualidade do ar e da água, a proteção da biodiversidade, marinha, a promoção e saúde ocupacional. A substituição de fontes de energia não renováveis por renováveis auxilia na diminuição da emissão de poluentes, assim como seus respetivos custos, principalmente a longo prazo. Por exemplo, os serviços de iluminação, os quais também podem contar com sensores de presença, podem ser abastecidos através de energia solar, energia eólica, entre outros.

González et al, (2020), visto que o processo de descarbonização vem ganhando destaque nos últimos anos, como tentativa de promover a utilização de combustíveis mais sustentáveis no transporte marítimo, como o Gás Natural Liquefeito (GNL), por exemplo. O fornecimento de energias aos navios em terra conhecido como cold ironing, Shore-to-ship Power, Shore-based power, ou onshore power Supply, permite que as embarcações permaneçam com os motores auxiliares desligados durante as operações de carga e descarga, reduzindo a emissão de poluentes na área portuária. Todavia, o cold ironing possui alto custo de instalação, e os navios também necessitam instalar a tecnologia de conexão a bordo. Tal sistema possui algumas ressalvas e importantes considerações: indica-se a instalação de fontes de energias renováveis no porto, como energia eólica ou solar para que o fornecimento de energia para os

navios seja o menos poluente possível; navios que possuem escala regulares em portos que dispõem desta instalação, podem obter uma economia considerável em relação aos custos com combustíveis, mesmo pagando pela energia consumida.

### **2.2.12 Tecnologia e Inovação**

Embora a tecnologia tenha sido proposta como resposta aos problemas ambientais das atividades de cruzeiros, a logística e gestão também foram propostos para abordar questões

sociais como superlotação e distribuição desigual de renda do turismo de cruzeiros. Heemstra et al. (2023).

Segundo Gorges (2021), a logística inteligente, através de tecnologia de informação e comunicação (TIC), internet das coisas (IOT), sistemas ciber-físicos e data analytic, vem tornando as cadeias de abastecimento enxutas e inteligentes. A logística inteligente permite a adaptabilidade do sistema de maneira flexível e rápida, além do gerenciamento de informações e suporte automatizando decisões.

Para a aplicação da logística inteligente nos portos, o primeiro passo é a digitação portuária. Segundo Gorges (2021), a digitação dos portos é compreendida como implementação de tecnologias digitais disruptivas para processos padronizados, medição como medição e controle de operações, e a criação de modelos de comunicação digitais. Sendo importante que não somente o porto passe transformação, mas sim, todos os seus players, buscando a hiperconetividade.

Para alcançar o título de porto inteligente, o porto precisa tornar-se, um porto 4.0. De acordo González et al. (2020), o conceito de porto 4.0 está relacionado a AoE (Automation of Everything), ou seja, a automatização de todos os processos. A automatização surge para elevar o nível de eficiência na logística portuária e em toda a cadeia de abastecimento. Assim as atividades operacionais são digitalizadas e combinadas com tecnologia de informação e comunicação (TICs), como Internet das coisas (IoT), por exemplo.

Entretanto, terminais portuários tendem a tornar-se complexos devido à significativa quantidade de instituições e organizações que influenciam em todos os processos, sem contar a quantidade de informações geradas e a dificuldade de extração de dados a partir delas. Investir em tecnologia necessária para a implementação de automatização e digitalização,

requer altos investimentos financeiros. A combinação de tecnologias, administração e atividade humana, permite prever problemas e minimizar seus respectivos impactos.

A digitalização (acompanhada da automatização) pode auxiliar em problemas recorrentes nos portos, como congestionamento de transporte nas vias de acesso aos portos, filas de navios, assim como a redução da capacidade de operações portuárias devido à falta de infraestrutura e equipamentos.

O uso de tecnologias permite que o porto se torne hiper-conectado. Gorges (2021), define hiper-conectividade, como sendo um fenômeno que facilita o acesso à conexão (através de dispositivos móveis e computadores), trazendo interatividade, riqueza em informações e registros semipermanentes. Benefícios, que podem trazer agilidade nos processos, além de auxiliar na tomada de decisões e possibilitar uma melhoria na gestão portuária.

Alem disso, fatores ambientais, sociais e políticos reforçam a necessidade da implementação de inteligência nos portos. A tendência dos chamados green ports (portos verdes), é um exemplo disso. As regulamentações feitas pelas agências nacionais, Organização Marítima Internacional (IMO), convenção Internacional para prevenção da Poluição por Navios (MARPOL), demonstram a preocupação com o meio ambiente.

Desde 2010, portos de Hamburgo, Amsterdão e Barcelona, utilizam plataformas IoT, tecnologias inovadoras e soluções digitais, visando atualizar serviços portuários e infraestruturas, mas ainda há um longo percurso a percorrer até esses portos extraírem todo o potencial dessas tecnologias, Belfkih, (2017).

Philipp (2020), ressalta a importância de medir o desempenho digital dos portos, a fim de permitir a elaboração de um roteiro estratégico para a transformação digital dos mesmos, de modo a facilitar a modernização e garantir melhor performance portuária.

O novo terminal de cruzeiro de São Vicente possui tecnologia de comunicação para gestão do porto, automação de processos e comunicação com as embarcações. Embora a infraestrutura seja moderna, ainda não há detalhes específicos sobre as tecnologias de comunicação para passageiros, como Wi-Fi ou redes de dados. A tecnologia de gestão portuária permite centralizar informações relevantes, integrar fluxos de trabalho e automatizar processos, o que pode aumentar a produtividade e reduzir erros. Já comunicação entre navios e portos, serve

como um ponto de comunicação, possivelmente com tecnologia de ponta para coordenar o tráfego de navios de cruzeiros e garantir a segurança.

Segundo Gozalez et al. (2020), através das tecnologias de informação e comunicação, é possível obter maior eficiência e segurança na administração dos portos. A melhora na transmissão de informação entre os envolvidos nas operações portuárias, pode auxiliar na segurança aduaneira, por exemplo, implicando no controlo rigoroso de entrada e saída de mercadorias.

### **3 OBJETIVOS**

#### **3.1 Gap da literatura científica**

Hoje em dia é unânime, entre todos os interessados no funcionamento do porto, que o desempenho do porto é algo fundamental. No entanto, é um tema que pode gerar alguma controvérsia uma vez que o desempenho do porto pode assumir várias formas, podendo ser apenas sinónimo de eficiência, isto é, fazer mais com menos, pode simplesmente constituir em fazer em termos absolutos, sem ter em conta os recursos utilizados, pode ser qualidade de serviços ou até desempenho a nível de custos em função do serviço (Caldeirinha, 2010). Assim, de forma a adequar da melhor forma possível a avaliação de desempenho do porto à realidade, é essencial compreender quais os seus intervenientes e de que forma pode o seu desempenho ser avaliado.

Os artigos de Da Luz (2022) e Alves, Santos (2022) são particularmente relevantes, pois analisam a atratividade de diferentes destinos de cruzeiros, levando em consideração fatores como infraestrutura e localização. Estas análises poderão fornecer informações valiosas para identificar os elementos de infraestruturas que tornam um destino atraente para os operadores de cruzeiros.

Ren et al., (2021), enfatizou as práticas de oportunidades e desafios de sustentabilidade que surgem em destinos de turismo de cruzeiros, devido a complexidade do turismo de cruzeiros.

Heemstra et al. (2023), analisa questões de sustentabilidade, enquadradas no nível do destino, realçando as práticas que os destinos de turismo de cruzeiros desenvolvem ao receber hóspedes de cruzeiros, os problemas que eles enfrentam e as práticas que desenvolvem para

mitigar os efeitos negativos das visitas de turismo de cruzeiro, com ênfase nas práticas em comunidades de cruzeiros, destacando as consequências negativas do turismo de cruzeiro nos destinos em questões económicas, sociais e ambientais.

Domenech e Gutiérrez (2020), o tempo de permanência no destino tem uma correlação positiva com os níveis de gastos dos passageiros de cruzeiros, no entanto, os níveis de despesas também dependem das características socioeconómicas dos passageiros (por exemplo, idade, emprego, país de origem) e do nível de satisfação.

Yin et al., (2020), no seu estudo relacionado com a gestão dos hóspedes de cruzeiros no tempo e no espaço com a satisfação, pois eles têm mais tempo em um destino menos lotado. Outro fator que afeta a satisfação dos hóspedes é a qualidade das experiências em terra. Hóspedes mais satisfeitos geram uma reputação sólida para o destino, quando o destino é suficientemente atraente e quando os turistas de cruzeiros têm experiências positivas, elas retomam ao destino ou falam calorosamente sobre ele para outras pessoas, para isso acontecer é necessário entregar produtos de alta qualidade e satisfazer os hóspedes.

Num estudo sobre as percepções dos impostos do turismo no Ártico Norueguês, Chen et al. (2021), argumentou que, além da contribuição económica, o turismo de cruzeiro oferece diversas vantagens, por exemplo, proliferação cultural, vitalidade da comunidade e aprimoramento pessoal. Sendo que um efeito positivo de hospedar turismo de cruzeiro é que os destinos são mais animados, mais dinâmicos e são expostas diferentes culturas, ao mesmo tempo em que contribuem para a coesão social.

Lasso e Dahles (2018), examinou a transformação de uma comunidade por meio do desenvolvimento do turismo de cruzeiro e argumentou que o turismo tem o potencial de reduzir a pressão local sobre os recursos naturais quando substitui atividades económicas tradicionais, por exemplo, mineração ou produção industrial. No entanto, menos ruim não é necessariamente igual a bom, e vários conceitos são usados para descrever os efeitos negativos do turismo de cruzeiro no meio ambiente, por exemplo, externalidade, capacidade de carga e resiliência.

McCarthy (2018), investigou como e em que medida uma comunidade de cruzeiros pode maximizar os resultados em relação aos benefícios sociais e económicos, equilibrando com os custos para as comunidades locais, por meio de políticas apropriadas. Sendo que nesses

processos os portos desempenham um papel importante como determinantes da sustentabilidade socioeconómica dos destinos de cruzeiro.

Van Bets e outros (2017), estudaram como os ambientes sociais e naturais devem ser salvaguardados, realçando que o ambiente deve ser mais incorporado nas redes transnacionais de cruzeiros para evitar que seja tratado como uma externalidade, o que resulta na perda de atributos ambientais que atraem o turismo de cruzeiros. Esses tipos de estudos propuseram soluções técnicas para problemas de cruzeiros, por exemplo Alternative Marine Power (AMP) ou energias de costa, para reduzir as emissões de navios de cruzeiros. No entanto, para mitigar efeitos indesejados com a tecnologia, os custos diretos e indiretos de hospedagem de navios de cruzeiros devem ser medidos e calculados.

Segundo Pinho (2013), a necessidade de medir a performance dos portos surge do fato destes gerarem um quadro altamente competitivo, complexo e dinâmico e dos intervenientes portuários necessitarem de adaptarem eficientemente, endossando novas direções estratégicas. Este autor, defende que existem três razões para justificar a necessidade de medir a performance de um porto: monitorizar como os atores se adaptam a mudanças no contexto; monitorizar se as estratégias que eles endossam produzem os resultados desejados; e para apoiar o planeamento portuário.

Segundo Pinho (2013), são inúmeras as medidas de performance utilizadas pelos diferentes portos internacionais, podendo estar divididas em quatro tipos: medidas financeiras, operações do navio, operações com os contentores e outras medidas.

### **3.2 Objetivos**

O propósito deste estudo é identificar, compreender e analisar a importância das características da infraestrutura portuária e ofertas terrestre, influenciam a competitividade de um terminal de cruzeiro.

Tendo como objetivo determinar as características portuárias do novo terminal de cruzeiro da ilha de São Vicente e as ofertas shorex da ilha, podem influenciar na sua competitividade.

### **3.3 Modelo e hipóteses de investigação**

Foi estabelecido um modelo com base na relação das Características da Ilha de São Vicente e das Características do Novo Terminal de Cruzeiros do Porto Grande e o respetivo desempenho.

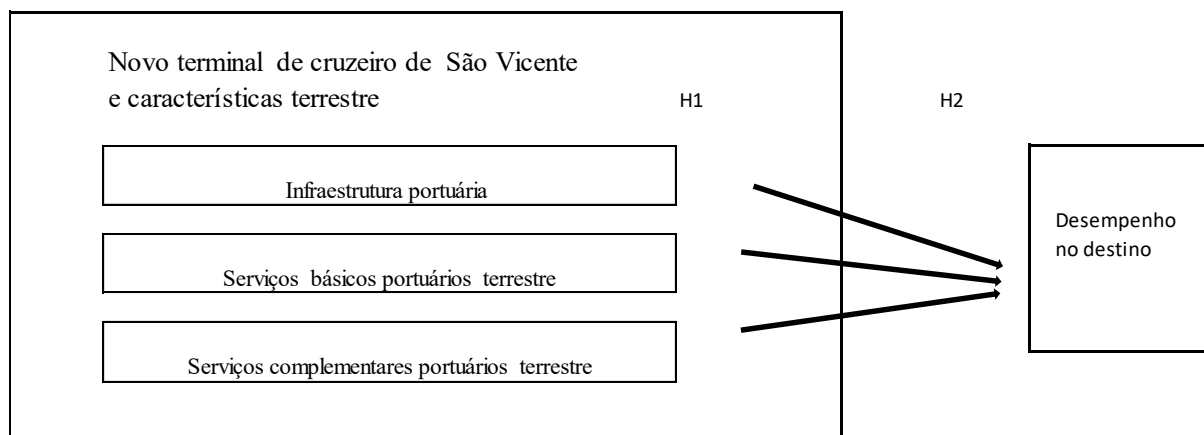
O modelo reflete os principais aspectos destacados pela revisão de literatura e nossa perspectiva sobre o turismo de cruzeiro.

Considera-se que as características do novo terminal de Cruzeiro de São Vicente determinam diferentes desempenhos, aos diversos níveis a que pode ser medido, admite-se que o desempenho da região também influencia o desempenho do porto de forma direta ou indireta, através da sua ação nas características do porto.

Este modelo define que um conjunto de características específicas contribuem diretamente para o sucesso do novo terminal de cruzeiro de São Vicente.

O modelo conceitual de pesquisa reproduzido na Figura a seguir consiste em quatro fatores que abrangem: (1) infraestrutura portuária; (2) serviços básicos portuários terrestre; (3) serviços complementares portuários terrestre; e (4) desempenho no destino do cruzeiro. O modelo também estabelece uma conexão entre as características do porto e no desempenho do novo terminal de cruzeiro.

**Figura 1: Modelo conceitual**



Fonte: Elaboração própria

Hipóteses a testar.

H1: As variáveis que caracterizam o porto e o modelo onshore são “Infraestrutura portuária”, “serviços básicos portuários terrestre” e “serviços complementares portuários e terrestres”.

H2: As variáveis “Características do porto de cruzeiro e onshore” influenciam diretamente o “desempenho no destino de cruzeiro”.

## **4 METODOLOGIA E VARIÁVEIS**

A metodologia apresenta as etapas a adotar na pesquisa desta dissertação. Segundo Fortin (2019), na escolha de um método de investigação, devem ser tomadas em considerações certos números de elementos, especialmente a natureza da questão da investigação, a orientação pessoal do investigado, assim como as suas preferências.

A metodologia utiliza abordagem qualitativa e quantitativa para avaliar as variáveis que influenciam o sucesso do terminal.

As variáveis são analisadas e observadas através do questionário. Os dados qualitativos e quantitativos recolhidos no questionário, foram complementados por dados, relativos às características e níveis de desempenho, observados nos “sites” ou agregados de informação oficial das autoridades portuárias de Cabo Verde e os restantes da Macaronésia e outras.

Segundo Fortin (2009), muitas vezes os métodos de investigação quantitativos e qualitativos são complementares, porque acontece que os tipos de conhecimento que eles permitem adquirir completam-se.

A natureza qualitativa, trata-se de uma investigação que coloca particular enfoque nas qualidades das entidades e nos processos e significados. A abordagem qualitativa procura dar ênfase às características fundamentais da investigação, exigindo que os investigadores sejam o instrumento da investigação que construam uma narrativa que engloba as perspetivas históricas dos participantes, Janesick (2000).

Quanto aos objetivos, a pesquisa caracteriza-se como o estudo de caso, esta escolha relaciona-se com necessidade de se compreender como o todo, o desempenho do novo terminal de São Vicente tendo em conta a influência das características da infraestrutura e terrestre.

Segundo Yin (2020), o estudo do caso é adequado quando se pretende investigar o como e o porquê de um conjunto de eventos contemporâneos dentro de um contexto da vida real, especialmente quando os limites entre o fenómeno e o contexto não estão claramente definidos.

### **4.1 Variáveis do modelo**

Identificou-se na revisão da literatura, um conjunto de variáveis relativo às características importante do mercado de cruzeiros, bem como as variáveis que definem o desempenho.

**Figura 2: Variáveis das características importantes do mercado de cruzeiros**

| Fator                                              | Variável                                                               | Nome dos variáveis          | Referencia                                                                     |
|----------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|
| Destinos de cruzeiro<br>desempenho                 | Criação de empregos                                                    | Aumento de empregos         | Notteboom, Pollis & Rodrigue 2022, Cullinane e Wang 2009                       |
|                                                    | Número de passageiros do cruzeiro                                      | Numero de cruzeiristas      | Douglas e Douglas 2004; Henthorne 2000; Brida et al. 2000                      |
|                                                    | Aumento do PIB                                                         | Aumento do PIB              | Merk 2013; Klein 2005; Rodrigues e Notteboom 2012; Comissão                    |
|                                                    | Número de navios de cruzeiro                                           | Número de Cruzeiros         | Europeia 2009; BRE 2012; Lekakou et al. 2009; Teye e Paris 2011;               |
|                                                    | Tamanho dos navios                                                     | Tamanho dos navios          | Henrique et al. 2015; Ramalho 2006; PwC 2014; Almeida 2011;                    |
|                                                    | Qualidade da Experiência do Cruzeiro                                   | Pax.experiência             | DRCIE 2011; EDEI 2009, 2012; Penco e Di Vaio 2014                              |
|                                                    | Intenção de retomar como turista em terra                              | Retorno dos cruzeiristas    | Papathanassis 2023; Heemstra et al., 2023; Paiano et al., 2020; MC Carthy 2018 |
|                                                    | Práticas de sustentabilidade ambiental<br>Administração Portuária      |                             | Henesey 2003; Gonzalez e Trujillo 2008; Barros e Athanassious 2004             |
| Infraestrutura portuária                           | Capacidade do terminal para embarque e desembarque                     | Terminal de entrada e saída | Rodrigues e Notteboom 2022;                                                    |
|                                                    | Aeroporto com conexões internacionais                                  | Aeroporto internacional     | Luz 2014; PwC 2014; Sousa 2004;                                                |
|                                                    | Localização do porto nos principais itinerários dos navios de cruzeiro | Localização                 | Cullinane et al. 2004                                                          |
|                                                    | Capacidade do terminal para passageiros em trânsito                    | Trânsito do terminal        | Gui e Russo 2011; Comissão Europeia 2009;                                      |
| Porto e serviços básicos<br>terrestre              | Serviços de turismo                                                    | Serviços de turismo         | Silvestre et al 2008; Luz 2014; Sousa 2004                                     |
|                                                    | Excursões turísticas                                                   | Excursões                   |                                                                                |
|                                                    | Capacidade de cais para navios de cruzeiro                             | Cais                        |                                                                                |
| Serviços<br>complementares<br>portuarios terrestre | Limpeza e segurança                                                    | Limpeza                     | Souza e Zucoloto 2023;                                                         |
|                                                    | Promoção                                                               | Promoção                    | Silvestre et al. 2008; Luz 2014; Sousa 2004;                                   |
|                                                    | Parque de autocarros para excursões                                    | Parque de autocarros        | CLIA 2023;                                                                     |

Fonte: Elaboração própria

## 4.2 Instrumentos de recolha de investigação

Segundo Yin (2000), os dados para elaboração de um estudo podem surgir de seis fontes: documentos, registos de arquivos, observação direta, observação participativa (entrevista) e artefactos físicos; sendo que as diferentes origens de informação são adquiridas e retidas de forma distinta, no entanto, devem todas seguir um conjunto de regras comuns, para que na análise e elaboração do estudo apenas estejam presentes os dados realmente relevantes.

De forma a dar resposta à questão de partida, as técnicas de recolha de dados a utilizar são: análise documental, entrevista semiestruturadas e questionário.

## 4.3 Análise de Documentos

Para Tavares (2018), a análise documental é uma operação ou um conjunto de operações visando representar o conteúdo de um documento sob forma diferente do original, a fim de facilitar num estágio posterior, a sua consulta e referência, tendo por objetivo analisar e representar de forma condensada as informações.

A análise de documentos do trabalho baseia-se em pesquisas bibliográficas de literatura científicas, documentos de arquivos, estudos e relatórios do sector e revistas, livros, dissertações, ou outros documentos sobre o tema de investigação.

## 4.4 Questionário

Segundo Fortin (2009), o questionário é um instrumento de colheita de dados que exige que os participantes dêem respostas escritas a um conjunto de questões. Para Hill & Hill

As vantagens deste instrumento são a possibilidade de quantificar uma multiplicidade de dados e proceder, por conseguinte, a numerosas análises de correlação, e o fato da existência, por vezes essencial, de representatividade do conjunto de entrevistados poder ser facilmente satisfeita através deste método.

No nosso caso, foi aplicado um inquérito por questionário (Apêndice 1), com base na escala de Likert<sup>7</sup>, visou aferir, em termos gerais, a importâncias das características do novo terminal de cruzeiro de São Vicente e as ofertas shorex, e a importância relativa das medidas de desempenho, tendo por base a opinião dos intervenientes do sector do turismo de cruzeiros em Cabo Verde.

Os questionários foram de administração direta, entregues em mão pelo inquiridor encarregado de dar todas as explicações úteis ou endereçados pelo correio eletrónico. O questionário tem questões fechadas e abertas, com o objetivo de recolher maior informação possível junto dos inquiridos.

#### **4.5 Amostra**

Neste trabalho, optou-se pelo método de amostragem não probabilística, dirigida por conveniência, devido ao período de tempo disponível para elaboração deste trabalho e a acessibilidade ao público- alvos.

Para melhor analisar as características portuárias e terrestres do novo terminal, foi realizado o inquérito por questionário dirigido aos dirigentes das instituições intervenientes da indústria de Cruzeiros de Cabo Verde (Apêndice 2), com apenas 50% de taxa de resposta, tendo obtido 20 respostas validas. Sendo os representantes das seguintes instituições que responderam ao questionário (Apêndice 3).

#### **4.6 Tratamento dos Dados**

O tratamento de análise dos resultados foi com recursos à análise estatística com o software SPSS (Statistical Package for the Social Sciences) e o Excel, com o objetivo de avaliar as variáveis observadas através do questionário.

## 5 RESULTADOS E ANÁLISE

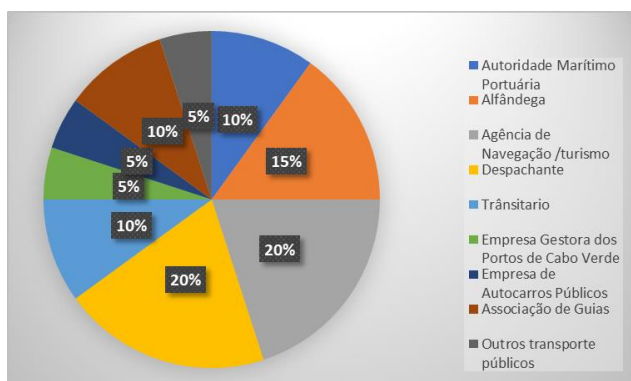
### 5.1 Resultados

Neste capítulo prosseguir-se-á com a apresentação dos resultados obtidos para cada uma das questões do inquérito, e posteriormente, serão realizadas algumas considerações sobre estes mesmos resultados.

A caracterização dos inqueridos inclui; 20% de agência de Navegação/turismo, 20 % de despachante, 15% de dirigentes de alfândega, 10% autoridades marítimas portuárias, 10% transitários, 10% Associação de guias, 5% empresa gestora dos portos, 5% empresa de autocarros públicos, 5% outros transportes públicos, 0 linhas aéreas e hotéis.

Houve boa participação de agentes portuários e logísticos, mas fraca ou inexistente dos sectores hoteleiros e aéreos, que são críticos para o turismo de cruzeiro.

**Figura 3: Membros da comunidade portuárias participantes do inquérito**



Fonte: Elaboração própria

Os inqueridos incluíram 4 agências de navegação/turismo, 4 despachantes, sendo os mais representados.

Participação relevante com 3 das alfândegas, 2 de autoridades marítimas portuários, 2 de transitário, 2 de associação de guias.

Participação residual de transportes públicos e Enapor com 1 cada. Sector hoteleiro, aviação não participaram (0 respostas), sinalizando fraca integração destes atores cruciais para o turismo de cruzeiro.

**Figura 4 : Caracterização da amostra (tipo/nome dos intervenientes e nº)**

| Nº RESP | INTERVIENTES DO SECTOR                   | NOME ENTIDADES                                                                          |
|---------|------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|
| 2       | Autoridade Marítimo Portuária            | Instituto Marítimo Portuario de Cabo Verde                                              |
| 3       | Alfândega                                | Alfândega do Mindelo<br>Alfândega da Praia                                              |
| 4       | Agência de Navegação /turismo            | Agência Nacional de Viagens<br>Shipping vikings Turismo<br>Agencia Aventura<br>Atlantur |
| 4       | Despachante                              | Despachante Silvestre<br>Despachante Cabral                                             |
| 2       | Trânsitario                              | Transnave Agentes Transitario                                                           |
| 1       | Empresa Gestora dos Portos de Cabo Verde | Enapor                                                                                  |
| 1       | Empresa de Autocarros Públicos           | Transcor sa                                                                             |
| 2       | Associação de Guias                      | Associação de guia de são Vicente<br>Associação de guia de Santo Antão                  |
| 1       | Outros transporte públicos               | Cabo Mundo Tours and Travel                                                             |

Fonte: Elaboração própria

Segue avaliação do inquérito por questionário, com a escala de likert 7, ver (*Tabela 4*).

Com o objetivo de avaliar as características portuárias do novo terminal e destino foi selecionado um conjunto de 11 perguntas que refletem uma opinião geral dos entrevistados sobre as características do porto e o destino devem ter que estar bem posicionado nesta indústria, que refletem as variáveis do modelo conceptual, de modo compreender quais variáveis influenciam o desempenho do novo terminal.

Foi utilizada uma escala de likert 7 (na qual o valor de 1 significa nada importante o valor 7 significa muito importante).

Como se pode ver (*Tabela 5*), considerando a escala de preferência de 1 a 7, foram avaliados positivamente com boa média (valores superiores a 5), evidenciando a importância destas variáveis para o desempenho do novo terminal, a localização, a infraestrutura física (cais, profundidade, início /fim trânsito), serviços complementares terrestres. Evidenciando que o terminal é visto como adequado, possuindo boas condições física e bem localizado.

Verifica-se alguma dispersão (5 a 7), quanto a variável diversidade de atracção local, evidenciado a necessidade de diversificar o leque atracções locais, sendo ainda um ponto frágil para o desempenho do novo terminal.

A variável, boas ligações aéreas, foi unanimidade absoluta na avaliação (7), sendo a conectividade aérea um fator crítico, considerando indispensável para transformar São Vicente em homeport.

Relativamente a avaliação do perfil dos navios e linhas de cruzeiros que operam em São Vicente, foi selecionado um conjunto de 15 perguntas, centrada no tipo de segmento, tipo e dimensão dos navios de cruzeiros, na posição do porto no itinerário do cruzeiro, o porto de origem da viagem de cruzeiro e o nível de sazonalidade registada no porto.

Relativamente as características da dimensão dos navios, teve avaliação positiva acima de 5, para navios de pequena dimensão de inferior a 1500 passageiros. Os navios de dimensão médio com capacidade de 1500- 3000 passageiros, obtiveram uma avaliação menos relevante. Os navios de grande dimensão obtiveram menor expressão.

Obteve uma avaliação positiva acima de 5 para o segmento de mercado luxo e / premium. Obteve uma avaliação positiva acima de 5 para início de itinerário nas ilhas britânicas, bem como parte do circuito envolvente diversas ilhas da Macaronésia.

Quando ao nível de sazonalidade do porto obteve pontuação elevada, para reposicionamento de sazonalidade com uma média de mais elevada.

Verifica-se que São Vicente recebe sobretudo navios pequenos/médios e atua muito em reposicionamento sazonal. A sazonalidade é elevadamente clara.

Com o objetivo de avaliar o perfil dos passageiros de cruzeiro do novo terminal de São Vicente, foi selecionado um conjunto de 13 perguntas com o foco de conhecer o perfil dos passageiros, como a nacionalidade, idade, se viajaram com familiares e amigos, se conheciam previamente o destino ou se eram repetidores de cruzeiros.

Relativamente a origem dos passageiros no porto, Reino Unido e Alemanha tiveram a melhor media. Já os passageiros dos EUA obtiveram avaliação negativa. Quanto a questão idade houve avaliação positiva para inferior e igual ou superior a 65 anos.

Quanto a questão companhia, os passageiros obtiveram uma avaliação positiva acima de 5, em primeiro lugar para viagem em casal de seguida viagem com amigos, bem como são repetidores de viagem de cruzeiros.

Verifica-se ainda, que os inquiridos consideram como pouco importante: viagem com amigos, situações quanto a com quem viaja os passageiros, não haver prevalência de escalão etário, e grande parte dos passageiros no porto conheciam anteriormente o destino.

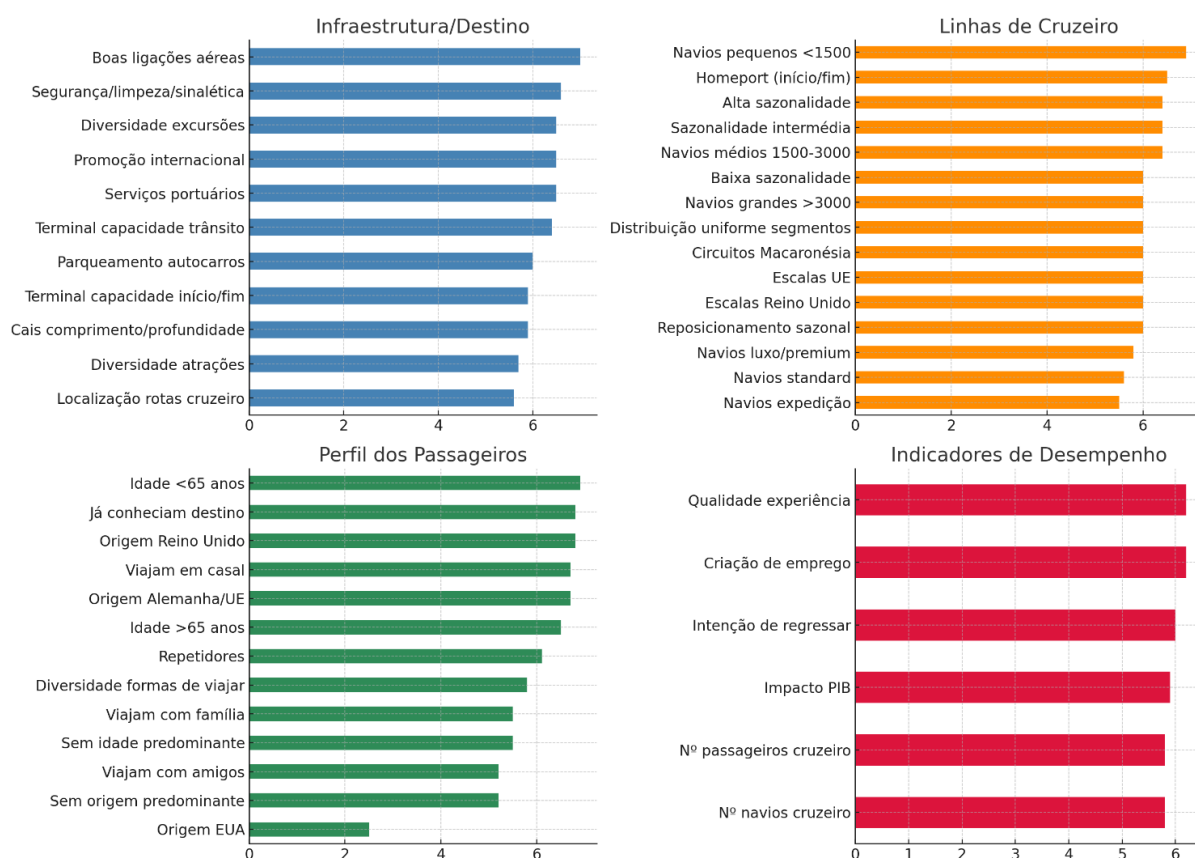
Conclusão os passageiros são maioritariamente europeus, relativamente jovens (<65 anos), casais repetidores de cruzeiros. O destino tem ainda dificuldade em atrair novos mercados (EUA, expedição, famílias).

Por fim foi elaborado questões focadas nos indicadores associados ao porto e ao destino e desempenho do novo terminal, focando desempenho do porto em número de navios e passageiros e impacto económico no turismo e emprego na região.

Considerando a mesma escala de referência de 1 a 7, em média, os inqueridos avaliaram as variáveis mais valorizadas a criação de emprego, qualidade da experiência no destino, intenção de regressas. Já as variáveis, impacto no PIB e número de navios/ passageiros foram avaliados com menor média.

Conclusão os stakeholders olham mais para impactos sociais (emprego) e qualidade da experiência do que apenas para números de navios/passageiros. A prioridade não é apenas crescer em volume, mas garantir que o turismo de cruzeiro gera emprego, valor económico e experiência positiva.

**Tabela 6: Relatório Estatístico - Terminal de Cruzeiros de São Vicente, Cabo Verde**



Fonte: Elaboração própria

## 5.2 Análise dos Resultados

Da análise dos resultados ao inquérito apresentado, podemos concluir sobre os aspectos mais relevantes.

Quanto à avaliação das características do terminal e destino, conclui-se que o porto apresenta boas condições físicas, mas o gargalo está na oferta turística e conectividade aérea. O terminal de cruzeiros de São Vicente e os seus serviços (cais, profundidade, capacidade de passageiros, estacionamento de autocarros, serviços portuários) foram avaliados com médias altas ( $\approx 6$  em 7). Isto mostra que a base física está garantida, o porto é tecnicamente apto a receber cruzeiros de pequena e média dimensão. Porém, esta condição, embora necessária, não garante por si só maior atratividade do destino.

Quanto a importância das infraestruturas portuárias, a literatura evidencia que a adequação de cais, terminais e serviços complementares (resíduos, abastecimentos, logística) é condição necessária para atrair escalas, mas não suficiente para consolidar um destino Pallis & Arapi, (2021); Rodrigue & Notteboom, (2020).

A Conectividade externa foi classificada com um fator crítico, uma vez que boas ligações aéreas foram unanimemente classificadas como o fator mais importante (média 7,0). Já que em conectividade aérea eficiente, São Vicente não consegue afirmar-se como porto de embarque/desembarque (homeport), limitando-se a escalas sazonais.

A ausência de participação das companhias aéreas e hotéis no inquérito evidencia uma falha de integração entre o setor portuário e o turístico, que precisa de ser colmatada.

Acessibilidade como fator crítico, a literatura sobre destinos insulares, Gössling & Peeters (2015); Monios & Wilmsmeier (2016), destaca que a intermodalidade marítimo-aérea é essencial para consolidar homeports.

Exemplo de Lisboa e Barcelona, ambos os portos consolidaram-se como homeports europeus graças à forte integração com hubs aeroportuários internacionais (Gui, 2020).

Segundo Farias e Trigo (2016), os destinos que acomodam Homeports, geralmente, ganham maior relevância por parte do poder público e dos investidores locais, consequentemente apresentam um cenário económico mais favorável para o desenvolvimento.

Quanto a importância da oferta turística local, o verdadeiro diferenciador dos destinos. A diversidade e qualidade das atrações, excursões e serviços turísticos foi avaliada abaixo das condições infraestruturais (médias de 5,7–6,0). Para os cruzeiristas, o porto é apenas o ponto de entrada; o que determina a satisfação, a intenção de regressar e o impacto económico é o que encontram no destino.

Experiências culturais autênticas (música, gastronomia, tradições cabo-verdianas). Excursões diversificadas e adaptadas a diferentes perfis de passageiros (casais, famílias, séniores). Infraestruturas de apoio ao turismo (hotéis, restauração, transportes locais de qualidade). A literatura comprova que a autenticidade e diferenciação do destino é crucial, visto que os cruzeiristas preferem experiências únicas e culturais em destinos emergentes, como música, gastronomia e património, em vez de excursões padronizadas Caric, (2012), Larsen & Guiver, (2013).

Quando a avaliação do mercado, conclui-se que, os passageiros são maioritariamente europeus (Reino Unido e Alemanha), em casal e repetidores de cruzeiros e relativamente jovens com idade inferior a 65 anos. Este perfil garante alguma estabilidade, mas também

revela dependência de mercados concentrados e dificuldade em captar novos segmentos (EUA, contemporâneo, famílias, expedição). O que vai de encontro com a literatura sobre mercados predominantes, sendo a Europa (Reino Unido e Alemanha) a principal origem dos cruzeiros em portos atlânticos, enquanto EUA concentra-se nos Caraíbas, Papathanassis & Beckmann (2011).

Quanto a avaliação dos indicadores de desempenho, o impacto económico direto vs. Indireto, estudos apontam que a maior parte da receita dos cruzeiros vai para as companhias e não para os destinos, a não ser quando existe homeport, Brida, Pulina, & Riaño, (2012). Uma vez há pouco criação de emprego local, de acordo com a literatura, a geração de emprego concentra-se em serviços de excursões, guias, transportes e restauração, Marti (1990).

### **5.3 Discussão**

O presente trabalho veio confirmar através do estudo de caso de São Vicente, o impacto que as variáveis características do porto e serviços shorex podem exercer sobre a variável desempenho, e evidencia a importância da construção de um destino.

Durante muitos anos, o fraco desenvolvimento do sector de turismo de cruzeiros em Cabo Verde, foi atribuído a falta de infraestrutura portuária adequado. Segundo Baños e Tovar (2025), os serviços e instalações portuários frequentemente servem como os primeiros pontos de contato dos passageiros de cruzeiros com a cidade e, portanto, são importantes para alcançar uma experiência agradável.

Com a construção do novo terminal de cruzeiro, a ilha de São Vicente deparou com grandes fragilidades, fatores como a integração do porto com a cidade, precisam ser adequados.

Uma vez que o novo terminal, possui a infraestrutura adequada, segurança, serviços portuários complementares, mas o destino e conectividade aérea tem sido um grande entrave para o sucesso do novo terminal de cruzeiro.

Para Rungroueng (2024), as instalações portuárias, juntamente com outros atributos de escala, têm um impacto positivo na satisfação geral do destino, pois há uma influência direta das instalações e serviços portuários na satisfação com o destino, e, portanto, na probabilidade de visitar ou recomendar.

O novo terminal de Cruzeiro de São Vicente, sozinho é insuficiente para mudar o cenário do segmento de mercado existente até então, sendo apenas um porto de escala de

reposicionamento, com predominância de navios de pequenos/médios dimensão e forte sazonalidade.

A exigência de infraestruturas portuárias é constante, daí que, o terminal de cruzeiro de São Vicente não será sempre adequado. O investimento privado no sector portuário é essencial para o aprimoramento da infraestrutura e aquisição de equipamentos mais modernos para acompanhar os patamares mais elevados e exigentes em relação aos serviços portuários. O regime de propriedade e de gestão do terminal é um fator de caracterização dos portos que influencia o seu desempenho, designadamente a sua eficiência. O elevado investimento nos terminais é justificado apenas se for utilizada de forma efetiva, criando estratégias para quebrar a sazonalidade.

#### **5.4 Matriz SWOT – Cabo Verde como destino de cruzeiros (com foco em São Vicente)**

##### **Forças (Strengths)**

- Infraestrutura portuária adequada (novo terminal, cais e serviços complementares com boas classificações médias).
- Localização estratégica na Macaronésia e em rotas de reposicionamento transatlântico.
- Segurança, limpeza e sinalética valorizadas pelos stakeholders (média 6,6).
- Experiência cultural autêntica (música, gastronomia, ambiente local) com elevado potencial turístico.
- Reconhecimento internacional crescente como escala alternativa na região.

##### **Fraquezas (Weaknesses)**

- Conectividade aérea limitada → fator mais crítico, unanimemente considerado essencial (média 7,0).
- Oferta turística e excursões pouco diversificadas, ainda percecionadas como insuficientes (média 5,7).
- Elevada sazonalidade nas escalas de cruzeiros (concentração em poucos meses do ano).
- Dependência excessiva de mercados específicos (Reino Unido e Alemanha).
- Fraca articulação intersetorial → ausência de envolvimento de hotéis e companhias aéreas no planeamento.

##### **Oportunidades (Opportunities)**

- Desenvolver São Vicente como homeport, alavancando ligações aéreas diretas.

- Expandir a integração regional na Macaronésia (itinerários inter-ilhas com Canárias, Madeira, Açores).
- Atrair novos segmentos de cruzeiros: luxo, expedição, famílias e mercado norte-americano.
- Diversificação de experiências turísticas (natureza, mar, cultura, eventos).
- Aumentar impacto económico local, criando mais emprego em serviços, guias e transportes turísticos.

#### Ameaças (Threats)

- Concorrência forte das Canárias e Madeira, destinos mais consolidados no Atlântico.
- Risco de estagnação como porto apenas de escalas sazonais, de navios pequenos/médios.
- Dependência de poucos mercados pode tornar o destino vulnerável a variações económicas/políticas no Reino Unido ou Alemanha.
- Fragilidade do setor turístico de suporte (hotéis, aviação, transportes) pode limitar o crescimento mesmo com maior fluxo de cruzeiros.
- Mudanças climáticas e ambientais que podem afetar operações e imagem do destino.

### 5.5 Recomendações

Para o sucesso do novo terminal de cruzeiro é necessário que as iniciativas públicas e privadas, instituições e comunidade, trabalhem em parceria, de modo a ter um terminal de cruzeiro competitivo, tendo em conta a sustentabilidade do meio ambiente de modo ter melhor integração de um bom planeamento integrado.

Apostando na inovação, Andrade et al. (2021), sugere cinco estratégias para a gestão sustentável do turismo de cruzeiro que permite uma coexistência frutífera entre habitantes e visitantes: compreender o comportamento e o movimento dos passageiros de cruzeiros, aprimorar a identidade local e proteger o património cultural, regionalizar o negócio de cruzeiros, dispersar os visitantes em diferentes áreas do destino e aumentar o valor do porto.

Cabo Verde tem condições portuárias sólidas e uma posição estratégica única, mas para se afirmar como destino competitivo de cruzeiros precisa de:

1. Reforçar ligações aéreas (especialmente para homeport).
2. Diversificar a oferta turística para além do “sol e praia”.
3. Reduzir a sazonalidade e ampliar mercados (EUA, expedição).

#### 4. Integrar melhor os setores portuário, turístico e aéreo para maximizar benefícios

É necessidade urgente de melhorar a conectividade aérea na ilha de São Vicente, com o exterior de forma a permitir dinamizar o porto de embarque /desembarque (homeport). A literatura evidencia estudos sobre a região da Macaronésia, Madeira, Canárias e Açores mostram que os portos da região competem mais em conectividade e oferta turística do que apenas em capacidade física, Pérez & Fernández, (2017).

A construção do destino passa pela diversidade da oferta, sendo importante satisfazer as expectativas dos cruzeiristas durante suas visitas na ilha, com a finalidade de oferecer-lhes experiências mais positivas que outros portos.

Exemplos de actividades que movimentam a ilha de São Vicente que podem ser uma atracção turística para os cruzeiristas: festival de música internacional Baía das Gatas, festas de jazz, Festival de Cavala, Carnaval, festas de Romarias, passagem do ano, campeonato de Blue Marin, Regata Ocean Race, entre outras actividades.

É necessário investir e incentivar o turismo/desporto náutico, pode ser um conjunto de segmentação de oferta turística. Melhorar a integração turística com a ilha de São Antão.

O turismo de cruzeiros é uma boa oportunidade para os stakeholders e a comunidade portuária, mostrarem toda a as atracções que tem a ilha e que os fariam voltar novamente, já que satisfação esta directamente relacionado com a probabilidade de retorno e de o destino ser recomendado. Segundo a literatura a experiência no destino é determinante, uma vez que o impacto real dos cruzeiros no turismo local depende mais da qualidade e diversidade da oferta turística do que do número de navios, Brida & Zapata (2010). Estratégia para melhorar a experiência no destino, por exemplo, familiarizando os turistas com o destino na chegada, pode ajudar a aumentar o valor. Marketing e um destino atraente podem levar a repetidores de cruzeiros e intenções de revisar o porto de escala, Sanz et al. (2019).

Para maximizar os benefícios, é realmente importante e urgente que os stakeholders valorizam mais a qualidade da experiência, a criação de emprego e a intenção de regressar do que apenas o número de navios ou passageiros e aumentar o número de horas de escala dos navios no terminal.

Cabo Verde pode capitalizar a sua localização entre Europa, África e América para captar tráfego de reposicionamento Sazonal, Rodrigo (2020). A elaboração e implementação de uma estratégia, pode ajudar que o porto de São Vicente seja incluindo em novos itinerários,

começando pelos itinerários que incluem o grupo da Macaronésia, visto a Macaronésia tem vindo a consolidar gradualmente sua participação no mercado global de cruzeiros, como pelas infraestruturas portuárias, pela aproximação com Europa, o segundo maior mercado de cruzeiros depois da América do Norte, clima favorável associada à estabilidade política; bem como bom plano de marketing para divulgar o novo terminal.

Uma vez conhecido o perfil dos cruzeiristas, (passageiros europeus, relativamente jovens (inf. 65 anos), casais e repetidores), os seus fatores motivacionais para fazer o cruzeiro e o seu comportamento no destino São Vicente devem ser estudadas, pode ajudar na formulação de estratégias de marketings e melhorar a gestão no destino.

Com o objetivo de atender com eficácia para necessidades de atualização dos terminais de cruzeiros, a concessão de terminais de cruzeiros e o desenvolvimento de novos terminais tem-se tornado comum. Em alguns portos, as linhas de cruzeiros estão diretamente envolvidas no financiamento, construção e operação de terminais. Pallis et al. (2018).

O Sucesso do novo terminal de cruzeiros, para que haja retorno do investimento tanto da infraestrutura, e no desenvolvimento do destino, dependerá de adaptação e de resposta de setores e dinâmica da cadeia de valor do turismo de cruzeiro, no sentido de facultarem um conjunto de serviços associados ao Mar, ao Turismo e à cidade.

## **5.6 Tendências futuras**

A evolução das dimensões dos navios traz necessidades de maiores portos e infraestruturas adequadas, aumentar a sua área de terrapleno, bem como a modernização dos padrões, de modo a corresponder as exigências dos operadores de navios de cruzeiros.

Uma razão para a falta de criação de valor local é o modelo “pacote tudo incluído” do turismo de cruzeiros, combinado com períodos custos nos destinos, Gouveia & Eusébio (2019). Isso leva ao problema de turismo de cruzeiros não patrocinarem o suficiente os intervenientes locais de serviços, produtos e experiência, ou seja a comunidade não consegue lucrar com o turismo de cruzeiro.

Ivanka et al., (2023), os destinos sustentáveis ou inteligentes, merecem mais atenção, uma vez que não há limitação de responsabilidade dentro dos limites físicos e organizacionais dos navios de cruzeiros, a sustentabilidade do turismo de cruzeiro está intrinsecamente ligado às atividades e práticas em terra.

Gutberlet (2019), descreve uma prática suplementar que enfatiza a necessidade de “desacelerar” a estadia no destino para vivenciar a cultura e a natureza locais, exemplo o uso de bicicletas é sugerida como uma solução de transporte de baixo carbono e como parte integrante da experiência turística.

De acordo Pino e Peluso (2018), os destinos de cruzeiros devem inovar para implementar essas estratégias, acompanhar a procura da indústria de cruzeiros e se tornar mais sustentável.

Isso significa desenvolver continuamente as ofertas turísticas, serviços integrados, colaboração entre os autores responsáveis pelo desenvolvimento do turismo de cruzeiros, atividades promocionais, nível de profissionalismo, regulamentação das ofertas turísticas, reforço de princípios éticos pelas empresas locais e pela comunidade local como um todo, e preservar o ambiente natural local, as atrações culturais e identidade geral.

É necessário melhorar os serviços dos terminais, coordenar os serviços turísticos, melhorar a informação sobre o destino e garantir a qualidade da oferta turística, Sanz- Blas et al., (2019).

Cetkovic et al. (2019) sugeriu que promover a educação e o desenvolvimento de competências para os trabalhadores locais é essencial para melhorar a qualidade do serviço.

Quando ofertas de alta qualidade são cultivadas, o destino deve considerar oferecer excursões em terra aos hóspedes de cruzeiros visitantes, porque as excursões organizadas por operadores turísticos locais são mais satisfatórias do que aquelas fornecidas pelos operadores de cruzeiros, e garantam que mais valor seja criado para a comunidade local, Buzova et al., (2019).

Para aliviar a pressão no tempo e no espaço causada pela receção de muitos visitantes de cruzeiros num curto espaço de tempo, medidas orientadas para o prolongamento das estadias, a oferta de excursões mais diversificadas e o aumento da satisfação dos passageiros pode gerar benefícios económicos e sociais, Chen et al., (2019).

Para Gozález et al. (2020), as tendências atuais para obtenção de portos inteligentes, contam com medidas baseadas no uso da tecnologia da informação e comunicação, embora nem todos os portos têm o potencial de se integrar totalmente ao ambiente tecnológico. É preciso atender requisitos de infraestruturas, integração física com o ambiente tecnológico, além de condições de realizar altos investimentos.

O desenvolvimento do turismo de cruzeiros em Cabo Verde, e em particular em São Vicente, deverá seguir uma trajetória de consolidação e diferenciação da oferta, apostando em produtos turísticos de maior valor acrescentado e sustentáveis. A tendência internacional aponta para navios mais eficientes e ambientalmente responsáveis, impulsionando os portos a adotar soluções de energia limpa, gestão de resíduos e redução de emissões.

A digitalização dos serviços portuários e turísticos, através de plataformas integradas e sistemas inteligentes de gestão, será outro fator determinante para aumentar a eficiência e a qualidade da experiência dos passageiros. Paralelamente, prevê-se um reforço da cooperação regional com outros portos atlânticos africanos, promovendo itinerários conjuntos e sinergias no marketing de destino.

No caso de São Vicente, o novo terminal poderá afirmar-se como um hub atlântico de cruzeiros médios, desde que sejam mantidos investimentos na qualificação urbana, nas ofertas shorex e na integração entre porto e cidade, assegurando um crescimento equilibrado entre competitividade, sustentabilidade e benefício local.

## 6 CONCLUSÃO

No âmbito do trabalho realizado neste estudo foram analisados os fatores que influenciam a competitividade e desempenho no destino do novo terminal de Cruzeiros de São Vicente.

Tendo apontado para uma direção clara em Cabo Verde, o sucesso de São Vicente como destino de cruzeiros não depende apenas das infraestruturas portuárias, mas sim de um tripé de fatores interdependentes. A construção do terminal de cruzeiro moderno, com todas os requisitos internacionais exigidos, por si só, não consegue mudar o cenário já existente, de porto de escala, porto de reposicionamento sazonal, mercados emissores de turistas bem como diversificar as nacionalidades e faixas etárias.

Heemstra et al. (2023) sugeriu que os portos de escala também podem desenvolver estratégias de publicidade para turistas sénior que também têm mais conhecimento sobre tecnologias de informação e Mídias Sociais.

Devido ao facto do novo terminal de cruzeiros ser utilizado em reposicionamento sazonal, consequentemente não há grandes números de escala (previsão de crescimento 40 % até 2030), logo não apresenta o melhor cenário para os operadores de terminais marítimos. A taxa de ocupação do terminal acaba por ser determinada pelos itinerários oferecidos por cada uma das empresas. Em Cabo Verde, o turismo de cruzeiro tem alguma concentração em determinados período e datas específicas (Outubro a Maio), logo os serviços tendem a ser limitados pela capacidade de atendimento. Fragilidades nos destinos insulares pequenos, muitos enfrentam limitações nas infraestruturas turísticas (hotéis, restaurantes, transporte) para absorver fluxos maiores, Lois- Gonzáles e Fernández (2019).

A existência do mercado sobretudo de reposicionamento, pode inviabilizar grandes investimentos portuários, como o novo terminal de cruzeiros, bem como os investimentos regionais pelos outros stakeholders. O desenvolvimento de cruzeiros pode levar ao desenvolvimento de novas infraestruturas, instalações de lazer e outros serviços que as comunidades locais podem utilizar, sendo que esse desenvolvimento desempenha um papel importante nas experiências no destino.

Segundo o relatório de 2025 da CLIA, os segmentos que mais crescem são os de expedição e exploração, com aumento de 22% nas reservas em 2024. Mais de 300 navios e milhares de itinerários reforçam a oferta variada de aventuras familiares a cruzeiros culturais e gastronómicos. Cabo Verde continua fora dessa realidade, o mercado predominante é standard/contemporâneo com menos incidência no mercado expedição. Quanto aos

passageiros são maioritariamente europeus, relativamente jovens de (inferior a 65 anos), casais repetidores, forte dependência dos mercados Reino Unido e Alemanha enquanto as estatísticas apontam para maior tendência de passageiros dos 20 a 39 anos e viagem com os amigos ou em grupos, o maior emissor de turista é o EUA.

Cabo Verde possui uma condição geográfica fortemente favorável às viagens de cruzeiro marítimo, devido a sua grande área marítima, os atrativos naturais e as condições climáticas ideais, aproximação com a europa, o segundo maior mercado emissor de cruzeiros.

Cabo Verde já tem a infraestrutura, mas precisa de construir o destino, através da conectividade e experiência autênticas, se quiser competir na Macaronésia e afirmar-se como destino de cruzeiro sustentável. Existem aspetos a melhorar para viabilizar os investimentos portuários em São Vicente ou transformar o porto de escala em porto principal (*homeport*). *Homeports* são capazes de suportar operações “*turnaroud*” (embarque /desembarque), geram maior impacto económico do que simples escalas de trânsito; Lukovic (2012), McCarthy (2013).

Nota-se que embora haja um aeroporto internacional, a conectividade da área internacional é muito reduzida e as internas são escassas, as viagens marítimas apenas para ilha vizinha de Santo Antão são regulares, sendo que as interligações de vários sistemas de transporte (marítimo, rodoviário e aéreo) são de extrema relevância para a rentabilidade para atividades do terminal de cruzeiros.

A ausência de companhias áreas internacionais regulares limita a capacidade de São Vicente se afirmar como *homeport*, um padrão semelhante a outros destinos africanos periféricos (Wilmsmeier, 2020)

A conectividade aérea eficiente e melhor integração entre o sector portuário e o turismo são condições críticas para captar *homeports* e mercados internacionais. Oferta turística diversificada e de qualidade é capaz de transformar a escala em experiências memoráveis. E a integração entre setores (portos, turismo, aviação, hotelaria, transporte locais) servem para maximizar os benefícios económicos e sociais.

Embora a meta do terminal de cruzeiros seja aumentar o número de passageiros além do número de cruzeiros, é importante levar em conta que a presença em massa de turistas transforma o território, amplifica suas qualidades e defeitos e, ao mesmo tempo gera problemas relacionados à superlotação, uma vez que a ilha não está preparada para receber grande volumes de visitantes.

A literatura levanta a preocupação sobre os desafios ambientais e sociais, há críticas relacionadas a pressões ambientais (resíduos, emissões) e sobre cruzeirismo em destinos frágeis. Caric & Mackelworth (2014); Hall (2020).

## **6.1 Limitações do estudo**

O estudo apresentou limitações quanto à dimensão da amostra, o que deve implicações na impossibilidade de utilizar alguns instrumentos estatísticos, considerando-se, no entanto, que os respondentes são uma amostra adequada da população intervenientes do mercado de cruzeiros de Cabo Verde. E dado a recente inauguração do novo terminal de cruzeiro de São Vicente, na ausência de dados operacionais reais, foram utilizadas dados secundários e projeções.

Mesmo com o crescimento apresentado nos últimos anos, o turismo de cruzeiro ainda é um campo de pesquisa científica pouco explorado em Cabo Verde. Embora a nível internacional haja alguns estudos sobre os temas que aludem aos terminais de cruzeiros, turismo de cruzeiros, impacto económico do turismo de cruzeiro, sustentabilidade e meio ambiente do turismo de cruzeiro, esses estudos não conseguem acompanhar a rapidez da evolução desse mercado.

Em Cabo Verde, é ainda difícil fazer estudos desse mercado, devido a indisponibilidade dos dados da parte das autoridades competentes, dados que deveriam ser públicos, disponibilizados em tempo real ou com antecedência já que as autoridades têm previsão do crescimento do mercado.

## **6.2 Contributo para a ciência**

O tempo limitado para desenvolvimento deste trabalho não permitiu uma análise mais aprofundada de alguns aspetos bastante importantes, no âmbito do seu conteúdo. Ainda assim, foi possível expor e fundamentar, de uma forma breve, as implicações mais significativas, nas infraestruturas portuárias resultante do aumento das principais dimensões dos navios, bem como as cidades devem se preparar para o turismo de cruzeiro.

Do ponto de vista científico, este estudo pode ser um dos primeiros estudos aplicados ao turismo de cruzeiro em Cabo Verde. Também pode ser importante para a ilha de São Vicente na medida em que o poderá ajudar a comunidade a se preparar de forma a tirar melhor proveito do turismo de cruzeiro, bem como a administração do porto de forma a torná-lo competitivo. Porém, este trabalho poderá ser utilizado como referência para pesquisas futuras, no intuito de melhorar o conhecimento desse mercado.

Desta forma, sugere-se que, em trabalhos futuros:

- Sejam elaborados guias para a minimização de impactos ambientais, na fase de exploração de obras marítimas portuárias. Para além disto, propõe-se uma análise mais detalhada destes impactos assim como a elaboração de uma matriz generalizada para os impactos associados às fases de construção e de exploração. Seria interessante realizar o estudo de casos internacionais, analisando as principais diferenças entre eles e os casos nacionais.
- Fazer estudos do nível de satisfação do turismo de cruzeiros, e as principais características do perfil dos cruzeiristas na ilha de São Vicente e como estes visitantes avaliam a infraestrutura (o novo terminal de Cruzeiro) de apoio ao turismo na ilha, os seus principais atrativos com os serviços turísticos, posteriormente fazer comparações com os outros portos membros das associações Internacional dos Portos de Macaronésia, para destacar as diferenças e perspetivar a aproximação gradual aos seus níveis de desenvolvimento, visto que Cabo Verde é o menos desenvolvido no grupo.
- Sugere-se ainda a elaboração do Plano Estratégico de desenvolvimento do Novo Terminal de Cruzeiros de São Vicente, com objetivo de formulação de estratégias de desenvolvimento do terminal bem como a integração urbana, permitindo identificar as áreas que necessitam de melhoria e esforços promocionais que também permite redução dos impactos da sazonalidade.
- É urgente uma investigação de impactos socioeconómicos, a fim de verificar a conveniência de investimento nesse sector, tendo em conta que São Vicente é um potencial destino em Cabo Verde, com perspetiva de aumento de cruzeiros.
- Sugere-se ainda a realização de estudos específicos de perfil dos cruzeiristas, de acordo com cada segmento de mercado o respetivo grau de satisfação.
- Seria importante elaboração de um plano estratégico para o turismo de cruzeiro, considerando que este nem sequer encontra inserido no grupo dos potenciais produtos turísticos para a ilha de São Vicente no âmbito Estratégico de desenvolvimento de Cabo Verde.
- Seria importante elaborar um plano estratégico para o turismo de cruzeiro, considerando que este nem sequer se encontra inserido no grupo dos potenciais produtos turísticos para a ilha de São Vicente no âmbito do Plano Estratégico de desenvolvimento Turístico de Cabo Verde.
- Não menos importante um plano de marketing para melhor divulgação do novo terminal de Cruzeiro e o destino São Vicente.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

Alves, R. L., Santos, T.A (2022). Cruise ship itinerary design considering port attractiveness for passengers. *Research in Transportation Business & Management* 43,100-815

Doi: 10.1016/j.rtbm.2022.100815

Amaral, R.C. (2006). *Cruzeiros Marítimos*. 2ª ed. São Paulo, Brasil. Manole.

Amaral, C.N. (2009). Uma análise do mercado de cruzeiros marítimos evolução, expansão e previsão no Brasil e no mundo. (tese mestrado). Universidade de São Paulo, São Paulo, Brasil.

Acesso:<file:///C:/Users/user/Desktop/Nova%20pasta/APOS2019/3199690.pdf>  
[em Janeiro 2023](#)

Andrade, M.J., Costa, J.P., & Joménez- Morales, E. (2021). Challenges for European Tourists-city-ports: Strategies for a sustainable coexistence in the cruise pos – Covid context.10.

Doi :10.330/land10111269

Arantes, D. Z., (2009). Mapa estratégica dos cruzeiros: as transformações necessárias ao desenvolvimento do setor no Brasil. (tese licenciatura) Universidade federal do Rio Grande do Norte. Natal, Brasil.

Acesso:[file:///C:/Users/user/Desktop/Nova%20pasta/t.sonia/tese/pesqui%20div/cp-%20E.E.D-%20Mapa\\_Estratxgico\\_dos\\_Cruzeiros\\_Marxtimos.pdf](file:///C:/Users/user/Desktop/Nova%20pasta/t.sonia/tese/pesqui%20div/cp-%20E.E.D-%20Mapa_Estratxgico_dos_Cruzeiros_Marxtimos.pdf) em fevereiro 2023

Banco de Cabo Verde (2024). Relatório do Estado da Economia 2024. Acesso: <https://www.bcv.cv/SiteCollectionDocuments/2025/REE%202024-pub%202.pdf> em Janeiro 2025

Baños-Piano, J.F., e Tovar, B., (2025). Cruise passengers' perceptions of port attributes and their influence on revisiting and recommending. Evidence from the Canary Islands. *Research in Transportation Business & Mabagement*.

Doi: 10.1016/j.rtbm.2025.101386

Belfkih, A., Duvallet, C., Sadeg, B., (2017). The internet of things for smart ports application to the port of le havre.in: *Procedings ipasport'2017*. International conference: University le Havre.

Acesso:[https://www.researchgate.net/publication/316668793\\_THE\\_INTERNET\\_OF\\_THINGS\\_FOR\\_SMART\\_PORTS\\_APPLICATION\\_TO\\_THE\\_PORT\\_OF\\_LE\\_HAVRE](https://www.researchgate.net/publication/316668793_THE_INTERNET_OF_THINGS_FOR_SMART_PORTS_APPLICATION_TO_THE_PORT_OF_LE_HAVRE) Agosto 2024

Brida, J. G., & Zapata, S. (2010). Cruise Tourism: Economic, socio- cultural and environmental impacts. *International Journal of Leisure and Tourism Marketing*.

Brida, J. G., Pulina, M., Riaño, E. (2012). Cruise passengers' expenditure behavior. *Tourism Economics*.

Buzona, D., Sanz-Blas, S., & Cervera-Taulet, A. (2019) "Tour me onshore": Understanding Cruise tourists evaluation of Shore excursions through text mining. *Journal of Tourism and Cultural Change* 17.

Doi: 10.1080/14766825.2018.1552277

Caldeirinha, V. R. (2008). Eficiência e competitividade dos portos. In "O sector marítimo português", 11 as Jornadas de engenharia naval, Instituto Superior Técnico, Lisboa, Portugal .323-336.

Caldeirinha, V. R. e Felício, J. A. (2013). The relationship between 'position-port', 'hard-port' and 'soft-port' characteristics and port performance: conceptual models. *Maritime Policy & Management*, doi:10.1080/03088839.2013.780666.

Caldeirinha, V. R. (2014). Influência das Características do Porto / Terminal de Contentores no seu Desempenho (Tese de Doutoramento). Universidade de Évora, Evora, Portugal.

Cardoso, U.S. (2013). Estratégias para desenvolvimento do sector portuário de Cabo Verde com base nas tendências internacionais (tese mestrado). ISCE Business School, Lisboa, Portugal.

Caric, H., & Mackelworth, P. (2014). Cruise tourism environmental impacts - the perspective from the Adriatic Sea. *Ocean & Coastal Management*.

Carvalho, J.C., Guedes, A.O., Menezes, J.R., (2017). Logística e Gestão da Cadeia de Abastecimento (2ª ed). Lisboa, Portugal: Edições Sílabo, Lda.

Castro, J. M. (2018). Tendências de evolução dos transportes marítimos internacionais e implicações nas infraestruturas portuárias (tese mestrado) Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, Porto, Portugal.

Acesso <file:///C:/Users/user/Desktop/Nova%20pasta/APOS2019/275756.pdf> em Maio 2024

Chen, J.S., Wang, W., Jensen, O., Kim, H., & Liu, W.Y. (2021). Perceived impacts of tourism in the Artic. *Journal of Tourism and cultural Change*, 19 (4).

Doi: 10.1080/14766825.2020.1735403

CLIA (2023). Cruise Industry Outlook. Cruise Lines International Association.

CLIA (2025).State of the Cruise Industry Report 2025. Cruise Lines International Association.

Acesso:<https://cruising.org/sites/default/files/202505/State%20of%20the%20Cruise%20Industry%20Report%202025.pdf> em julho 2025

Costa, C. (2014). Gestão estratégica do turismo: Evolução epistemológica dos modelos e paradigmas e tendências para o futuro.vol.I. Lisboa: Escolar Editora

Da Luz, L. M., Antunes, A. P., Caldeirinha, V., Caballé -Valls, J., & Garcia-alonso, L. (2022). Cruise destination characteristics and performance: Application of a conceptual model to North Atlantic Island of Macaronesia. *Research in Transportation Business & Magemente*, 43.

DOI: 10.1016/j.rtbm.2021.100747

Domenech, A., Gutiérrez, A., (2020). Determinants of cruise tourist's expenditure visiting port cities. Emerald Group Holding Lda. Issn: 16605373

Doi:10.1108/tr-11-2018-0162

Douglas, A.C., Mills, J. E., & Phelan, K.V (2010). Smooth sailing?: Passengers. Assessment of cruise brand equity. *Journal of Travel & Tourism Marketing*, vol.27

Doi:10.1080/10548408.2010.519300

Enapor Portos Cabo Verde (2024) Boletim Estatístico dos Portos de Cabo Verde

Acesso: <file:///C:/Users/user/Downloads/Ano%202024%20%20Boletim%20Estat%C3%ADstico%20de%20Tr%C3%A1fego%20Portu%C3%A1rio.pdf> em Julho 2025

Estrada, J. L. (2007). Mejora de la competitividade de um puerto por médio de um novo modelo de gestión de la estretégia aplicando el quadro de mando integral. Universidade Politecnico de Madrid.

Farias, W.B., Trigo, L.G., (2016) Cruzeiro marítimos: Um levantamento dos destinos e da infraestrutura de cruzeiros marítimos no Brasil. seminários da ANPTU

Acesso: <https://www.anptur.org.br/anais/anais/files/12/58.pdf> em janeiro 2023

Fortin, M. F. (2009). Fundamentos e Etapas no Processo de Investigação. Lusodidacta

Gorges, S.C. (2021). Smart Ports: Caracterização e investigação da implementação de práticas inteligentes em portos e terminais brasileiros. (tese mestrado) Universidade Federal de Santa Catarina. joinville, Brasil.

Acesso: <file:///C:/Users/user/Desktop/TCC%20Suzane%20Gorges%20%20Smart%20Ports.pdf> Agosto 2024

Gössling, S., Peeters, P. (2015). Transport transitions in smal island developing states. *Nature Climate Change*.

Gouveia, A.X., & Eusébio, G., (2019). Assessing the direct economic value of cruise tourism in a pot of call: The casa of Funchal on the Island of Madeira. *Tourism and Hospitality Rearch*, vol.19

Doi: 10.1177/1467358418768666

Gui, L. (2020). The role of air connectivity in cruise tourism development. *Maritime Policy & Management*.

Heemstra, H. H., Wigger, K., Olsen, J., James, L., (2023). Cruise tourism destinations: Practices, Consequences and the road to sustainability. *Journal of Destination Marketing & Management* vol.30 Doi: 10.1016/j.jdmm.2023.1000820

Hill, M.M., Hill, A. (2000). *Investigação por Questionário*. Lisboa, Edições Silabo.

Ivanka, H.G., Marion, K., Anthony, W. I., & Rob, L. (2023). Tourism destination research from 2000 to 2020: A systematic narrative review in conjunction with bibliographic mapping analysis. *Tourism Management*, vol.95, Article 104686

James, L., Olsen, L., Karlsdóttir, A., (2020). Sustainability and cruise tourism in the Arctic: stakeholder perspectives from Ísafjörður, Iceland and Qaqortoq, Greenland. *Journal of Sustainable Tourism* vol.28  
Doi:10.1080/09669582.2020.1745213

Janesick, V. (2000). The choreography of qualitative research design: Minuets, improvisations, and crystallization. In N. K. Denzin, & Y. S. Lincoln (Eds.). *The handbook of qualitative research* (pp. 379-400). Thousand Oaks, California: Sage Pub.

Kerswill, M., Mair, M. (2015). Big ships, small towns: Understanding cruise port development in Falmouth, Jamaica. *Tourism in Marine Environments* vol.10

Lasso, A., & Dahles, H. (2018). Are tourism livelihoods sustainable? Tourism development and economic transformation on Komodo island, Indonesia. *Asia Pacific Journal of Tourism Research*. Vol.23  
Doi :10.1080/10941665.2018.1467939

Lau, Y. & Yip, T.L. (2020). The Asia cruise tourism industry: Current trend and future outlook. *The Asian Journal of Shipping and Logistics*. Vol 36  
Doi: 10.1016/j.ajsl.2020.03.003

Lopes, M. J., & Dredge, D (2018). Cruise Tourism shore Excursions: Value for destinations? *Tourism Planning & Development*, vol.15.  
Doi:10.1080/21568316.2017.1366358

Lopes, M. L., Gámez, F.M., Soraia, C., Alaminos, David., (2020). Passenger's behavioural intentions towards cruise port of call: Evidence from senior tourists. *Anatolia* vol.32  
Doi:10.1080/13032917.2021.1999759

Luković, T. (2012). Cruise tourism and development: An overview. *Tourism & Hospitality Management*.

MacNeil, T., & Wozniak, D. (2018). The economic, social and environmental impacts of cruise tourism. *Tourism Management* vol. 66  
Doi: 10.1016/j.tourman.2017.11.002

Mangano, S., & Ugolini, G.M. (2020). New opportunities for cruise tourism: The case of Italian historic towns. *Sustainability*, vol.12 Doi:10.3390/su12114616

- Maurício, Jorge (2013). Turismo de Cruzeiro na ilha de São Vicente. Conferência realizada no instituto Superior de Ciências Económicas e Empresariais. São Vicente, Cabo Verde.
- McCarthy, J. (2018). Maximising cruise tourism outcomes in small-medium cruise ports:Lessons for Atlantic Canada. *Urban Research & Practice*, vol. 11  
Doi:10.1080/17535069.2017.1339822
- Mendes, J., Silva, N. (2012). Turismo de cruzeiro em Portugal. O caso de Portimão-expectativas e desafios. Algarve, Portugal: Amorim
- Monios, J., & Wilmsmeir, G. (2016). Port- centric logistic, intermodalism and sustainability. *Transport Reviews*.
- Nottebom, T., Pallis, A., Rodrigue. JP. (2022). Port economics, management and policy. London, Inglaterra: Routledge.
- Nyseth, T., & Viken, A. (2016). Communities of practice in the management of an Artic environment: Monitoring Knowledge as complementary to scientific knowledge and the precautionary principle? *Polar Record*.
- Paiano, A., Grovella, T., & Lagioia, G. (2020). Managing sustainable practices in cruise tourism: The assessment of carbon footprint and waste of water and beverage packaging. *Tourism Management*, vol 77.  
Doi: 10.1016/j.tourman.2019.104016
- Pallis, A. A., Parola, F., Satta, G., Notteboom, T., (2017). Private entry in cruise terminal operations in the Mediterranean Sea. *Marit Econ Logist* vol.  
Doi: 10.1057/s41278-017-0091-7
- Papathanassis, A., Beckmann, I. (2011). Assessing the cruise industry's economic impact. *Tourism Management*.
- Papathanaissis, A. (2023). A decade of blue tourim research: Exploring the impact of cruise tourism on coastal areas. *Cambridge Prisms: Coastal Futures*1,1-30.
- Parola, F., Musso E. (2007). Market structures and competitive strategies: The carrier-stevedore arm- wrestling in Northern European Ports. *Maritime Policy &management* 34(3): 259-278
- Perez, J.E., Sanchez, A.G., (2015). Cruise market: stakeholders and the role of ports and tourist hinterlands. *Maritime Economics & Logistic* vol.17,371-388 doi:10.1057/mel.2014.21
- Pesce, M., Terzi, S., Al-Jawasreh, R., Bommarito, C., Calgaro, L., Russo, E., Marcomini, A., & Linkov.I., (2018). Selecting sustainable alternatives for cruise ships in Venice using multi-criteria decision analysis. *Science of the Total Enrironment*, vol. 642  
Doi: 10.1016/j.scitotenv.2018.05.372

Philipp, R., (2020). Digital readiness index assessment towards smart port development. Sustainability Management Forum.

Doi:10.1007/s00550-020-00501-5

Pino, G., Peluso, A.M., (2018). The development of cruise tourism in emerging destinations: Evidence from Salento, Italy. Tourism and Hospitality Research, vol 18

Doi:10.1177/1467358415619672

Ramôa, C. E & Flores, L.C. (2015). Supply and demand behavior in the Brazilian cruise market based on the concept of the tourism product life cycle. Turismo em Análise vol.26.

Doi: 10.11606/issn.1984-4867.v26i1p216-240

Acesso <file:///C:/Users/user/Desktop/Nova%20pasta/t.sonia/tese/paper/mercado%20cruzeiro%20brasileiro.pdf> em Janeiro 2023

Ren, C., James, L., Pashkevich, A., Hoarau, H. H., (2021). Cruise trouble: A practice- based approach to studying arctic cruise tourism. Tourism Management Perspectives, vol. 40.

Doi: 10.1016/j.tmp.2021.100901

Rodrigue, J.P. e Notteboom, T. (2009). The terminalization of Supply chains: reassessing the of terminals in port/hinterland logistical relationships: Maritime Policy & Management vol.36

Rodrigue JP, Notteboom N. (2012). The geography of cruise shipping: Iteneraries, capacity deployment and ports of call. Proceedings og the International Association of Maritime Economists (IAME) 2012 conference, Taipei, Taiwa.

Rodrigue J.P., Notteboom N. (2013). The geography of cruise shipping: Iteneraries, not destinations. Applied Geography vol.38

Doi: 10.1016/j.apgeog.2012.11.011

Rodrigue, J.P., & Notteboom, T. (2020). The Geography of Transporte Systems. Routledge.

Rodrigue, J.P., & Wang, G.W. (2022). Cruise shipping supply chains and the impacts of disruptions: The case of the Caribbean. Research in transportation Business & Management, vol 45

Doi: 10.1016/j.rbm.2020.100551

Ros chaos, S., Pino Roca, D., Saurí Marchán, S., & Sánchez- Arcilla Coneja, A. (2018). Cruise passenger impacts on mobility within a port area: casa of port of Barcelona. International Journal of Tourism Research, vol.20

Doi :10.1002/jtr.2165

Rui-Guerra, L., Molina- Morena, V., Cortés- García, F. J., Núñez- Cacho, P. (2019). Prediction of the impact on air quality of the cities receiving cruise tourism: The case of the port of Barcelona. Heliyon vol.3

Rungroueng T., (2024). A model for managing standardizations of cruise port attributes influencing cruise passenger satisfaction toward positive word- of- mouth: The GSGA application approach. ABC Journal, 44 (4)  
 Doi: 10.1016/j.heliyon.2019.e01280

Salvador, A. S., (2017). Importância das características dos sistemas comunitários portuários (PCS - Port Community Systems) no desempenho dos portos (tese mestrado). Instituto Politécnico de Setúbal, Setúbal, Portugal.

Sanches, G., Perez, J. E. (2015) Cruise market: Stakeholders and the role of ports and tourist hinterlands. Maritime Economics & Logistics, 17, 371-388.  
 Doi: 10.1057/mel.2014.21

Santana, C.P. & Edra, F. P. (2020). Efeitos das mudanças na temporada de cruzeiro marítimos para o mercado de trabalho dos tripulantes Brasileiros. REAT ISSN 2316-5812  
 Acesso <file:///C:/Users/user/Desktop/Nova%20pasta/APOS2019/16489Texto%20do%20artigo-69135-1-10-20201123.pdf> em Maio 2024

Santos, M., Radicchi. E., & Zagnoli, P. (2019). Port's role as a determinant of cruise destination socioeconomic sustainability. Sustainability, vol.  
 Doi:10.3390/su11174542

Sanz-Blas, S., Buzova, D., & Carvajal-Trujillo, E. (2019). Familiarity and visit characteristics as determinants of tourists experience at a cruise destination. Tourism Management Perspectives vol.30  
 Doi: 10.1016/j.tmp.2019.01.005

Shoval, N., Kahani, A., De Cantis, S., & Ferrante M. (2020). Impact of incentives on tourist activity in space-time. Annals of Tourism Research vol.80  
 Doi: 10.1016/j.annals.2019.102846

Simonsen, M. Gossling, S., & Walnum, H. J. (2019). Cruise ship emission in Norwegian water: A geographical analysis. Journal of Transport Geography, vol.78  
 Doi:10.1016/j.jtrangeo.2019.05.014

Soraini, S, Bertazzon, S., Di Cesare. F. e Rech, G. (2009). Cruising in the Mediterranean structural aspects and evolutionary trends. Maritime policy and management 37(3):235-251.

Souza, C. M., Zucoloto, G.M. (2023). Alternativas de infraestruturas para navios de cruzeiros: Estudo de caso em Vitória -ES. (tese mestrado). Instituto Federal do Espírito Santo, Vitória, Brasil.  
 Acesso [file:///C:/Users/user/Desktop/Nova%20pasta/APOS2019/2023TCC\\_Alternativas\\_Infraestrutura\\_Urbana\\_Navios\\_Cruzeiro.pdf](file:///C:/Users/user/Desktop/Nova%20pasta/APOS2019/2023TCC_Alternativas_Infraestrutura_Urbana_Navios_Cruzeiro.pdf) em Maio 2024

Syriopoulos, T., Tsatsaronis, M., Gorila, M., (2022). The global cruise industry: financial performance evaluation. Research in Transportation Business & Management.100558(2020)  
 Doi: 10.1016/j.rtbm.2020.100558

Tavares, G.O. (2018). A relação dos indicadores de desempenho da logística portuária com os indicadores de desempenho da logística internacional. REEN ISSN 1984-3372.

Doi: 10.19177/reen.v11e0I201880-107

Acesso <file:///C:/Users/user/Desktop/Nova%20pasta/APOS2019/4tese%20indicadores%20desempenho.pdf> em Fevereiro 2024

Thompson Clarke Shipping. (2006). Cruise Destinations – A How to Guide. Tourism Queensland, Queensland, Australia.

United Nations Conference on Trade and Development - UNCTAD. (2007). Commercial development of regional ports as logistics centres. New York.

Acesso: [https://unctad.org/system/files/official-document/tdr2007\\_en.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/tdr2007_en.pdf) em Março 2024.

Van Bets, L.K., Lamers, M.A., & Van Tatenhove, J.P.(2017). Governing cruise tourism at Bonaire: Bonaire: A networks and flows approach. Mobilities, vol.12

Doi:10.1080/17450101.2016.1229972

Wang, R., Dai, M., Ou, Y., Ma, X., (2021). Resident's Happiness of life in rural tourism development. Journal of Destination Marketing & Management.vol.20

Doi: 10.1016/j.jdmm.2021.100612

Wilmsmeier, G. (2020). Connectivity and cruise tourism in small islands. Journal of Transport Geography.

Yin, J., Cheng, Y., Bi, Y., & Ni, Y., (2020). Tourists perceived crowding and destination attractiveness: The moderating effects of perceived risk and experience quality. Journal of Destination Marketing & Management, vol.18

Doi: 10.1016/j.jdmm.2020.100489

Sites consultados

<https://cruising.org/en/-chrome> consulta 16-05-2024

[https://cruising.org/-/media/clia-media/research/2023/2023-clia-state-of-the-cruise-industry-report\\_low-res.ashx](https://cruising.org/-/media/clia-media/research/2023/2023-clia-state-of-the-cruise-industry-report_low-res.ashx) consultado em 16-05-2024

<https://cruisemarketwatch.com/growth/> Cruise Market Watch 2024  
consultado em 16-05-2024

<https://cruising.org/en/The-CLIA-Executive-Partner-Program/Ports-and-Destinations#>  
consultado em 16-05-2024

<http://www.enapor.cv/> consultado em 30-05-2024

## Anexos e Apêndices

### Apêndice 1- Questionário aplicado aos intervenientes do setor turístico

#### QUESTIONÁRIO

O presente inquérito é parte integrante de um estudo sobre “A Importância das Características da Oferta do Porto Grande e da Ilha de São Vicente para o Desenvolvimento do Novo Terminal de Cruzeiro”, inserindo-se numa tese de mestrado a desenvolver pelo autor.

Neste contexto, pretende-se, através do inquérito, obter evidências a respeito da importância de um conjunto de variáveis que influenciam o nível de desempenho do novo terminal de cruzeiro de São Vicente.

O inquérito está estruturado de modo a que os inqueridos classifiquem os itens apresentados de acordo com uma escala de Likert com sete níveis, sendo o nível mais baixo de 1- nada importante e o nível máximo de 7 -muito importante.

O tempo de preenchimento é de cerca de sete minutos

##### Informação geral

1 -Qual organização da comunidade Portuária pertence? (Marcar apenas um X)

- ☐ Autoridade Marítima Portuária
- ☐ Alfândega
- ☐ Agência de Navegação /Turismo
- ☐ Despachante
- ☐ Transitário
- ☐ Empresa Gestora dos Portos de Cabo Verde (Enapor)
- ☐ Empresa de Autocarros Públicos
- ☐ Associação de Guias
- ☐ Outros transportes públicos
- ☐ Aeroporto/Linhas Aéreas
- ☐ Hóteis
- ☐ Linhas de Cruzeiros
- ☐ Outra: \_\_\_\_\_

1.1 Qual a designação da sua organização?

---

## 1.2 Qual a Função /cargo nessa organização?

---

**Como classifica o novo terminal de cruzeiro de São Vicente, tendo em conta as características abaixo indicadas?**

2-O porto possui adequada localização relativamente às principais rotas de cruzeiro.

Marcar apenas uma oval.

1      2      3      4      5      6      7

---

☐   ☐   ☐   ☐   ☐   ☐   ☐

3-O porto possui cais com comprimento e profundidade adequados para os navios de cruzeiro.

Marcar apenas uma oval.

1      2      3      4      5      6      7

---

☐   ☐   ☐   ☐   ☐   ☐   ☐

4-O terminal de cruzeiros possui adequada capacidade para movimento de passageiros no início/final de cruzeiro.

Marcar apenas uma oval.

1      2      3      4      5      6      7

---

☐   ☐   ☐   ☐   ☐   ☐   ☐

5-O terminal de cruzeiros possui adequada capacidade para movimento de passageiros em trânsito.

Marcar apenas uma oval.

1      2      3      4      5      6      7

---

☐   ☐   ☐   ☐   ☐   ☐   ☐

6-O terminal de cruzeiros possui adequada capacidade para estacionamento de autocarros destinados a excursões.

*Marcar apenas uma oval.*

|                 | 1                     | 2                     | 3                     | 4                     | 5                     | 6                     | 7                     |                  |
|-----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|
| nada importante | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | muito importante |

7-O porto disponibiliza outros serviços portuários (por exemplo recolha de resíduos, abastecimento de produtos alimentares, combustíveis, etc.).

*Marcar apenas uma oval.*

|                 | 1                     | 2                     | 3                     | 4                     | 5                     | 6                     | 7                     |                  |
|-----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|
| nada importante | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | muito importante |

8-A promoção do porto e do destino junto da indústria de cruzeiros é essencial para a projeção do destino no setor.

*Marcar apenas uma oval.*

|                 | 1                     | 2                     | 3                     | 4                     | 5                     | 6                     | 7                     |                  |
|-----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|
| nada importante | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | muito importante |

9-O destino é dotado de atrações e serviços em número e diversidade adequada (restaurantes, hotéis, museus, parques, etc.) para os passageiros de cruzeiro.

*Marcar apenas uma oval.*

|                 | 1                     | 2                     | 3                     | 4                     | 5                     | 6                     | 7                     |                  |
|-----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|
| nada importante | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | muito importante |

10-O destino proporciona um leque diversificado, em número e qualidade, de excursões.

*Marcar apenas uma oval.*

|                 | 1                     | 2                     | 3                     | 4                     | 5                     | 6                     | 7                     |                  |
|-----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|
| nada importante | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | muito importante |

11-O destino possui adequadas condições de segurança, limpeza e sinalética local.

Marcar apenas uma oval.

|                 | 1                     | 2                     | 3                     | 4                     | 5                     | 6                     | 7                     |                  |
|-----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|
| nada importante | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | muito importante |

12-O destino possui ligações aéreas que permitem a dinamização do porto como início/final de cruzeiro.

Marcar apenas uma oval.

|                 | 1                     | 2                     | 3                     | 4                     | 5                     | 6                     | 7                     |                  |
|-----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|
| nada importante | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | muito importante |

13-Que outra característica considera que o porto e/ou o destino deveriam desenvolver para potenciar o turismo de cruzeiros? \_\_\_\_\_

**Como classifica o novo terminal no que respeita ao perfil das linhas de cruzeiros?**

14-Os operadores de cruzeiro utilizam o terminal de cruzeiro como escala de reposicionamento.

Marcar apenas uma oval.

|                 | 1                     | 2                     | 3                     | 4                     | 5                     | 6                     | 7                     |                  |
|-----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|
| nada importante | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | muito importante |

15-Os operadores de cruzeiros utilizam o terminal de cruzeiro como escala em itinerários com início nas ilhas britânicas.

Marcar apenas uma oval.

|                 | 1                     | 2                     | 3                     | 4                     | 5                     | 6                     | 7                     |                  |
|-----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|
| nada importante | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | muito importante |

16-Os operadores de cruzeiro utilizam o terminal como ponto de início e/ou final de cruzeiro.

Marcar apenas uma oval.

|                 | 1                     | 2                     | 3                     | 4                     | 5                     | 6                     | 7                     |                  |
|-----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|
| nada importante | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | muito importante |

17-Os operadores de cruzeiros utilizam o terminal como parte de circuito envolvendo diversas ilhas da Macaronésia.

*Marcar apenas uma oval.*

|                 | 1                     | 2                     | 3                     | 4                     | 5                     | 6                     | 7                     |                  |
|-----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|
| nada importante | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | muito importante |

18-O segmento de navio de cruzeiro predominante no terminal é o premium ou luxo.

*Marcar apenas uma oval.*

|                 | 1                     | 2                     | 3                     | 4                     | 5                     | 6                     | 7                     |                  |
|-----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|
| nada importante | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | muito importante |

19-O segmento de navios de cruzeiro predominante no terminal é contemporâneo.

*Marcar apenas uma oval.*

|                 | 1                     | 2                     | 3                     | 4                     | 5                     | 6                     | 7                     |                  |
|-----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|
| nada importante | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | muito importante |

20-O segmento de navio de cruzeiro predominante no terminal é de expedição.

*Marcar apenas uma oval.*

|                 | 1                     | 2                     | 3                     | 4                     | 5                     | 6                     | 7                     |                  |
|-----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|
| nada importante | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | muito importante |

21-Os vários segmentos de navios de cruzeiros no terminal distribuem-se de forma relativamente uniforme.

*Marcar apenas uma oval.*

|                 | 1                     | 2                     | 3                     | 4                     | 5                     | 6                     | 7                     |                  |
|-----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|
| nada importante | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | muito importante |

22-Os navios de cruzeiro de grande dimensão (superiores a 3.000 passageiros) são os mais frequentes no terminal.

Marcar apenas uma oval.

|                 | 1                     | 2                     | 3                     | 4                     | 5                     | 6                     | 7                     |                  |
|-----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|
| nada importante | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | muito importante |

23-Os navios de cruzeiros de média dimensão (entre 1.500 e 3.000 passageiros) são os mais frequentes no terminal.

Marcar apenas uma oval.

|                 | 1                     | 2                     | 3                     | 4                     | 5                     | 6                     | 7                     |                  |
|-----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|
| nada importante | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | muito importante |

24-Os navios de cruzeiros de reduzida dimensão (inferiores a 1.500) são os mais frequentes no terminal.

Marcar apenas uma oval.

|                 | 1                     | 2                     | 3                     | 4                     | 5                     | 6                     | 7                     |                  |
|-----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|
| nada importante | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | muito importante |

25-Há sazonalidade reduzida nas escalas dos navios de cruzeiros (escalas distribuídas ao longo do ano) concentração em determinados meses.

Marcar apenas uma oval.

|                 | 1                     | 2                     | 3                     | 4                     | 5                     | 6                     | 7                     |                  |
|-----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|
| nada importante | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | muito importante |

26-Há sazonalidade intermédia nas escalas dos navios de cruzeiros (escalas ao longo do ano) concentração em determinados meses.

Marcar apenas uma oval.

|                 | 1                     | 2                     | 3                     | 4                     | 5                     | 6                     | 7                     |                  |
|-----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|
| nada importante | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | muito importante |

27-Há sazonalidade elevada nas escalas dos navios de cruzeiros (escalas concentradas num reduzido número de meses.

Marcar apenas uma oval.

|                 | 1                     | 2                     | 3                     | 4                     | 5                     | 6                     | 7                     |                  |
|-----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|
| nada importante | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | muito importante |

28-Considera existirem outras características em termos de perfil das linhas de cruzeiros? se sim quais? \_\_\_\_\_

**Como classifica o novo terminal no que respeita ao perfil dos passageiros de cruzeiro.**

29-A principal origem dos passageiros no porto é o Reino Unido.

Marcar apenas uma oval.

|                 | 1                     | 2                     | 3                     | 4                     | 5                     | 6                     | 7                     |                  |
|-----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|
| nada importante | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | muito importante |

30-A principal origem dos passageiros no porto é a Alemanha e outros países da União Europeia.

Marcar apenas uma oval.

|                 | 1                     | 2                     | 3                     | 4                     | 5                     | 6                     | 7                     |                  |
|-----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|
| nada importante | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | muito importante |

31-A principal origem dos passageiros no porto é os Estados Unidos.

Marcar apenas uma oval.

|                 | 1                     | 2                     | 3                     | 4                     | 5                     | 6                     | 7                     |                  |
|-----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|
| nada importante | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | muito importante |

32-Não há uma origem predominante entre os passageiros de navios de cruzeiro.

Marcar apenas uma oval.

|                 | 1                     | 2                     | 3                     | 4                     | 5                     | 6                     | 7                     |                  |
|-----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|
| nada importante | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | muito importante |

33-O principal escalão etário dos passageiros no porto é igual ou superior a 65 anos.

Marcar apenas uma oval.

|                 | 1                     | 2                     | 3                     | 4                     | 5                     | 6                     | 7                     |                  |
|-----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|
| nada importante | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | muito importante |

34-O principal escalão etário dos passageiros no porto é inferior a 65 anos.

Marcar apenas uma oval.

|                 | 1                     | 2                     | 3                     | 4                     | 5                     | 6                     | 7                     |                  |
|-----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|
| nada importante | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | muito importante |

35-Não há escalão etário para os passageiros no porto prevalecente.

Marcar apenas uma oval.

|                 | 1                     | 2                     | 3                     | 4                     | 5                     | 6                     | 7                     |                  |
|-----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|
| nada importante | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | muito importante |

36-Os passageiros dos navios de cruzeiros com escala no porto viajam sobretudo em casal.

Marcar apenas uma oval.

|                 | 1                     | 2                     | 3                     | 4                     | 5                     | 6                     | 7                     |                  |
|-----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|
| nada importante | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | muito importante |

37-Os passageiros dos navios de cruzeiros com escala no porto viajam sobretudo em casal e com amigos e com filhos ou família.

Marcar apenas uma oval.

|                 | 1                     | 2                     | 3                     | 4                     | 5                     | 6                     | 7                     |                  |
|-----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|
| nada importante | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | muito importante |

38-Os passageiros dos navios de cruzeiros com escala no porto viajam sobretudo com amigos.

Marcar apenas uma oval.

|                 | 1                     | 2                     | 3                     | 4                     | 5                     | 6                     | 7                     |                  |
|-----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|
| nada importante | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | muito importante |

39-Há um conjunto diverso de situações quanto a com viajam os passageiros dos navios de cruzeiro.

*Marcar apenas uma oval.*

|                 | 1                     | 2                     | 3                     | 4                     | 5                     | 6                     | 7                     |                  |
|-----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|
| nada importante | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | muito importante |

40-Os passageiros dos navios de cruzeiro são repetidores deste género de viagens.

*Marcar apenas uma oval.*

|                 | 1                     | 2                     | 3                     | 4                     | 5                     | 6                     | 7                     |                  |
|-----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|
| nada importante | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | muito importante |

41-Os passageiros de navios de cruzeiro conheciam anteriormente o destino do porto.

*Marcar apenas uma oval.*

|                 | 1                     | 2                     | 3                     | 4                     | 5                     | 6                     | 7                     |                  |
|-----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|
| nada importante | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | muito importante |

42-Considera relevantes outros elementos em termos de perfil dos passageiros de cruzeiro? Se sim, quais? \_\_\_\_\_

**Como classifica a importância de cada uma das características do terminal e destino são Vicente e sua influência no desempenho do porto e de uma região em termos gerais.**

43-Localização do porto relativamente às principais rotas de cruzeiro.

*Marcar apenas uma oval.*

|                 | 1                     | 2                     | 3                     | 4                     | 5                     | 6                     | 7                     |                  |
|-----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|
| nada importante | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | muito importante |

44-Dimensão (cais com comprimento e profundidade adequados) para os navios de cruzeiro.

Marcar apenas uma oval.

|                 | 1                     | 2                     | 3                     | 4                     | 5                     | 6                     | 7                     |                  |
|-----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|
| nada importante | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | muito importante |

45-Existência de terminal com adequada capacidade para passageiros no início/final de cruzeiro.

Marcar apenas uma oval.

|                 | 1                     | 2                     | 3                     | 4                     | 5                     | 6                     | 7                     |                  |
|-----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|
| nada importante | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | muito importante |

46-Existência de terminal com adequada capacidade para passageiros em trânsito.

Marcar apenas uma oval.

|                 | 1                     | 2                     | 3                     | 4                     | 5                     | 6                     | 7                     |                  |
|-----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|
| nada importante | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | muito importante |

47-Existência de terminal com adequada capacidade para estacionamento de autocarros destinados a excursões.

Marcar apenas uma oval.

|                 | 1                     | 2                     | 3                     | 4                     | 5                     | 6                     | 7                     |                  |
|-----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|
| nada importante | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | muito importante |

48-Existência de outros serviços portuários (recolha de resíduos, produtos alimentares, combustíveis).

Marcar apenas uma oval.

|                 | 1                     | 2                     | 3                     | 4                     | 5                     | 6                     | 7                     |                  |
|-----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|
| nada importante | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | muito importante |

49-Promoção internacional do terminal e do destino junto da indústria de cruzeiros.

Marcar apenas uma oval.

|                 | 1                     | 2                     | 3                     | 4                     | 5                     | 6                     | 7                     |                  |
|-----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|
| nada importante | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | muito importante |

50-Diversidade de atrações e serviços (restaurantes, hotéis, museus, parques, etc.) para os passageiros de cruzeiros.

Marcar apenas uma oval.

|                 | 1                     | 2                     | 3                     | 4                     | 5                     | 6                     | 7                     |                  |
|-----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|
| nada importante | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | muito importante |

51-Excursões diversificadas, em número e qualidade.

Marcar apenas uma oval.

|                 | 1                     | 2                     | 3                     | 4                     | 5                     | 6                     | 7                     |                  |
|-----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|
| nada importante | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | muito importante |

52-Condições de segurança, limpeza e sinalética local no destino de cruzeiro.

Marcar apenas uma oval.

|                 | 1                     | 2                     | 3                     | 4                     | 5                     | 6                     | 7                     |                  |
|-----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|
| nada importante | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | muito importante |

53-Ligações aéreas diretas com o exterior que permitem a dinamização do porto como início/final de cruzeiro.

Marcar apenas uma oval.

|                 | 1                     | 2                     | 3                     | 4                     | 5                     | 6                     | 7                     |                  |
|-----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|
| nada importante | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | muito importante |

**Como classifica a importância dos indicadores de desempenho do porto e destino São Vicente abaixo indicados na atividade de cruzeiros.**

54-Impacto em termos de criação de emprego

Marcar apenas uma oval.

|                 | 1                     | 2                     | 3                     | 4                     | 5                     | 6                     | 7                     |                  |
|-----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|
| nada importante | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | muito importante |

### 55-Impacto no PIB (produto interno bruto)

Marcar apenas uma oval.

|                 | 1                     | 2                     | 3                     | 4                     | 5                     | 6                     | 7                     |                  |
|-----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|
| nada importante | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | muito importante |

### 56-Número de navios de Cruzeiros.

Marcar apenas uma oval.

|                 | 1                     | 2                     | 3                     | 4                     | 5                     | 6                     | 7                     |                  |
|-----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|
| nada importante | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | muito importante |

### 57-Número de passageiros.

Marcar apenas uma oval.

|                 | 1                     | 2                     | 3                     | 4                     | 5                     | 6                     | 7                     |                  |
|-----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|
| nada importante | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | muito importante |

### 58-Qualidade da experiência do passageiro no destino de cruzeiro.

Marcar apenas uma oval.

|                 | 1                     | 2                     | 3                     | 4                     | 5                     | 6                     | 7                     |                  |
|-----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|
| nada importante | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | muito importante |

### 59-Intenção de passageiro regressar como turista.

Marcar apenas uma oval.

|                 | 1                     | 2                     | 3                     | 4                     | 5                     | 6                     | 7                     |                  |
|-----------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|------------------|
| nada importante | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | muito importante |

### 60-Considera existirem outros indicadores de desempenho dos portos e destinos relevantes

para a medição do impacto da atividade? Se sim, quais?

---

**Terminou o inquérito. Muito obrigado pela sua participação.**

Apêndice 2– Intervenientes da indústria de Cruzeiros de Cabo Verde, segundo a Enapor

|                                                   |
|---------------------------------------------------|
| Autoridade Marítimo Portuária                     |
| Alfândega                                         |
| Agência de Navegação /Turismo                     |
| Despachante                                       |
| Trânsitario                                       |
| Empresa Gestora dos Portos de Cabo Verde (Enapor) |
| Empresa de Autocarros Públicos                    |
| Associação de Guias                               |
| Outros transporte públicos                        |
| Aeroporto/Linhas Areas                            |
| Hóteis                                            |
| Linhas de Cruzeiros                               |

Apêndice 3– Dirigentes das instituições intervenientes do mercado de cruzeiros de Cabo Verde que responderam ao Questionário.

|                                          |                                                                                         |
|------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|
| Autoridade Marítimo Portuária            | Instituto Marítimo Pórtuario de Cabo Verde                                              |
| Alfândega                                | Alfândega do Mindelo<br>Alfândega da Praia                                              |
| Agência de Navegação /turismo            | Agência Nacional de Viagens<br>Shipping vikings Turismo<br>Agencia Aventura<br>Atlantur |
| Despachante                              | Despachante Silvestre<br>Despachante Cabral                                             |
| Trânsitario                              | Transnave Agentes Transitario                                                           |
| Empresa Gestora dos Portos de Cabo Verde | Enapor                                                                                  |
| Empresa de Autocarros Públicos           | Transcor sa                                                                             |
| Associação de Guias                      | Associação de guia de são Vicente<br>Associação de guia de Santo Antão                  |
| Outros transporte públicos               | Cabo Mundo Tours and Travel                                                             |